

Stellungnahme der Stadt Bad Schwartau zum Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandandbindung Feste Fehmarnbeltquerung

Az.: StK 334-620.132-11

Bad Schwartau ist nach dem Landesplanungsgesetz als Stadtrandkern I. Ordnung ausgewiesen. Stadtrandkerne I. Ordnung entsprechen nach ihrer Zentralitätsfunktion unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in Stadtrandgebieten den Unterzentren. Sie nehmen zentrale Teilfunktionen in engem räumlichem Zusammenhang und für einen räumlich begrenzten Bereich wahr.

Die Stadt Bad Schwartau spricht sich gegen die im Bereich von Bad Schwartau von der Deutschen Bahn favorisierte Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandandbindung der Feste Fehmarnbeltquerung aus. Bad Schwartau wäre bei der Nutzung der Bestandstrasse stark betroffen. Die höheren Zugzahlen (vor allem im Güterverkehr) führen im Vergleich zu heute zu höheren Lärmimmissionen und aufgrund der zu erwartenden wesentlich höheren Schließzeiten am Bahnübergang Geibelstraße / Kaltenhöfer Straße zu einer stärkeren nicht hinnehmbaren räumlichen Zerschneidung der Stadt Bad Schwartau. Die für den Lärmschutz zu erstellenden hohen Lärmschutzwände würden für die direkten Anlieger zwar die Lärmimmission zum Teil mildern, sie würden aber auch das Stadt- und Landschaftsbild stark beeinträchtigen und die Zerschneidung Bad Schwartaus auch optisch verstärken. Die technischen Bauwerke (Lärmschutzwände) und die breitere Trassenführung durch zwei Gleise haben eine erhebliche Trennungs- und Barrierewirkung. Attraktive Blickbeziehungen würden gänzlich verloren gehen.

Die Anlieger an der Bestandstrasse würden aufgrund der Bodenverhältnisse von Erschütterungen und damit verbunden von Schädigungen an ihren Häusern betroffen sein.

Alle diese Punkte haben negative Auswirkungen auf Bad Schwartau als anerkanntes Jodsole- und Moorheilbad, als Erholungsort, als Wohnort, als Wirtschaftsstandort sowie als zentraler Versorgungsort für z. B. Einzelhandel, Kultur, soziale Einrichtungen (Schule, Kitas, Beratungsangebote).

Die einzelnen Aspekte werden im Folgenden näher erläutert und begründet.

Bad Schwartau als Standort für Erholung und Gesundheit gefährdet

Bad Schwartau ist ein staatlich anerkanntes Jodsole- und Moorheilbad zwischen Lübeck, Ostsee und Holsteinischer Schweiz und genießt daher einen besonderen Schutzcharakter. Der Status „Bad“ besteht seit 100 Jahren und konnte in den vergangenen Jahren immer wieder nachgewiesen werden, nicht zuletzt durch die Bemühungen der Stadt nach Luftreinhaltung und Lärmreduzierung durch den Verkehr.

Inzwischen hat sich das Kurwesen in Richtung Rehabilitation zur Behandlung in den Fachgebieten Orthopädie und Gynäkologie entwickelt. Das therapeutische Angebot beinhaltet ambulante und stationäre Anschlussheilbehandlungen nach operativen Eingriffen sowie diverse Rehabilitationsmaßnahmen. Darüberhinaus bietet die angrenzende Holstein-Therme für die Patienten ein zusätzliches kostenloses Therapieangebot als Jodsole-Thermalbad und überregional für die Menschen aus dem Umland eine Wellness-Oase allerhöchster Güte, gelegen mitten im Kurpark mit den angrenzenden Schwartauwiesen als Erholungsraum (Landschaftsschutzgebiet (LSG)). Der Kurpark mit den Kur- und Therapieeinrichtungen befindet sich nur ca. 400 m bzw. der äußere Rand von Kurpark nur 200 m von der Bestandstrasse entfernt. Dazwischen befindet sich keine Bebauung. Der Kurpark wird im Rahmen der Therapie als Bewegungsstrecke für Patienten genutzt. Es befinden sich im Kurpark auch Bewegungsgeräte, die auch von den Patienten genutzt werden. Es ist vorgesehen den Kurpark als einen der zentralen Orte der Stadt Bad Schwartau zu einem 3-Generationen-Park umzugestalten. Für die vorbereitenden Untersuchungen sind hierfür Mittel vom Vorstand der Aktiv-Region Innere Lübecker Bucht bewilligt worden. Ein erstes Konzept soll 2013 / 2014 erarbeitet werden. Erste Maßnahmen sollen 2014 umgesetzt werden.

Die Schwartauwiesen (LSG) werden bereits durch die bestehenden Bahngleise zerschnitten und sind schon jetzt von den Lärmimmissionen der Bahntrasse betroffen. Es ist zu erwarten, dass zusätzliche starke Lärmimmissionen durch die Zunahme des Zugverkehrs aufgrund der festen Fehmarnbeltquerung auch durch das geschützte Schwartautal bis in den Kurpark wahrzunehmen sind und deren Funktionen stark beeinträchtigen. Im Weiteren bietet der Riesebusch ein Waldgebiet, das durch die eiszeitliche Moränenlandschaft und das Schwartautal besonders geprägt ist. Das Waldgebiet „Mönchkamp“ / Geibelwald ist ein wichtiger stadtnaher Erholungsraum für die Reha-Patienten und Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Bad Schwartau. Dieses Gebiet grenzt unmittelbar an die Bahngleise an und wird daher ebenfalls stark beeinträchtigt werden.

Die bedeutsame Erholungsfunktion von Schwartauer Wiesen, Riesebusch, Kurpark und Waldgebiet „Mönchkamp“ / Geibelwald ist für die Funktionsfähigkeit der Stadt von großer Bedeutung und bedarf daher eines besonderen Schutzes. Die für die Stadtentwicklung Bad Schwartaus wichtige Erholungsfunktion der o. g. Bereiche würde durch die Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandanbindung stark beeinträchtigt werden.

Der Status „Bad“ ist für die (wirtschaftliche) Entwicklung der Stadt Bad Schwartau von sehr hoher Bedeutung. Der Status „Bad“ bedeutet, dass die Stadt sich künftigen Belastungen jeder Art freihalten muss, da sie sonst Gefahr läuft, diesen Status zu verlieren. Das betrifft z. B. die Luftschadstoff-Belastung, verursacht durch Verkehr, sowie Erschütterungen jeder Art und Lärm. Die Kurortverordnung von 2010 schreibt in § 2 Abs. 2 vor, dass eine Belastung des Bodens oder des Wassers durch Schadstoffe, der Luft durch gas- oder partikelförmige Beimengungen sowie der Lärmpegel die Möglichkeiten der Vorbeugung gegen Krankheiten, deren Heilung oder Linderung nicht beeinträchtigen dürfen. Dieser Status ist nach Ausbau / Auswahl der Bestandstrasse für den Güterverkehr gefährdet.

Auch Lärmschutzwände würden eine Verlärmung der Bereiche nicht verhindern, da am Übergang Geibelstraße / Kaltenhöfer Straße und am Bahnhof Lärmschutzwände nicht

errichtet werden können. Hier entstehen zwangsläufig Lärmschneisen, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen werden.

Der Verlust des Status „Bad“ würde insbesondere für den Gesundheitsstandort Bad Schwartau einen großen Imageverlust bedeuten und damit einhergehend zu wirtschaftlichen Einbußen vor allem in diesen für die Stadt Bad Schwartau wichtigen Wirtschaftsfaktor führen und die Entwicklung der Stadt stark einschränken. Der Gesundheitsbereich ist in Bad Schwartau ein sehr wichtiger und wachsender Wirtschaftsbereich. Dies zeigt sich u. a. an den bereits getätigten und weiter geplanten Investitions- und Erweiterungsvorhaben der beiden großen Akteure Helios Agnes Karll Krankenhaus Bad Schwartau (Helios Kliniken GmbH) und Asklepios Klinik, die direkt im Kurpark liegen. Die Helios Kliniken GmbH haben in den letzten Jahren große Investitionen in den Standort Bad Schwartau getätigt. Die Asklepios Klinik plant eine Erweiterung unmittelbar im Kurparkbereich. Für das Vorhaben ist vor kurzem ein Bebauungsplanverfahren abgeschlossen worden. Es ist zu befürchten, dass diese sowie weitere neue Investitionen in den Gesundheitsstandort Bad Schwartau durch die Hinterlandanbindung auf der Bestandstrasse gefährdet werden könnten.

Lärmbeeinträchtigung

Neben der Erholungsfunktion und der Gesundheitswirtschaft sind auch die Bewohnerinnen und Bewohner von dem zusätzlichen Lärm betroffen. Die kann zu gesundheitlichen Folgeproblemen und zu Wertverlusten der betroffenen Häuser und Grundstücke führen.

Alternative Schallschutzmaßnahmen, wie geringere Geschwindigkeiten der Züge, lärmärmere Schienenstränge oder leisere Züge wurden nicht untersucht. Für Bad Schwartau brächte aber jede dieser Maßnahmen kaum einen Vorteil, weil die Trennwirkung der Bestandstrasse für den Ortsteil Kaltenhof unverändert bestehen bleiben würde. Einzig eine Troglösung (Tieferlegung) des Bahnkörpers der Bestandstrasse brächte den Vorteil eines damit verbundenen Lärmschutzes ohne aufwendige zusätzliche landschaftsbildunverträgliche Lärmschutzeinrichtungen sowie eines kreuzungsfreien Bahnübergangs an der Kaltenhöfer Straße. Eine solche Lösung ist aber technisch wegen der Nähe des Bahnhofs kaum oder nicht zu realisieren.

Zerschneidung der Stadt Bad Schwartau

Die Nutzung der Bestandstrasse im Rahmen der Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung im Bereich Bad Schwartau führt zu einer Zerschneidung bzw. Trennung des Stadtgebietes von Bad Schwartau. Der Stadtteil Kaltenhof, der über den Bahnübergang Geibelstraße / Kaltenhöfer Straße mit der Innenstadt und dem Rest von Bad Schwartau verbunden ist, würde durch die starke zusätzliche Beanspruchung der Gleise und der damit einhergehenden Zunahme der Zugzahlen wegen der extrem hohen Schließzeiten von der Innenstadt und dem Rest des Gemeindegebietes abgetrennt werden. Die vorhandenen Schrankenschließzeiten führen schon jetzt teilweise zu Rückstauwirkungen, die zeitweise bis zum Markt und weit in die Kaltenhöfer Straße reichen. Dieser Effekt würde sich nach Eintreten der prognostizierten Zugzahlen noch weiter ver-

stärken mit der Folge, dass der Ortsteil Kaltenhof / Marienholm vom Bad Schwartauer Stadtgebiet noch weiter abgetrennt werden würde. Auch eine rechtzeitige Erreichbarkeit mit Rettungsfahrzeugen wäre nicht mehr sichergestellt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfristen würden weit überschritten, da die Feuerwehr und anderen Rettungseinrichtungen sich auf der Innenstadtseite der Gleise befinden.

Für Bad Schwartau wurde kein Vorvergleich zur gemeindlichen Entwicklung erstellt. Laut Gutachten „Gemeindliche Entwicklung“ spielt der ÖPNV in Bad Schwartau wegen der Bevölkerungsstruktur eine erhebliche Rolle, auch für den Schülertransport. Laut Gutachten ist für Bad Schwartau wegen mehrfacher Schulstandorte eine gute Verkehrsanbindung der Umlandgemeinden besonders wichtig. Fraglich ist, ob eine Busverbindung von Bad Schwartau nach Ratekau über Kaltenhof bei längeren Schließzeiten aufrechterhalten werden kann. Davon betroffen wäre auch der Schülerverkehr. Alle Schulen (Grundschulen und weiterführende Schulen) befinden sich auf der Innenstadtseite.

Längere Schließzeiten führen auch zu einem längeren Rückstau und somit zu weiteren Belastungen, insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner von Kaltenhof.

Dies wird dazu führen, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner in diesem Stadtteil von Bad Schwartau vermehrt abwenden werden und ihre täglichen Besorgungen verstärkt in Sereetz / Ratekau oder in dem geplanten IKEA-Einkaufszentrum in städtebaulich nicht integrierter Lage tätigen werden. Dies würde zu einer Schwächung der Innenstadt der Stadt Bad Schwartau führen und den großen Anstrengungen der Stadt Bad Schwartau zur Stärkung der Innenstadt und der Innenentwicklung entgegenstehen.

Die 6 m hohen Lärmschutzwände werden die zerschneidende Wirkung noch weiter verstärken, Sichtbeziehungen gehen verloren und der Kurort mit seinen Naturräumen „Schwartauniederung“ und Schwartauer Waldungen verliert an Attraktivität.

Ein Teil der Anlieferung der für Bad Schwartau sehr bedeutende Schwartauer Werke wird über den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße / Geibelstraße organisiert. Längere Schließzeiten können dazu führen, dass die Lieferfahrzeuge der Schwartauer Werke sich andere Verkehrswege suchen, und somit die Innenstadt von Bad Schwartau zusätzlich mit Schwerlastverkehr belastet werden würde. Dies ist verkehrsplanerisch nicht gewünscht. Die Lieferwege und -zeiten der überregional bedeutsamen Schwartauer Werke würden sich zudem verlängern.

Zur Berechnung der Schließzeiten:

Die im Gutachten der Deutschen Bahn angenommenen Schließzeiten werden als zu kurz bemessen angesehen. So dürften schon aufgrund der zu erwartenden langen und langsameren Güterzüge die Schließzeiten höher als bei den angenommenen durchschnittlich 2 Minuten liegen. Nach Verkehrserhebungsdaten der Stadt Bad Schwartau von 2010 liegen die Schließzeiten schon jetzt höher.

Im Gutachten der Deutschen Bahn wird von einer Schließzeit von 2 Minuten je Zug ausgegangen. Es werden 8 Züge je Stunde als durchschnittliche Zugverkehrszahl angegeben und somit 16 Minuten je Stunde als Schließzeit errechnet (in Tabelle 6-3 auf 17 Mi-

nuten erhöht). Somit ist die Schranke durchschnittlich 28% der Zeit geschlossen. Dies würde bedeuten, dass innerhalb einer Stunde die Schranke mehr als 15 Minuten geschlossen sein würde. Das Gutachten ermittelt 8 Züge je Stunde, indem die Gesamtzahl von 182 Zügen (Zugzahlen gemäß Bundesverkehrswegeplan + Regionalexpress + S-Bahn-Lübeck-Neustadt) auf 24 Stunden umgelegt wird. Hierbei wird vereinfacht angenommen, dass die Züge über den gesamten Zeitraum in gleicher Dichte fahren. Das ist nicht der Fall. In Anlage 3 des Gutachtens der LAIRM werden 174 Züge für den Zeitraum „tags“ genannt. (22 Züge Fernverkehr, 98 Züge Nahverkehr, 54 Züge Güterverkehr zwischen den Abzweigen 1113 und 1110). Bezogen auf eine Tagesdauer von 12 Stunden (6.00 – 18.00 Uhr) ergeben sich hier durchschnittlich 14,5 Züge je Stunde. Bei einer Schließzeit von 2 Minuten errechnen sich 29 Minuten durchschnittliche Schließzeit je Stunde, das sind 48%.

Bei der Verkehrszählung der Stadt Bad Schwartau am 19.01.2010 und 20.01.2010 wurden im Zeitraum 15.00 bis 18.00 Uhr jeweils 17 Schrankenschließungen gezählt mit Schließzeiten zwischen 2 und 6 Minuten. In der Summe war die Schranke 54 Minuten geschlossen, je Zug betrug die durchschnittliche Schließzeit 3,18 Minuten. Bei durchschnittlich 14,5 Zügen je Stunde gemäß Anlage 3 des Gutachtens LAIRM errechnet sich eine durchschnittliche Schließzeit von 46 Minuten je Stunde im Zeitraum von 6.00 bis 18.00 Uhr, die Schranken wären demnach mehr als 45 Minuten 77% der Zeit geschlossen. Diese hohen Schließzeiten wären nicht hinnehmbar.

Einzige Alternative wäre ein kreuzungsfreier Übergang in Form einer Brückenlösung oder Untertunnelung. Nach vorsichtigen Schätzungen ist dabei von einem Kostenvolumen von bis zu 12 Mio. € auszugehen. Nach dem Eisenbahn-Kreuzungsgesetz würden dabei auch sehr hohe Kosten auf die Stadt Bad Schwartau zukommen. Abgesehen davon wären beide Lösungen (Über- und Unterführung) aufgrund der Topographie und des Gebäudebestandes in der Kaltenhöfer Straße technisch kaum zu realisieren und mit erheblichen Einschränkungen für die angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner und den Verkehrsfluss während der Bauphase verbunden.

Stadtentwicklung

Bad Schwartau plant gemäß dem Ziel als 3-Generationen-Ort die Innenstadt mit entsprechenden Maßnahmen und Investitionen attraktiver zu gestalten. Bereits in den letzten Jahren wurden laufend Anstrengungen unternommen, die Attraktivität des Zentrums und der Kureinrichtungen weiter zu steigern, z. B. durch die Errichtung des P1 Centers, wodurch das kulturelle Angebot verbessert werden konnte. Zurzeit werden Planungen zur Umgestaltung der Innenstadt und damit zur Steigerung des Einzelhandelsstandortes Bad Schwartau durchgeführt. Es sind hohe Investitionen in die Innenstadtentwicklung vorgesehen. Die Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandanbindung würde die Erschließung der Innenstadt wesentlich erschweren. Dies stellt einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit dar.

Landschaftsbild

Die Stadt Bad Schwartau spricht sich ausdrücklich gegen die Errichtung von 6 m hohen Lärmschutzwänden an der Bahntrasse aus, auch wenn dieses technisch mit hohem Aufwand möglich sein sollte. Eine derartige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann von der Stadt im Hinblick auf den Erhalt eines attraktiven Orts- und Landschaftsbildes für die Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste nicht hingenommen werden. Für Wohnungen in mehrgeschossigen Wohngebäuden sind zudem die Wände in den Obergeschossen nahezu wirkungslos.

Erschütterungen

Neben einer Verlärmung wird eine Zunahme der Erschütterungen bei Befahren der Bestandstrasse mit den 850 m langen Güterzügen erfolgen, die weder den Bewohnerinnen und Bewohnern an der Trasse noch den Gästen zugemutet werden kann. Bad Schwartau hat in weiten Bereichen einen moorigen Untergrund, der zu besonders starken Schwingungen führt. Dies wurde in dem erschütterungstechnischen Gutachten nicht differenziert betrachtet. Diese Schwingungen sind mit technischen Maßnahmen kaum aufzufangen. Langfristig sind somit Schäden an den benachbarten Gebäuden und damit hohe Folgekosten nicht auszuschließen, abgesehen von der dauerhaften Belastung der an der Trasse wohnenden Menschen.

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan der Stadt Bad Schwartau hat im Stadtgebiet sogenannte „Ruhige Gebiete“ ausgewiesen, die durch eine Zunahme von Lärm zu schützen sind (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Zukünftig werden alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft, und der Aspekt des Lärmschutzes ist hier verstärkt zu berücksichtigen. Eine Beachtung dieser Gebiete findet in den Gutachten nicht statt.

Verkehrsprognose nicht nachvollziehbar

Die Prognose für die zugrunde gelegte Anzahl von 139 Zügen pro Tag (und 78 Güterzügen) ist nicht nachvollziehbar. Vor der Antragskonferenz 2010 wurden für den Güterverkehr von dänischer Seite 100 Güterzüge / Tag und von deutscher Seite sogar 150 Güterzüge / Tag angegeben. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Antragskonferenz durch die Bahn aus nicht nachvollziehbaren Gründen nach unten korrigiert. Es ist eher davon auszugehen, dass diese Prognosewerte nach oben abweichen werden, weil die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Schiene durch Verkehrsverlagerung bedingt durch politische Forderungen aus dem Klimaschutz eher weiter zunehmen wird. Alle auf dieser Prognose aufgebauten Schlussfolgerungen sind somit in der Abwägung fehlerhaft.

Falsche Annahmen in den Gutachten

Die Gutachten des Raumordnungsverfahrens sind teilweise unvollständig oder es werden falsche Annahmen / Einschätzungen getroffen, die in der Konsequenz dann zu Fehlaussagen führen:

Die Tabelle der Gebietseinstufungen im Gutachten zu den Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung ist nicht nachprüfbar, da eine Zuordnung zu den einzelnen Flächen fehlt. Diese können daher nicht verortet werden.

Einzelne Gebietstypen sind falsch eingestuft worden: Bei dem Bebauungsplan Nr. 15/2 WA statt WR, Bebauungsplan Nr. 34a und 34b WA statt WB. Es ergibt sich daher ein höherer Schutzstatus.

Das gleiche gilt für die Gebietseinstufungen nach den Darstellungen im Flächennutzungsplan in den Gebieten, in denen es keine Bebauungspläne gibt (sog. § 34 BauGB-Gebiete). Die Gebietseinstufungen nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans sind nicht nachvollziehbar. Es fehlt eine Zuordnung der in der Tabelle aufgeführten Flächen.

Im Tourismus-Gutachten wurden die Auswirkungen auf die Stadt Bad Schwartau falsch eingeschätzt. Dort wird behauptet, dass es im Stadtgebiet zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung kommt, wodurch die touristische Infrastruktur (Gästebetten) gestört werden könnte. Hierbei wurde aber die Verlärmung der an der Bahntrasse gelegenen Waldgebiete in Bereich des Bahnübergangs und am Bahnhof außer Acht gelassen. In der Folge sind somit alle Aussagen bezogen auf die Kur- und Reha-Einrichtungen und die Auswirkungen auf den Tourismus fehlerhaft.

In dem Gutachten zur Luftschadstoffbelastung wird aufgeführt, dass in unmittelbarem Nahbereich der Verkehrswege und dabei insbesondere im Kreuzungsbereich von Autobahn und Schiene eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte nicht ausgeschlossen wird. Dies ist aber entgegen der Behauptung der Gutachter sehr wohl relevant, weil sich Bad Schwartau als Kurort keine weitere Verschlechterung der Luftqualität leisten kann, will die Stadt nicht ihren Status aufs Spiel setzen.

Grundsätzliche Anmerkungen zum methodischen Vorgehen

Grundsätzlich ist bei der methodischen Vorgehensweise kritisch zu hinterfragen, dass bei der Darstellung der Lärmauswirkungen planerisch 6 m hohe Lärmschutzwände angenommen worden sind. Bei der Ermittlung der Betroffenheiten der Lärmimmissionen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, hätte eine Lärmermittlung ohne Lärmschutzwände erstellt werden müssen, um die Betroffenheiten bei den unterschiedlichen Varianten besser vergleichen zu können. Bei der in den Gutachten vollzogenen Berechnung mit 6 m hohen Lärmschutzwänden ergibt sich für verdichtete Siedlungsbereiche wie Bad Schwartau ein Nachteil. Die Lärmschutzwände wurden nur in verdichteten Gebieten eingerechnet. In den weniger verdichteten Siedlungsbereichen führt dies zu einer Vielzahl von betroffenen Wohngeschossen (richtig wäre eine Betrachtung nach Wohnungen), in den stärker verdichteten Siedlungsbereichen hingegen wird der Ausbau sogar

positiv bewertet. Ein solcher Variantenvergleich unter ungleichen Bedingungen verzerrt das Ergebnis und ist nicht sachgerecht, da im Ergebnis einige siedlungsnaher Trassenabschnitte positiver bewertet werden als siedlungsferner Varianten (z.B. Vergleich Bestandstrasse und X-Variante).

Problematisch erscheint auch, dass die schalltechnische Untersuchung sich lediglich auf die Nachtzeiten beschränkt und nur berechnet wurden ist und nicht auf Messungen beruht. Insbesondere für Bad Schwartau mit seinen Kur- und Reha-Einrichtungen sind auch die Tageswerte von hoher Bedeutung und müssten in die Abwägung einbezogen werden. Außerdem sind bei der Lärmberechnung die erheblichen Lärmvorbelastungen aus dem Betrieb der Bundesautobahn A 1 nicht berücksichtigt worden, die gerade den Stadtteil Kaltenhof bereits stark belasten.

In den vorliegenden Gutachten wurde für Kurgebiete der immissionsschutzrechtliche Schutzanspruch von reinen Wohngebieten zugrunde gelegt (tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)). Die 16. BImSchV sieht aber in § 2 Abs. 1 Nr. 1 vor, dass u. a. in Gebieten mit Kliniken, Kurheimen und Altenheimen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) tagsüber und 47 dB(A) nachts nicht überschritten werden dürfen. Der Bereich der Asklepios Klinik am Kurpark ist im Flächennutzungsplan der Stadt Bad Schwartau als Sondergebiet Kur und im Bebauungsplan Nr. 70 als Sondergebiet Kur sowie Gesundheitsvorsorge und Gesundheitsnachsorge ausgewiesen. Wichtiger Bestandteil des Bereiches ist der gesamte Klinikbetrieb einschließlich der Holstein Therme. Die Einstufung in der Tabelle zum Gutachten der Gemeindlichen Entwicklung als Gewerbegebiet mit den entsprechend höheren Immissionsgrenzwerten (tags 69 dB(A), nachts 59 dB(A)) ist nicht korrekt. Die Holstein-Therme ist Bestandteil der Kureinrichtungen und muss entsprechend eingestuft werden.

Abschnittsbildung: Der gesamte Untersuchungsraum wurde in vier Abschnitte eingeteilt. Die Abschnittsbildung des Abschnittes 1 ist nicht nachvollziehbar und führt aus Sicht der Stadt Bad Schwartau zu einer falschen Abwägung. Der Abschnitt 1 führt vom Ausgangspunkt bis kurz vor Neustadt. Auf dem gesamten Abschnitt 1 werden vier Hauptvarianten geprüft und miteinander verglichen. Auf dem Teil von Bad Schwartau bis hinter Ratekau sind die Vor- bzw. Nachteile der vier Varianten unterschiedlich zu bewerten als auf dem Teil von Ratekau bis Neustadt. Für den Gesamtbereich ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Der Abschnitt 1 sollte daher in zwei Abschnitte geteilt werden.

Fazit

Für den Wohn- und Gesundheitsstandort Bad Schwartau ist die Nähe zu einer stark befahrenen Güterverkehrsstrasse mit allen damit verbundenen Einschränkungen nicht hinnehmbar. Viele Menschen würden sich bei Nutzung der Bestandstrasse gegen Bad Schwartau als Wohn- oder Reha-Standort entscheiden, mit der Folge, dass die in den vergangenen Jahren positiven Entwicklungen bei der Wohnnachfrage und bei den Patientenzahlen sich ins Negative umkehren würden mit den entsprechenden wirtschaftlichen Folgen für die Stadt Bad Schwartau.

Für die Stadt Bad Schwartau ist bei der Beurteilung der Trassenvarianten eine stärkere Gewichtung des Schutzfaktors Mensch von allergrößter Bedeutung, will sie Ihren Status als anerkanntes Heilbad und das „Bad“ sowie seine Attraktivität als Wohnstandort nicht verlieren, z. B. durch verstärkte Gefahrguttransporte.

Für die Stadt Bad Schwartau kommt aus diesen Gründen insbesondere die X-Trasse für den Güterverkehr in Betracht, weil auf dieser Strecke die wenigsten Menschen (Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste) durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe betroffen sind und Teilabschnitte schon elektrifiziert und mit Lärmschutz versehen ist. Außerdem würde die weitere Trasse in einem Bereich verlaufen, wo bereits Stromleitungen als Freileitungen vorhanden sind und die Belastungen gebündelt werden könnten. Dies würde dem Bündelungsprinzip gemäß § 50 BImSchG entsprechen. Andere ortsferne Trassen werden dadurch nicht ausgeschlossen und sind trotzdem zu untersuchen.

Damit Bad Schwartau seinen in den vergangenen Jahren mit vielen Maßnahmen aufgewerteten Bahnhof nicht verliert, ist die Anbindung des Personennahverkehrs über die Bestandstrasse mit dem vorhandenen Haltepunkt an der Bahnhofstraße von großer Bedeutung. Denn viele ältere Gäste reisen mit der Bahn an und finden die Reha- und Erholungsbereiche sowie das Einkaufszentrum in fußläufiger Entfernung vor. Ein Verlust der Funktionsfähigkeit des Bahnhofs oder eine Verlegung kann sich die Stadt aus diesem Grunde nicht erlauben.

Im Übrigen verweisen wir, insbesondere bezogen auf die Bewertung des methodischen Vorgehens der von der Deutschen Bahn vorgelegten Gutachten, auf die auch von der Stadt Bad Schwartau beauftragten Stellungnahme der Kanzlei Rechtsanwälte Günther sowie auf die Stellungnahme des Kreises Ostholsteins.

Bad Schwartau, 21.03.2013



(Schubert)
Bürgermeister