

Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages
Parlamentarische Staatssekretärin a.D.



Foto: Studio Kohlmeier

04.06.2025

Historie zum Bau der FBQ-Hinterlandanbindung in Bad Schwartau

Aufgrund der voranschreitenden Planungen der Deutschen Bahn für den Bau der Hinterlandanbindung im „Planfeststellungsabschnitt 1.1 Bad Schwartau“ zur Fehmarnbeltquerung ist ein verstärktes Interesse an den Auswirkungen auf die Lebens- und Wohnqualität für die betroffenen Menschen insbesondere in den Stadtteilen Kaltenhof und Marienholm öffentlich wahrnehmbar. Meine SPD-Landtagskollegin Sandra Redmann aus Bad Schwartau und ich sind uns – gemeinsam mit Umweltverbänden und Bürgerinitiativen entlang der geplanten Güterschwerverkehrstrasse - bereits seit dem Beschluss des Bundestages zum Staatsvertrag im Juni 2009 bewusst, dass die Beeinträchtigungen für die Menschen im „Nadelöhr“ Bad Schwartau, wo ca. 60 Prozent aller betroffenen Anwohner der 88-km-langen Schienentrasse leben, besonders relevant sein werden. Mit vielen Kommunalpolitikern und ehrenamtlichen Mitstreitern haben wir in den letzten 15 Jahren für einen übergesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutz für die betroffenen Menschen entlang der Hinterlandanbindung gekämpft. Mit diesem Informationspapier möchte ich Interessierten eine Übersicht über wichtige Entwicklungen in den letzten 10 Jahren geben. Daraus wird deutlich: die SPD setzt sich seit Jahren konsequent für die Belange der Betroffenen ein und kämpft für gute Akzeptanzlösungen, um Mensch und Natur zu schützen!

Ich habe sehr großes Verständnis für die Sorgen aller betroffenen Anwohner und Aktiven, denn ich hatte die Belastungen für Bad Schwartau als größte Stadt an der geplanten Güterschwerverkehrstrasse stets im Blick. Ich habe gemeinsam mit meiner SPD-Landtagskollegin Sandra Redmann nicht nur in den vergangenen 25 Jahren aktiv gegen den Bau der Festen Fehmarn-Beltquerung gekämpft, sondern parallel immer für übergesetzlichen Lärmschutz entlang der Hinterlandanbindung durch Ostholstein zum Schutz der Lebens- und Wohnqualität gearbeitet.

Beispielhaft lege ich diesem Papier darum meine **Presse- sowie Protokollerklärung im Bundestag vom 18. Juni 2009 (Anlage 1)** bei, als ich als eine von 13 SPD-Abgeordneten mit „NEIN“ zum Staatsvertrag mit Dänemark gestimmt und schon damals auf die katastrophalen Auswirkungen für Mensch und Natur hingewiesen habe. Mein „**Faktenpapier vom Juni 2010**“ zeigt, dass der Kampf gegen den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und FÜR die Interessen der Menschen entlang der Hinterlandanbindung gemeinsam mit dem „Aktionsbündnis gegen die Feste Fehmarnbeltquerung“ und dem Dialogforum auch 15 Jahre später noch top-aktuell ist. Auch meine **Presse- und Protokollerklärung im Bundestag vom 2. Juli 2020 (Anlage 2)**, als der Deutsche Bundestag zwar 232 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz an der Hinterlandanbindung in Ostholstein beschlossen hat, aber damit leider 150 Mio. Euro weniger als vom Dialogforum gefordert – habe ich schon damals insbesondere als eine Belastung für Bad Schwartau bezeichnet.

Schon Jahre zuvor habe ich unzählige Gespräche mit sowohl dem damaligen Bürgermeister Dr. Uwe Brinkmann, später auch mit der jetzigen Bürgermeisterin Katrin Engeln und stets mit dem besonders engagierten Rathaus-Mitarbeiter Bernhard Schmidt sowohl in Berlin wie auch mit den Stadtvertreter*innen aller Fraktionen im Rathaus geführt und die Interessen Bad Schwartaus stets voll und ganz unterstützt. Um diesen Verhandlungen weiteres Gewicht zu verschaffen, bin ich u.a. am 02. Dezember 2019 gemeinsam mit meinem Kollegen und damaligen SPD-Chefhaushälter im Bundestag, Johannes Kahrs, nach Bad Schwartau gereist, um uns direkt am Bahnübergang „Kaltenhöfer Straße“ gemeinsam mit dem Bürgermeister und Bauausschuss ein Bild von der Lage und der geplanten 6-Meter hohen Lärmschutzwand zu machen.

Am selben Tag nahmen Johannes Kahrs und ich an der Sitzung des Bauausschusses der Stadt Bad Schwartau teil, um uns dort mit Bürgermeister Brinkmann und den anderen Stadtvertretern zu den drohenden Belastungen für die Menschen in Bad Schwartau auszutauschen und mögliche Lösungen zu diskutieren.



02.12.2019: Besuch des Bauausschusses der Stadt Bad Schwartau mit Bürgermeister Dr. Uwe Brinkmann und Johannes Kahrs

Schon **am 11. April 2019** kam auf meine Initiative Bürgermeister Dr. Uwe Brinkmann gemeinsam mit zwei Mitarbeitern seines Bauamtes nach Berlin und wir trafen uns zu Gesprächen mit dem haushaltspolitischen Sprecher der SPD, Johannes Kahrs, um über die Finanzierung der geforderten übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen zu sprechen. **Am 12. September 2019** kam das Dialogforum Fehmarnbeltquerung im Bundestag mit den wichtigsten Verkehrs- und Haushaltspolitikern von SPD und CDU/CSU zusammen. Das war der Anfang eines ernsthaften Austausches als Grundlage für Verhandlungen für übergesetzlichen Lärmschutz an der geplanten Gütertrasse in Ostholstein. Zwar waren all diese Gespräche die Voraussetzung dafür, dass **der Deutsche Bundestag am 02. Juli 2020 232 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz an der Güterschwerverkehrstrasse durch Ostholstein beschließen konnte**, aber für Bad Schwartau war dieser Beschluss auf fatale Weise unzureichend – wie ich bereits damals zu Protokoll gab: (Zitat): *„Für den Kreisnorden gibt es ausnahmslos gute Nachrichten. ABER für den Südkreis Ostholsteins insbesondere mit Sierksdorf und Bad Schwartau enthält der Bundestagsbeschluss riesige ‚bittere Pillen‘, die aus meiner Sicht unvertretbar sind. Die Kürzung von mindestens 150 Mio. Euro, gegenüber dem vom Dialogforum im September 2019 in Berlin vorgestellten Forderungskatalog ist aus meiner Sicht ein Schlag ins Gesicht für die ehrenamtlich im Dialogforum Engagierten, die dort fast neun*

Jahre konstruktiv an Lösungen gearbeitet haben! Insbesondere für Bad Schwartau, wo 60 Prozent der Betroffenen leben, ist dieser Beschluss leider unzumutbar und der Klageweg für die Stadt ist damit so gut wie besiegelt.“ Meine fast genau fünf Jahre alte Aussage hat sich leider stets bestätigt und wird sich vermutlich mit der Veröffentlichung der Planungsunterlagen für den PFA 1.1 Bad Schwartau weiter bewahrheiten, so dass mit weiteren Verzögerungen für den Bau der Hinterlandanbindung und weiteren Beschwerden für die Stadt Bad Schwartau zu rechnen ist.

Das Problembewusstsein der Menschen in Ostholstein für die unweigerlichen negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität entlang der geplanten 88-km-langen Güterschwerverkehrstrasse quer durch Ostholstein wuchs in den letzten 15 Jahren nur langsam. Auf zahllosen öffentlichen Veranstaltungen habe ich – oft gemeinsam mit meiner SPD-Landtagskollegin aus Bad Schwartau Sandra Redmann und zusammen mit Umweltexperten wie Malte Siegert von NABU und Vertreter*innen der Bürgerinitiativen – zu öffentlichen Informationsveranstaltungen eingeladen, um die Bevölkerung über die Konsequenzen aufzuklären und zur aktiven Teilnahme am Planungsprozess der Hinterlandanbindung zu animieren. Beispielhaft möchte ich eine **Podiumsdiskussion in Pansdorf am 22. August 2017 mit über 100 Gästen und**

Experten erwähnen.
Oder die SPD-Diskussionsveranstaltung „Schlaflos in Bad Schwartau“ am 5. September 2017 in der Mensa der Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, als



ich mit Bürgermeister Uwe Brinkmann, meiner Kollegin Sandra Redmann MdL und Malte Siegert vom NABU

22.08.2017: Podiumsdiskussion in Pansdorf mit (v.r.) Sandra Redmann MdL und Malte Siegert vom NABU
 Sandra Redmann und Umwelt- und Verkehrsexperten über den Schutz vor dem erwartbaren Lärm durch die geplanten Güterzüge auf der Hinterlandanbindung aufgeklärt und mit ca. 100 Gästen diskutiert habe. **Am 26. März 2019 platzte die Mensa der Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule in Bad Schwartau erneut „aus allen Nähten“, als außer namhaften Gästen und Experten wieder 150 Gäste**

meiner Einladung zu der SPD-Veranstaltung „S.O.S FÜR BAD SCHWARTAU – In Solidarität für übergesetzlichen Lärmschutz“ folgten. Es wundert mich ehrlich gesagt sehr, dass all diese Informationsveranstaltungen in Bad Schwartau offensichtlich von vielen Mitstreiter*innen in der heutigen Bürgerinitiative unbemerkt geblieben sind, aber natürlich freut es mich, dass einige sich jetzt bereits mit Ihren Einwendungen an das Eisenbahn-Bundesamt und die Stadtvertreter*innen gewandt haben, denn dies sind jetzt genau die richtigen Ansprechpartner im laufenden Planungsverfahren.

Leider muss ich deutlich sagen, dass große Veränderungen am Trassenverlauf aktuell nicht mehr zu erwarten sind, weil diese „Weichen“ bereits vor vielen Jahren mit dem Raumordnungsverfahren des Landes Schleswig-Holstein – auch in Abstimmung mit den Nachbarkommunen - gestellt wurden. Auch wenn sich die FBQ-Hinterlandanbindung durch meinen gesamten Wahlkreis durch Ostholstein zieht, kann ich als Bundestagsabgeordnete – ebenso wie meine SPD-Landtagskollegen Sandra Redmann und Niclas Dürbrook - zu diesem Zeitpunkt keinen Einfluss mehr auf das Planfeststellungsverfahren nehmen.

Die geplante 88-km-lange zweigleisige Schienentrasse durch Ostholstein ist in zehn Planfeststellungsabschnitte unterteilt, von denen bisher NUR einer (!) auf Fehmarn genehmigt und im Bau ist. Sieben Abschnitte befinden sich im laufenden Genehmigungsverfahren, während die beiden Abschnitte zur „Fehmarnsundquerung“ und der „PFA 1.1 Bad Schwartau“ noch planerisch in den „Kinderschuhen“ stecken und voraussichtlich erst im 4. Quartal (!) dieses Jahres mit dem veröffentlichten Planfeststellungsbeschluss erstmals von der Stadt und Betroffenen beklagt werden können. Bekanntlich lagen gerade erst die Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PFA 1.2) für die Strecke zwischen Ratekau und Scharbeutz vom 2. Mai bis zum 2. Juni 2025 öffentlich zur Stellungnahme aus. Der Zeitplan der Deutschen Bahn, die gesamte Hinterlandanbindung bis zum Ende 2029 betriebsbereit fertig zu stellen, obwohl die DB für den größten Teil der Strecke erst frühestens Mitte 2026 Baurecht haben kann, ist absolut illusorisch!

Die Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom Juli 2020 habe ich in den letzten fünf Jahren sehr eng und kritisch durch meine Arbeit im

Haushaltsausschuss und Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages begleitet. Dort erhalten wir regelmäßige Berichte des Verkehrsministeriums, der Deutschen Bahn und des Bundesrechnungshofes zu den Fortschritten, Verzögerungen und Kosten der Planung und zum Bau der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung. Somit bin ich auch in diesem Rahmen im regelmäßigen direkten Austausch mit den zuständigen Entscheidungsträgern des Bundesverkehrsministeriums.

Ich habe mir in den letzten 20 Jahren stets ein Bild über die geplante Trassenführung der Hinterlandanbindung in den betroffenen Kommunen gemacht, wozu natürlich auch gerade die Situation in Bad Schwartau immer wieder gehörte. Massiv habe ich mich öffentlich dafür eingesetzt, dass die Deutsche Bahn eine gemeinsame Akzeptanzlösung mit der Stadt Bad Schwartau erarbeitet, um ein mögliches Klageverfahren durch die Stadt abzuwenden. Mein Eindruck ist leider, dass die Kommunikation zwischen Bahn und Stadt weder eng noch konstruktiv ist und die Fronten verhärtet sind.

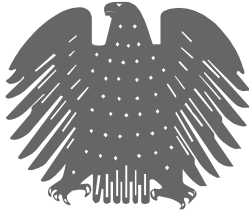
Ich hoffe, dass ich Ihnen mit meinen Ausführungen zeigen konnte, dass ich mich seit über zwei Jahrzehnten für die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Hinterlandanbindung einsetze. Ich wünsche den betroffenen Menschen vor Ort und den gegründeten Bürgerinitiativen viel Erfolg und hoffe, dass die Deutsche Bahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch auf die angesprochenen Bedenken eingehen wird. Trotzdem ist es mir wichtig, keine falschen Hoffnungen zu wecken, denn der Planungsprozess zieht sich bereits seit weit über 10 Jahren hin.

Ihre

Bekma Hagedorn



02.12.2019: Besichtigung des Modells der 6-Meter hohen Lärmschutzwand in Bad Schwartau am Bahnübergang „Kaltenhöfer Straße“ mit Johannes Kahrs (ganz links) und vielen Kommunalpolitiker*innen aus Bad Schwartau



Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

✉ (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 18.06.09

Bettina Hagedorn gibt mit 12 Kollegen der SPD-Bundestagsfraktion persönliche Erklärung gegen Bundestagsbeschluss zur Fehmarnbeltquerung ab

In der Anlage finden Sie die persönliche Erklärung der 13 SPD-MdB, die mit „Nein“ stimmen

Am 18. Juni wird der Bundestag voraussichtlich am späten Abend als TOP 17 abschließend über den Staatsvertrag für eine Feste Fehmarnbeltquerung beraten. Dazu hatte die ostholsteinische SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn bereits im Mai nach der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss am 6. Mai eine persönliche Erklärung verfasst, in der sie sich klar gegen eine Abstimmung noch vor der Sommerpause ausspricht und für den Fall der Abstimmung zum jetzigen Zeitpunkt ihr "Nein" ankündigt und begründet. Dieser Erklärung haben sich nach erneuter kontroverser Aussprache in der SPD-Bundestagsfraktion am 16. Juni zwölf weitere SPD-Bundestagsabgeordnete aller beteiligten Fachausschüsse und aus fast allen Regionen Deutschlands angeschlossen. Aus Schleswig-Holstein haben drei (von neun) SPD-Bundestagsabgeordneten die Erklärung unterzeichnet, aus Mecklenburg-Vorpommern haben sich drei (von vier) Parlamentariern angeschlossen. Doch die Unterstützung geht weit über diese regionale Betroffenheit hinaus: In Anerkennung des großen Konfliktpotentials in den Bereichen Schiffsicherheit, Umwelt, Tourismus und angesichts von mehreren hundert bedrohten Arbeitsplätzen bei dem Fährunternehmen Scandlines sowie kritischer Kosten von mindestens 1,5 Mrd. Euro allein zu Lasten Deutschlands bei geringer Verkehrsfrequenz unterstützen auch verschiedene Verkehrs-, Umwelt- und Tourismuspolitiker die Erklärung. Hagedorn: "Wir werden dem Gesetz zum Staatsvertrag in seiner jetzigen Form und zum jetzigen Zeitpunkt nicht zustimmen. Maßgeblich für mich als Mitglied im Haushalts- und Rechnungsprüfungsausschuss ist dabei insbesondere der Bericht des Bundesrechnungshofs vom 30. April 2009. Ich halte es aber für ein bemerkenswertes Signal, dass sich neben den sechs Abgeordneten aus der betroffenen Küstenregion Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns sieben weitere Parlamentarier der SPD aus rein fachlicher Perspektive zu einem "Nein" entschieden haben."

Die Erklärung mit einer Begründung der Neinstimmen (im Anhang) wird am Donnerstag im Plenum beim Präsidium zu Protokoll gegeben. Zu den Mitunterzeichnern gehört auch die

Vorsitzende der SPD-Küstengang Dr. Margrit Wetzel (Niedersachsen), die ihre erheblichen Bedenken bereits bei der Anhörung Anfang Mai öffentlich gemacht hatte. Aus dem Umweltausschuss haben sich der zuständige Berichterstatter Detlef Müller (Sachsen), der prominente Umweltpolitiker und Träger des alternativen Nobelpreises Hermann Scheer (Baden-Württemberg) und Martin Burkert (Bayern) angeschlossen - auch die ehemalige niedersächsische Umweltministerin und jetzige Bundestagsabgeordnete Monika Griefahn (Niedersachsen) unterstützt die Erklärung. Aus dem Tourismusausschuss haben die ehemalige Vorsitzende der SPD-Arbeitsgruppe Tourismus Brunhilde Irber (Bayern) und Gabriele Hiller-Ohm (Lübeck) sowie aus Mecklenburg-Vorpommern die Abgeordneten Christian Kleiminger, Dirk Manzewski und Iris Hoffmann die Erklärung unterzeichnet. Als weiterer Parlamentarier aus Schleswig-Holstein hat sich Wolfgang Wodarg (Flensburg) der Erklärung angeschlossen, aus Köln ist die Europaexpertin Lale Akgün mit dabei. Die Unterzeichner weisen u.a. darauf hin, dass die seit Sommer 2008 beauftragten Voruntersuchungen in Deutschland und Dänemark auch ohne Verabschiedung des Gesetzes ungehindert hätten fortgeführt werden können – in der Anhörung hatte trotz Nachfrage eines SPD-Kollegen kein Sachverständiger begründen können, warum entgegen der Empfehlung des Bundesrechnungshofes die Abstimmung über den Staatsvertrag noch kurzfristig angeblich „durchgezogen“ werden müsste.

Hagedorn abschließend: "Der Staat nimmt in diesen Zeiten der Finanz- und Konjunkturkrise Steuergelder in teils schwindelerregender Höhe in die Hand, um gefährdete Arbeitsplätze zu sichern. Im Fall der Fehmarnbeltquerung ist es aber genau umgekehrt: hier soll der deutsche Staat 1 - 1,5 Mrd. Euro in die Hinterlandanbindung investieren, obwohl durch das Gesamtprojekt „Feste Beltquerung“ perspektivisch 600 Arbeitsplätze allein auf Fehmarn im Rahmen des Fährverkehrs bedroht sind. Heute fahren die Fähren im 30-Minuten-Takt und sind aktuell mit 6000 PKW pro Tag nur zu 40 Prozent ausgelastet. Das Unternehmen Scandlines erwirtschaftet seit Jahren auf dieser Route der „Vogelfluglinie“ Gewinne im zweistelligen Millionenbereich – es zahlt Steuern und ist einer der wichtigsten Arbeitgeber in strukturschwacher Region. In der heutigen Zeit klingt es mehr als paradox, dass gesunde Arbeitsplätze in einem gesunden Unternehmen durch staatliche Intervention und den massiven Einsatz von Steuergeldern gefährdet werden sollen."

Erklärung gemäß § 31 GO-BT

Zur abschließenden Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 03.09.2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung

- Drucksache 16/12069 -

erklären die Abgeordneten Bettina Hagedorn, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Wolfgang Wodarg, Christian Kleiminger, Monika Griefahn, Hermann Scheer, Iris Hoffmann, Gabriele Hiller-Ohm, Detlef Müller, Dirk Manzewski, Lale Akgün, Brunhilde Irber, Martin Burkert:

Am 18. Juni 2009 wird der Deutsche Bundestag abschließend über o.g. Vertrag abstimmen. Wir lehnen eine Abstimmung zum jetzigen Zeitpunkt ab und werden dem Gesetz deshalb nicht zustimmen.

Der Vertrag soll in Deutschland noch vor der parlamentarischen Sommerpause beraten werden. Für eine derart kurzfristige Entscheidung besteht weder eine gesetzgeberische Notwendigkeit, noch liegen laut Bundesrechnungshofbericht vom 30. April 2009 alle dafür notwendigen Kosten und Informationen als Entscheidungsgrundlage vor.

In Artikel 23 Abs. 4 des Staatsvertrags heißt es: "Um sicher zu stellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung so bald wie möglich zur Nutzung fertig gestellt werden kann nach Artikel 1, werden die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden." Vorläufige Untersuchungen wurden von Dänemark und Deutschland seitdem bereits beauftragt und können auch ohne Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag ungehindert fortgeführt werden - eine Verschiebung der Abstimmung gefährdet das Projekt in keinsten Weise, sondern ist dem Respekt der Abgeordneten und ihrem Anspruch auf eine begründete Abstimmung in Kenntnis der wichtigen Grundlagen geschuldet.

Der Verweis auf die in Dänemark bereits erfolgte Abstimmung ist irreführend: Dort wurde im März 2009 im Parlament zunächst nur ein Planungsgesetz verabschiedet und erst später – nach Vorlage der konkreten Zahlen und Fakten – wird ein Baugesetz verabschiedet. In Deutschland jedoch entscheidet das Parlament nur einmal – und kann die Entwicklung danach grundsätzlich nicht mehr beeinflussen.

Wir halten eine Abstimmung noch vor der Sommerpause für unverantwortlich. Wesentliche Kritikpunkte und Risiken v.a. finanzieller Natur hat der Bundesrechnungshof (BRH) in seinem Bericht vom 30. April 2009 dargestellt. Diese werden wir im Folgenden beispielhaft zusammenfassen.

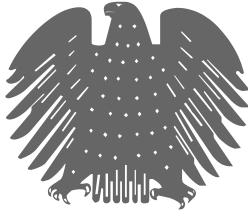
1. Der Staatsvertrag verpflichtet Deutschland, die Hinterlandanbindung mit kalkulierten Gesamtkosten von 840 Mio. Euro zu bauen. Ob diese Zahl realistisch ist, musste schon im September 2008 bezweifelt werden, als der "Bericht zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes" aus dem Bundesverkehrsministerium Kostensteigerungen bei Großprojekten von 60% bis 100% in den letzten drei Jahren offenbarte. Die der Kostenkalkulation für die Feste Fehmarnbeltquerung zugrunde liegenden Zahlen stammen aber aus dem Jahr 2002. Der BRH dazu: "Unter Einrechnung der vom Bundesministerium selbst erwarteten Kostensteigerung von mindestens 60% ergeben sich Projektkosten

(Anm.: für die Schienenhinterlandanbindung) von rd. 1,7 Mrd. Euro."

2. Weitere Risiken sieht der BRH darin, dass durch die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe zusätzliche Kosten entstehen können: "Obwohl die Kosten für die Feste Verbindung als solche nach dem Staatsvertrag allein von Dänemark zu tragen sind, birgt dieser Vertrag erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte. So enthält er Klauseln, welche die Vertragsparteien unter nur unpräzise formulierten Voraussetzungen zu Nachverhandlungen – auch über die Kostentragung – verpflichtet."
3. Erst im Juni 2008 wurde mit der Planung der Schienenhinterlandanbindung begonnen, eine Vorplanung wird voraussichtlich Ende 2009/Anfang 2010 vorliegen. BRH dazu: "Ohne eine Festlegung der genauen Streckenführung und der zugehörigen Kosten geht der Bund durch den unterzeichneten Staatsvertrag nicht kalkulierte Verpflichtungen ein." Darüber hinaus fehlt eine verbindliche Vereinbarung mit der Deutschen Bahn über den Ausbau der Hinterlandanbindung: "Der Bund verpflichtet sich im Staatsvertrag zum Ausbau der Hinterlandanbindung, ohne dass die DB Netz AG an den Staatsvertrag oder in einer Finanzierungsvereinbarung an dessen Ziele gebunden ist. Deshalb ist zu befürchten, dass die DB Netz AG aufgrund ihres geringen Eigeninteresses künftig weitere finanzielle Zugeständnisse vom Bund einfordern wird."
4. Zur mangelhaften Einbindung der Parlamentarier auf deutscher Seite resümiert der Bericht: "Der Bundesrechnungshof hält die Art der Darstellung der Kosten gegenüber dem Parlament für nicht angemessen. Diese Vorgehensweise des Bundesministeriums (Anm.: für Verkehr) wird weder der Bedeutung dieses internationalen Vorhabens noch dem Anspruch an eine transparente Information des Gesetzgebers gerecht." Und weiter: "Der Bundesrechnungshof hält abschließend daran fest, dass eine transparente aktuelle Information des Parlaments über die aus jetziger Sicht zu erwartenden finanziellen Belastungen geboten ist."

Neben den haushalterischen Risiken sehen wir auch große Gefahren für jeweils über 600 Arbeitsplätze beim Fährunternehmen Scandlines in Puttgarden und Mecklenburg-Vorpommern. Zurzeit verkehrt im Fehmarnbelt eine „schwimmende Brücke“ zuverlässig im halbstündigen Takt – die Fähren sind nur zu 40 Prozent ausgelastet und verfügen noch über große Kapazitäten. Nicht auszugleichende Gefahren entstehen durch die geplante 19 km lange Brücke für die Schiffssicherheit auf der Ostsee und für die Umwelt. Wir halten den Bau einer Brücke mit 70 Betonpfeilern in einer der mit 66.000 Schiffsbewegungen meist befahrenen Wasserstraßen der Welt aus Gründen der Schiffssicherheit für unverantwortlich, zumal ein Großteil der Schiffe Einhüllentanker sind, die Öl aus Kaliningrad transportieren und deren Kollisionsrisiko mit der Brücke ein unverantwortliches Risiko nicht nur für die Ostseestrände und den Tourismus darstellt. Eine Brücke würde den für die Ostsee lebenswichtigen Sauerstoffaustausch weiter behindern, Fischbestände und die letzten knapp 1.000 Schweinswale, die im Fehmarnbelt ihre „Kinderstube“ haben, sowie Millionen Wasservögel auf der „Vogelfluglinie“ gefährden. Einige dieser Probleme könnten durch den Bau eines Tunnels statt einer Brücke zumindest gemildert werden – aber Dänemark entscheidet erst in ca. 2 Jahren, ob die Querung in Form einer favorisierten Brücke oder eines – mindestens 1,2 Mrd. Euro teureren - Tunnels erfolgen soll. Aktuell verkehren auf dieser Strecke ca. 6000 Fahrzeuge täglich, Verkehrsprognosen gehen für 2025 von ca. 10.500 Fahrzeugen aus – eine Zahl, für die in Deutschland üblicherweise nicht einmal eine Ortsumgehung gebaut wird.

Ohne ausreichende Kenntnis der Kosten, des Designs und der Risiken können wir eine Ratifizierung des Staatsvertrags zum jetzigen Zeitpunkt nicht verantworten.



Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

✉ (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 02.07.20

Hagedorn enttäuscht über Minus von 150 Mio. Euro zulasten des Lärmschutzes in Ostholstein!

Am Donnerstag, den 02. Juli 2020, verabschiedete der Deutsche Bundestag unter TOP 15 einen Entschließungsantrag, der für übergesetzlichen Lärmschutz an der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung gut 232 Mio. Euro bewilligt. Dabei werden die Forderungen der Kommunen und Städte entlang der Hinterlandanbindung sehr unterschiedlich berücksichtigt. Bettina Hagedorn, Bundestagsabgeordnete für Ostholstein, sieht den Beschluss daher differenziert: **„232 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz für unsere Region aus Berlin hören sich zunächst nach einer frohen Botschaft an, die ohne die neun Jahre engagierte Arbeit des Dialogforums nicht möglich geworden wäre – insofern danke ich diesem Gremium ausdrücklich für seine kompetente und konsensorientierte Arbeit, die erst zu diesem Erfolg geführt hat. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass nur der TEN-Trassen-Beschluss zu übergesetzlichem Lärmschutz des Bundestages vom 28. Januar 2016, den der Bundestag damals auf Initiative der SPD-Haushälter einstimmig beschlossen hat, die Grundlage dafür bildete, dass jetzt überhaupt auch nur ein Cent für übergesetzlichen Lärmschutz nach Ostholstein und Lübeck fließen kann. Dieser Antrag hätte allerdings einen weitaus mutigeren Beschluss für die Menschen in der Region ermöglicht – insofern wird der heutige Bundestagsbeschluss der Intention dieses Antrags absolut nicht gerecht und verfehlt das Ziel – die Region zu befrieden – leider völlig. Der Beschluss enthält Licht und Schatten: Für den Kreisnorden, insbesondere für Fehmarn und Großenbrode, gibt es ausnahmslos gute Nachrichten, da der geplante Sundtunnel mit diesem Beschluss zum Bestandteil der Hinterlandanbindung wird und zusätzlich fünf Millionen Euro für die Tunnelzugänge bewilligt werden. Das ist übrigens nur deshalb möglich, weil der Antrag NICHT – wie vom Verkehrsministerium mit Unterstützung des CDU-Kollegen Gädechens im Sommer 2019 gefordert – schon im letzten Herbst verabschiedet worden ist. Aber für den Südkreis Ostholsteins insbesondere mit Sierksdorf und Bad Schwartau enthält der Bundestagsbeschluss riesige ‚bittere Pillen‘, die aus meiner Sicht unvertretbar sind. Die Kürzung von mindestens 150 Mio. Euro gegenüber dem vom Dialogforum im September**

2019 in Berlin vorgestellten Forderungskatalog ist aus meiner Sicht ein Schlag ins Gesicht für die ehrenamtlich im Dialogforum Engagierten, die dort fast neun Jahre konstruktiv an Lösungen gearbeitet haben!“

Der Antrag des Dialogforums forderte für die Gemeinde Sierksdorf ursprünglich 24 Mio. Euro für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen, wovon nur noch „bis zu 1 Mio. Euro“ übriggeblieben sind. Immerhin hat das Land Schleswig-Holstein vage in Aussicht gestellt, diese „Lücke“ zu stopfen und die Maßnahme zu „retten“. Allerdings entspricht ein Pressestatement des Verkehrsministers keinesfalls einem Beschluss des Landtages – wie 2015 bei dem analogen Fall der „Rheintaltrasse“ durch den Landtag Baden-Württembergs erfolgt. Hagedorn weiter: **„Insbesondere für die größte Stadt an der Trasse Bad Schwartau, wo 60 Prozent der Betroffenen leben, ist dieser Beschluss des Bundestages unzumutbar. Da wird eine ‚Billigvariante‘ als Scheinlösung in Form eines ‚bis zu‘ (!) 3,20m tiefen Trops angeboten, den die Stadtvertretung von Bad Schwartau bereits am 23. Juni 2019 (!) als 3,20m-Trog einstimmig abgelehnt hat, da er nicht genug Schutzwirkung entfaltet. Dieser Beschluss des Bundestages hat das Potential, trotz der bewilligten 232 Mio. Euro so viel Frust in der Region auszulösen, dass von der verbliebenen Million keine der favorisierten Lösungen umgesetzt werden kann – damit ist der Beschluss quasi die Aufforderung zur Klage! Und genau das wollte der TEN-Trassen-Antrag eigentlich vermeiden. Die Landesregierung ist jetzt gefordert – ähnlich wie Baden-Württemberg bei der Rheintaltrasse – sich endlich massiv finanziell für die Kommunen zu engagieren.“** Des Weiteren wurden 50 Mio. Euro aus der Forderung der Region für Maßnahmen gegen Gesamtlärm mit der Begründung gestrichen, dass es noch keine Gesetzesgrundlage dafür gibt – wobei: Wenn es sie gäbe, wäre es ja ohnehin nicht „übergesetzlich“. Diese Gesetzesgrundlage sollte laut Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 vom Bundesverkehrsministerium vorangetrieben werden, was bis zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht passiert ist. Hagedorn: **„Auch der Umgang mit der Gesamtlärbetrachtung, also der Kombination aus Lärm von Straße – in diesem Fall die A1 – und Schiene, ist komplett inakzeptabel! Trotz konkreter Festlegung im Koalitionsvertrag vom März 2018 hat es das Bundesverkehrsministerium in über zwei Jahren nicht geschafft, eine gesetzliche Grundlage für die Gesamtlärbewertung zu schaffen. Gleichzeitig beinhaltet der Bundestagsbeschluss, dass dieses noch zu verabschiedende Gesetz nur dann Anwendung auf die Hinterlandanbindung der FBQ findet (finden muss!), wenn der Planfeststellungsbeschluss VOR diesem – leider nicht einmal ansatzweise erkennbaren Gesetz des Verkehrsministeriums – in Kraft getreten sein sollte. Leider ist zu befürchten, dass es – oh Wunder – genau umgekehrt zu Lasten der Region sein wird, die dann mindestens 50 Mio. Euro weniger (!) erhielte, als ihr eigentlich zustehen würde.“**

Erklärung gemäß § 31 GO-BT

Zur abschließenden Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden“ –

Bundestagsdrucksache 19/20624 – vom 01.07.2020

erklärt die Abgeordnete Bettina Hagedorn:

Am 02. Juli 2020 wird der Deutsche Bundestag abschließend über den Entschließungsantrag in der Fassung des federführenden Verkehrsausschusses vom 01.07.2020 abstimmen. **Ich werde dem vorliegenden Antrag zustimmen, möchte aber folgende Anmerkungen zu Protokoll geben:**

1. Grundlage TEN-Trassen-Beschluss (18/7365) vom 26.01.2016:

Im o.g. Antrag ist zu Recht erklärt, dass dieser aktuelle **Beschluss auf Grundlage des Antrages „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) verfasst wurde, der am 28. Januar 2016 einstimmig im Deutschen Bundestag beschlossen wurde.** Demnach darf – im Einzelfall durch den Deutschen Bundestag – Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus an Schienengütertrassen finanziert werden, wenn diese Teil der Korridore des europäischen TEN-Verkehrs-Kernnetzes sind und dort Bürgerbeteiligung in Form von Dialogforen stattgefunden hat. Der Bezugsfall war die Rheintaltrasse, der am 28. Januar 2016 zeitgleich durch den Deutschen Bundestag die Finanzierung von übergesetzlichem Lärmschutz im Volumen von über 1,5 Mrd. Euro zuerkannt wurde, woran sich das Land Baden-Württemberg mit mindestens 280 Mio. Euro beteiligt.

Bei diesem Beschluss zur Rheintalbahn spielte ein NKV unter 1 keine Rolle, weil für das Parlament als Souverän (im Gegensatz zur Bundesregierung) im Einzelfall die BHO nicht bindend sein muss. Das Parlament ließ sich 2016 einstimmig von Prinzipien wie dem Lärmschutz der Bevölkerung, der Akzeptanz in der Region, dem Respekt für mehrjähriges Engagement von Ehrenamtlichen für konsensorientierte Lösungen und dadurch der Beschleunigung bei Planung und Bau von im Ziel ökologischen (Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene) und in Europa wichtigen Verkehrswegen leiten. Der Tenor war: lieber höhere Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen, die der Gesundheit der Menschen dienen, als endlose Gerichtsprozesse, wobei Anwälte und Gutachter auf beiden Seiten viel (Steuer-)Geld und Zeit kosten. Es ging auch darum, der Deutschen Bahn nicht erneut – wie im Rheintal – zuzumuten, wo von der DB jahrelang streng nach BHO und dem NKV 1 geplant worden war, obwohl diese Pläne dann vor Gericht absehbar scheitern und die Fertigstellung über Jahre verzögern würden. **Das Motto war: Planungsbeschleunigung durch mehr Akzeptanz durch mehr Lärmschutz.**

2. Nutzen-Kosten-Verhältnis:

Zitat aus dem TEN-Trassen-Beschluss Drucksache 18/7365: „[...] Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit **dem Ziel, zu gewährleisten,**

dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet zu werden.“

Die zur Abstimmung vorliegende **Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses 19/20624** legt allerdings im Gegensatz dazu fest: „Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren. **Der Deutsche Bundestag orientiert sich daran, dass der NKV nicht unter 1,0 fallen soll.“** Durch diese den Bundestag selbst beschränkende Vorgabe führt das strikte Festhalten an einem NKV über 1,0 allerdings dazu, dass das eigentliche Ziel des TEN-Trassen-Beschlusses – **Steuergelder des Bundes in effektiven Schutz der Menschen zu investieren** anstatt nur in teure Gutachten und Gerichtskosten – nicht erreicht werden kann.

3. Erfolgreiche Arbeit im Dialogforum seit fast neun Jahren:

Seit September 2011 arbeitet in Ostholstein ein Dialogforum mit betroffenen Bürgermeistern, Verbänden und Bürgerinitiativen der Region kontinuierlich, um unter Einbindung der Deutschen Bahn und der Verkehrsministerien von Bund und Land konsensorientierte Lösungen für die Region zu entwickeln. **Nach acht Jahren Engagement fasste das Dialogforum einstimmig einen Beschluss an den Deutschen Bundestag mit geeinten Forderungen zu übergesetzlichem Lärmschutz, den sie am 12. September 2019 allen Fraktionen in Berlin vorgestellt haben, um für die vollständige Übernahme dieser Mehrkosten durch den Deutschen Bundestag zu werben.**

Für Lärm- und Erschütterungsschutz in Bad Schwartau waren im Juni 2019 noch 90 Mio. Euro in der „Matrix“ des Forderungskataloges einkalkuliert, die in einem intransparenten Verfahren auf 50 Mio. Euro fast halbiert wurden. So wurde wertvolles Vertrauen verspielt. **Diese Forderungen für den übergesetzlichen Lärmschutz beliefen sich 2019 (inkl. 90 Mio. € für Bad Schwartau) auf gut 417 Mio. Euro für die gesamte Region (inkl. Lübeck). Davon verblieben 2020 gut 382 Mio. Euro mit 50 Mio. Euro für Bad Schwartau – die größte Stadt an der Trasse, in der ca. 60 Prozent aller Betroffenen leben.** Bad Schwartau fordert hingegen seit Jahren – mit ausnahmslos einstimmigen Beschlüssen der Stadtvertretung – **einen 7m-Trog für die innerstädtische Bahntrasse, die die Stadt zerschneidet.** Die Stadtvertretung hat einstimmig diverse Gutachten für insgesamt ca. 700.000 Euro zum erforderlichen Erschütterungs- und Lärmschutz beauftragt, um ihre Forderung nach einem 7m-Trog zu untermauern, der ca. zusätzlich gut 200 Mio. Euro erfordern würde (bei einjähriger Streckensperrung nur ca. 100 Mio. Euro).

Der Deutsche Bundestag beschließt heute gut 232 Mio. Euro für Lärmschutzmaßnahmen entlang dieser Trasse durch eine hochsensible Gesundheits- und Tourismusregion – das ist ein positives Signal, aber das sind mindestens 150 Mio. Euro weniger für Lärmschutz, als im Forderungskatalog des Dialogforums einstimmig nach jahrelanger Arbeit beschlossen wurde.

Die Probleme beim Lärm- und Erschütterungsschutz der Stadt Bad Schwartau werden mit 50 Mio. Euro nicht einmal ansatzweise gelöst: Eine 3,20m-Trogvariante, die nun im Entschließungsantrag steht, wurde am 13. Juni 2019 von der Stadtvertretung **bereits einstimmig abgelehnt** (Drs. Bad Schwartau 19/050). Für das vom Tourismus geprägte Sierksdorf stehen nicht einmal 1 Mio. Euro von den geforderten 24 Mio. Euro im Entschließungsantrag.

4. Gesamtlärmbetrachtung:

Seit dem 12. März 2018 steht im Koalitionsvertrag (S. 120) von SPD und CDU/CSU zur gesetzlich normierten Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung: **„Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärmbetrachtung einführen.“** Das Verkehrsministerium hat diese Aufgabe leider seit über zwei Jahren in keiner Weise gelöst. **Deshalb enthält der Forderungskatalog des Dialogforums 50 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz aufgrund einer Gesamtlärmbetrachtung. Dieser Beitrag wurde jetzt vom Verkehrsausschuss ersatzlos gestrichen.**

Stattdessen heißt es vage: „Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung [...] zügig vorantreiben. **Eine Gesamtlärmbetrachtung ist durchzuführen, WENN die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben VOR Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.**“ Dieser Satz muss in der Region Misstrauen auslösen, denn es ist jetzt das gleiche Verkehrsministerium, das einerseits seit über zwei Jahren eine Gesamtlärmbetrachtung NICHT gesetzlich regelt, und das gleichzeitig andererseits einen Planfeststellungsbeschluss für die Hinterlandanbindung der TEN-Güterschwerverkehrstrasse zwischen Lübeck und Puttgarden – völlig ohne zeitliche Not – forciert, um dann ggfs. auf genau dieser Trasse eine Gesamtlärmbetrachtung NICHT durchführen zu müssen.

Darum ist klar: **Dieser Beschluss des Bundestages wird die Region nicht befrieden und langwierige Klageverfahren provozieren, die zu vermeiden es eine Chance gegeben hätte.**

Das Ziel des TEN-Trassen-Beschlusses, Bürgerbeteiligung anzuerkennen, für Akzeptanz bei den betroffenen Menschen in der Region zu sorgen und durch übergesetzliche Lärmschutzinvestitionen einen Gesundheits- und Tourismusstandort mit hoher ökologischer Qualität zu schonen und so Gerichtsverfahren möglichst zu vermeiden, wird damit leider klar verfehlt.