

Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung
Verfasser: René Hendricks

Betr.: **Parlamentarischer Abend** des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung
15. November 2017 im Landeshaus in Kiel
Hier: **Diskussionsvermerk**

Aus den Wortbeiträgen und der Diskussion beim Parlamentarischen Abend am
15.11.2017 werden folgende Punkte festgehalten:

(Die Manuskripte vorliegender Beiträge sind auf der Website www.fehmarnbelt-dialogforum.de einsehbar.)

I

Zusammenfassung

MP und MWi

- bekennen sich zur FFBQ
- sagen Unterstützung bei berechtigten Schutzforderungen des DF zu
- suchen intelligente ÖPNV-Alternativen zur Bäderbahn
- unterstützen frühzeitige Beteiligung des DF an der Planung der DB

MWi

sagt Beibehaltung des GVFG mit jährlicher Dynamisierung von 1,8% sowie
Förderung EKrG Maßnahmen mit 75% zu

MdB Brackmann

präzisiert Kriterien für Sonderschutzmaßnahmen durch BT: wenige, einzigartige
und anders nicht lösbare Sonderfälle, so speziell, dass niemand anderes später
sich darauf berufen kann.

MdB Hagedorn

weist darauf hin, dass der Bundestag eine neuartige Form der Beteiligung des DF
gefordert habe

MdL Tietze

weist auf Verantwortung des Bundes hin

MdL Vogt

präferiert 2 + 1 Lösung

II

Im Einzelnen

Begrüßung durch den Sprecher des Dialogforums

Der Sprecher des Dialogforums, Dr. Christoph Jessen, erläutert die Entwicklung des
Dialogforums. Das 2011 eingerichtete Dialogforum beteilige die Region in Planung und
Ausbau ein. Gegner wie Befürworter, Skeptiker und Macher sitzen an einem runden
Tisch, an dem Sorgen aufgenommen und Transparenz geschaffen werde. So sei das
Dialogforum zur Plattform für alle Fragen geworden, die den Tunnel und seine Straßen-
und Schienenanbindung betreffen. Nicht nur in Ostholstein, auch in Kiel und Berlin. Der
Schleswig-Holsteinische Landtag habe 2015 in einer EntschlieÙung die Landesregierung

gebeten, die Beschlüsse des Dialogforums in die Planung mit einzubeziehen. Der Bundestag habe 2016 dem Dialogforum Möglichkeiten für Schutzmaßnahmen eröffnet, die im begründeten Einzelfall auch über das gesetzlich vorgesehene Maß hinausgehen können. Hier hat der Projektbeirat des Dialogforums eigens einen Forderungskatalog erarbeitet, dessen berechnete Forderungen Eingang in die Planung der DB finden müssten. Für diesen Prozess sei Hilfe und Dialog mit der DB, der Landesregierung und der Bundesregierung notwendig. Die Region brauche die Unterstützung des Landtages und des Bundestages.

Wortbeitrag Ministerpräsident Daniel Günther

Ministerpräsident Daniel Günther bekennt sich klar zur Querung und lässt keinen Zweifel daran, dass der Tunnel kommen werde. Diese Klarheit bräuchten die Menschen. Bei einer seiner ersten Besuche als Ministerpräsident mit dem Verkehrsminister Buchholz in Dänemark habe er diese Zeichen ausgesendet und positive Signale zurückbekommen. Für Dänemark bestehe kein Zweifel an diesem wichtigen Projekt. Der Ministerpräsident habe die Hoffnung, das Planfeststellungsverfahren bis Mitte 2018 fertigzustellen. Die Landesregierung hoffe auf einen Baubeginn 2020.

Er sehe die berechtigten Interessen von in der Region betroffenen Anwohnern. Gleichzeitig gebe es viele in der Region, die auch die Chancen sähen. Beim Thema Bäderbahn wolle die Landesregierung eine intelligente ÖPNV-Lösung suchen.

Sorgenkind sei der Lärmschutz, dazu stehe die Landesregierung im Dialog und in Verhandlungen mit dem Bund.

Insgesamt sehe er vor allem die Chancen durch das Projekt. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit werde erleichtert. Ein Beispiel für eine Chance sei ein gemeinsamer Ausbildungsmarkt. Die Menschen machten sich auf den Weg. Eine stärkere Region werde sich entwickeln.

Für den Ministerpräsidenten gelte Vorfahrt für das Projekt. Sorgen würden ausgeräumt. Das Dialogforum habe sich bewehrt.

Moderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums dankt dem Ministerpräsidenten für seine Zusage, dem Dialogforum zur Seite zu stehen, falls es notwendig werde, Forderungen an den Bund zu richten. Das Dialogforum versuche alles, um die Probleme im Vorhinein und im Dialog zu klären. Der Bundestagsbeschluss 2016 habe hierzu neue Möglichkeiten eröffnet. Die Chancen aus der dort geforderten neuen Form der Zusammenarbeit von Bund, Land und DB müssten genutzt werden.

Das DF sei dazu bereit und nach seiner Neuorganisation auch in der Lage. Der gemeinsam erstellte Forderungskatalog bringe Gemeinden, Verbände und Initiativen unter einen Hut. Eine Matrix mit Kostenvergleich zwischen Planungen der DB und Forderungen werde derzeit erarbeitet. Aus der Vielzahl von Einzelforderungen heraus müssten im nächsten Schritt dann Kernforderungen entwickelt werden.

Wortbeitrag Bürgermeister Keller

Der Sprecher des Projektbeirates, Bürgermeister Keller, unterstreicht die Bedeutung des Projektes für Kommunen, Verbände und Initiativen in Ostholstein. Daraus begründe sich

die intensive Beteiligung an dem zeitlich sehr aufwändigen und inhaltlich komplexen Planungs- und Dialogprozess. Sorgen und Befürchtungen seien in den letzten sechs Jahren im Dialogforum deutlich kommuniziert worden. Im Rahmen des Projektbeirates werden die Planungen der DB bewertet und Forderungen der Region erarbeitet, die Bürgermeister Keller stichwortartig vorträgt. Der erarbeitete Katalog an Kernforderungen aus der Region werde mit der DB, den Ministerien und Abgeordneten diskutiert. In einer Matrix werden die finanziellen Auswirkungen der Forderungen dargestellt. Für eine abschließende Konkretisierung und Einordnung mahnt Bürgermeister Keller an, alle notwendigen Informationen übermittelt zu bekommen. Die Zeitschiene bis zur Bundestagsbefassung Mitte 2018 sei sehr knapp bemessen für die Kommunen. Dem Projektbeirat müsse deshalb ausreichend Zeit gegeben werden, die Matrix abschließend fertigzustellen. Zudem müsse sichergestellt werden, dass die Forderungen des Projektbeirates Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren finden. Die im Projektbeirat vertretenen Kommunen, Verbände und Initiativen wollen sich dem arbeitsintensiven Dialogprozess weiter stellen und zu einem positiven Ende führen. Hierzu brauche es die Unterstützung von Land und Bund.

Moderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums beschreibt den auch für die DB neuartigen Prozess, in dem das Dialogforum mitplanen wolle. Hier sei im letzten Jahr Vieles erreicht worden. Der Sprecher bittet um frühzeitige Beteiligung an der Planung der DB. Die DB möge die Vorschläge des Dialogforums soweit wie irgend möglich in ihre Planung einbeziehen, damit der Bundestag so wenig wie nötig in Anspruch genommen werden müsse.

Wortbeitrag Frau Herbort, DB

Beitrag der DB – siehe extra Dokument in der Mediathek.

Moderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums erklärt, dass die Bürgerinitiativen im Dialogforum engagiert mitarbeiten würden, auch an Lösungsvorschlägen. Der Spagat, dagegen zu sein und trotzdem mitzuarbeiten, gelinge. Es gehe nicht darum, den jeweils Anderen zu überzeugen. Das Ziel sei Klärung durch streitigen Dialog.

Wortbeitrag Susanne Breowski, Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung

Frau Breowski erklärt, dass die Bürgerinitiativen an den Runden Tischen und dem Projektrat mitarbeiten, um Schlimmeres zu verhüten. Frau Breowski erwähnt die weiter nach unten korrigierten Verkehrszahlen und fragt, ob es nicht Zeit sei für eine Neubewertung des Tunnels. Im Lichte der Weltklimakonferenzen müssten Verkehr und der Transport von Gütern verringert werden. Eine Fähre sei kommunikativer und flexibler als ein Tunnel. Frau Breowski erinnert zudem an die bestehende europäische Verkehrsverbindung der Jütland-Route. Der Tourismus würde durch die Fehmarnbeltquerung eher verlieren als gewinnen. Weiter macht sie auf die Risiken für die Umwelt aufmerksam.

Was die Finanzierung der Kosten einer Hinterlandanbindung angehe, reichten die gegebenen Finanzierungszusagen der Landesregierung nach Frau Breowski nicht aus.

Grundsätzlich sehe die Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung bis heute weder den Bedarf für einen Tunnel noch deren Rentabilität. Sie fordert, das Vorhaben genau unter die Lupe zu nehmen durch eine eingehende und ergebnisoffene Projektneubewertung. Die Landesregierung müsse den Bund und Dänemark zu einer neutralen Neubewertung des Projekts drängen.

Moderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums betont, dass bei der Entwicklung und Durchsetzung von Kernforderungen für den übergesetzlichen Lärmschutz Hilfe aus der Politik benötigt werde. Die Gesprächsbereitschaft des Bundesverkehrsministeriums und der DB werde jetzt benötigt und nicht erst dann, wenn Pflöcke eingeschlagen seien. Prioritätensetzung sei letztlich eine politische Frage.

Wortbeitrag des Ministers Dr. Bernd Buchholz

Minister Dr. Bernd Buchholz betont, dass die schleswig-holsteinische Landesregierung das Projekt wolle und die Chancen sehe. Die Dänen sähen vor allem die enorme trans-europäische Bedeutung des Projekts. Er sei für das Projekt, verschließe aber nicht die Augen vor den Betroffenheiten vor Ort. Das Dialogforum sei der richtige Platz, um diese zu artikulieren. Im Raumordnungsverfahren hätten durch die Beteiligung des Dialogforums wichtige Anpassungen vorgenommen werden können. Die größte Lärmschutzmaßnahme sei bereits erreicht worden, indem die Trasse an die Autobahn verlegt worden sei.

Für die Bäderbahn sei eine moderne Lösung zu finden.

Er sichert zu, dass die Mittel des GVFG auch in Zukunft zur Verfügung stehen würden, mit einer zusätzlichen Dynamisierung von 1,8 Prozent jährlich. Die EKrG-Maßnahmen würden mit 75 Prozent vom Land gefördert.

Beim Thema Lärmschutz bittet der Minister die DB um Transparenz. Wichtig für die Region sei es, dass sie frühzeitig wisse, was die DB an Maßnahmen definiere, damit die Region dann sagen könne, was draufgepackt werden müsse. Dabei würden nicht alle Forderungen der Matrix erfüllt werden können. Es müsse aber sichergestellt werden, dass Kernthemen umgesetzt werden, sodass ein größtmöglicher Lärmschutz realisiert werde. Es gelte, die Region zu beteiligen, um solche übergesetzlichen Maßnahmen in den Planfeststellungsbeschluss einfließen zu lassen. Dafür habe das Dialogforum die volle Unterstützung des Ministers. Unterschiedliche Interessen könnten nie ganz aufgelöst werden. Aber die Art, wie alle Beteiligten miteinander sprechen und zu Wort kommen, sei wichtig und richtig. Die Landesregierung werde alles dafür tun, dass darüber hinaus Kernforderungen in den Bundestagsbeschluss einfließen würden.

Moderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums ruft den Bundestagsbeschluss in Erinnerung, der neue Formen der Zusammenarbeit mit Bahn, Bund und Land ermögliche. Diese gehe über die im Verwaltungsverfahrensgesetz vorgesehene Anhörung und Erörterung hinaus. Das Dialogforum habe sich darauf vorbereitet, im Dialog mit den Beteiligten Lösungen zu erarbeiten. Es sei immer besser, im Vorfeld Möglichkeiten herauszuarbeiten als im Nachhinein zu korrigieren. Deshalb frage er sich, ob nicht auch die Kernforderungen gemeinsam im Dialog mit dem Bundesministerium und der Landesregierung erarbeitet oder zumindest geklärt werden sollten.

Wortbeitrag von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium

Der Parlamentarische Staatssekretär wirbt nachdrücklich für das Projekt. Nach Meinung der Europäischen Union sei es eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Europas. Davon erhoffe sich die Bundesregierung, dass der Norden besser zusammenwachse. Es solle nicht mehr so viel geflogen werden, weshalb das Projekt auch ökologisch sinnvoll sei. Ziel seien schnelle Verkehrsverbindungen, die den Luftverkehr überflüssig machten. Es gebe zudem Pläne und Überlegungen, die Hochgeschwindigkeitsverbindung bis nach Stockholm Oslo anzubinden.

Der Bund habe das Projekt anlässlich des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erneut neutral prüfen lassen. Auch mit vorsichtigen Bewertungen rechnete sich das Projekt, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Deshalb sei das Projekt in die höchste Priorität des Bundesverkehrswegeplanes 2030 aufgenommen worden. Alle erforderlichen Mittel würden bereitgestellt.

Der Verkehr müsse von der Straße auf die Schienen verlagert werden. Die Sorge um mehr Lärm werde durch vorbildliche Gesetze aufgefangen. Güterzüge dürften ab 2021 nur noch lärmgedämmt fahren. Die Auslösewerte, ab wann Schallschutz erforderlich werde, seien zudem weiter gesenkt worden.

Hinzu komme der Bundestagsbeschluss für transeuropäische Netze, bei denen über die Lärmverordnung hinaus übergesetzlicher Lärmschutz möglich gemacht werde. Um dies umzusetzen, sei eine Bedarfsplan-Umsetzungsvereinbarung mit der DB geschlossen worden. Die DB habe den Auftrag, Projekte gesetzlich durchzuplanen. Zudem hätten sie den Auftrag bekommen, Maßnahmen ergänzend vorzusehen, die einem zusätzlichen Lärmschutz entsprechen würden. Es gebe somit eine Alternativplanung, die vorgelegt und mit der Region abgestimmt werde. Der Parlamentarische Staatssekretär sagt zu, dies genau prüfen zu wollen. Maßnahmen sollen definiert werden, die später Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden sollen. Alles, was später in das Planrecht komme, werde der Bund auch finanzieren und bauen. Wenn trotzdem jemand nicht zufrieden sein werde, habe jeder das Recht zu klagen.

Die finanziellen Mittel seien vorhanden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 habe ein Budget von 271 Milliarden €

Das Dialogforum sei in diesem Prozess sehr wichtig. Der Parlamentarische Staatssekretär warte auf kluge Beschlüsse durch das Dialogforum.

Podiumsdiskussion mit den Bundestagsabgeordneten Norbert Brackmann und Bettina Hagedorn, den Landtagsabgeordneten Andreas Tietze und Christopher Vogt sowie dem Moderator Landrat Reinhard Sager

Landrat Sager strukturiert die Diskussion in die drei Bereiche Lärmschutz, Eisenbahnkreuzungsgesetz und die Zukunft des ÖPNV.

Zum Thema Lärmschutz begrüßt der Landrat den Bundestagsbeschluss, der übergesetzlichen Lärmschutz möglich mache. Dieser müsse nun ausgefüllt werden. Dazu bedürfe es einer weiteren Befassung im Bundestag. Davor müsse so viel wie möglich im Rahmen des gesetzlichen Lärmschutzes verwirklicht werden. Die Tieferlegung der Trasse in Bad Schwartau gehöre für den Landrat in diesen Bereich.

Der Bundestagsabgeordnete Norbert Brackmann erläutert das parlamentarische Verfahren. Der Abgeordnete betont, dass „übergesetzlicher“ Schutz nicht heiÙe, dass der Bundestag machen könne, was er wollte. Es gehe vielmehr darum, für einzelne Sonderfälle Lösungen zu finden, bei denen bei gesetzlichem Lärmschutz die Situation unzumutbar sei.

Die Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn betont die Wichtigkeit, dass DB und Bundesverkehrsministerium den Beschluss, der einstimmig gefasst worden ist, im Geiste schon jetzt auf das Projekt übertragen. Es handele sich um ein Modellprojekt. Wichtig sei es, dass die Region darauf vertrauen könne, dass ihre Forderungen berücksichtigt würden. Es müsse verhindert werden, dass jahrelange Planung obsolet werde, weil die Akzeptanz vor Ort fehle, so wie es im Rheintal passiert sei. In den letzten sechs Jahren sei an dem Projekt in Ostholstein fleißig gearbeitet und Vertrauen aufgebaut worden. Die Abgeordnete appelliert, das Vertrauen nicht zu verspielen. Die Abgeordnete erinnert zudem an die anstehenden Kommunalwahl, wegen derer die gemeindlichen Gremien Schwierigkeiten haben könnten, sich zu beteiligen. Das müsse bedacht werden. Sie fordert deshalb, sich genug Zeit zu nehmen, um die Kommunen einzubinden.

Der Abgeordnete Brackmann meint, sobald die Anträge auf dem Tisch lägen, könne der Bundestag relativ zügig entscheiden. Die Entscheidung, was gesetzlich erforderlich ist, liege letztlich beim Eisenbahn-Bundesamt und nicht bei der DB, dem Ministerium oder dem Bundestag.

Die Abgeordnete Hagedorn entgegnet, dass der Bundestag bei den Abstimmungen seitens des Bundes u.a. mit der EU durchaus beteiligt sei. Der Bund stelle sicher, dass die Beschlusslage auch umgesetzt werde.

Zum zweiten Thema verdeutlicht der Landrat, dass die Gemeinden und der Kreis nicht bereit seien, Eisenbahnkreuzungen zu bezahlen, die sie nicht bestellt hätten. Deshalb gingen Kreis und Gemeinden davon aus, dass das Land sie von den Kosten fernhalte.

Der Landtagsabgeordnete Andreas Tietze macht deutlich, dass die Kompetenz für die Querung beim Bund liege. Im Landtag herrsche Einigkeit vor, dass die Menschen in der Region nicht im Regen stehen gelassen werden dürften. Insbesondere eine zusätzlich entstehende Lärmbelastung dürfe nicht zulasten der Anwohner gehen. Weiterhin sei die Fährverbindung vernünftig mit anzubinden.

Der Landrat fordert, dass eine gute Anbindung der Bahnverbindungen auch bis Oldenburg und Fehmarn gewährleistet werden müsse – mindestens im Stundentakt. Eine Halbstunden-Taktung bis nach Neustadt wäre sehr gut. Es lohne sich, darüber nachzudenken, wie dies genau gestaltet werden solle. Auch für die Bäderbahn-Linie brauche es ein gutes ÖPNV-Konzept.

Der Landtagsabgeordnete Christopher Vogt gibt zu, ein Befürworter der 2+1-Lösung gewesen zu sein. Mit der nun anstehenden 2+X-Regelung ergebe sich das Problem, was aus der Bäderbahn gemacht werde. Das Prüfergebnis für die Bäderbahn gefalle dem Abgeordneten nicht. Er sei sich sicher, dass in den nächsten Jahren trotzdem eine Einigung erzielt werde. Das Land sei bereit, sich hierbei massiv einzusetzen.

Dem Abgeordneten Tietze gefalle eine Innovationsstrategie für die Bäderbahn-Linie. Elektromobilität und Innovation seien gut. Es gelte, eine moderne und bequeme Lösung zu finden. Es dürfe kein Wegducken vor den Problemen geben.

Die Abgeordnete Hagedorn erklärt, dass sie immer eine Befürworterin der Bäderbahn gewesen sei, sich in die Diskussion der Landesebene aber nie eingemischt habe. Bis zur Entwidmung der Gleise ab der Inbetriebnahme der neuen Gleise werde noch viel Zeit vergehen. Das Land müsse bis dahin eine funktionierende Bäderbahn gewährleisten.

Abmoderation des Sprechers

Der Sprecher des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung fasst zusammen, dass für das gemeinsame Problem des Schienenlärms Lösungsvorschläge in Form des Forderungskatalogs vorliegen. Die Aufgabe sei es nun, die Vorschläge für den Bundestag handhabbar zu machen. Hier warb er um Unterstützung von Land und Bund im Dialog mit den Betroffenen.