

Sehr geehrter Ausschuss, sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrter Landrat,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke im Namen der Stadt Bad Schwartau, dass Sie für heute die Möglichkeit einräumen, unsere Belange vorzutragen.

Bürgermeister Dr. Brinkmann lässt sich entschuldigen und hat mich beauftragt, Ihnen zu berichten. Ich bin Bauingenieur im städtischen Bauamt und seit mehr als 3 Jahren ausschließlich mit den technischen und rechtlichen Auswirkungen der Schienenanbindung in der Ortsdurchfahrt befasst.

Wenn die Stadt heute vortragen darf, liegt das sicherlich an den vielfachen Bitten und Apellen , die von uns aus an die Politiker des Landes gerichtet wurden; und zwar nicht nur seitens der Verwaltung, sondern auch durch die Stadtverordneten, die Kaufmannschaft, die Bürgerinitiativen.

Diese **Hilferufe** wurden laut, nachdem den Betroffenen klar vor Augen steht, welche tief greifende Veränderungen und Einschränkungen auf die Stadt zu kommen. Schließlich soll die alte Bäderbahn, die noch 128 m mitten durch den Ort gebaut wurde, nun als transeuropäische Güterfernverkehrsstraße in Anspruch genommen werden, und zwar ohne dass die DB Netz AG an den Gleisen in Bad Schwartau irgendetwas ändern will. Durch diese **Sparvariante** werden erhebliche Konflikte ausgelöst.

Die von uns seit Jahren vorgeschlagene technische Lösung aber, die alle Einwände und Betroffenheiten aufheben könnte, findet einfach kein Gehör.

Wenn in der bevölkerungsreichsten Stadt Ostholsteins, einem prosperierenden Kurort, in welchem Erholung und Gesundheit wesentliche Wirtschaftsfaktoren sind,

- Wenn dort Teile des Erholungswaldes neuen Straßen weichen müssen um Bahnübergänge aufzuheben
- Wenn stattdessen 7 Meter hohe Brücken und Lärmschutzbauwerke zukünftig das Ortsbild unwiederbringlich beschädigen
- Wenn trotzdem die Immissionsbelastungen aus Bahnlärm und Schienenverkehrserschütterungen in sehr vielen Wohngebäuden an der Trasse die Grenzwerte überschreiten
- Wenn durch die Verlärmung und die Bauwerke absehbar der Kurortcharakter des Heilbades zerstört wird
- Wenn die Immobilienpreise verfallen, weil in Trassennähe keine ausreichende Wohnqualität mehr besteht
- Wenn Patienten und Kurgäste sich für andere Gesundheitsstandorte entscheiden

--- dann darf das dieser Stadt und der Kommunalpolitik nicht gleichgültig sein und muss auch an den Wirtschaftsausschuss des Landes berichtet werden.

Bad Schwartau gilt als ein **Sorgenkind** unter den Kommunen an der Trasse. Sorgenkinder werden nicht gemocht. Man lehnt sie ab mit der Bemerkung: die wollen ja nicht.

Nochmals: wir bemühen uns seit Jahren. Unser Vorschlag löst alle Probleme, er ist vernünftig, technisch machbar und wirtschaftlich.

Wir benötigen eine echte Lösung der Probleme, keinen faulen, aufgezwungenen Kompromiss. Der wäre ein Etikettenschwindel gegenüber den betroffenen Menschen.

Sorgenkinder werden nicht als solche geboren, sie werden erst dazu gemacht: durch Entscheidungen, die besser anders getroffen worden wären und durch unterlassene Hilfe. Auch Sorgenkinder haben verantwortliche Eltern.

Hier sind das: die Bundesregierung und die Landesregierung, die mit Abschluss des Staatsvertrags zur Festen Belt Querung erst die künftige Belastungssituation für unsere Kommune herbeigeführt haben sowie mit der Entscheidung, die Güterfernverkehrsstrasse in der Ortsdurchfahrt des Kurortes sei raumverträglich.

Das Bundesverkehrsministerium spricht nicht mit dem Sorgenkind. Es beauftragt die Deutsche Bahn mit einer Problemlösung. Diese verfolgt ihre eigenen Ziele und die Lösungssuche gestaltet sich unendlich schwierig.

Zum Glück hat die Landesregierung aber angefangen, Bad Schwartau bei der Problemlösung Hilfestellung zu leisten. Die Abteilung Verkehr im Wirtschaftsministerium vermittelt zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn.

Das von uns geforderte Trog-Bauwerk sieht eine Tieferlegung der vorhandenen Gleise um 7 Meter vor. Das ist aufwendig und wurde von der Deutschen Bahn auf 330 Mio. EUR geschätzt – bei Bau unter Rollendem Rad. Der Ministerpräsident hat das „einen dicken Brocken“ genannt.

Inzwischen schließt die Landesregierung die Unterbrechung des Bahnbetriebs nicht mehr aus. Hierdurch entsteht nun erstmals die **Möglichkeit einer wirtschaftlichen Lösung**. Ein von der Stadt nun eingeholtes Sachverständigen-Gutachten errechnet die Kosten unter dieser Voraussetzung zu **90 Mio. €** bei einer Laufzeit von 17 Monaten.

Wir danken dem Wirtschaftsministerium für das grundsätzliche Entgegenkommen bei der Suche nach der Akzeptanzlösung.

Und wir bitten den Wirtschaftsausschuss: bestärken Sie die Abteilung Verkehr bei der begonnenen Vorgehensweise!

Zieht man auf einer Karte einen Strich von Fehmarn bis Bad Schwartau, beidseitig entlang der Trasse im Abstand von 250 m, und zählt man alle in der Abstandsfläche befindlichen Gebäude, so ergeben sich insgesamt ca. 1.100 Gebäude. Davon liegen ca. 550 Gebäude in Bad Schwartau. Berücksichtigt man mehrgeschossige Wohngebäude in der Stadt und die nicht der Wohnnutzung unterliegenden Wirtschaftsgebäude in den ländlichen Abschnitten, ergibt sich, dass in Bad Schwartau **mindestens 60% der im Nahbereich der Trasse betroffenen Menschen** leben.

Gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung seitens der Deutschen Bahn verbleiben zwischen Haffkrug und Bad Schwartau 120 Haushalte, bei denen die höchstzulässige festgestellte Zumutbarkeitsgrenze trotz Schutzmaßnahmen überschritten wird. Davon liegen **98% der Wohnhäuser** in Bad Schwartau. Nach dem von uns eingeholten Sachverständigen-Gutachten verbleiben dort **über 400 ungelöste Schutzfälle**.

Ist die Trassenentscheidung aus dem Raumordnungsverfahren deshalb nicht **abwägungsfehlerhaft**?

Stellen Sie sich bitte Bad Schwartau vor und die 3 km lange Ortsdurchfahrt. Und stellen Sie sich eine neben der Ortslage verfügbare Fläche vor, die ausreichend frei ist von Siedlungen und besonders schützenswerter Natur. Muss man nicht die Ortslage umgehen, so wie auch in Ratekau, Lensahn, Oldenburg? Hätte man sich im Raumordnungsverfahren nicht für die 7 km lange Alternativtrasse entscheiden müssen? Ja, das hätte man – wenn es denn die hier unterstellte Ausweichfläche geben würde.

**Eine Neutrassierung kostet durchschnittlich 12 Mio. € pro km für die zweigleisige Trasse. Das wären hier ca. 85 Mio. € gewesen.** Lassen wir die Diskussion um eine Alternativtrasse, es gibt sie für uns nicht. Ohne dass die Probleme auf Nachbargemeinden abgeschoben werden. Aber halten wir an den genannten Kosten fest. Es sind die gleichen Kosten wie für ein 7 m tiefes Trog-Bauwerk.

Warum bloß diese fortlaufende Ablehnung unserer Forderung?

Sind es letztlich andere Erwägungen? Gibt es am Ende denn eine Absprache zwischen BMVI und DB, die besagt, dass ein tiefes Trog-Bauwerk als Akzeptanzlösung unbedingt vermieden werden muss, um bloß keinen Präzedenzfall zu schaffen für weitere Schutzforderungen aus anderen Projektbeiräten in anderen Regionen? Dieser Eindruck besteht immer mehr.

*[Einschub, Ergänzung des vorbereiteten Redetextes als Stellungnahme auf die Vorredner, Deutsche Bahn und Verkehrsminister Dr. Buchholz:*

Sehr geehrter Herr Dr. Buchholz, ich bedaure, dass ich Sie korrigieren muss, aber Sie wurden offenbar nicht richtig informiert: Es gibt anlässlich der Lage des Trog-Bauwerkes im Grundwasser kein besonderes umweltrechtliches Problem. Die Stadt hat hierzu bereits die für uns tätigen Hydrogeologen befragt. Nach erster Einschätzung steht die wasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit nicht in Frage. Auch die von Ihnen vorgetragene Aussage, dass ein

Trog-Bauwerk hinsichtlich des Lärmschutzes keine zusätzliche Schutzwirkung haben würde, trifft so nicht zu. Offenbar wurden Sie auch hierüber seitens der DB Netz AG nicht richtig informiert. Aufgrund des Troges können die über Gelände vorzusehenden Lärmschutzbauwerke in sehr geringer Höhe ausgeführt werden. Das spart Kosten von bis zu 20 Mio. € und es ist besonders stadtbildverträglich. Ich bitte Sie und ich bitte auch den Wirtschaftsausschuss, die hier von der Deutschen Bahn vorgestellten Zahlen nicht für bare Münze zu nehmen. Die Angaben sind unvollständig und sie sind irreführend. Wesentliche Angaben fehlen und es entsteht ein falsches Bild in der Bewertung der Verhältnismäßigkeit.]

Die Stadt hat sich bei der Aufstellung Ihrer Forderung bereits auf das Mindestmaß beschränkt. Es gibt keine Reserven mehr, keinen Spielraum für Verzicht.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss deshalb dringend darum, dass der Minister für Wirtschaft und Verkehr darum ersucht wird, nochmals gegenüber dem BMVI deutlich zu machen, dass hier im Rahmen übergesetzlicher Schutzmaßnahmen eine **uneingeschränkte Lösungssuche** eingeräumt werden muss.

Es darf keine versteckten Vorgaben oder Absprachen geben, die im Hintergrund die **ehrliche Lösungssuche** einschränken.

Tragen Sie also bitte dazu bei, dass das Sorgenkind nicht allein gelassen wird und auf folgenschwere Abwege gerät, soll heißen:

Helfen Sie zu vermeiden, dass die Stadt jetzt in ein Klageverfahren getrieben wird.

Danke.