



Bettina Hagedorn  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

# Pressemitteilung

---

Berlin, 12.07.2019

**Bundesverkehrsministerium will nur „Lärmschutz light“:  
Hagedorn fordert übergesetzlichen Lärmschutz in ganz Ostholstein**  
*(als Anlage finden Sie ein Foto zur freien Verfügung)*

Am 25. Juni 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr einen Bericht zu den Ergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und zur Kostenentwicklung bei der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung an den Verkehrsausschuss des Bundestages geschickt. Darin heißt es wörtlich im **Fazit**: **„Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Die Empfehlung lautet daher, die zuvor beschriebene Vorzugsvariante der DB Netz AG für die weiteren Planungen zu Grunde zu legen.“** Bettina Hagedorn, Bundestagsabgeordnete für Ostholstein, kritisiert die Vorgehensweise des Verkehrsministeriums in Berlin massiv und ordnet den Bericht mit einem Blick in die Zukunft ein:

**„Es ist jetzt wichtig für die Aktiven im Dialogforum, den Frust, den das Verkehrsministerium mit seinen knallharten Aussagen in diesem Bericht ausgelöst hat, zu überwinden, denn: Einzig und alleine die Abgeordneten im Deutschen Bundestag entscheiden in diesem Herbst, ob die Forderungen aus Ostholstein finanziert und umgesetzt werden. Grundlage dafür sind zwei einstimmige Beschlüsse des Deutschen Bundestages vom 28. Januar 2016, als nicht nur – erstmalig in Deutschland – 1,5 Mrd. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz im Rheintal bewilligt wurden, sondern gleichzeitig mit dem „TEN-Trassen-Antrag“ Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus an europäischen Schienengütertrassen ermöglicht werden soll, wenn Bürgerbeteiligung in**

Form von Dialogforen oder Projektbeiräten in der betroffenen Region erfolgte und man dort gemeinsam – nach einem öffentlichen, transparenten Prozess – zu Lösungsvorschlägen beim Lärmschutz kommt, die für Akzeptanz sorgen. Die Hinterlandanbindung in Ostholstein ist Teil dieser europäischen Trassen und das Dialogforum arbeitet hier fast sieben Jahre engagiert für verbesserten Lärmschutz in unserer ökologisch und touristisch hoch sensiblen Region. Darum kann der Deutsche Bundestag übergesetzlichen Lärmschutz für die Trasse in Ostholstein beschließen und ich bleibe zuversichtlich, dass er das tun wird.“

Aber wie geht es konkret weiter? Welche Abgeordneten und Ausschüsse bereiten die für Ostholstein so wichtige Entscheidung maßgeblich vor?

Hagedorn: „**Weil nach der parlamentarischen Sommerpause der Bundestag zunächst vier Tage den Bundeshaushalt 2020 im Plenum diskutieren wird, tagt der zuständige Verkehrsausschuss regulär zum ersten Mal am 25. September 2019. Ich vermute, dass der Bericht des Verkehrsministeriums dann auf der Tagesordnung steht und ich hoffe, dass die Verkehrspolitiker ihn zum Anlass nehmen werden, um mit Blick auf die am 28. Januar 2016 einstimmig beschlossene Willensbekundung des Parlamentes pro übergesetzlichen Lärmschutz an allen Güterschwerverkehrstrassen in Deutschland eine öffentliche Anhörung für Oktober zu beschließen. Denn es geht in diesem Bericht ja nicht „nur“ um die Hinterlandanbindung der Beltquerung in Ostholstein, sondern es geht in Wahrheit um Standards für übergesetzlichen Lärmschutz in ganz Deutschland. Betroffen sind deshalb indirekt Bahnprojekte, Kommunen und Bürgerinitiativen bundesweit.**“

Nach dem Rheintal wäre Ostholstein jetzt erst die zweite Region bundesweit, die von dieser Einzelfallentscheidung des Bundestages zum übergesetzlichen Lärmschutz an europäischen TEN-Trassen profitieren könnte.

Hagedorn weiter: „**Und dann muss auch der Forderungskatalog zum übergesetzlichen Lärmschutz aus Ostholstein als Gesamtpaket – inklusive Bad Schwartau und eigentlich auch inklusive der Varianten zur Sundquerung, die ja auch lärmschutzrelevant sind – in Berlin bei den Parlamentariern aller Fraktionen selbstbewusst und geschlossen von**

den Beteiligten des Dialogforums vertreten werden. Seit fast sieben Jahren haben sich dort alle Akteure mit unglaublich viel Herzblut und Fachkompetenz eingebracht – die Vertreter der Bürgerinitiativen rein ehrenamtlich (!) – und ihnen allein werden die Betroffenen in der Region Dank schulden, wenn der Bundestag am Ende die hohen Millionenbeträge für übergesetzlichen Lärmschutz in Ostholstein bewilligen sollte. Ohne das Engagement des Dialogforums würde es keinen zusätzlichen Lärmschutz geben können. Meine Überzeugung ist: **Wenn die Bundesregierung ihren Staatsvertrag mit Dänemark – trotz explodierender Kosten und sinkenden Verkehrsprognosen – erfüllen will, dann darf das auf gar keinen Fall auf dem Rücken der Betroffenen als „Billigvariante“ umgesetzt werden. Ich werde den Antrag des Dialogforums inklusive der Forderungen aus Bad Schwartau und einer Sundquerungsvariante mit bestem Lärmschutz auch weiterhin mit aller Kraft in Berlin unterstützen!“**

Bettina Hagedorn weist ergänzend darauf hin, dass der Bericht vom 25. Juni 2019 des Verkehrsministeriums weder an das Finanzministerium geschickt noch mit ihm abgestimmt wurde, weshalb auch der Haushaltsausschuss nicht informiert wurde. Hagedorn: **„Dieses Vorgehen des Verkehrsministeriums ist deshalb besonders befremdlich, weil der Bericht jetzt erstmals eine Kostensteigerung für die Hinterlandanbindung in Ostholstein um 1,1 Mrd. Euro (ohne Sundquerung und ohne übergesetzlichen Lärmschutz) von gut 1,7 Mrd. auf jetzt 2,8 Mrd. Euro zugibt. Im Juni 2009 – als der Staatsvertrag mit Dänemark im Bundestag zur Abstimmung vorlag – hatte das Verkehrsministerium noch 840 Mio. Euro Gesamtkosten prognostiziert. Der Bundesrechnungshof (BRH) prophezeite bereits Ende 2018 Kosten von mindestens 4 Mrd. Euro und kündigte einen eigenen Bericht dazu für den Herbst 2019 an. Dann soll zeitgleich auch ein Bericht des Europäischen Rechnungshofes (ERH) zu den TEN-Trassen-Projekten in der EU inklusive der Beltquerung kommen ... es bleibt also spannend. Und es stellt sich immer mehr die Frage – auch nach der vernichtenden Studie des NABU vom 11. Juli – wann endlich die deutsche und die dänische Regierung das Projekt nach Art. 22 des Staatsvertrages in seiner Kosten-Nutzen-Relevanz auf den Prüfstand stellen.“**