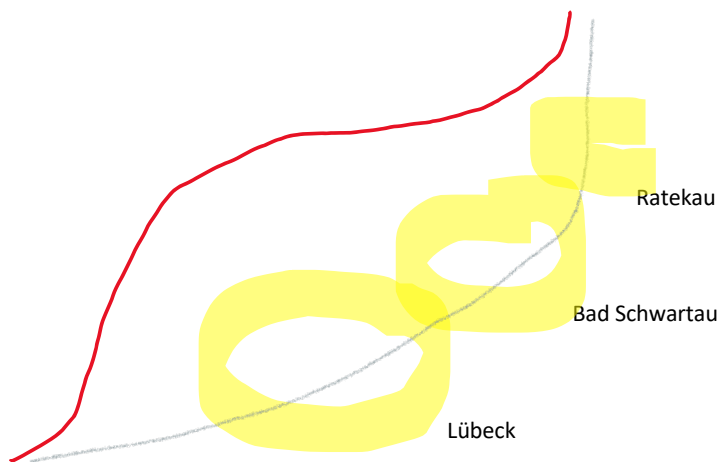


## Noch können sie gestoppt werden...

90 Güterzüge – und sechs meterhohe Lärmschutzwände mitten durch die Stadt.



### ***Streitschrift***

für ein Neu- und Umdenken für die optimale Führung der Fehmarnbelt-Bahntrasse durch das östliche Holstein nach Hamburg in den Süden Europas.

----

#### *Inhalt:*

I.	Vorab sei festgestellt...	1
II.	Ein Blick zurück	2
III.	Pro Bahn	4
IV.	Pro domo	7
V.	Pro Region	9
	<i>Ein impulsiver Nachtrag</i>	10
	<i>Anhang: Tabelle 3</i>	12

*Verfasser:* klaus brendle, Lübeck

**Noch können sie gestoppt werden...**

90 Güterzüge – und sechs meterhohe Lärmschutzwände mitten durch die Stadt. –

*Streitschrift* für ein Um- und Neudenken über die optimale Führung der Fehmarnbelt-Bahntrasse durch das östliche Holstein über Hamburg in den Süden Europas.

**I. VORAB SEI FESTGESTELLT:** *Es ist noch nicht zu spät...*<sup>1</sup> – um das bahn-betriebliche und städtebauliche Desaster der jetzigen Bahnplanung mitten durch Schwartau und Lübeck zu verhindern und den zukünftigen regionalen Eisenbahn-Knoten Lübeck zu optimieren.

Denn die Bagger sind *hier* noch nicht aufgefahren und trotz der bereits laufenden öffentlichen Plan-Auslegungsverfahren für die Hinterlandanbindung ist es möglich, machbar – und nötig, eine kritische, umfassende Überprüfung der Ergebnisse und Folgen der bisherigen Trassenplanung der Deutschen Bahn (DB) durchzuführen. Unübersehbar erfordert die neue europäische Fernverbindung in der Lübecker Region neue erweiterte Zielstellungen und passende bahntechnische Lösungen für ihren internationalen Bedarf – wie jedoch auch für die regionalen Verkehrsbelange, um mehr substantielle Verbesserungen *pro Bahn* hieraus zu gewinnen. Und die Trassenplanung muss für die negativen Auswirkungen des kommenden starken Bahnverkehrs entlang der Belt-Bahntrasse bessere und bewohnerfreundliche Lösungen *pro domo* entwickeln, *denn ...:*

1. Es ergeben sich **wesentlich höhere Emissionswerte** in Lübeck und Bad Schwartau beidseits der Bahnstrecke wegen der stark ansteigenden Anzahl an Zug-Durchfahrten nach der neueren DB-Prognose. (*Siehe u.a. ein Ergebnis des Lärmgutachtens der Bahn zum Abschnitt Moisling – Reecke mit etwa 1/3 tagsüber und nachts knapp die Hälfte an erwartbarer Überschreitung der festgelegten bzw. gesetzlichen Grenzwerte*<sup>2</sup>)
2. Es gibt durch die ansteigenden Emissionen wesentlich **mehr belastete Gebäude** (*ca. 200 statt 20, wie die Nachberechnung von Schwartau's Verwaltung ergab*), die durch bahntechnische (sog. passive) Massnahmen nicht gemindert werden können. (*Was ergäben unabhängige Nachberechnungen für die unterschiedlich betroffenen Lübecker Stadtgebiete?*)
3. Die derzeitigen Vorplanungen von **zusätzlichen Geleisen** zwischen Lübeck und Bad Schwartau bzw. für den Hafen haben die betriebstechnischen Grundannahmen von 2014 essentiell verändert; sie sind auch fehlerbehaftet und inzwischen veraltet. (*Es werden derzeit verstärkt planerischen Überlegungen eines zusätzlichen 3. bzw. sogar eines 4. Geleis' für den regionalen ÖPNV, und / oder für Hafengleise Richtung Siems durchgeführt.*)
4. Es ist **planungsrechtlich** und **politisch zu prüfen**, inwieweit im Jahr 2014 eine ergebnisoffene Trassensuche durch den Ausschluss von Lübeck aus dem **Raumordnungsverfahren** (ROV) verhindert wurde, dh. die Hansestadt aus dem landesplanerisch Abwägungsprozess<sup>3</sup> ausgeschlossen wurde. Dieser Mangel muss behoben und dies Defizit nachbearbeitet werden.
5. Der Bad Schwartauer-Planungsabschnitt wird durch die **nicht-infrage-gestellte Trassen-Einfädung** auf die jetzt bestehenden Geleise an der Lübecker Stadtgrenze vorbestimmt und

<sup>1</sup> wegen der aktuellen planungsrechtlichen Faktenlage; und: *weil der Gleisausbau sowieso spät dran ist ...*

<sup>2</sup> Obermeyer Infrastruktur: Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm; (...) Lübeck-Moisling; München 15.05.2023, S. 17 (*aus: DB Netz AG: Genehmigungsplanung Lärmschutzwände im Abschnitt Lübeck-Moisling (...); Hamburg 22.05.2024, Anlage 14*) / *siehe auch* die Nachrechnungen der Stadtverwaltung von Bad Schwartau

<sup>3</sup> Der Hansestadt Lübeck wurde damit das kommunale Planungsrecht eingeschränkt („Planungshoheit“: *siehe* Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG), um zu überprüfen, welche Trassenvariante für ihre zukünftige Stadtentwicklung am meisten förderlich bzw. schädlich ist in Hinblick auf eine nachhaltige Daseinsvorsorge bei der städtischen Binnenentwicklung und bei der verkehrlichen Einbindung in die Region.

ungeprüft festgelegt; mögliche andere Trassen-Anschluss-Varianten wurden im Umfeld (*ausser der auf Ratekauer Gebiet*) nicht untersucht.

6. Die Emissionsbelastungen der betroffenen, an der Bahn wohnenden Personen können um mind. **ein Drittel reduziert**<sup>4</sup> werden durch andere, geeignetere Bahnbetriebs- und Planungsziele (*statt den Güterbahnverkehr weiterhin **mitten durch zwei Städte** – anzahlmässig verstärkt – zu schicken*).

**... deswegen:** Um den zukünftigen internationalen wie auch den regionalen Ansprüchen an den Bahn-Fernverkehr und an den schienengebundenen ÖPNV zu genügen, sind gegen diese sechs Punkte – auch durch Untersuchungen über bessere Trassen-Varianten in/um beide Städte – fachliche Problemlösungen dringend geboten. Ein erneutes oder erweitertes Raumordnungsverfahren (ROV) zwischen Ratekau-Nord und Reinfeld-Ost nördlich von Lübeck ist funktional, landesplanerisch und lokal unabweislich. (*Die entstehende Verzögerung der Planungs- und Bauabläufe im südlichen Streckenabschnitt der Belt-Bahn-Anbindung können durch zwischenzeitliche, lärmtechnisch definierte und limitierte Nutzungskompromisse zwischen den betroffenen Kommunen und der Deutschen Bahn befristet zugelassen und überbrückt werden.*)

**II. EIN BLICK ZURÜCK:** *Beide liegen sie am selben Gleis – Bad Schwartau und Lübeck – aber...*

Die Planung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) „(...) leidet an dem Geburtsfehler, dass sie nicht bis Hamburg gedacht wurde“, so der Sprecher<sup>5</sup> der DB am 13.06.24 auf der Bürgerversammlung der DB in Bad Schwartau. Man „(...) habe nur von Puttgarden bis Bad Schwartau gedacht.“ Es war das Anliegen Dänemarks, eine feste Querung über den Fehmarnbelt zu bauen. In Deutschland war dies eher ein „ungeliebtes“ Vorhaben. Die Politiker (in Berlin und Kiel) wollten dementsprechend Geld sparen bei der Hinterlandanbindung. Infolge dessen tat man sich anfangs in den deutschen Verwaltungen schwer mit diesem europäischen Projekt, mit seiner Planung, seiner Finanzierung und Umsetzung.

Eine Folge waren fehlende umfassende Voruntersuchungen und eine realistische Gesamt-Bestandsaufnahme der bestehenden Schienentrasse. Man meinte, dass für den zusätzlichen Belt-Bahnverkehr weite Teile der bestehenden Strecke bis Puttgarden nur modernisiert werden müssten. Zwischen Lübeck und Bad Schwartau – bereits zweigleisig – verändere sich sogar nichts. Dem vorhandenen betriebsrechtlichen Rahmen nach gäbe es nur etwas mehr an zulässigem Bahnverkehr. Auch der zweigleisige Ausbau ab Schwartau Richtung Puttgarden könne weitgehend auf der bestehenden Trasse gebaut werden. Was aber nach dem damaligen öffentlichen Raumordnungsverfahren (ROV) zwischen Bad Schwartau und Fehmarn von 2014 und nach einem Jahrzehnt Anhörungen, Dialogforen und genauem Planen sich nun als Irrtum erweist. 55 Kilometer Neubaustrecke sind es stattdessen geworden, meist abseits der alten Bahntrasse. Der erste Bauabschnitt auf der Insel Fehmarn wurde begonnen.

In Bad Schwartau hingegen stockt die Planung, weil sich die Stadt gegen die stadträumliche Zerschneidung und die massiven verkehrlichen Emissionen durch die zukünftig starke Zunahme der durchfahrenden Züge wehrt. Die nötigen Schutzbauten (wie ein tiefliegender Gleis-Trog) bringen jedoch gravierende städtebauliche und funktionale Eingriffe in den Stadtgrundriss mit sich. – Die Hansestadt Lübeck – ihre Politiker\_innen und Verwaltung – hingegen, obwohl genauso betroffen durch die Folgen des vermehrten Bahnverkehrs wie ihre Nachbarstadt, scheinen all dies eher an- und hinzunehmen. Das war vielleicht 2014 noch verständlich; entsprechend der damaligen Information,

<sup>4</sup> Die Güterzüge – vor allem nachts – machen als der lärmstärkste Verursacher ein Drittel aller Zugfahrten aus.

<sup>5</sup> Sprecher der Großprojekte Deutsche Bahn AG.

dass der Bahnverkehr nur etwas zunähme, und man diesen mit den hinzunehmenden Lärmschutzwänden im Griff habe. Der Bundestagsbeschluss von 2020 über die höhere Finanzierung eines sog. übergesetzlichen Emissionsschutz auch für den Lübecker Streckenabschnitt zeigt aber, dass die Bewältigung der Anwohner-Belastungen wohl doch schwieriger und umfassender ist, als man anfangs dachte. Eine Folge: 14 km meist beidseitige Lärmschutzwände mit Höhen von überwiegend 4 - 6 Metern werden das Stadtgebiet noch mehr zertrennen in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Die gleichen massiven Eingriffe in das räumliche Stadtgefüge also, ähnlich wie sie für Bad Schwartau anhand der vorab veröffentlichten DB-Visualisierungen schon sichtbar geworden sind. Und es kommen in Lübeck dieselben Emissionsmehrbelastungen – akustische wie auch durch Bodenerschütterungen – auf die Trassen-Anlieger zu, nur dass die Schwartauer Verwaltung durch eigene Nachberechnungen bereits weiss, dass wesentlich mehr Anlieger belastet werden, als die DB ursprünglich berechnet hatte.

Dies ist mit eine Folge der von Anfang an lückenhaften, aus Sparsamkeitsgründen nicht durchgeführten Gesamt-Untersuchung und -planung der ganzen Strecke von Hamburg bis zum Fehmarnbelt-Tunnel auf Fehmarn, was auch die Baukostenentwicklung von 840 Mio. zu fast z.Zt. 4 Mrd. € aufzeigt. – Die massiven Belastungen, über die die Stadt Bad Schwartau von Anfang an durch eine transparente Politik die betroffene Bewohnerschaft aufklärte, sind die gleichen wie im Lübecker Stadtgebiet, nur dass letztere weniger<sup>6</sup> bislang darüber erfuhren: In beiden Städten erleiden die direkt Betroffenen unzumutbare Belastungen und das Stadtbild empfindliche Störungen. Eine städtebauliche Verfestigung und Massierung der innerstädtischen Barrieren-Wirkung entsteht und bewirkt eine stadt-räumliche und funktionale Teilung des Stadtkörpers für nahezu alle Ewigkeiten... Ähnliches trifft auf die Umfahrung von Ratekau und seine betroffenen Waldgebiete zu. – Den Preis für diese Planungslücken und Defizite aus der Hinterlandanbindung würde nun die Schwartauer Anwohnerschaft bezahlen, so sinngemäss der Sprecher der DB am 13.06.24; *und hier sei ergänzt*: ebenso die Lübecker Anwohnerschaft. Darüber hinaus<sup>7</sup> bekommen sie zusätzlich noch drei „Puffergeleise“ (Überholgeleise) für 835-Meter-Güterzüge, positioniert zwischen den beiden Wohngebieten St. Lorenz-Süd und dem Stadtteil Buntekuh. Nur ficht diese weiter verstärkende akustische und visuelle meterhohe Stadt-Auftrennung die Lübecker Politikverantwortlichen kaum an. – Auch in Ratekau ist ein solches weiteres drittes Güterzug-Überholgleis vorgesehen.

*Daraus folgt*: Der gesamte Streckenkorridor zwischen dem nördlichen Ratekau, Lübeck und Reinfeld-Ost muss für den Personen- und Güterbahnverkehr insgesamt betriebstechnisch und landesplanerisch nachuntersucht, neu bewertet und ggf. planungsrechtlich novelliert werden, um die beste und unschädlichste Einfädelung der Belt-Bahntrasse in Richtung Hamburg bahn-technisch passend festzulegen. – Inzwischen wissen wir auch, dass die Strecke Hamburg – Lübeck wegen einer notwendigen Generalsanierung im Jahr 2027 für mind. fünf Monate lang total gesperrt werden muss, was die derzeitigen Fahrgäste nicht erst seit heute ahnen. Die ungeliebte Hinterlandanbindung offenbart damit nun inzwischen alle ihre vorhandenen bahntechnischen Mängel und die umfangreichen Planungsaufgaben, die auf der Gesamtstrecke von Puttgarden bis Hamburg real bearbeitet werden müssen. Das hätte man schon früher untersuchen und wissen können...

---

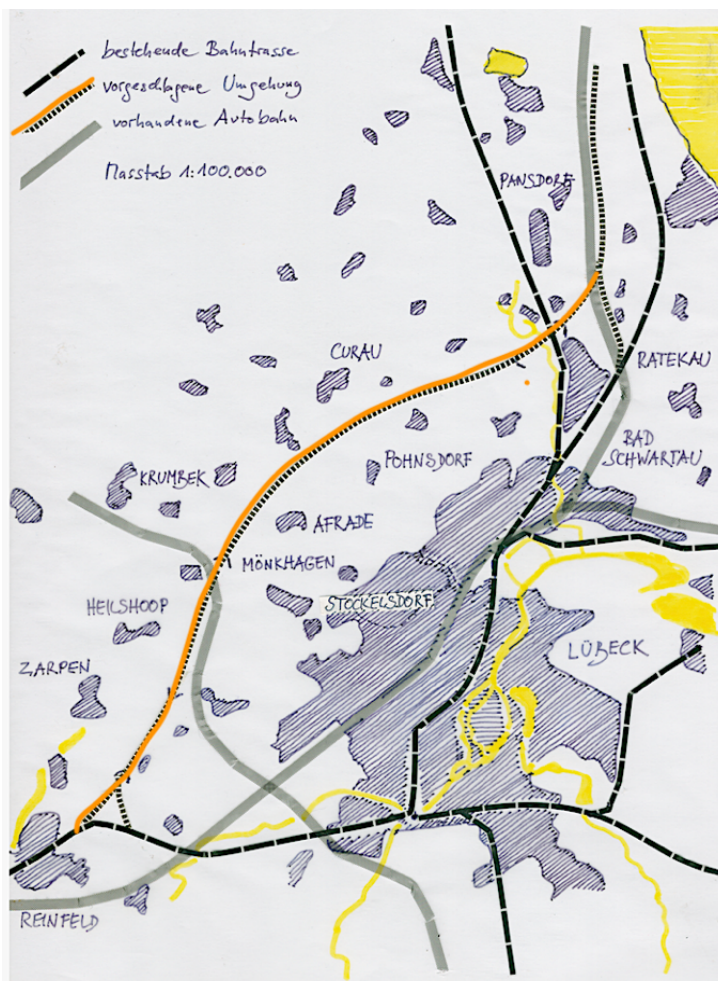
<sup>6</sup> Im Gegensatz zur Schwartauer Stadtverwaltung gibt es in Lübeck über die Auswirkungen der Belt-Trasse keine von Anfang an transparente Informations- und Planungspolitik, um die Bewohnerschaft offen und offensiv aufzuklären, und keine Stadtverwaltung, die ebenso die technischen Planungen der Bahn akribisch analysiert – oder durch Fachgutachten parallel untersuchen lässt.

<sup>7</sup> *siehe auch* z.B. die gekappte kurze Anbindung der Wassersport- und Gewerbeanlagen bei der Teerhofinsel, und den neu geplanten Zu- und Umweg ab der Warthestrasse mit einer aufwändigen und verkrampften Strassen-, Rad- und Fusswege-Verkehrsanlage direkt am Wasser.

**III. PRO BAHN:** Es ist nicht zu spät... – für eine bessere, schnellere und nachhaltige europäische Bahntrasse zu streiten.

Für die EU-Ziel- und Aufgabenstellung, die skandinavischen Länder enger mit der Mitte Europas und mit dem mediterranen Süden bis Palermo zu verbinden, wurde der sogenannte „Scandinavian-Mediterranean-Corridor“ als ein Teil des Trans-European Network (TEN-T) von der EU geschaffen. Damit soll erreicht werden, sowohl mehr Reisende in die Züge, und mehr zu transportierende Güter auf die Schiene zu bringen. Die Österreicher haben ihren wichtigsten Streckenanteil der „Scan-Med“-Trasse mit dem „Brenner Basistunnel“ (55 km lang) bereits 2006 begonnen. Von dort aus ist die nördliche deutsche „Zulaufstrecke“ ab München – von Hamburg kommend – seit längerem in der Planung mit u.a. drei Tunnel-Bauwerken, die die Ortschaften im Inntal umfahren werden. Alle Teilabschnitte zusammen sollen 2040 fertiggestellt sein, zwischen 7 – 10 Mrd. € kosten, aber z.Zt. kämpfen unzählige Bürgerinitiativen gegen den neu-trassierten deutschen Gleis-Anteil am Nördlichen Brenner-Zulauf. (siehe auch Tabelle 3 „Neue Güterzug-Umfahrungstrecken in Deutschland“ im Anhang)

Im Norden Europas liegt die aktive dänischen Tunnelbaustelle des TEN-T Scan-Med im Zeitplan bis 2029. Es sind aber eine Reihe von Planungs- und Bauaufgaben in Ostholstein und Lübeck überwiegend noch in der Vorbereitung, die dies angepeilte Fertigstellungsdatum noch mit einem Fragezeichen versehen. Bei einigen Abschnitten waren vor kurzem die öffentlichen Planauslegungen – noch ohne publizierte Ergebnisse.



Planskizze „Trasse der nördlichen Umfahrungsbahn“ (orange)

*Eine neue Trasse für die trans-europäische Gleise:*

Knapp nördlich vor Ratekau beginnt ab hier die alternative Führung für den TEN-T Scan-Med-Korridor nach Südwesten hin auf einer neu konzipierten Bahn-Trasse (*siehe* die Planskizze). Diese benutzt zuerst eine vorhandene, leere unbebaute Fläche zum Abtauchen der Doppelgleise mittels einer Rampe<sup>8</sup> unter der Landstrasse 309 und Eutiner Bahnlinie hindurch, um dann den tief-liegenden Tal-Einschnitt des Flüsschens „Schwartau“ lärmgeschützt in einer speziellen Brücke rechtwinklig zu überqueren. Hier ist die einzige naturräumlich heikle Stelle dieser neuen Bahn-Trassierung, die dann weiterführt – nördlich von Bad Schwartau – an Groß Parin und Lübeck vorbei. Denn hier wird ein landschafts-geschütztes idyllisches Flusstal (FFH-Gebiet) überquert, zwar an seiner engsten Stelle und nahe an einer dortigen Schutzgebietsgrenze – aber es ist ein empfindlicher Eingriff, der eine wirk-same Kompensation und spezielle Schutzmassnahmen einfordert. Dies soll erreicht werden – *siehe hierzu* die Skizze (S. 10) einer baulichen Lösung – durch die einzigartige Konstruktion einer „Tubus-Brücke“. Das ist ein Brückenbaukörper in Form einer horizontal-liegenden Röhre (Hohlzylinder), in der die beiden Geleise montiert sind und dadurch den Bahnlärm nahezu vollständig schluckt. Die geschlossene Wandung (Mantelfläche) der Röhrenbrücke dient statisch zugleich als Tragkonstruktion und erlaubt hierdurch eine elegante und plastisch-schlanke Architektur.<sup>9</sup> Die „Tubus-Tunnelbrücke“ kombiniert passiven Lärmschutz, ein nicht-störendes Durchfahren und Queren der geschützten Flora und verhindert Belastungen der überbrückten Fauna. Gehalten von verankernden, massiven Widerlagern, kann diese Brückenkonstruktion vermutlich stützenlos die beiden steilen Ränder des natürlichen Taleinschnitts miteinander verbinden. (Möglich wäre u.a. auch die parallele Gleisführung in zwei getrennten, kleineren Tubus-Körpern.)

Nach diesem konstruktiven, naturschützenden Überbrückungsobjekt<sup>10</sup> für die Talquerung des Flüsschen Schwartau kann die neue alternative Gleisführung mit einer leicht geschwungenen Bogentrasse nördlich an Schwartau und Lübeck vorbei in der sanft-gewellten Landschaft fortgesetzt werden, um sich dann leicht gekurvt östlich von Reinfeld in die vorhandene Hamburger Eisenbahnstrecke des TEN-T Scan-Med einzufädeln. – In dieser Streitschrift geht es nicht um eine ausgefeilte Eisenbahn-Ingenieurplanung, jedoch zeigt dieser neue, grob skizzierte nördliche Umfahrungskorridor, dass an den dortigen Ortschaften mit Abstand vorbei sich Wege finden lassen. Ausserdem lassen sich im dortigen offenen Gelände einfachere und kostengünstige Lärmschutz-Massnahmen durchführen (*siehe* z.B. eine Gleis-Tieflage wie bei Freiburg); allerdings ist hier auf den zusätzlichen Landschafts-verbrauch hinzuweisen. Womit die erwartbaren lokalen Probleme und dortigen möglichen Beein-trächtigungen nicht lapidar übergangen werden sollen! Klar ist jedoch auch, dass ein solcher nördlicher „Bypass“ an Lübeck und Schwartau vorbei nicht nur für die durchgehenden Güterzüge von Dänemark nach Hamburg und weiter in den Süden Mitteleuropas (oder umgekehrt) grosse betriebs-technische und zeitliche Vorteile mit sich bringt, sondern auch für den gesamten übrigen Bahn-verkehr im Regionalraum. Wie die vorgeschlagene Streckenführung zeigt, würde auf ihr mit der Umfahrung ein konflikt-ärmerer, schneller Bahnverkehr mit Höchstgeschwindigkeiten ermöglicht werden, ohne durch dichtbesiedelte urbane Gebiete zu fahren. Auch Ratekau, welches den Anschluss der sog. „Bäderbahn“ behalten soll und diese anknüpft an das regionale ÖPNV-Netz, profitiert von der Strecken-Umverlegung des gesamten lärm-intensiven Güterbahnverkehrs und wegen geringerer Eingriffe in seine Forstbestände. Die Umfahrung erweitert das komplexe „Bahntrassen-Nadelöhr“ in

<sup>8</sup> ggf. kann diese verbreitert werden, um parallel dazu eine Anbindung der unterbrochenen, fehlenden Grün-Verbindung zum Schwartau-Tal herzustellen als ökologische Ausgleichsmassnahme.

<sup>9</sup> Zum ersten Mal wurde das Konstruktionsprinzip einer Hohlkastenbrücke im Jahr 1850 bei der „Britanniabrücke“ für eine doppelgleisige Kanalquerung in Wales angewendet (Ingenieur: Robert Stephenson).

<https://de.wikipedia.org/wiki/Britanniabr%C3%BCcke> (dld. 08.07.24)

<sup>10</sup> Die offene und breite Querung der Autobahn A20 durch das Wakenitz-Tal (Naturschutzgebiet seit 1999) ist ein weitaus stärkerer Eingriff in eine geschützte Naturlandschaft.

Bad Schwartau+Lübeck und ist damit entschieden nachhaltiger zu organisieren als die ausschliessliche Nutzung der überlasteten Alt-Trasse durch sämtliche Eisenbahnzüge.

**Übersicht „Bahn-Trassierungsvarianten“**

Vergleich der Bahngleis-Abschnitte: - Bestand-Trasse mit - nördlicher Umfahrungstrasse	Strecken-Länge (km bis Hbf.)	Geschwindigkeit (km/h nach Angabe DB) ----- Fahrtdauer (geschätzt)	Anzahl Güterzüge und Personenzüge pro Tag (DB-Prognose für 2030 / z.Zt.: 131 Züge)	betroffene Bevölkerung (geschätzt) / baulicher Emissionsschutz-aufwand	Kosten-Dimensionen  Euro (grob angenommen)	Anmerkungen
<b>DB-Projektplanung:</b> auf Bestand-Trasse Ratekau – B.Schw. – Lübeck-Hbf. – Moising/Reecke	ca.25	<b>60 – 120</b> ----- <b>am längsten</b>	90 Güterzüge + 24 Person.Fern- züge + 158 Nah- verkehrszüge = <b>272 Züge</b>	<b>höchste Anliegerzahl / erfordert höchsten Emissionsschutzaufwand</b>	500 Mio. ? €  (keine Angaben der DB vorhand.)	davon in HL: Emissionsschutz 50 Mio. plus B.Schw.: ? 100-200 Mio.€
Vergleichswerte der „Nordumfahrung“ ab Ratekau-Nord (direkt nach) – Reinfeld-Ost	ca.25 (Strecke gleich lang)	<b>60 – 160</b> ----- Güterverkehr: <b>am kürzesten</b> (minus > 15min. ?)	<b>mehr als 90 Güterzüge</b>  (1/3 v. 272 Zügen) + ... ? Sprinter	<b>weniger Emissionsbetroffenheit / weniger baul. Schutzaufwand</b>	≥ 1 Mrd. – davon ca. hälftig finanziert durch Kostensparnis bei Alt-DB-Trass.-Umbau	2 – 3 Überholgleise in Ratekau und Lübeck entfallen zusätzlich
verbleibender Pers.-Nah- + Fernverkehr auf Bestand-Trasse: Ratekau (Neu-Trasse) – B.Schw. – Lübeck – Moising/Reecke	ca. 25	60 – 120 ----- länger	24 Person.Fernzüge + 158 Nahverkehrszüge = <b>182 Pers.züge</b>  (2/3 v. 272 Zügen)	höchste Anliegeranzahl / baulicher Emissionsschutz wg. Pers.zügen weniger aufwendig	≤ 500 Mio. €	nur gesetzl. Lärmschutz / weniger Lärm bei Personenzug / weniger Umbaubedarf

Tabelle 1 „Bahnverkehr – Vergleich der Trassen-Varianten“

Durch diesen alternativen Vorschlag eines „Nord-Bypass“ ergeben sich für die Deutsche Bahn – auch für die angezielte Befahrung der Hinterlandanbindung bis zum Jahr 2029 (!) – pro Bahn folgende Vorteile sowie sichtbare Fahrzeit- und Kostengewinne:

1. Eine **reduzierte Anzahl** um **mehr als ein Drittel** an Zügen für die betroffenen Anlieger (vor allem nachts), die dadurch von Bahn-Emissionen entlasten werden und weniger Lärmschutzmassnahmen benötigen.
2. Einen besseren Umweltschutz durch **weniger grossflächige Eingriffe** in die Forst- und Naturgebiete *inkl.* einer besonderen Kompensation mit der schützenden „Tubus-Brücke“.
3. Eine ungehinderte, besser optimierbare Schaffung eines **regionalen ÖPNV-Netzes inkl.** der angeschlossenen „**Bäderbahn**“.
4. Ein **realistischer**, weniger konfliktreicher, **optimierter Neuplanungsprozess** für das Südende der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung, ggf. mit novelliertem Raumordnungsverfahren (ROV).
5. Ein vereinfachter **kostengünstiger Ausbau** der alten Bestandstrasse zwischen Lübeck und Bad Schwartau.
6. Eine **einfache Bahnbaustellen-Logistik** während des Neubaus der Umfahrungsstrecke und bei der Schienen-Unterhaltung (*keine totalen Streckensperrungen erforderlich in Ostholstein*).
7. Eine befristete „**Interimsnutzung**“ für Züge (*ab der Tunnel freigabe*) auf der jetzigen Alt-Bestandstrasse ist machbar während der Planung und des Baus der alternativen Nord-Trasse,

- um vorerst eine begrenzte Befahrung nach 2029 zu gewährleisten (*als Kompromiss und Vereinbarung mit den Kommunen*<sup>11</sup>).
8. Eine **Teil-Finanzierung der Nordumfahrung** aus den Ersparnissen bei den hohen Emissionsschutz-Baukosten von der Altbestand-Trasse wird erbracht für ungefähr die Hälfte der Bypass-Mehrkosten (*grob angenommen mit knapp 1 Mrd. €*).
  9. Die Bypass-Trasse bietet eine uneingeschränkte **maximale Schienen-Nutzungskapazität** jeweils aller 4 Geleise und eine geringere Störanfälligkeit (*z.B. entfallen teilw. 3 Bahnhofsdurchfahrten*).
  10. Die Umfahrung sichert eine bahnbetriebliche **Entzerrung** und **optimale Flexibilität** für die unterschiedlichen Schienenverkehre (*z.B. Wegfall von Überholgleisen, keine Nachtfahr-Einschränkungen und grosse Fahrzeiterparnisse, einfache Betriebsabläufe*).
  11. Es werden **für mind. ein Drittel** aller Zugbewegungen durch die unproblematische „Bypass-Lösung“ die **schnellsten Transporte** bahntechnisch realisierbar – vorbei am urbanen Gleis-Nadelöhr „Schwartau + Lübeck“ (*zumind. für alle Sprinter-Fernzüge und die lauten Güterzüge*).

**IV. PRO DOMO:** *Es sollte nie zu spät sein* – für gesundes Wohnen am Gleis und ohne visuelle und stadtfunktionale Barrieren.

Bei Freiburg im Breisgau plant – und in Rastatt baut die Bahn unterirdische Umfahrungsgeleise um die Städte. In Offenburg wird ab 2026 ein Tunnel (11km) für den Güterbahnverkehr gebaut.<sup>12</sup> Mehrere städtische Ämter, kommunale Stabsstellen und eigens beauftragte Planer arbeiten mit der Bahn an diesen baulich-komplexen Umfahrungen. Auch Bad Schwartau rechnete selbst nach und prüfte die DB-Prognosen zur Einhaltung von gesetzlichen Werten beim Lärm- und Erschütterungsschutz und findet massive Rechenfehler in den Bahn-Unterlagen (*bei ca. 200 Häusern statt der bislang genannten 20 können die erhöhten, gesetzlichen Grenzwerte bei den bislang geplanten Massnahmen nicht eingehalten werden*). – In Lübeck dagegen ist wenig dergleichen Einsatzaktivität (*sichtbar?*)... Hier gibt es keine aufklärende Kampagne für die betroffenen Anwohnerschaft vor Ort<sup>13</sup>. Nur im Bauausschuss und in der Bürgerschaft gab es hierüber einige relevanten Planungsinformationen, überwiegend jedoch nur zum Lärmschutz – und nur zur Kenntnis. Man beschränkte sich auf Vorgaben bei den geforderten Schallschutz-Grenzwerten und bahntechnische Einzelmassnahmen wie bei der Teerhofinsel (*siehe Fussnote 7*). Bei den Sichtachsen-Behinderungen in der Pufferzone auf das Welt-erbe (an der Katharinenstrasse) gab man sich letztlich zufrieden mit von der Bahn vorgelegten Untersuchungen und marginalen Anpassungen bei den Lärmschutzwänden, trotz kritischer interner Anmerkungen seitens der Bauverwaltung. Der Gesamt-Altstadt-Silhouette mit den darüber herausragenden Kirchtürmen wird zukünftig der Blick auf den zugehörigen „Stadtkörper-Sockel“ fehlen. Entsprechend weitere denkmalpflegerische oder naturschutz-relevante Untersuchungen und Stellungnahmen sind nicht bekannt. Ebenso wenig sind bekannt eigene planerische, konzeptionelle Gedanken zu möglichen Kompensationsleistungen und baulichen Schutz-Varianten – statt der Metallwände – entlang der Schienen. – Die Bahn selbst organisierte in beiden Städten vorgezogene Bürgerinformationsveranstaltungen, allerdings ausschliesslich über die schon vorab festgelegten Lärmschutzmassnahmen. Dazu gehören in Lübeck spezielle technische Schienen-Behandlungen und vor allem die

<sup>11</sup> Als Beispiel der Vergleich von 2020, den die Beteiligten auf Vorschlag des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig vereinbarten, falls der Lärmschutz nicht bis 2029 vollständig entlang der Hinterland-Trasse fertiggestellt ist. Denn erst nach dessen vollständiger Errichtung darf lt. Gerichtsvergleich die Belt-Trasse für Güterzüge frei gegeben werden; *siehe* „Fehmarnbelt-Anbindung – Minister begrüßt Vergleich“; *in*: Der Nordschleswiger vom 27.05.2020 (dld. 27.07.24)

<sup>12</sup> Der „Batzenbergtunnel“ bei Bad Bellingen ist seit 2012 bereits in Betrieb; *weiteres siehe im Anhang* Tabelle 3 „Neue Güterzug-Umfahrungsstrecken in Deutschland“.

<sup>13</sup> ArchitekturForumLübeck (Hrsg.): Stimme zur Baukultur – Stadt am Gleis (<https://www.architekturforum-luebeck.com/2020/11/09/stadt-am-gleis-versuch-einer-recherche/>) und ArchitekturForumLübeck (Hrsg.): Lübecker Appell für mehr Baukultur am Gleis. 10 Thesen (...); Lübeck Oktober 2023



endlos-sich-hinziehenden, hohe metall'nen Lärmschutzwände von 14 km-Länge, die alternativlos hinzunehmen seien.

Gegen die versperrenden Metallwände in Lübeck – auch wenn sie durch aufgedruckte *lokale graphische Motive in Ziegel-Optik*, ausgewählt bei einer Online-Umfrage, verschönert werden sollen – gibt es strukturell und materiell wenige Lösungen für eine grundlegende Verbesserung gegen die langfristig desaströsen visuellen, räumlichen und stadtfunktionalen Trennungsfolgen. Teilüberbrückungen, modellierte Landschaftsräume und punktuelle Überbauungen<sup>14</sup> sowie verbindende Wegeführungen verbessern nicht grundsätzlich etwas an der Stadtraum-Trennung. Die eigentlich zugrunde liegende Fehlentscheidung, mitten durch die Stadtgebiete Tag & Nacht lange Güterzüge rollen zu lassen, bleibt weiterhin als 8 km-lange, trennende Stadtraum-Schneise für alle Zeiten bestehen. Auch durchreisende Personen bedenkend: ihnen sind doch ebenfalls Blicke auf Wälder und historische Stadtbilder zu gönnen und zu ermöglichen. – In Bad Schwartau wird derzeit für eine ausreichend tief liegende Schienenlage gekämpft, die einfachere Überbrückungen erlaubt und einen wirksameren Erschütterungsschutz ermöglichen soll. Naturraum-Zerstörungen, die restlich verbleibenden Emissionen und die unabänderliche Auftrennung des Stadtgebiets wie in Lübeck blieben jedoch bestehen mit allen den städtebaulichen und naturräumlichen Folgewirkungen. –

Die bessere und praktische Lösung *pro domo* – eine Nordumfahrung – ersparte der Bewohnerschaft beider Städte längs der alten Bestand-Trasse die unnötigen, zukünftigen Belastungen von einer nie endenden Folge von mehr als 90 Güterzügen pro Tag (830m lang). Zudem lässt sich mit dem „Nord-Bypass“ der regionale ÖPNV unbehindert bedarfsgerecht entwickeln, und die schon jetzt getrennten Stadtgebiete können mehr, einfacher und besser miteinander verknüpft werden.

Vergleich der Bahngleis-Abschnitte: - Bestand-Trasse mit - nördlicher Umfahrungstrasse	Strecken-Länge (km bis Hbf.)	Ratekau / Bad Schwartau		Hansestadt Lübeck	
		betreffene Anzahl Landschaftsschutzgebiet	betreffene Anzahl baulicher Denkmalschutz (D)	betreffene Anzahl Landschaftsschutzgebiet/ Naturdenkmal (ND)	betreffene Anzahl baulicher Denkmalschutz (D) / Weltkulturerbe
<b>DB-Planung:</b> auf Bestand-Trasse Ratekau – B.Schwartau – Lübeck-Hbf. – Moisling/Reecke	ca.25	<b>2x Schäden / grosse Wald- verluste</b>	<b>2x D BSchw. Bf.: gestörte Sachge- samtheit / div. Villen</b>	<b>3x teilw. Land- schafts(bild)- verluste + be- einträchtigt / 2x ND berührt</b>	<b>gestörte Sicht auf Silhouette Lüb. UNESCO/ 3x D (Hbf. + 2 histor. Bahnbrücken)</b>
Vergleichswerte der „ <b>Nordumfahrung</b> “ ab Ratekau-Nord (direkt nach) – Reinfeld-Ost	ca.25 (Strek- -ke gleich lang)	<b>1x belastet + 1x neue Schutzbrücke / weniger Waldschaden</b>	<b>2x D BSchw. Bahnhof ungestört erhalten</b>	<b>keine Land- schafts(bild)- verluste / kein ND be- troffen</b>	<b>ungestört sicht- bare Weltkultur- Silhouette / 3x D weniger belastet</b>
verbleibender Pers.- <b>Nah- + Fernverkehr</b> auf Bestand-Trasse: Ratekau (Neu-Trasse) – BSchw. – Lübeck – Moisling/Reecke	ca. 25	<b>2x weniger belastet + weniger Wald- verluste?</b>	<b>Sachge- samtheit Bahnhof erhalten / div. Villen erhalten</b>	<b>teilweise 3x weniger Landschafts- (bild)verluste / 2x ND wenig belastet</b>	<b>völlig-sichtbare Silhouette + ungestörte Pufferzone / 3x D weniger belastet</b>

Tabelle 2 „Denkmalschutz und betroffene Naturräume: Vergleich der Trassen-Varianten“

<sup>14</sup> Zarnack, Burkhardt: Bauen im Bestand – St. Lorenz ans Wasser: Lärmschutz und Wohnen im Grünen sind vereinbar! (...); Lübeckische Blätter Heft 11 vom 01.06.24, S. 181ff / Hollinde, Michael: „Bahndeckel“ statt Lärmschutzwände: Experten wollen St. Lorenz Nord retten (...); Lübecker Nachrichten Nr. 114 / 2024, S. 9

**V. PRO REGION:** *Es ist nie zu spät...* – gemeinsame Lösungen zu finden. – Appell an die Verantwortlichen in den Gemeinden und an die Politiker\_innen in den drei Kommunen!

*Denn* – die Bagger sind *hier* noch nicht aufgefahren und – trotz der bereits laufenden öffentlichen Planungsverfahren – ist es noch machbar, eine grundsätzliche und rechtliche Überprüfung der vorliegenden Planung durchzuführen. Schieben Sie nicht die „*Kröte Eisenbahntrasse*“ der Belt-Hinterlandanbindung von einer Kommune zur nächsten Gemeinde. Haben Sie zusammen das Wohl aller Bürger\_innen in der Region „Bad Schwartau – Lübeck – Ratekau“ im Auge. Wehren Sie die weit in die Zukunft reichenden stadtstrukturellen Schäden ab, die den landschaftlichen und urbanen Zusammenhalt der Region gefährden und Entwicklungen zukünftig partiell blockieren können. Erwirken Sie einen Planungsstopp oder zumindest ein **Planungsmoratorium** für das südliche Ende der Belt-Trasse zum Überprüfen, Erörtern und Nachdenken! – Es gilt die unzutraglichen, ggf. gesundheitliche, stadtfunktional-trennenden Bahnschneisen in den dicht-besiedelten Gebieten zu verhindern. Es geht um optimale, ungehinderte und unbegrenzte Entwicklungspotentiale für Ihre Kommunen.

Die verkehrlichen Grundlagen des Landes-Raumordnungsverfahrens (ROV) von 2014 (ohne Einbeziehung Lübecks) bzw. die des Planfeststellungsbeschlusses von 2019 für die Trassenführung durch Ratekau, Bad Schwartau und Lübeck, sind nicht mehr aktuell und überholt. Sie sind ungenügend und lückenhaft. Die prognostizierten Zug-Nutzungsziffern der neuen Belt-Trasse sind immens gestiegen. Generell haben sich die schienengebundenen Mobilitätsziele in den letzten 15 Jahren – nicht nur hier – gewandelt. Setzen Sie als politisch und fachlich Verantwortliche hierfür klare und starke inhaltliche und politische **Impulse** für die optimale regionale Entwicklung<sup>15</sup> und streiten Sie für einen verträglich optimierten europäischen Schienen-Ausbau hier im südöstlichen Holstein, denn es gilt die Verkehrswende lokal **zielführend pro Region** auch hier zu realisieren.

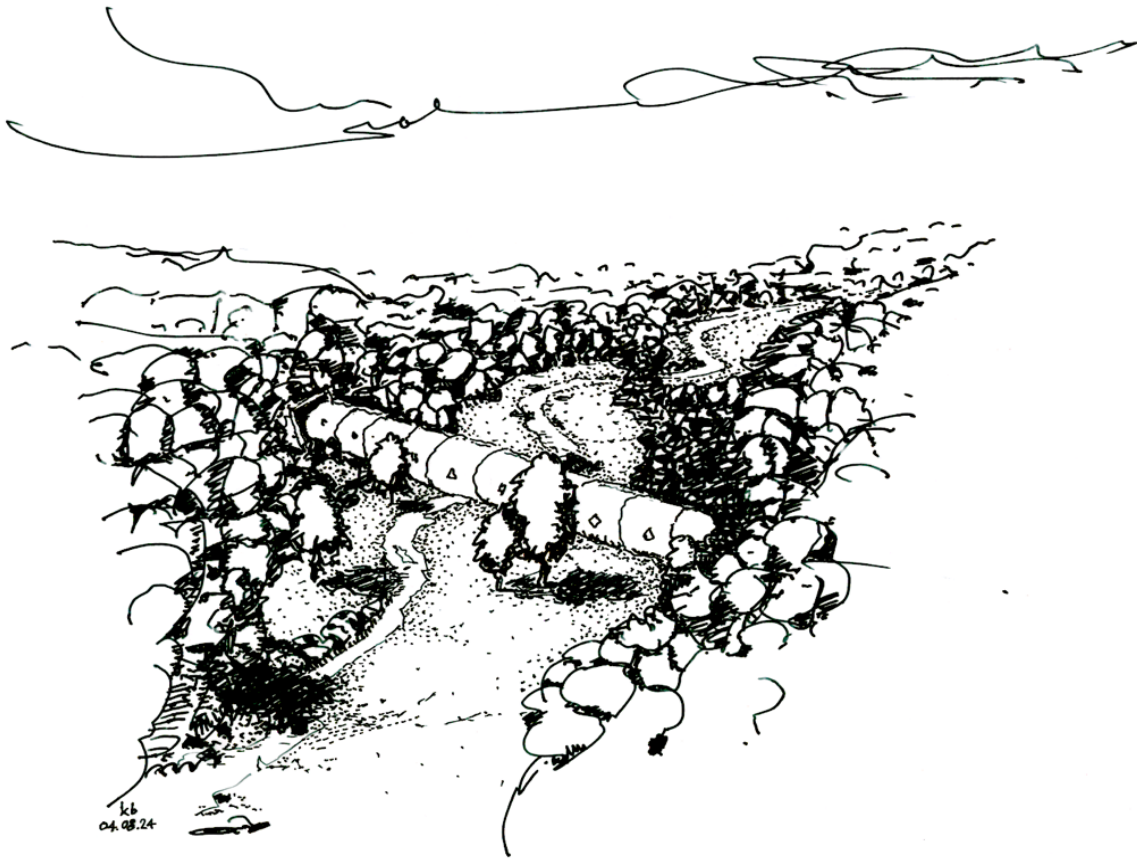
*Denn...*, wie die folgend aufgeführten kommunalen Handlungsfelder zeigen, sind bei allen drei Kommunen als betroffene Eisenbahntrassen-Anlieger die nachfolgenden Aufgabenstellungen aufeinander abgestimmt am besten gemeinsam zu lösen:

- Minimieren der vielen **ökologischen Schädigungen** und des geplanten massiven Waldeinschlags!
- Reduzieren der lokalen **Emissionsbelastungen** für so viele Menschen wie nur möglich!
- Verhindern des **Wertverfalls** von Liegenschaften und Eigentum wg. der störenden Bahngleise!
- Ausbauen des zukünftigen **regionalen ÖPNV** samt Integration der „**Bäderbahn**“!
- Herstellen der Trassen-Um- und Neubauten **ohne langwierige Total-Streckensperrungen!**
- Frei- und Fernhalten störender Bahnanschnitten für eine **ungehinderte Gemeindeentwicklung!**

*Der Schienen-Bypass „Güterzug-Nordumfahrung“ erbringt in jedem dieser sechs Handlungsfelder Verbesserungen für jede der drei Kommunen – einzeln und zusammen – und sichert damit deren jeweilige Entwicklungsziele langfristig im Rahmen ihrer Pflicht zur Daseinsvorsorge für die Bewohnerschaft.*

---

<sup>15</sup> Im Wissen darüber, dass für den zukünftigen ÖPNV-Ausbau zusätzliche Schienenkapazitäten unausweichlich sind, wäre es unvorstellbar, sträflich und unverantwortlich, wenn dessen Trassenbedarf und -kapazitäten spätestens ab jetzt im weiteren Planungsverfahren nicht mitgedacht, mitgeplant und streckenbezogen integriert würde!



Skizze „Röhrenbrücke durch das Tal der Schwartau“

**EIN IMPULSIVER NACHTRAG:** *Es ist höchste Eisenbahn...*, aber der Zug ist noch nicht gänzlich abgefahren.

Entschiedene planerische Verfahren und Prozesse anzuzweifeln oder deren Ergebnisse später doch nochmals infrage zu stellen – zumal in dieser Grössenordnung und veritablen Gemengelage wie jetzt in der Lübecker Region – ist mehr als Vermessen und erscheint als zutiefst naiv oder unrealistisch, unkonventionell, „abwegig und nicht zielführend“! Aber die Schwartauer Bürgerschaft kämpft trotzdem engagiert bis heute für ihre Stadt... Die gesetzlich geregelten, öffentlichen Einspruchsfristen zu dem Vorhaben sind grossteils abgelaufen, jedoch könn(t)en noch die direkt Betroffenen „den Zug noch stoppen...“ – politisch und planungsrechtlich, um Zeit für eine planerische Überprüfung, Neuorientierung und für die bessere „Zug-Umleitung“ zu gewinnen.

Die DB sowieso – aber auch die unterschiedlichen Engagement- und Interessenlagen der Kommunen, und ihre verantwortlichen Verwaltungen – sind mächtige ‚Apparate‘ mit langwierigen Entscheidungsprozessen, und nicht / kaum bereit umzukehren und etwas 1x Entschiedenes kritisch zu überprüfen und neu zu beginnen. Die Formeln hierfür heissen: > *Geht nicht.* – ... *ist viel zu spät!* < *Rechtlich* gesehen weisen diese beiden Formeln hin auf bereits beschlossene, nun verbindlich geltende Abmachungen. *Politisch* betrachtet sind solche Formeln faktisch nicht immer bindend; jedenfalls ab dann nicht mehr, wenn (und weil) ein politischer Gedanke / sachlicher Beschluss für eine Problemlösung veraltet ist und aktuell infrage gestellt wird. Das kann immer geschehen, dann – wenn Menschen von etwas Neuem überzeugt sind bzw. sich überzeugen lassen, dass der neue Gedanke all das Bisherige hinter sich lässt aufgrund von neuem Wissen oder dringlichen Erfahrungen oder erfolgten Umwertungen, die andere Masstäbe und Ziele zeitigen. Ein Umdenken kann auch passieren, wenn ganz nüchtern Kosten und Nutzen neu und nachhaltig berechnet werden (müssen), neue Perspektiven

wichtig/er werden oder sich Rand- bzw. Zielbedingungen verändert haben. Und wenn deutlich wird, dass eine Vielzahl der Beteiligten von der neuen Entscheidung (langfristig) mehr profitiert als von der bisherigen – zwischenzeitlich veralteten – Leitlinie oder Problemlösung.

Wissend, dass es formal- und planungsrechtlich „*eigentlich zu spät ist...*“, gesteht der Autor nach längerer Beschäftigung mit der Nord-Umfahrungslösung, und aufgrund eigener persönlicher Erfahrung ein, dass die gesamte Tragweite – und hemmenden Folgen – des Trassenausbaus mitten durch diese zwei Städte, auch ihm selbst erst im Laufe der Zeit klar & deutlicher wurde. Es wurde offenbar und zeigt sich, welch' grundlegende Jahrhundertentscheidung für die Stadtentwicklung, für ihre zukünftige Einwohnerschaft und bei der Stadtgestaltung, den Städten – und ihren politisch Verantwortlichen – aufgeladen wurde durch das ‚Geschenk‘ des dänischen Tunnels. Es wurde immer drängender und unvermeidlich, trotz laufender bzw. bereits offiziell abgeschlossener nächster Verfahrensschritte, dass dieser andere, bahn-fahrtechnisch einfachere Trassen-Vorschlag aufgezeichnet und vermittelt werden musste. Dieser streitbare Impuls war... – und ist zur Diskussion zu stellen! Zugegebenermassen *sehr knapp*, bevor die Bagger unvermeidlich endgültig auffahren. Jedoch: *Die Hoffnung ... zuletzt!* –

*Zusammengefasst sei hier schlicht festgehalten:*

Von der Nordumfahrung profitiert die betroffene Gleis-Anwohnerschaft direkt durch die reale Reduzierung des Lärms der durchfahrenden Zug-Anzahl **um mehr als ein Drittel** – und die jeweilige gesamte Gemeinde und Bewohnerschaft behält ihre verbriefte **Planungshoheit** für eine unbehindert baulich-funktionale, innerstädtische und naturräumliche **Weiterentwicklung ihrer eigenen Zukunft**.

klaus brendle St. 16.10.24

*Anhang: nächste Seite*

**ANHANG:**

Vergleich „Neue Güterzug-Umfahrungsstrecken in Deutschland“

Bahnkorridor-Name / Bahnstreckenabschnitt	Länge	Planungsstand / Fertigstellung	ca. Kosten Euro*	Anmerkungen
<b>„TEN-V Rhine-Alpin“:</b> (Rhein-Alpen-Korridor)				
„Rheintalbahn“ (nördlicher Zulauf des Gotthard-Basistunnel)	(St.Gotthard – Frankfurt)			nur <b>Umfahrungsbeispiele</b> von einzelnen Strecken-Abschnitten; <b>überwiegend für Güterzüge</b>
- Batzenbergtunnel	9,4 km	in Betrieb seit 2012	340 Mio.	nur <i>Rohbaukosten</i>
- Mengener Tunnel (Freiburg-Schallstadt) und Bad Krozingen	2,2 km 4,0 km	in Genehm.phase (Baubeginn 2025)	? (nicht ermittelbar)	Güterzug-Umfahrung Freiburg: Tunnel / z.T. in offener Tieflage bzw. in Trog-Lage bis 13m tief
- Tunnel Offenburg	11,0 km	in Genehm.phase (Baubeginn 2026)	3,8 Mrd.	Güterzug-Umfahrung
- Tunnel Rastatt	4,3 km	im Bau (bis 2026)	? (geplant 312 Mio.)	wg. Havarie grosse Kosten- steigerung
<b>PROJEKT-VERGLEICH:</b>				
„Nordumfahrung“: alternativer Vorschlag ab Ratekau-Nord direkt nach Reinfeld-Ost	ca. 25 km <b>Neubau</b>	ab Genehmigung ca. 2 Jahre?	≥ 1 Mrd. ?	„Bypass-Strecke“ für Güterzüge + Personen-Sprinterzüge (kein Tunnel / Streckenlänge, -kosten, Zeitraumen angenommen)
<b>„TEN-V Scan-Med“:</b> (Skandinavien Mittelmeer-Korridor)				
<b>geplantes DB-Projekt:</b> Streckenabschnitt: ab <b>Puttgarden – HL</b> (– HH) („Südzulauf“ zum Belt- Tunnel)	ca. 90 km (davon Neu- bau 55 km)	2029 (DB-Planung)	bis zu <b>3,9 Mrd.*</b> (ohne Strecke HL - HH)	„Hinterlandanbindung“: Lärm- schutz Lübeck ca. 50 Mio. / Bad Schw.: Forderung 100 – 200 Mio. € / * ursprüngliche Baukosten in 2014: 840 Mio.
„Nordzulauf“ zum Brenner-Basistunnel	ca. 90 km mit 3 Tunnel	2040	<b>7 - 10 Mrd.</b>	München – Kufstein (nur dt. Teil der Strecke zum Brenner-Tunnel)

Tabelle 3 „Einige neue Güterzug-Umfahrungsstrecken in Deutschland“