



Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Betriebssitz Kiel
Anhörungsbehörde
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Bauamt Zi.-Nr. 314
Auskunft: Herr Lindemann
Telefon: 0451 2000-2600
Telefax: 0451 2000-2020

Lm-06-02-14

Ihr Zeichen und Schreiben vom

Mein Zeichen
60

Datum
01.07.2014

Stellungnahme der Stadt Bad Schwartau zur Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahn-Bundesgesetz (AEG) für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rodby, deutscher Vorhabenabschnitt

Az.: 409-622.228-16.1-1

Zu dem oben genannten Plan erhebt die Stadt Bad Schwartau Einwendungen und Stellungnahmen.

Die Stadt Bad Schwartau bittet darum, ihr rechtzeitig vor der Anhörung die Stellungnahme der Vorhabenträger Femern A/S (für die Eisenbahnfachplanung) und LBV-SH, Niederlassung Lübeck (für die Bundesfernstraßenfachplanung) zu diesem Schreiben zu überlassen.

Einwendungen und Stellungnahmen

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 hat sich bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV) zur Schienenhinterlandanbindung gegen die im Bereich von Bad Schwartau von der Deutschen Bahn favorisierte Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ausgesprochen. Inzwischen hat das Land Schleswig-Holstein als Raumordnungsbehörde das Ergebnis des ROV bekannt gegeben.

ben. Danach soll im Bereich von Bad Schwartau der gesamte Bahnverkehr (Güterverkehr und Personenverkehr) auf der Bestandstrasse, die mitten durch den Ort führt, geleitet werden. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Schienenhinterlandanbindung zu berücksichtigen (§ 15 Abs. 7 LaplaG n.F.). Bad Schwartau wäre bei der Nutzung der Bestandstrasse somit besonders stark betroffen. Die höheren Zugzahlen, vor allem im Güterverkehr, führen im Vergleich zu heute zu erheblich höheren Lärmimmissionen und Erschütterungen. Die zu erwartenden wesentlich längeren Schließzeiten am Bahnübergang Geibelstraße/Kaltenhöfer Straße bedeuten eine stärkere, nicht hinnehmbare räumliche 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 geplanten technischen Bauwerke (Lärmschutzwand) und die breitere Trassenführung durch zwei Gleise haben eine erhebliche Trennungs- und Barrierewirkung. Attraktive Blickbeziehungen würden verloren gehen.

Die Anlieger an der Bestandstrasse würden aufgrund der Bodenverhältnisse von Erschütterungen und damit verbunden von Schädigungen an ihren Häusern betroffen sein. Eine weitere Gefahr kann von verstärkten Gefahrguttransporten ausgehen.

Eine zeitnahe Realisierung von Tunnelbauwerk und Hinterlandanbindung (Schiene und Straße/Autobahn) wird nicht möglich sein. Dänemark und Schweden sind sehr interessiert an einer festen Straßen- und Schienenverbindung nach Deutschland und Europa, somit an einer schnellen Realisierung des Tunnels. Das noch folgende Planfeststellungsverfahren zur Hinterlandanbindung / Schiene wird frühestens in 2015 beginnen und nach den Erfahrungen ähnlicher Großprojekte nicht vor 2016/17 abgeschlossen sein. Es ist auch mit Klagen von Städten, Gemeinden, Naturschutzverbänden, Privatleuten und Landwirten zu rechnen, die sich in ihren Rechten betroffen sehen. Das wird das Verfahren und einen eventuellen Baubeginn der Schienentrasse weiter verzögern. Somit ist zu befürchten, dass der Tunnel vor der Fertigstellung der Bahnanbindung mit den erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen fertiggestellt wird und auch in Betrieb genommen wird. Das hätte zur Folge, dass über Jahre der Güterverkehr über die Bestandstrasse geführt werden würde und Bad Schwartau ungeschützt von den Lärmimmissionen und den Schrankenschließzeiten betroffen sein würde. Dieser Interimszustand wird im Planfeststellungsverfahren Tunnelbauwerk überhaupt nicht betrachtet, hat allerdings erhebliche Auswirkungen auf Anlieger an der Bestandstrasse. Den fehlenden Schutz würden die Stadt und ihre davon betroffenen Einwohner nicht klaglos hinnehmen.

Mit Fertigstellung des Beltunnels wird ein Großteil des Güterverkehrs auf der Straße, der jetzt über die Jütlandstrecke nach Skandinavien fährt, wegen der kürzeren Fahrstrecke die A1 Richtung Dänemark nutzen. Es ist somit auf der Autobahn A1, die Bad Schwartau tangiert, mit wesentlich höherem LKW-Verkehr und den damit verbundenen höheren Lärmimmissionen und Schadstoffen zu rechnen. Bad Schwartau ist hiervon unmittelbar betroffen, weil die Autobahn mitten durch den Ort verläuft. Bei Staus auf der A1 und bedingt durch die Maut ist zudem auch mit erhöhtem (LKW-)Verkehr durch die Stadt, insbesondere auf der L 309 und einer weiteren Lärm- und Schadstoffzunahme im

gesamten Stadtgebiet zu rechnen. Strategische Konzepte aus der Lärmaktionsplanung, die eine Lärmreduzierung bewirken sollen, werden hierdurch wieder zunichte gemacht.

Bisher ist mit den aus dem Planfeststellungsverfahren für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen BAB A1 Bad Schwartau/Sereetz entwickelten aktiven Lärmschutz-Maßnahmen noch nicht begonnen worden. Aufgrund der Komplexität der Maßnahmen (Brücken etc.) ist es bereits zu zeitlichen Verzögerungen gekommen. Der Beginn der Umsetzung der dringend erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist zurzeit nicht erkennbar. Der Termin zum Baubeginn wurde seitens des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr bisher immer wieder verschoben. Die Belastungen würden durch den zusätzlichen Verkehr aufgrund der festen Beltquerung weiter zunehmen. Eine Prüfung, ob aufgrund des zusätzlichen Verkehrs zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (ergänzend zu den bereits vorgesehenen) an der A 1 erforderlich wären, ist bisher nicht erfolgt. Dies wird ausdrücklich beanstandet.

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 Bahntrasse 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. Erste Konzepte sind in Vorbereitung und die Maßnahmen sollen auch zeitnah umgesetzt werden.

Die Schwartauwiesen (LSG und FFH-Gebiet) 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/Tunnel 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 bestehenden Bahntrasse für die Hinterlandanbindung stark beeinträchtigt werden. Auch Lärmschutzeinrichtungen sind aller Erfahrung nach nicht geeignet dieses Problem vollständig zu lösen.

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 wäre nach der Fertigstellung des Tunnels und der Nutzung der Bestandstrasse für den Güterverkehr sowie der Zunahme vor allem des LKW-Verkehrs stark gefährdet.

Auch Lärmschutzwände würden eine Verlärmung der Bereiche nicht verhindern, da an den Bahnübergängen Geibelstraße/Kaltenhöfer Straße und Elisabethstraße sowie 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 liegt. 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 nach Fertigstellung des Tunnels gefährdet werden.

Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung

Neben der Erholungsfunktion und der Gesundheitswirtschaft sind auch die Bewohnerinnen und Bewohner von dem zusätzlichen Lärm (Straße und Schiene) betroffen. Dies 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 im Raumordnungsverfahren 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 landschaftsbild-unverträgliche Lärmschutzeinrichtungen sowie eines kreuzungsfreien Bahnübergangs an der Kaltenhöfer Straße. Eine solche Lösung scheint aber technisch wegen der Nähe des Bahnhofs kaum zu realisieren.

Die passiven Lärmschutzmaßnahmen reduzieren zwar die Lärmimmissionen im Innenbereich der Wohnungen, schränken die Wohnnutzung aber trotzdem ein (kein oder reduziertes Öffnen der Fenster). Die Außenwohnbereiche, welche zur Erholung und Entspannung dienen sollen, werden zudem weiter verlärmert. Auch bleiben die Luftverschmutzungen aufgrund des stärkeren Bahnverkehrs und des stärkeren motorisierten Verkehrs vorhanden.

Der motorisierte Verkehr (LKW und PKW) wird aufgrund der festen Beltquerung auf der Autobahn auch im Bereich Bad Schwartau stark zunehmen (siehe oben). Dies würde die bereits hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen der anliegenden Gebiete weiter unzumutbar erhöhen. Darüber hinaus ist auch verstärkt mit Umgehungsverkehren durch das Zentrum von Bad Schwartau zu rechnen, z.B. aufgrund von Stau, Baustellen oder Vollsperrungen. Verstärkt wird dies noch durch die Mautumgehungsverkehre. Dies würde zu zusätzlichen Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsbelastungen im Ort von Bad Schwartau führen. Ein hoher Attraktivitätsverlust der Stadt Bad Schwartau als Wohn-, Gesundheits- und Einkaufsstandort mit den entsprechenden negativen finanziellen Auswirkungen wäre die Folge.

Zerschneidung der Stadt Bad Schwartau

Die Nutzung der bestehenden Bahntrasse nach Fertigstellung des Tunnels 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 verstärken mit der Folge, dass der Ortsteil Kaltenhof/Marienhof 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 andere Rettungseinrichtungen sich auf der Innenstadtseite der Gleise befinden und es schon jetzt zu erheblichen Verzögerungen bei den Hilfsfristen im Ortsteil Kaltenhof kommt.

Bereits im Raumordnungsverfahren wurde im Gutachten „Gemeindliche Entwicklung“ festgestellt, dass der ÖPNV in Bad Schwartau wegen der Bevölkerungsstruktur eine erhebliche Rolle spielt. Dies betrifft insbesondere auch 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.

Die im ROV vorgebrachten Gutachten der Deutschen Bahn angenommenen Schließzeiten wurden zu kurz bemessen. So dürften schon aufgrund der zu erwartenden langen und langsameren Güterzüge die Schließzeiten höher liegen als bei den angenommenen durchschnittlichen 2 Minuten. Nach Verkehrserhebungen der Stadt Bad Schwartau von 2010 liegen die Schließzeiten schon jetzt höher. Auch bei Nutzung des Bestandgleises durch den Schienengüterverkehr vor zweigleisigem Ausbau erhöhen sich die Schließzeiten erheblich.

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 neuen 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 geplanten 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.

Um das Problem der längeren Schließzeiten am Bahnübergang Kaltenhöfer Straße zu umgehen, käme als einzige Alternative ein kreuzungsfreier Übergang in Form einer Brückenlösung oder Untertunnelung in Betracht. 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. Durch die Errichtung des P1 Centers konnte z.B. das kulturelle Angebot verbessert werden. Zurzeit werden Planungen zur Umgestaltung der Innenstadt und damit zur Steigerung der Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Bad Schwartau durchgeführt. Es sind hohe Investitionen in die Innenstadtentwicklung vorgesehen. Die Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandanbindung nach Realisierung des Tunnels würde die Erschließung der Innenstadt wesentlich erschweren. Dies stellt einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit dar.

Landschaftsbild

Die Stadt Bad Schwartau hat sich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens „Schienenanbindung“ ausdrücklich gegen die Errichtung von 6 m hohen Lärmschutzwänden an der Bahntrasse ausgesprochen, 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 bestehenden Bahntrasse 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. 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.

Durch den zusätzlichen (LKW-)Verkehr, der vor allem bei Stau auf der Autobahn A 1 durch die Innenstadt von Bad Schwartau fährt, sind weitere Erschütterungen auch im Ort zu erwarten.

Lärmaktionsplan der Stadt Bad Schwartau

Der Lärmaktionsplan der Stadt Bad Schwartau wurde am 19.09.2013 von der Stadtverordnetenversammlung einstimmig beschlossen. Der Lärmaktionsplan 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 fand bisher bei den Planungen zur festen Beltquerung nicht statt. Die Zielsetzungen des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Schwartau würden durch die Auswirkungen des zusätzlichen Bahnverkehrs und des zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrs (insbesondere des LKW-Verkehrs) konterkariert werden.

Verkehrsprognose im Planfeststellungsverfahren ist nicht nachvollziehbar

Die Prognose im PFV für die zugrunde gelegte Anzahl von 118 Zügen pro Tag (und davon 78 Güterzügen) ist nicht nachvollziehbar (so Angaben in Anlage 26.1). Vor der Antragskonferenz zum ROV im Jahr 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.

Fazit

Für den Wohn- und Gesundheitsstandort Bad Schwartau sind die negativen Auswirkungen und Einschränkungen des Belttunnels aufgrund der Nähe zu einer stark befahrenen Güterverkehrsstrasse und der starken Zunahme des motorisierten Verkehrs auf der Autobahn A 1 nicht hinnehmbar. Viele Menschen würden sich 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.

Ebenso stark betroffen ist Bad Schwartau als Einzelhandels- und Versorgungsstandort. Die Trennwirkung durch den starken Zugverkehr würde die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Ortsteils Kaltenhof stark minimieren. Die Erhöhung des „LKW-Schleichverkehrs“ durch die Innenstadt würde das Zentrum weiter schwächen.

Die Stellungnahme der Stadt Bad Schwartau zeigt, dass der Abschnitt Tunnelbau nicht separat von der Hinterlandanbindung behandelt werden kann. Der Abschnitt Tunnelbau für die feste Fehmarnbeltquerung ist der unselbstständige Teil des Projektes „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ mit zahlreichen Folgewirkungen auf die geplanten Hinterlandanbindungen (Schiene und auch Straße). Es wird beanstandet, dass die Folgewirkungen des Tunnelbauwerks und zwar insbesondere die verursachten schienengebundenen Güterverkehre auf die geplante Schienenhinterlandanbindung sowie auch die straßenverkehrlichen Auswirkungen nicht betrachtet wurden. Dazu gehören auch die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen der Fehmarnsundbrücke sowie der Ortsteile und des Zentrums von Bad Schwartau. Es ist deutlich, dass eine schlüssige Gesamtplanung, die alle relevanten Aspekte zusammenführt und abarbeitet, fehlt.

Die Stadt Bad Schwartau lehnt daher das Tunnelbauwerk für die feste Fehmarnbeltquerung mit den aufgeführten schädlichen Auswirkungen auf Bad Schwartau ab.

Im Übrigen verweise ich auf die auch von der Stadt Bad Schwartau beauftragten Einwendungen und Stellungnahmen der Kanzlei Rechtsanwälte Günther.

Mit freundlichen Grüßen



Schubert
(Bürgermeister)