

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Günther,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
Minister und Staatssekretäre,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und dabei insbesondere die Schienenhinterlandanbindung ist in der Tat seit einigen Jahren ein stets präsent und bedeutendes Thema in den Kommunen, Verbänden und Initiativen in Ostholstein. Wir beteiligen uns an einem zeitlich sehr aufwendigen und inhaltlich komplexen Planungs- und Dialogprozess.

Warum machen wir das?

Das Projekt wird den Kreis Ostholstein in der Bauphase und in der geplanten, langfristigen Nutzung als Schienengüterverkehrsstrasse von internationaler Bedeutung wie kein anderes Projekt beeinträchtigen.

Mit dem aktuellen Planungstand von rund 200 Zügen pro Tag, darunter 70 Güterzüge, die nach Fertigstellung der Querung durch die Gemeinden und Städte von Fehmarn bis Lübeck fahren sollen,

befürchten die Kommunen, Initiativen und Menschen in der Region eine zusätzliche erhebliche Lärmbelastung, Beeinträchtigungen durch Erschütterung, eine Zerschneidung der Landschaft und von Orten, einen erheblichen Flächenverbrauch für die Landwirtschaft sowie Nachteile für den attraktiven Wohn- und Tourismusstandort in mittelbarer und unmittelbarer Ostseenähe.

Dass diese Sorgen und Befürchtungen ihre Berechtigung haben, wurde im Dialogforum in den letzten sechs Jahren durch Information und Diskussion sehr deutlich.

Gerade auch deshalb sind wir dankbar dafür, dass der Landtag mit Beschluss vom 23.01.2015 die Landesregierung gebeten hat, die Ergebnisse des Dialogforums in die Planung mit einfließen zu lassen und die Landesregierung ihre Bereitschaft erklärt hat, die Kommunen in Ostholstein finanziell zu unterstützen.

Auch der Bundestag hat mit seiner Entscheidung vom 28.01.2016 den grundsätzlichen Weg für einen besseren Schutz der Betroffenen geebnet, indem in besonders begründeten Fällen über das gesetzliche

Maß hinausgehende Maßnahmen finanziert werden können.

Vor diesem Hintergrund wurde im letzten Jahr ein Projektbeirat installiert, der sich mit den Planungen der DB detailliert auseinandersetzt, diese bewertet und Forderungen für den weiteren Planungsprozess erarbeitet.

Diese Forderungen sollen die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die hier lebenden Menschen, die Gäste, die Natur und den Wirtschaftsstandort reduzieren und richten sich an den Bund, das Land und die DB. Sie werden derzeit in einer Matrix erfasst, finanziell bewertet und den Planungen der DB gegenübergestellt.

Danach soll zunächst gewährleistet werden, dass

- bei der Trassenplanung eine Teilung von Ortschaften vermieden wird und höhengleiche Bahnübergänge grundsätzlich beseitigt werden,
- in Siedlungsnähe Troglösungen und Untertunnelungen statt Böschungen bzw.

Einhausungen vorrangig zu berücksichtigen sind,

- der Eingriff in Natur und Landschaft sowie der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen, auch durch eine zügige Durchführung von Flurbereinigungsverfahren, so gering wie möglich zu halten ist
- und dass alle Bereiche der Schienenhinterlandanbindung von Lübeck bis Fehmarn als Einheit betrachtet werden, um eine Gleichbehandlung der Betroffenen bei der Umsetzung von Schutzmaßnahmen zu erreichen.

Als eine wesentliche Kernforderung wird ein effektiver Lärmschutz formuliert, der sowohl die Vorbelastungen durch die Autobahn A 1 und der stark frequentierten Bundesstraßen in einer gemeinsamen Betrachtung berücksichtigt sowie einen aktiven Vollschutz für die künftigen Anlieger an der Schienengüterverkehrs-trasse vorsieht.

Passive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte mindern nicht den Lärm im Wohnumfeld und werden daher abgelehnt.

Vorsorgemaßnahmen sind auch gegen Schienenverkehrserschütterungen und sekundärem Luftschall, und zwar unabhängig von Vorbelastungen durch die Nutzung der Bestandsstrecke, durch die Erneuerung von Gleisoberbau und durch erschütterungsmindernde Konstruktionen zu treffen.

Des Weiteren sind die Kommunen von den projektbezogenen Kosten für Maßnahmen an Gemeinde- und Kreisstraßen sowie die Änderung und Beseitigung von Bahnübergängen freizuhalten (Eisenbahnkreuzungsgesetz).

Erwartet wird ebenfalls, dass die Kosten für die Erschließung und Ausstattung von neuen Bahnhaltspunkten einschließlich des Umfelds und deren Anbindung vom Bund bzw. Land getragen werden.

Die zwangsläufigen Veränderungen für den ÖPNV sollen genutzt werden, um erforderliche Verbesserungen in der Bedienungsqualität und –

häufigkeit, gerade auch für die Tourismusorte mit der Einrichtung und Finanzierung einer Bäderbuslinie, zu erreichen.

Dieser Katalog an Kernforderungen aus der Region wurde bereits in den letzten Monaten mit der Bahn, den Ministerien und Abgeordneten auf Landes- und Bundesebene in einer Reihe von Gesprächen erörtert.

Wir begrüßen es sehr, dass den Kommunen zum Thema Eisenbahnkreuzungsgesetz als auch zum Ausbau der Bahnhöfe und zur Ausgestaltung des ÖPNV bereits eine erste konkrete finanzielle Unterstützung durch das Land zugesagt wurde, zuletzt im Rahmen der Regionalkonferenz am 03.11.2017.

Des weiteren hat die Bahn zwischenzeitlich einen Großteil der Forderungen für die Darstellung in der Matrix finanziell bewertet.

Gleichwohl hat sich gerade in den letzten Wochen gezeigt, dass eine abschließende Konkretisierung und Einordnung der Forderungen noch nicht erfolgen kann, weil entweder noch Informationen fehlen oder eine Überprüfung planungsrelevanter Parameter nicht möglich ist, weil die entsprechenden Gutachten, u.a.

zum Thema Lärmschutz, dem Projektbeirat noch nicht vorliegen.

In diesem Zusammenhang steht nach wie vor auch die Frage im Raum, inwiefern die von der Bahn geplanten Maßnahmen den tatsächlich gesetzlich geschuldeten Schutz widerspiegeln, oder ob nicht bereits ein Anspruch auf weitergehende Maßnahmen, die erforderlich und verhältnismäßig sind, von vornherein zu berücksichtigen wäre.

Die matrixrelevanten Gutachten sollen zwar unmittelbar nach Fertigstellung zur Verfügung gestellt werden, also für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte sukzessive in den nächsten Monaten. Dennoch ist die Zeitschiene, die eine Bundestagsbefassung ab Mitte 2018 vorsieht, als sportlich zu betrachten.

Aus diesem Umstand heraus ergeben sich abschließend zwei weitere Forderungen, die von elementarer Bedeutung für den gesamten weiteren Dialogprozess sind:

1. Dem Projektbeirat ist ausreichend Zeit zu geben, die Matrix abschließend fertigzustellen. Und wir

brauchen Zeit, um die Forderungen bündeln, priorisieren und adressieren zu können. Wegen der Zusammensetzung des Gremiums kann hierzu keine einfache Mehrheitsentscheidung stattfinden, sondern die Ergebnisse entwickeln sich durch Information und Austausch.

2. Es ist in jedem Fall sicherzustellen, dass diese Forderungen, die über das Bundesverkehrsministerium an den Bundestag zur Befassung herangetragen werden, Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren finden.

Im Interesse der Region Ostholstein wollen sich die im Projektbeirat vertretenen Kommunen, Verbände und Initiativen weiterhin diesem sehr arbeitsintensiven Dialogprozess stellen und ihn am Ende mit einem positiven Fazit abschließen können.

Hierfür brauchen wir allerdings Ihre Unterstützung, die Unterstützung von Bund und Land, im weiteren Dialogprozess und bei der Umsetzung der Maßnahmen zum Schutz der Menschen, der Natur und der Wirtschaft.