4/0189/2025 **Stadt Schönberg**
Beschlussvorlage
öffentlich

Stellungnahme der Stadt Schönberg zur Planfeststellung des Bahnprojekts Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin (PFA 2)

Amt Schönberger Land	*Bearbeitung:*
Fachbereich IV	Kai Zimmer
Datum	*Bearbeiter/in-Telefonnr.:*
12.03.2025	038828/330-1415

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Stadtvertretung Schönberg (Entscheidung)		Ö

Sachverhalt

Die Stadt Schönberg wurde durch das Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vom 20.02.2025 zur Abgabe einer Stellungnahme zur Planfeststellung des Vorhabens „Ausbaustrecke Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin, Planfeststellungsabschnitt 2“ aufgefordert.

Das betroffene Planungsgebiet erstreckt sich von Bahn-km 9,517 bis km 32,200 der Strecke 1122 Lübeck – Strasburg und umfasst mehrere Gemeinden, darunter auch die Stadt Schönberg. Die geplanten Maßnahmen betreffen sowohl die bestehende Bahntrasse als auch angrenzende Infrastruktur und Umweltbereiche.

Die Stadt Schönberg sieht durch diese Maßnahmen erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Infrastruktur, die Umwelt und das Stadtbild. Insbesondere sind folgende Punkte kritisch zu bewerten:

- **Verkehrssicherheit**: Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Baustellenverkehr und mögliche Einschränkungen bestehender Verkehrswege.
- **Infrastruktur**: Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen und potenzielle Schäden an städtischer Infrastruktur.
- **Sanierung und Standsicherheit der Brücken**: Die Stadt Schönberg fordert eine umfassende Prüfung der Standsicherheit und notwendige Sanierungsmaßnahmen für bestehende Brücken, um langfristige Sicherheitsrisiken zu vermeiden.
- **Belastung der Straßen**: Durch den erhöhten Baustellenverkehr und mögliche Umleitungen werden die Straßen stark beansprucht, was zu Schäden und einem erhöhten Sanierungsbedarf führen kann.
- **Umwelt**: Eingriffe in Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Auswirkungen auf Flora und Fauna sowie erhöhte Lärmbelastung für die Bevölkerung.
- **Stadtbild und Lebensqualität**: Negative Einflüsse auf das Stadtbild durch neue bauliche Maßnahmen sowie mögliche Wertminderungen angrenzender Immobilien.

Aufgrund dieser erheblichen Auswirkungen hält die Stadt Schönberg eine kritische Auseinandersetzung mit dem Vorhaben für erforderlich und fordert entsprechende Anpassungen der Planung sowie zusätzliche Schutzmaßnahmen.

Die Abgabefrist für die Stellungnahme ist der 28. März 2025.

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung der Stadt Schönberg beschließt:

1. Die Stadt Schönberg gibt eine Stellungnahme zur Planfeststellung des Bahnprojekts Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin (PFA 2) ab, in der sie die oben genannten Punkte behandelt.
2. Die Stadt Schönberg fordert im Rahmen der Stellungnahme Anpassungen der Planungen, um die negativen Auswirkungen auf Verkehr, Infrastruktur, Umwelt und Stadtbild zu minimieren.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Stellungnahme fristgerecht beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n

1	TöB-Beteiligung_Amt_Schönberger_Land (öffentlich)
2	Entwurf Stellungnahme der Stadt Schönberg zur Planfeststellung des Bahnprojekts Lübeck – Bad Kleinen – Schw (öffentlich)

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Eisenbahn-Bundesamt, Pestalozzistraße 1, 19053 Schwerin

Amt Schönberger Land
Am Markt 15
23923 Schönberg
[alternativ: Siehe E-Mail-Verteiler]
info@schoenberger-land.de

Bearbeitung: Kanzlei
Telefon: +49 (385) 7452 -110
Telefax: +49 (385) 7452-5149
E-Mail: Kanzlei-Sb1-hmb-swn@eba.bund.de
Sb1-hmb-swn@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 20.02.2025

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
571ppa/013-2024#001

EVH-Nummer: 3513421

Betreff: Planfeststellung für das Vorhaben „Ausbaustrecke Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin, Planfeststellungsabschnitt 2“, Bahn-km 9,5+17 bis km 32,2+00 der Strecke 1122 Lübeck - Strasburg in der Stadt Schönberg und den Gemeinden Herrnburg, Grieben, Bonnhagen, Roxin, Menzendorf, Menzendorf Dorf, Bauhof Schönberg, Rupensdorf, Lockwisch, Dorf Lockwisch, Stepenitztal und Lüdersdorf

Bezug: Antrag der DB InfraGO AG vom 06.03.2024, Az. I.II-O-M-S

Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

die InfraGO AG hat beim Eisenbahn-Bundesamt den Antrag auf Planfeststellung für das oben genannte Bauvorhaben gestellt. Das Bauvorhaben betrifft eine Betriebsanlage der Eisenbahn des Bundes gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Gemäß § 3 Abs. 2 Bundeseisenbahnverwaltungsgesetz (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde im Bereich der Eisenbahnen des Bundes.

Die Planunterlagen zum Vorhaben finden Sie unter folgendem Link:

https://www.eba.bund.de/bekanntmachungen

Sie werden gebeten, die entsprechenden Stellen bzw. Fachabteilungen, deren Aufgabenbereiche von der Planung berührt werden, zu beteiligen und bis spätestens zum 28.03.2025 Ihre Gesamtstellungnahme zu übersenden.

Sie werden zudem gebeten, die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde auf Folgendes hinzuweisen: Gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 Bundeskompensationsverordnung (BKompV) ist die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde zu beteiligen zwecks fachlicher Einschätzung im Rahmen der überschlägigen Prüfung der Beeinträchtigung der Schutzgüter und Funktionen durch das Vorhaben.

Sie werden zudem gebeten, die zuständige Landwirtschaftsbehörde oder / und Forstbehörde auf Folgendes hinzuweisen: Gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 BKompV ist/sind die zuständige Landwirtschaftsbehörde oder/und Forstbehörde zu beteiligen zwecks Prüfung der Geeignetheit der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Es wird darum ersucht, die Stellungnahme nachvollziehbar zu begründen und die einschlägigen Rechtsvorschriften anzugeben. Sie sollte den Tenor der eventuell zu treffenden Entscheidungen einschließlich der notwendigen Nebenbestimmungen enthalten.

Wenn bis zum 28.03.2025 die erbetene Gesamtstellungnahme nicht beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen ist, wird davon ausgegangen, dass Sie keine den Planungen entgegenstehenden Anregungen und Bedenken vortragen wollen. Auf § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i. V. m. § 73 Abs. 3a Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wird hingewiesen.

Hinweis:
Falls Sie private Rechtspositionen (Einwendungen) geltend machen wollen, wird darauf hingewiesen, dass Sie diese innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG zu erheben haben, sofern Sie mit Blick auf die materielle Präklusion (§ 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG) eine klagefähige Rechtsposition zu erlangen beabsichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
gez. Nowak
Elektronisch erstellt und ohne Unterschrift gültig.

Stellungnahme der Stadt Schönberg zur Planfeststellung des Bahnprojekts Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin (PFA 2)

1 Einleitung

Die Stadt Schönberg wurde durch das Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vom 20.02.2025 aufgefordert, eine Stellungnahme zur Planfeststellung für das Vorhaben „Ausbaustrecke Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin, Planfeststellungsabschnitt 2“ abzugeben.

Das betroffene Planungsgebiet erstreckt sich von Bahn-km 9,517 bis km 32,200 der Strecke 1122 Lübeck – Strasburg und umfasst mehrere Gemeinden, darunter die Stadt Schönberg.

Anlass der Stellungnahme:

- Das Planungsgebiet betrifft die Strecke 1122 Lübeck – Strasburg von Bahn-km 9,517 bis km 32,200 und umfasst unter anderem das Stadtgebiet von Schönberg.

- Die Stadt sieht erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Infrastruktur, Umwelt und das Stadtbild durch die geplanten Maßnahmen.

- Besonders problematisch sind der Abriss und die Anpassung von Straßenüberführungen, der Umbau des Bahnhofs Schönberg, die fehlende Sanierung bestehender Eisenbahnüberführungen sowie die Auswirkungen auf Landwirte und die Stadtentwicklung.

- Die Stadt Schönberg fordert eine umfassende Berücksichtigung ihrer Anliegen und eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn, um negative Folgen zu minimieren und nachhaltige Lösungen zu finden.

Die Stadt Schönberg sieht durch diese Maßnahmen erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Infrastruktur, die Umwelt und das Stadtbild und nimmt fristgerecht zum 28.März 2025 im Folgenden dazu Stellung.

ENTWURF

2 Empfehlung Abriss der Straßenüberführung „Bogenbrücke / An der Bahn km 13,676“ in Schönberg

Nach eingehender Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Aspekte der Straßenüberführung (SÜ) „Bogenbrücke / An der Bahn km 13,676“ wurde festgestellt, dass der Abriss des Bauwerks die einzig sinnvolle Lösung darstellt. Eine Sanierung wäre mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, während der Abriss langfristig sowohl für die Stadt Schönberg als auch für die Deutsche Bahn eine erhebliche Ersparnis bedeutet. Die Brücke wurde 1929 als Bogenbrücke / Gewölbebrücke erbaut und hat eine geplante Nutzungsdauer von 130 Jahren, die laut Ingenieuren und den technischen Regelwerten 2059 als abgeschlossen gilt. Nach dieser Zeit gilt ein Bauwerk in der Regel als „abgeschrieben“ und verliert an Effizienz und Standsicherheit. Der aktuelle Zustand der Brücke wird mit einer Zustandsnote von 3,0 gemäß dem Prüfbericht bewertet. Es wurden verschiedene Schäden festgestellt, darunter Mauerwerkschäden, Abplatzungen, Frostschäden, Bewuchs und Risse. Auch wenn die Ingenieure derzeit noch für die Standfestigkeit der Brücke gewährleisten können, ist die langfristige Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Bauwerks zunehmend gefährdet.

2.1 Wirtschaftliche und technische Argumente gegen eine Sanierung

Die geschätzten Kosten für die vollständige Sanierung der Brücke über der Bahnstrecke liegen voraussichtlich zwischen 510.000 und 1.210.000 Euro. Die größten Posten sind die Mauerwerksinstandsetzung, die mit 200.000 bis 500.000 Euro veranschlagt wird, sowie die Sanierung des Unterbaus, inklusive Widerlager und Fundamentstabilisierung, die etwa 50.000 bis 150.000 Euro kosten dürfte. Für die Erneuerung oder Reparatur der Schutzeinrichtungen und Geländer sind 20.000 bis 50.000 Euro einzukalkulieren, während die Sanierung des Fahrbahnbelags und der Fugen mit 50.000 bis 100.000 Euro zu Buche schlägt. Die Sicherung der Böschung und Umgebung, einschließlich der Reprofilierung und Böschungstreppe, könnte 30.000 bis 80.000 Euro erfordern. Kleinere Maßnahmen wie Reinigung, Entwässerung und Bewuchsbeseitigung liegen bei 10.000 bis 30.000 Euro. Besonders ins Gewicht fallen jedoch die zusätzlichen Kosten durch die Lage der Brücke über der Bahnstrecke. Hier sind Sicherheitsmaßnahmen, bahntechnische Genehmigungen und der Einsatz von Spezialtechnik erforderlich, was mit 150.000 bis 300.000 Euro veranschlagt wird. Insgesamt bewegt sich die Kostenschätzung damit im hohen sechsstelligen bis niedrigen siebenstelligen Bereich.
Zusätzlich müsste die Deutsche Bahn im Rahmen des Streckenausbaus eine aufwendige Gleisabsenkung im Bereich der Brücke vornehmen, falls diese erhalten bleibt. Diese Maßnahme wäre technisch anspruchsvoll, teuer und würde zu erheblichen Mehrkosten führen.

ENTWURF

Durch den Abriss der Brücke entfällt die Notwendigkeit dieser Gleisabsenkung vollständig, was eine erhebliche Kosteneinsparung für die Bahn bedeutet und gleichzeitig den gesamten Bauablauf vereinfacht. Dies würde auch dazu beitragen, dass die Bauarbeiten an der Bahnstrecke schneller abgeschlossen werden können.
Ein weiterer entscheidender Faktor sind die langfristigen Kosten für die Stadt Schönberg. Selbst nach einer Sanierung würden weiterhin regelmäßige Prüf- und Instandhaltungskosten anfallen, die alle sechs Jahre etwa 12.000 € betragen. Dies stellt über die verbleibende Nutzungsdauer der Brücke eine erhebliche finanzielle Belastung dar. Würde die Brücke erhalten bleiben, müssten zudem in Zukunft erneut Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, deren Kosten aufgrund des fortschreitenden Alters des Bauwerks weiter steigen würden.

Besonders kritisch ist, dass jede Sanierung oder ein späterer Abriss nach Abschluss der Bahnstreckenarbeiten deutlich teurer und aufwendiger wäre. Wenn die Stadt jetzt nicht handelt, müsste eine spätere Sanierung unter erschwerten Bedingungen erfolgen, da dann bereits die Gleisabsenkung und Elektrifizierung abgeschlossen wären. Dies würde strengere bauliche und sicherheitstechnische Auflagen mit sich bringen, die die Kosten nochmals erheblich erhöhen würden. Zudem wäre eine Sperrung der Bahnstrecke für nachträgliche Arbeiten an der Brücke organisatorisch und finanziell extrem aufwendig. Dies würde die Stadt Schönberg in eine langfristige Kostenfalle führen, die mit einer rechtzeitigen Entscheidung für den Abriss jetzt vermieden werden kann.
Da die Brücke keinen essenziellen Verkehrsweg darstellt und alle angrenzenden Flächen sowohl nördlich als auch südlich der Bahnlinie über bestehende öffentliche Wege erreichbar bleiben, gibt es keinen verkehrlichen oder infrastrukturellen Grund, an ihrem Erhalt festzuhalten. Eine Ersatzbrücke ist nicht notwendig, sodass der Abriss keinerlei Einschränkungen für Anwohner oder den örtlichen Verkehr mit sich bringen würde.

Die Stadt Schönberg kommt daher zu dem klaren Entschluss, dass der Abriss der Brücke die einzig wirtschaftlich sinnvolle Lösung ist. Dadurch können nicht nur hohe Sanierungs- und Instandhaltungskosten vermieden werden, sondern auch unnötige Bahnmaßnahmen wie die Gleisabsenkung entfallen. Zudem verhindert eine zeitnahe Entscheidung zukünftige drastische Mehrkosten, die entstehen würden, wenn erst nach Abschluss der Bahnarbeiten gehandelt wird. Der Abriss ist somit sowohl für die Stadt Schönberg als auch für die Deutsche Bahn die wirtschaftlich beste und nachhaltig sinnvollste Lösung.

ENTWURF

3 Anpassung der Straßenüberführung (SÜ) „Bogenbrücke / Hauptstraße km 14,884

Die Anpassung der Straßenüberführung (SÜ) „Bogenbrücke / Hauptstraße km 14,884“ ist notwendig, um den Anforderungen der Streckenelektrifizierung auf der Bahnstrecke 1122 gerecht zu werden. Die bestehende Brücke bietet nicht die erforderliche lichte Höhe für den Einbau der Oberleitungsanlage, weshalb bauliche Anpassungen erforderlich sind. Die geplanten Maßnahmen umfassen insbesondere eine Gradientenabsenkung der Strecke, um eine Durchfahrtshöhe von 5,70 m zu gewährleisten.

Zur Sicherung der Brückenstruktur wird die Gründung durch die Herstellung von Hochdruckinjektionssäulen (HDI-Säulen) verstärkt, wodurch die Widerlager tiefer verankert werden. Zusätzlich wird eine Frostschutzschürze an den Widerlagern installiert, um Schäden durch Frosteinwirkungen zu verhindern und die Lastabtragung zu optimieren. Diese Maßnahmen erfolgen abschnittsweise, um die Standsicherheit der Brücke während der Bauarbeiten sicherzustellen. Vor dem Rückbau der bestehenden Gleisanlage werden vorbereitende Erdbaumaßnahmen durchgeführt, um die neuen Fundamente und Schutzvorrichtungen zu implementieren.

Die Brücke, die als Gewölbebauwerk ausgeführt ist, wurde zuletzt im Jahr 2001 saniert. Der Zustand der Brücke wurde im Prüfbericht von 2022 mit einer Zustandsnote von 2,5 bewertet, was auf vorhandene, jedoch nicht akut sicherheitsrelevante Schäden hinweist. Besonders betroffen sind Mauerwerksfugen, tragende Bauteile sowie die Unterseite des Gewölbes, wo vereinzelt Risse und Abplatzungen festgestellt wurden. Trotz dieser Alterungserscheinungen bleibt die Tragfähigkeit der Brücke erhalten, muss jedoch durch die geplanten Maßnahmen langfristig gesichert werden.

Die Anpassungen sind essenziell, um die notwendige Infrastruktur für einen zukunftsfähigen und störungsfreien Eisenbahnbetrieb bereitzustellen. Neben der Durchfahrtshöhenanpassung dienen die Maßnahmen der nachhaltigen Sicherung des Bauwerks und ermöglichen eine effiziente Integration in die geplante Elektrifizierung der Strecke.

ENTWURF

3.1 Verkehrliche Einschränkungen

Die Bauarbeiten an der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ führen voraussichtlich zu Voll- oder Teilsperrungen, was den PKW- und LKW-Verkehr erheblich beeinträchtigt. Autofahrer müssen Umwege in Kauf nehmen, während Gewerbebetriebe und Speditionen mit längeren Lieferzeiten und höheren Kosten rechnen müssen. Besonders kritisch ist die Situation für

Rettungsdienste, da Verzögerungen bei Notfällen entstehen können. Die notwendigen Umleitungen leiten den Verkehr durch innerstädtische Straßen, die für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nicht ausgelegt sind. Dies führt zu Staus, einer erhöhten Lärmbelastung in Wohngebieten und einem höheren Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer. Auch der öffentliche Nahverkehr und Schulwege sind betroffen, da Haltestellen verlegt oder Fahrzeiten verlängert werden müssen.

3.1.1 Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer

Während der Bauzeit fehlen sichere Übergänge für Fußgänger, was besonders für Schulkinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Ohne klare und geschützte Querungsmöglichkeiten steigt die Gefahr von Unfällen. Zudem ist unklar, ob und wie die bestehende Radwegeführung während und nach den Bauarbeiten erhalten bleibt. Eine unzureichende oder ungünstige Umleitung könnte Radfahrer gefährden und den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Daher muss sichergestellt werden, dass sichere und barrierefreie Übergänge sowie eine durchgehende und optimierte Radwegeführung gewährleistet bleiben.

3.2 Erhöhte Lärm- und Erschütterungsbelastung

Die Bauarbeiten an der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ verursachen erheblichen Lärm und starke Erschütterungen, die die Wohnqualität in angrenzenden Bereichen spürbar beeinträchtigen. Besonders betroffen sind Anwohner, die über Monate hinweg einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sind. Zudem besteht die Gefahr, dass Erschütterungen Schäden an Gebäuden verursachen, insbesondere an denkmalgeschützter Bausubstanz. Risse in Fassaden, Setzungen oder strukturelle Beeinträchtigungen könnten langfristige Folgen haben. Daher sind effektive Schutzmaßnahmen und eine kontinuierliche Überwachung erforderlich, um Schäden zu vermeiden und betroffene Eigentümer rechtzeitig zu informieren.

3.3 Wirtschaftliche Nachteile für Anwohner und Gewerbe

Die Bauarbeiten an der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ beeinträchtigen die Erreichbarkeit von Geschäften und Gewerbebetrieben erheblich, was zu spürbaren Umsatzeinbußen führen kann. Kunden meiden schwer zugängliche Standorte, während Lieferverkehre erschwert oder verzögert werden. Gleichzeitig müssen Anwohner mit anhaltendem Baulärm, Staub und eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten rechnen, was ihre Lebensqualität deutlich mindert.

ENTWURF

Ohne geeignete Maßnahmen drohen wirtschaftliche Schäden für lokale Unternehmen sowie eine langfristige Belastung für Anwohner und Gewerbetreibende.

3.4 Risiken für die Standfestigkeit der Brücke

Die geplante Gleistieferlegung zur Erhöhung der Durchfahrtshöhe birgt erhebliche strukturelle Risiken für die SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“. Da die Brücke auf einem historischen Gewölbe aus dem Jahr 1929 ruht, könnten die tiefer liegenden Gleise die Stabilität der Widerlager und Fundamente beeinträchtigen. Eine Absenkung des Bahndamms kann zu Setzungen oder ungleichmäßigen Spannungen im Mauerwerk führen, was bestehende Schäden verschärft oder neue Risse verursacht. Zudem könnte die veränderte Lastverteilung langfristig die Tragfähigkeit der Brücke beeinflussen. Ohne gezielte Sicherungsmaßnahmen, wie eine Verstärkung der Fundamente oder eine statische Überprüfung, besteht das Risiko von strukturellen Schäden, die die Nutzung und Sicherheit der Brücke gefährden.

3.4.1 Messtechnische Überwachung während und nach der Bauzeit

Eine messtechnische Überwachung während und nach der Bauzeit ist essenziell, um die Stabilität der Brücke langfristig zu gewährleisten und mögliche Schäden frühzeitig zu erkennen. Ein wichtiger Bestandteil dieser Überwachung ist die Einrichtung fester Höhenmesspunkte am Gewölbe. Diese Messpunkte ermöglichen eine kontinuierliche Beobachtung von Setzungsbewegungen, die während der Bauarbeiten oder durch spätere Belastungen auftreten können. Da die Brücke eine hohe Setzungsempfindlichkeit aufweist, ist es besonders wichtig, schon geringste Veränderungen in der Struktur rechtzeitig zu erfassen, um gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Zusätzlich sind fortlaufende Bauwerkskontrollen während der gesamten Bauphase und mindestens fünf Jahre nach Abschluss der Arbeiten erforderlich. Während der Bauzeit kann es durch die Gleistieferlegung oder andere bauliche Eingriffe zu unvorhergesehenen Belastungen der Brückenkonstruktion kommen, die eine sofortige Reaktion erfordern. Auch nach der Fertigstellung der Arbeiten ist eine langfristige Überwachung notwendig, da Setzungen oder Materialermüdung oft erst mit Verzögerung auftreten. Regelmäßige Inspektionen und strukturmechanische Messungen sind daher unerlässlich, um die Tragfähigkeit der Brücke dauerhaft sicherzustellen und kostspielige Folgeschäden oder Sicherheitsrisiken frühzeitig zu vermeiden.

ENTWURF

3.4.2 Langfristige Bauwerkskontrollen und Erhaltungskonzept

Ein langfristiges Bauwerkskontroll- und Erhaltungskonzept ist unerlässlich, um die Sicherheit und Stabilität der Brücke auch nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft zu gewährleisten. Die Stadt Schönberg fordert daher die Einrichtung eines umfassenden Monitoring-Programms, das insbesondere die Überwachung von Setzungen und Rissen nach der Bauphase sicherstellt. Da sich bauliche Veränderungen und strukturelle Belastungen oft erst mit Verzögerung bemerkbar machen, ist eine fortlaufende Kontrolle notwendig, um mögliche Schäden frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Zudem muss eine verbindliche Verpflichtung zur regelmäßigen Wartung und Instandhaltung durch den Bauherrn sichergestellt werden. Es darf nicht passieren, dass nach Abschluss der Bauarbeiten die Verantwortung für den Zustand der Brücke an die Stadt übertragen wird, ohne dass eine klare Regelung zur dauerhaften Instandhaltung besteht. Die Deutsche Bahn als Vorhabenträger muss garantieren, dass regelmäßige Inspektionen, Wartungsarbeiten und gegebenenfalls notwendige Reparaturen durchgeführt werden, um die langfristige Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit des Bauwerks sicherzustellen. Ohne ein verlässliches Erhaltungskonzept und eine klare Zuständigkeit für die zukünftige Bauwerksbetreuung kann die Stadt dem Vorhaben nicht zustimmen.

3.5 Langfristige Einschränkungen für die Stadtentwicklung

Die Anpassung der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ und die damit verbundenen baulichen Veränderungen könnten langfristige Einschränkungen für die Stadtentwicklung von Schönberg mit sich bringen. Eine mögliche Reduzierung der Tragfähigkeit der Brücke oder Einschränkungen in der Verkehrsführung könnten die zukünftige Nutzung des Gebietes beeinflussen. Wenn die Brücke nach den Maßnahmen nur noch begrenzt belastbar ist oder für bestimmte Fahrzeugklassen gesperrt werden muss, könnte dies den Verkehr und die Erreichbarkeit von Wohn- und Gewerbegebieten dauerhaft einschränken. Zudem könnte eine veränderte Straßenführung die Attraktivität angrenzender Flächen für neue Investitionen oder städtebauliche Entwicklungen verringern. Ohne eine vorausschauende Planung besteht die Gefahr, dass die Maßnahme langfristige negative Auswirkungen auf die Mobilität, den Wirtschaftsstandort und das Wachstum der Stadt hat.

3.6 Notwendige Sanierungsmaßnahmen für die Standsicherheit

Die Standsicherheit der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ erfordert gezielte Sanierungsmaßnahmen, da die Brücke als Gewölbekonstruktion aus dem Jahr 1929 bereits dokumentierte Schäden aufweist. Besonders durch die geplante Gleistieferlegung entstehen

ENTWURF

zusätzliche Belastungen, die das Tragwerk weiter schwächen könnten. Um die langfristige Stabilität zu gewährleisten, sind mehrere Maßnahmen erforderlich:

- Verstärkung der Fundamente und Widerlager: Durch die Absenkung des Gleisniveaus muss sichergestellt werden, dass die Widerlager der Brücke nicht unterspült oder destabilisiert werden. Hochdruckinjektionssäulen (HDI) oder eine tiefere Gründung können notwendig sein.

- Sanierung von Rissen und Abplatzungen: Bereits bestehende Schäden, insbesondere an den Mauerwerksfugen und der Unterseite des Gewölbes, müssen ausgebessert werden, um eine weitere Verschlechterung zu verhindern.

- Erschütterungsschutz während der Bauarbeiten: Maßnahmen zur Minimierung von Bauerschütterungen sind essenziell, um weitere Schäden am Mauerwerk zu vermeiden. Dazu gehören der Einsatz erschütterungsarmer Bauverfahren und eine kontinuierliche Überwachung der Brückenstruktur.

- Lastverteilung optimieren: Falls die bestehende Brücke langfristig nicht ausreichend stabil ist, könnte eine Verstärkung durch eine Lastverteilungsplatte oder eine zusätzliche Stützkonstruktion erforderlich sein.

3.6.1 Nachhaltige Entwässerungslösung

Eine nachhaltige Entwässerungslösung für die SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ ist essenziell, um langfristige Schäden an der Brückenstruktur und angrenzenden Bereichen zu vermeiden. Durch die geplante Gleistieferlegung und Bauarbeiten können bestehende Entwässerungssysteme beeinträchtigt oder unzureichend werden. Ohne eine funktionierende Ableitung von Regen- und Oberflächenwasser besteht das Risiko von Erosion, Versickerungsschäden oder Staunässe, die die Tragfähigkeit der Brücke und des Bahndamms gefährden könnten.
Wichtige Maßnahmen für eine nachhaltige Lösung sind:

- **Optimierung der Wasserableitung:** Sicherstellung, dass das Regenwasser effizient von der Brücke und der Bahnstrecke abfließt, ohne das Fundament oder die Widerlager zu belasten.

ENTWURF

- **Vermeidung von Staunässe und Erosion:** Geeignete Versickerungssysteme oder Entwässerungsgräben müssen verhindern, dass Wasser in den Untergrund eindringt und dort Schäden verursacht.

- **Anbindung an bestehende Entwässerungsanlagen:** Falls notwendig, sollten die Brückenentwässerung und Bahnentwässerung in ein leistungsfähiges Kanalsystem integriert werden, um eine Überlastung zu vermeiden.

- **Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes:** Die Entwässerung sollte so gestaltet werden, dass keine unnötige Belastung für angrenzende Böden, Gewässer oder das Grundwasser entsteht.

4 Abriss SÜ Bogenbrücke (IB 6, km 17,556) in OT Rupensdorf und Neubau eines Ersatzweg mit Anschluss an die Lübecker Straße

Die Bogenbrücke aus Ziegelgewölbe wurde im Jahr 1916 errichtet und diente ursprünglich der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen nördlich der Bahnstrecke 1122. Eine Inspektion im Jahr 2015 ergab jedoch erhebliche bauliche Mängel, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Aufgrund des schlechten Bauzustands hat die Deutsche Bahn entschieden, die Brücke nicht zu sanieren, sondern stillzulegen.

Als Ausgleichsmaßnahme wird ein neuer Ersatzweg von der Lübecker Straße geschaffen, um den Zugang zu den betroffenen Flächen weiterhin zu gewährleisten. Für die Elektrifizierung der Bahnstrecke wäre eine Mindesthöhe von 5,70 m erforderlich.

Mit der geplanten Stilllegung der SÜ bei Bahn-km 17,756 wird der bisherige Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Bahnstrecke 1122 über den von der Rudolf-Hartmann-Straße abzweigenden Wirtschaftsweg nicht mehr möglich sein.

4.1 Minimierung der Beeinträchtigung für Landwirte und Anwohner

Der Ersatzweg sollte möglichst die kürzeste Verbindung zwischen betroffenen Flächen herstellen, um zusätzliche Fahrzeiten und Kraftstoffkosten zu vermeiden. Da landwirtschaftliche Fahrzeuge oft breiter und schwerer sind als normale Pkw, muss die Fahrbahn des Ersatzweges stabil und ausreichend breit sein. Ein Ersatzweg ist nur dann nützlich, wenn er gut erreichbar ist. Anschlüsse an bestehende Straßen und Wirtschaftswege sollten so gestaltet werden, dass unnötige Umwege vermieden werden. Falls Landwirte gezwungen sind, längere Strecken auf öffentlichen Straßen zurückzulegen, könnte dies eine

ENTWURF

erhöhte Gefahrensituation für den landwirtschaftlichen Verkehr bedeuten. Hier sollten ggf. weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen geprüft werden.

Der Erfolg solcher Infrastrukturmaßnahmen hängt maßgeblich davon ab, wie gut betroffene Gruppen in den Planungsprozess eingebunden werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei die frühzeitige Information über geplante Änderungen. Landwirte und Anwohner müssen rechtzeitig darüber informiert werden, welche Wege wann gesperrt werden und wie sie zukünftig ihre Flächen erreichen können. Zusätzlich sind öffentliche Anhörungen und Informationsveranstaltungen von großer Bedeutung, da sie den Betroffenen die Möglichkeit geben, ihre Bedenken zu äußern und konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der Ersatzwege einzubringen. Ebenso wichtig sind individuelle Gespräche mit betroffenen Landwirten, da jeder Betrieb spezifische Anforderungen hat. Durch gezielte Dialoge können Probleme frühzeitig erkannt und passende Lösungen angeboten werden. Darüber hinaus sollte die Deutsche Bahn Klarheit über die Zuständigkeiten schaffen, insbesondere darüber, wer für den Bau, den Unterhalt und mögliche zukünftige Anpassungen der neuen Wege verantwortlich ist. Eine transparente Kommunikation und die Einbindung aller Beteiligten tragen somit entscheidend zur Akzeptanz und erfolgreichen Umsetzung solcher Maßnahmen bei.

4.2 Mögliche Entschädigungen für betroffene Landwirte oder Unterstützung bei der Anpassung ihrer landwirtschaftlichen Betriebsabläufe

Durch die veränderte Wegeführung können für landwirtschaftliche Betriebe wirtschaftliche Nachteile entstehen, beispielsweise durch längere Transportwege oder den Verlust von Ackerflächen. Um diese Auswirkungen abzumildern, sollten verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Falls höhere Betriebskosten durch längere Fahrwege oder andere wirtschaftliche Einbußen entstehen, könnte eine finanzielle Entschädigung für betroffene Landwirte gerechtfertigt sein. Sollte landwirtschaftliche Nutzfläche durch den Bau von Ersatzwegen entfallen, könnte ein Flächentausch mit anderen Grundstücken geprüft werden. Falls Betriebe ihre Abläufe aufgrund der neuen Wegeführung umstrukturieren müssen, könnten Beratungsangebote oder logistische Hilfen bereitgestellt werden. Zudem sollte geprüft werden, ob Anpassungen an der Wegeführung notwendig sind, falls sich in der Praxis zeigt, dass der Ersatzweg nicht optimal verläuft oder zusätzliche Anbindungen erforderlich sind. In solchen Fällen sollte die Deutsche Bahn flexibel reagieren und in Abstimmung mit den Landwirten geeignete Lösungen ermöglichen. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, wirtschaftliche Nachteile für betroffene Betriebe zu reduzieren und eine nachhaltige Anpassung an die veränderten Bedingungen zu erleichtern.

ENTWURF

4.3 Überprüfung der Straßenbaulast und Übertragung

Der geplante Ersatzweg soll nach Fertigstellung in das Eigentum und die Straßenbaulast der Stadt Schönberg bzw. des Amtes Schönberger Land übergehen. Damit wäre die Stadt für Instandhaltung, Reparaturen und mögliche Ausbaumaßnahmen verantwortlich. Um eine finanzielle Überlastung zu vermeiden, sind mehrere Aspekte zu klären.

Da die Deutsche Bahn die bisherigen Wegeüberführungen entfernt, trägt sie die Baukosten der Ersatzwege. Offen bleibt jedoch, wer langfristig für deren Pflege und Reparaturen aufkommt. Die Stadt muss sicherstellen, dass sie nicht unvorhergesehene Kosten übernimmt. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Instandhaltung, da landwirtschaftlicher Verkehr zu erhöhtem Verschleiß führt. Die gewählte Bauweise mit hydraulisch gebundener Tragdeckschicht und Schottertragschicht erfordert nach einigen Jahren möglicherweise Sanierungen. Zudem müssen regelmäßige Wartungsarbeiten wie Unkrautentfernung, Entwässerungssicherung und Fahrbahnreparaturen eingeplant werden. Vor der Übergabe sollte daher vertraglich geklärt sein, wer für zukünftige Wartungskosten aufkommt und ob die Deutsche Bahn eine langfristige Beteiligung zusichert.

Um die Stadt vor finanziellen Belastungen zu schützen, wird die Stadt Schönberg eventuelle Mängel in den ersten Jahren auf Kosten der Bahn beheben. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist notwendig, um abzuschätzen, ob die Übernahme der Wege wirtschaftlich tragbar ist. Falls die Stadt die Straßenbaulast übernimmt, sollte eine vertragliche Regelung ihre finanzielle Entlastung in den ersten Jahren sicherstellen.

Falls die langfristige Unterhaltung für die Stadt eine erhebliche finanzielle Belastung darstellt, wird eine finanzielle Unterstützung durch die Deutsche Bahn gefordert. Dies könnte durch eine einmalige Ausgleichszahlung, eine langfristige Kostenbeteiligung oder eine verlängerte Gewährleistungspflicht der Bahn erfolgen.

4.4 Optimierung der Verkehrsführung

Bei der Optimierung der Verkehrsführung ist es entscheidend, mögliche alternative Wegeführungen zu prüfen, um die negativen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr und angrenzende Wohngebiete so gering wie möglich zu halten. Durch die geplante Auflassung der Wegeüberführungen könnten landwirtschaftliche Fahrzeuge gezwungen sein, alternative Routen durch bewohnte Gebiete oder über bereits stark frequentierte Straßen zu nutzen. Dies könnte zu einer erhöhten Verkehrsbelastung, Lärmbelästigung und

ENTWURF

möglicherweise zu gefährlichen Verkehrssituationen führen. Eine sorgfältige Analyse der bestehenden Straßeninfrastruktur sowie potenzieller neuer Verbindungswege ist daher notwendig, um zu gewährleisten, dass der landwirtschaftliche Verkehr möglichst direkt und ohne große Umwege geleitet werden kann.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Dimensionierung der neuen Wege. Da diese hauptsächlich der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen dienen, müssen sie so ausgelegt sein, dass auch große und schwere Fahrzeuge – wie Traktoren mit Anhängern oder landwirtschaftliche Maschinen – die Strecken problemlos befahren können. Dazu gehört nicht nur eine ausreichend breite Fahrbahn, sondern auch eine Tragfähigkeit, die den Belastungen standhält, ohne dass kurzfristige Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden. Zudem sollte berücksichtigt werden, dass der Begegnungsverkehr auf diesen Wegen möglich bleibt, um Staus oder umständliche Rangiermanöver zu vermeiden. Dies kann durch entsprechend breite Ausweichstellen oder eine angemessene Straßenbreite erreicht werden.

4.5 Einbindung der Stadt Schönberg in den Planungsprozess

Die Einbindung der Stadt Schönberg in den Planungsprozess ist essenziell, um sicherzustellen, dass die lokalen Gegebenheiten und Entwicklungsziele angemessen berücksichtigt werden. Da die geplanten Maßnahmen direkte Auswirkungen auf die Infrastruktur und die Erreichbarkeit bestimmter Gebiete haben, ist es wichtig, dass die Stadt frühzeitig in die Planungen involviert wird. Dies ermöglicht es der Stadtverwaltung, ihre Perspektiven und Anliegen einzubringen, insbesondere in Bezug auf den Verkehr, die Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen und die langfristige Nutzung der neu geschaffenen Wege. Ein zentraler Aspekt der Zusammenarbeit ist die regelmäßige Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Schönberg. Durch kontinuierliche Gespräche können mögliche Bedenken oder Einwände frühzeitig identifiziert und konstruktive Lösungen entwickelt werden. Dies könnte beispielsweise Anpassungen in der Wegeführung, zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit oder Regelungen zur künftigen Instandhaltung der Ersatzwege umfassen. Eine enge Kooperation hilft zudem, Konflikte mit Anwohnern und Landwirten zu vermeiden, indem deren Interessen bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden.

Darüber hinaus trägt eine transparente Kommunikation dazu bei, Akzeptanz für das Vorhaben zu schaffen und spätere Verzögerungen oder Widerstände im Genehmigungsprozess zu vermeiden. Die Stadt sollte daher aktiv in Entscheidungsprozesse eingebunden werden, um gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine für alle Beteiligten tragfähige Lösung zu finden.

ENTWURF

4.6 Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und zukünftige Planungen

Die geplanten Veränderungen an der Verkehrsinfrastruktur durch den Rückbau der Wegeüberführungen und den Bau von Ersatzwegen können langfristige Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und zukünftige Planungen der Stadt Schönberg haben. Infrastrukturmaßnahmen dieser Art sind nicht isoliert zu betrachten, sondern beeinflussen die Erreichbarkeit bestimmter Gebiete, die Verkehrsströme und mögliche zukünftige Bebauungs- oder Gewerbegebiete.

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, dass die Stadt möglicherweise bereits eigene Pläne für die Verkehrsführung oder die Erschließung neuer Flächen entwickelt hat. Diese könnten durch die neuen Wegeführungen der Deutschen Bahn beeinträchtigt oder sogar obsolet werden. Beispielsweise könnten geplante Wohn- oder Gewerbegebiete schlechter erreichbar werden, wenn bestehende Verbindungswege entfallen oder durch neue, weniger günstige Routen ersetzt werden. Auch landwirtschaftliche Betriebe, die auf eine bestimmte Wegeführung angewiesen sind, könnten durch die Umstrukturierung der Verkehrswege Schwierigkeiten bekommen, ihre Flächen effizient zu bewirtschaften.

Darüber hinaus könnte die neue Infrastruktur auch Einfluss auf die Attraktivität bestimmter Standorte für Investitionen oder Neubauten haben. Wenn durch die Umgestaltung der Wegeführung bestimmte Bereiche schlechter erreichbar werden oder Umwege entstehen, könnte dies die Entwicklung dieser Gebiete hemmen. Umgekehrt könnte ein gut geplanter Ersatzweg neue Potenziale schaffen, etwa durch die Verbesserung von Anbindungen an bestehende Verkehrsachsen oder die Erschließung neuer Gewerbeflächen.

4.7 Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten

Bei der Planung und Umsetzung des Ersatzweges ist es essenziell, Umwelt- und Naturschutzaspekte angemessen zu berücksichtigen, um negative Auswirkungen auf die Natur so gering wie möglich zu halten. Ein umweltfreundlicher Bau bedeutet, dass möglichst wenige Flächen versiegelt und natürliche Landschaftselemente, wie Bäume, Hecken oder Feuchtgebiete, geschützt werden. Wo es unvermeidlich ist, in bestehende Ökosysteme einzugreifen, sollten entsprechende Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, um die ökologischen Auswirkungen zu kompensieren. Dies könnte beispielsweise die Neupflanzung von Bäumen oder Hecken entlang des Weges sein, um natürliche Lebensräume zu erhalten oder neu zu schaffen.

ENTWURF

Darüber hinaus ist es wichtig, Maßnahmen zu ergreifen, um Bodenerosion zu verhindern. Dies ist besonders relevant, da landwirtschaftliche Fahrzeuge den Boden stark belasten können, insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen. Eine mögliche Lösung wäre die Verwendung stabilisierender Materialien für den Untergrund, um das Wegesystem langfristig haltbar zu machen und Erosionsschäden zu vermeiden. Außerdem könnte die Anlage von Grünstreifen oder Entwässerungsmulden entlang des Weges dazu beitragen, Regenwasser kontrolliert abzuleiten und so eine Verschlammung der Umgebung zu verhindern.

Ein weiterer entscheidender Aspekt ist der Schutz der lokalen Flora und Fauna. Der Bau des Ersatzweges könnte dazu führen, dass Lebensräume von Tieren beeinträchtigt oder zerstört werden. Um dem entgegenzuwirken, sollten bereits in der Planungsphase Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden, um besonders schützenswerte Arten oder Biotope zu identifizieren. Gegebenenfalls könnten Querungshilfen für Wildtiere geschaffen werden, um deren natürliche Wanderrouten nicht zu unterbrechen. Zudem sollte darauf geachtet werden, Bauarbeiten außerhalb der Brut- und Setzzeiten von Wildtieren durchzuführen, um deren Lebensräume nicht unnötig zu stören.

5 Umbau des Bahnhofs Schönberg und Auswirkungen auf die Stadt

Im Zuge der Modernisierung der Bahnstrecke wird der Bahnhof Schönberg umfassend umgebaut, um die Infrastruktur an aktuelle Anforderungen anzupassen. Eine zentrale Maßnahme ist der Bau eines neuen Mittelbahnsteigs mit einer Höhe von 76 cm und einer Länge von 105 Metern, mit der Option einer späteren Verlängerung auf 155 Meter. Dieser neue Bahnsteig soll einen barrierefreien und komfortableren Einstieg in die Züge ermöglichen sowie betriebliche Abläufe optimieren. Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts ist die Errichtung einer Personenüberführung zur Anbindung des Bahnsteigs. Diese ersetzt den bisherigen Reisendenüberweg und soll eine sichere Querung der Gleise gewährleisten. Insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung der Strecke und den schnelleren Zugverkehr ist diese Maßnahme erforderlich. Zusätzlich wird die Gleislage angepasst, um die Einhaltung des Regelprofils für die Elektrifizierung sicherzustellen. Dadurch wird der vorgeschriebene Sicherheitsabstand zwischen den elektrifizierten Oberleitungen und den Bahnsteigen gewährleistet.

ENTWURF

5.1 Vorplatz Bahnhofsgelände

Ein wesentliches Problem des Bahnhofs Schönberg ist der nicht barrierefreie Vorplatz, der erhebliche Mängel aufweist. Das Kopfsteinpflaster ist stark beschädigt, wodurch es für mobilitätseingeschränkte Personen, Rollstuhlfahrende und Menschen mit Kinderwagen kaum nutzbar ist. Zudem fehlt eine funktionierende Entwässerung, sodass sich bei Regen große Pfützen und Überschwemmungen bilden. Dadurch wird das Konzept der Barrierefreiheit am Bahnhof ad absurdum geführt, da eine barrierefreie Bahnstation keinen Nutzen hat, wenn der Zugang vom Vorplatz aus nicht entsprechend gestaltet ist.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an Park- und Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder. Die Stadt Schönberg plant bereits seit längerer Zeit, angemessene Parkflächen und Fahrradabstellplätze einzurichten, kann dies jedoch nicht umsetzen, da die Bahn die benötigten Flächen nicht verkauft. Dies verhindert eine sinnvolle infrastrukturelle Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds und verschlechtert die Nutzbarkeit für Pendler und Reisende erheblich.

5.2 Verkehrsmanagement während der Bauzeit

Die geplanten Bauarbeiten am Bahnhof Schönberg werden über einen längeren Zeitraum hinweg erhebliche Einschränkungen für die Öffentlichkeit mit sich bringen. Besonders betroffen sind dabei Bahnreisende, Anwohner sowie der Straßenverkehr im direkten Bahnhofsumfeld. Während der Bauphase werden umfangreiche Maßnahmen zur Modernisierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke durchgeführt, was zwangsläufig zu langfristigen Sperrungen führen wird. Diese betreffen nicht nur den Bahnsteigbereich, sondern auch angrenzende Verkehrswege. Dadurch kommt es zu Verkehrsbehinderungen, da Umleitungen erforderlich sein könnten oder Zugänge zeitweise nicht nutzbar sind. Für Bahnreisende bedeutet dies insbesondere Fahrplanänderungen, Ersatzverkehr und möglicherweise längere Wege innerhalb des Bahnhofs, da bestimmte Bahnsteige oder Zugänge vorübergehend gesperrt werden könnten. Die Installation der neuen Personenüberführung sowie die Anpassungen der Gleisanlagen erfordern teilweise Sperrungen des Bahnhofs, wodurch Umsteigewege verlängert werden und die gewohnten Streckenführungen nicht nutzbar sind.

Auch der Straßenverkehr rund um den Bahnhof wird durch die Bautätigkeiten beeinträchtigt. Baustellenfahrzeuge und -materialien beanspruchen zusätzlichen Raum, sodass es zu Engpässen, geänderten Verkehrsführungen und vorübergehenden Straßensperrungen

ENTWURF

kommen kann. Anwohner müssen sich auf Lärm- und Staubbelastungen sowie eine eingeschränkte Zufahrt zu ihren Grundstücken einstellen. Darüber hinaus ist mit einer erschwerten Erreichbarkeit von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen im Bahnhofsbereich zu rechnen. Kunden, Besucher und Beschäftigte werden mit Umwegen oder temporären Zugangsbeschränkungen konfrontiert, was insbesondere für Einzelhändler und Dienstleister wirtschaftliche Nachteile bedeuten kann.

5.3 Verlust von Flächen und Probleme beim Grunderwerb

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Modernisierung der Bahnstrecke wurde festgestellt, dass vor dem Bahnhofsgebäude Schönberg auf dem Flurstück 513/51 eine dingliche Sicherung für einen Rettungswegezugang vorgesehen ist. Dies bedeutet, dass diese Fläche künftig für bahnbetriebliche Zwecke reserviert und nicht mehr anderweitig genutzt werden kann. Gleichzeitig plant die Stadt Schönberg die Neugestaltung der Bahnhofstraße, die neben einer Umstrukturierung des Verkehrs auch einen Parkplatz und einen Wendehammer umfasst. Durch diese Maßnahmen verliert die Stadt weitere Flächen, die bisher für öffentliche oder städtische Zwecke genutzt wurden.

Zusätzlich ergeben sich Schwierigkeiten beim Grunderwerb. Die Stadt Schönberg hat mehrfach den Erwerb einer Teilfläche des Flurstücks 213/45, das sich im Besitz des Bundeseisenbahnvermögens befindet, angefragt. Ziel war es, Flächen für die städtische Infrastruktur oder mögliche Kompensationsmaßnahmen zu sichern. Allerdings wurde mit Schreiben vom 4. Dezember 2024 mitgeteilt, dass derzeit keine Verkäufe von Flächen des Bundeseisenbahnvermögens erfolgen. Diese Entscheidung erschwert die Planungen der Stadt erheblich, da keine Möglichkeit besteht, Ersatzflächen zu erwerben oder eigene Gestaltungsspielräume im Bahnhofsbereich zu erweitern.

Insgesamt führt der Flächenverlust zu einer spürbaren Einschränkung für die Stadt Schönberg, sowohl in der Stadtentwicklung als auch in der Verkehrsplanung. Die fehlenden Erwerbsmöglichkeiten für benötigte Grundstücke verstärken diese Problematik zusätzlich und erfordern eine Anpassung der städtischen Planungen an die neuen Gegebenheiten.

ENTWURF

6 Notwendige Sanierungsmaßnahmen des Eisenbahnübergangs EÜ Am Palmberg km 19,832

Die Stadt Schönberg kann nicht nachvollziehen, dass im Zuge des Ausbaus der Strecke 1122 durch die Deutsche Bahn keine Maßnahmen zur dringend notwendigen Sanierung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Am Palmberg ergriffen werden.

Seit längerer Zeit kommt es immer wieder zum Abplatzen von Beton- und Putzresten von der Unterseite der Brücke, die unkontrolliert auf die darunterliegende Straßenunterführung fallen. Um eine unmittelbare Gefährdung zu vermeiden, wurden bisher lediglich provisorische Schutznetze angebracht. Diese Maßnahme kann jedoch keinen dauerhaften Schutz gewährleisten und stellt keine nachhaltige Lösung für das bestehende Problem dar.

Die fortschreitende Schädigung der Brückensubstanz birgt erhebliche Gefahren:

- **Gefährdung von Verkehrsteilnehmern:** Herabfallende Betonteile stellen eine unmittelbare Gefahr für Fußgänger, Radfahrer und den Straßenverkehr dar. Besonders für Fahrzeuge besteht das Risiko von Sach- und möglicherweise Personenschäden.

- **Strukturelle Beeinträchtigungen:** Risse und Abplatzungen in der Brückenstruktur deuten auf eine fortschreitende Materialermüdung hin, die langfristig die Tragfähigkeit der Konstruktion beeinträchtigen kann. Eine fehlende Sanierung erhöht das Risiko eines unkontrollierten Versagens der Brücke.

- **Wirtschaftliche Folgekosten:** Ohne rechtzeitige Instandsetzung könnten zukünftig kostenintensivere Maßnahmen notwendig werden, bis hin zur vollständigen Erneuerung der Überführung, die mit erheblichen Verkehrsbehinderungen einhergehen würde.

Angesichts dieser Gefahren fordert die Stadt Schönberg die Deutsche Bahn auf, die Eisenbahnüberführung Am Palmberg umgehend in den Maßnahmenkatalog für die Ausbaustrecke 1122 aufzunehmen und eine umfassende Sanierung durchzuführen. Eine nachhaltige Instandsetzung ist unerlässlich, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und langfristige Schäden an der Infrastruktur zu verhindern.

ENTWURF

7 Flächeninanspruchnahme und Umweltfolgen

Im Rahmen der Modernisierung des Bahnhofs Schönberg werden private und kommunale Flächen sowohl dauerhaft als auch temporär in Anspruch genommen. Für den Bau der neuen Personenüberführung und den Umbau des Bahnsteigs werden rund 950 m² genutzt. Diese Maßnahme ersetzt den bisherigen Reisendenüberweg und ermöglicht einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen. Die betroffenen Flächen befinden sich zwischen den Streckenkilometern 19,310 bis 19,350 und werden dauerhaft in die Bahninfrastruktur integriert, wodurch sie für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Während der Bauphase werden zusätzliche Flächen für Baustelleneinrichtungen, Materiallagerung und den Einsatz von Baumaschinen beansprucht. Dazu gehören etwa 430 m² im Bereich des alten Stellwerks und rund 12.500 m² auf der bahnrechten Seite des Bahnhofs. Diese Flächen sind während der Bauarbeiten nicht anderweitig nutzbar. Zudem müssen für die Baumaßnahmen entlang der Bahntrasse Gehölze entfernt werden. Dabei sind etwa 2,22 Hektar Randgehölze und Hecken sowie rund 0,13 Hektar Waldbiotope betroffen. Diese Rodungen haben ökologische Auswirkungen auf das Stadtbild und die Umwelt.

Die Bauarbeiten führen zu einer erhöhten Lärmbelastung durch Maschinen und Materialtransporte, wodurch es auch zu Erschütterungen kommen kann. Nach Abschluss der Maßnahmen sorgt die Elektrifizierung der Strecke und der verstärkte Zugverkehr für eine langfristige Erhöhung des Geräuschpegels. Die umfangreichen Tiefbauarbeiten für die Personenüberführung und die Anpassung der Bahnsteige führen zudem zur Versiegelung des Bodens, was die Wasserdurchlässigkeit verändert und möglicherweise den lokalen Wasserhaushalt beeinflusst. Darüber hinaus kann der Grundwasserfluss durch die Fundamente der Personenüberführung beeinträchtigt werden, insbesondere in Gebieten mit empfindlicher Versickerungsstruktur.

Neben der fehlerhaften Schichtzusammensetzung und der unzureichenden Breite muss zudem die Entwässerung sichergestellt werden. Ein Quergefälle von 3 % ist grundsätzlich sinnvoll, um Oberflächenwasser abzuführen und Wasseransammlungen zu vermeiden. Allerdings ist es ebenso wichtig, dass dieses Wasser gezielt abgeleitet wird und nicht unkontrolliert in angrenzende Flächen oder Gräben fließt. Entsprechende seitliche Entwässerungsmulden oder Sickermulden sollten daher eingeplant werden, um eine dauerhafte Funktionsfähigkeit der Straße zu gewährleisten.

ENTWURF

8 Erweiterte Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke, um die zusätzliche Belastung für Anwohner auszugleichen.

8.1 Auswirkungen der Geschwindigkeitserhöhung auf den Lärm

Im Bahnhof Schönberg wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf dem durchgehenden Hauptgleis von bisher 80 km/h auf 100 km/h erhöht Diese Erhöhung kann sich insbesondere in den Nachtstunden auf die Lärmbelastung auswirken. Laut schalltechnischer Untersuchung führt die geplante Erhöhung der Geschwindigkeit jedoch nur zu einer geringen Erhöhung des Lärmpegels um etwa 0,3 dB(A) in der Nacht. Tagsüber wird sogar eine leichte Absenkung des Lärmpegels erwartet.

8.2 Auswirkungen des steigenden Güterverkehrs

Mit der Modernisierung der Strecke und der Elektrifizierung wird eine Zunahme des Schienenverkehrs erwartet. Da elektrische Lokomotiven leiser sind als die aktuell eingesetzten Diesellokomotiven, führt dies tendenziell zu einer Verringerung der Lärmbelastung. Dennoch bleibt die höhere Zugfrequenz eine Belastung für die Anwohner, da insbesondere der nächtliche Güterverkehr steigt.

8.3 Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen

Die durch die Bahn beauftragte schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Lärmbelastung in Schönberg nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) formal unter den gesetzlichen Grenzwerten von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag bleibt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Anwohner keine zusätzliche Lärmbelastung spüren werden. Besonders in den Nachtstunden, wenn die allgemeine Umgebungslautstärke niedriger ist, kann der erhöhte Schienenverkehr als störend empfunden werden.

Auch wenn laut den Berechnungen an manchen Gebäuden geringere Lärmwerte prognostiziert werden, bedeutet dies keine Entlastung für das Stadtbild insgesamt. Vielmehr bleibt die Zunahme des Verkehrs – insbesondere des nächtlichen Güterverkehrs – eine Herausforderung für die Lebensqualität der Bürger.

Daher sollte unabhängig von gesetzlichen Mindestanforderungen geprüft werden, ob ergänzende Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände, lärmarme Schienentechnologien oder eine optimierte Schienenpflege umgesetzt werden können. Dies

ENTWURF

würde sicherstellen, dass sich die Lärmbelastung für die Anwohner nicht verschärft und die Stadt Schönberg langfristig als lebenswerter Wohn- und Erholungsraum erhalten bleibt.

9 Fazit

Die Stadt Schönberg erkennt die Notwendigkeit der Modernisierung der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin (PFA 2) an, sieht jedoch erhebliche Auswirkungen auf die städtische Infrastruktur, die Verkehrssituation, die Umwelt und die Anwohner. Daher fordert die Stadt eine umfassende Berücksichtigung ihrer Anliegen und konkrete Anpassungen an den Planungen, um nachhaltige und sozialverträgliche Lösungen zu gewährleisten.

Der Abriss der Straßenüberführung „Bogenbrücke / An der Bahn“ wird als wirtschaftlich und technisch sinnvoll erachtet, um langfristige Kosten und bauliche Herausforderungen zu vermeiden. Eine Sanierung würde hohe Kosten verursachen und den Bauablauf der Bahnstrecke erheblich verkomplizieren. Gleichzeitig ist die Anpassung der SÜ „Bogenbrücke / Hauptstraße“ notwendig, allerdings birgt sie verkehrliche Einschränkungen, erhöhte Lärm- und Erschütterungsbelastung sowie wirtschaftliche Nachteile für Anwohner und Gewerbe. Die Stadt fordert daher eine messtechnische Überwachung sowie langfristige Instandhaltungsmaßnahmen, um die Standfestigkeit der Brücke zu sichern.

Beim Abriss der SÜ Bogenbrücke in Rupensdorf und dem Neubau eines Ersatzweges müssen die Interessen der Landwirte stärker berücksichtigt werden. Die Stadt fordert eine Optimierung der Verkehrsführung, eine transparente Klärung der Straßenbaulast und eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Gruppen. Zudem sind mögliche Entschädigungen für betroffene Landwirte zu prüfen, falls wirtschaftliche Nachteile entstehen.

Der Umbau des Bahnhofs Schönberg bringt für die Stadt erhebliche Herausforderungen mit sich. Während der Bauzeit sind Verkehrsbehinderungen, wirtschaftliche Einbußen für Gewerbetreibende und Einschränkungen für Anwohner absehbar. Gleichzeitig behindern fehlende Flächenerwerbsmöglichkeiten die Entwicklung des Bahnhofsbereichs. Die Stadt fordert daher eine engere Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn, um nachhaltige Lösungen für die Infrastrukturplanung zu entwickeln.

Die fehlende Sanierung der Eisenbahnüberführung Am Palmberg ist nicht nachvollziehbar, da bestehende Schäden die Verkehrssicherheit gefährden. Die Stadt Schönberg fordert die Deutsche Bahn auf, diese dringend notwendigen Maßnahmen in das Projekt aufzunehmen, um langfristige Risiken und höhere Kosten zu vermeiden.

ENTWURF

Die Flächeninanspruchnahme und Umweltfolgen des Bahnprojekts müssen mit größtmöglicher Rücksicht auf Natur- und Naturschutzaspekte erfolgen. Die Stadt fordert geeignete Ausgleichsmaßnahmen, um Umweltbelastungen zu minimieren. Insbesondere die Auswirkungen auf den lokalen Wasserhaushalt durch Versiegelungen und Tiefbauarbeiten müssen eingehend geprüft werden.

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen reichen aus Sicht der Stadt nicht aus, um die zusätzliche Belastung für Anwohner angemessen zu kompensieren. Trotz formaler Einhaltung der Grenzwerte bleibt die Zunahme des Schienenverkehrs eine Herausforderung für die Lebensqualität. Die Stadt fordert daher ergänzende Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder lärmarme Schienentechnologien.

Zusammenfassend sieht die Stadt Schönberg die Modernisierung der Bahnstrecke als notwendig an, fordert jedoch zahlreiche Anpassungen, um negative Auswirkungen auf Anwohner, Verkehr, Gewerbe und Umwelt zu minimieren. Eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und die Berücksichtigung der kommunalen Interessen sind unerlässlich, um eine nachhaltige und verträgliche Umsetzung des Projekts zu gewährleisten.

ENTWURF