

10. Sitzung des Projektbeirates am 15.08.2018

Ort: Rathaus Ratekau, Bäderstraße 19, 23626 Ratekau

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 18:45 Uhr

TeilnehmerInnen: siehe Anwesenheitsliste

PROTOKOLL

I. Einleitung

Bürgermeister Keller berichtet, dass der Bericht der Deutschen Bahn für die letzte Sitzung des Projektbeirates noch nicht vorgelegen hat und daher eine Grundlage für eine weiterführende Beratung fehlte. Unabhängig von dem Bericht der DB Netz AG muss der Projektbeirat seine Forderungen weiter konkretisieren. Strukturell und inhaltlich kann dem Bericht nicht zugestimmt werden. Ziel der Sitzung heute ist es – **unabhängig vom Bericht der DB Netz AG** - darüber zu beraten, welche Maßnahmen für die Bundestagsbefassung gefordert werden. Auch wenn dem Projektbeirat / Dialogforum gegenüber kein verbindlicher Termin für die Vorlage von Forderungen vorgegeben wurde, ist zu berücksichtigen, dass die DB Netz AG gegenüber dem BMVI verpflichtet ist, noch im September 2018 einen Bericht zum Projektablauf und –stand sowie den Forderungen der Region abzugeben. Das BMVI strebt für das laufende Jahr die Bundestagsbefassung an. Der Projektbeirat ist insofern kurzfristig gefordert,

- ➔ die besondere Betroffenheit der Region darzustellen und
- ➔ Forderungen für die Bundestagsbefassung zu formulieren.

In diesem Zusammenhang führt Herr Weppler aus, dass das Papier zur Betroffenheit der Region weitestgehend fertig gestellt ist und in den Runden Tischen präsentiert werden soll. Die Ausarbeitung ist sehr gut und umfasst alles, was in den letzten Jahren skizziert wurde. Es ist die Grundlage für die Forderungen des Projektbeirates.

Hinsichtlich der für die Bundestagsbefassung relevanten Forderungen verweist Bürgermeister Keller auf die Projektbeiratssitzung vom 28.11.2017, in der bereits die folgenden Kernforderungen herausgearbeitet wurden:

1. **Lärmschutz**
2. **Erschütterungsschutz**
3. **Trassenverlauf**
4. **Finanzielle Entlastung.**

Bürgermeister Keller weist darauf hin, dass in der Gesamtdarstellung die ortsspezifischen Forderungen den Kernforderungen zugeordnet werden sollten. Ohnehin stellt sich die Frage, ob eine Trennung zwischen Kernforderungen und ortsbezogenen Forderungen für die Bundestagsbefassung relevant ist. Zum einen ist die Darstellung derzeit unübersichtlich und andererseits ist es unwahrscheinlich, dass sich das BMVI mit kleineren, ortsspezifischen Interessen beschäftigt wird. Die DB Netz AG weist ergänzend darauf hin, dass davon auszugehen ist, dass der Bundestag Maßnahmen beschließt und nicht die bisher ermittelten Kosten. Die Kostenschätzungen sollen dabei als Entscheidungshilfe dienen. Dem BMVI ist bekannt, dass das Projekt noch nicht durchgeplant ist. Die Vorgehensweise ist diesbezüglich anders als bei dem Projekt Rheintalbahn.

Zu den einleitenden Worten besteht Einvernehmen.

II. Zu den Forderungen für die Bundestagsbefassung:

1. Lärmschutz

1.1 Gesamtlärmbetrachtung

Der Projektbeirat ist sich einig, dass das Thema der Gesamtlärmbetrachtung noch nicht abschließend bearbeitet und in der Arbeitsgruppe weiter zu beraten ist. Nach Ansicht der Kommunen und Initiativen ist es wichtig, gezielt auf die Gesamtlärmbetrachtung einzugehen und klarzustellen, dass jetzt schon Grenzwerte überschritten werden. Die in den Forderungen festgelegten Grenzwerte sollen sich auf die Lärmquellen Autobahn und Bahn zusammen beziehen. Die von der DB Netz AG aufgrund gesundheitsgefährdender Grenzwerte ermittelten 50 Millionen Euro bleiben als „Merkposten“ stehen.

1.2 Vollschutz

- ➔ Auf entsprechende Nachfrage erklärt die DB Netz AG, dass bei der Forderung nach Vollschutz und den dargestellten Mehrkosten alle Schutzfälle aktiv gelöst werden.
- ➔ Es stellt sich die Frage, warum der Vollschutz allein in Lübeck (ohne Einhausungen) 104 Millionen Euro Kosten soll und ob Lübeck gesondert betrachtet werden muss. Herr Homfeldt erläutert, dass in Lübeck 3000 Häuser betroffen sind und permanent Wohnbebauung vorliegt. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht, daher werden die Kosten für gesamte Maßnahme angesetzt und nicht nur Mehrkosten.
- ➔ In der Argumentation gegenüber dem BMVI ist es ungünstig, wenn eine Lärmschutzwand von einigen Kommunen gefordert wird, obwohl keine

Schutzfälle vorliegen. Die betroffenen Kommunen werden um Prüfung ihrer Forderung gebeten.

1.3 Niedrige Emmissionsgrenzwerte

- Die Summe von über 168 Millionen Euro wird zur Kenntnis genommen und beibehalten. Die Wechselwirkungen sind noch unklar. Die DB Netz AG wird gebeten, die Wechselwirkungen zu den geforderten Trogbauwerken oder Tieferlegungen näher zu beschreiben.

2. Erschütterungsschutz

- Im Bericht der DB Netz AG sind lediglich für den Bereich der Hansestadt Lübeck Mehrkosten in Höhe von 14,18 Millionen Euro für den Erschütterungsschutz vorgesehen.

Herr Homfeldt weist darauf hin, dass Erschütterungen letztlich nur im Betrieb nachgewiesen werden können. Im Bericht beschreibt die Deutsche Bahn, dass die Forderungen erfüllt sind. Herr Schmidt widerspricht der Darstellung der DB: Erschütterungen in Gebäuden können anhand der zukünftigen Streckenbelegung prognostiziert werden, und zwar auch hinsichtlich der Wirkung von Schutzmaßnahmen. Dies ergibt sich auch aus dem aktuellen Gutachten der DB für PFA 1. Demnach werden für die Ortsdurchfahrt Bad Schwartau trotz geplanter Schutzmaßnahmen weit über 100 ungelöste Schutzfälle prognostiziert. Der vorgesehene Schutz ist also unzureichend. Die übergesetzliche Forderung der Stadt zum Erschütterungsschutz verlangt für die Ortsdurchfahrt den durchgehenden, vorsorglichen Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile in ausreichender, fachgutachterlich nachgewiesener Bemessung anstatt nachträglicher Entschädigungsmaßnahmen. Mit der ausreichenden Bemessung von Schutzmaßnahmen ist hier die Lösung aller Schutzfälle durch aktive Schutzmaßnahmen gemeint, also ein Vollschutz, soweit dies bei Betrachtung aller zur Verfügung stehenden baulichen Maßnahmen technisch möglich ist. Diese ortsbezogene Forderung der Stadt Bad Schwartau ist im vorliegenden Forderungskatalog aller Kommunen, Verbände und Initiativen als Kernforderung unter Ziffer 3. b.) gleichlautend übernommen worden.

Herr Homfeldt betont, dass nicht alle Schutzfälle gelöst werden können und dies auch nicht als Forderung formuliert wurde. Die Fälle müssten einzeln geprüft werden und es würde bei Betroffenheit zu Ersatzzahlungen kommen oder Häuser würden abgekauft werden. Die Beweislast bei Schäden an Gebäuden etc. läge bei der der DB. Die betroffenen Haushalte wurden bereits ermittelt.

Die Kommunen und Initiativen interpretieren die Forderung im Zusammenhang mit dem Vollschutz anders und halten es für erforderlich, hierüber in den nächsten Runden Tischen zu beraten und bitten die DB um weitere Informationen.

3. Trassenverlauf

3.1 Umfahrung/Trassierung

Ortschaft Ruppertsdorf

Die Gemeinde Ratekau bemerkt, dass laut des Berichtes der DB Netz AG die Kernforderung „Keine Teilung von Ortschaften“ erfüllt sei. Dies trifft auf die Ortschaft Ruppertsdorf nicht zu und der Bericht sollte entsprechend geändert werden. Frau Druba fragt nach der günstigsten Umfahrung der Ortschaft. Herr Homfeldt antwortet, dass die aktuelle Planung die günstigste Variante ist. Frau Druba fragt nach der Anzahl der betroffenen Haushalte. Bürgermeister Keller betont, dass eine Reihe von Häusern betroffen sind und angesichts der positiven Schutzwirkung der Umfahrung mit Kosten i.H. von 470.000 Euro, auch im Vergleich zu anderen Forderungen, nicht zur Debatte stehen sollte und er eine Unterstützung des Landes sehr begrüßen würde.

Zudem sollte geprüft werden, ob eine Umfahrung Einsparpotenzial an der Vorzugsvariante der DB Netz AG beinhalten würde.

3.2 Trog/Tieferlegung

Göhl

Mit der Gemeinde Göhl sind weiterführende Gespräche geführt und ein Kompromiss erreicht worden. Die Mehrkosten für die Troglösung mit 96,95 Mio. Euro können gestrichen werden. Als Kompromiss wurde die Aufhebung des Bahnübergangs durch eine Tieferlegung der Trasse auf einer Länge von 1 km vereinbart, die eine Absenkung von bis zu 5 m aufweist. Hierzu wurden die Kosten auf 15 Millionen Euro grob geschätzt. Das Land SH hat die anteiligen Übernahme der Kosten (1/3 EKrG) für die Tieferlegung/Änderung und den Neuanschluss der Straßenanbindungen in Göhl (Landesstraße) schriftlich erklärt und zugesichert. Es sind somit keine kommunalen Kosten, die für diesen BÜ aufgewendet werden und können aus der Kostenübersicht für die Kommunen gestrichen werden.

Heringsdorf

Mit der Gemeinde Heringsdorf sind weiterführende Gespräche geführt und ein Kompromiss erreicht worden. Die Mehrkosten für die Troglösung mit 99,05 Mio. Euro können gestrichen werden. Für die verbleibenden Bahnübergänge in Rellin und Klötzin (Gemeinde Heringsdorf ist Straßenbaulastträger) wird die DB die aktuellen Kostenplanungen mitteilen. Das Land SH hat die anteiligen Übernahme der Kosten (1/3 EKrG) als Auftragsverwaltung für die Tieferlegung/Änderung und den Neuanschluss der Straßenanbindungen in Heringsdorf (Bundesstraße) schriftlich erklärt und zugesichert.

Altenkrempe

Die DB Netz AG stellt dar, dass als Ausgleich für das überplante Feuerwehrhaus und den Sportplatz mit Anbindungen nur die Verkehrswerte zu berücksichtigen sind. Als Kompromisslösung sollte auf eine Troglösung verzichtet werden und dafür mehr Geld für den Neubau der überplanten Anlagen bereitgestellt werden. Die 48 Millionen Euro werden gestrichen.

Sierksdorf

Die Gemeinde Sierksdorf möchte an der Troglösung festhalten, wird jedoch weitere Gespräche mit der DB Netz AG führen. Frau Druba rät hierzu, dass die Gemeinde die Forderungen nochmals prüfen und gegebenenfalls sehr gut begründen muss. Bürgermeister Keller hinterfragt die Forderung und verweist nochmals auf die gemeinsamen Ziele. Eine Troglösung aus überwiegend städtebaulichen Gründen würden sicherlich viele Gemeinden sehr begrüßen. Allerdings dürften solche Forderungen eher realitätsfern sein. Er regt mit Blick auf die Gesamtbetroffenheit der Region an, eine umsetzbare, gemeinsame Lösung mit gleichen Maßstäben zu suchen, denn insgesamt sind alle Kommunen sehr stark betroffen. Bürgermeister Owerien teilt diese Auffassung auch in Bezug auf seine Gemeinde. Die Gemeinde Sierksdorf sagt zu, hierüber in ihren Gremien zu beraten.

Bad Schwartau

Herr Schmidt teilt auf Nachfrage von Bürgermeister Keller mit, dass in Sachen Trog-Bauwerk in der Ortsdurchfahrt Bad Schwartau bislang kein Kompromiss mit der Deutschen Bahn erzielt werden konnte. Allerdings hat es sich bei dem im Juli geführten Gespräch zunächst nur um einen Informationstermin gehandelt, auf welchem die DB ihre inzwischen heraus gegebenen Gutachten präsentiert hat. Diese werden nun von der Stadt und ihren Gutachtern geprüft. Die von der DB vorgestellte Machbarkeitsstudie zum Trog-Bauwerk ist nach Auffassung der Stadt unzureichend, da nicht alle Lösungsmöglichkeiten ergebnisoffen untersucht werden. Durch die dort vorgesehene Bauweise, welche sehr hohe Kosten sowie eine besonders lange Bauzeit verursacht und den Abbruch jener Gebäude voraus setzt,

die vor Lärm und Erschütterungen geschützt werden sollen, wird die eigentliche Schutzmaßnahme ad absurdum geführt. Stattdessen will die Stadt nun gemeinsam mit der Landesregierung nach anderen Lösungsmöglichkeiten suchen. Hierzu zählt aus Sicht der Stadt Bad Schwartau auch die Herstellung des Trog-Bauwerkes mit Unterbrechung des Nahverkehrs für einen kurzen Zeitraum. Deshalb wird Frau Druba gebeten, die von der DB Netz AG kalkulierten Kosten für eine Troglösung nicht als Grundlage in anstehenden Beratungen zu verwenden. Das Trog-Bauwerk ist nach Auffassung der Stadt die einzige technische Möglichkeit, um die Belastungen in der Ortsdurchfahrt in zumutbarer Weise zu lösen. Die Forderung sei unverzichtbar, um eine in politischer und rechtlicher Hinsicht erforderliche Konfliktlösung zu erreichen. Seitens des Projektbeirates werden weitere Gespräche zwischen den Beteiligten empfohlen.

3.3 Begleitende Maßnahmen

Lübeck

Die Summe von 20.000 Euro wird gestrichen, da es sich bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Erschütterungsschutz) um eine gesetzliche Maßnahme handelt. Herr Homfeldt bestätigt, dass die Leistungsfähigkeitsuntersuchung grundsätzlich im Planfeststellungsverfahren abgehandelt wird.

Bad Schwartau

Es ist noch zu prüfen, ob die Summe von 4,99 Millionen Euro (Kreuzung über Trog / Elisabethstraße) den Punkten 3.2 oder 4.1 zuzuordnen ist.

Ratekau

Die Forderung zur Absenkung der Trasse bei Luschendorf mit 230.000 € bleibt bestehen.

Scharbeutz

Die Forderungen

- | | |
|---|--------------|
| ➔ Umbau Bestandsstrecke zum Fahrradweg | ➔ 0,86 Mio € |
| ➔ Fußgängerweg Bahnhofstr./Arcona Denkmal | ➔ 0,20 Mio € |

bleiben bestehen.

Sierksdorf

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens soll ein Fahrradweg gleich mit gewünschter Breite berücksichtigt werden (Erwerb der benötigten Flächen). Die veranschlagten Kosten i.H. von 0,49 Mio. Euro können herausgenommen werden,

da diese nicht als Baumaßnahme in den Forderungskatalog gehören und im Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur zu betrachten sind.

Oldenburg i. H.

Im Falle der Einrichtung einer Einhausung bzw. Lärmschutzwand sollte diese begrünt werden, z.B. durch Baumpflanzungen o.ä.. Eine Eingrünung könnte auch als Ausgleichsmaßnahme möglich sein. Herr Homfeldt erklärt, dass dies bilateral geklärt werden kann. Das sei insofern keine übergesetzliche Forderung für die Bundestagsbefassung. Die Stadt Oldenburg erklärt, dass hierüber weitere Gespräche mit der DB Netz AG geführt werden sollen.

Die veranschlagten 5 Mio. Euro werden zunächst herausgenommen.

4. Finanzielle Entlastung

4.1 Eigenanteil EKrG

→ Die dargestellten 3,31 Millionen Euro sind aus dem Bericht der DB Netz AG übernommen. Auf die Nachfrage, ob dort auch Kosten für den Rückbau und die Kreisstraßen enthalten sind, wird auf den Anhang 4 Seite 16 des Berichtes der DB Netz AG verwiesen. Frau Druba erläutert, dass die Zusage des Ministers zur Übernahme von 75 % der kommunalen Kosten weiterhin gilt. Es gibt die Überlegung, lt. Koalitionsvertrag der Bundeskoalition, dass die Drittelregelung zu Gunsten der Gemeinden verbessert wird. Das Land möchte ebenfalls darauf hinwirken. Der Projektbeirat hält weiterhin an der Forderung nach Kostenfreihaltung der Kommunen (einschl. des Kreises OH) vom 25%igen Kostenanteil fest.

→ Bürgermeister Keller bittet ausdrücklich darum, die Maßnahme nach § 12 EKrG

EÜ Sereetzer Str. 1,00 Mio. €

in der Landesförderung mit zu berücksichtigen, weil der außergewöhnliche und einzige Fall vorliegt, dass die Gemeinde Ratekau verpflichtet wird, ein Verlangen zu stellen. Sowohl ohne als auch mit 75 %-Förderung ist die Gemeinde stärker belastet als bei einer Maßnahme nach § 13 EKrG. Frau Druba erklärt, dass zu diesem Fall landesseitig noch Prüfungen laufen.

4.2 Kosten Erschließung

Grundsätzlich wird vereinbart, dass die Kosten, die im Zusammenhang mit den neuen Bahnstationen und deren Erschließung stehen, gesondert erfasst und dargestellt werden. Nach Ansicht von Frau Druba wären das Forderungen, die an

das Land zu richten sind. Herr Wepler erklärt sich bereit, auf Grundlage der vorliegenden Zahlen von Nah.SH eine differenzierte Kostendarstellung zu erstellen.

Bad Schwartau (Ratekau)

Gefordert werden 1,0 Millionen Euro für das Brückenbauwerk in der Sereetzer Straße. Die Straßenbaulast liegt allerdings bei der Gemeinde Ratekau. Auf die Ausführungen zu 4.1 wird verwiesen.

Ratekau

Die Forderung zur Schienenunterführung im Bereich Blüchereiche mit 1,5 Mio. Euro als Alternative zur Überführung bleibt bestehen.

Die geforderten 1,06 Mio. Euro für eine fußläufige Anbindung an den Bahnhof Ratekau und die 2,6 Mio. Euro für den gemeinsamen Haltepunkt Timmendorfer Strand / Ratekau werden im Zusammenhang mit der Erschließung sowie Ausstattung der Haltepunkte konkretisiert und neu dargestellt.

Timmendorfer Strand

Die geforderten 4,5 Mio. Euro für die Nachnutzung der Bestandstrasse sollten lt. Frau Druba als Forderung an das Land gerichtet werden, jedoch angesichts des Planungsstands vorerst ohne Kostendarstellung.

Die geforderten 1,55 Mio. Euro für den Ausbau Haltepunkt / Neuhof werden im Zusammenhang mit der Erschließung und Ausstattung der Haltepunkte konkretisiert und neu dargestellt.

Scharbeutz

Die geforderten 4,27 Mio. Euro für den Ausbau der Haltepunkte Scharbeutz und Haffkrug werden im Zusammenhang mit der Erschließung und Ausstattung der Haltepunkte konkretisiert und neu dargestellt.

Altenkrempe

Die Forderung zur Kostenerstattung für die Inanspruchnahme von Gemeinbedarfsflächen in Höhe von 5,00 Mio. Euro wird konkretisiert.

Oldenburg i. H.

Die geforderten 1,02 Mio. Euro für den Ausbau des Haltepunktes Oldenburg/H. werden im Zusammenhang mit der Erschließung und Ausstattung der Haltepunkte konkretisiert und neu dargestellt.

Herr Homfeldt bestätigt, dass die Ergebnisse des Projektbeirates in den Bericht der DB Netz AG an das BMVI einfließen. Bis Mitte September soll der Bericht soweit fertig

gestellt sein, dass dieser an das BMVI gehen kann. Änderungen können dann nur noch als Anhang aufgenommen werden.

Der Projektbeirat spricht sich dafür aus, dass die Darstellung der besonderen Betroffenheit der Region aus dem Bericht der DB Netz AG entfernt werden kann. Die Region fertigt ihre Darstellung gesondert und reicht diese in das Verfahren ein. Die DB Netz AG stimmt dieser Vorgehensweise ausdrücklich zu.

III. Termine:

- ➔ Am 04.09.18 sollte das Gespräch mit Staatssekretär Dr. Schulz (BMVI) stattfinden, das jedoch abgesagt wurde. Ein neuer Termin soll möglichst kurzfristig stattfinden. Es ist wichtig, erste Einschätzung zu erhalten und zu erfahren, welche Erwartungen an den Projektbeirat gestellt werden.
- ➔ Am 16.11.18 findet ein Gespräch des Projektbeirates mit Ministerpräsident Günther in der Staatskanzlei statt. Es bleibt zu klären, wer an dem Termin teilnehmen soll.

IV. Nächste Sitzung des Projektbeirates

Die nächste Projektbeiratssitzung findet am **11. September 2018 um 15 Uhr** im Bürgersaal des Rathauses in Ratekau statt.

Protokollführung:

Constanze Krüger

Gemeinde Ratekau