



► Nr. VO/2014/01840
öffentlich

Lübeck, 06.08.2014

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

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

Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) auf die Hansestadt Lübeck -Sachstand Raumordnungs-/Planverfahren-

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2014	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2014	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.09.2014	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
18.09.2014	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beschluss der Bürgerschaft vom 29.08.2013 (VO/2013/00439) - Berichtsauftrag

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

- a) 3.390 – Bereich Umwelt,- Natur- und Verbraucherschutz
- b) 1.300 - Recht

Ergebnis:

- a) Siehe Bericht
- b) Keine rechtlichen Bedenken

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

Ja
Nein

Begründung:

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 berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein
Ja (Anlage 1)

Bericht:

Siehe Anlage 1 - Bericht

Anlagen :

Anlage 1 - Bericht

Senator/in F. - P. Boden

Bericht:

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) hat die Hansestadt Lübeck (HL) mit Schreiben vom 28.02.2013 eine Stellungnahme abgegeben.

Über den Inhalt der Stellungnahme wurde die Bürgerschaft mit Bericht vom 01.03.2013 in der Sitzung am 29.08.2013 (VO/2013/00395) informiert.

In der Sitzung der Bürgerschaft wurde der nachfolgende Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unter VO/2013/00439 angenommen:

„Der Bürgermeister wird aufgefordert

- 1. in Rahmen seiner Zuständigkeit dafür zu sorgen, dass die AnliegerInnen und BewohnerInnen an der Bahntrasse Puttgarden – Hamburg durch die zu erwartenden Güterzüge keiner höheren Lärmbelastung ausgesetzt werden als jetzt.*
- 2. darauf hinzuwirken, dass die sogenannte „X-Trasse“ über den Ortsteil Dänischburg nicht verwirklicht wird – auch wenn andere Kommunen sich dafür einsetzen.“*

Die Bearbeitung des Auftrages wurde dem Fachbereich Planen und Bauen übertragen.

I. Allgemeines zum Sachstand

Das vorgenannte Raumordnungsverfahren (ROV) wurde zwischenzeitlich von der Landesplanungsbehörde (Staatskanzlei) abgeschlossen. Eine öffentliche Bekanntmachung über den Abschluss erfolgte am 20.05.2014 in der Lübecker Stadtzeitung. Die Auslegung des raumordnerischen Abschlussberichtes erfolgte in der Zeit vom 22.05 – 23.06.2014.

Entgegen der Forderung der HL hat die Landesplanungsbehörde das Gebiet der HL nicht in den Untersuchungskorridor des ROV aufgenommen. Der Abschnitt zwischen Lübeck Hauptbahnhof (Hbf) und Bad Schwartau wurde als nicht raumordnungsrelevant beurteilt, da sich die Planung zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau auf rein eisenbahntechnische Maßnahmen innerhalb der existierenden Anlage beschränkt. Allerdings wurde der Abschnitt in die Untersuchung bestimmter raumordnungsrelevanter Aspekte (z. B. Tourismus) einbezogen.

Der Forderungen der HL, den „Knoten Lübeck“ in die Untersuchung aufzunehmen, wurde bereits im Festlegungsprotokoll Rechnung getragen. Die Aussage in den ROV-Unterlagen, dass der Knoten Lübeck außerhalb des Untersuchungsraumes liege, bezieht sich lediglich auf die durch das Festlegungsprotokoll aufgegebenen über den Untersuchungsraum hinaus gehenden Untersuchungen.

Die HL und der Taktknoten Lübeck sind danach nicht Teil des Untersuchungsraumes.

Die Vorhabenträgerin (DB AG) hat außerhalb des Untersuchungsraumes für den Bereich der HL Aussagen zu treffen, ob zukünftig eine zweigleisige Strecke die zu erwartenden Verkehrszuwächse bedienen kann, welche Zuwächse und Belastungen zu erwarten sind und welche Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung möglicher Beeinträchtigungen geplant sind. Diesen Anforderungen ist die Vorhabenträgerin nach Auffassung der Landesplanungsbehörde nachgekommen.

Der Abschlussbericht enthält hierzu folgende Aussage:

„Ob ein konkreter Fahrplan tatsächlich ein fahrbares Betriebsprogramm für den Knoten Lübeck-Hbf und für die Strecke Lübeck – Bad Schwartau zulässt, ist in einer detaillierten Betriebssimulation zu überprüfen. Dies sollte spätestens bis zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens durch die DB vorgelegt werden“.

II. Antwort zu Punkt 2 – X-Trasse

Bezogen auf die von der HL in ihrer Stellungnahme vorgetragene Argumente zur sogenannten „X-Trasse“ über Siems/Dänischburg (= Varianten X.1 und X.2.1) enthält der Abschlussbericht folgende Aussagen unter dem Punkt Landesplanerische Abwägung und Ergebnis zu Unterabschnitt 1:

„Aufgrund der eindeutig entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Belange wie auch der deutlich negativen Wirkung für die Menschen scheiden die Varianten X.1 und X.2.1 auf jeden Fall aus.“

Aktuell geht die Verwaltung davon aus, dass sich die Vorhabenträgerin an dem Ergebnis des ROV orientiert und die vorgenannte Trassenführung auch im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens nicht verfolgt wird.

Sollte sich hieran etwas ändern, hat die HL die Möglichkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ihre Interessen geltend zu machen.

III. Antwort zu Punkt 1 - Lärmbelastungen

Zu dieser Fragestellung hat der Fachbereich Planen und Bauen den Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung (FB 2), Bereich Umwelt,- Natur- und Verbraucherschutz (3.390) beteiligt. Nachfolgende Stellungnahme liegt uns hierzu vor:

„Wir haben Einsicht in den ausliegenden Abschlussbericht des Raumordnungsverfahrens genommen und möchten hierzu noch folgendes anmerken:

Im Abschlussbericht wird erwähnt, dass es in HL definitiv zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung kommt. Dieses geht eindeutig auch mit einer erhöhten **Lärmbelastung** einher, dieses wird aber im Bericht nicht weiter ausgeführt.

Erläutert wird, ob die Lübecker Bahnstrecken genug Aufnahmekapazitäten für das erhöhte Verkehrsaufkommen haben und daher eigentlich ein „Stresstest“ erforderlich ist.

Wie wir bereits in der Vergangenheit kritisch angemerkt haben, liegt HL außerhalb des Untersuchungskorridors des ROVs. Unseres Erachtens hätte die HL mit aufgenommen werden müssen, gerade weil es sich um einen neuralgischen Knotenpunkt handelt.

Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der DB an Bestandsstrecken ist im Lübecker Bereich noch nicht abgeschlossen. Die Strecke zwischen Lübeck und Bad Schwartau steht noch aus. Welche Maßnahmen im Einzelnen in diesem Bereich durchgeführt werden, können wir zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht sagen.

Zu Ihrer Frage, welche rechtliche Möglichkeiten es gibt, können wir in diesem Fall keine Aussage treffen. Hierzu sollte der Bereich Recht Stellung beziehen (*siehe nachstehende Ausführungen*).

Generell wäre für das weitere Verfahren eine Schallimmissionsprognose für HL zwingend erforderlich, um überhaupt weitergehende Aussagen bezüglich des Lärmschutzes treffen zu können.“

Anmerkungen des Bereiches Recht zur Fragestellung:

Zu der Frage, welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen, darauf hinzuwirken, dass Lübecker EinwohnerInnen durch den Ausbau der Schienenanbindung im Zusammenhang mit der FBQ keinen höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sind, können derzeit nur die folgenden allgemeinen Anmerkungen gemacht werden.

„In welcher Weise Lärmschutzansprüche zu berücksichtigen sind, hängt zunächst davon ab, ob das für den Ausbau der Schienenanbindung auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchzuführende Planfeststellungsverfahren auch für bauliche

Maßnahmen im Bereich der Hansestadt Lübeck erforderlich wird. Sollte dies der Fall sein, bestehen u. U. Ansprüche von Betroffenen aus § 41 ff Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Werden keine Maßnahmen im Lübecker Stadtgebiet planfestgestellt, ist einem Lärmzuwachs durch den mit dem Ausbau ermöglichten Verkehr – abgesehen eventuell von kleinen Randbereichen im Anschlussbereich zur planfestgestellten neuen Anlage – nur im Rahmen des Gebots planerischer Abwägung im Planfeststellungsbeschluss Rechnung zu tragen (BVerwG Urteil v. 21.11.2013 Az. 7 A 28/12 , RN 43,44). In diesem Planfeststellungsverfahren kann die HL Lärmschutzbelange geltend machen und sollte auch mögliche Beeinträchtigungen ihrer Einwohner darstellen.

Dabei ist aber darauf hinzuweisen, dass konkrete Lärmschutzansprüche grundsätzlich nur von den jeweils betroffenen Eigentümern oder dinglich Nutzungsberechtigten verfolgt und ggfs. durchgesetzt werden müssten und die HL dies nicht stellvertretend für ihre Einwohner tun kann. Eigene Rechte könnte die HL allerdings geltend machen, wenn sie durch Immissionen in ihrem Recht auf Selbstverwaltung aus Art 28 GG betroffen ist. Das käme zum Beispiel dann in Betracht, wenn aufgrund des Bahnlärms die Planungshoheit der Stadt eingeschränkt würde.

Inwieweit solche Betroffenheiten entstehen werden, können wir derzeit mangels näherer Kenntnis des Sachverhaltes nicht im Einzelnen beurteilen. Ob zur Beurteilung dieser Frage eine Schallimmissionsprognose sinnvoll oder erforderlich ist, können wir derzeit ebenfalls nicht abschließend beurteilen.“

IV. Weiteres Vorgehen

Es besteht nicht die Möglichkeit, gegen das Ergebnis des ROV Rechtsmittel einzulegen.

Der Fachbereich Planen und Bauen geht davon aus, dass im Zuge des nunmehr anstehenden Planfeststellungsverfahrens eine erneute Beteiligung der HL erfolgen wird.

Wie im ROV festgelegt, muss die DB AG im Vorwege eine Betriebssimulation für den Knoten Lübeck vorlegen (s. hierzu Punkt II).

Auf dieser Basis sollte, wie vom FB 3 vorgeschlagen, eine Schallimmissionsprognose erstellt werden.

Wer eine solche Prognose beauftragt und finanziert und zu welchem Zeitpunkt eine Beauftragung sinnvoll ist, wird in Abstimmung mit dem Bereich Recht und dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz von der Verwaltung geprüft.

Lübeck, 24.07.2014

Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck