



► Nr. VO/2013/00395
öffentlich

Lübeck, 01.03.2013

Bericht

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Stellungnahme der Hansestadt Lübeck im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Hinterlandanbindung "Feste Fehmarnbeltquerung" (FBQ)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.03.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Kenntnisnahme
15.04.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.05.2013	Umwelt und Kleingartenausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.08.2013	Wirtschaftsausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.08.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.08.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anforderung einer Stellungnahme durch die Landesplanungsbehörde

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Fachbereiche 1 – 4
Bereich 5.691 (LPA)
Die Stellungnahmen wurden in die Gesamtstellungnahme eingearbeitet, zusätzlich wurden die Einzelstellungnahmen der Gesamtstellungnahme als Bestandteil beigelegt.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

Ja
 Nein

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist für diesen Bericht nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch diesen Bericht nicht im besonderen Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Bericht:

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) soll die Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden nach den Bestimmungen des deutsch-dänischen Staatsvertrages vom 03.09.2008 elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden.

Im Mai 2010 hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig Holstein entschieden, dass sie für die Schienenhinterlandanbindung der FBQ ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchführen wird, um die raumverträglichste Trassenführung zu ermitteln und die Belange der Bevölkerung frühzeitig in das Verfahren einzubinden.

Die DB ProjektBau GmbH hat als Vorhabenträgerin die für das Vorhaben erforderlichen Antragsunterlagen gemäß Raumordnungsgesetz bei der Landesplanungsbehörde eingereicht. Nach Prüfung der Vollständigkeit hat die Landesplanungsbehörde das ROV mit Schreiben vom 09.01.2013 eröffnet.

Das ROV dient der Überprüfung des Vorhabens zu einem möglichst frühzeitigen Zeitpunkt unter überörtlichen Gesichtspunkten und schließt eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung ein. Als Ergebnis wird in einer raumordnerischen Beurteilung durch die Landesplanungsbehörde festgestellt,

1. ob das Verfahren mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und
2. wie das Vorhaben unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen Vorhaben abgestimmt oder durchgeführt werden kann.

Alle im Landesplanungsgesetz genannten Stellen, die durch das Vorhaben berührt sein können, werden in diesem ROV beteiligt. Ergänzend wird die Öffentlichkeit in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, in das Verfahren einbezogen.

Hierzu erfolgte am 22.01.2013 eine öffentliche Bekanntmachung in der Lübecker Stadtzeitung und die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen in der Zeit vom 11.02.2013 bis zum 11.03.2013 im Fachbereich Planen und Bauen.

Alle Beteiligten und Betroffenen haben die Möglichkeit **bis zum 25.03.2013 Stellung** zu nehmen.

Innerhalb der Hansestadt Lübeck hat es der Fachbereich Planen und Bauen übernommen, eine gesamtstädtische Stellungnahme zu erarbeiten und fristgerecht abzugeben.

Hierzu wurden alle Fachbereiche am 14.01.2013 aufgefordert Stellung zu nehmen. Die jeweiligen Fachbereichscontrollings wurden gebeten die in der jeweiligen Zuordnung gegebenenfalls betroffenen Eigengesellschaften einzubinden.

Es wurden von den Fachbereichen 2, 3 und 5 fristgerecht Stellungnahmen abgegeben.

Gegenüber der Landesplanungsbehörde wird bzw. wurde mit Schreiben vom 01.03.2013 eine zusammenfassende Stellungnahme abgegeben (Anlage 1), die Einzelstellungen der Fachbereiche/Bereiche wurden dieser als Bestandteil beigefügt (Anlage 2).

Anlagen :

Gesamtstellungnahme der Hansestadt Lübeck inkl. Einzelstellungen der städtischen

Fachbereiche/Bereiche.

Senator/in F. - P. Boden



Der Bürgermeister Fachbereich Planen und Bauen

Ministerpräsident des Landes
Schleswig Holstein
Staatskanzlei - Landesplanung
Postfach 7122
24171 Kiel

Bereich: Stadtplanung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: Doris Drochner
Zimmer: 1.2.07
Tel. (0451) 122-5908
Fax (0451) 122-6698

E-Mail: doris.drochner@luebeck.de

Ihr Zeichen: StK 334-620.132-11

Ihre Nachricht vom: 09.01.2013

Mein Zeichen: Dr/-61.02.04.0402.02

Datum: 28.02.2013

Raumordnungsverfahren Schienenanbindung „Feste Fehmarnbeltquerung“ (FBQ) hier: Stellungnahme der Hansestadt Lübeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem mit Schreiben vom 09.01.2013 übersandten Unterlagen und der favorisierten Trassenführung für die Schienenhinterlandanbindung der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) wird aus der Sicht der Hansestadt Lübeck (HL) wie folgt Stellung genommen:

Durch die von der Landesplanungsbehörde und der DB ProjektBau GmbH favorisierte Trassenführung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenanbindung der FBQ von Puttgarden bis Lübeck ist die HL derzeit bezüglich der zu erwartenden Verkehrszuwächse und damit zu erwartenden Mehrbelastungen im Bereich zwischen Bad Schwartau und dem Lübecker Hauptbahnhof betroffen. Aus diesem Grunde wurden entsprechende Untersuchungen im Rahmen des Festlegungsprotokolls vom 11.11.2010 gefordert und festgelegt. Insbesondere sollte im Rahmen einer durchzuführenden Betriebssimulation die Durchführbarkeit des Betriebsprogramms für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und besonders dessen Einbindung in den Taktknoten Lübeck Hbf unter Berücksichtigung der fahrdynamischen Anforderungen der Strecke erfolgen.

In der vorliegenden eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Varianten 1A, A, E und X wird unter Punkt 2.4 ausgesagt, dass der Knoten Lübeck nicht Teil des Untersuchungsraumes ist. Diese Aussage ist nach unserer Auffassung, wie oben dargelegt, nur bezüglich der räumlichen Festlegung richtig, nicht aber bezüglich der inhaltlichen Zuordnung.

Aus gesamtstädtischer Sicht fehlt – bezogen auf die im Bereich der HL vorgeschlagene Bestandstrasse - dieser von Beginn an geforderte „Stresstest“. Auch die zu Grunde liegenden Gutachten sehen die Notwendigkeit einer solchen Untersuchung um zu einer abschließenden Einschätzung zu gelangen.

...

Telefonzentrale: (0451) 122-0

Unsere Sprechzeiten:

montags und dienstags 8.00 bis 14.00 Uhr

donnerstags 8.00 bis 18.00 Uhr

freitags 8.00 bis 12.00 Uhr

und nach Vereinbarung

Internet: www.luebeck.de

Konten der Stadtkasse:

Deutsche Bank BLZ 230 707 10 Kto.-Nr. 9 000 050

HSH Nordbank BLZ 210 500 00 Kto.-Nr. 7 052 000 475

Postbank Hbg. BLZ 200 100 20 Kto.-Nr. 10 400-201

Sparkasse z. L. BLZ 230 501 01 Kto.-Nr. 1 011 329

Volksbank BLZ 230 901 42 Kto.-Nr. 5 008 336

Scheck: nur an Stadtkasse Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel.

Busanbindung:

Busanbindung:

Buslinie(n): 1;2; 4; 6;7;9;15;16;(8710);8720
Haltestelle(n): Fegefeuer

Aus diesem Grunde fordert die HL hiermit nachdrücklich diese Untersuchung unverzüglich in Auftrag zu geben und die betroffenen Fachbereiche der HL frühzeitig zu beteiligen. Ohne Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse sind keine verbindlichen Aussagen zur praktischen und theoretischen Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung, auch im Hinblick auf mögliche Entwicklungspotentiale, im Bereich des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Lübeck und insbesondere des „Knotens Lübeck“ möglich. Durch einen möglichen Engpass am Lübecker Hauptbahnhof besteht die Gefahr, dass nicht alle Verkehre störungsfrei abgewickelt werden können. Dies hätte insbesondere Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der gegebenenfalls hinter dem Fernverkehr und dem Güterverkehr zurückstehen müsste. Aus der Sicht der HL ist es zwingend erforderlich, den bestehenden Taktknoten Lübeck zur vollen Stunde aufrecht zu erhalten, die darüber hinaus bestehenden Verbindungen im ½-Stunden-Takt zu berücksichtigen und die Überlegungen des Landes SH und der HL zur Einrichtung einer „Regio-S-Bahn“ einzubeziehen.

Die beteiligten Fachdisziplinen/Bereiche der Hansestadt Lübeck haben verwaltungsintern zu der vorgeschlagenen Trassenführung detaillierte Stellungnahmen abgegeben.

Diese Stellungnahmen sind Bestandteil der städtischen Stellungnahme und werden als Anlagen diesem Schreiben beigelegt.

Auf die Ausführungen zu den im Lübecker Stadtgebiet und damit im Umgriff des Raumordnungsverfahrens befindlichen Bahnübergänge wird hierzu besonders verwiesen.

Die HL geht davon aus, dass die bislang nicht erfolgte eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Knoten Lübeck unter Einbeziehung des Schienenpersonenverkehrs nunmehr kurzfristig, unter Beteiligung der HL, beauftragt und durchgeführt wird.

Ergänzend möchten wir auf die inhaltlichen Ausführungen und erheblichen Bedenken der HL (siehe hierzu Ausführungen in den Stellungnahmen der städtischen Bereiche) bezüglich der untersuchten sogenannten „Trassenvariante X“ hinweisen. Sollte sich an der bisherigen Einschätzung des Vorhabenträgers DB ProjektBau und/oder der Planungsbehörde bezüglich dieser Alternativvariante, die über Lübecker Stadtgebiet führt, etwas ändern, machen wir hiermit vorsorglich auf die bestehenden erheblichen Bedenken und zusätzlichen Betroffenheiten aufmerksam und gehen davon aus, dass gegebenenfalls eine erneute Beteiligung der HL erfolgen wird.

Im Rahmen des zusammenwachsenden Europas und der kürzlich getroffenen Entscheidungen insbesondere der Schwedischen Regierung zur Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsstrecken muss die Eisenbahninfrastruktur auch im Hinblick auf den Norddeutschen Verkehr neu betrachtet werden. Schweden führt insbesondere die Eisenbahnverbindungen von Göteborg und Stockholm Richtung Süden und damit Richtung Dänemark und Deutschland über Jönköping zusammen. Dadurch würden die Verkehrsachsen Oslo- Göteborg - Jönköping als Westverbindung und Stockholm - Jönköping im Osten gestärkt. Der so gesammelte Verkehr würde über Jönköping, Kopenhagen auf die Schienentrasse der FBQ und weiter über Hamburg ins Zentrum und den Süden Deutschlands führen. Um diese Verkehre aufnehmen zu können und die schnellen Verbindungen weiterhin zu gewährleisten, sollten die Hinterlandanbindungen für die FBQ in die Lage versetzt werden, solche Verkehre aufnehmen zu können. Hierbei ist ein „Halt“ in Lübeck zu sichern.

Sollten diese Überlegungen jetzt nicht berücksichtigt werden, wird es in langfristiger keine Hochleistungszüge in Norddeutschland geben und es ist zu befürchten, dass die gesamte Ostseeregion vom internationalen Verkehr "abgehängt" wird mit erheblichen Folgen für eine wirtschaftliche Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund ist eine erneute Prüfung erforderlich, ob entweder die bestehende Trasse für Hochleistungsgeschwindigkeitszüge von etwa 300 km/h umgerüstet werden sollte /

könnte oder ob es vorteilhafter wäre, eine zweite Trasse für zukünftige moderne Hochleistungsgeschwindigkeitszüge vorzusehen.
In beiden Modellen ist parallel darauf zu achten, dass die bestehenden Verkehrsverbindungen beibehalten und gleichzeitig, wenn auch in geringerem Maße, beschleunigt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Franz-Peter Boden

Franz-Peter Boden
Bausenator

Drochner, Doris

Von: Grau, Conja
Gesendet: Freitag, 8. Februar 2013 16:20
An: Drochner, Doris
Cc: Strätz, Claus; Kuschmierz, Ralf; Schindler, Sven; Schünemann, Helmut
Betreff: Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren FBQ

Sehr geehrte Frau Drochner,
liebe Doris,

Zu den ausgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zur Fehmarn-Belt-Querung nimmt der FB 2 wie folgt Stellung.

Grundsätzlich begrüßen wir die Bestrebungen der Ertüchtigung der Schienenverbindungen im Rahmen des Großprojekts Fehmarn-Belt-Querung. Wir sind der Überzeugung, dass die Fehmarn-Belt-Verbindung große positive Effekte auf die Wirtschaftskraft der Region und darüber hinaus erzeugen wird.

Wie im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) beschrieben, wird diese Verbindung der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts dienen. Sie erfüllt in Hinsicht auf die in TEN geforderte Optimierung der Kapazitäten und optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsverbindungen eine Stärkung und Beschleunigung der Verkehrswege. Dieses gilt für uns insbesondere für die Metropolregionen und ihre Verbindungen Hamburg - Kopenhagen - Stockholm.

Leider ist die Hansestadt Lübeck selbst im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht bzw. nur sehr kurz behandelt. Die Prüfung kommt zu dem Schluss, dass trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen für die innerstädtischen Bahnstrecken und den Hauptbahnhof Lübeck dieser die Belastung abfedern kann und keine weiteren baulichen Maßnahmen erforderlich werden.

Für den Hauptbahnhof wie für die innerstädtische Hauptstrecke entlang der Katharinenstraße Richtung Nordosten sind im Gutachten keine Lärmwerte aufgeführt. Es gibt bereits jetzt Schwierigkeiten in der Vermarktung anliegender Flächen vor allem in Bahnhofsnähe, da die DB angekündigt hat, mit Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung ab 2021 überlange Giga-Züge einzusetzen. Nach der uns vorliegenden Pressemeldung sollen bis 2025 tagsüber 52 und nachts 26 Güterzüge mit einer Länge von 835 m verkehren.

Für die weitere Entwicklung des Hauptbahnhof nahen Umfeldes ist es daher unerlässlich, über die entsprechenden Lärmwerte und ggf. erforderlich werdende Lärmschutzmaßnahmen Aussagen zu treffen.

Weiterhin wird ausgesagt, dass es für die Bahnstrecke 1113 - Lübeck - Travemünde zu Belastungen kommen wird. Hier sollte im weiteren Verfahren verstärkt geprüft und ausgeführt werden, wie hoch diese Belastungen sind, damit diese nicht die Verkehre zu und von den Lübecker Häfen beeinträchtigen.

Geplant ist der Verbleib einer elektrifizierten zweigleisigen Strecke im Raum Lübeck mit einer Maximalgeschwindigkeit von 160 km/H.

Vor dem Hintergrund der erwarteten wirtschaftlichen Effekte und des steigenden Warenaufkommens des Schienengüterverkehrs insbesondere sollte - auch in Hinblick auf den angelegten Planungszeitraum bis 2020 - die derzeit geplante Strecke für Hochgeschwindigkeitszüge bis zum 300 / 350 km/h vorgesehen werden.

Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass auch schnelle Güterverkehre (die Strecke Lübeck-Travemünde wurde bereits erwähnt) ermöglicht bleiben /werden.

Für den Abzweig Dänischburg ist dafür Sorge zu tragen, dass es für die Verkehre von und nach Dänischburg und auf die und von der Teerhofsinsel nicht zu erhöhten Stehzeiten an den Bahnübergängen kommt, um die dort angesiedelten Wirtschaftsbetriebe nicht zusätzlich erheblich zu belasten.

Mit freundlichen Grüßen

Conja Grau

Conja Grau
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften / Wirtschafts- und Flughafenkoordination
Fischstraße 1 -3
23539 Lübeck
Tel.: 0451-122-5906
Fax: 0451-122-9515906
e-mail: conja.grau@luebeck.de

Vfg.

1. Vermerk

Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren Hinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung

Untersuchung Knoten Lübeck

Für die Hansestadt Lübeck ist die Aufrechterhaltung des Taktknotens Lübeck mit funktionierenden Umsteigebeziehungen und einer möglichst hohen Betriebsqualität sehr wichtig. Außerdem müssen die in Lübeck beginnenden und endenden Güterverkehre berücksichtigt werden, um eine gute Anbindung der über das gesamte Stadtgebiet verteilten Hafenterminals und damit die weitere Entwicklung der Häfen zu gewährleisten.

Aus diesen Gründen muss die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung mit den Prognosezahlen des BVWP für das Jahr 2025 unter der Berücksichtigung der Entwicklung der Verkehre auf der Strecke Richtung Kiel und der in Lübeck beginnenden und endenden Schienengüterverkehre für den Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau, Lübeck Hbf und die Strecken Richtung Hamburg Hbf, Bad Kleinen / Stettin erneut durchgeführt werden. Je nach Ergebnis sollten mögliche infrastrukturelle Anpassungen dargestellt werden.

Begründung:

Dass der Knoten Lübeck für die Durchführung der Eisenbahnverkehre auf den Strecken 1100 (Lübeck Hbf – Puttgarden), 1110 (Kiel Hbf – Lübeck Hbf), 1113 (Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strand), 1115 („Uferbahn“ – Abzw Lübeck-Dänischburg – Lübeck-Siems), 1117 (Abzw Lübeck-Kücknitz – Bf Lübeck Skandianvienkai) von entscheidender Bedeutung ist wird sowohl im Erläuterungsbericht als auch in den beiden Fachgutachten, die sich mit Schienenverkehren beschäftigen, herausgestellt. Maßgebend ist der hochbelastete Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau und der Hauptbahnhof Lübeck. Sowohl das „Gutachten zur verkehrlichen Erschließung der Anliegergemeinden“ als auch die „Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Varianten 1A, A, E und X“ stellen diesen Punkt heraus. Während das Gutachten zur verkehrlichen Erschließung zu dem Schluss kommt, dass der Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau mit den Zugzahlen des BVWP für das Prognosejahr 2025 an seine Kapazitätsgrenze kommt und genauer untersucht werden muss, werden in der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung für diesen Abschnitt und für den Knoten Lübeck sowie die sich anschließenden Strecken keine Engpässe gesehen. Das Ergebnis der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung ist darauf zurückzuführen, dass insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gerade nicht die Werte des BVWP für das Prognosejahr 2025 sondern die IST-Zahlen und für die Strecke 1110 Kiel Hbf – Lübeck Hbf die Prognosezahlen für 2016 angesetzt wurden. Eine Begründung für diese Entscheidung wird nicht gegeben. Sie ist insofern nicht nachvollziehbar. Für diese geringeren Zugzahlen lässt sich ein konfliktfreier Fahrplan konstruieren, allerdings mit der Einschränkung, dass die Personenzüge auf dem Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau nicht mehr wie zur Zeit parallel, sondern hintereinanderfahren,

da sich ansonsten keine durchgehenden Güterzugtrassen konstruieren lassen. Das Parallelfahren von Personenzügen im Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau ist für die zur Zeit durchgeführten Umsteigebeziehungen unerlässlich. Ohne Anpassungen der Umsteigebeziehungen und Haltezeiten ist ein Hintereinanderfahren der Personenzüge nicht möglich. Daraus lässt sich schließen, dass es bei steigendem SPNV, wahrscheinlich schon bei Ansatz der Zahlen für 2025 zu Engpässen in diesem Bereich und im Hauptbahnhof Lübeck kommen kann. In diesem Fall wären für die Durchführung konfliktfreier Fahrpläne auch hier Anpassungen der Infrastruktur erforderlich.

Aus der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung geht außerdem nicht hervor, ob die in Lübeck Hbf, Hgbf und im Bf Lübeck-Skandinavienkai beginnenden und endenden sowie die lübeckinternen Güterverkehre bei der Fahrplankonstruktion berücksichtigt wurden. Diese Güterverkehre sind für die Anbindung der Lübecker Häfen von erheblicher Bedeutung. Eine Einschränkung dieser Verkehre würde die Entwicklung der Häfen negativ beeinflussen. Der in der Leistungsfähigkeitsuntersuchung dargestellte Fahrplan für den Zeitraum von 10.00 bis 11.30 Uhr lässt keine Rückschlüsse zu, ob die Verkehre konfliktfrei abgewickelt werden können. Insbesondere ist nicht erkennbar, welche Verkehre über den gesamten Tag verteilt berücksichtigt wurden.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung sollte deswegen für die Prognosezahlen 2025 auch im SPNV durchgeführt werden. Außerdem sollten soweit nicht geschehen die in der Untersuchung nicht explizit genannten Güterverkehre aus den Hafengebieten ebenfalls berücksichtigt werden. Eine entsprechende Erläuterung sollte in die Leistungsfähigkeitsuntersuchung aufgenommen werden.

Anmerkung zur X-Trasse Bereich Lübeck / Sereetz / Ratekau

Die X-Trasse ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht vorteilhaft und sollte nicht weiter verfolgt werden, da sie negative Auswirkungen auf die Anbindung wichtiger Lübecker Hafestandorte und auf die Anbindung Travemündes hat. Wird diese Trassenführung dennoch weiter in Betracht gezogen, sind zusätzliche Untersuchungen, die vor allem die Leistungsfähigkeit der Strecke 1113 Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strand und die Bahnübergänge betreffen, durchzuführen und die Ergebnisse in die Abwägung einzubeziehen.

Begründung:

Über die Strecke 1113 werden die Hafenterminals CTL, Seelandkai, Lehmannkai I bis III und Skandinavienkai schienentechnisch angebunden. Damit laufen über diese Strecke neben den stündlich verkehrenden Personenzügen die für die genannten Hafenterminals sehr wichtigen Güterzüge, für die ausreichend Trassen zur Verfügung stehen müssen, um einen reibungslosen Umschlagbetrieb gewährleisten zu können. Eine Einschränkung der Verfügbarkeit von Trassen könnte zu einem Rückgang des Umschlags in den genannten Hafenterminals führen, der für die Hansestadt Lübeck nicht hinnehmbar ist. Hiervon wäre mit dem Skandinavienkai auch das größte Lübecker Hafenterminal betroffen.

Außerdem verlaufen auf dieser Strecke die Personenzüge Richtung Lübeck-Travemünde Strand, die eine für Touristen wichtige Anbindung Lübecks an Travemünde darstellen. Eine Einschränkung der Verkehre oder eine Verschlechterung der Betriebsqualität haben negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Travemünde und damit auch auf die Attraktivität dieses für den Tourismus sehr wichtigen Standortes.

In der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird die Strecke 1113 im vorliegenden Gutachten nicht untersucht. Bislang endet die Untersuchung für die X-Trasse am Abzweig nördlich von Lübeck. Für einen objektiven Vergleich der unterschiedlichen Trassenvarianten ist die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähig-

keitsuntersuchung dieser Strecke aus den genannten Gründen aber von erheblicher Bedeutung und muss in jedem Fall noch durchgeführt werden.

Bei der X-Variante im Bereich Lübeck / Seeretz / Bad Schwartau ist außerdem zu untersuchen, wie sich die Schließzeiten der die Strecke kreuzenden Bahnübergänge insbesondere des BÜ Schäferkamp und des BÜ Siemser Landstraße aufgrund der erheblich höheren Schienenverkehre entwickeln und ob hier Anpassungen in der Sicherheitstechnik oder ggf. sogar eine nicht höhengleiche Kreuzung, die aufgrund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit zusätzlichen Kosten für die Hansestadt Lübeck verbunden wäre, erforderlich sind.

Ein weiterer negativ zu bewertender Punkt ist der bei dieser Trassenführung wegfallende SPNV-Halt in Bad Schwartau. Die Anbindung Lübecks an Bad Schwartau auf dem Schienenwege wäre deutlich unattraktiver.

Christine Woldt

2. 691.1 zK

3. 691 per E-Mail zK

4. Frau Drochner per E-Mail zwV und Übernahme in die Gesamtstellungnahme der Hansestadt Lübeck

5. Herrn Schünemann per E-Mail zK

3.390 – Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
3.390.2 Vorsorge und Zukunftsplanung
Az.:3.390.2 /ze

Lübeck, 30.01.2013
Sachbearbeiter: B. Meybohm, W. Nagel, B.
Schäfers, M. Zeckel,
Zimmer: 318
Telefon: 3928 Fax: 3991
E-Mail: michael.zeckel@luebeck.de

5.610 – Stadtplanung
Frau Drochner

**Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung,
Strecke 1100 (Lübeck – Puttgarden)**
Stellungnahme der Hansestadt Lübeck
**Hier: Belange des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung Vorsorge und
Zukunftsplanung**

Sehr geehrte Frau Drochner,

der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung Vorsorge und Zukunftsplanung,
nimmt zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung:

Zu dem o. g. Vorhaben gibt es aus landschaftsplanerischer und naturschutzrechtlicher Sicht keine
grundsätzlichen Bedenken. Es sind jedoch die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen:

Vorbemerkung

Die Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Teilbereiche des Planungsabschnitts 1 des
Untersuchungsraumes, die innerhalb des Stadtgebietes liegen.

Ergebnis

**Die in den Planungsunterlagen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der
Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) als Vorzugsvariante A1 (Ausbau der Bestandstrasse)
bewertete Trassenführung ist nachvollziehbar begründet und wird aus Sicht von Naturschutz,
Landschaftsplanung, Immissionsschutz und Klimaschutz befürwortet. Die beiden das Lübecker
Stadtgebiet querenden (Neubau-)Trassenvarianten X1 und X2.1 werden dagegen abgelehnt.**

Begründung

A. Zu Naturschutz und Landschaftsplanung

Die Umsetzung der Vorzugsvariante 1 würde, wie in den Unterlagen nachvollziehbar dargestellt,
insgesamt den deutlich geringeren Eingriff in Natur und Landschaft darstellen. Die o. g. alternativen
Varianten X1 und X1.2 hingegen wären komplette Neubauvorhaben mit erheblichen negativen
Auswirkungen bei Herstellung und Betrieb der entspr. Eisenbahnstrecke für die betroffenen,
hochwertigen Landschaftsbereiche.

Es wird angemerkt, dass bei einer möglichen Weiterverfolgung einer der sog. X-Trassen der
vorhandene, aber bisher in den vorgelegten Planungsunterlagen nicht untersuchte Abschnitt der
Eisenbahnstrecke 1113 (Schwartau – Travemünde Strand) zwischen dem Abzweig Bad Schwartau und
der Brücke über die BAB A 226 entspr. der prognostizierten Zunahme des Zugverkehrs und potenziellen
Auswirkungen in das Raumordnungsverfahren einbezogen werden müsste, damit die zusätzlichen
Belastungen u. a. für Dänischburg in die Betrachtung einfließen können.

Die X1 und X-2.1-Trassen werden aus im Wesentlichen aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Zerschneidung des Waldgebietes „Rugenberg“ sowie des ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Travemünder Winkel“.
- Räumliche Verlagerung von mindestens zwei der vier den Wald querenden elektrischen Freileitungen (bei Variante X1 gem. Planunterlagen) mit weiteren hierdurch ausgelösten Eingriffen in die Natur.
- Zerschneidung des FFH-Schutzgebietes „Waldhusener Moorsee“ (DE 2030-351) in seinem westl. Bereich („Stüvhof“) durch die Trassenvariante X2.1 und Beeinträchtigung des Gebietes mit hohem bzw. mittlerem Konfliktpotential.
- Erhebliche und nachhaltige Eingriffe in überwiegend hochwertige bis sehr hochwertige, z. T. gesetzlich geschützte Lebensräume und Lebensgemeinschaften.
- Die Streckenabschnitte X.1 und X2.1 sind die Varianten mit dem höchsten artenschutzrechtlichen Konfliktpotenzial innerhalb des Abschnitts 1. Insgesamt besteht ein sehr hohes artenschutzrechtliches Konfliktrisiko mit einer hohen Betroffenheit geschützter Arten, u. a. der Zauneidechse, die im Bereich Lübeck den Verbreitungsschwerpunkt im untersuchten Raum hat (s. S. 154 E.-Bericht). Für den Bereich der Streckenabschnittvarianten X.1 und X2.1 liegt außerdem ein Verdacht auf das Vorkommen der Waldbirkenmaus (*Sicista betulina*)(Anhang IV der FFH-Richtlinie) vor. Dies stellt ein unabwägbares Konfliktrisiko für die Planfeststellung dar. Da diese Art extrem selten ist, wäre ein großer Aufwand für eine vertiefende Untersuchung erforderlich. Sicherungsmaßnahmen eines günstigen Erhaltungszustandes von Populationen (FCS-Maßnahmen) sind voraussichtlich nicht möglich (s. Sonderuntersuchung Artenschutz vom 19.11.2012).
- Zunahme der betriebsbedingten Belastungen auf den vorh. Streckenabschnitten innerhalb der ausgewiesenen LSG „Schwartauwiesen“ und LSG „Kücknitzer Mühlenbach und Söhlengraben“.
- Der Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck von 2008 (nicht in der Entwurfsfassung von 2007, wie in den Planungsunterlagen fälschlich genannt) stellt in den Trassenräumen der beiden X-Varianten vollständig Biotopverbundflächen, Eignungsflächen zum Aufbau eines Biotopverbundes sowie naturschutzrechtlich festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzflächen dar. Es käme zu erheblichen Beeinträchtigungen bzw. zu Zerstörungen der Funktionalität der genannten landschaftsplanerischen Ziele.
- Beeinträchtigungen des direkt an die Strecke 1113 angrenzenden umfassenden Gewässer- und Niederungskomplexes der Untertrave mit Totem Arm – östl. Teerhofinsel – Schwartau- und Walkenkrugwiesen – Schellbruch. Der überwiegende Teil der genannten Landschaftsbereiche gehört zum FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (DE 2030-392). Das NSG „Schellbruch“ ist darüber hinaus Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebiets „Traveförde“ (DE 2031-401).
- Der der Erholungsnutzung der Bevölkerung dienende Grünzug „Traveweg“ mit seinem durchgängigen Rad- und Wanderweg (siehe Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“) würde durch eine Zunahme des Eisenbahnverkehr im Zuge der beiden X-Varianten erheblich an Erholungsqualität und damit an Nutzungsintensität einbüßen, da er in unmittelbarer Nähe parallel entlang der Strecke 1113 verläuft. Der Weg ist 2011 von der Deutschen Bahn AG im Rahmen des zweigleisigen Streckenausbaus auf einer Länge von über 2000 Metern saniert bzw. neu hergestellt worden.

Zusammenfassend werden aus den genannten Gründen die im Raumordnungsverfahren als Alternativvarianten vorgeschlagenen X1- und X2.1-Trassen abgelehnt. Stattdessen wird ein Ausbau der Bestandstrasse entsprechend der Variantenempfehlungen aus UVS und RVU befürwortet.

B. Zu Immissionsschutz und Klimaschutz

Die Züge, die in Zukunft die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung passieren, werden auch Gleisstrecken der Hansestadt Lübeck befahren. Die Trassenvarianten, welche im Bereich Bad Schwartau die vorhandene Strecke Lübeck-Puttgarden nutzen, verlaufen über die vorhandene, zweigleisige Trasse. Somit würden hier keine neuen Trassen auf Lübecker Stadtgebiet entstehen. Die Realisierung der sog. X-Trasse hingegen erfordert einen Trassenneubau auf städtischem Gebiet. Für den Verlauf der X-Trasse gibt es wiederum 2 Alternativen (X-1 und X-2.1), wobei nach Auswertung der

vorliegenden Untersuchungen anzunehmen ist, dass die X-2.1 Variante nicht mehr weiterverfolgt wird. Insofern beschränkt sich diese Stellungnahme auf die Variante X-1.

Die folgenden Argumente des Immissions- und Klimaschutzes sprechen gegen die X1 und X2.1-Trassen und für die Nutzung der vorhandenen Gleiskörper:

1. Zunahme von Staubemissionen und Luftschadstoffen bei Realisierung der X-Trasse

a) Während der Bauphase

Der Neubau von ca 2,5 km Bahntrasse auf Lübecker Stadtgebiet (X-1) bringt Staubemissionen durch Erdauftrag, Erdabtrag, Bewegung des Mutterbodens und die Verkehrsbelastungen durch den LKW-Verkehr mit sich. Die Luftschadstoffuntersuchung ermittelt für den genannten Bauabschnitt 12 kg PM10 – Emissionen pro km und Tag. In der Bauphase würden also gut 10 Jahrestonnen PM10-Belastung auf Lübecker Stadtgebiet generiert (12 kg x 2,5 km x 365 Tage).

b) Nach Fertigstellung

Die Emissionen von Schadstoffen an Eisenbahnstrecken korrelieren naturgemäß mit der Länge der Strecke – je länger der Fahrweg, je mehr Emissionen. Die Verschwenkung der Schienenhinterlandanbindung durch Lübeck-Siems-Dänischburg würde dazu führen, dass auf Lübecker Stadtgebiet zuerst einige km der Trasse nach Lübeck-Travemünde genutzt werden müssten, bevor südlich von Dänischburg die neue Trasse abbiegt, um im Bogen nach Ratekau zurückzuführen. Da die X1-Trasse im Vergleich zu der vorhandenen Trasse länger ist, würde hieraus folglich ein vermehrter Schadstoffausstoß resultieren. In der Luftschadstoffuntersuchung wird für die X1-Trasse ein DTV von 140 KFZ pro Tag ermittelt. Fahren diese Züge geschätzte 4 km Umweg auf Lübecker Gebiet, würden gut 200.000 zusätzlich gefahrene Zug-km pro Jahr (140 KFZ x 4 km x 365 Tage) mit der Realisierung der X1-Trasse erzeugt werden. Das entspräche z.B. für die PM10-Belastung laut Luftschadstoffuntersuchung einer zusätzlichen Emission von mehr als 3 Jahrestonnen, wobei bedacht werden muss, dass die Strecke tw. durch Siedlungsgebiet führt. Auch wenn laut Gutachten die geltenden Grenzwerte für Luftschadstoffe an allen schutzbedürftigen Nutzungen eingehalten werden, gilt über die Einhaltung der Grenzwerte hinaus ein Minimierungsgebot für die Luftschadstoffbelastung im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes.

FAZIT: Im Gegensatz zur Nutzung der Bestandstrasse würden bei Realisierung der X-Trasse auf dem Lübecker Stadtgebiet – und insgesamt für Teilstück1, da es länger wird - deutlich mehr Staubemissionen (PM10 und PM2,5) anfallen. Zu den gesundheitlichen Auswirkungen von lungengängigem Feinstaub gehören die Verstärkung von Allergiesymptomen, die Zunahme von asthmatischen Anfällen, Atemwegsbeschwerden und Lungenkrebs sowie ein gesteigertes Risiko von Mittelohrentzündungen bei Kindern. Wegen des linearen Zusammenhangs zwischen Schadstoff und Symptom gibt es keine unschädliche Feinstaubkonzentration. Deshalb sollte im Sinne der Minimierung das Ziel sein, so wenig wie möglich Feinstaubemissionen zu erzeugen.

2. Zunahme des Ausstoßes von Treibhausgasen

Die Luftschadstoffuntersuchung geht auch auf das Treibhausgas CO₂ ein, obwohl dies kein Luftschadstoff im engeren Sinne ist. Im Gegensatz zu den klassischen Luftschadstoffen wirkt es sich nicht lokal aus, sondern global. Folglich ist der Entstehungsort für CO₂ nicht entscheidend. Entscheidend ist vielmehr, wieviel CO₂ für den Zugantrieb an beliebiger Stelle

in die Luft entlassen wurde.

Im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung wird im Gegensatz dazu jedoch nur der Dieseltraktion (Verbrennungsmotor) ein CO₂-Emissionsfaktor zugrundegelegt. Die Elektrotraktion von Zügen wird mit keinen CO₂-Emissionen belegt, weil vor Ort keine entstehen. Bei der Bewertung der Trassenvarianten in Bezug auf den Klimaschutz ist jedoch auch das CO₂ relevant, welches bei der Erzeugung von Bahnstrom an anderer Stelle entsteht (vorgelagerte Emissionen). Sie berechnen sich aus den folgenden Parametern:

1. Spezifischer Energieverbrauch: Grundlage zur Berechnung des spezifischen Energieverbrauchs des Bahntransports ist der Energieverbrauch pro gezogene Bruttotonne. Da zu diesem Parameter keine Angaben gefunden wurden, kann an dieser Stelle der spezifische Energieverbrauch nicht abgeschätzt werden.
2. Emissionen aus der Strombereitstellung: Die Bahn betreibt ein eigenes niederfrequentes Stromnetz dessen Energieträgermix sich gegenüber dem deutschen Strom-Mix durch einen höheren Anteil erneuerbare Energieträger auszeichnet. Daher weist der Bahnstrom-Mix etwas geringere CO₂-Emissionen gegenüber dem „allgemeinen“ deutschen Strom-Mix auf. Er liegt bei geschätzten 500g CO₂/kWh.

FAZIT: Je weniger Strom die Züge auf der Schienenhinterlandverbindung von ihrem Start- zu ihrem Zielpunkt verbrauchen, je weniger Treibhausgase verursachen sie. Der Energieverbrauch wird mit der Länge der Strecke im Allgemeinen zunehmen, so dass auch im Sinne des Klimaschutzes der kürzeren Variante (d.h. der Nutzung der bestehenden Trasse im Bereich Bad Schwartau) der Vorzug gegeben werden sollte.

3. Lärmschutz

Die Schalltechnische Untersuchung (Abschnitt 1; LAIRM CONSULT GmbH und ACCON GmbH vom August 2012) zeigt deutlich, dass die Varianten 1.3 und 1.4 (u. a. X1 und X2.1-Trassen) durch Lübeck-Siems-Dänischburg schalltechnisch wesentlich ungünstiger ausfallen als die Varianten 1.1 und 1.2 (Ausbauvarianten der vorhandenen Strecke). Die Varianten 1.1 und 1.2 führen zu keinen relevanten Veränderungen der Beurteilungspegel, während für Varianten 1.3 und 1.4 bei freier Schallausbreitung mit Zunahme des Schienenverkehrslärms von über 10 dB(A) tags und nachts zu rechnen ist. Auch mit Berücksichtigung der vorgeschlagenen Lärmschutzwände ergeben sich am nordöstlichen Ortsrand (Dänischburg und Siems) noch Zunahmen von über 10 dB(A) tags und <10 dB(A) nachts. Desweiteren sind entlang der Bestandsstrecke Lübeck-Travemünde durch die zusätzlichen Verkehre der X-Trasse Zunahmen des Schienenverkehrslärms von mehr als 5dB(A) zu erwarten. Dieses wird zusätzlich durch die Tabelle 12 des Gutachtens („*Ergebnisse der Hauptvergleiche, Anzahl der Geschosse mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und Orientierungswerte nachts*“) bestätigt.

FAZIT: Bei einer Realisierung der X1 und X 2.1-Trasse würde in Lübeck ein zusätzliches Gebiet durch Schienenverkehrslärm belastet. Folglich steigt auch die Anzahl der Betroffenen erheblich an. Wie bereits eingangs erwähnt, ist daher eindeutig die Entwicklung entlang der vorhandenen Strecke zu bevorzugen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Michael Zeckel

5. **Planen und Bauen**
5.610 **Stadtplanung**
5.610.4 **Verkehrsplanung**

Lübeck, den 08.02.2013
Sachbearbeiter: Hans-Walter Fechtel
Telefon: 122 -66 03

Raumordnungsverfahren(ROV) zur Schienenhinterlandanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)

Stellungnahme der Hansestadt Lübeck , Bereich 5.610 -Stadtplanung
Bezug: Ausgelegte Unterlagen der DB Netz AG Stand: 20.12.2012

In Ergänzung zu der Stellungnahme des Bereiches 5.691 – Lübeck Port Authority – vom 06.02.2013 Hafenplanung, in dem die schienenseitigen Betroffenheiten und Belange der Planungen für die Hansestadt Lübeck dargelegt sind, nehmen wir aus verkehrsplanerischer Sicht zu den ausgelegten ROV-Planunterlagen zur Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung wie folgt Stellung:

Bewertung der in den Planunterlagen erörterten Trassen(haupt)varianten

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird die Vorzugsvariante A1 (Ausbau der Bestands-trasse auf der DB-Strecke 1100 Lübeck- Puttgarden) befürwortet.

Die beiden das Lübecker Stadtgebiet querenden (Neubau)Trassen X1 und X2.1 werden wegen der hohen Schließzeiten am Bahnübergang Siemser Landstr., der unverhältnismäßigen Eingriffe in den Naturhaushalt und der Beeinträchtigungen der Naherholungsflächen und -wege längs der DB-Strecke 1113 (Schwartau-Travemünde Strand) abgelehnt (s. dazu auch die Stellungnahme von 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz vom 30.01.2013).

Schließzeiten am Bahnübergang km 9,1 Siemser Landstraße

In den ROV-Unterlagen wird dargelegt, dass sich mit der festen Fehmarnbelt-Querung Anzahl und Länge der Güterzüge auf der DB-Strecke Lübeck Hbf- Puttgarden deutlich erhöhen werden (bis 78 Güterzüge pro 24 h). Bei zusätzlicher Realisierung eines Regio-S-Bahn-Betriebes auf der Strecke können sich die Schließzeiten an dem höhengleichen beschränkten Bahnübergang (BÜ) „Siemser Landstr.“ der Kreisstraße K9 (DTV derzeit 4.000 Kfz/24h) auf bis zu 17 Minuten pro Stunde summieren. Dies würde zu unverträglich hohen Wartezeiten führen, von denen neben dem hafenbezogenen Güter(schwer)verkehr auch der Stadtbusverkehr sowie die Besucherverkehre zum neuen IKEA-Einkaufszentrum in Dänischburg betroffen wären.

Schließzeiten am Bahnübergang km 4,833 „Zur Teerhofsinsel“

Die genannten hohen Schließzeiten wären auch bei der favorisierten Trasse A1 am höhengleichen, beschränkten BÜ „Zur Teerhofsinsel“ zu erwarten(Vorzugsvariante A1, Ausbau der Bestandstrasse). Allerdings sind hier die Betroffenheiten wegen des eher geringen Kfz-Verkehrsaufkommens geringer.

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen auf der Teerhofsinsel und der Seglerheime entlang des Altarms der Trave gegenüber dem jetzigen Zustand (Schließzeiten: ca 4-5 Minuten pro Stunde) deutlich verschlechtert wird. Von den erhöhten

Schließzeiten wären auch Fußgänger und Fahrradfahrer im Naherholungsverkehr betroffen (Lübeck und Bad Schwartau). Auch wäre eine (längerfristig nicht auszuschließende) städtebauliche Entwicklung der Teerhofsinsel erschwert.

Es ist daher im weiteren Verfahren zu prüfen, den BÜ ggf. durch eine höhenfreie Querung der Straße „Zur Teerhofsinsel“ zu ersetzen.

Stress-Test für den Lübecker Hauptbahnhof

Das erhöhte Personen- und Güterverkehrsaufkommen infolge der Fehmarnbeltquerung darf zu keinen Leistungsfähigkeitsengpässen im Lübecker Hauptbahnhof führen.

Die von der Lübeck Port Authority erhobene Forderung nach einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Knotenpunkt Lübeck Hbf wird von der Abt. Verkehrsplanung der Hansestadt Lübeck ausdrücklich mitgetragen. Es müssen ausreichend Leistungsreserven vorhanden sein, um neben einem ausreichend qualitätvollen Schienengüterverkehr vom/zum Skandinavienkai auch einen ganztägig stabilen Schienenpersonennahverkehr auf der Basis der SPNV-Prognosezahlen für das Jahr 2025 zu garantieren.

Angesichts der nur geringen Möglichkeiten zur Schaffung weiterer Gleistrassen im Lübecker Hauptbahnhof sind auch betriebliche Optimierungen zur Mehrfachnutzung der vorhandenen Gleise zu prüfen.

Zusätzliche Lärmbelastungen begrenzen

Mit dem erhöhten Schienenverkehrsaufkommen erhöht sich absehbar auch der dadurch ausgelöste Schienenverkehrslärm auf den zum Lübecker Hbf führenden DB-Strecken. Dem ist durch den Einsatz lärmarmen Zuggattungen/Züge und durch geeignete, an den gesetzlichen Grenzwerten orientierte passive Lärmschutzmaßnahmen zu begegnen.

Die Lärmschutznachweise sind nicht nur für die DB-Strecke 1100 Lübeck-Puttgarden im Streckenabschnitt HL Hbf- Bad Schwartau durchzuführen, sondern auch für die Strecken nach Hamburg und nach Büchen/Lauenburg (mögliche „Güterentlastungsstrecke“).

Quellenverzeichnis

Im Quellenverzeichnis der ROV-Unterlagen fehlen Hinweise auf

- den Verkehrsentwicklungsplan 1999 der Hansestadt Lübeck
- den aktuellen 2. Regionalen Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck 2004-2009
- den Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck.

Aufgestellt

Hans-Walter Fechtel 8.2.2013