

# Unterrichtung

durch die Bundesregierung

## Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin

### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Einleitung</b> .....	2
<b>2 Vorzugsvariante</b> .....	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung .....	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung.....	3
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis).....	3
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	3
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich .....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz .....	4
2.3.4 Bahnübergang (Ratzeburger Allee).....	5
2.3.5 Kosten (Wirtschaftlichkeit).....	5
<b>3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes</b> .....	5
3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.....	6
3.1.1 Allgemeines .....	6
3.1.2 Anregungen/Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden .....	6
3.1.3 Anregungen/Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten.....	6
<b>4 Fazit</b> .....	6
4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes .....	6
4.2 Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen .....	8
<b>5 Anlagen</b> .....	9

## 1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss 18/7365 des Deutschen Bundestages vom 28.02.2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG ist erfolgt.

Die eingleisige nichtelektrifizierte Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen wurde 1870 in Betrieb genommen. Die ursprünglich zweigleisige Strecke, die fast ausschließlich im heutigen Land Mecklenburg-Vorpommern verläuft, wurde nach 1945 auf Grund von Reparationsforderungen der sowjetischen Besatzungsmacht und der späteren deutschen Teilung auf ein Gleis zurückgebaut.

Die Strecke wurde in den 1990er Jahren als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) 1 saniert. Der ursprünglich auch für die Strecke Lübeck – Bad Kleinen vorgesehene Ausbau beschränkte sich jedoch auf die Verbindung Hagenow Land – Schwerin – Rostock.

Das Vorhaben „ABS Lübeck – Schwerin“ ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Die Strecke 1122 zwischen dem Knoten Lübeck und Bad Kleinen ist Bestandteil der Ost-West-Schienenachse. Der Ausbau dient zur Verbesserung der Betriebsqualität für den überregionalen Schienenpersonen- und -güterverkehr, auch im Hinblick auf die erwartete Mehrbelastung durch die Umverlagerung der Verkehre durch die „Feste Fehmarnbeltquerung“ (FBQ). Die Planung des Vorhabens wurde mit der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf im Jahre 2016 mit Bundesmitteln wieder aufgenommen. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2019 abgeschlossen.

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Projekt ABS Lübeck – Schwerin, Elektrifizierung und Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen. Für den Bau der Verbindungskurve sieht das hierfür zuständige Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern keine Notwendigkeit für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Die landesplanerischen Aspekte werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB Netz AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

## 2 Vorzugsvariante

### 2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Der Bedarf für das Vorhaben wurde gesetzlich festgestellt. Das Vorhaben „ABS Lübeck – Schwerin“ dient der:

- Verbesserung der Angebotsqualität für den Schienenpersonen- und güterverkehr auf der Achse Lübeck – Bad Kleinen/Schwerin
- Entlastung des Großraums Hamburg im deutschen Schienennetz durch Verlagerung von Zügen des Schienengüterverkehrs aus der Relation FBQ durch Führung von Zügen über die ABS Lübeck – Schwerin nach / von Richtung Berlin / Mitteldeutschland
- Zulaufstrecke für den „Ostkorridor“
- Kapazitätserweiterung für Verkehre in Nord-Süd-Ausrichtung
- Direktverbindung zwischen Berlin und Lübeck ohne Fahrtrichtungswechsel
- Nachfragegerechten Abwicklung des Regionalverkehrs bei steigendem Fern- und Schienengüterverkehr.

## 2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Bereits heute stellt die Strecke Lübeck – Schwerin einen Engpass bzw. abschnittsweise sogar einen überlasteten Schienenweg im Schienennetz dar. Die durch den Seehafenhinterlandverkehr sowie die Feste Fehmarnbeltquerung zu erwartenden zusätzlichen Kapazitätsengpässe bedingen eine nicht mehr zufriedenstellende Betriebsqualität. Um den bevorstehenden Engpass zu beseitigen und die prognostizierten Verkehrssteigerungen im Schienengüterverkehr aus dem Raum Skandinavien zu bewältigen, ist der Ausbau der Strecke – einschließlich Elektrifizierung und der Neubau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen – zur Sicherstellung einer optimalen Betriebsqualität notwendig.

Der Ausbau beinhaltet

- Maßnahmen zur Elektrifizierung,
- Bau einer eingleisigen Verbindungskurve, die vermeidet, dass alle Züge in Bad Kleinen die Fahrtrichtung wechseln müssen, für eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h (inkl. Überholgleis mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h und 740m Nutzlänge)
- Maßnahmen zur durchgängigen Herstellung der lichten Höhe von 5,70 m auf dem gesamten Streckenabschnitt,
- in den Bahnhöfen Herrnburg, Grevesmühlen und Bobitz Herstellung güterzuglange Überholgleise (sofern kein 3. Gleis in Grevesmühlen umgesetzt wird),
- Erneuerung der Außenbahnsteige im Bf Grieben,
- Herstellung der Profilverfreiheit im Bf Schönberg für die Bahnsteigüberdachung und Errichtung eines technisch gesicherten Reisendenüberweges,
- ETCS-Ausrüstung optional.

## 2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

### 2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

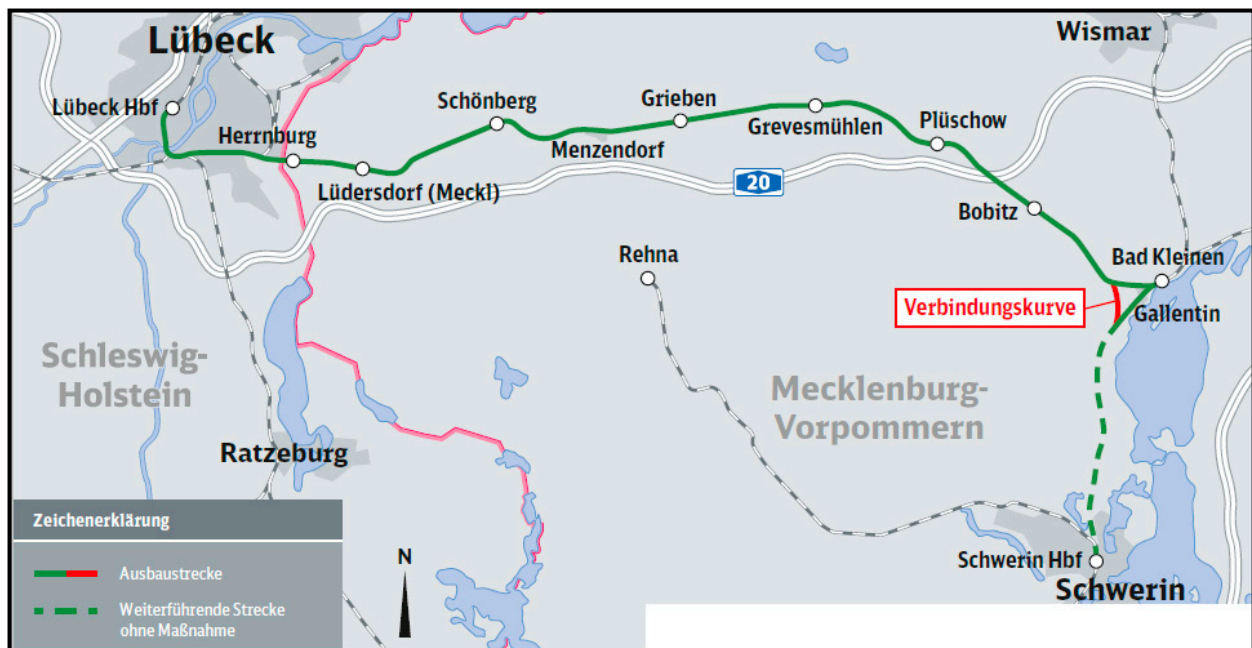
Im Zuge der Vorplanung wurden verschiedene Vorschläge nach Anforderungen der Betrieblichen und Verkehrlichen Aufgabenstellung abgestimmten Kriterien bewertet. Im Ergebnis wurde eine allen Kriterien entsprechende Variante entwickelt<sup>1</sup>. Diese sieht vor, das Projekt ABS Lübeck – Schwerin auf einer Streckenlänge von rd. 56 km wie folgt auszubauen:

- Elektrifizierung des gesamten Abschnitts zwischen Lübeck und Schwerin unter Erhaltung der Eingleisigkeit
- Durchgängige Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h mit Ausnahme des Bf Schönberg (100km/h)
- Neubau von einer Verbindungskurve mit Puffergleis (740 m).

---

<sup>1</sup> Die Kriterien und Vorschläge sind in der Anlage 1 (Einzelvorstellung der DB Netz AG) detailliert beschrieben

Abbildung

**ABS Lübeck – Schwerin**

Quelle: DB Netz AG

Die Strecke wird für den Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h ausgelegt.

### 2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abgearbeitet. Dies erfolgt im weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter. Die Basis für die Abarbeitung der Eingriffsregelung ist eine exakte technische Planung für das Vorhaben.

Für das Vorhaben wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Fachbeitrag berücksichtigt die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44ff BNatSchG, die zusätzlich zur UVP und zur Eingriffsregelung zu beachten sind. Hiernach sind die streng geschützten Arten (gem. Anhang IV FFH-Richtlinie) und alle europäischen Vogelarten zu betrachten.

Für die tangierten FFH-Gebiete im Umfeld werden FFH-Vorprüfungen durchgeführt.

Nach Anlage 1, Nr. 14.7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ UVP-pflichtig. Zum Ausbau der Strecke Lübeck – Schwerin werden daher Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und Aussagen zu den nach § 2 UVPG zu betrachtenden Schutzgütern getroffen.

### 2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, der die Betriebsprognose 2030 zugrunde gelegt wurde. Bei dieser Untersuchung stellte sich in der Bestandssituation im Verlauf der gesamten Strecke keine gesetzlich notwendige Lärmvorsorge heraus.

Für den im Bereich der Ortschaft Gallentin geforderten Lärmschutz wird in der nachfolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter erörtert. Hierbei ist dann die Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unter rechtlich vorgeschriebenen Aspekten vorzunehmen. Das Ergebnis wird in die Unterlagen zur Planfeststellung übernommen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob in den

Planungen des Planungsträgers die gesetzlichen Bestimmungen u.a. im Hinblick auf Umweltauswirkungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden sind.

#### **2.3.4 Bahnübergang (Ratzeburger Allee)**

Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beinhalten den Wunsch den bisher niveaugleichen Bahnübergang (BÜ) mit der Bundesstraße B 208 durch eine niveaufreie Variante zu ersetzen, um mögliche Beeinflussungen durch den Mehrverkehr auf der Strecke sowie das Zustellen des Bahnübergangs vor allem zu den Hauptverkehrszeiten mit Fahrzeugen zu unterbinden.

Eine mögliche Alternative zu einem niveaugleichen BÜ könnte das Problem beheben, indem durch die Errichtung eines neuen, den BÜ deckenden Signals zur Verringerung der Annäherungszeit sowie die Verknüpfung mittels einer Bahnübergangsteuerungsanlage (BÜSTRA) mit der anliegenden Kreuzung Ratzeburger Allee / Weberkoppel u. a. das Zustellen des Bahnübergangs mit Fahrzeugen und der damit verbundene Konflikt mit dem Straßenverkehr vermieden wird.

Der Bahnübergang Ratzeburger Allee erfordert auf Grund der örtlichen Gegebenheiten eine sicherheitsrelevante Überprüfung und Lösung. Die Problematik am BÜ Ratzeburger Allee wird nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) im weiteren Planungsverlauf detaillierter erörtert.

#### **2.3.5 Kosten (Wirtschaftlichkeit)**

Im Zuge der Vorplanung der ABS Lübeck – Schwerin wurde für die vorgeschlagene Variante eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt. Demnach beläuft sich der prognostizierte Gesamtwert auf 210,5 Mio. Euro.

#### **Gesamtwirtschaftliche Bewertung**

Das Projekt ABS Lübeck – Schwerin wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 volkswirtschaftlich positiv bewertet (NKV 1,03).

#### **Betriebswirtschaftliche Bewertung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)**

Für das Vorhaben hat die DB AG noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung hinsichtlich der Erlöse durch Trassen-, Stations- und Strompreise und Produktivitätseffekte erstellt. Durch die Realisierung der Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin wird nach Angaben der DB Netz AG eine bessere Anchlusserrreichung und damit Reisekettenpünktlichkeit erreicht, die zu einer höheren Nachfrage und Mehrerlösen führt. Mit dem Bau der „Feste Fehmarnbeltquerung“ und dem hierdurch erwarteten Mehrverkehr durch die Umverlagerung und Entlastung des Knoten Hamburg auf der Strecke werden zusätzliche Trasseneinnahmen generiert.

### **3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG**

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

Die ABS Lübeck – Schwerin gehört zu den ersten Vorhaben, in dem diese Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von Planungsbeginn an umgesetzt wurden. Hierzu wurden seit 2017 regelmäßig Gespräche mit Mitgliedern Bundestages, Vertretern von Ländern, Gemeinden und Städten sowie Landkreisen, Ämtern und Kammern geführt.

Mit Hilfe von Bürgerinformationsveranstaltungen wurde und wird darüber hinaus sichergestellt, dass jeder Interessierte sich aus erster Hand über das Projekt informieren, Fragen stellen und Hinweise geben kann. Hierzu fand im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Info-Tour von im Land Mecklenburg-Vorpommern betroffenen Regionen statt.

Eine Weiterführung im Raum Lübeck befindet sich in Planung. Denn gemeinsames Faktenwissen und Verständnis sind die Basis für einen guten Dialog und die zukünftigen weiteren Maßnahmen in dem Vorhaben.

Die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes ist transparent über das Internet mit allen Dokumenten, Präsentationen und Protokollen unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/luebeck-schwerin> einsehbar.

### **3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

#### **3.1.1 Allgemeines**

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, Anregungen bzw. Forderungen in das Projekt einzubringen. Diese wurden diskutiert und zu Kernforderungen zusammengefasst.

Sämtliche Forderungen aus den bisherigen Bürgerbeteiligungen konnten bisher aufgrund der derzeitigen rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen werden, da die geforderten Umsetzungen entweder über das gesetzliche Maß hinausgingen (siehe 4.1.2) oder die seitens des Projekts gewählten Alternativen dem Sinne der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit besser entsprachen, womit eine gleichwertige Lösung gefunden werden konnte. Anregungen, welche aufgrund der derzeitigen rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen werden können, sind unter 4.1.3 dargestellt.

Gegebenenfalls muss im Einzelfall über die einzelnen Forderungen erneut im weiteren Planungsverlauf entschieden werden, sofern die vorhandenen Lösungen nicht den gewünschten Erfolg erzielen.

#### **3.1.2 Anregungen/Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden**

Keine im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung vorgebrachte Anregung erfüllt das Kriterium, um nach bisherigem Stand in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden zu können. Sofern sich neue Erkenntnisse bzw. Möglichkeiten zu den Forderungen ergeben, werden diese in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung selbstverständlich berücksichtigt.

#### **3.1.3 Anregungen/Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten**

##### **3.1.3.1 Lärmschutz an der Strecke / Verbindungskurve (Forderung 1)**

Das Erfordernis für (aktive) Lärmschutzwände hat die Schalltechnische Voruntersuchung im Rahmen der Vorplanung nicht ergeben. Die dahin gehenden Forderungen der Bürger gehen damit nach bisherigem Stand über das gesetzliche Maß hinaus.

##### **3.1.3.2 Optimierung der Schließzeiten an den Bahnübergang in Herrnburg (Forderung 2)**

Hier sind die Befürchtungen der Bürger, dass es durch die Zunahme des Eisenbahnverkehrs zu häufigeren und längeren Schließzeiten an diesem zentral in Herrnburg gelegenen Bahnübergang kommen wird. Die DB kann hier durch eine Optimierung der Intervalle die Schließzeiten anpassen.

Da der Bahnübergang keine Sicherheitsrelevanz darstellt, ist eine Umsetzung außerhalb des Projekts vorgesehen.

##### **3.1.3.3 Trassierungsänderung Verbindungskurve bei Gallentin (Forderung 3)**

Die Verbindungskurve ist neben der Elektrifizierung wesentlicher Bestandteil des Projektes. Die Kernforderung eines Bürgers zur Verlagerung der Verbindungskurve wurde von der DB Netz AG aufgenommen und geprüft.

Bedingt durch die Bundesstraße B 106 wäre eine Verlagerung der Verbindungskurve westwärts von der Ortslage Gallentin nur mit teils erheblichen Kostensteigerungen verbunden. Detaillierte Überlegungen zu möglichen Änderungen der bisher in Betracht gezogenen Ausführung der Verbindungskurve werden im Rahmen der Grundlagen- und Genehmigungsplanung fortgeführt.

##### **3.1.3.4 Mögliche Forderungen zum Lärmschutz im Bereich Lübeck**

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung für den Raum Lübeck ist in Planung. Auf Grund der räumlichen Nähe zur FBQ werden Forderungen zum Lärmschutz erwartet. Hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeiten und Finanzierungsfähigkeit kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Bewertung erfolgen.

## **4 Fazit**

### **4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Lübeck – Schwerin sowie der Neubau der Verbindungskurve bei Bad Kleinen im Bereich der Ortschaft Gallentin dienen der Entlastung des zukünftig stark wachsenden Schienenverkehrs im nördlichen Raum Deutschlands.

Mit der Vorzugsvariante werden alle Projektziele vorbehaltlich der Ergebnisse der Planfeststellungsverfahren erfüllt. Das EBA geht davon aus, dass mit der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Die aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzlich zur Vorzugsvariante erhobenen Forderungen gehen über die bestehenden Finanzierungsregularien oder gesetzlichen Regelungen hinaus und wurden folglich in der Planung nicht berücksichtigt. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen den Lärmschutz und eine Optimierung des Bahnübergangs in Herrnburg.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des EBA nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Das EBA empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten mit ggf. Auswirkungen auf die geplante Realisierung anderer Vorhaben, der Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors sowie einer möglichen Verlängerung der Bauzeit führen.

#### 4.2 Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten <sup>2</sup>	NKV <sup>3</sup>	WR <sup>4</sup>	Technisch umsetzbar	Planrechtliche Risiken	Finanzierung im Rahmen der vsl. verfügbaren Haushaltsmittel <sup>5</sup>
Vorzugsvariante	210,554	1,03	8,32	ja	keine Risiken nach derzeitigem Planungsstand	gesichert
<b>Forderungen gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG</b>						
<b>Berücksichtigte Forderung(en) aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:</b>						
keine						

<b>Nicht berücksichtigte Forderung(en) aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:</b>						
	Kosten (in Mio. Euro), reale Baukostenschätzung Preisstand 2016 <sup>6</sup>	Änd. NKV	Änd. WR	Technisch umsetzbar	Rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
Lärmschutz Strecke / Verbindungskurve	2,438	keine	ja	ja	ja	nicht gesichert
Schließzeiten Herrnburg	0,1	keine	nein	ja	ja	
Trassierungsänderung Verbindungskurve	nicht bewertbar	keine	ja	nicht bewertbar	nicht bewertbar	
Lärmschutz Lübeck	1,283	keine	ja	ja	nicht bewertbar	

<sup>2</sup> Gesamtwertprognose Preisstand 2019 inkl. Planungskosten und Risiken in Mio. Euro

<sup>3</sup> Bewertung gemäß BVWP-Methodik

<sup>4</sup> In Prozent. Über die Wirtschaftlichkeitsrechnung der EIU wird nachrichtlich informiert, da mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) die EIU-Eigenmittel in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einbringen.

<sup>5</sup> Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie

<sup>6</sup> Die Bewertung der Forderungen erfolgt auf Basis von Machbarkeitsstudien und Kostenkennwerten. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände im Vergleich zur Vorzugsvariante sind die dargestellten Sensitivitäten lediglich ein Indikator hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen.



## **5 Anlagen**

DB Netz AG	Einzelvorstellung ABS Lübeck – Schwerin, Elektrifizierung und Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen vom 05.12.2019
Eisenbahn-Bundesamt	Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung vom 10.12.2019 auf Basis der Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 05.12.2019



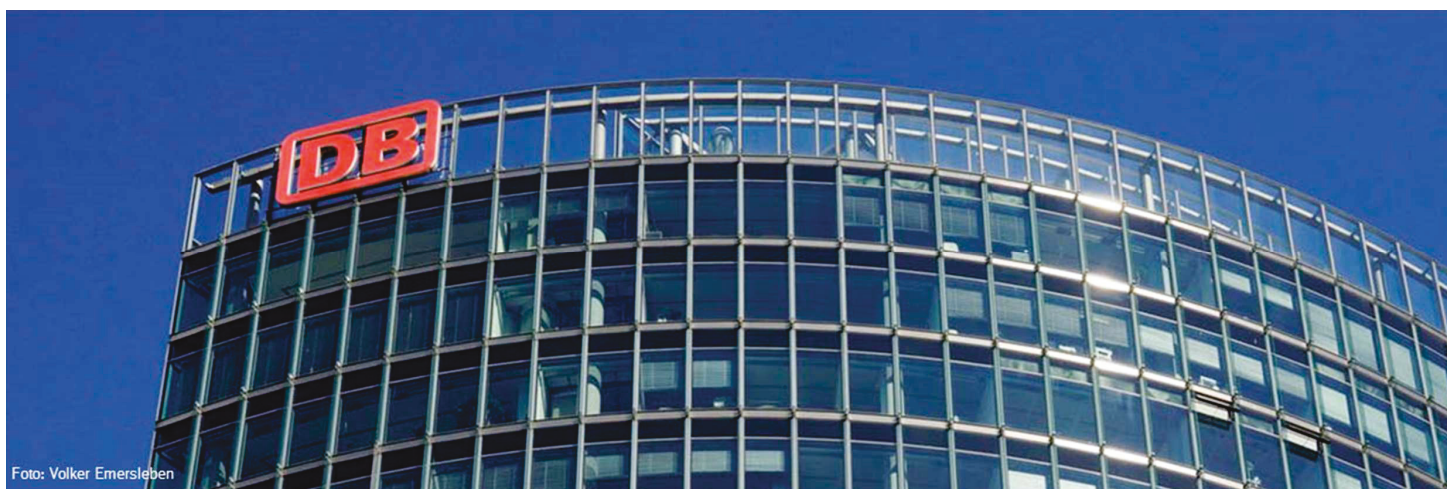


Foto: Volker Emerleben

## Einzelvorstellung

# **ABS Lübeck – Schwerin, Elektrifizierung und Neubau Verbindungs- kurve Bad Kleinen**

---

DB Netz AG

---

Regionalbereich Ost

---

I.NG-O-A

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 EINLEITUNG</b> .....	<b>2</b>
1.1 Parlamentarische Befassung .....	2
1.2 Allgemeine Projektinformationen - Anlass und Ziel der Maßnahme.....	2
1.3 Allgemeine Projektinformationen - Beschreibung des Bestandes .....	3
<b>2 VORZUGSVARIANTE</b> .....	<b>4</b>
2.1 Allgemeines .....	4
2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung .....	4
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung .....	5
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante.....	6
2.4.1 Ausschlusskriterien .....	7
2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele .....	7
2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 .....	7
2.4.2 Bewertungskriterien .....	7
2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung .....	7
2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege .....	7
2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege .....	9
2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz .....	9
2.4.2.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre - Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030 .....	10
<b>3 FRÜHE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG NACH § 25 ABS. 3 VWVFG 12</b>	
3.1 § 25 Abs. 3 VwVfG (Auszug) .....	12
3.2 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.....	12
3.3 Überblick gesetzlicher Grundlagen.....	13
3.4 Kernforderungen aus der Bürgerbeteiligung .....	13
3.4.1 Kernforderung 1: Lärmschutz .....	13
3.4.2 Kernforderung 2: Lage der Verbindungskurve von Ortslage Gallentin entfernen.....	15
3.4.3 Kernforderung 3: Gleichbehandlung Kommunen (EKrG - BÜ Herrnburg....	16
3.4.4 Zusammenfassung aller berücksichtigten und nicht berücksichtigten Kernforderungen .....	17

## 1 Einleitung

---

### 1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel CEF bezuschungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahrens dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung). Hierzu berichtet das BMVI dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende Projekte/Maßnahmen, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt sind § 5 BUV .

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes wird mit vorliegendem Bericht an das BMVI über das Ergebnis der Vorplanungen einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für das Projekt „ABS Lübeck – Schwerin“ (Elektrifizierung und Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen) informiert. Diese Unterlage soll als Grundlage für den Bericht des BMVI an den Deutschen Bundestag in Form einer Bundestagsdrucksache dienen und dem Parlament damit eine Basis für Beschlüsse geben.

---

### 1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Vorhaben „ABS Lübeck – Schwerin“ (Elektrifizierung und Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen) ist mit einer positiven Bewertung des Bundes NKV 1,03 im 3.Quartal 2018 in den Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) aufgerückt. Die Strecke befindet sich im TEN-Gesamtnetz und ist Bestandteil des VB-Plus-Netzes der Netzkonzeption 2030.

Die verkehrliche Zielsetzung des Projekts ist die Verbesserung der Angebotsqualität für den Personen- und Güterverkehr. Die „Feste Fehmarnbeltquerung“ (FBQ) bewirkt eine großräumige Umverlagerung der Verkehre von Skandinavien nach Deutschland.

Mit der ABS Lübeck – Schwerin wird für die über die FBQ verkehrenden Güterzüge ein attraktiver Laufweg nach/von Richtung Berlin/Mitteldeutschland ohne Traktions- und Fahrtrichtungswechsel geschaffen. Daneben entsteht auch für den nationalen und internationalen Fernverkehr die Chance zur attraktiven Angebotserweiterung.

Gegenstand des Projekts sind neben der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lübeck – Bad Kleinen der Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen, kapazitätssteigernde Maßnahmen für 740m-Züge, der Ausbau der Verkehrsstationen Schönberg und Grieben, die Umsetzung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen sowie sicherungs- und oberleitungs-technische Anpassungsmaßnahmen.

---

### **1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes**

Die Strecke 1122 Lübeck Hbf – Strasburg ist im Bereich von Lübeck Hbf – Bf Bad Kleinen (km 0,4+84 – km 59,3) eine eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptstrecke mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Die Bedingungen für die Abwicklung von überregionalem Schienengüterverkehr (SGV) sind unzureichend. Neben der fehlenden Elektrifizierung sind die Kreuzungsgleise teilweise zu kurz. Es gibt sowohl Bahnübergänge (BÜ) als auch höhengleiche Bahnsteigzugänge in Bobitz und Schönberg.

Eine Verbindungskurve von der Strecke 1122 im Abschnitt Lübeck – Bad Kleinen zur Strecke 6441 Abschnitt Schwerin – Bad Kleinen) zwischen den Betriebsstellen Bobitz (1122 und Lübstorf (6441) existiert derzeit nicht, weshalb der Verkehr in der Relation Lübeck – Schwerin nur mit Richtungswechsel in Bad Kleinen möglich ist.

Das Vorhaben ABS Lübeck – Schwerin fällt in den Zuständigkeitsbereich der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein.

Die Landesgrenze SH/MV verläuft im km 9,0, die RB-Grenze RB Nord/ RB Ost liegt im km 32,2.

Die Strecke ist dem TEN-Netz zugehörig:

TSI Streckenkategorie Personenverkehr P5

TSI Streckenkategorie Güterverkehr F3

## 2 Vorzugsvariante

---

### 2.1 Allgemeines

Die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens wurde seitens der DB Netz AG mit dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern erörtert mit dem Ergebnis, dass das für die Verbindungskurve bei Bad Kleinen im Landkreis Nordwestmecklenburg zuständige Landesministerium des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens sieht. Dies wurde auf eine entsprechende Anfrage hin mit Schreiben vom 19.07.2016 nochmals bestätigt.

Im Rahmen eines planungsbegleitenden Gespräches beim BMVI unter Beteiligung des EBA am 06.08.2018 wurden die Varianten aus der Vorplanung vorgestellt und einer Entscheidung zugeführt. Seitens des BMVI wurde dabei unter Abwägung aller bekannten Vor- und Nachteile (siehe Abschnitt 2.4) der Weiterführung der Planungen auf der Basis der Variante 2 zugestimmt.

Die Vorplanung wurde auf der Grundlage dieser Entscheidung mit folgenden Prämissen aus der Planungsvariante 2 finalisiert:

- Elektrifizierung
- Beibehaltung der Einleisigkeit
- Gleisnutzlängen bei Grevesmühlen auf 740 m verlängern
- Verlängerung Überholungsgleis Bobitz auf 740 m
- Herstellung der Voraussetzungen für 160 km/h (abschnittsweise in den im Projekt VDE 1 ertüchtigten Abschnitten, Bf Schönberg Vmax 100 km/h)
- Bau einer eingleisigen Verbindungskurve mit Vmax 100 km/h (mit Puffergleis)
- ETCS-Ausstattung optional
- 52 Minuten Fahrzeit Lübeck – Schwerin

---

### 2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Mit der ABS Lübeck – Schwerin werden folgende verkehrliche Ziele verfolgt:

Die Gesamtmaßnahme ABS Lübeck – Schwerin (Streckenelektrifizierung Lübeck – Bad Kleinen, Umsetzung kapazitätssteigernder Maßnahmen für den SGV und Neubau einer Verbindungskurve Bad Kleinen / Strecke 1122 - Strecke 6441) steht in enger Verbindung mit dem Projekt Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ).

Sie fungiert als Infrastrukturlösung vornehmlich für Verkehre in Nord-Süd-Richtung. Mit der Fertigstellung der FBQ wird die Hebung erheblicher Verkehrspotenziale aus dem Raum Skandinavien erwartet. Aus diesem Potenzial kann mit dem Ausbau ein Teil unter Umfahrung des Knotens Hamburg über weniger belastete Bereiche des Schienennetzes ins deutsche und europäische Hinterland geführt werden. Hiermit wird eine wichtige zusätzliche Zulaufstrecke zum sogenannten „Ostkorridor“ geschaffen.

Neben der Wirkung für den SGV ergibt sich in weiteren Bereichen ein deutlicher Nutzen:

- SPNV: Die Verbindungskurve ermöglicht die Bestellung direkter SPNV-Leistungen der Relation Lübeck – Schwerin
- SPfV: Der Ausbau eröffnet die Möglichkeit, SPfV-Leistungen der Relation Berlin – Kopenhagen ohne Fahrtrichtungswechsel über Schwerin verkehren zu lassen

- Umleitverkehre: Mit der Elektrifizierung wird eine mögliche Umleitungsstrecke für den SGV und SPV (Schienenpersonenverkehr im Korridor Hamburg – Rostock/Schwerin/Wismar erschlossen, wobei jedoch ein Fahrtrichtungswechsel in Lübeck in Kauf genommen werden muss.

Auf der Grundlage der Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) wurden Prognosezugzahlen ermittelt, für die die notwendige Infrastruktur zu entwickeln ist. Der Bedarf an Kreuzungsbahnhöfen für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und SGV wurde unter Berücksichtigung der Gesamtzuglänge von 740 m für den Güterverkehr im Rahmen der VAst bzw. der Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung (EBWU) ermittelt.

Die erforderliche Streckengeschwindigkeit wurde im Rahmen der EBWU für eine Fahrzeit von 52 Minuten zwischen Schwerin Hbf und Lübeck Hbf ermittelt.

---

### 2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Die Einzelmaßnahmen der tangierenden Projekte des Seehafenhinterlandverkehrs einschließlich des Projektes Feste Fehmarnbeltquerung werden laut Prognosen zur Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der VAst und der EBWU zusätzliche Schienenverkehre – vor allem auch im Güterverkehr – generieren.

Diese Mehrverkehre sind auf der bestehenden eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke Lübeck – Bad Kleinen bei mindestens gleichbleibender Betriebsqualität nicht realisierbar.

Um die Betriebsqualität auf der Strecke 1122 auch bei den erwarteten Mehrverkehren zu halten bzw. diese Mehrverkehre überhaupt erst zu ermöglichen, sind eine Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke 1122 zwischen den Knoten Lübeck und Bad Kleinen notwendig.

Zur Umsetzung der prognostizierten Zugzahlen werden folgende kapazitätssteigernde Einzelmaßnahmen notwendig:

- Errichtung von Kreuzungsgleisen für 740 m lange Züge in den Bahnhöfen Herrsburg und Grevesmühlen für den SGV.
- Errichtung von Kreuzungsgleisen für den SPNV in den Bahnhöfen Grevesmühlen, Grieben, Menzendorf und Schönberg.
- Die Zugfolge Güterzug Lübeck – Schwerin, Schwerin – Lübeck zwischen Grevesmühlen und Herrsburg erfordert ein 3. Gleis in Grevesmühlen.
- Sollte das 3. Gleis in Grevesmühlen nicht umsetzbar sein, so wird der Erhalt des Bahnhofes Bobitz empfohlen. Aus dieser Vorgabe ableitend muss der Bahnhof Bobitz als Kreuzungsbahnhof für den SGV (740 m) nutzbar sein.
- Die Verbindungskurve ist für eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h bzw. im Überholgleis von 80 km/h zu errichten. Die Nutzlänge wird 740 m betragen.
- Mit der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf der Strecke 1122 Lübeck – Bad Kleinen wird eine Reisezeit von 52 Minuten zwischen Lübeck und Bad Kleinen erreicht. Dieses gilt, wenn gleichzeitig alle Geschwindigkeitseinbrüche mit Ausnahme Bahnhof Schönberg km 19,4 bis km 20,1 beseitigt werden.

In der EBWU ist unterstellt, dass die Geschwindigkeitseinbrüche vor Lübeck bis km 3,1 = 80 km/h und bis km 4,9 = 100 km/h nicht verändert werden. Ab km 4,9 beträgt die Geschwindigkeit im Ist-Zustand 120 km/h.
- Kreuzungszughalt für den SPNV von/nach Schwerin wird der Bahnhof Grieben. Im Verspätungsfall müssen Reisezugkreuzungen in den Bahnhöfen Grevesmühlen und Menzendorf für einen zügigen Verspätungsabbau realisierbar sein.



- In den Bahnhöfen sind zeitgleiche Einfahrten vorzusehen.
- Eine zusätzliche Blockteilung zwischen Bobitz und Grevesmühlen erhöht die Pufferzeit.

Für das Projekt liegt eine Betriebliche Aufgabenstellung (BAst) in der Version 1.1 vom 09.12.2016 vor.

---

## 2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

In der Vorplanung wurden nachfolgend skizzierte Varianten hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile betrachtet.

### Variante 1

Beibehaltung der Eingleisigkeit, durchgehender Ausbau auf 120 km/h zwischen Lübeck und Bad Kleinen, neue eingleisige Verbindungskurve mit  $v_{\max} = 100$  km/h inkl. güterzuglangem Puffergleis, Beseitigung des Geschwindigkeitseinbruchs im Bf Schönberg (Ausbau auf 100 km/h), TSI konforme Realisierung.

### Variante 2

Beibehaltung der Eingleisigkeit, Ausbau auf bis zu 160 km/h der im Rahmen der VDE 1 ertüchtigten Streckenabschnitte, eingleisige Verbindungskurve mit  $v_{\max} = 100$  km/h inkl. güterzuglangem Puffergleis, Beibehaltung  $v_{\max} = 80$  km/h im Bf Schönberg, TSI-konforme Realisierung.

Beide Varianten erfüllen das Ausbauziel entsprechend der Aufgabenstellung und der EBWU.

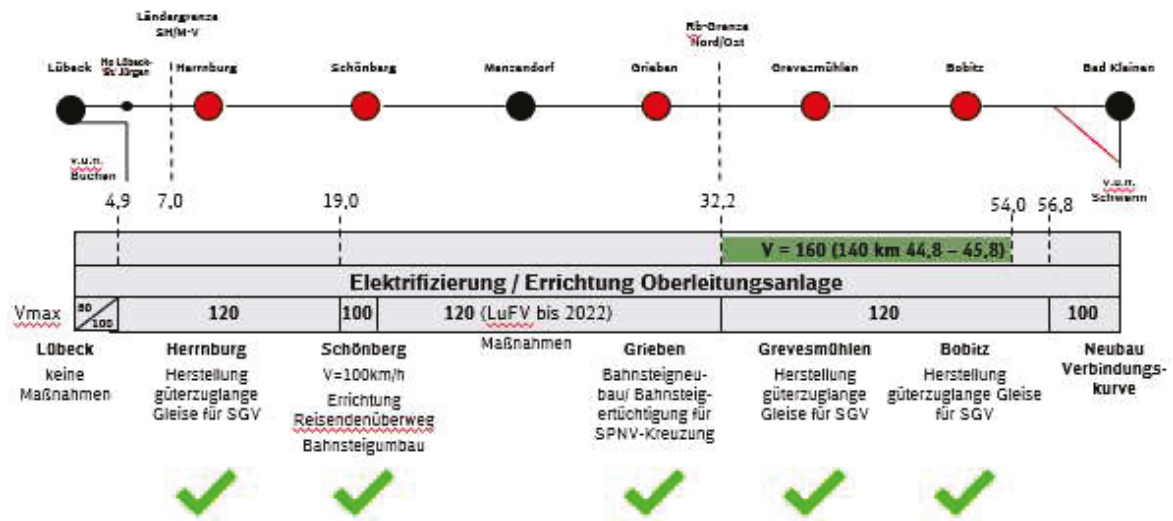
Die Variante 1 sieht einen durchgehenden Ausbau auf 120 km/h und damit eine konstant fahrbare Geschwindigkeit vor. Der Ausbau auf 120 km/h ist verbunden mit der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der Streckenabschnitte und Bahnhöfe, die nicht im VDE 1 ertüchtigt wurden. Es bestehen Risiken (Trassierung, Baugrund zur möglichen Realisierung dieser durchgehenden Geschwindigkeitsanhebung auch in nicht ertüchtigten Abschnitten).

Vorteil der Variante 2 ist die Chance, im Bereich der im VDE 1 bereits ertüchtigte Abschnitte über einen langen Abschnitt die Geschwindigkeit signifikant zu erhöhen und damit erhebliche Effekte auf die Fahrzeiten zu gewinnen. Umfangreiche Ertüchtigungsmaßnahmen in nicht im VDE 1 ertüchtigten Abschnitten und Bahnhöfen können somit vermieden werden.

Die ETCS-Ausstattung wird in den folgenden Planungsphasen optional vorgesehen, es ist diesbezüglich noch eine verbindliche Festlegung zum Ausstattungsniveau zu treffen.

Im Ergebnis der Verteidigung der Vorplanung wurde diese mit folgenden Prämissen aus der Planungsvariante 2 finalisiert, die die Anforderungen der BAst, VAst sowie EBWU unter den gegebenen Rahmenbedingungen vollständig erfüllen:

- Elektrifizierung
- Beibehaltung der Eingleisigkeit
- Gleisnutzlängen bei Grevesmühlen auf 740 m verlängern
- Verlängerung Überholungsgleis Bobitz auf 740 m
- Herstellung Voraussetzungen für 160 km/h abschnittsweise in den im Projekt VDE 1 ertüchtigten Abschnitten, Bf Schönberg  $v_{\max} = 100$  km/h
- Bau einer eingleisigen Verbindungskurve mit  $v_{\max} = 100$  km/h (mit Puffergleis)
- ETCS-Ausstattung optional
- 52 Minuten Fahrzeit Lübeck - Schwerin



## 2.4.1 Ausschlusskriterien

### 2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Alle verkehrlichen und betrieblichen Ziele wurden erreicht.

### 2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde mit NKV=1,03 ermittelt.

## 2.4.2 Bewertungskriterien

### 2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Im Zuge der Vorplanung wurde für die vorgeschlagene Variante 2 eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt. Demnach beläuft sich der prognostizierte Gesamtwert auf 210.554 T€.

### 2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Folgende Schutzgebiete befinden sich im Wirkraum des Projektes.

#### FFH- und Vogelschutzgebiete

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich die FFH-Gebiete

- DE 2127-391 „Travetal“ Bahn-km 3,0 - 3,05
- DE 2130-322 „Herrnburger Dünen“ Bahn-km 8,0 - 9,50
- DE 2130-302 „Herrnburger Binnendüne und Duvennester Moor“ Bahn-km 9,50 - 10,0

- DE 2132-303 „Stepenitz, Radegast und Maurinetal mit Zuflüssen“ Bahn-km 20,2 - 20,47; km 32,0 - 32,55; km 38,20 - 38,9; 39,4 - 39,45; km 40,0 - 41,5 Parallelführung im 500m Korridor; km 42,9 - 43,0
- DE 2234-302 „Wald- und Kleingewässerlandschaft Dambecker Seen und Buchholz“ Bahn-km 51,7 - 55,0

Bei den SPA (Special Protection Area) handelt es sich um die beiden Gebiete

- DE 2233-401 „Stepenitz-Poischower Mühlenbach - Radegast - Maurine“, mehrfach gequert bzw. tangiert in Bahn-km 20,4 - 20,46; 32,0 - 32,55; 39,4 - 39,6; km 40,0 - 41,5 Parallelführung im 500m-Korridor, km 42,9 - 43,0) sowie
- DE 2235-402 „Schweriner Außenseen“.

Die Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

#### Naturschutzgebiete

Es werden mehrere Naturschutzgebiete durchquert bzw. tangiert:

- „Wakenitz und Falkenhusen“ Bahn-km 6,995 - 10,00
- „Stepenitz- und Maurine-Niederung“ Bahn-km 20,1-20,45 bahnlinks nördlich B104
- „Radegasttal“ Bahn-km 32,06-32,35
- „Kalkflachmoor und Mergelgruben bei Degtow“ Bahn-km 38,26-38,9 bahnrechts)
- „Dambecker Seen“ Bahn-km 52,3 - 53,2 (bahnrechts)

Die Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

#### Landschaftsschutzgebiete und Biosphärenreservate

Es werden mehrere Landschaftsschutzgebiete durchquert bzw. tangiert:

- „Wakenitz und Falkenhusen“ Bahn-km 6,995 - 10,00
- „Palinger Heide und Halbinsel Teschow“ Bahn-km 10,675 - 12,8
- „Schweriner Außenseen“ Bahn-km 59 (bahnrechts)

Die Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

### Wasserschutzgebiete

Die Wasserschutzgebiete (jeweils Zone III

- Dorf Mecklenburg
- Schwerin

werden tangiert, die großflächigen Wasserschutzgebiete Zone III)

- Grevesmühlen-Wotenitz
- Meierstorf

werden durchquert. Die Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass für das Ausbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsstudie erforderlich ist.

Die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie werden in der weiteren Planungsphase berücksichtigt.

#### **2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege**

Unter Denkmalschutz steht die Bahnsteigüberdachung im Bahnhof Schönberg. Die in der Vorzugsvariante der Vorplanung enthaltenen Maßnahmen berücksichtigen vollständig den Erhalt der denkmalrechtlich geschützten Bahnsteigüberdachung.

#### **2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz**

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Im Prognosefall wurde die sogenannte plangegebene Vorbelastung berücksichtigt. Diese wurde in einer EBWU berechnet.

Die plangegebene Vorbelastung wurde mit dem Betriebsprogramm 2030 nach Ausbau verglichen.

Der schalltechnischen Voruntersuchung ist die Betriebsprognose 2030 zugrunde gelegt.

Entsprechend den Ergebnissen der Voruntersuchung der Vorplanung werden vorbehaltlich einer detaillierten schalltechnischen Untersuchung und planrechtlichen Entscheidung folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) vorgesehen:

#### **Bahnhof Schönberg**

- südlich der Bahn auf der Einschnittsböschung ca. 600 m

#### **Verbindungskurve bei Bad Kleinen**

Für die Verbindungskurve werden keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da nach der vorliegenden schalltechnischen Voruntersuchung an schützenswerter Wohnbebauung die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden.

Anzumerken ist jedoch, dass im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung Forderungen nach Lärmschutz durch die Anwohner gestellt wurden. Nach derzeitigem Erkenntnisstand handelt es sich hierbei um über das gesetzliche Maß hinausgehenden Lärmschutz.

#### **Belange der „Gesundheitsgefährdung“**

Vorhabenbedingt kommt es auch zu Lärmschutzmaßnahmen wegen Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Hierbei handelt es sich nicht um über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzansprüche. Die Vermeidung von Gesundheitsgefahren ergibt sich aus der ständigen Rechtsprechung aller Senate des Bundesverwaltungsgerichtes.

Folgende Lärmschutzwände werden im Bereich Lübeck geplant:

- km 4,5 bis 5,3 nördlich der Bahn auf der Einschnittsböschung ca. 800 m
- km 4,4 bis 4,8+50 südlich der Bahn auf der Einschnittsböschung ca. 450 m

Für den Bereich der EÜ Geniner Straße (Absenkung der Gleisgradienten mit Gleisverschiebung) werden keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da im Nahbereich nur Gewerbe angesiedelt ist.

#### **2.4.2.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030**

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Schienenlärmschutzgesetz SchlärmschG beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13.12.2020 den Einsatz sogenannter „lauter“ Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt leise sind. Dies wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dieser Wert entspricht in der Wahrnehmung vom menschlichen Gehör einer Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird von 100% leisen Sohlen ausgegangen.

#### **2.4.2.6 Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)**

##### Gesamtsituation am Bahnübergang km 6,2 Ratzeburger Allee in Lübeck

Der Bahnübergang BÜ km 6,2 Ratzeburger Allee stellt eine niveaugleiche Querung mit der Bundesstraße B208 im Stadtgebiet der Stadt Lübeck dar.

Auf der mit ca. 17.000 Fahrzeugen je Tag und Richtung befahrenen Straße kommt es laut Aussagen der Straßenverkehrsbehörde vor, dass der BÜ von Straßenteilnehmern in Fahrtrichtung Lübeck-Innenstadt zugestellt wird.

Untersucht wurden daher die Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer niveaufreien Kreuzung.

Die Steigerung im Betriebsprogramm führt vorhabenbedingt zu einer Verschärfung des Konfliktes am Bahnübergang. Daher wird in den weiteren Planungsphasen die Errichtung eines neuen BÜ deckenden Signals zwecks Verringerung der Annäherungszeit geplant.

Eine weitere Optimierung der Verkehrsverhältnisse wird durch die Errichtung einer BÜSTRA (Bahnübergangssteuerungsanlage) unter Einbeziehung der im Nahbereich vorhandenen Straßenkreuzung Ratzeburger Allee / Weberkoppel erzielt.

Beide vorgenannten Maßnahmen finden im weiteren Projektverlauf unter Anwendung des EKrG Berücksichtigung.

Die vorhabenbedingten Konflikte wären damit gelöst. Die Aufhebung des Bahnüberganges und Schaffung einer niveaufreien Kreuzung sind somit als Konfliktlösung in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht weiter erforderlich. Diese Maßnahmen können daher aufgrund der strengen Regelung des § 75 VwVfG nicht in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung erfolgen.

Die Unterlagen und die Detailbetrachtungen der Alternativen sind der Vorplanung, Anlage A06\_05, beigelegt.

## 3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

---

### 3.1 § 25 Abs. 3 VwVfG Auszug

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das „Handbuch für gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ veröffentlicht.

„Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden.“

---

### 3.2 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im IV. Quartal 2017 begonnen. Seither wurden regelmäßig Gespräche mit Mitgliedern des Bundestages, Vertretern der Landesregierung und der Stadt- und Gemeindevertretungen, Vertretern von Landkreisen und Ämtern, der Bausenatorin der Hansestadt Lübeck, Vertretern des UKSH Lübeck und der IHK zu Lübeck und Schwerin in unterschiedlichen Formaten geführt.

Im laufend fortgeschriebenen Kommunikationskonzept sind alle relevanten Gesprächsrunden und Informationsveranstaltungen (absolvierte und geplante) enthalten.

In 2019 wurde im Rahmen und in Vorbereitung des parlamentarischen Prozesses die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Info-Tour absolviert:

- 16. April 2019 Infomobil Bürgersprechstunde in Grieben
- 17. April 2019 Infomobil Bürgersprechstunde in Herrnburg / Lüdersdorf
- 15. Mai 2019 Kreisverwaltung (Bürgersprechstunde) in Grevesmühlen
- 16. Mai 2019 Infomobil Bürgersprechstunde) in Schönberg Wochenmarkt
- 21. Mai 2019 Infomobil Bürgersprechstunde) Bobitz
- 27. Juni 2019 Infomobil Bürgersprechstunde Gallentin

Eine Weiterführung der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auch im Raum Lübeck wird im weiteren Planungsprozess vorgesehen. Die Eröffnung von weiteren Kernforderungen kann, auch im Hinblick auf einen Anspruch auslösende tangierende Bauvorhaben FBQ, derzeit noch nicht abschließend bewertet werden.

Informationen zur Projektkommunikation veröffentlicht die Projektleitung regelmäßig unter dem allgemein zugänglichen Link im BauInfoPortal:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/luebeck-schwerin>

---

### 3.3 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der im Rahmen der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ diskutierten Anregungen und Forderungen ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind folgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung:

Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO  
Finanzierungsregime: BUV

#### **Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm**

Artikel 2 und 14 Grundgesetz (GG)

§§ 41, 42 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV

#### **Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung**

- § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz VwVfG i.V.m. DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

#### **Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau**

- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8, Abs. 3

#### **Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen**

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen Eisenbahnkreuzungsgesetz

---

### 3.4 Kernforderungen aus der Bürgerbeteiligung

#### 3.4.1 Kernforderung 1: Lärmschutz

##### **Bad Kleinen / Gallentin**

Im Ergebnis der Schalltechnischen Voruntersuchung aus der Vorplanung wurden für den Neubau der Verbindungskurve keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, da die gesetzlichen Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden.

Mit Datum vom 06.08.2019 wurde der Projektleitung ein Antrag der „Bürgerinitiative Schallschutz Gallentin“ übergeben. Darin fordert die Bürgerinitiative (BI) aktive Schallschutzmaßnahmen in der Planung vorzusehen. Die Gemeindevertretung Bad Kleinen hat sich diesem Begehren angeschlossen und einen entsprechenden Brief mit Datum vom 26.09.2019 an die Projektleitung gerichtet.



Nach überschläglicher Betrachtung wären folgende Lösungsansätze denkbar zur Erfüllung der Kernforderung der BI:

SSW (Schallschutzwand) 1 mit einer Länge von ca. 1.000 Meter bahnrechts an der Strecke 6441

SSW 2 mit einer Länge von ca. 900 Meter bahnlinks an der Strecke 6441

SSW 3 mit einer Länge von ca. 900 Meter ortsseitig an der Verbindungskurve

Die Realisierung der SSW 3 an der Verbindungskurve ist nach fachgutachterlicher Bewertung akustisch nicht effizient.

Zu berücksichtigen ist bei der Bewertung der Kernforderung auch das Programm des Bundes „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, dem unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen.

Zur Lärmsanierung an den bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Im Gesamtkonzept der Lärmsanierung werden die Ziele des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms vorgestellt und Vorgaben für die Priorisierung der Lärmsanierungsabschnitte festgelegt. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind.

Zur Ermittlung der Reihenfolge in der Anlage 3 wird für jeden Sanierungsabschnitt aus der Lärmbelastung in dB(A), der Zahl der betroffenen Personen und der Länge des zu sanierenden Abschnitts eine Priorisierungskennziffer (PKZ) errechnet. Die PKZ ermöglicht eine Reihung der sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte nach vergleichbaren Kriterien, die nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel sowie der Bau- und Betriebskapazitäten als nächste lärmsaniert werden. Diese Reihung ist nicht statisch. Sie wird regelmäßig überprüft und fortgeschrieben. Dabei werden Veränderungen berücksichtigt, wie z. B. geänderte rechtliche Rahmenbedingungen, das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene, höhere Geschwindigkeiten oder Verkehrsverlagerung z. B. durch die Trennung von Personen- und Güterverkehren. Andererseits wird auch technischer Fortschritt berücksichtigt, beispielsweise der Einsatz leiserer Fahrzeuge.

Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Mit den Lärmsanierungsmaßnahmen soll erreicht werden, dass diese Auslösewerte für die Lärmsanierung nach Abschluss der Maßnahmen nicht mehr überschritten werden.

Der Bereich der Ortslage Gallentin ist im „Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche“ enthalten, jedoch noch ohne Prioritätskennzahl. Ermittelt wurde im Rahmen des Programms ein Sanierungsbereich von 2x 100m sowie 1x 400m entlang der Strecke 6441 zwischen Schwerin und Bad Kleinen.

Die Kernforderung der Anwohner bzw. der BI geht über die im Lärmsanierungsbereich ermittelten Anspruchsbereiche deutlich hinaus. Zu berücksichtigen ist auch, dass das Lärmsanierungsprogramm für unverändert fortbestehende Schienenwege aufgestellt wurde, das Zutreffen dieser Prämisse ist im Falle der Ortslage Gallentin mit dem Neubau einer Verbindungskurve und Anbindung an die Strecken 1122 und 6441 neu zu bewerten.

### **Raum Lübeck**

Die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ wird im IV. Quartal 2019 sowie in 2020 im Raum Lübeck gezielt fortgeführt. Da das Projekt Lübeck – Schwerin unmittelbar an die FBQ anschließt, sind Kernforderungen zum über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schallschutz auch in Lübeck wahrscheinlich.

Zu erwarten sind entsprechende Forderungen mit der Berücksichtigung von aktiven Schallschutzmaßnahmen in nachfolgend aufgeführten Bereichen von

ca. km 6,3 – 6,7 südlich der Bahn,

ca. km 7,4 – 7,7 südlich der Bahn sowie

ca. km 9,0 – 9,4 nördlich der Bahn.

### **3.4.2 Kernforderung 2: Lage der Verbindungskurve von Ortslage Gallentin entfernen**

#### **Inhalt**

Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte und der Geländetopografie verläuft die Verbindungskurve westlich nahe der Ortslage Gallentin.

Mit Datum vom 25.07.2019 sowie 15.10.2019 liegen der Projektleitung Einwendungen der Privatperson Klaus Hoffmeister vor in Bezug auf die in der Vorplanung ausgewiesene Vorzugsvariante für die Verbindungskurve.

#### **Grund für Nichtberücksichtigung, Kosten, Auswirkungen**

Die vorhandene Bundesstraße B106 stellt einen Zwangspunkt bei der Anbindung der neuen Verbindungskurve an die Strecke 1122 dar. Die Bundesstraße B106 quert die Eisenbahnstrecke 1122 am Bahnübergang „BÜ 56,1 B106“ in km 56,193 niveaugleich. Die Strecke 1122 weist vom BÜ bzw. vor dem BÜ und dem Bahnhof Bad Kleinen in der Linieneinführung einen Linksbogen mit einem Radius von  $r = 1118,3$  m und einer Überhöhung von 90 mm im Bereich von km 55,8+43 bis km 56,6+96 aus.

Der Krümmungswechsel erfolgt durch einen 167m langen Übergangsbogen und einer geschwungenen Überhöhungsrampe im Bereich von km 56,6+96 bis km 56,8+64. In diesem geschwungenen Übergangsbogen dürfen keine Weichen angeordnet werden. Nach Ril 800.0120, Abschnitt 4(5) sollen Bogenweichen in Kreisbögen angeordnet werden. Daher könnte die Anordnung einer Bogenweiche nur im Bereich von km 56,4 bis km 56,7 erfolgen. Der Kilometer km 56,4 ergibt sich aus dem Zwangspunkt einer Grundstückzufahrt/eines Grundstückes am Streckengleis der Strecke 1122.

Dieses bedeutet, dass eine Innenbogenweiche in erheblicher negativer Überhöhung eingebaut werden müsste. Im anschließenden Gleisbereich des abzweigenden Stranges der Weiche müsste die Überhöhung zunächst abgebaut werden, um in dem anschließenden Rechtsbogen zur Strecke 6441 die notwendige positive Überhöhung herzustellen.

Hierbei handelt es sich um eine extrem instandhaltungsintensive Lösung (ständiges Befahren eines Gleisabschnittes von „negativer“ in „positiver“ Überhöhung).

Alternativ wäre ggf. eine Reduzierung auf die Mindestüberhöhung für die Streckengeschwindigkeit der Strecke 1122 ( $H_g = 120$  km/h) von  $\ddot{u} = 60$  mm möglich. Dies hätte im Stammgleis der Weiche noch einen Überhöhungsüberschuss von 58 mm und einen Überhöhungsfehlbetrag für das Zweiggleis von 92 mm zur Folge. An den v. g. Aussagen bezüglich der instandhaltungsintensiven Lösung ändert dies nichts.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass für den Abbau der Überhöhung mit anschließender Zwischengerade eine Regellänge von ca.130 m auszubilden wäre.

Den v. g. Ausführungen folgend wird in der Vorplanung der Einbau einer Weiche im nicht überhöhten Gleisbereich außerhalb von Übergangsbögen in km 56,883 vorgesehen, welche somit die Anordnung einer Regellösung nach Ril 800.0120 Abschn. 2(1) darstellt.

Die Anordnung einer Weiche zur Anbindung der Verbindungskurve im geraden Gleisbereich vor dem BÜ 56,1 wird nicht weiter betrachtet, da die Querung mit der Bundesstraße B106 bei einer zweigleisigen Ausführung niveaufrei herzustellen wäre. Die dafür notwendigen Finanzmittel stehen außer Verhältnis zum Betriebsaufkommen der Strecke. Eine detaillierte Betrachtung von Varianten wird im Rahmen der Genehmigungsplanung geführt.

### **3.4.3 Kernforderung 3: Gleichbehandlung Kommunen (EKrG ; Gesamtsituation am Bahnübergang Herrnburg**

Aufgrund der besonderen Lage des Bahnübergangs entsprechend der Entwicklung der Gemeinde in den letzten Jahren befindet sich dieser nahezu im Zentrum des Ortes.

Bei Zugfahrten und den damit verbundenen Schließzeiten des Bahnübergangs kommt es zu Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer Straße. Die Befürchtung der Anwohner und Verkehrsteilnehmer ist, dass mit einer Zunahme des Eisenbahnverkehrs die Wartezeiten deutlich zunehmen.

Die Schließvorgänge des Bahnüberganges sind an sicherungstechnische Vorgänge im ESTW-A Herrnburg gekoppelt. Die Schließzeiten können jedoch optimiert werden, indem die Schließung des BÜ für Fahrten in Richtung Lübeck in Abhängigkeit von der Fahrtstellung des Ausfahrtsignals nach Verkehrshalt in Herrnburg gebracht wird. Dieses ist durch eine Softwareanpassung möglich und kann die Schließzeit für Fahrten in Richtung Lübeck verkürzen. Die Kosten für die Softwareanpassung belaufen sich auf vsl. ca. 100 T€. Die Realisierung dieser Kernforderung ist nicht Bestandteil der Vorzugsvariante.

### 3.4.4 Zusammenfassung aller berücksichtigten und nicht berücksichtigten Kernforderungen

KF	KF- UNf:	Kernforderung	Kosten Vorzugsvariante [T€] GWP	Alternativkosten unter Berücksichtigung der KF [T€] GWU + Zuschlag	KF in der Vorzugsvariante berücksichtigt Ja/nein	Bemerkungen
<b>KF 1</b>		<b>Lärmschutz</b>		<b>2.438</b>		
	KF 1.1	SSW 1 ca. 1.000 m lang	0	1.283	nein	1.283 €/m nach KKK
	KF 1.2	SSW 2 ca. 900 m lang	0	1.155	nein	1.283 €/m nach KKK
	KF 1.3	SSW 3 ca. 900m lang *)	0	1.155	nein	1.283 €/m nach KKK) akustisch nicht effizient
	KF 1.4	SSW Raum Lübeck ca. 1000m lang )	0	1.283	nein	1.283 €/m nach KKK KF noch nicht formuliert
<b>KF 2</b>		<b>Trassierungsänderung Kurve</b>				
		Verlagerung der Verbindungskurve westwärts entfernt von der Ortslage Gallentin			nein	KF aus geometrischen Gründen nicht umsetzbar
<b>KF 3</b>		<b>Allgemeine regionale Forderungen</b>				
		Optimierung Schließzeiten BÜ Herrsburg	0	100	nein	Anpassung Fahrstraßen in Software

1 Kernforderungen sind mit Risikozuschlag zu versehen



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Anlage 2

**Prüfbericht**

Empfehlung parlamentarische Befassung

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4.120-4F21B0384/002-4102#009 -034

**Betreff:** ABS Lübeck - Schwerin  
Empfehlung an das BMVI auf Grundlage §5 Abs. 1 BUV

**Bezug:** Einzelvorstellung DB Netz AG vom 05.12.2019

**Anlagen:** 0

**1. Anlass**

Mit Mail vom 05.12.2019 hat die DB Netz AG die Einzelvorstellung „ABS Lübeck – Schwerin“ vom 05.12.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Das Projekt wurde ursprünglich unter der SV SHHV II, 1. Tranche (SV 42/2015) geplant. Im Rahmen des planungsbegleitenden Gesprächs vom 01.08.2018 haben die Beteiligten entschieden, weiter nach dem BUV-Regelprozess zu planen. Vorgesehen ist im Abschnitt der ABS Lübeck – Schwerin die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen, die Schaffung von Überholgleisen für Züge mit einer Länge von bis zu 740 m sowie der Neubau einer Verbindungskurve im Bereich der Ortschaft Gallentin. Da der Vorhabenträger das Projekt nicht von Beginn an nach dem BUV-Regelprozess plante, hat das Eisenbahn-Bundesamt den Planungsprozess nicht kontinuierlich begleitet. Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich daher im Wesentlichen auf die durch die DB Netz AG vorgelegte Einzelvorstellung und das eingereichte Vorplanungsheft.

Hausanschrift:  
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn  
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0  
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199  
De-Mail: [poststelle@eba-bund.de-mail.de](mailto:poststelle@eba-bund.de-mail.de)

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590  
Leitweg-ID: 991-11203-07

## 2. Beschreibung Vorzugsvariante

Die verkehrliche und die betriebliche Aufgabenstellung des hier beschriebenen Projektes liegen dem Eisenbahn-Bundesamt nicht vor, weil es bei dem migrierten Vorhaben zur Zeit der Erstellung dieser Dokumente noch keine vertiefte Planungsbegleitung gab. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchungen kann daher nicht eingegangen werden.

An dieser Stelle sollen daher kurz die Ziele der vorliegenden Maßnahme vorgestellt werden. Die verkehrliche Zielsetzung sieht die Verbesserung der Angebotsqualität für den Personen- und Güterverkehr vor. Der Neubau der „Festen Fehmarnbeltquerung“ bewirkt eine großräumige Umverlagerung der Verkehre von Skandinavien nach Deutschland. Mit dem vorliegenden Ausbauvorhaben wird für die zukünftig in diesem Bereich verkehrenden Güterzüge ein attraktiver Laufweg nach/von Richtung Berlin/Mitteldeutschland ohne Traktions- und Fahrtrichtungswechsel geschaffen.

Mit dem Streckenausbau sind die Elektrifizierung und der Neubau einer Verbindungskurve verbunden. Abschnittsweise wird zudem die Geschwindigkeit erhöht, um eine Fahrzeit zwischen Lübeck und Schwerin von 52 Minuten realisieren zu können. Aus betrieblicher Sicht werden entlang der Strecke Überholgleise für bis zu 740 m lange Güterzüge geschaffen. Derzeit noch ausstehend ist die Entscheidung, ob die Strecke zukünftig mit ETCS auszustatten ist.

Die Umsetzung der Vorzugsvariante sieht neben der Streckenelektrifizierung den Ausbau auf bis zu 160 km/h der im Rahmen der VDE 1 ertüchtigten Streckenabschnitte, eine 1-gleisige Verbindungskurve mit  $v_{\max} = 100$  km/h inkl. güterzuglangem Puffergleis, die Beibehaltung  $v_{\max} = 80$  km/h im Bf Schönberg und eine TSI-konforme Realisierung vor. Die Belange des Umwelt- und Landschaftsschutzes wurden entsprechend berücksichtigt. Im Stadtgebiet Lübeck werden für den Bahnübergang „BÜ km 6,2 Ratzeburger Allee“ bauliche Anpassungsmaßnahmen zur Erhaltung des erforderlichen Sicherheitsniveaus vorgesehen, welche im weiteren Planungsverlauf auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes betrachtet werden.

Die aktuelle Gesamtwertprognose für die ABS Lübeck – Schwerin beträgt 210.554 T€. Diese Prognose umfasst die um einen Risikozuschlag von 19,7 % für die Anteile der DB Netz AG und einen Zuschlag von 15 % für die Anteile der DB Station & Service AG und DB Energie GmbH erweiterten Basiskosten, welche sich aus Baukosten und Planungskosten zusammensetzen. Die Kostenzusammenstellung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Durch den Gutachter des Bundes wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis mit  $NKV = 1,03$  unter Berücksichtigung der Realkosten auf Kostenbasis 2012 von 132.900 T€ ermittelt. Eine Aktualisierung wird nicht als erforderlich angesehen, da sich Nutzen bzw. Kosten inhaltlich z.B. Kostensteigerung über Teuerung hinaus, neue Projektinhalte) nicht geändert haben. Von der DB AG wurde 2019 nachgewiesen, dass die angenommene Teuerungsrate von 2 % p.a. nicht überschritten wird.

	<b>DB Netz AG</b>	<b>DB S&amp;S AG</b>	<b>DB Energie GmbH</b>
<b>Basiskosten real (T €)</b>	137.240	2.163	1.274
<b>Basiskosten nominal (T €)</b>	171.911	2.940	1.805
<b>Risikozuschlag real (T €)</b>	27.527	330	110
<b>Risikozuschlag nominal (T €)</b>	33.360	406	132
<b>GWP real (T €)</b>	196.214	2.529	1.384
<b>GWP nominal (T €)</b>	<b>205.271</b>	<b>3.346</b>	<b>1.937</b>

Übersicht Gesamtwertprognose

### 3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Die DB Netz AG hat seit dem IV. Quartal 2017 die Öffentlichkeit vor Ort eingebunden. Neben dem fortlaufend aktualisierten Internetportal für das Bauvorhaben hat sie großen Wert auf die Präsenz vor Ort gelegt. Da die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor allem im Raum Lübeck noch nicht abgeschlossen ist, ist hier noch mit weiteren Forderungen zu rechnen.

Das EBA kann die Erfüllung der Kernforderungen nicht empfehlen, da sie die gesetzlichen Schutzansprüche übersteigen. Um die zusätzlichen Forderungen besser mit der Vorzugsvariante vergleichen zu können, wurden reale Baukosten auf Vorplanungsniveau ermittelt. Diese Kosten beinhalten jedoch noch nicht die notwendigen Planungskosten, den Risikozuschlag in Höhe von 19,7 % und die Nominalisierung, die in der Gesamtwertprognose der Vorzugsvariante bereits enthalten sind. Die Mehrkosten für alle zu berücksichtigenden Kernforderungen betragen als reale Baukosten 4.976 T€.

Die Forderungen beziehen sich nahezu komplett auf den Bau von Lärmschutzwänden, für die es keinen gesetzlichen Anspruch gibt. Dies betrifft zum Einen die Ortschaft Gallentin, welche zukünftig durch den Neubau der Verbindungskurve von allen Seiten durch Eisenbahnlinien eingeschlossen ist, und die Stadt Lübeck, welche bereits im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Feste Fehmarnbeltquerung“ Forderungen nach übergesetzlichem Lärmschutz geltend machen möchte. Die realen Baukosten für den Neubau von Lärmschutzwänden in diesen Bereichen betragen 4.876 T€. Im Bereich der Ortschaft Gallentin besteht die Möglichkeit, im Rahmen der Lärmsanierungsförderrichtlinie teilweise Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.

Eine weitere Kernforderung betrifft die Optimierung der Schließzeiten am Bahnübergang in Herrnburg. Da die Schließzeiten an diesem Bahnübergang aus dem Projekt heraus keine Sicherheitsrelevanz haben, ist eine Umsetzung durch das Projekt nicht vorgesehen. Die realen Baukosten für die Optimierung der Schließzeiten belaufen sich auf 100 T€.

#### **4. Zusammenfassung und Empfehlung**

Die Maßnahme ABS Lübeck – Schwerin dient der Verbesserung der Angebotsqualität für den Personen- und Güterverkehr in der Region. Vorgesehen ist hierbei die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen sowie der Neubau einer Verbindungskurve im Bereich der Ortschaft Gallentin. In der vorliegenden Vorzugsvariante wurden die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt. Das EBA kommt zu dem Entschluss, dass mit der Vorzugsvariante der DB Netz AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Durch die Bevölkerung vor Ort werden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte kann das EBA die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfehlen. Vielmehr empfiehlt das EBA, die zuvor beschriebene Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen zu berücksichtigen.









