



N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 22. Sitzung

am Mittwoch, dem 19. Dezember 2018, 10 Uhr,
im MeerHuus, Südstrand 10, 23775 Großenbrode

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Hartmut Hamerich (CDU)	
Andreas Hein (CDU)	
Ole-Christopfer Plambeck (CDU)	i. V. von Klaus Jensen
Peer Knöfler (CDU)	i. V. von Lukas Kilian
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Kay Richert (FDP)	
Volker Schnurrbusch (AfD)	
Flemming Meyer (SSW)	

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:		Seite
1.	Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses des Landtags	4
2.	Einführung in die wirtschaftlichen Eckdaten des Kreises Ostholstein Kreispräsident Harald Werner und Landrat Reinhard Sager	5
3.	Feste Fehmarnbelt-Querung	9
	hierzu: Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD): Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Realisierung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung Straße und Schiene auf deutscher Seite Umdruck 19/1092	
a)	aktueller Sachstandsbericht zum Fehmarnbelt-Tunnel	9
b)	aktueller Sachstandsbericht zur Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung	12
	hierzu: Umdrucke 19/1849	
c)	aktueller Sachstandsbericht zur Fehmarnsundquerung	18
d)	Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr	25
	Dr. Bernd Buchholz , Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus	
e)	Stellungnahme aus Sicht der Betroffenen	37
	Kommunale Vertreter der Region	
	hierzu: Umdruck 19/1841, Umdruck 19/1851(nicht öffentlich), Anlage 1 zu dieser Niederschrift	
f)	Aussprache und Diskussion mit den Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages	61
4.	Verschiedenes	86

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses des Landtags

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, begrüßt die Teilnehmer an der auswärtigen Sitzung des Wirtschaftsausschusses und weist einleitend darauf hin, dass die Geschäftsordnung des Landtages gelte. Ziel der Sitzung sei es, dass die Abgeordneten des Ausschusses in Bezug auf den Planungsstand im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung von allen Beteiligten auf den aktuellen Stand gebracht würden.

Er bedankt sich bei Kreispräsident Werner, Landrat Sager und dem Bürgermeister der Stadt Großenbrode, Herrn Reise, für die Einladung und die Möglichkeit, die öffentliche Sitzung in Großenbrode im MeerHuus durchführen zu können.

2. Einführung in die wirtschaftlichen Eckdaten des Kreises Ostholstein

Kreispräsident Harald Werner und Landrat Reinhard Sager

Herr Sager, Landrat des Kreises Ostholstein, führt in die wirtschaftlichen Eckdaten des Kreises Ostholstein ein und stellt einleitend fest, aus seiner Sicht sei es eine sehr gute Idee, dass der Wirtschaftsausschuss des Landtages auswärts tage und sich zu dem Themenkomplex Fehmarnbelt-Querung den Sitzungsort Großenbrode ausgesucht habe. Denn insbesondere in Großenbrode - auf einer schmalen Landzunge gelegen - würden die Herausforderungen und Belastungen für die Region durch das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung besonders deutlich, da hier auf engstem Raum der Ausbau von Straße, Schiene und neuer Sundquerung realisiert werden müsse.

Zu den wirtschaftlichen Eckdaten des Kreises Ostholstein führt er kurz unter anderem aus, die Fläche des Kreises betrage knapp 1.400 km², aktuell habe der Kreis etwas mehr als 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Kreis grenze mit 185 km direkt an die Ostsee. Die Attraktivität der Landschaft sei die Grundlage für einen der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren Ostholsteins, den Tourismus. Aber der Kreis Ostholstein sei mehr als nur eine attraktive Urlaubsregion. Die tragende Säule der Wirtschaft bestehe aus Unternehmen des Mittelstandes. Neben dem Gesundheitswesen bildeten dabei insbesondere das verarbeitende Gewerbe, das Gastgewerbe und die Logistikbranche das ökonomische Rückgrat der Region. Von den insgesamt 60.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Ostholstein seien etwa 7.700 im Gesundheitswesen tätig. So gebe es 14 Krankenhäuser im Kreisgebiet, 20 Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen und 57 Pflegeeinrichtungen, einschließlich der Tagespflege. Daran sei zu erkennen, wie stark der Gesundheitsstandort Schleswig-Holstein sich in den letzten Jahren nach vorn entwickelt habe. Darüber hinaus sei Ostholstein zwar nicht der größte Gewerbestandort in Schleswig-Holstein, aber gleichwohl ein interessanter Gewerbestandort, insbesondere für die Medizintechnik, die Ernährungswirtschaft, Maschinen- und Metallbau sowie elektronische und elektrotechnische Industrie.

Landrat Sager nennt darüber hinaus zur Urlaubsregion Ostholstein ein paar aus seiner Sicht beeindruckende Zahlen: In Ostholstein gebe es pro Jahr etwa 7 Millionen Übernachtungen in gewerblichen Betrieben, plus 5,7 Millionen Übernachtungen in privaten Unterkünften und rund 1,6 Millionen weitere Übernachtungen auf den 74 Campingplätzen im Kreis. In ganz Deutschland gebe es keine vergleichbare Campingplatzdichte wie in Ostholstein. Hinzu kämen rund 3,1 Millionen Übernachtungsgäste, die mindestens eine Übernachtung buchten,

plus 8,5 Millionen Tagesgäste. Daran werde deutlich, dass die Übernachtungs- und Gästezahlen für den Kreis ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor seien.

Dies sei auch vor dem Hintergrund des heutigen Themas des Wirtschaftsausschusses nicht zu vernachlässigen, denn für die Kommunen, die direkt an der Schienenstrecke von Bad Schwartau bis Fehmarn lägen, seien diese Zahlen natürlich wichtig. Der Bruttoumsatz in diesen Gemeinden betrage 965 Millionen € pro Jahr, also knapp 1 Milliarde €. Das Gutachten des Tourismusforschungsinstituts DWIF habe gerade belegt, wie groß der Anteil an Primäreinkommen in Ostholstein sei, nämlich weit überdurchschnittlich, wenn man das beispielsweise mit Regionen im Allgäu oder an anderer Stelle in Deutschland vergleiche. Der Tourismus bleibe ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für den Kreis Ostholstein. Gerade nach dem letzten Jahr könne man sehen, dass er auch noch ausgebaut werden könne, sowohl an der Ostseeküste als auch in der Holsteinischen Schweiz.

Landrat Sager spricht außerdem zwei Themen an, die für den Kreis Ostholstein im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung von besonderer Bedeutung seien. Der erste Punkt sei der Gesetzentwurf der Landesregierung zur Erweiterung behördlicher Bezirke auf den Bereich der festen Fehmarnbelt-Querung, [Drucksache 19/997](#). Auch wenn mit diesem Gesetzentwurf mit dem etwas sperrigen Titel nur ein einziger Absatz in einen einzigen Paragraphen des Landesverwaltungsgesetzes eingefügt werden solle, sei dieser Gesetzentwurf nicht marginal, denn dieser Absatz habe es in sich. Der Wirtschaftsausschuss habe auch den Kreis Ostholstein um eine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf gebeten. Diese werde dem Ausschuss selbstverständlich in Kürze zugeleitet werden. Dennoch sei ihm heute wichtig hervorzuheben, wie der Kreis den Gesetzentwurf bewerte: Positiv sehe der Kreis, dass die verwaltungsrechtlichen Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung durch ein Gesetz festgelegt würden. Der Kreis begrüße es ausdrücklich, dass der gemeinsamen Forderung der Stadt Fehmarn und des Kreises Rechnung getragen worden sei, die Freiwilligen Feuerwehren auf Fehmarn mit dem abwehrenden Brandschutz für die feste Fehmarnbelt-Querung nicht allein zu lassen. Die in der Gesetzesbegründung nunmehr enthaltene Zusicherung des Landes, dass auf die kommunale Seite keine zusätzliche Kostenbelastung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem abwehrenden Brandschutz der Feuerwehren zukommen werde, sei das richtige politische Signal.

Aber vor Inkrafttreten des Gesetzes bedürfe es aus Sicht des Kreises noch eines rechtsverbindlichen Vertrages zwischen der Stadt Fehmarn und dem Land, damit die bisherigen An-

kündigungen auch rechtsverbindlich fixiert und weitere Folgekosten in die Regelung mit einbezogen werden könnten. Der Bürgermeister von Fehmarn, Herr Weber, werde dazu sicher gleich noch etwas sagen. Er wolle jedoch aus Sicht des Kreises hier deutlich machen, dass man in diesem Punkt fest an der Seite der Stadt Fehmarn stehe.

Landrat Sager betont weiter, was für den abwehrenden Brandschutz auf Fehmarn gelte, müsse auch für den Verwaltungsaufwand gelten, der im Kreis Ostholstein durch die Änderung anfallen werde. Es sei schon bemerkenswert, dass im gesamten bisherigen Gesetzgebungsverfahren, vom ersten Entwurf bis zur aktuellen Version, zur Frage des Verwaltungsaufwandes unverändert die Position eingenommen werde, dass die mit der Gesetzesänderung vorgesehene Bezirkserweiterung für die kommunalen Haushalte - so laute es in der Begründung des Gesetzentwurfes - kostenneutral sei und im Kreis Ostholstein grundsätzlich kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen werde. Diese Feststellung sei aus seiner Sicht zwar juristisch spitzfindig, im Ergebnis jedoch sachlich falsch. Sicher sei zu koinzidieren, dass die Höhe des zusätzlichen Verwaltungsaufwandes des Kreises noch nicht verlässlich beziffert werden könne, aber die Tatsache eines quantitativen und auch qualitativen Mehraufwandes in Folge der Zuständigkeitserweiterung könne niemand ernsthaft bestreiten.

Da die Landesregierung für den Brandschutz im Tunnel sehr wohl zusätzliche Aufgabenfelder erkenne, sei es nicht nachvollziehbar, warum der Kreis als untere Katastrophenschutzbehörde hiervon ausgenommen werde. Entsprechende Szenarien und Einsatzplanungen würden unstreitig zusätzlichen Aufwand erzeugen. Gleiches gelte für die Einsatzplanung im Regelrettungsdienst und für den Fall größerer Vorkommnisse mit gegebenenfalls auch vielen Verletzten sowie einem daraus resultierenden Bedarf an Einsatzmitteln.

Landrat Sager fordert die Landesregierung und den Landtag auf, den Begründungstext zu dem Gesetzentwurf dahingehend zu ergänzen, die offensichtliche Tatsache anzuerkennen, dass zusätzlicher Verwaltungsaufwand für den Kreis entstehen werde - sowohl in der Bau- als auch später in der dauerhaften Betriebsphase des Tunnels - und dafür dem Kreis Ostholstein einen entsprechenden finanziellen Ausgleich zuzusichern.

Als zweiten Punkt spricht Landrat Sager den Ausbau der Schienenanbindung für den Fehmarnbelt-Tunnel an. Konkret gehe es um die Kosten, die den Kommunen für die Errichtung von Eisenbahnkreuzungsbauwerken und im Zusammenhang mit dem Bau und der Erschließung von neuen Bahnhaltspunkten entstünden. Herr Minister Dr. Buchholz habe den

Kommunen dankenswerterweise bereits eine Förderung hierfür in Aussicht gestellt, nämlich 75 % für den kommunalen Anteil an Straßenüber- oder -unterführungen sowie 85 % für Erschließungsmaßnahmen an den Bahnhöfen und die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes. Diese Unterstützungszusage des Ministers sei das richtige Signal, aber es bleibe gerade für kleinere Gemeinden eine unzumutbare finanzielle Belastung bestehen. Beispielhaft nennt er die Gemeinde Heringsdorf mit gerade einmal 1.150 Einwohnerinnen und Einwohnern und einem entsprechend übersichtlichen Gemeindehaushalt. Wie solle hier der verbleibende Kostenanteil für ein millionenschweres Kreuzungsbauwerk aufgebracht werden und vor allem, mit welcher Begründung?

Auch für den Kreis werde der Ausbau der Schienenanbindung trotz der zugesagten Fördermittel eine teurere Angelegenheit. Allein bei drei großen Kreuzungsbauwerken und einer Straßenbaumaßnahme am neuen Haltepunkt Großenbrode/Heiligenhafen sei der Kreis finanziell in erheblichem Umfang beteiligt, wenn nicht bereits an dieser Stelle überfordert.

Landrat Sager erinnert daran, dass es sich bei der festen Fehmarnbelt-Querung und ihrer Hinterlandanbindung um ein transeuropäisches Projekt handele, so werde es politisch auch richtigerweise immer wieder betont. Die Region habe sich das nicht ausgesucht. Bei den prognostizierten Zugzahlen müsse es darum gehen, Kreuzungen ohne Schranken und Wartezeiten zu errichten, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern. Auch die Erreichbarkeit und die Einhaltung von Rettungszeiten seien sicherzustellen, Stadt- und Ortsteile dürften nicht abgehängt werden. Da sich die Kommunen dieses Projekt nicht ausgesucht hätten, hielten sie eine Kostenbeteiligung für ungerechtfertigt und auch unzumutbar. Er erneuere deshalb noch einmal seine Forderung an das Land nach einer Aufstockung der Förderquote auf 100 % und bitte darum, hier noch einmal nachzubessern, um die Region bei der Realisierung des Projektes bestmöglich zu unterstützen und die unvermeidbaren Belastungen, die niemand bestreiten könne, so gering wie möglich zu halten.

Landrat Sager begrüßt abschließend noch einmal alle Teilnehmer an der Sitzung in Großenbrode, einer wichtigen Nahtstelle der künftigen Entwicklung der festen Fehmarnbelt-Querung, und wünscht gute Beratungen und einen erfolgreichen Sitzungsverlauf.

3. Feste Fehmarnbelt-Querung

hierzu:

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD): Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Realisierung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung Straße und Schiene auf deutscher Seite
[Umdruck 19/1092](#)

Abg. Vogel beantragt für die SPD-Fraktion die Erstellung eines Wortprotokolls zu dem Tagesordnungspunkt. - Der Ausschuss stimmt diesem Verfahrensvorschlag zu.

a) aktueller Sachstandsbericht zum Fehmarnbelt-Tunnel

- **Femern A/S**

Lars Friis Cornett, Direktor

Stephan Siegert, Planfeststellungsabteilung

Dr. Malte Hinrichsen, Regionalbeauftragter

Vorsitzender: Ich rufe jetzt diesen ersten Sachstandsbericht auf. Wir haben uns gedacht, dass wir zuallererst die Bauherren der Fehmarnbelt-Querung zu Wort kommen lassen. - Herr Cornett, Sie sind hier. Herzlich Willkommen, schön, dass Sie den Weg direkt zu uns gefunden haben. Frau Siegert und Herr Dr. Hinrichsen begleiten Sie, habe ich gehört. - Nein, Herr Siegert. Herr Siegert sieht auch nicht aus wie Frau Siegert.

(Heiterkeit)

Das sehe ich jetzt auch. Herzlich willkommen, schön, dass Sie da sind. - Herr Cornett, ich würde Sie bitten, dass Sie mit Ihrem Eingangsstatement beginnen.

Herr Cornett: Sehr geehrter Herr Vorsitzender Tietze! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Minister! Ich danke dem Ausschuss für die Gelegenheit, hier im Namen von Femern A/S einen Sachstandsbericht über den Fehmarnbelt-Tunnel abgeben zu dürfen.

Hierzu werde ich zunächst kurz die Hintergründe und politischen Rahmenbedingungen des Projektes auch in Dänemark erläutern. Denn - wie Sie alle wissen - basieren die Planungen für den Fehmarnbelt-Tunnel auf einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Dieser Vertrag, der 2008 geschlossen und 2009 von den nationalen Parlamenten ratifiziert wurde, ist die Grundlage für die Arbeit von Femern A/S. Im Staatsvertrag wird geregelt, dass das Königreich Dänemark für Planung, Fi-

nanzierung, Bau und Betrieb des Fehmarnbelt-Tunnels verantwortlich ist. Hierfür hat der dänische Staat Femern A/S als Projektgesellschaft gegründet.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle - das Stichwort Aktualität wurde angesprochen - aus gegebenem Anlass einen kurzen Einschub. Sie haben sicherlich den Medien entnommen, dass die Finanzierung des Fehmarnbelt-Tunnels durch die Rechtsprechung europäischer Gerichte in Zweifel gezogen wurde. Lassen Sie mich diese Gelegenheit nutzen, um Ihnen zu versichern, dass überhaupt kein Grund zur Sorge besteht. Das Gericht hat in dem konkreten Fall die Entscheidung der Kommission aufgrund eines Verfahrensfehlers aufgehoben. Es hat sich in seinem Urteil aber nicht auf das Staatsgarantiemodell als solches und selbst bezogen. Dies wurde wiederum auch ganz aktuell gestern von der EU-Wettbewerbskommissarin Margarete Vestager bestätigt. Die Entscheidung hat daher keine Auswirkungen auf unsere weitere Arbeit, da wir für die nötige Liquidität gesorgt haben, um die Möglichkeit zu haben, das Projekt weiter voranzubringen. Lassen Sie mich an dieser Stelle Ihnen allen außerdem versichern, dass es in der dänischen Politik keinerlei Zweifel an Nutzen und Wirtschaftlichkeit des Fehmarnbelt-Tunnels gibt. Es besteht kein Zweifel daran, dass Dänemark seine Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag einschließlich der angesprochenen Finanzierung einhalten wird. So viel zum aktuellen Anlass.

Zum Hintergrund kann ich Ihnen noch sagen, dass das dänische Genehmigungsverfahren für den Fehmarnbelt-Tunnel am 28. April 2015 mit der Verabschiedung des Baugesetzes im dänischen Parlament abgeschlossen wurde. Seitdem liegen auf der dänischen Seite alle erforderlichen Genehmigungen für den Bau des Tunnels vor.

In Deutschland hat es zwei große Beteiligungsverfahren im Zuge der Planfeststellung gegeben sowie zwei vereinfachte Anhörungen. Derzeit erarbeitet die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss. Nach den uns vorliegenden Informationen können wir zu dem anstehenden Jahresende den Planfeststellungsbeschluss für den deutschen Teil des Fehmarnbelt-Tunnels erwarten.

Vor dem Hintergrund des dänischen Baugesetzes konnte Femern A/S das Bieterverfahren für den Fehmarnbelt-Tunnel im Jahr 2016 beenden und Bauverträge mit den internationalen Konsortien abschließen. Unter den beauftragten Konsortien befinden sich auch deutsche Bauunternehmen. Auf Grundlage der Angebotspreise hat Femern A/S 2016 eine aktualisierte Finanzanalyse für den Fehmarnbelt-Tunnel vorgelegt. Das Baubudget von 7,1 Milliarden €

basiert also auf Marktpreisen und enthält zudem eine Reserve von beinahe 1 Milliarde €. Die wesentlichen Bauarbeiten für den Fehmarnbelt-Tunnel, insbesondere die Herstellung der Tunnelelemente in einer eigens dafür errichteten Fabrik, werden auf der dänischen Seite stattfinden. Deshalb führt Femern A/S schon seit 2013 vorbereitende Arbeiten in der Nähe von Rødby durch. Die Maßnahmen umfassen zum Beispiel den Bau von Straßen und Radwegen sowie die Einrichtung der Wasserversorgung und weiterer Anschlüsse.

Erst im März 2018 hat das Verkehrsministerium mit der Zustimmung der Parteien des sogenannten Unterstützerkreises im dänischen Parlament weitere Gelder bereitgestellt, um archäologische Untersuchungen und weitere Bauvorbereitungen in Dänemark durchzuführen.

Lassen Sie mich hier noch einführen, dass seit Beginn der Planungen Femern A/S bemüht ist, einen intensiven Dialog mit der Region zu führen. Hierzu beteiligen wir uns nicht nur am Dialogforum, sondern haben schon seit 2009 ein Infocenter auf Fehmarn eröffnet, das jeden Wochentag für Gäste und Einheimische geöffnet ist. Dieses Infocenter hat gerade in diesem Jahr wieder eine Rekordzahl an Besuchern angezogen.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang sagen: Gern lade ich alle hier Anwesenden ein, uns im Infocenter zu besuchen. Wenn Sie spontan sind, dann kommen Sie tatsächlich direkt heute Abend vorbei, denn da feiern wir unsere Weihnachtsfeier, und Sie alle sind natürlich herzlich dazu eingeladen. - In diesem Sinne: Danke für Ihre Aufmerksamkeit und ich freue mich auf die weiteren Fragen und Diskussionen.

Vorsitzender: Vielen Dank für die Einladung zur Weihnachtsfeier. Wer also noch nicht auf einer Weihnachtsfeier war, heute Abend gibt es Gelegenheit dazu. Wir machen jetzt weiter mit dem aktuellen Sachstandsbericht zum nächsten Unterpunkt.

b) aktueller Sachstandsbericht zur Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung

- **DB AG**

Frank Limprecht, DB Netz AG, Leiter Großprojekte Regionalbereich Nord,

Bernd Homfeldt, DB Netz AG, Projektleiter Schienenanbindung, FBQ

hierzu: [Umdrucke 19/1849](#)

Vorsitzender: Ich begrüße Herrn Frank Limprecht von der DB Netz AG und Herrn Bernd Homfeldt, ebenfalls von der DB Netz AG. Wo sind die beiden? - Da, hallo. Ich begrüße Sie. Wer von Ihnen möchte beginnen? Herr Limprecht? - Bitte schön.

Herr Limprecht: Ja, ich starte erst einmal. Erst einmal einen herzliches guten Morgen. - Wir warten noch auf die Präsentation. - Trotz einiger Folien werden wir uns bemühen, schnell zu sein. Wie Sie wissen, gibt es viele Details, aber er war stets bemüht. Gut. Auf der ersten Folie sehen Sie: Wo stehen wir in dem Planfeststellungsverfahren? - Dazu noch einmal der Überblick.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 2)

Die etwas eingerückten und hoffentlich von hinten noch erkennbaren Planfeststellungsabschnitte PFA 1, PFA 5.1 und PFA 6, also Fehmarn, Heringsdorf, Neukirchen und Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, sind beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Die unten sozusagen etwas runter gerückten Abschnitte werden zu den jeweiligen Zeitpunkten, die darunter stehen, eingereicht werden. Also im Prinzip im Laufe des nächsten Jahres bis Mitte des Jahres, etwa im Monat Mai, werden wir alle Planfeststellungsanträge beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht haben.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 3)

Es gab ja auch im letzten Jahr schon Diskussionen darüber: Warum machen wir das eigentlich, und wie funktioniert das im Zusammenhang mit der gesamten Diskussion, die wir zurzeit zu Akzeptanzlösungen, zu Forderungen aus der Region, deren Bewertung und der Bundestagsbefassung haben? Wie ist der Zusammenhang? Wir haben das einmal hier abgebildet. Wir haben gemeinsam mit dem Bund und dem Eisenbahn-Bundesamt analysiert, dass die Einreichung und sozusagen die vorlaufenden Phasen der Planfeststellungsverfahren zurzeit

nicht die bundestagsbefassenden Themen hemmen, beziehungsweise, dass diese von uns dann im weiteren Verlauf des Verfahrens eingearbeitet werden, sodass wir spätestens nach den Anhörungen, aber zum Teil auch schon vor den entsprechenden Offenlegungen der Planungen und Erörterungstermine, die Ergebnisse aus der Bundestagsbefassung hier einarbeiten können. Das haben wir auch bereits mehrfach zugesagt. Das heißt, daraus entsteht keinerlei rechtliche Problematik.

Es geht uns ja darum, dass wir für 2028, wenn die dänischen Kollegen den Tunnel fertig haben wollen, auch mit der Schienenanbindung fertig sein wollen, um dann auch für die Kunden einen vernünftigen Verkehr zu ermöglichen und nicht danach noch jahrelang hier die Region mit Baustellen irgendwie belasten müssen.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 4)

Wir haben hier einmal zusammengefasst, was aus den Forderungen der Regionen jetzt in den letzten gemeinsamen Veranstaltungen und Sitzungen des Projektbeirates und mit dem Projektbeirat in den Runden Tischen erarbeitet wurde. Manche von Ihnen mögen sich noch an ganz viele Kernforderungen erinnern. Sie sehen hier im unteren Blattteil auch noch die Kernforderungen 5 bis 9. Die sind erstens allerdings relativ klein und zweitens als Forderung an das Land adressiert: zum Thema Bahnübergangsmaßnahmen und Straßenbaumaßnahmen. Herr Sager hatte das vorhin teilweise schon angesprochen. Es geht außerdem noch um die Entwicklung der Verkehrsstationen. Diese Forderungen werden wir nicht mehr dem Bundestag vorlegen, weil sie an das Land adressiert sind. Es verbleiben als Forderungen an den Bundestag die Kernforderungen 1 bis 4.

Die erste Kernforderung ist, dass wir die Planung gemeinsam miteinander abstimmen. - Das haben wir getan. Ich hoffe auch, dass wir das so gut wie möglich getan haben, zumindest weiß ich von meinen Kollegen, dem Team um Herrn Homfeldt, dass es gerade in der letzten Zeit hier noch einmal ganz aktiv in der Region war, auch gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein. Auch dafür noch einmal vielen Dank, dass wir die Gespräche gemeinsam geführt haben.

Im Punkt zwei ist der Kern, der große Kern des Lärmschutzes zusammengefasst. Und zwar geht es einmal um das Thema der Gesamtlärbetrachtung. Dabei geht es um die gemeinsame Betrachtung von Straße und Schiene. Wir führen die Strecken auch nach dem Raum-

ordnungsverfahren in vielen Bereichen sehr dicht an der Straße entlang - mit Absicht, um diesen verlärmten Korridor möglichst klein zu halten. Es gibt aber momentan keine gesetzliche Regelung, wie man dann beide Verkehrswege lärmtechnisch zusammen behandelt und berechnet nach den Regularien. Sodass wir hier für die Forderung sozusagen bewertet haben: Was würde eine gemeinsame Lärmbetrachtung an Mehrkosten gegenüber dem, was wir heute gesetzlich kennen, bedeuten? - Das heißt, das ist hier eine Forderung, zu der man sagen muss, die ist auch im Koalitionsvertrag der Bundeskoalition verankert, wo es schlicht darum geht, dass es dazu derzeit keine gesetzliche Regelung gibt. Wir könnten eigentlich heute nur nach Eisenbahnregeln vorgehen, und dann würden wir nur die Eisenbahn schützen. Dann schützen wir im schlechtesten Fall die Autobahn vor dem Lärm der Eisenbahn.

Die zweite Kernforderung ist der Punkt 2.2, der sogenannte Vollschutz. Das ist die Forderung nach Lösung sämtlicher Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Strecke, am Gleis - und nicht durch Lärmschutzfenster, Lärmschutzlüfter, Dachdämmung und ähnliches, also nicht am Gebäude des Betroffenen. Das führt im Vergleich zur gesetzlichen Variante zu Mehrforderungen in Höhe von etwa 97 Millionen €.

Dann haben wir die Kernforderung 2.3, das sind die niedrigeren Immissionsschutzgrenzwerte. Da sind die Themen, die Herr Sager eben auch angesprochen hat, nämlich touristische Regionen, Campingplätze, Gewerbegebiete und Mischgebiete zu betrachten, ebenso wie Wohngebiete, weil dort ebenfalls touristische Standorte beinhaltet sind. Der Schutz der Bevölkerung und der Gäste muss dort zusammen mit dem Vollschutz im Besonderen, also maximal, erfolgen. Das ist das größte Einzelelement in dem Lärmschutzblock in Höhe von 170 Millionen €. - Sie sehen, dort hat sich auch von Juli 2018 bis heute nicht wirklich viel verändert, das heißt, dieser Stand, diese Forderungen und auch diese Bewertung hatten wir im Grunde genommen schon im laufenden Jahr.

Dann haben wir eine Forderung, die noch etwas später „eingeflogen“ ist, das ist die Forderung von Lübeck zum Lärmschutz im Bestand, die mit 124 Millionen € im Juli eingelaufen ist. Die haben wir mittlerweile gemeinschaftlich besprechen und diskutieren können. Sie ist jetzt noch mit 30 Millionen € entsprechend eintaxiert.

So viel zum Block des Lärmschutzes, der neben dem Thema Trassenverlaufsforderungen, das ist die Nummer 4, den größten Block darstellt.

Dann haben wir den Schutz vor Erschütterungen, hier im Besonderen zusätzlichen Schutz vor Erschütterungen. Das haben wir mit 12 Millionen € bewertet. In Lübeck, im Bestand, ist das hier noch einmal mit 14,2 Millionen € zusätzlich bewertet worden.

Dann kommt der größte Brocken, gerade auch mit Stand Juli 2018, mit 577 Millionen €, im Bereich der Trog- und Tieferlegungslösungen - die Umfahrungen und Trassierungen lasse ich bei der Summe einmal beiseite - mit Forderungen - das sehen wir gleich auch noch im Detail - aus verschiedenen Gemeinden, die einen Startwert von fast 600 Millionen € hatten. Dort sind wir nach intensiven Gesprächen jetzt bei 239,6 Millionen € gewesen. Seit vorgestern sind wir leider wieder mit 98,5 Millionen € aus dem Bereich Heringsdorf sozusagen beaufschlagt worden, weil man dort in den Gremien den Gremienvorbehalt noch nicht aufgelöst hat. Da bieten wir gern noch weitere Gespräche an, um das Thema wieder auf die sogenannte Akzeptanzlösung zu bringen. Das sehen wir gleich noch.

Der größte Einzelbrocken, der noch offen ist, ist Bad Schwartau - mit unserer Bewertung, die wir mal am Start hatten - mit 215 Millionen €. Bad Schwartau hat mit einem Ingenieurbüro, wo wir jetzt auch gemeinsam mit Bad Schwartau in die Prüfung gegangen sind, gesagt, das liegt irgendwo im dreistelligen Millionenbereich. Ob das von 100, 120 oder bis zu 200 Millionen € je nach Randbedingungen, die man dort ansetzt, geht, ist noch unklar.

Das heißt, positiv geschafft haben wir in den Gesprächen der letzten Monate eine deutliche Reduktion der Kernforderungen in Trog- und Tieferlegung, also von 577 auf 240 Millionen €. Ich klammere Heringsdorf jetzt vielleicht einmal ein bisschen aus. Das ist der Wert der Akzeptanzlösungen, darin dementsprechend auch noch enthalten: Bad Schwartau.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 5)

Wir sehen das hier noch einmal im Detail. Stadt Lübeck: Mit Zustimmung der Stadt - da springe ich schnell rüber. In Bad Schwartau - dazu kommen wir gleich noch im Detail - diskutieren wir die Forderung eines Troges bis 7 m Tiefe. Dort gibt es eine ganze Latte von möglichen Lösungen und auch entsprechender gesetzlicher Betrachtungen. Das sehen wir gleich noch. Sierksdorf: Da haben wir noch einen Gremienvorbehalt, aber eine entsprechende Akzeptanzlösung in einer Tieferlegung mit Betonwandböschung in der ersten Stufe, und nun haben wir eine Tieferlegung der sich bereits im Einschnitt befindlichen Eisenbahntrasse als

Akzeptanzlösung erarbeiten können. In Roge haben wir sozusagen die gleiche Situation wie in Sierksdorf, also ebenfalls noch einen Gremienvorbehalt.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 6)

In Altenkrempe haben wir jetzt einen Beschluss der Gemeindevertretung zu einer entsprechenden Straßenüberführung. Wir klären dann noch das Thema des Feuerwehrgerätehauses. In Göhl haben wir ebenfalls den Gremienvorbehalt aufgehoben. Und in Heringsdorf - wie ich eben gerade sagte - konnte die Gemeindevertretung am 17.12. bisher von uns noch nicht für die Eisenbahnüberführung, die man im Ortsbereich etwas verschoben hat, begeistert werden. Wir werden versuchen, das Thema Akzeptanzlösung, die wir gemeinsam mit der Gemeinde besprochen haben, noch einmal zu platzieren.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seiten 7 und 8)

Wir werfen einen vertieften Blick auf Bad Schwartau. Der Bereich, über den wir in Bad Schwartau diskutieren, befindet sich grob zwischen der Schwartau und der Autobahnbrücke. In diesem Bereich besteht aus Bad Schwartau die Forderung nach einem Trog von 7 m. Wir haben mittlerweile diese Liste an Varianten.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 9)

Das sind insgesamt 13 Stück. Da sind die Eindringtiefen - so möchte ich es nennen - zum Teil unterschiedlich, gerade was das Thema Kosten und Bauzeit angeht. Klar ist natürlich, dass ein 7 m tiefer Trog von den Kosten voraussichtlich das größte Element darstellen wird, ebenfalls von der Auswirkung auf die Bauzeit und damit dann auch auf die Sperrzeiten auf der Strecke, die auch den Bereich Kiel-Lübeck bedient.

Wir haben das ganze Thema nach gelösten Schutzfällen betrachtet, nach verbleibenden Schutzfällen, je nach Variante. Im Grunde genommen ergäbe eine Lärmschutzwand hier unten zum Beispiel mit entsprechend besonders überwachtem Gleis - so heißt das -, Galeriebauwerken, Schienenstegdämpfern und einer 70 m langen Einhausung - das wäre alles überirdisch ohne Trog - eine Vollschutzlösung, bei der ich null verbleibende Schutzfälle hätte.

In der gesetzlichen Lösung, die sich mit Schallschutzwänden und besonders überwachtem Gleis bewegt - das ist bei der Nummer 8 hier - haben wir noch Reste von verbleibenden Schutzfällen. Das sieht man hier, die 49. Aus der Forderung nach Vollschutz kommt eben genau dieser übergesetzliche Ansatz, in unserer Analyse zu sagen: Wie kommen wir im Moment hier auf null, sodass ich im Grunde genommen durch Bauwerke schütze? Wie wir feststellen mussten, ist es auch akustisch nicht so, dass Tröge komplett das akustische Problem lösen, sondern wir müssen weiterhin oben mit Lärmschutzwänden abfangen und auch einen Teil deckeln beziehungsweise einhausen, um entsprechend den Lärmschutz auf null zu bringen. Das haben wir hier einmal mit einem Trog auf 4 m Tiefe vergleichsweise dargestellt.

Was wir dann gemeinsam betrachten, mit dem Land und Bad Schwartau, ist die Frage der Gesamtkosten. Die variieren zwischen - wie in diesem Fall, Nummer 8 - etwa 20 Millionen € und je nach Gutachten - deshalb stehen hier zwei Zahlen - etwa 320, 210, 120 Millionen € - so in dieser Range - für den entsprechenden Trog. Hier hinten sehen wir auch noch einmal in der Aufstellung: Was bedeutet das pro geschütztem Schutzfall in Kosten? Da sitzen wir derzeit noch zusammen und bewerten das gemeinsam.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1849](#), Seite 10)

Auch das Thema Erschütterungsschutz ist von Bad Schwartau entsprechend als Forderung abgebildet worden, auch als Begründung für einen Trog. Dort kann man mit Sicherheit festhalten, dass ein Trog die Schwingungsreduktion am besten erfüllt. Es gibt allerdings auch heute die klassisch gesetzlichen Lösungen, das ist die sogenannte besohlte Schwelle oder ein Stahlbetontrog in leichter tiefer Lage. Das ist beispielsweise in Hamburg-Altona auf den äußersten Gleisen vorgesehen. Da gibt es so einen Erschütterungsschutztrogtrog, wie es heißt.

Auch hier haben wir entsprechende Bewertungen durchgeführt. Das sind Abschätzungen auf der Basis eines Gutachtens, das die Stadt Bad Schwartau uns zur Verfügung gestellt hat, wo man eben in der gleichen Logik auch Kosten und Kosten pro Schutzfall diskutieren kann. - Damit wäre ich am Ende.

Vorsitzender: Herr Limprecht, man hat Ihnen ganz gespannt zugehört. Ich habe gerade zu dem Kollegen gesagt: Es ist ganz schön, dass wir das einmal so detailliert so vorgestellt bekommen. Wir bekommen die PowerPoint-Präsentation als Umdruck. Das müssen Sie also

nicht abfotografieren, sondern können das hinterher auf der Internetseite des Landtages abrufen. Da waren doch ganz wichtige Dinge drin, die man so schnell gar nicht mitschreiben konnte. Sie bekommen also alle Unterlagen. Herzlichen Dank für diesen Input.

c) aktueller Sachstandsbericht zur Fehmarnsundquerung

- **DB AG**

Frank Limprecht, DB Netz AG, Leiter Großprojekte Regionalbereich Nord,

Bernd Homfeldt, DB Netz AG, Projektleiter Schienenanbindung FBQ

hierzu: [Umdruck 19/1848](#)

Vorsitzender: Herr Limprecht oder Herr Homfeldt, wer von Ihnen beiden möchte dazu vortragen? - Herr Homfeldt.

Herr Homfeldt: Da wir hier heute zu zweit aufgetreten sind, teilen wir uns auch die Arbeit. Ich möchte hier kurz den Stand zur Fehmarnsund-Querung darstellen. Zuvor möchte ich kurz betonen, dass auch das kein Projekt ist, das die DB allein durchführt. Wir haben einen Partner an unserer Seite, das ist der LBV.SH. Wir haben ein großes Projektteam und erarbeiten die Lösungen gemeinsam.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seiten 1 und 2)

Ich lasse einmal den großen Text weg, die Historie warum, wieso und wann wir festgestellt haben.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 3)

Ich möchte Sie aber noch einmal kurz mitnehmen und Ihnen etwas dazu sagen, was wir eigentlich planen. Wir haben einen bunten Strauß an Varianten, die wir uns angucken. Das geht von einer kombinierten Brücke, das geht von zwei getrennten Brücken, also Verkehrswege getrennt, über einen gemeinsamen Absenktunnel bis hin zu Bohrtunneln in verschiedenen Varianten. Das Ganze, diese vier Planungspakete, die darum herum sind, wird noch einmal unterstützt von einem zusätzlichen Paket oder einem zusätzlichen Büro, das sich dem Erhalt und der Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes mit verschiedenen Laststellungen annimmt. Die Ergebnisse werden praktisch den anderen vier Paketen zur Verfügung gestellt,

weil jeder - - Ich mache das jetzt einmal am Beispiel der kombinierten Brücke fest. Da gibt es die Möglichkeit, wir bauen eine kombinierte Brücke ohne Erhalt des Bestandsbauwerkes, oder es gibt eine kombinierte Brücke mit Erhalt des Bestandsbauwerkes und mit verschiedenen Lastbildern, die dann auf der Brücke fahren, wie zum Beispiel eine Richtungsfahrbahn oder eine Fahrbahn für die langsamen Verkehre, die dann, wenn eine Brücke autobahnähnlich ausgebaut wird, nicht mehr auf die Autobahn dürfen.

Die Pakete arbeiten jetzt schon - sage ich einmal - wie die großen. Dazu bekommen Sie gleich von mir ein paar Beispielbilder. Nehmen Sie die bitte aber nicht gleich und sagen: So wird die neue Sundquerung aussehen! Es gibt ganz viele Möglichkeiten, ein Bauwerk zu bauen. Das sind nur die ersten Ideen.

Wir haben das Ziel, die Planungspakete, die Arbeit daran, erst einmal im Frühjahr 2019 abgeschlossen zu haben, also jedes Paket soll dann mit einer Vorzugslösung vorliegen. Diese ganzen Vorzugslösungen muss man dann auch noch einmal nebeneinander legen, und dann kommt die Abwägung zwischen Brücke, Tunnel und kombinierten Bauwerken. Es gibt das Ziel, bis Ende 2019 dann eine Vorzugsvariante präsentieren zu können.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 4)

Es ist so, dass wir natürlich nicht nur die technische Planung des Bauwerkes machen, sondern viele Themen darum herum haben, verkehrstechnische Untersuchung, Baugrunduntersuchung, das Thema Umwelt, terrestrisch als auch im marinen Bereich, sowie ganz viel Vermessung. Das gehört natürlich alles mit dazu und stützt die Planungspakete.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 5)

Wir haben frühzeitig für eine neue Sundquerung im Bereich der Umwelt einen ziemlich großen Untersuchungsraum definiert, der über einen Scoping-Termin - so, wie es in großen Verfahren läuft - geschieht. Sie sehen, dass der Bereich doch schon um ein - ich sage einmal - großes Bauwerk oder über eine große Brücke doch verhältnismäßig groß gezogen ist. Dabei werden ganz viele Themen berücksichtigt.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seiten 6 ff.)

Jetzt kommen einmal ganz schnell ein paar Beispiele dazu, wie ein kombiniertes Bauwerk aussehen könnte unter der Prämisse, dass wir da zwei Gleise drauf bauen, zwei Richtungsfahrbahnen für die Straße, sprich zwei mal zwei Fahrspuren autobahnähnlichen Querschnitts, plus geführte langsame Verkehre. Da gibt es Kombinationsbrücken und für eine Kombibrücke mehrere Varianten. Entweder man führt alle Verkehrsträger nebeneinander oder, weil man nachher ein bisschen Platz einschwenken muss, man führt sie übereinander. Wenn wir nachher tatsächlich alle nebeneinander bauen, kommen wir in das Guinnessbuch der Rekorde mit der weltweit breitesten Brücke mit zwei Gleisen, zwei Richtungsfahrbahnen mit zwei Fahrspuren für die Autobahn, plus zwei Fahrspuren für die langsamen Verkehre. Das wäre schon ein Highlight. Ich weiß nicht, wann Großenbrode oder Fehmarn schon einmal im Guinnessbuch der Rekorde waren, das würde dann passieren.

Wenn man jetzt die zwei getrennten Brücken rauszieht, gibt es natürlich auch Herausforderungen: Wie kann man sie gestalten? Wie kann man sie gestalten, wenn die alte Brücke erhalten bleibt? Wie möchte man sie nebeneinander legen, wie könnten sie aussehen? Da gibt es ganz viele Varianten und Möglichkeiten, aber die Planungspakete werden das am Ende entsprechend definieren. Es gibt nicht viele Bauwerke, die die 250 m Hauptfahröffnung überspannen. Da bieten sich Schrägseilbrücken oder Bogenbrücken an. Viel anderes wird dabei am Ende nicht herauskommen. Aber man kann sich natürlich Gedanken machen über die Vorlandbrücken, die heute so als Träger da sind, ob man die anders gestalten kann, oder ob man Probleme im Bereich der Umwelt bekommt, die man vielleicht durch andere Bauwerke überspannen muss. Dazu komme ich gleich auch noch.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seiten 11 ff.)

Das ist ein möglicher Querschnitt für einen Absenktunnel. Sie werden ja sehen: Das sieht so ein bisschen aus wie der in Dänemark. Das Einzige, was wir im Moment in dem Beispiel noch haben, ist, wie die langsamen Verkehre in dem Tunnel mitgeführt werden: Also, bekommen wir Radfahrer und Fußgänger da durch? Müssen wir für Radfahrer und Fußgänger etwas anderes machen, wenn man durch den Tunnel möchte? Muss man die zum Beispiel auf einen Bus bringen? Aber wie kommen wir mit dem Langsamverkehr, sprich Trecker, Mähdrescher, auf die Insel, wenn der Querschnitt oder die Straße so ausgebaut wird, dass das eine Autobahn ist?

Wenn wir dann zum Thema Bohrtunnel kommen, gibt es natürlich wieder Zwangspunkte. Ich fange einmal aus Sicht der Schiene an. Wir dürfen keine zwei Eisenbahnstrecken in einem Tunnel haben. Das heißt für uns, dass auf jeden Fall zwei Röhren gebohrt werden müssen. Die müssen mit gewissen Querschlägen - die sind da grün angedeutet - versehen werden, damit eine Fluchtwegesituation geschaffen wird. Das ist schon eine Herausforderung in der Planung. Für die Straße gibt es ähnliche Zwangspunkte, dass man die Röhren trennen muss, plus eben die Röhre für die Langsamverkehre, plus das noch einmal kombiniert, wie das aussieht in einer Rettungssituation, damit ich die Tunnel entfluchten kann. Auch da gibt es diverse Linien und Möglichkeiten, die das Festland mit der Insel verbinden.

Wir prüfen die alte Fehmarnsund-Brücke: Inwieweit können wir sie noch weiter nutzen, wo sind da die Probleme? Da gibt es das fünfte Paket, in dem sozusagen die Brücke nachgerechnet wird und man sich zu verschiedenen Themen Gedanken macht. Die Bilder, die jetzt da kommen, das ist sozusagen Abfall aus BIM. Ich weiß nicht, wir hatten das hier - glaube ich - auch einmal in einer Runde vorgestellt: Building Information Modelling. Das ist im Moment ja Hype: Wir machen alles digital. Wir haben die Brücke fotografiert, mit Drohnen befliegen, mit Laserscan gearbeitet, und das ist jetzt sozusagen das Ergebnis, dass man daraus solche Bilder produzieren kann. Die gehen jetzt sozusagen in die Nachrechnung der Brücke, in die Prüfung der Verstärkungsmaßnahmen, je nachdem, welche Verkehre ich auf die Brücke drauf bringe.

Das kann man jetzt hier nicht optimal erklären, aber das soll einfach einmal eine Vielzahl von möglichen Lastbildern auf der alten Sundbrücke darstellen: Wo kann man welche Verkehre führen? Was sind am Ende die Maßnahmen, die daraus abgeleitet werden? Die Brücke ist in den 60er-Jahren gebaut worden. Hut ab vor den Ingenieuren, die vieles erst auf dem Papier berechnet haben und ganz wenig nur im Rechner rechnen konnten. Sie haben die Brücke intelligent gerechnet. Damals war aber Stahl teuer. Man hat sie minimalistisch gerechnet. Wir haben keine Reserven in der Brücke. Wenn Sie spaßeshalber einmal unter der Brücke stehen und sich die Querträger anschauen, sehen Sie, dass die Querträger, je nachdem, welche Last oben drauf ist, von 8 bis 16 cm breit sind. Wenn ich jetzt Lastbilder auf der Brücke verändere, funktioniert das ganze statische System nicht mehr. Aber darüber macht sich das Paket 5 Gedanken, um zu gucken, was man an der Brücke machen muss, um sie noch weiter zu erhalten.

Dieses Weitererhalten geht dann unter zwei Prämissen. Einmal gibt es die Prämisse, dass wir sie nur für 30 Jahre weaternutzen und dann mit einer Richtungsfahrbahn, sprich mit zwei Fahrbahnen, oder dass wir sie so verstärken, dass sie für 130 Jahre weiter genutzt werden kann, dann aber nur für die langsamen Verkehre.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 13)

Um diese ganzen Varianten miteinander vergleichbar zu machen, haben wir ein sechstes Büro beauftragt, was diesen Variantenvergleich durchführt. Hier ist einfach nochmal schematisch dargestellt: Welche Varianten haben wir? - Wir haben kombinierte Brücke, getrennte Brücken, Absenktunnel und Bohrtunnel. Die sind jetzt hier erst einmal nur schematisch dargestellt. Diese ganzen für sich eigentlich einzelnen Planungen kombinieren wir immer noch einmal mit dem Rückbau des Bestandsbauwerkes und dem Erhalt des Bestandsbauwerkes. Den Erhalt des Bestandsbauwerkes gibt es dann wiederum in zwei Kombinationen - wie ich eben sagte -: 130 Jahre für langsame Verkehre oder 30 Jahre für die schnelleren Verkehre.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 15)

Jetzt wird es so ein bisschen schematisch. Die ganzen Linien, die da sind, mit denen haben wir versucht, die Inseln und das Festland darzustellen. Das ist wirklich nur ein schematisches Bild. Ich möchte hier einfach nur einmal verdeutlichen, wo wir uns gerade befinden. Man hat natürlich je nach Variante viele Möglichkeiten, von der Insel auf das Festland zu kommen. Es ist nicht nur die gerade Linie. Also, die einzelnen Planungspakete haben zum Teil 70 bis 100 mögliche Linien gefunden. Die werden jetzt erst einmal unter gewissen Kriterien abgeschichtet, sodass jedes Paket nachher für sich nur noch drei Linien hat. Ich sage einmal: drei plus eins plus eins. Drei Linien, wenn sie alleine sind; plus eins, wenn sie das Bauwerk dabei haben für 30 Jahre; und plus eins, wenn sie das Bauwerk für 130 Jahre dabei haben.

Wenn dann die einzelnen Pakete ihre Vorzugsvarianten dort erarbeitet haben, wird aus einer Stufe, die ein bisschen früher geschehen ist - das sieht man an diesem blauen Strich noch einmal - überlegt, ob es sinnvoll ist, für die Straße zum Beispiel eine Brücke zu bauen, für die Bahn einen Absenktunnel oder andersherum, für die Schiene eine Brücke, für die Straße einen Absenktunnel oder eben das Ganze noch einmal kombiniert mit dem Bohrtunnel. Wir haben also zu einem Zeitpunkt acht mögliche Varianten, aus der wir eine Vorzugslösung erarbeiten wollen.

Damit Sie einmal sehen, wie groß unser Untersuchungskorridor ist und auch der Realisierungsbereich: Die blau dargestellten Flächen sind die Variantenkorridore für Brücken; und alles was rot ist, sind mögliche Korridore für Tunnel. Das hängt ein bisschen mit den Bereichen der Umwelt zusammen. Wir haben einige Ausschlussbereiche für Brücken. Wenn ich aber drunter durchbohre, betrifft das den Bereich oben nicht.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 16)

In dieser ganzen Planung verbinden wir nicht nur die Insel mit dem Festland, sondern wir müssen Themen des Baugrundes angehen. Fehmeraner und Großenbroder wissen, die alte Brücke, wie sie gebaut ist, zeigte schon, der Baugrund ist nicht einfach. Wir haben einen hoch komplizierten Baugrund. Wir müssen uns des Themas Lärm annehmen, die Flora und Fauna anschauen, die Hydrodynamik, sprich: Wie läuft die Strömung im Sund, wenn wir bauen? Wir müssen uns den Sedimenttransport und die Sedimentablagerung anschauen, Archäologie, Raumwiderstandsanalyse, Verkehrsgutachten und so weiter. Das sind alles Themen, die in die großen Planungspakete mit reinlaufen.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 17)

Ich werfe noch einmal schnell einen Blick auf die Umwelt. Zwischen dem Festland und der Insel Fehmarn haben wir keinen Bereich, der nicht irgendwie irgendein Schutzgebiet ist. Egal welche Variante wir bauen, wir kommen nicht konfliktfrei vom Festland auf die Insel. Das muss natürlich entsprechend untersucht werden. Am Ende müssen dann die Konflikte dort gegeneinander abgewogen werden, ob es nun FFH-Schutzgebiete oder Vogelschutzgebiete oder andere Bereiche sind.

(PowerPoint-Vortrag: [Umdruck 19/1848](#), Seite 18)

Nur einmal einen kleinen Schwung: Was haben wir an der Fehmarnsund-Brücke jetzt ganz konkret gefunden? - Ganz aktuell: die Molusken, also bauchige Windelschnecken. Die sind knapp 3 mm groß, das sind streng geschützte Arten. Da muss man sich natürlich Gedanken machen, wie man mit solchen Tieren umgeht.

Links unten sehen Sie ein Bild: Das nennt sich Graudüne. Das ist ein Bereich, der sich nach dem Bau der Fehmarnsund-Brücke dort von allein angespült hat. Das ist jetzt auch ein schützenswerter Bereich. Da muss man natürlich gucken: Muss ich da reinbauen? Darf ich so etwas mit einem Bauwerk überspannen? Was passiert mit der Verschattung? - Das sind alles Themen, die alle Varianten betreffen, und die wir entsprechend sauber abarbeiten müssen. - So, das war es auf die Schnelle.

Vorsitzender: Meinen herzlichen Dank für die sachliche Darstellung. Auch diese Powerpoint-Präsentation werden wir dann verumdrucken und allen zur Verfügung stellen ([Umdruck 19/1848](#)).

d) Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr

Dr. Bernd Buchholz , Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Vorsitzender: Ich begrüße den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herrn Dr. Buchholz, in unserer Runde. - Herzlich willkommen und danke dafür, dass Sie persönlich an dieser Sitzung teilnehmen. Das finde ich ganz großartig. Sie haben Frau Druba und Herrn Pirschel mitgebracht, die wir in diesem Ausschuss bereits kennen. Es handelt sich um die Abteilungsleiterin und einen Mitarbeiter aus der Abteilung Verkehr im Ministerium. Wir würden Ihnen jetzt gern die Gelegenheit geben, einmal aus Ihrer Sicht den Sachstand darzustellen, wahrscheinlich zu den Themen Planfeststellungsbeschlüsse und Straßen, was aus Sicht des Landes geplant ist. - Bitte, Herr Minister, Sie haben das Wort.

Minister Dr. Buchholz: Herr Vorsitzender, Herr Landrat, meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine Stimme ist ein bisschen belegt, wie man vielleicht hört. Deshalb möchte ich versuchen, etwas leiser vorzutragen. Ich hoffe trotzdem, dass Sie das alle mitbekommen. Wir haben nicht nur Frau Druba und Herrn Pirschel dabei, sondern auch Frau Lüth vom LBV und hinten noch weitere Mitarbeiter, wie zum Beispiel Frau Riedel, Herrn Boysen und andere. Ich glaube, damit sind wir auf alle Rückfragen eingestellt und können dazu dann detailliert Antworten geben, wenn sie nachher in der Diskussion eine Rolle spielen.

Lassen Sie mich für die Landesregierung Schleswig-Holstein zunächst einmal eins vorwegstellen: Diese Landesregierung steht zum Staatsvertrag zur festen Fehmarnbelt-Querung, und wir haben keine Zweifel, dass die erwarteten positiven Effekte dieser Querung sowohl für die Wirtschaft als auch für die Prosperität von Metropolregionen und den Regionen dazwischen eine immens positive Auswirkung haben werden. Wir sitzen hier in Großenbrode und betrachten manchmal die Belt-Querung ein bisschen als ein Thema: Da wird eine Verbindung zwischen Lolland und Fehmarn geschaffen. Im europäischen Kontext ist diese feste Fehmarnbelt-Querung die zweitwichtigste transeuropäische Verkehrsachse, die gebildet wird. In der Europäischen Kommission hat man mir gesagt, die Wichtigkeit dieses Projektes, auch aus europäischer Sicht, sollte nicht unterschätzt werden, denn dieses Projekt hat nach dem Brennerbasistunnel die zweithöchste Wichtigkeit für die Europäische Kommission und für alle europäischen Verkehrsprojekte.

Weil nicht nur die Skandinavier, sondern auch die Europäische Kommission die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser festen Fehmarnbelt-Querung so hoch und so positiv einschätzen, ist es mir wichtig, das vorwegzustellen. Denn sonst redet man immer nur über Probleme und nicht so sehr über die positiven Wirkungen, die von dieser festen Fehmarnbelt-Querung ausgehen sollen. Wir - ich jedenfalls - sind felsenfest davon überzeugt, dass es zehn Jahre nach dem Staatsvertrag jetzt an der Zeit ist, dass wir stärker vorankommen, um diese positiven Effekte für die Region hier, aber auch für Schleswig-Holstein insgesamt, für die Bundesrepublik Deutschland und für Europa zu heben.

Uns ist dabei bewusst, dass das Projekt mit seiner Hinterlandanbindung eine große Herausforderung hier für Ostholstein und das Land ist. Ziel ist es, natürlich sowohl die Baustellenzeit als auch den Betrieb mit möglichst wenigen und geringen Beeinträchtigungen für die Menschen und die Umwelt zu bewältigen. Deshalb haben wir natürlich frühzeitig signalisiert, dass wir die Sorgen der Anwohner, insbesondere hinsichtlich des Lärms, aber auch während der Bauzeiten und beim Ausbau der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden ernst nehmen und alles dafür tun, die negativen Auswirkungen, die mit Bau und Betrieb der Strecke in Zusammenhang stehen, für alle Beteiligten so gering wie möglich halten. Das ist ein klarer Auftrag an die Landesregierung, und hier stehen wir an der Seite der Gemeinden, an der Seite der Bürgerinnen und Bürger - nicht nur, was den bestmöglichen Lärmschutz angeht, sondern auch, was die anderen Beeinträchtigungen angeht, die mit dem Thema im Zusammenhang stehen.

Der Bundestagsbeschluss vom Januar 2016 bietet - gerade was das Thema Lärmschutz und Beeinträchtigungen im Hinterland angeht - beste Möglichkeiten, Forderungen für übergesetzliche Maßnahmen zum Schutz der Menschen und der Umwelt aufzustellen. Im offenen Dialogverfahren wurde im Rahmen von Runden Tischen und dem Projektbeirat ein umfangreicher Forderungskatalog dazu erarbeitet.

Ich will das an dieser Stelle einmal sagen: Ich bin Herrn Dr. Jessen für all das, was in der Zusammenarbeit mit dem Projektbeirat, aber auch mit dem Dialogforum erarbeitet worden ist, außerordentlich dankbar. Denn in wahnsinnig vielen Sitzungen und in vielen Abstimmungen ist es hier gelungen, dass - glaube ich - in der Region der Austausch der Argumente frühzeitigst begonnen werden konnte. Das ist auf allen Ebenen von Ihnen, Herr Jessen, hervorragend moderiert worden. Ich finde, dafür gebührt Ihnen nicht nur der Dank der Landes-

regierung, sondern der Dank der gesamten Region und aller Anwesenden. - Herzlichen Dank, Herr Dr. Jessen.

(Beifall)

- Das finde ich schön, an dieser Stelle hatte ich auch Applaus eingeplant.

Die Landesregierung steht hinter der Region und unterstützt die Kernforderungen zum Thema Lärmschutz, Erschütterungsschutz und Trassenverlauf, wie sie gerade hier auch vorgestellt worden sind. Übergesetzliche Maßnahmen haben jedoch - und das ist ein Appell an die Damen und Herren Bürgermeisterinnen und Bürgermeister hier - nur dann eine Chance auf Zustimmung durch den Bundestag, wenn sie tatsächlich als Akzeptanzlösung vorgetragen werden.

Ich sage mal ganz deutlich am Beispiel von Heringsdorf: Wenn es dazu kommt, dass wir keine Akzeptanzlösungen in unsere gemeinsamen Beschlüsse aufnehmen können, dann läuft eine Kommune Gefahr, dass - und das ist mir sehr klar aus dem Bundesverkehrsministerium signalisiert worden - entsprechende Forderungen insgesamt gar keine Aufnahme finden und dann in den Beschlüssen des Bundestages nicht berücksichtigt werden. Denn es geht nur auf der Basis von Akzeptanzlösungen.

Deshalb der herzliche Appell, diese Akzeptanzlösungen auch wechselseitig anzustreben. Denn es nützt nichts, und es ist im Übrigen auch innerhalb der Region nicht nur eine Frage von einzelner Betroffenheit der jeweiligen Gemeinde und Kommune, sondern es ist auch die Frage - bei der sich Herr Keller als Bürgermeister und auch als Sprecher des Projektbeirates hervorgetan hat -, dass es auch einigermaßen gleichförmig in der Region zugeht. Es kann nicht sein, dass der eine sagt: Was für die richtig ist, muss vor dem Hintergrund der Gesamtsache für uns noch lange nicht richtig sein, sodass wir zu völlig unterschiedlichen Dimensionierungen von Einzelforderungen kommen. Damit machen wir uns im Hinblick auf Akzeptanzlösungen beim Deutschen Bundestag unglaubwürdig, und das wird dazu führen, dass wir dann diese Akzeptanzlösungen im Paket nicht bekommen. Deshalb ist mein herzlicher Appell, noch einmal darüber nachzudenken, inwieweit man nicht zu diesen Akzeptanzlösungen kommen kann.

Lassen Sie mich dann zu den Planungsständen aus Sicht der Landesregierung im Einzelnen kommen. Das Planfeststellungsverfahren steht jetzt unmittelbar vor dem Abschluss. Es finden derzeit letzte Abstimmungen und Qualitätskontrollen statt. Das Amt für Planfeststellung hat mir signalisiert, dass die Arbeiten am 28. Dezember 2018 fertig sein werden.

Ich möchte an dieser Stelle auch noch einmal sagen - weil mich gestern Mails des Aktionsbündnisses und der NABU erreichten, nach dem Motto, die Landesregierung würde bewusst die Fertigstellung des Planfeststellungsbeschlusses in die Weihnachtszeit legen, um damit die Frist für diejenigen, die gegebenenfalls Klage erheben würden, so einzuschränken, dass man über die Weihnachtszeit arbeiten müsse? Alle Beteiligten wissen, obwohl sie etwas anderes behaupten, dass das unrichtig ist. Ich wäre schon dankbar dafür, wenn wir auch insofern fair miteinander umgehen würden, als dass diejenigen, die diese Behauptungen verbreiten, natürlich wissen, dass die Klagefrist erst nach der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses beginnt. Es ist also dafür völlig unerheblich, wann der Planfeststellungsbeschluss fertiggestellt wird. Man sieht an diesem Thema auch, dass wir in der Diskussion miteinander immer real diskutieren sollten und nicht auf der Basis von Behauptungen, die mit der Realität nichts zu tun haben.

Für den Planfeststellungsbeschluss ist - das will ich aus aktuellem Anlass auch noch einmal sagen - natürlich auch die Tragfähigkeit des Finanzierungskonzeptes von Bedeutung. Deshalb war es in den letzten Tagen nach der Entscheidung des Europäischen Gerichts der Union, das ist ja die erste Instanz vor dem Europäischen Gerichtshof, für uns noch einmal wichtig, Klarheit mit dem Königreich Dänemark dahingehend zu bekommen, ob dieses Urteil irgendwelche Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss haben kann. Es ist wichtig, dass man das klarstellend auch einmal sagt: Betroffen von der Entscheidung des Europäischen Gerichts der Union sind nicht etwa die Zuschüsse der Europäischen Union, die für das transeuropäische Verkehrsprojekt vorgesehen sind. Die sind von der Entscheidung überhaupt nicht erfasst. Erfasst sind ausschließlich die vom Königreich Dänemark Femern A/S gewährten Bürgschaften für Kreditaufnahmen. Dazu stellt der Staatsvertrag insgesamt fest, dass das Königreich Dänemark die Finanzierung des Fehmarnbelt-Tunnels insgesamt übernimmt. Und in einem Schreiben des Transportministers des Königreich Dänemark vom gestrigen Tag hat dieser mir nochmals versichert, dass die Finanzierung des Fehmarnbelt-Tunnels vollständig gesichert sei und das Königreich Dänemark keinerlei Zweifel daran zulasse, dass - auf welche Art und Weise auch immer - diese Finanzierung vom Königreich getragen werde. Damit er diese Aussage nicht alleine macht, hat er sie hinterlegt mit der

Aussage, dass sieben politische Parteien des dänischen Folketings in einer Sitzung gestern noch einmal ausdrücklich diese Aussage "gebackt" hätten und damit feststehe, dass die Finanzierung von dänischer Seite gesichert sei. - Auch das nur zur Klarstellung, damit wir hier den aktuellsten Stand haben. Das bedeutet für uns, dass die Finanzierungsfrage insoweit geklärt ist, als dass sie - vorbehaltlich natürlich der Auffassung des Amtes für Planfeststellung, der ich nicht vorgreifen kann - aus meiner Sicht keinen aktuellen Anlass mehr gibt, daran zu zweifeln, dass der Planfeststellungsbeschluss und die Arbeiten daran abgeschlossen werden können.

Eine Klarstellung auch zum Thema Sofortvollzug, der hier in der Region im Zusammenhang mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz vehement diskutiert worden ist. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat mit ihren Änderungsanträgen zum Planungsbeschleunigungsgesetz nicht etwa versucht, hier irgendwelche Bürgerrechte abzuschneiden oder das Projekt in irgendeiner Form besonders zu privilegieren.

Wir haben allerdings den Versuch unternommen - der ist ja zum Glück auch in weiten Teilen erfolgreich gewesen -, dieses Projekt denen im Bundesverkehrswegeplan gleichzustellen, also solchen Projekten, die nach dem Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgerückt sind. Die haben nämlich erstens von sich aus schon heute als solche Projekte einen Sofortvollzug innelegend, und sie haben zweitens eine klare Regelung über die erstinstanzliche Zuständigkeit vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Ich glaube, niemand zweifelte daran, das hat auch im Bundestag niemand angezweifelt, dass es eine Überforderung von anderen Beteiligten wäre, das Oberverwaltungsgericht den erwartbaren Klagen gegen die Fehmarnbelt-Querung auszusetzen. Das ist dort beschlossen worden. Den Sofortvollzug hat der Bundestag nicht beschlossen, er kann aber jederzeit vom Vorhabenträger beantragt werden.

Auch hierzu klarstellend von meiner Seite: Das Land Schleswig-Holstein wird auf Antrag Sofortvollzug für den Planfeststellungsbeschluss nur dann unterstützen, wenn es sich um reversible Teilmaßnahmen handelt, die sinnvollerweise vorgezogen, gegebenenfalls aber auch ohne Eingriffe in die Natur wieder beseitigt werden könnten. Wir werden vor dem Hintergrund der sicherlich sehr komplexen Gerichtsentscheidung, die da entsteht, keine Sofortvollzugsmaßnahmen anordnen, bei denen wir sehenden Auges dahin laufen würden, dass wir etwas vollziehbar machen, was dann gegebenenfalls anschließend von Gerichten kassiert werden

könnte. Das macht weder Sinn noch ist es bisher in Schleswig-Holstein übliche Praxis. Auch bei den Teilabschnitten 4 oder bei anderen Teilabschnitten der A 20, haben wir von dem Thema Sofortvollzug nie in dieser Form Gebrauch gemacht.

Noch ein Hinweis auf das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes, weil auch da immer die Frage gestellt wird: Hat das irgendwelche Auswirkungen auf die Fehmarnbelt-Querung? Nach unserer Auffassung ist da nichts in diesem Gesetz drin, was tatsächlich hier noch irgendwelche Aspekte für uns beinhaltet. Das Planungsbeschleunigungsgesetz hat keine Inhalte, die uns da weiter voranbringen oder irgendetwas an dem bisherigen Planungsverfahren verändern.

Dann das Thema Bezirkserweiterung und Brandschutz, das auch der Kollege Landrat angesprochen hat, und zu dem wir klarstellend und noch einmal gern auch immer wieder eindeutig machen: Sowohl das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein als auch das Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein - und damit im Kabinett per Entscheidung - haben festgelegt, dass weder die Stadt Fehmarn noch der Kreis Ostholstein mit den Kosten des aktiven Brandschutzes belastet werden sollen. Dieser Beschluss ist in der Welt. Ich sehe nicht, warum man jetzt einen Vertrag dafür braucht, um diese Erklärung so zur Kenntnis zu nehmen. Einmal ehrlich: Wir haben das sogar in die Begründung eines Gesetzes reingeschrieben. Ein Vertrag zwischen der Stadt und dem Land hat keine größere Entfaltungswirkung als das, was wir in die Begründung von Gesetzestexten aufnehmen. Ich glaube, das ist genügend klargestellt. Ich sehe für einen weiteren Vertrag vor Inkrafttreten dieses Gesetzes keinerlei Veranlassung.

Ich sehe auch bestimmte Sorgen in der Region, die zur Erstreckung der örtlichen Zuständigkeiten immer wieder thematisiert worden sind, ehrlicherweise nicht. Es ist klar geregelt, dass die Zuständigkeitsregelungen, die sich wasserseitig in dem Bereich befinden, in keiner Weise tangiert werden. Das ist mehrfach klargestellt worden, aber das ist auch die gängige Praxis bei allen anderen bisher geltenden Regelungen. Das heißt: Für alles, was auf dem Wasser passiert und auf dem Wasser stattfindet, sind nach wie vor die für das Wasser zuständigen Behörden, die Havariekommission, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie die Wasserschutzpolizei verantwortlich. Das ist an der normalen Küstenlinie so, und das ist auch so, wenn die feste Fehmarnbelt-Querung gebaut wird. Das ist auch dann so, wenn sie fertiggestellt wird. Alles, was sich im Bereich des Wassers bewegt, hat hierauf keinen Einfluss. Nur für die begehbaren Teile der festen Fehmarnbelt-Querung gilt die Zuständigkeitserweite-

rung, die wir brauchen, weil wir ansonsten in der Außenwirtschaftszone keine Zuständigkeit nach Gesetz hatten. Das bedeutet, in dem Augenblick, in dem begehbare Teile des Tunnels entstehen, die von der Küstenlinie Schleswig-Holsteins aus erreichbar sind, entsteht die Zuständigkeit der örtlichen Behörde. - Nicht mehr und nicht weniger, Frau Metzner. Auch nach 46-facher Erklärungen Ihnen gegenüber, werden Sie etwas anderes dem Gesetz nicht entnehmen können. Genau das steht da drin.

(Abg. Metzner: Das ist gerade Unfug! - Weitere Zurufe)

Lassen Sie mich noch ein Wort zum Thema Anbindung des Fährhafens Puttgarden sagen, weil auch der Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist. Wir haben mit Scandlines mehrfach zusammengesessen. Wir sind der Auffassung, dass das bisherige Konzept für die Anbindung des Fährhafens im Planfeststellungsbeschluss ausreichend ist. Wir sind uns da, was die südliche Abführung angeht, glaube ich auch mit Scandlines total einig. Denn insbesondere stoßhafte Entladungen mit 300 Fahrzeugen von den Fähren sind jetzt so geregelt, dass sie ohne Lichtzeichenanlagen direkt auf die Autobahn, derzeit auf die B 207, aufgeführt werden können. Für den Bereich der Zuführung zum Puttgardener Fährhafen kann man sich nach dem Planfeststellungsbeschluss vielleicht auch noch veränderte Regelungen ohne Lichtzeichenanlagen und Linksabbieger auf einer Rampe vorstellen. Darüber haben wir wechselseitig gesprochen. Ich glaube, wir sind da in guten Gesprächen gewesen. Ich glaube, dass damit auch das, was im Koalitionsvertrag von den unterschiedlichen Parteien der Koalitionen drinsteht, nämlich eine faire Anbindung des Puttgardener Fährhafens, gewährleistet ist. Ich kann nur dazu einladen - gegebenenfalls auch nach Planfeststellungsbeschluss - die Gespräche fortzusetzen. Wir sind, was das angeht, immer gesprächsbereit und begrüßen im Übrigen außerordentlich, dass Scandlines die Fährverbindung aufrechterhalten wird, dass das auch als touristischer Magnet in der Region weiter stattfindet. Wir verstehen aber auch, dass das Geschäftsmodell von Scandlines sich sicherlich durch die Schaffung des Fehmarnbelt-Tunnels verändert und die Geschäftsinteressen deshalb dabei durchaus eine Rolle spielen.

Der Vollständigkeit halber auch noch etwas zum Stand des Planfeststellungsbeschlusses bei der Bundesstraße 207. Hier liegt seit August 2015 ein Planfeststellungsbeschluss vor, und es sind noch acht Klagen anhängig. Insbesondere die Amalienhofer Brücke spielt dabei immer wieder eine nicht zu unterschätzende Rolle. Da gab es nun kurz vor einer Vereinbarung noch einmal - sage ich einmal - eine Irritation vonseiten der Deutschen Bahn, ob da jetzt

doch eine andere lichte Höhe eines Bauwerks verlangt werden solle. Wenn ich es richtig verstanden habe, soll das nun doch nicht verlangt werden. Aus meiner Sicht besteht also die begründete Hoffnung, dass wir sowohl mit der Bahn als auch mit der Stadt Fehmarn jetzt dazu kommen können, die zwischen uns eigentlich weitestgehend vorbereitete Vereinbarung auch unterschriftsreif zu machen und dann zu unterzeichnen. Die würde dann allerdings - auch das muss man dazu sagen - beinhalten, dass die Stadt Fehmarn für den Grunderwerb rund um das neue Brückenbauwerk vollständig verantwortlich ist und das Ganze nur zum Zuge kommt, wenn dieser Grunderwerb auch vollständig getätigt ist. Alle anderen Regelungen dazu gelten aber auch, und die heißen dann: Wenn es zu der Vereinbarung kommt, erklärt die Stadt Fehmarn den Klagverzicht gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Vielleicht noch ein paar Worte zu Großenbrode. Der Bürgermeister kann das nachher noch viel beredter in der Diskussion anfügen. Hier gibt es die Planungen der Deutschen Bahn, auf die wir nur begrenzt Einfluss haben, auch zum Thema Böden, die dann dann in einer bestimmten Art und Weise abgelagert werden sollen. Auch hier - sage ich einmal - sollte man die Probleme vielleicht erst einmal so betrachten, dass die Deutsche Bahn ein Interesse daran haben muss, eine rechtssichere Planung aufzustellen. Im weiteren Verlauf kann man sicherlich noch das Abtragen dieser Geschichten angehen. Auch da gibt es immer noch die Möglichkeit, nach Rechtskraft des Beschlusses in Teilen Dinge zu überplanen, wenn die Deutsche Bahn das dann mitmacht.

Was die Schienenhinterlandanbindung angeht, ist hier eigentlich vollumfänglich vieles vorgebracht worden. Ich habe dazu schon gesagt: Wir sind bei Bad Schwartau und Ratekau noch in Gesprächen. Das Thema Ratjensdorf und Umfahrung ist noch in der Diskussion. Ich weise einmal darauf hin, dass die eine Zerschneidungswirkung durch den Ort sicherlich schwierig für den Ort ist, gar keine Frage. Ansonsten würde aber auch die Umfahrungsregelung durch ein Naturschutzgebiet führen, wenn ich das richtig weiß, durch die zwei Gutshöfe abgetrennt würden. Auch hier sage ich einmal: Das ist nicht einfach, und es müssen beide Lösungen sicherlich hin und her abgewogen werden. Herr Keller, ich bin guter Hoffnung, dass wir zu einer gemeinsamen Verständigung und zu einer Akzeptanzlösung kommen. Das wäre mir gerade auch für Ratekau sehr wichtig.

Ob wir das bei Bad Schwartau hinbekommen, das weiß ich noch nicht. Hier ist ja auch freundlicherweise von der Bahn vorgetragen worden, was auch wir nun einmal nicht abstreiten können, dass eine 7-m-Trog-Lösung, die sich dort ins Grundwasser eingräbt und erhebli-

che Beeinträchtigungen der naturschutzrechtlichen Situation mit sich bringen würde sowie parallel dazu nicht einmal sämtliche Lärmschutzfälle löst - das ist ja nun einmal der Hintergrund -, schwierig ist. Wenn es Varianten gibt, die die Lärmschutzfälle lösen und die auch - ich sage einmal, da liegt aus meiner Sicht die Kompromisslösung sehr nah - eine gewisse Tieferlegung der Trasse beinhalten, sodass der optische Eindruck und die Überfahrungs-möglichkeiten dafür gewährleistet werden, gibt es Verständigungslinien, von denen ich hoffe, dass sie auch zwischen Bad Schwartau, der Deutschen Bahn und uns gefunden werden. Ich habe auch da das Vertrauen, dass wir uns zusammenraufen. Das habe ich bei Heringsdorf auch immer noch.

Ein Punkt zu der Insel selbst: Auf der Insel wird immer wieder die Forderung nach einem Fernbahnhaltbahnhof auf Fehmarn selbst erhoben. Ich kann das auch verstehen. Wenn wir uns etwas wünschen würden, dann würden wir uns auf solchen Strecken natürlich gerade unter touristischen Gesichtspunkten immer möglichst viele Haltepunkte vorstellen, die in touristischen Regionen liegen. Wir müssen aber auch einräumen, dass die Anzahl von Passagieren dabei eine Rolle spielt. Ich habe für das Land immer klargestellt: Wenn es darum geht, zwischen dem Haltepunkt Oldenburg oder einem Haltepunkt auf Fehmarn abwägen zu müssen, dann würde die Landesregierung immer für den Haltepunkt in Oldenburg votieren. - Herr Weber, wenn ich das jetzt richtig verstanden habe, ist kurzfristig auch die Forderung nach einem zusätzlichen Fernbahnhaltbahnhof insgesamt vom Tisch. Vielleicht können Sie das nachher noch einmal erklären. Mir war nur wichtig, das hier auch einmal anzusprechen.

Der vorletzte Punkt sind die Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder. Vielleicht noch ein Punkt zu dem, was Reinhard Sager vorhin auch gesagt hat: Es geht um das Thema, wie wir die Gemeinden im Zuge der höhenungleichen Bahnübergänge unterstützen können. Da habe ich die Zusage gemacht, dass ist immer zu wägen davon - - Es geht darum, dass bei einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme immer eine Drittel-Finanzierung vorgesehen ist: Ein Drittel zahlt die Bahn, ein Drittel zahlt das Land, und ein Drittel zahlt derjenige, der Träger der Straßenbaulast ist. In der Regel sind das bei Brücken Landesstraßen, da zahlen wir das eh. Wenn das Bundesstraßen sind, zahlt es der Bund.

Aber wenn es kommunale Straßen sind, dann ist in der Tat nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgesehen, dass eigentlich dann die Kommunen ein Drittel zu tragen haben. Ein Drittel ist in der Tat für die Haushalte der Gemeinden eine echte Überforderung. Man stelle sich eine Maßnahme vor, die irgendwie 2 bis 3 Millionen € kostet, davon soll die Kommune

ein Drittel bezahlen. Dafür sieht aber das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eben auch vor - das machen wir gerade auch neu, deshalb konnte ich das auch sauber zusagen -, dass von dem letzten Drittel, das die Kommunen betrifft, 75 % durch das Land getragen werden, 75 % vom letzten Drittel der Kommunen. Das heißt: Bei einer Brückenbaumaßnahme, die beispielsweise höhenungleich stattfindet, mit einem Kostenvolumen in Höhe von 2 Millionen € - sagen wir einmal gepeilt -, verbliebe für eine Kommune eine Kostenbeteiligung von 166.000 € nicht mehr, aber eben auch nicht weniger.

Und ich kann vor dem Hintergrund des geltenden Rechts keine größeren Förderquoten gewähren. Ich kann mich allerdings - und das habe ich vor drei Wochen im Deutschen Bunderrat getan - dafür einsetzen, dass wir die Regelung im Gesetz anpassen sollten. Insbesondere da - da stimme ich ja zu, Reinhard -, wo es um transeuropäische Projekte geht und die Kommunen in Wahrheit gar nichts damit zu tun haben, jedenfalls nicht Veranlasser der Umbaumaßnahmen sind, sollten wir nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu einer anderen Staffelung kommen. Verfassungsrechtlich allerdings sagt mir das Bundesverkehrsministerium, wird es immer bei einem 10-%-Anteil des jeweiligen Trägers der Straßenbaulasten mindestens bleiben müssen. Aber ich habe dem Koalitionsvertrag von SPD und CDU in Berlin entnommen, dass man sich auf diese Reise im Laufe der Legislaturperiode machen und gerade für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen im Zuge von transeuropäischen Projekten hier noch einmal eine Anpassung vornehmen will. So bin ich guter Hoffnung, dass wir auch hier noch einmal die Belastungen für die Kommunen durch eine solche gesetzliche Regelung absenken können. Aber ich kann vor dem Hintergrund des gesetzlichen Rahmens mehr als eine 75-%-ige Förderung im Rahmen des GVFG überhaupt nicht zusagen, weil das rechtlich nicht darstellbar ist.

Bei den Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern hat das Land zugesagt, mit bis zu 85 % in die Förderung zu gehen. Dazu stehen wir. Ich sage einmal: Es ist auch ein guter Brauch, dass es eine gewisse Kostenbeteiligung der Kommunen an bestimmten Bahnhofsumfeldern gibt. Denn da gehört auch der Gestaltungswille der Kommunen mit dazu. Ich halte das deshalb auch für einen guten Weg. Auch hier wollen wir die Kommunen nicht nur nicht alleine lassen, sondern massiv fördern, denn wir wollen alle über die Haltepunkte auch eine zusätzliche Attraktivität der Region schaffen und eine bessere Anbindung an den Bahnverkehr hinbekommen.

Letzter Punkt auf meiner langen Liste ist die Fehmarnsund-Querung. Hier hat Ihnen eben die Präsentation der Deutschen Bahn gezeigt, in welchem Stadium wir uns immer noch befinden. Aus den ursprünglich einmal - ich weiß nicht - 160 Varianten sind jetzt wahrscheinlich nur noch 98 in der Ziehung. Ich weiß nicht, wie viele es genau sind. Es verdichtet sich dann irgendwann hoffentlich immer weiter zu einer dann Vorzugsvariante. Das Land ist insoweit in der Beobachterposition, weil die Deutsche Bahn Vorhabenträger ist. Ich hätte mir gewünscht, dass die Deutsche Bahn auch ihren Zeitplan dazu hätten einhalten können, danach hätten wir nämlich die Vorzugsvariante im Frühjahr 2019 haben sollen. Diesen Zeitplan hält die Deutsche Bahn nach Auskunft mir gegenüber nicht mehr ein, sondern erwartet das Herauskristallisieren der Vorzugsvariante für das Ende des Jahres 2019. Ich kann angesichts der Komplexität verstehen, dass das eine Weile dauert, hätte mir trotzdem gewünscht, dass wir da schneller gewesen wären, weil das auch für die Region eine wichtige Fragestellung ist, wie der Sund gequert wird, wenn schon im Hinterland die Fragen geklärt sind und für die Beltquerung die Fragen einer Klärung zugeführt werden.

Alles in allem, meine Damen und Herren: In allen Einzelpunkten mag es hier und da noch etwas knirschen, und man mag sich noch irgendwo verständigen wollen. Aber an der Tatsache, dass die feste Fehmarnbelt-Querung jetzt kurz vor dem Planfeststellungsbeschluss steht und danach dann auch Fahrt aufnehmen und kommen wird, an dieser Tatsache habe ich keine Zweifel. Wir sollten gemeinsam alles dafür tun, dass wir jetzt auch die Potenziale schöpfen, die mit der festen Fehmarnbelt-Querung für die Region und für das Land zu schöpfen sind. - Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Minister, für den umfassenden Bericht. Ich möchte auch vorschlagen, dass wir Ihren Sprechzettel - -

(Zuruf: Wir haben doch ein Wortprotokoll!)

Minister Dr. Buchholz: Mein Sprechzettel ist noch viel, viel umfangreicher. Ich möchte das jetzt nicht mit Details überfrachten.

Vorsitzender: Gut. Wir kommen jetzt zu dem nächsten Punkt. - Ich möchte gern noch einmal erwähnen, dass Frau Metzner mich gerade angesprochen hat, dass wir tunlichst nicht, wenn wir hier in so schönem Kreis zusammensitzen, die politischen Debatten vermischen sollten, die wir in Kiel im Ausschuss führen. Frau Metzner fühlte sich hier persönlich ange-

sprochen. Sie kann sich jetzt nicht zu Wort melden, deshalb mache ich das fairerweise, weil wir jetzt in der Tagesordnung fortfahren.

e) Stellungnahme aus Sicht der Betroffenen

Kommunale Vertreter der Region

- *Jens Reise, Bürgermeister Großenbrode*
- *Jörg Weber, Bürgermeister Fehmarn
Jürgen Zuch, Stadt Fehmarn, Regional- und Projektmanagement ,
FesteFehmarnbelt- und Fehmarnsundquerung*
- *Bernhard Schmidt, Stadtverwaltung Bad Schwartau und
Koordinierungsgruppe FBQ Bad Schwartau und Bürgerinitiative Bad
Schwartau*
- **Scandlines**
- **Dialogforum FBQ**
*Dr. Christoph Jessen, Sprecher
Horst Sieverling, Geschäftsführer
Herr Keller, Sprecher des Projektbeirats*
- **Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung**
*Hendrick Kerlen, Vorsitzender
Karin Neumann, Sprecherin*

hierzu: [Umdruck 19/1841](#), [Umdruck 19/1851](#)(nicht öffentlich),
Anlage 1 zu dieser Niederschrift

Vorsitzender: Wir wechseln jetzt die Blickrichtung und hören uns die Stellungnahmen der verschiedenen Betroffenen an. - Ich habe da zunächst einmal den Gastgeber, Herrn Reise, vorgesehen. Bitte beginnen Sie zunächst einmal damit, uns aus Ihrer Sicht die Stellungnahme der Stadt Großenbrode zur festen Fehmarnbelt-Querung und den damit verbundenen Probleme vorzustellen. - Sie haben das Wort, bitte schön. - Augenblick bitte. Es holen sich jetzt alle Brötchen. Aber Sie haben ja eine laute Stimme und sind es gewohnt, vorzutragen. - Oder wollen wir ein paar Minuten Pause machen, sodass sich alle ein Brötchen holen können? - Ja, dann machen wir einen Augenblick Pause.

(Unterbrechung: 11:23 bis 11:33 Uhr)

Vorsitzender: Das waren jetzt sehr großzügige 2 Minuten, aber ich kann das verstehen. - Ich hatte schon den nächsten Tagesordnungspunkt aufgerufen. Wir kommen jetzt zu den Stellungnahmen der Betroffenen mit Blick auf die Fehmarnbelt-Querung. Ich gebe zunächst an Herrn Reise das Wort. - Bitte schön, Herr Reise.

Herr Reise: Vielen Dank, Herr Dr. Tietze. - Ich begrüße Sie erst einmal recht herzlich als Gastgeber hier in unserem schönen MeerHuus in Großenbrode und bedanke mich im Vorwege für die Möglichkeit, dass auch wir als am meisten betroffene aber doch kleine Gemeinde hier die Möglichkeit bekommen, vor dem Wirtschaftsausschuss des Landtages einmal vorzusprechen und gewisse Dinge anbringen zu können.

Sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrter Herr Minister, ich möchte einmal vorwegnehmen, dass ich mich recht herzlich bei Landrat Sager bedanken möchte, der für die Region, die Gemeinde Großenbrode und die Insel Fehmarn vorweg schon unterstützende Worte gefunden hat. Er hat mir zwar eine Menge vorweggenommen, aber es zeigt ja meistens die größte Wirkung, wenn man auf die gleiche Stelle „einprügelt“. - Lieber Herr Sager, vielen Dank, dass Sie sich so sehr für diese Region hier einsetzen.

Das Hauptthema, das ich ansprechen möchte, habe ich im Ministerium auch immer wieder angebracht, wenn ich Besucher in Kiel war. Auch bei Ihnen, Herr Dr. Buchholz, ist das bekannt. Das ist die Zusammenlegung der Verfahren. Ich habe mit Herrn Homfeldt - der kann das auch schon nicht mehr hören, denn der Bürgermeister fängt immer wieder davon an - viele Gespräche geführt. In der Tat ist jetzt zu verzeichnen, dass erfreulicherweise zu erkennen ist, dass die Deutsche Bahn und der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr sich nun langsam aber sicher an einen Tisch gesetzt haben, um gemeinsam Dinge zu diskutieren und ein Verfahren in einem Guss voranzubringen.

Hier vor Ort war es für mich als Bürgermeister sehr schwer, das den Bürgern gegenüber klarzustellen. Ich möchte einmal ein Thema, was auch von der Gemeinde Großenbrode in der Klageschrift zu erkennen ist, was auch Herr Dr. Buchholz eben angesprochen hat, beispielhaft nennen, das Thema Bodenlagerstätte. Da wird eine Bodenlagerstätte mit 75.000 m³ Boden direkt neben der Straße geplant - wohl wissend, dass die Bahn dann kommt und dort, wo das Bodenlager ist, ihre Schienen hinbauen wird. Dazu sagt die Bahn: „Na ja, dann müssen wir das Bodenlager eben wieder wegnehmen und 60 m weiter davon entfernt wieder aufbauen!“ - Da freue ich mich, dass dieses kleine Thema, eines von vielen Themen, jetzt

angegangen worden ist. Ich würde mich auch freuen, wenn man noch dazu kommen könnte, dass dieses Bodenlager, dieser THC-haltige Boden, dann auch entsprechend auf die landwirtschaftlichen Flächen ausgebracht werden könnte. Darüber haben wir im Umweltministerium schon gesprochen. Ich gehe davon aus, dass das ein kleiner Baustein ist, den wir auf jeden Fall bewältigen werden.

Wir haben noch den Hochwasserschutz, die Abfahrtsregelung, unsere Höherlegung des Schöpfwerks hier in Großenbrode und den Lärmschutz.

Dann möchte ich auch noch einmal auf die Klage der Gemeinde Großenbrode kommen. Wir klagen nicht, weil wir Lust haben zu klagen, weil wir die Landesregierung ärgern wollen oder weil wir grundsätzlich gegen dieses Projekt sind. Sondern bei der Übergabe des Förderbescheides, Herr Dr. Buchholz, habe ich Ihnen das schon angedeutet, dass die Gemeinde Großenbrode bestrebt ist, diese Klage auch zurückzunehmen, aber wir - und ich als Bürgermeister der Stadt Großenbrode - sind im Zuge dieser ganzen Planungen bestrebt, auch wenn wir nicht dagegen sind, für die Gemeinde und für die Stadt Fehmarn - wenn man den Fokus auf den Fehmarnsund legt - natürlich das Bestmögliche herauszuholen zu wollen.

Da gab es im September 2017 einen Termin mit unserem Regionalmanager Jürgen Zuch. Wir waren in Kiel bei Frau Lüth und Herrn Pirschel. Ich hatte eigentlich das Gefühl, dass wir auf dem richtigen Weg waren. Ich komme zu Ihrer Aussage, Herr Dr. Buchholz: Akzeptanzlösung. Da gebe ich Ihnen Recht. Wir möchten irgendwo eine Lösung in der Mitte. Ich will nicht alles, was die Gemeinde Großenbrode gern möchte, mit Gewalt durchsetzen, wir wollen aber auch nicht alles das hinnehmen, was uns so oktroyiert wird. Insofern hatte ich das Gefühl, dass wir auf einem guten Weg waren. Wir haben die Abfahrt aufs Korn genommen, wir haben die Bodenlagerstätte aufs Korn genommen, und die Höherlegung des Schöpfwerkes wurde schon mündlich zugesagt. Wenn diese Dinge, die wir da besprochen haben, tatsächlich dann - ich warte heute noch auf das Protokoll, und ich gehe davon aus, dass das nach dieser Sitzung dann auch schnell geht, dass dieses Gesprächsprotokoll dann endlich einmal zu uns gelangt -, Herr Dr. Buchholz, auch kommen werden, dann bin ich überzeugt, dass wir uns dann an einen Tisch setzen können, uns tief in die Augen gucken, und die Gemeinde Großenbrode - ich glaube, dass bekomme ich in der Gemeindevertretung dann auch hin - wird dann diese Klage beigelegt. Dann würden wir auf das Boot aufspringen. Die Stadt Fehmarn ist, glaube ich, was die Amalienhofer Brücke betrifft, auch guter Dinge, dass da auch Abhilfe geschaffen wird. Das ist das eine.

Dann möchte ich berichten: Ich hatte einen Termin mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz und Natur. Es ging um die allgemeine Entwicklung der Gemeinde Großenbrode, Gewerbeflächen und Wohnbauentwicklung. Da haben wir ein schreckliches Bild für die Gemeinde Großenbrode vorgestellt bekommen, nämlich dass zwei Drittel ihrer Fläche in ihrer Entwicklung aufgrund von Hochwassergefahren gestört sind. Da kam die Frage auf: Ist eigentlich - und Herr Regionalmanager Zuch hat das auch in den Forderungen der Gemeinde Großenbrode noch aufgeführt - darauf geachtet worden, dass die neue Autobahn beziehungsweise die neue weiterführende A 1 und auch der Schienenkörper, der da geplant ist, tatsächlich sturmflutsicher und hochwassersicher sind? Das muss nämlich gewährleistet sein, damit von dieser Seite definitiv kein Wasser in die Gemeinde Großenbrode reinströmen kann und insofern unsere gemeindliche Entwicklung von dieser Seite aus nicht gestört wird.

Es ist so, dass wir - egal ob wir Promenaden bauen oder was auch immer - darauf zu achten haben. Wir werden im Hinblick darauf auch in der nächsten Gemeindevertretung berichten. - Wer übrigens nicht zur Weihnachtsfeier kommen möchte, der kann heute Abend zur Gemeindevertreterversammlung der Gemeinde Großenbrode kommen. Da werden wir auch darüber sprechen. Es geht um neue Möglichkeiten des Hochwasserschutzes in der Gemeinde Großenbrode. Da appelliere ich auch noch einmal an das Land, an den Bund und an die Deutsche Bahn, dass wir im Zuge der ganzen Unruhen, die in Großenbrode bestehen, aufgrund der ganzen Bodenbewegungen, die in Großenbrode stattfinden werden - - Wenn wir tatsächlich zu einem Absenktunnel kommen, haben die Untersuchungen ergeben, dass dann gut gebrauchbarer Boden aus dem Sund genommen wird, der für Großenbrode für den Hochwasserschutz genutzt werden könnte. Ich würde mich freuen, wenn wir dazu in einen Dialog treten könnten, damit dieser Abraum, diese massiven Bodenmassen, die hier bewegt werden, vielleicht in der Gemeinde Großenbrode genutzt werden können, um sinnvollen Hochwasserschutz zu betreiben.

Ich komme jetzt noch kurz zur Sundquerung. Was habe ich mir hier aufgeschrieben? - Was auch immer für eine Lösung bei der Sundquerung kommen wird, wir sind mittlerweile ja von 120 möglichen Lösungen auf fünf Vorzugslösungen gekommen - Sie sprachen von 98, aber es fokussiert sich dann wohl doch auf die letzten fünf Möglichkeiten -: Schauen Sie bitte immer auf die verträglichste Lösung und bitte nicht auf die günstigste Lösung. Das wäre im Sinne unserer Region und der Gemeinde Großenbrode.

Ich möchte mich noch einmal bei Ihnen für die Unterstützungszusage für die Haltepunktplanung und für die entsprechenden Kosten für das Umfeld und die Zufahrten bedanken. Eins möchte ich aber noch aufgreifen: Auch wenn die Gemeinde Großenbrode oder die Kommunen die Möglichkeit bekommen sollen, auf die Planungen Einfluss zu nehmen und deshalb auch einen gewissen Kostenteil zu tragen haben, sage ich einmal ganz platt: Das lehnen wir trotzdem ab. Ich bin der Meinung, auch wenn wir kein Belt-Geld bezahlen, haben wir das Recht, mitgestalten und mitplanen zu dürfen. Wir achten auch da darauf, dass es die verträglichste Lösung und nicht die günstigste Lösung wird. Trotzdem bedanke ich mich für Ihre Zusage der Förderung. Wir werden in unserer Stellungnahme auch die letzten 15 % ablehnen.

Wie soll ich es jetzt sagen? - Das sollen auch die zahlen, die das Projekt gern wollen. Großenbrode will dem nicht entgegenstehen, aber wir möchten auch nicht diejenigen sein, die dann bei dem Rückbau von irgendwelchen alten Bahnübergängen oder im Bahnumfeld, was da entstehen soll, noch zu sehr bluten. Denn wir kleinen Gemeinden können es uns einfach nicht leisten - auch wenn eine Gemeinde Großenbrode finanziell recht gut dasteht. Das sei nur einmal in einem Nebensatz gesagt.

Thema Fernhaltepunkt: Großenbrode/Heiligenhafen - ich möchte betonen, dass es Großenbrode/Heiligenhafen heißt und nicht Heiligenhafen/Großenbrode, denn es befindet sich nun einmal auf dem Gebiet der Gemeinde Großenbrode -: Ich freue mich über den Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn, die sich dafür ausgesprochen hat, dass wir hier möglicherweise einen gemeinsamen Fernhaltepunkt bekommen. Schönen Gruß an den Kollegen Voigt in Oldenburg. Ich hoffe, er ist mir nicht zu sehr böse, aber ich wäre natürlich froh darüber. Der Haltepunkt in Großenbrode wäre ein strategisch guter Standort für Heiligenhafen, für die Insel Fehmarn und auch für Oldenburg. Ich würde mich freuen, wenn diese Planungen weiter verfolgt würden.

Lange Rede kurzer Sinn: Ich freue mich, dass diese Verfahren jetzt im gemeinsamen Dialog des LBV und der Bahn geführt werden. Ich harre der Dinge, die da kommen. Achten Sie bitte auf das, was ich gesagt habe. Ich würde mich freuen, wenn wir dann weiter so gut im Dialog bleiben und bedanke mich noch einmal beim Wirtschaftsausschuss dafür, dass er hier ist und dass Sie mir zugehört haben. - Ich wünsche der Veranstaltung noch einen guten Verlauf und Ihnen allen anschließend frohe Festtage.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Reise. - Das war jetzt noch kein Schlusswort, sondern wir gehen jetzt erst einmal über den Sund auf die Insel Fehmarn. Herr Weber und Herr Zuch sind da. Herr Weber, wollen Sie für die Insel Fehmarn eine Stellungnahme abgeben? - Bitte schön.

Herr Weber: Sehr geehrter Herr Dr. Tietze! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte gleich gern noch an Jürgen Zuch abgeben, unseren Regionalmanager. Aber zunächst einmal möchte ich mich bei Ihnen für die Möglichkeit bedanken, hier heute als betroffene Kommune und für unsere Region Stellung beziehen zu dürfen.

Der mögliche Bau - ich sage bewusst: der mögliche! - der festen Fehmarnbelt-Querung und die damit verbundene Hinterlandanbindung trifft die Stadt Fehmarn besonders, und ich behaupte, sie trifft sie auch wie keine andere Kommune. Auf der einen Seite nämlich, am Fehmarnbelt, soll dieses Riesenbauprojekt stattfinden. Auf der anderen Seite, am Fehmarnsund, bedarf es deswegen - wir haben das eben von der Bahn gehört - einer Veränderung beziehungsweise einer Erweiterung der Fehmarnsund-Querung.

Hier nur kurz eingeschoben: Da gehe ich mit Minister Buchholz konform: Es hieß zuerst, die Variantenprüfung sei bis Ende 2018 durch. Jetzt sind wir schon bei Ende 2019. - Das war hier die erste Aussage. Die ist irgendwo protokolliert, Herr Homfeldt, die suche ich Ihnen gern raus.

Im Zuge dieser geplanten Bauvorhaben ist die Stadt Fehmarn in vielen Punkten betroffen. Ich könnte Ihnen stundenlang vortragen. Daher habe ich mir in Ergänzung und Absprache mit dem Kollegen Reise nur einige Punkte rausgesucht, auf die ich kurz eingehen möchte.

Natürlich, Herr Dr. Buchholz - Sie werden das erwartet haben -, ist die Zuständigkeitserweiterung im Brandschutz auf den Tunnel auf die Stadt Fehmarn ein Thema. Unsere schriftliche Stellungnahme habe ich heute dabei. Sie bekommen Sie auch noch digital. Ich werde Sie Ihnen nachher aber schon geben, Herr Dr. Tietze. Für Fehmarn besteht durch diese Zuständigkeitsübertragung eine komplett andere Betroffenheit als im bisherigen Planfeststellungsverfahren Belttunnel Sachlage war. Es entsteht daraus nämlich ein erheblicher Aufgabenzu-

wachs, qualitativ und quantitativ, und damit verbunden erhebliche Mehrkosten. Auch ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Sager. Sie haben das eben schon einmal sehr deutlich gemacht. Die Einrichtung einer Feuerwehr mit hauptamtlichen Kräften bedarf unter anderem einer Bauleitplanung, den Grundstückserwerb und natürlich die Gebäudeerrichtung und deren Kosten. Für diese Wache wird eine erhebliche Anzahl an Personal und jede Menge Material benötigt. Allein die Verwaltung des Personals bedeutet zum Beispiel in unserer Personalabteilung, aber auch im zuständigen Ordnungsamt, mehr Bedarf an Personal und damit auch an Räumlichkeiten. Laut Gesetzentwurf ist die Stadt Fehmarn mit Beginn der Baumaßnahme - und da sagt der Vorhabenträger: ab 2022 - für den Brandschutz verantwortlich. In der Verfügbarkeit ist dies durch die freiwilligen Feuerwehren der Stadt Fehmarn nicht zu leisten. Ich glaube, das ist hier unstrittig.

Der Aufbau einer Feuerwehr mit hauptamtlichen Kräften, mit allem, was daran hängt, wird in dieser Zeit nicht zu schaffen sein. Eine der ersten wichtigen Maßnahmen wird es sein, den Feuerwehrbedarfsplan der Stadt Fehmarn aus dem Jahr 2017 aufgrund der Aufgabenerweiterung zu überarbeiten.

Hierzu hat es am 22. Oktober diesen Jahres ein Gespräch mit der Brandschutzabteilung des Innenministeriums gegeben. Leider steht die dort zugesagte Erklärung für die Kostenübernahme für die Erweiterung des Gutachtens nun seit zwei Monaten aus. Laut Gutachter dauert diese Erstellung des Gutachtens bis zu circa fünf Monaten. Wenn wir jetzt hochrechnen, wären wir dann schon fast im Sommer 2019.

Im Gespräch am 22. Oktober 2018 wurde seitens der Stadt gegenüber dem Land die Notwendigkeit des Abschlusses eines öffentlich-rechtlichen Vertrages einschließlich der Kostenübernahme zur Sicherung durch das Land gefordert. - Herr Dr. Buchholz, in dem Gespräch am 22. Oktober - -

(Zuruf Minister Dr. Buchholz)

- Bitte? Ja, genau. Zu der Zeit konnte man uns noch nicht sagen, welches Ministerium verantwortlich ist. Gespräche hierzu haben noch nicht stattgefunden.

(Zurufe)

- Sehen Sie. Deswegen haben wir das auch angesprochen. Kurz und gut: Es sind noch viele Fragen offen und somit zu klären. Im Übrigen teile ich nicht Ihre Aussage, Herr Wirtschaftsminister, anlässlich der Landtagsdebatte im November 2018: Es sei alles geregelt.

Ein weiteres Thema ist die Amalienhofer Brücke. Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 207 ist geplant, die Verbindungsbrücke der L 209 über die B 207 abzureißen und während der circa neunmonatigen Bauzeit den Verkehr per Ampel direkt über die B 207 zu führen. Dies würde aus Sicht der Stadt Fehmarn, aber auch aus Sicht der betroffenen Reederei Scandlines zu einem Verkehrschaos führen. Die sinnvolle Alternative eines verschwenkten Brückenneubaus vor Abriss der alten Brücke wurde mehrfach erörtert. Im Frühjahr 2017 gab es vom damaligen Minister Meyer die mündliche Zusage dieser Vorablösung. Eine schriftliche Zusage gab es leider nicht. Darauf folgte die Landtagswahl - und Herr Meyer war nicht mehr da. Weitere Gespräche zwischen dem Ministerium und der Stadt haben zu keinem Ergebnis geführt. Ja, es gibt einen Vereinbarungsentwurf zwischen Land und Stadt. Dieser konnte aber nicht geschlossen werden, da im November 2018 - der Minister hat es eben gesagt -, weiterer Klärungsbedarf, nun zwischen dem Land und der Deutschen Bahn, aufkam. Herr Minister Buchholz hat es eben gesagt. Ein Punkt dieser Vereinbarung ist der Klagerückzug der Stadt Fehmarn. Ich möchte aber auch nicht unerwähnt lassen, dass die Vereinbarung erst zustande käme, wenn das Planfeststellungsverfahren rechtsgültig ist, das heißt also alle Klagen abgearbeitet oder zurückgezogen sind. Das heißt für uns als Stadt: Die Politik muss entscheiden, die Klage zurückzuziehen, ohne zu wissen, ob die Vereinbarung in Kraft tritt. Aus Sicht der Bevölkerung wird allerdings immer nur der Stadt Untätigkeit und Unvermögen vorgeworfen, weil die Amalienhofer Brücke ein ungelöstes Problem zu sein scheint, bei dem wir sehen, dass die Interessen der Stadt und der Region ganz hintenanstehen.

Der nächste Punkt, den ich noch ganz kurz erläutern möchte, ist die Verbesserung der Anbindung des ÖPNV des Nordbereichs Ostholstein. Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung und der damit verbundenen Schienenanbindung hat große Veränderungen der ÖPNV-Versorgung und -struktur zur Folge. Damit sind negative Einflüsse genauso verbunden wie positive Entwicklungsmöglichkeiten. Daher fordern wir in der Region die Durchbindung möglichst vieler Züge von Hamburg über Lübeck in den Norden des Kreises Ostholstein - und der endet nicht in Neustadt - und einen Halbstundentakt von Lübeck nach Neustadt sowie einen Stundentakt im Nahverkehr von Lübeck nach Oldenburg und Fehmarn. Dazu müssen IC-

Halte neben Oldenburg auch in Timmendorfer Strand/Ratekau, in - bei mir steht jetzt : - Heiligehafen/Großenbrode und Fehmarn erfolgen.

Ich könnte jetzt noch vieles mehr erläutern, aber dazu reicht mir die Zeit bei Weitem nicht. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und erhoffe natürlich Ihre Unterstützung.

Zum Haltepunkt hat Jens Reise eben schon ausgeführt - Herr Minister, Sie hatten danach gefragt -: Es gab am letzten Donnerstag eine Stadtvertretungssitzung, in der knapp aber mehrheitlich beschlossen wurde, die Forderung nach einem Fernhaltepunkt Fehmarn aus dem Forderungskatalog zu streichen und den Fernhaltepunkt Großenbrode/Heiligenhafen zu unterstützen. - Jetzt würde ich kurz - wenn gestattet - noch einmal das Wort an Herrn Zuch weitergeben.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank für dieses Statement.

Herr Zuch, bitte schön. Wollen Sie ergänzen?

Herr Zuch: Vielen Dank. - Was mir noch auf dem Herzen liegt, ist im Grunde schon vom Herrn Landrat und den beiden Bürgermeisterinnen gesagt worden. Es geht um die Komplexität der Verfahren in Fehmarn und Großenbrode. Wir haben es in Fehmarn mit vier Planfeststellungsverfahren zu tun, in Großenbrode mit dreien. Wenn jetzt Bahn und LBV endlich auf dem Weg sind, sich abzustimmen, sind wir darüber sehr froh. Ich hoffe, das bleibt auch so. Wir haben natürlich noch das Problem mit der Anbindung an die Fehmarnsund-Querung. Es wäre gut, wenn diese Verfahren - insofern sie noch nicht soweit sind; das eine wird beklagt, das andere ist noch in der Mache: Die Verfahren zur Schiene werden erst noch eröffnet - zurückgestellt werden würden, bis die Variantenlösung der Sundquerung feststeht. Nur so kann man dann zu einer Planung - wie Herr Reise es sagte - aus einem Guss kommen, damit wir nicht mit unnötigen Bauarbeiten und Abrissarbeiten überzogen werden.

Die Fehmarnsund-Querung haben wir jetzt im Dialogforum als Thema. Es war bei dem vor-maligen Minister Meyer - den muss ich jetzt noch einmal erwähnen, Herr Dr. Buchholz - so, dass vor Ort Kommunalkonferenzen stattgefunden haben, abwechselnd auf Fehmarn und in

Großenbrode, etwa alle halbe bis dreiviertel Jahr. Die finden leider nicht mehr statt. Wir würden uns wünschen, dass das Ministerium uns dort etwas mehr unterstützt. Wir hatten hier in Großenbrode am 21. November 2018 einen Infotermin von Bahn und LBV. Da war aus Ihrem Haus leider niemand zugegen. Aber die Präsentation ist im Internet verfügbar.

Eins muss ich auch noch einmal sagen. Frau Metzner möchte ich nicht direkt ansprechen, Herr Ausschussvorsitzender, aber ich mache das über Sie: Fragen Sie Frau Metzner, wie mit den Kommunen in manchen Verfahren umgegangen wird. Wir waren gemeinsam - da war Frau Metzner noch an anderer Stelle tätig - im Scoping-Verfahren der Fehmarnsund-Brücke vor ungefähr drei Jahren in Lübeck. Das wirft ein ganz anschauliches Bild darauf, wie die Argumente der Region dann oft nicht so wahrgenommen werden. - Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank für den Hinweis. - Dann würden wir jetzt zur Stadtverwaltung Bad Schwartau kommen. Sie hatten uns angeschrieben, und das war auch ein bisschen die Initialzündung - darf ich einmal sagen - dafür, dass wir heute hier sitzen. In dem Mailverkehr und in den Gesprächen haben wir gesagt: „Vielen Dank, dass Sie uns auf das Problem aufmerksam machen, und wir kommen gern mal vorbei.“ So ist das eigentlich entstanden. Jetzt hat der Termin, den wir anberaumt hatten, zunächst nicht geklappt. Jetzt sitzen wir hier, und Sie sind mit großer Runde angereist. Ich begrüße Herrn Schmidt von der Stadtverwaltung, ich begrüße Herrn Garms, Stadtverordneter der Grünen, Herrn Klindwort, den Vorsitzenden der Aktivgruppe Handel und Gewerbe, und Herrn Meisterjahn, den Vorsitzenden des Umweltbeirates. - Schön, dass Sie da sind. Wer möchte von Ihnen beginnen? - Herr Schmidt, bitte schön.

Herr Schmidt: Vielen Dank, Herr Dr. Tietze. Sehr geehrte Mitglieder im Wirtschaftsausschuss, ich danke im Namen der Stadt, dass wir unsere Belange vortragen dürfen. Der Bürgermeister lässt sich entschuldigen und hat mich beauftragt, hier zu berichten. Ich bin Ingenieur im städtischen Bauamt, kein Politiker. Ich bin seit drei Jahren nur noch mit den Auswirkungen der Schienenanbindung auf die Stadt befasst - in technischer und in rechtlicher Hinsicht.

Sie haben es angesprochen. Die Stadt hat immer wieder Appelle an die Landesregierung und an den Wirtschaftsausschuss gerichtet. Das waren Stadtverordnete, das waren die

Kaufmannschaft, die Bürgerinitiativen und der Umweltbeirat. Diese Hilferufe wurden laut, nachdem den Betroffenen klar vor Augen steht, welche tiefgreifenden Veränderungen auf unsere Stadt zukommen. Schließlich soll die alte Bäderbahn, die 1928 gebaut wurde und mitten durch den Ort führt, zukünftig als internationale Güterfernverkehrsstrasse genutzt werden - der Minister hat es vorhin angesprochen -: die zweitwichtigste Verbindung nach dem Brenner Basistunnel. Die Deutsche Bahn sieht vor, dass die Gleise, die in unserer Ortsdurchfahrt liegen, unverändert liegen bleiben und so in Anspruch genommen werden sollen. Diese Sparvariante löst erhebliche Konflikte aus. Die von uns seit Jahren vorgeschlagene technische Lösung, die alle Betroffenheiten lösen könnte, findet allerdings überhaupt kein Gehör.

Wenn in einem prosperierenden Kurort, in dem Erholung und Gesundheit wesentliche Wirtschaftsfaktoren sind, Teile des Erholungswaldes neuen Straßen weichen müssen oder auch Brücken, wenn stattdessen 7 m hohe Lärmschutzbauwerke und Dämme das Ortsbild zerstören, wenn trotzdem Immissionsbelastungen in den Gebäuden nahe der Trasse aus Lärm- und Erschütterungen bleiben, die über den Grenzwerten liegen, und wenn durch die Verlärmung und die baulichen Eingriffe der Kurortcharakter des Kurortes Bad Schwartau zerstört wird, wenn die Immobilienpreise verfallen, weil in Trassennähe keine ausreichende Wohnqualität mehr besteht und wenn Patienten und Kurgäste sich für andere Gesundheitsstandorte entscheiden, dann darf das dieser Stadt nicht gleichgültig sein und muss an Sie im Wirtschaftsausschuss berichtet werden.

Bad Schwartau gilt als ein Sorgenkind unter den Kommunen an der Trasse. Sorgenkinder werden nicht gemocht, man lehnt sie ab mit der Begründung: Die wollen ja nicht! Gibt es für die Kommunen an der Trasse zwischen Fehmarn und Bad Schwartau überall Akzeptanzlösungen, nur für Bad Schwartau nicht? - Nochmals: Wir bemühen uns seit Jahren. Unsere Forderung ist vernünftig, sie löst alle Probleme, sie ist technisch machbar, und sie ist wirtschaftlich. Wir benötigen eine echte Lösung der Probleme, keine faulen aufgezwungenen Kompromisse. Das wäre ein Etikettenschwindel an den betroffenen Menschen.

Sorgenkinder werden auch nicht als solche geboren, sondern sie werden dazu gemacht - durch schlechte Entscheidungen und durch unterlassene Hilfe. Auch Sorgenkinder haben verantwortliche Eltern, das sind hier die Bundesregierung und die Landesregierung, die mit dem Abschluss des Staatsvertrages zur festen Beltquerung erst die Belastungssituation für

unsere Kommune herbeigeführt haben, und mit der Entscheidung, dass die Güterfernverkehrsstrasse in dem Kurort raumverträglich sei.

Das Bundesverkehrsministerium spricht nicht mit uns. Es beauftragt die Deutsche Bahn mit der Problemlösung. Aber die verfolgt ein eigenes Ziel. Die Lösungssuche gestaltet sich unendlich schwierig. Zum Glück, Herr Dr. Buchholz, hat die Landesregierung 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 Trogbauwerk sieht eine Tieferlegung der vorhandenen Gleise um 7 m vor. Das ist aufwendig und wurde von der Deutschen Bahn mit 330 Millionen € taxiert - bei Bau unter rollendem Rad. Der Ministerpräsident hat das bereits einen dicken Brocken genannt. Inzwischen schließt die Landesregierung die Unterbrechung des Bahnbetriebes aber nicht mehr aus. Hierdurch entsteht nun erstmals die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Lösung. Ein von der Stadt nun eingeholtes Sachverständigengutachten errechnet die Kosten unter diesen Voraussetzungen bei einer Bauzeit von 17 Monaten auf 90 Millionen €.

Wir danken dem Wirtschaftsministerium für das grundsätzliche Entgegenkommen bei der Suche nach Akzeptanzlösungen. Wir bitten den Wirtschaftsausschuss, Herr Dr. Tietze: Bestärken Sie die Abteilung Verkehr bei der begonnenen Vorgehensweise.

Zieht man einen Strich auf der Karte von Fehmarn bis nach Bad Schwartau, beidseitig entlang der Trasse im Abstand von 250 m und zählt alle in der Abstandsfläche befindlichen Gebäude, so ergeben sich insgesamt 1.100 Gebäude. Davon liegen 550 Gebäude in Bad Schwartau. Berücksichtigt man mehrgeschossige Bebauungen 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, die die Deutsche Bahn veranlasst hat, verbleiben zwischen Haffkrug und Bad Schwartau 120 Haushalte, bei denen die höchstrichterlich festgestellte Zumutbarkeitsgrenze trotz Schutzmaßnahmen überschritten wird. Davon liegen 98 % der Wohngebäude in Bad Schwartau. Nach dem von uns eingeholten Sachverständigengutachten verbleiben dort über 400 Schutzfälle ungelöst - trotz Schutzmaßnahmen. Also frage ich: Ist bei der Trassenentscheidung aus dem Raumordnungsverfahren deshalb abwägungsfehlerhaft entschieden worden?

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

Eine Neutrassierung kostet durchschnittlich 12 Millionen € pro Kilometer für die zweigleisige Trasse. Das wären hier 85 Millionen € gewesen. Lassen wir die Diskussionen um eine Alternativtrasse. Es gibt sie einfach nicht, jedenfalls nicht für uns, ohne die Probleme auf Nachbargemeinden abzuschieben. Aber halten wir an den genannten Kosten fest. Es sind die gleichen Kosten wie für den 7 m tiefen Trog.

Warum bloß diese fortlaufende Ablehnung unserer Forderungen? Sind es letztlich ganz andere Erwägungen? Gibt es am Ende denn eine Absprache zwischen Bundesverkehrsministerium und Deutscher Bahn, die besagt, dass ein tiefes Trogbauwerk als Akzeptanzlösung unbedingt vermieden werden muss, um bloß keinen Präzedenzfall für weitere Schutzforderungen aus anderen Projektbeiräten in anderen Regionen zu schaffen? - Dieser Eindruck besteht immer mehr. Herr Dr. Buchholz, ich bedauere es, dass Sie von der Bahn offensichtlich unvollständig oder falsch informiert werden. Es ist immer wieder so, dass Vermutungen als Tatsachen dargestellt werden. Eine naturschutzrechtliche Beeinträchtigung durch das Trogbauwerk ist nicht ersichtlich. Hydrogeologen sind für die Stadt Bad Schwartau tätig und wurden von mir befragt, ob dieser Trog in wasserrechtlicher Hinsicht bedenklich ist. Das wurde verneint. Wir werden jetzt im neuen Jahr ein hydrogeologisches Gutachten beauftragen, um Ihnen dann das entsprechende Ergebnis schriftlich präsentieren zu können. Es ist immer wieder so, dass die Bahn einfach etwas in den Raum stellt und Meinungen vorbereitet, wenn man aber nachfragt, wenn ich als Ingenieur die Zahlen prüfe, dann stimmt das einfach nicht. Es stimmt auch nicht, dass ein 7 m tiefer Trog keine Lärmschutzwirkung hätte. Im Gegenteil: Die Lärmschutzwirkung, die damit erzielt wird, ist um 20 Millionen € billiger als die Vollschutzvariante für 36 Millionen €, die im Lärmschutzkonzept der Deutschen Bahn ausgewiesen ist.

Also meine Bitte: Nehmen Sie die Zahlen, die hier heute gezeigt wurden, nicht für bare Münze. Sie sind unvollständig und in vielem nicht belastbar. Wir haben eigene Gutachten eingeholt. Überall, wo wir nachgeprüft haben, fängt es an zu wackeln. Es ist auch so, dass natür-

lich in den 90 Millionen € für den Trog nicht alles drin ist. Es ist der Gleisbau nicht drin. Aber sollen die Gleise, die seit 1928 mit den alten Holzschwellen liegen, wirklich so liegen bleiben?

Der Erschütterungsschutz, den die Bahn dort angesetzt hat, setzt voraus, dass eine Planumsschutzschicht eingebaut wird. Dort ist gar keine Planumsschutzschicht. Die Bahn muss die ganze Signaltechnik neu machen, die Blocklängen müssen verkürzt werden. Selbstverständlich sind dann die Kosten für die Signaltechnik Sowiesokosten, und die Kosten für den Gleisbau sind auch Sowiesokosten. Aber andererseits, wenn Sie mit dem Trog 7 m tief gehen, sparen Sie die Kosten für die Kreuzungsbauwerke, denn dafür brauchen Sie keine aufwendigen Rampen, dann brauchen Sie keine Ersatzstraßen, die durch den Wald führen, dann kann die Überbauplatte so über den Trog führen, und die Straße kann so liegen bleiben, wie sie liegt. Auch das sind Einsparungen in Höhe von 10 Millionen €.

Die Stadt hat sich bei der Aufstellung der Forderungen bereits auf das absolute Mindestmaß beschränkt. Es gibt für uns keine Reserven, keinen Spielraum für einen Verzicht. Ich bitte den Wirtschaftsausschuss deshalb dringend darum, dass der Minister für Wirtschaft und Verkehr darum ersucht wird, nochmals gegenüber dem Bundesverkehrsministerium 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 Bad Schwartau nicht alleingelassen wird und auf folgenschwere Abwege gerät - soll heißen: Helfen Sie uns zu vermeiden, dass die Stadt jetzt in ein Klageverfahren getrieben wird. - Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmidt, für diese sehr ausführliche Stellungnahme.

Wir kommen jetzt zur Firma Scandlines. - Ich darf Sie, Herrn Poulsgaard Jensen, Herrn Kähler und Herrn Möller ganz herzlich begrüßen. Ich darf daran erinnern, dass Sie schon einmal vor nicht allzu langer Zeit in unserem Ausschuss waren und wir sehr intensiv auch gerade über die Anbindung des Fährhafens Puttgarden gesprochen haben. Deshalb würde ich Ihnen

gern die Gelegenheit geben, dass Sie aus Ihrer Sicht einmal der Runde den aktuellen Stand darstellen. Wer möchte das machen? - Bitte schön, Herr Poulsgaard Jensen.

Herr Poulsgaard Jensen: Danke schön. - Sehr geehrter Herr Minister Dr. Buchholz, sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Tietze! Sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Ich danke Ihnen für die Möglichkeit, heute hier zu sprechen. Mein Name ist Søren Poulsgaard Jensen, ich bin seit 2012 CEO von Scandlines. Doch bereits wesentlich länger steht unser Unternehmen für die kürzeste Verbindung zwischen Zentraleuropa und Skandinavien. Wenn heute davon gesprochen wird, dass der Fehmarnbelt-Tunnel Europa verbinden soll, können wir stolz dagegenhalten, dass wir dies bereits seit Jahrzehnten tun.

Vergangene Woche hat das Europäische Gericht entschieden, dass die EU-Kommission das Finanzierungsmodell der festen Fehmarnbelt-Querung neu überprüfen muss. Hier muss ich leider von meiner schön vorgeschriebenen Rede abweichen. Das ist notwendig, um mit ein paar Kommentaren an das anzuknüpfen, was wir hier heute Vormittag gehört haben. Das Urteil ist nicht nur ein Prozessurteil, sondern beschäftigt sich auch mit der Substanz. Hätte das Gericht die Meinung gehabt, dass man nach einem neuen Prozess dasselbe Ergebnis erreichen würde, könnte man nicht einen neuen Prozess anordnen. Dass die dänische Kommissarin Margarete Vestager in einer Zeitung eine andere Meinung äußert, ist klar. Sie hat gerade vor dem Gericht verloren und will das natürlich gern irgendwie erklären. Der Minister hat auch gesagt, dass er schon aus Dänemark gehört hat, das heißt, die Verlierer haben schon ihre Interpretation an den Minister geschickt. Wir bitten darum, dass man auch den Gewinner anhört und werden heute Nachmittag unsere Interpretation mitteilen. Ich kann sagen: Es geht nicht nur um das Thema Bürgschaften, sondern es geht auch um die Themen Prozess- und Zeitperiode, zu denen man im europäischen Gerichtsurteil etwas finden kann. Mittlerweile sind die Bürgschaften ungültig. - Deshalb hoffe ich, dass der Lieferant für das heutige Fest von Femern A/S bereits sein Geld bekommen hat.

(Vereinzelter Beifall)

Wir sind über das Urteil sehr froh - nicht, weil wir gegen Infrastruktur sind, sondern weil wir finden, dass eine staatlich geschützte Infrastruktur nur unter fairen Wettbewerbsbedingungen gebaut werden darf. Von Anfang an war die feste Fehmarnbelt-Querung ein politisches Projekt. Kein privater Investor hatte Interesse, Geld in diesem Projekt zu verlieren. Der politische Wille hatte dazu geführt, dass Verkehrszahlen geschönt, Risiken verharmlost und Utopien

kreiert wurden und dazu, dass die Wettbewerbsposition von Scandlines bereits in der Planungszeit signifikant verschlechtert werden sollte. Wir möchten einen fairen Wettbewerb zwischen Tunnel und Fähre. In einem Europa des freien Marktes sollte dies eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Wir möchten in einem konstruktiven Dialog mit allen Beteiligten gemeinsam Lösungen erarbeiten. Aber wir stellen seit Jahren fest, dass wir ohne Kampf leider keine fairen Rahmenbedingungen bekommen. Auch deswegen sind wir über das Urteil aus der vergangenen Woche froh. Denn es zeigt uns, dass das Recht immer noch an erster Stelle kommt und über allem steht.

Wofür machen wir uns die Mühe? - Scandlines ist Arbeitgeber für rund 1.700 Menschen. Eine Vielzahl davon arbeitet in der wirtschaftsschwachen Regionen Fehmarn und Lolland, und viele haben außerdem eine Familie. Ohne unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter könnten wir nicht rund um die Uhr und 365 Tage im Jahr die schnellste Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark stellen. Femern A/S wirbt derzeit mit der Schaffung von 300 Arbeitsplätzen. Alles andere sind Mutmaßungen. Dass eine große Lücke entstehen würde zwischen Ist und Soll, wenn es keinen Fährbetrieb mehr gäbe, muss ich hier wohl niemandem groß erklären.

Fakt ist aber auch - und ich betone es gern noch einmal -: Scandlines wird den Betrieb nicht einstellen. Seit über 55 Jahren gibt es die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby. Ich versichere Ihnen: Wir bei Scandlines gehen davon aus, dass wir auch noch die nächsten 55 Jahre auf der Vogelfluglinie fahren werden. Dafür heißt es bei uns: Volle Kraft voraus Richtung Zukunft! Seit Jahren fahren wir auf der Strecke Rødby mit Hybridfähren. Der nächste Schritt, den wir gehen wollen, ist die 100 % immissionsfreie elektrische Fährfahrt. - Meine Damen und Herren: So geht Verkehrswende!

Vor über 10 Jahren wurde der Staatsvertrag unterschrieben, ursprünglich sollte 2015 die feste Querung eröffnet werden. Nach langer rechtlicher Prüfung ist nun unklarer denn je, wann der Tunnel eröffnet werden wird. Deshalb können wir den Druck nachvollziehen, unter dem jetzt alle Beteiligten stehen, die das Projekt vorantreiben wollen. Aber trotzdem muss man in der Planung gegenüber allen fair, offen und ehrlich sein. Dafür werden wir uns weiter einsetzen. - Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Poulsgaard Jensen. - Dann würde ich jetzt zum Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung kommen. Ich begrüße Herrn Dr. Jessen in unserer Runde, Herrn Sieverling und Herrn Keller.

Herr Dr. Jessen, wir bekommen heute live mit, was für Sie über die Jahre hier im Dialogforum wahrscheinlich Alltagsarbeit ist, nämlich wie schwer und komplex diese ganzen Aspekte der Fehmarnbelt-Querung sind. Auch von meiner Seite möchte ich im Namen des Ausschusses Ihnen noch einmal herzlich für Ihre Dialogarbeit in diesen Jahren danken. Der Minister hat das ja auch schon getan. Ich möchte Ihnen jetzt die Gelegenheit geben, uns einmal an der Arbeit Ihres Forums teilhaben zu lassen. Sie haben uns dankenswerterweise ja auch vorab schon einen schriftlichen Bericht geschickt ([Umdruck 19/1814](#)) - vielen Dank dafür -, aber Sie haben jetzt auch noch einmal das Wort.

Herr Dr. Jessen: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Der Dank gebührt nicht dem Sprecher. Der Sprecher kann nur so gut sein, wie das Dialogforum arbeitet.

Im Dialogforum arbeiten seit 2011 alle betroffenen Interessenvertreter zusammen. Da sind die Gegner, da sind die Befürworter, da sind die Skeptiker. Kurz, da ist das gesamte Knowhow von Problemen und auch ihren Lösungsmöglichkeiten. Wir haben in diesen Jahren ausführlich diskutiert: das Dafür und das Dagegen, das Ob und das Wie. Wir sind auch nicht immer alle einer Meinung. Es war auch nicht immer einfach. Manchmal war es auch laut, aber es hat funktioniert.

Seit zwei Jahren haben wir nun eine neue Organisationsform. Wir haben einen eigenen Arbeitsstrang eingezogen, bestehend aus Projektbeirat - Sprecher ist Bürgermeister Keller, der mit Ihrer Genehmigung noch etwas zu den Einzelheiten sagen wird - und Runden Tischen. Wir arbeiten zusammen mit der Deutschen Bahn. Auch das war nicht immer einfach, aber es funktioniert. Wir arbeiten zusammen mit der Deutschen Bahn und dem Wirtschaftsministerium gemeinsam im Dialogverfahren und im Konsens an Akzeptanzlösungen. Bei uns sind Betroffene zu Beteiligten geworden, und wir haben Forderungen an Bund und Land entwickelt.

Wir arbeiten im Dialogverfahren. Das ist notwendig, denn so schreibt unsere Bibel das vor. Die Bibel ist der Bundestagsbeschluss aus dem Jahr 2016, in dem steht, dass übergesetzli-

che Schutzmaßnahmen in Aussicht gestellt werden, wenn sie im Dialogverfahren erarbeitet worden sind. Wir haben auch noch ein Altes Testament, das ist der Landtagsbeschluss aus dem Jahr 2015, in dem der Landtag die Landesregierung gebeten hat, unsere Ergebnisse in die Planungen mit einzubeziehen. Das geschieht auch. Und wir haben jetzt den Koalitionsvertrag, der eine wichtige Klausel enthält - wir warten darauf, dass das umgesetzt wird -, nämlich die gemeinsame Lärmbetrachtung.

Im Dialogverfahren arbeiten Gegner wie Befürworter. Der Sprecher ist neutral, der ist weder dafür noch dagegen, er enthält sich auch jeder Einschätzung. Aber ich möchte hier doch eines sagen: Ich finde es eine große Leistung der Gegner, dass sie sich trotz ihrer Gegnerschaft an der Erarbeitung von Lösungen für den Fall beteiligen, dass das aus ihrer Sicht Schlimmste eintritt, nämlich das gebaut wird. Nur so können wir zusammenarbeiten, Gegner wie Befürworter, in dem Versuch, Lösungen zu finden.

Herr Vorsitzender, wenn Sie es gestatten, würde ich Bürgermeister Keller bitten, noch kurz etwas zu unseren wesentlichen Kernforderungen zu sagen.

Vorsitzender: Selbstverständlich. - Herr Keller, bitte schön.

Herr Keller: Sehr geehrter Herr Dr. Tietze! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich würde gern die Worte von Herrn Dr. Jessen noch einmal aufgreifen und noch einmal darstellen, dass wir es in der Tat geschafft haben, im Projektbeirat alle Beteiligten an den Tisch zu bekommen und es auch tatsächlich geschafft haben, was so von der Struktur her im Dialogforum nicht möglich ist, dass wir uns nur mit der Umsetzung beschäftigen. Die Fragen, macht das alles überhaupt Sinn und ist das wirtschaftlich, sind im Projektbeirat ausdrücklich ausgeklammert. Das heißt, wir beschäftigen uns ausschließlich mit dem Fall, was passiert, wenn das Projekt kommt.

Es ist uns dabei auch gelungen, uns trotz aller Unterschiedlichkeiten, die heute auch deutlich geworden sind - das hängt mit der Struktur der Kommunen zusammen, mit der Lage -, uns kommunalübergreifend, gemeinsam mit den Verbänden, auf Kernforderungen zu verständigen. Das heißt, es gibt Forderungen, in denen sich alle Kommunen wiederfinden und die wir auch als Region und damit auch mit großer Unterstützung durch den Kreis Ostholstein vertreten, die uns gemeinsam wichtig sind. Auch wenn natürlich durch die besondere Situation an der einen oder anderen Stelle bedingt ist, dass so manches Thema leider noch nicht ge-

löst werden konnte, sind wir dennoch relativ weit. Ich habe auch eine kleine Expertise mitgebracht, damit man die Zahlen noch einmal sieht.

(Folie: Anlage 1 zu dieser Niederschrift)

Die decken sich insoweit aber auch mit den Zahlen, die die Bahn vorgestellt hat. Wir stimmen uns da ab. Man sieht hier nur die nackten Zahlen, aber hinter diesen Zahlen verbergen sich Stunden von Arbeit, Sichtung von Unterlagen, von Gutachten und von Gesprächen. Manchmal fragt man sich ja: Was ist denn dabei herausgekommen? Wir haben also wirklich sehr, sehr viel Zeit investiert. Das ist dem Prozess geschuldet. Wir haben immer wieder neue Kenntnisstände, die auch zu Modifikationen von Forderungen führen. Wir lernen auch gemeinsam. Also sowohl für uns ist es das erste Dialogverfahren als auch für die Bahn. Wir sind das erste Verfahren bundesweit, das nach diesem Bundestagsbeschluss von 2016 so in die Umsetzung gegangen ist. Wir merken natürlich, dass die Bahn an der Stelle auch einen Spagat geht. Auf der einen Seite hat sie die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu beachten, auf der anderen Seite soll sie am Ende auch ein erfolgreiches Dialogverfahren auf den Weg gebracht haben. Das macht es an der einen oder anderen Stelle auch für alle Beteiligten ein Stück weit schwierig. Ich glaube aber, wir konnten bereits eine Menge erreichen. Ich hoffe, dass es auch gelingen wird, im weiteren Verlauf die noch offenen Punkte im Sinne von - das Wort ist bereits gefallen - Akzeptanzlösungen zu vervollständigen.

Hier sind noch einmal die Forderungen dargestellt. Oh, das ist sehr klein. Wie gesagt, Kernforderung, der große Block, ist der Bereich Lärmschutz. Wir haben als wesentlichen Punkt - das zeigt auch noch einmal die Betroffenheit in der Region - eine hohe Vorbelastung in der Region. Das hängt mit den vorhandenen Schienentrassen zusammen, das hängt aber vor allen Dingen auch mit den Autobahnen zusammen, die wir in Ostholstein haben, also die A 1 und die A 226, aber auch mit den Landesstraßen mit hoher Frequenz. Wir haben also jetzt schon sehr hohe Belastungen in den Ortschaften, die zum Teil schon deutlich über den Grenzwerten liegen. Wir haben in weiten Teilen keine Lärmschutzeinrichtungen. Insofern ist die Forderung nach einer Gesamtlärmschutzbetrachtung eine zentrale Forderung, die sich erfreulicherweise auch im Koalitionsvertrag der Berliner Koalition wiederfindet. Wir hoffen, dass wir dort entsprechende Unterstützung bekommen.

Es geht konkret darum, die Bereiche zu identifizieren, wo ergänzender Lärmschutz möglich ist. Die Grenzwerte, die wir insgesamt für das Projekt fordern, müssen sich auch im Rahmen

der Gesamtlärbetrachtung widerspiegeln, beziehungsweise es muss dort, wo bereits Lärmschutzwände stehen, sichergestellt werden, dass es durch die neuen Beeinträchtigungen, die hinzukommen, nicht lauter wird. Also schon jetzt ist die Belastung unheimlich hoch.

Die Themen sind bereits dargestellt worden. Zum Teil ergänzen sich die Forderungen auch. Man kann also die einzelnen Forderungen nicht kumulativ betrachten, sondern sie haben auch Wechselwirkungen, insbesondere die Punkte Vollschutz und niedrige Immissionsgrenzwerte. Den Vollschutz hat Herr Homfeldt vorhin schon dargestellt. Das ist die Lösung aller Schutzfälle aktiv. Die niedrigen Immissionswerte sind insbesondere auch dem Tourismus geschuldet. Landrat Sager hat vorhin auch noch einmal die beeindruckenden Zahlen zur Bedeutung des Tourismus für Ostholstein dargestellt. Wir haben eine küstennahe Trassenführung, und auch das Hinterland ist touristisch so weit eingebunden, dass wir befürchten, dass es dort insgesamt zu einer sehr negativen Auswirkung kommt, wenn man diese Punkte nicht entsprechend berücksichtigen würde.

Erschütterungsschutz und Trassenverlauf sind die Punkte, die auch schon von Herrn Schmidt und Herrn Sager dargestellt worden sind.

Ich möchte noch einmal auf die Punkte, die sich ganz rechts in dem Forderungspapier befinden, eingehen. Das ist die finanzielle Belastung der Kommunen. Das sind zum einen die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen. In der Regel sind das die Maßnahmen nach § 13 C. Wir haben aber auch eine Maßnahme nach § 12 V dabei. Hier ist es in der Tat so, dass gerade für die kleinen Kommunen die Kosten schwer zu tragen sind, die Restkosten. Die Frage ist in der Tat: An wen richtet sich die Forderung jetzt? Wir haben das ein Stück weit offengelassen. In der Tabelle hier ist es dem Bund zugeordnet. Man könnte aber auch meinen, auch das Land wäre unser Ansprechpartner. Für uns, für die Kommunen und auch für den Kreis - den zähle ich an der Stelle immer mit dazu - ist es wichtig, dass wir dort bei den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen die Chance bekommen, über die 75 % hinaus entlastet zu werden. Denn für manche kleine Kommune sind auch die 25 % von dem einen Drittel ein hoher Betrag.

Ein großer Posten, der auch noch nicht abschließend beziffert ist, an dem wir auch noch ständig arbeiten, ist der gesamte Punkt der Bahnhöfe, der Erschließung der Bahnhöfe und die entsprechenden Anschlüsse an das Straßennetz. Hier befinden wir uns in sehr intensiven Gesprächen mit dem Land, mit NAH.SH und mit den entsprechend beauftragten Instituten.

Insofern haben sich die Zahlen in den letzten Wochen auch noch einmal geändert. Wir haben noch einmal aktualisierte Zahlen von dem Büro BahnStadt für die fünf neuen Bahnhöfe, die entlang der Trasse neu gebaut werden sollen, bekommen. Die haben sich entsprechend auch noch einmal erhöht. Insgesamt entfallen auf diesen Part Kostenerschließung mittlerweile 43 Millionen €. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass die Kosten auch noch weiter steigen werden, da einzelne Positionen - wie zum Beispiel auch die große Position der Nachnutzung der Bestandsstrecke von Ratekau in Richtung Bädergemeinden Timmendorfer Strand, eventuell auch Scharbeutz und Sirksdorf im weiteren Verlauf - noch nicht exakt vorliegen, zumal auch die Maßnahme noch nicht so beschrieben ist, dass die Kosten schon exakt ermittelt werden konnten. Da wird sicherlich in den nächsten Wochen und Monaten auch noch etwas hinzukommen.

Sie können erkennen, dass wir sehr intensiv an den Zahlen arbeiten. Wir erhoffen uns weiterhin Unterstützung durch das Land. Ich möchte an dieser Stelle auch meinen ausdrücklichen Dank zum Ausdruck bringen. Wir fühlen uns wirklich beim Land gut aufgehoben. Wir haben die Unterstützung im Projektbeirat für die vielen Gespräche, die mit der Bahn geführt werden. Wir haben vom Land die Unterstützung bekommen, dass wir auch die notwendige Zeit bekommen, um die Forderung abschließend aufstellen zu können. Das ist auch keine Selbstverständlichkeit. Vom BMVI und auch von der Bahn kamen da schon anderer Druck. Aber das haben wir mit Unterstützung des Landes in die richtige Spur bringen können. Wir haben auch - das haben Sie vorhin gesagt, sehr geehrter Herr Minister - die Zusage der finanziellen Unterstützung. Das nimmt auch schon einmal Druck aus dem Kessel. Gleichwohl bleiben wir natürlich bei der Forderung: Wir müssen sehen, dass es noch weitere Unterstützung an der Stelle gibt.

Unterstützungen wünschen wir uns. Die nächsten Schritte werden sein, dass wir mit dem abgeschlossenen Forderungskatalog nach Berlin gehen. Wir wollen natürlich auch mit den Vertretern des Haushaltsausschusses in Berlin sprechen. Wir werden konkret auf die Abgeordneten zugehen, um dort dafür zu werben, unsere Forderungen zu unterstützen. Der Ministerpräsident hat uns in einem Gespräch auch zugesagt, dass er gleiches tun wird, also ebenfalls unseren Forderungskatalog in Berlin begleiten wird. Das wünschen wir uns natürlich auch von den Abgeordneten des schleswig-holsteinischen Landtages und von den weiteren Mitgliedern der Landesregierung, damit wir am Ende etwas erreichen können. Wir sind jetzt seit vielen, vielen Jahren dabei. Das wäre natürlich ein trauriges Ergebnis, wenn man

nach so vielen Stunden der Arbeit im Dialogverfahren feststellen muss: Gebracht hat es nichts. Das wäre schade.

Ich möchte an dieser Stelle auch sagen - weil das vorhin schon anklang -, dass unser Forderungskatalog natürlich sehr umfangreich ist. Hier sind in der Tat die Forderungen, die darauf abzielen, die Beeinträchtigungen abzumildern, aber es finden sich im Forderungskatalog genauso auch die Chancen wieder. Wir haben auch Themen angesprochen wie die Verbesserung des ÖPNV und die Gewerbeflächenentwicklung. Da wünschen wir uns natürlich auch die Unterstützung durch das Land, gerade auch, wenn wir jetzt über die Fortschreibung der Landesentwicklungsplanung sprechen. Da muss sich das Thema Feste Fehmarnbelt-Querung natürlich auch in besonderer Priorität wiederfinden.

Insofern vielen Dank für die Unterstützung. Hoffentlich können wir den Weg auch gemeinsam weitergehen.

(Beifall)

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Dr. Jessen und Herr Keller. - Lassen Sie mich an dieser Stelle noch einmal sagen: Ich finde es wirklich sehr beeindruckend, auch die Unterlagen, die Sie uns im Vorfeld zur Verfügung gestellt haben. Großer Respekt und Anerkennung des Ausschusses für diese geleistete Arbeit. Ich habe am Ende Ihres Wortbeitrages den Wunsch herausgehört, dass das nicht für die Katz sein darf. Ich möchte noch einmal ausdrücklich sagen, das hat mich jedenfalls sehr beeindruckt. Vielen Dank auch für die geleistete Arbeit. Da sind viele Stunden reingesteckt worden, die nicht immer nur dienstlich abgerechnet werden können, in denen man sitzt und rechnet und Excel-Tabellen schreibt. Herzlichen Dank dafür.

Ich komme jetzt zum Aktionsbündnis gegen die feste Fehmarnbelt-Querung. Die Vertreter der Allianz sind auch hier. Wir haben uns dafür entschieden, ein Bündnis einzuladen, um auch noch einmal die Position der Gegner, derjenigen, die ebenfalls seit vielen Jahren sehr engagiert und fachlich auf höchstem Niveau bei dem Thema Fehmarnbelt-Querung eingestiegen sind. Das ist nicht unbedingt so zu erwarten. Da sind betroffene Bürgerinnen und Bürger zu Expertinnen und Experten in dieser Frage geworden und haben das eine oder andere Mal den Finger in die richtige Wunde gelegt. Deshalb möchte ich jetzt an dieser Stel-

le Herrn Kerlen bitten, für das Aktionsbündnis seine Stellungnahme abzugeben. Frau Neumann ist leider nicht mehr da.

(hierzu: [Umdruck 19/1841](#))

Herr Kerlen: Vielen Dank für die Gelegenheit, hier vielleicht noch einmal etwas Wermut in den schäumenden Wein der Erwartungen auf eine wirtschaftsfördernde Wirkung dieses Projekts der festen Fehmarnbelt-Querung zu schütten. Es geht um die Frage, und ich greife - erstens als Wirtschaftsingenieur, zweitens bin ich auch noch Bauingenieur - die Frage der Planrechtfertigung auf, und es geht um die Frage der volkswirtschaftlichen Rechtfertigung dieses Projektes. Die dürfte die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses als Wirtschaftsfachleute auch interessieren.

Ich erinnere an den Bundesverkehrswegeplan zur Schienenhinterlandanbindung. Da gibt es ein schönes Projektdossier. In diesem Dossier wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,7 nachgewiesen. Dabei ist der Barwert der Nutzenswirkung 1,7 Milliarden € und der Barwert der Kosten mit 1 Milliarden € angesetzt. Nun haben wir inzwischen gehört - das konnte man der Presse entnehmen -, dass der Bundesrechnungshof schon knapp 4 Milliarden € nur allein an Baukosten für dieses Projekt ansetzt. Selbst wenn man das also runterrechnet auf den Barwert, dann kommt man bei genauerem Nachrechnen auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,63. - Das kann man sich auf der Zunge zergehen lassen. Das verstößt nämlich dann gegen den § 7 der Bundeshaushaltsordnung. Hier besteht also ein großes Fragezeichen. Ich möchte nur noch einmal darauf hinweisen, dass bei dieser Nutzenswirkung die negative Nutzenswirkung für den Tourismus hier im Kreis Ostholstein nicht berücksichtigt worden ist, und die dürfte erheblich sein. Wir haben das gerade jetzt an den Problemen von Bad Schwartau zu hören bekommen.

Gleiches gilt grundsätzlich für die feste Fehmarnbelt-Querung als Gesamtpaket. Das gilt vor allen Dingen auch für den Tunnel. Schon 2004 kam man mit einem Gutachten von Prognos auf ein - sagen wir einmal - marginales Pro für einen Absenktunnel. Der Nettonutzen war bei Berücksichtigung eines Absenktunnels sehr gering. Nach den Grundsätzen der Weltbank für die Bewertung von Projekten oder auch denen der KfW, der GTZ - heute nennt sie sich GIZ -, wäre das ein sogenanntes grenzwertiges Projekt.

Inzwischen hat sich dann noch einiges geändert. Das Gutachten von 2015, das von Incentive, einer dänischen Firma, erstellt worden ist, kommt auch nur auf ein sehr marginales Ergebnis im Nutzen-Kosten-Verhältnis. Inzwischen stellt sich vor allen Dingen auch noch die Frage nach den Verkehrsprognosen, die eigentlich die Grundlage sein sollen für die wirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes, also des Tunnels. Da stellt sich sowieso noch eine Frage. Wir wissen, dass diese Prognosen aktualisiert werden. Es steht ein großes Fragezeichen dahinter, wann wir sie bekommen. Erstaunlich ist zudem, dass die erst geliefert werden sollen, nachdem der Planfeststellungsbeschluss ergangen ist. Auch das kann man nur als bemerkenswert bezeichnen. - Okay. Ich will nicht weiter darauf eingehen. Ich will diese Probleme nur stichwortartig ansprechen.

Ich möchte noch einmal auf die Fehmarnsund-Querung eingehen. Das Bewertungsverfahren für die ganzen Varianten und die Unteralternativen sollte ganz besonders aufmerksam auch von Ihnen verfolgt werden. Bei dieser Veranstaltung in Großenbrode vor einigen Wochen ist von Herrn Webbler vom Kreis angeregt worden, dass vor allen Dingen die Bewertungsmethodik unbedingt in Zusammenarbeit mit den Betroffenen, nicht nur allein von der Bahn und deren Consultants, aufgestellt werden sollte, dass es dringend notwendig ist, dass die Betroffenen bei der Formulierung der Identifizierung der Bewertungskriterien und vor allen Dingen deren Gewichtung im Gesamtkontext berücksichtigt werden müssten. Wie gesagt, das sollte nicht nur eine Übung der DB Netz sein, sondern da ist die öffentliche Beteiligung wirklich dringend notwendig.

Das ist das, was ich sagen möchte. Zu sagen hätte ich natürlich noch viel mehr, aber ich möchte Ihre Zeit hier nicht überstrapazieren. - Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kerlen, für dieses Statement. - Ich darf Ihnen allen ein ganz, ganz großes Kompliment machen. Wir sind bei der Vorbereitung, Frau Schönfelder und ich, auf das Problem gestoßen: Wie kommen wir da durch? Wir sind hervorragend durchgekommen, sogar mit einer kleinen Kaffeepause. Sie haben sich alle diszipliniert und, soweit es ging, an die Vorgaben gehalten. Dafür mein herzlicher Dank.

f) Aussprache und Diskussion mit den Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Vorsitzender: Jetzt haben wir tatsächlich noch eine Stunde Zeit für die Diskussion. Ob wir die benötigen, werden wir sehen. Die Abgeordneten sind aber hierhergekommen, um sich einmal umfassend zu informieren. Ich darf für mich persönlich sagen: Das war wirklich eine großartige Darstellung aller Aspekte dieser Fehmarnbelt-Querungs-Diskussion. Wir werden das dann auch noch einmal schriftlich nachlesen können. Dafür herzlichen Dank, dass wir einmal richtig tief einblicken konnten und mitbekommen haben, was Ihr Alltagsgeschäft ist. Dafür bin ich sehr dankbar, weil das auch zeigt, wie kompliziert und komplex dieses Vorhaben ist. Ich glaube, ich spreche im Namen aller Abgeordneten dieses Ausschusses, wenn ich Ihnen ganz herzlich dafür danke, dass Sie uns heute daran haben teilhaben lassen.

Sie haben ja gemerkt: Wir haben ausgiebig zugehört, wir haben Notizen gemacht. Jetzt haben wir natürlich Fragebedarf. - Ich darf mich auch bei euch bedanken, dass ihr so diszipliniert zugehört habt. Jetzt habt ihr euch Fragen aufgeschrieben, Dinge sind notiert worden. Jetzt bitte ich um Wortmeldungen. - Ich würde das so machen, dass ich immer drei Wortmeldungen aus dem Ausschuss sammle. Bei den Antworten bitte ich Sie, dass wir etwas stringent bleiben, damit wir hier noch zwei oder drei Fragerunden hinbekommen. Ich bitte jetzt um Wortmeldungen aus dem Ausschuss. Wer möchte? - Ja, Kollege Vogel.

Abg. Vogel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank allen Vortragenden hier. - Ich habe eine Fülle an Fragen. Meine ersten beiden Fragen richten sich aber an den Minister. Herr Minister Dr. Buchholz, ich beziehe es einmal ein bisschen auf Ihre Erkältung, dass die Formulierung, die Sie hier gewählt haben, man möge doch bitte die Akzeptanzlösung akzeptieren, weil das das Höchstmögliche sei, was überhaupt zu erreichen wäre - - Ich muss ganz ehrlich sagen, ich fasse das hier als absolute Drohung den Kommunen gegenüber auf: Entweder akzeptiert ihr diese Lösung, oder ansonsten wird es keine Lösung geben!

(Vereinzelter Beifall)

Diesbezüglich würde ich Sie darum bitten, diese Aussage vielleicht noch einmal etwas geradzurücken in der Hoffnung, dass ich Sie diesbezüglich missverstanden habe.

Die zweite Frage, die sich ebenfalls an Sie, Herr Minister, richtet, bezieht sich auf die 75-prozentige Förderung beziehungsweise die 85-prozentige Förderung. Es ist ja bereits vom

Bürgermeister der Stadt Fehmarn dargelegt worden, dass die vorhergehenden Landesregierungen durch den Staatssekretär Nägele meines Erachtens nach eine Kostenübernahme der entsprechenden Eisenbahnkreuzungsregelung zugesagt hatte. Sie haben jetzt auf die rechtliche Situation reflektiert und gesagt, mehr als 75 beziehungsweise 85 % Förderung vonseiten des Landes zusätzlich seien nicht möglich. Nichtsdestotrotz gibt es ja andere Varianten der Unterstützung, die man gegebenenfalls wählen kann, die dann nicht über diese Schiene laufen, sondern man hat ja vielleicht auch andere Möglichkeiten vonseiten des Landes, Kommunen separat zu fördern. Damit wäre man dann auch in der Lage, die verbleibenden 15 beziehungsweise 25 % zu kompensieren. Da schließt sich die Frage an: Sehen Sie die Forderung vonseiten der Kommunen, die sagen, sie haben am Ende die feste Fehmarnbelt-Querung für sich nicht gefordert und nicht gewünscht, müssen jetzt aber gegebenenfalls mit einem deutlichen Millionenbetrag in die eigene Haushaltskasse greifen, für berechtigt an, dass sie sagen: Wir sind nicht willens, die restlichen 15 beziehungsweise 25 % zu zahlen?

Vorsitzender: Der Minister notiert sich die Antworten. - Jetzt habe ich die Kollegen Hölck und Schnurrbusch, und dann kommen wir zu den Antworten.

Abg. Hölck: Vielen Dank, Herr Dr. Tietze. - Erst einmal möchte ich mich auch für die Fachlichkeit der Beiträge bedanken. Ich komme aus dem Kreis Pinneberg, relativ weit weg vom Kreis Ostholstein, und ich bin wirklich beeindruckt von dem, was hier an Planungsleistung, aber auch an Dialogleistung erbracht worden ist. Ich habe einmal eine Frage an die DB AG, eingehend auf den Beitrag von Herrn Schmidt: Warum tut sich DB AG so schwer mit dieser Trogbauweise 7 m tief?

Abg. Schnurrbusch: Vielen Dank. - Ich wohne in Ostholstein, also ich kenne das Problem genau. Ich wohne in der Nähe von Neustadt und sehe natürlich, wie das Land oder der Kreis kurz hinter dem Küstenstreifen schon durch die A 1, durch die Schiene und durch Stromleitungen durchzogen wird. Jetzt kommt noch mehr Verkehr auf uns zu, auf uns Anwohner. Gleichzeitig sehe ich aber durchaus auch die Chancen der festen Fehmarnbelt-Querung für die ganze Region.

Meine Frage richtet sich an Herrn Keller, es geht mir um diese Aufstellung, die Sie hier netterweise mitgebracht haben und vorher auch verteilt haben ([Umdruck 19/1841](#) und Anlage 1 zu dieser Niederschrift): Auch mir geht es um die Belastung der Kommunen durch die Straßenanbindung beziehungsweise die Querung von Schienen. Sind die Forderungen, die Sie

hier aufgestellt haben, diejenigen, die über das Maß hinausgehen, das gesetzlich vorgeschrieben ist? Das ist einfach noch einmal eine Wissensfrage, damit ich das richtig einordnen kann. Herr Dr. Buchholz hat ja schon auf die gesetzliche Lage hingewiesen. Sie möchten jetzt aber sozusagen, dass das Land noch mehr leistet? Wenn Sie dazu noch einmal etwas ausführen könnten, denn die Zahlen sind ja je nach Gemeinde doch sehr weit auseinandergehend. Ich kenne einzelne davon, kann mir die Zahlen aber nicht so ganz erklären. Vielleicht können Sie da noch einmal einsteigen. - Danke schön.

Vorsitzender: Das sind jetzt drei Fragerunden. Die erste Frage oder einige dieser Fragen gingen an den Herrn Minister. - Herr Minister Dr. Buchholz, bitte schön.

Minister Dr. Buchholz: Vielen Dank, Herr Vogel. - Ich verstehe das total, dass Sie das als Drohung vielleicht missverstehen wollten an der Stelle. Aber die Drohung kommt nicht von mir, sondern das ist eine Erklärung des Bundesverkehrsministeriums im Hinblick darauf, dass das Bundesverkehrsministerium eine Stellungnahme zu der Akzeptanzlösung abgeben wird, die dann dem Deutschen Bundestag zugeleitet werden wird. Der zuständige Staatssekretär, der mir das gesagt hat, gehört der Bundesregierung an, die Ihre Partei mitträgt. Freundlicherweise geht es hier also nicht um meine Äußerungen, sondern um eine Äußerung aus Richtung Bundesregierung und Bundestag.

Und es geht um Akzeptanz. Akzeptanz heißt nicht: „Ihr habt zu akzeptieren!“, sondern Akzeptanz heißt, dass alle drei am Tisch sagen müssen: „Das ist akzeptabel“, die Bahn, das Land und die Kommune. Auf solche Akzeptanzlösungen haben wir uns dank der Tätigkeit von Herrn Jessen und Herrn Keller bei ganz, ganz vielen Punkten geeinigt. Ob das Göhl, ob das Altenkrempe, ob das an ganz vielen Orten ist, wo wir das, was eigentlich gesetzlich geregelt wäre, als nicht ausreichend empfunden und gesagt haben: „Ne, hier brauchen wir eine andere Form von zusätzlichen Maßnahmen!“. Da sind wir zu ganz vielen Maßnahmen gekommen. Jetzt geht es darum, dass bitte schön alle versuchen müssen, solche Akzeptanzlösungen herbeizuführen. Denn wir reden - das auch gleich zur Frage des Abgeordneten Schnurrbusch - hier über nicht gesetzlich geschuldete Leistungen. Alles, worüber wir hier reden, ist übergesetzlich. Wir reden hier darüber, dass diese Dinge aufgenommen werden sollen in einen Beschluss des Deutschen Bundestages, bei dem die Mehrheit des Deutschen Bundestages dann sagen muss: „Das beschließen wir jetzt.“ Das hat dann Gesetzeskraft. Der von Herrn Keller vorgelegte Katalog hat eine Größenordnung von etwa 500 Millionen €, mit dem alle diese Maßnahmen in der Region dann übergesetzlich durchgeführt werden

können. Wer in dieser Liste nicht vorkommt, der bekommt daraus nichts. Deshalb ist es manchmal schlauer zu sagen: „Komm, lass uns das gemeinsam machen, was machbar ist!“, als das Maximum zu fordern und mit nichts nach Hause zu gehen. Dafür werbe ich. Ich tue das im Interesse aller in der Regionen.

Ich tue das auch ganz direkt bei Herrn Schmidt in Bad Schwartau. Ich tue das, weil zu der Maximalforderung - lassen Sie mich das so sagen; Sie haben das so dargestellt, als ob nur Ihre Sicht der Dinge richtig wäre - von der Bahn dargestellt wird, dass mit dieser Lösung die Lärmschutzfälle eben nicht zu 100 % gelöst werden können. Sie sagen: „Doch!“ Dafür hätten Sie Lärmschutzgutachten. Die legen Sie aber nicht vor.

(Zuruf)

- Nein, die liegen nicht vor, die werden nicht zur Verfügung gestellt. Deshalb sind sie nicht überprüfbar. Deshalb bleibt es dabei, dass man an der Stelle sagen muss: Leue, worauf sollen wir uns jetzt verlassen? Was soll ich denn jetzt nehmen? Ich habe von Herrn Dr. Brinkmann keine Lärmschutzgutachten zur Verfügung gestellt bekommen, die das beweisen, was Sie sagen. Aber ich habe zur Verfügung gestellt bekommen, dass die Bahn sagt: Wir brauchen gar keinen Trog, wir gehen da mit einer Lärmschutzwand ran. Das halte ich in der Tat auch nicht für eine kluge Lösung. Jetzt gibt es aber eine Kompromisslösung, bei der man sagen könnte: Okay, 4 m tiefer legen, Lärmschutzwände an den Seiten hoch. Das ist ein Kompromiss, er nimmt nicht alles auf, was Bad Schwartau will, aber er nimmt vieles davon auf, was Bad Schwartau will. Vor allem löst er die Lärmschutzfälle.

Herr Abgeordneter Vogel, das ist das, was gemeint ist, wenn Akzeptanzlösungen gefordert werden. Akzeptanz heißt nicht: „Ihr müsst akzeptieren, was wir vorgeben!“, sondern man rauft sich wechselseitig zusammen. Dafür steht der Projektbeirat, dafür steht Herr Dr. Jessen mit dem, was er gemacht hat.

Zweite Frage, 75 beziehungsweise 85 % Förderung und Zusagen des Staatssekretärs Nägele aus Ihrer Regierungszeit. Herr Nägele hat in der Tat durch die Aussage gegläntzt: „Wir lassen Sie nicht im Regen stehen!“ Ansonsten sind weder Förderquoten noch sonstige Dinge durch Herrn Dr. Nägele zugesagt worden. Es gab ja nicht einmal die Zusage, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz dauerhaft erhalten bleibt. Dementsprechend gibt es auch keine Zusage von Herrn Nägele über höhere Förderquoten. Die erste Zusage in der

Größenordnung 75 % habe ich bei einer Sitzung des Dialogforums im Herbst letzten Jahres gemacht, um da Klarheit zu schaffen und um das - sage ich einmal - für die Kommunen in eine klarierbare Größenordnung zu bringen.

Und ich sage auch einmal: Wir setzen uns sehr gern dafür ein, dass dieser 75%-Förderungshebel bei den transeuropäischen Projekten noch einmal verändert wird. Das bekommen wir möglicherweise auch noch während der Zeit in Berlin hin. Dafür, Herr Vogel, können Ihre Abgeordneten in Berlin einiges tun. Das steht so dankenswerterweise auch im Koalitionsvertrag in Berlin mit drin. Wenn man daran dann etwas ändert, kommen wir auf andere Förderquoten. Dann werden die Kommunen auch noch einmal entlastet. Das wäre ein guter Beitrag, den alle Beteiligten in Berlin und wir auch gern unterstützen und mit leisten können.

Auf der Basis des derzeit geltenden Rechts sehe ich keine anderen Möglichkeiten der Förderung. Sie müssten mir einen Hinweis geben, woher ich das nehmen sollte. Also eine einfache Gewährung von Landeszuschüssen über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus würde ich einmal unter dem Stichwort Willkür - weil hier gemacht und dort nicht - sehen. Das tut mir an der Stele herzlich leid.

Also noch einmal zum Schluss: Alles, worüber wir hier sprechen, die Maßnahmen, die Herr Keller in seiner Tabelle gezeigt hat, sind Maßnahmen, die vielen Gemeinden viel Kompromissbereitschaft abgerungen haben, die heute schon in der Tabelle drin stehen und sagen: „Okay, wir lassen uns darauf ein“. Es ist auch ein Stück weit - sage ich einmal - regionale Solidarität, dass man als Kommune, die jetzt noch nicht dabei ist, auf einmal sagen muss: Leute, was die und die und die an Ursprungsforderungen hatten - es gab ja keine Gemeinde, die am Anfang ohne Trog unterwegs gewesen wäre; alle wollten einen Trog, jedes mindestens ein 100 Millionen € teures Bauwerk - - Davon, von dieser Troglösung, hat sich eine große Anzahl der Gemeinden inzwischen verabschiedet, wenn denn passable gemeinsame Lösungen da waren.

(Zuruf)

Herr Keller, wir haben - und ich finde es sehr dankenswert, dass Sie das sagen - den Versuch unternommen zu vermitteln, aber ich werde mich auch in Berlin nicht hinstellen und für Lösungen werben, die nicht als Akzeptanzlösung zustande gekommen sind.

Vorsitzender: Das war jetzt die Beantwortung der Frage des Abgeordneten Vogel. - Jetzt habe ich noch Herrn Limprecht, an den von dem Kollegen Hölck eine Frage bezogen auf die dargestellte Problematik von Herrn Schmidt und den Trog in Bad Schwartau gestellt worden ist.

Herr Limprecht: Zu der Grundsatzfrage, warum tun wir uns so schwer? Oder tun wir uns überhaupt schwer? - Ich sage einmal ganz einfach: Wir tun uns gar nicht schwer. Unser Auftrag ist, eine gesetzliche Planung zu erarbeiten und die Forderungen aus der Region dem gegenüberzustellen. Wir bewerten sie nicht, ob sie Sinn machen, sondern wir erarbeiten sozusagen die technische Machbarkeit, bewerten Kosten, Terminentwicklung und gegebenenfalls rechtliche Themen daraus. Die stellen wir - sage ich einmal - ganz neutral untereinander. Deshalb haben Sie vorhin von mir auch diese 13 verschiedenen Varianten gesehen. Da steht bei keiner von uns dahinter: Das finden wir sozusagen nicht sinnvoll oder sinnvoll. Die Fragestellung, die sich natürlich aufdrängt - das hat Minister Buchholz bereits gesagt -, ist die Frage: Können wir, nicht DB, sondern wir gemeinschaftlich, die wir auch in dem Dialogforum sitzen, guten Gewissens mit jeder Forderung, Einzelforderung gegebenenfalls, im Vergleich auch zu anderen Forderungen, losgehen? Können wir damit zum Bundestag beziehungsweise zum Bundesverkehrsministerium - unser Auftraggeber - gehen, um ihm eine Unterlage zu übergeben, in der diese Forderungen entsprechend neutral bewertet sind? Der Auftrag an uns ist: Schaut euch das an, ob es sozusagen in diesen Forderungen technische Möglichkeiten gibt, um Forderungen vernünftiger abzubilden.

Da haben wir ein Thema, zum Beispiel diese Frage der Kosten pro Schutzfall. Wir bewegen uns bei der Trog-Diskussion bei etwa 30.000, 39.000 € pro Schutzfall, den wir lösen, bis hin zu 380.000 € pro Schutzfall in den verschiedenen Varianten. Da haben wir uns schlicht die Frage gestellt: Gibt es in den übergesetzlichen Forderungen - die mit 39.000 € ist sozusagen schon eine übergesetzliche Lösung -, gibt es von den 39.000 zu den 380.000 € übergesetzliche Forderungen und gegebenenfalls eine Forderung, die den besten - so nenne ich es einmal - Kompromiss an Lösung und Schutz für die Bürger, die Bevölkerung, ermöglicht? Gibt es die, und kann man das technisch erarbeiten? Das ist an der Stelle unsere Rolle. Deshalb haben wir die verschiedenen Varianten aufgestellt, und deshalb diskutieren wir mit der Region über diese sogenannten Akzeptanzlösungen, um idealerweise das Optimum zwischen Kosten auf der einen Seite und Schutzwirkung auf der anderen Seite gemeinsam mit der Region zu erarbeiten. Das sind alles übergesetzliche Forderungen, die dem Bundestag vorgestellt werden. Aber es gibt gegebenenfalls Forderungen, die technisch und schutzwir-

kungsmäßig auch wirtschaftlich eine gute Lösung darstellen. Deshalb sind wir in der Region zu diesem Thema entsprechend im Gespräch.

Wenn wir es uns ganz einfach gemacht hätten, hätten wir einfach den Forderungskatalog - das war ja der erste Anlauf - bewertet, die sogenannte Matrix, und hätten alles nebeneinandergestellt, das dem Bundesverkehrsministerium in die Hand gedrückt und gesagt: Das ist es! Das Bundesverkehrsministerium hätte daraus dann eine Vorlage an den Bundestag gemacht.

(Zuruf: Minister Dr. Buchholz)

Wir sind aber eben im Dialog - - Ja, das muss man sagen. Das hätte natürlich auch in der zeitlichen Entwicklung für uns gewisse Chancen gegeben. Wir haben dann aber gesagt, in dem gesamten Prozess: Nein, wir schauen uns an, was ist in der Region akzeptanzfähig, und wie können wir planerisch - wir sind ja zum Teil mehrfach mit sieben, acht oder neun verschiedenen Planungsunterlagen in die Fläche gegangen - gemeinsam zu dem Ergebnis kommen, bei dem auch die Region sagt, dass es für sie eine gute Lösung ist.

Es bleibt eine übergesetzliche Forderung. Die wird auch als übergesetzliche Forderung dargestellt. Das ist aber der Prozess des Ganzen. Ich bin an vielen Stellen glücklich, dass wir mit den Planungsteams und Projektteams so weit gekommen sind. Nachdem wir die große Matrix, das sind ja über 170 Felder oder Zeilen gewesen, bewertet haben, um diesen Grundaufschlag zu schaffen, sind wir jetzt in der Region soweit gekommen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Limprecht, für diese Erläuterungen. - Herr Keller ist auch angesprochen worden. Das Projekt Bad Schwartau ist in Ihrer Liste mit dem Trog noch drin. Vielleicht können Sie das aus Ihrer Sicht noch einmal darstellen.

Herr Keller: Ich bin ganz dankbar für die Frage, weil mir das die Gelegenheit gibt, noch einmal konkreter auf die Darstellung einzugehen. Das war vorhin der Zeit geschuldet.

(Anlage 1 zu dieser Niederschrift)

Ich glaube, Sie haben die Tabelle im Vorwege bekommen. Unter der Nummer 4.1, Eigenanteil Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), sind in der Tat nur noch die Restkosten dargestellt. Das heißt, hier haben wir die Aussage, die wir vom Minister auch als verbindlich aufgenommen haben, schon mit berücksichtigt. Das heißt, für 3,7 Millionen € sind das die 25 % Restanteil nach den Maßnahmen nach § 13 EKrG. 0,3 Millionen € ist die einzige Maßnahme nach § 12 EKrG, sodass insgesamt für die Kommunen von Bad Schwartau bis Puttgarden 4 Millionen € Restkosten kommunaler Anteil an den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen noch darzustellen sind, für die wir - Landrat Sager hat es getan und auch verschiedene andere vorhin in ihren Statements - um Unterstützung werben.

Anders sieht es aus - damit gehe ich noch einmal auf den Punkt 4.2 ein - bei der Kostenschließung. Das sind sowohl die Bahnhofsumfelder, die Bahnhofsausstattung als auch die Anschlüsse an das Straßennetz. Hier sind es in der Tat noch Bruttokosten. Das heißt, hier haben wir die 85 %, die man uns konkret für die Bahnhofsumfelder zugesagt hat, noch nicht in Abzug gebracht. Denn wir sind im Land ja auch noch im Gespräch. Da arbeiten die Agenturen noch dran. Was zählt eigentlich zum Bahnhofsumfeld? Ist es auch der Kreisverkehr? Ist es auch die Abbiegespur? Wie weit ist es die Grundstücksfläche, die angerechnet wird? Da sind wir noch im Gespräch, und da laufen die Gespräche jetzt auch fortlaufend weiter. Am Ende wird man dazu kommen, die 85 % an der Stelle abzuziehen und dann vielleicht auch die 15 % - wem gegenüber auch immer, gegenüber Land oder Bund - auch noch einmal wirksam darzustellen. An der Stelle sind das hier aber noch die 100%-Zahlen, insgesamt also diese 43,09 Millionen €

Trog war noch einmal gefragt: Der Trog ist jetzt noch in voller Summe in den Zahlen enthalten. Wobei - wenn es bei dieser Darstellung bleibt - man wissen muss, dass es eine gewisse Wechselwirkung zwischen den Lärmschutzeinrichtungen gibt. Der Trog sorgt natürlich auch für Lärmschutz. Das ist dann beim Vollschutz wieder abzuziehen. Ich sagte vorhin schon: Die Forderungen sind nicht kumulativ zu betrachten, sondern sie haben gegenseitige Auswirkungen, die man dann im Einzelfall runterrechnen muss. Im Moment ist hier keine Akzeptanzlösung für die Stadt Bad Schwartau enthalten. Das ist die Berechnung, die seitens der DB vorgenommen worden ist für die Maximalvariante oder für die Variante, die zur Diskussion stand. So ist das hier erst einmal dargestellt, deshalb farblich auch anders gekennzeichnet. Heringsdorf war für mich eine neue Information, das ist hier noch gar nicht in den Plänen enthalten. Das war mir auch nicht bewusst, dass die Gemeindevertretung da eine negative Entscheidung getroffen hat.

Vorsitzender: Vielen Dank. - Jetzt ist Herr Schmidt direkt angesprochen worden. Sie haben Ihr Schild schon gerade gestellt. Ich möchte Ihnen einfach die Gelegenheit geben, auf die Frage, Gutachten hin oder her, noch einmal einzugehen. Sie haben das in einem Schreiben an den Ausschuss im Vorwege noch einmal ausführlich dargestellt, gerade den Kommunikationsweg und das Thema „Unterlagen der Bahn rechtzeitig in die Ausschüsse“. Darüber haben wir uns ja auch unterhalten. Deshalb möchte ich Ihnen noch einmal Gelegenheit geben, darauf direkt zu antworten.

Herr Schmidt: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte nicht, dass hier ein falscher Eindruck entsteht. Selbstverständlich, Herr Dr. Buchholz, werden wir dieses Gutachten zur Verfügung stellen, wenn es fertig ist.

Also, die Stadt hat insgesamt circa 300.000 € nur für Gegengutachten, eigene Sachverständigengutachten und Untersuchungen ausgegeben. Ich habe es am Anfang gesagt: Immer wenn man sich etwas anguckt, was die Deutsche Bahn vorlegt, findet man Punkte, wo es wackelt, wo es nicht ganz stimmt und wo es deshalb erforderlich ist, eigene Zahlen zu haben. Sie können mir glauben: Die Stadtverordneten in Bad Schwartau fragen mich auch: „Muss das wirklich sein? Warum? Warum noch ein Gutachten und noch ein Gutachten?“ - Einfach darum, um zu zeigen, dass manchmal nur die halbe Wahrheit gesagt wird. Unsere Zahlen, unsere Untersuchungen, Herr Dr. Buchholz, die sind belastbarer und detaillierter als das, was die Deutsche Bahn uns zur Verfügung gestellt hat.

Jetzt - Sie haben es angesprochen - das Lärmschutzgutachten zum Trog: Das ist eines von vier verschiedenen Schallschutzgutachten. Selbstverständlich bekommen Sie das, sobald es fertig ist. Es liegt für den 5-m-Trog vor und wird zurzeit gerechnet für den 7-m-Trog. Das stelle ich Ihnen zur Verfügung, genauso wie wir Ihnen das Gutachten, das die Stadt zum Erschütterungsschutz eingeholt hat, zur Verfügung gestellt haben. Denn die Deutsche Bahn hat über die Schutzwirkung eines Troges im Bereich Schienenverkehrserschütterungen nichts untersucht. Sie hat nur untersucht, was für eine Schutzwirkung es hat, wenn man eine Gummimatte unter die Schwellen legt. Aber das reicht bei Weitem nicht aus. Ich habe ja vorhin bereits die 120 Haushalte angesprochen. Wir sind weiter. In den DIN-Ausschüssen, in denen die Deutsche Bahn auch sitzt, sitzt auch unser Gutachter. Er ist Sachverständiger im Eisenbahn-Bundesamt. Wir haben da also nicht irgendjemanden beauftragt.

Vorsitzender: Vielleicht darf ich die Herren doch bitten, wenn Sie diese Gutachten haben - vielleicht auch einmal mit Blick auf Herrn Dr. Jessen -, das Dialogforum ist dann ja der Ort, wo Sie vielleicht noch einmal in medias res gehen können - - Wir haben jetzt verstanden, dass es wichtig ist, dass alle transparent auf den Tisch legen, was sie herausgefunden haben, und jeder noch einmal aus seiner Sicht Expertenmeinungen einholt, um zu sagen, wie es wo gehen kann. Herr Limprecht, Sie haben auch gesagt, dass Sie das mit diskutieren wollen. Insofern meine herzliche Bitte als Vorsitzender an Sie: Nehmen Sie jetzt den Ball auf, der liegt im Feld, und im Dialogforum wäre es dann gut, wenn Sie ihn dort miteinander dribbeln und vielleicht zu einer Lösung kommen könnten, die zumindest in die Richtung geht, Herr Schmidt, die Sie hier andeuten - auch für die Bewohnerinnen und Bewohner Ihrer Stadt.

Ich hatte aber auch noch eine Wortmeldung von Herrn Sager. Dann würde ich gern noch einmal in die Runde der Abgeordneten gehen. - Bitte schön.

Landrat Sager: Zu den Akzeptanzlösungen ist es mir noch einmal ganz wichtig festzuhalten: Wenn die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtages heute aus Großenbrode wieder wegfahren, dass sie dann mitnehmen, dass die Akzeptanzlösungen auf einem Bundestagsbeschluss vom Januar 2016 basieren, der ein Meilenstein ist. Das bietet uns zum ersten Mal die Chance, Lärmschutz und Erschütterungsschutz - der uns genauso wichtig ist - in einer Größenordnung von vielleicht plus minus einer halben Milliarde € festzumachen. Herr Keller hat vorhin gesagt, es wäre schade, wenn das nicht zustande käme. Es ist viel schlimmer: Es wäre den Menschen im Kreis Ostholstein und im Land Schleswig-Holstein gegenüber überhaupt nicht zu verantworten, wenn wir davon nicht Gebrauch machen würden, meine Damen und Herren. Da brauchen wir die volle Unterstützung der Abgeordneten und der Landesregierung, und die muss erzielt werden. Deshalb brauchen wir akzeptierte Lösungen pro Kommune und müssen damit im Bundestag antreten. Das ist die Verabredung auch zwischen dem Staatssekretär im BMVI, dem Haus von Herrn Dr. Buchholz, den Kommunen und der Bahn. Das muss gelingen. Wenn das nicht gelingt und wir diese Förderung nicht einfahren, versündigen wir uns doch an den Menschen. Es ist mir ganz wichtig, das noch einmal festzuhalten. Wir befinden uns jetzt praktisch schon auf der Zielgeraden. Da brauchen wir nur noch einige wenige Abstimmungen. Die müssen erzielt werden, denn alles andere ist unverantwortlich. Das möchte ich nur noch einmal unterstreichen.

(Vereinzelter Beifall)

Vorsitzender: Ich glaube, dazu kann man einfach ganz schlicht sagen: Die Botschaft ist angekommen. - Dann kommen wir wieder zu den Abgeordneten. Kollege Hamerich.

Abg. Hamerich: Erst einmal einen wunderschönen guten Tag. Es tut mir leid, dass ich später gekommen bin. Aber eine Beerdigung in der Familie ging ein Stück weit vor. Ich bin da aber noch einigermaßen rechtzeitig weggekommen, weil mir auch dieser Termin als Ostholsteiner Abgeordneter wichtig ist, wohnhaft in Stockelsdorf, aber vorher auch zehn Jahre in der Gneisenaustraße in Bad Schwartau wohnend. Das ist ja nicht so ganz weit weg von dem hier in Rede stehenden Bereich. Ich kann mich an das Geläut des Bahnübergangs noch sehr, sehr gut erinnern.

Wenn man vor Ort ist und sieht, wie die Streckenführung dort aussieht, und sich auch einmal den Gleiskörper anschaut, den man möglicherweise nun doch tiefer legen kann, finde ich es schade, dass es so lange gedauert hat, bis man ernsthaft über eine Trog-Lösung geredet hat. Ich danke der Initiative, was dort gemacht ist, ich bedanke mich auch bei den Beteiligten, die die anderen Gutachten in Auftrag gegeben haben, nicht nur das Lärmschutzgutachten, sondern auch das Erschütterungsgutachten. Auch die Frequentierung des Bahnübergangs wurde untersucht, über die es am laufenden Band unterschiedliche Meinungen gab. In Bad Schwartau entstand schon der Eindruck, dass mit 320 Millionen € diese Trog-Lösung absichtlich etwas teuer gerechnet worden ist, damit sie ausschließbar war. Das neue Gutachten - ich kann nun nicht alles mit einbeziehen, weil ich leider bei der Anhörung nicht mit dabei sein konnte -, Herr Schmidt: Ich garantiere Ihnen, sobald Sie es fertig haben, nehme ich das auch persönlich mit nach Kiel. Das kommt in Kiel an, mein lieber Bernd Buchholz, und das wird dem Wirtschaftsministerium und auch der DB zur Verfügung gestellt. Darin sehe ich überhaupt keine Schwierigkeit. Aber das macht in der Tat erst Sinn, wenn es belastbar und komplett fertig ist.

Was auch wichtig ist, das hat der Landrat eben auch noch einmal gesagt, das ist die Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Großteil der Bevölkerung entlang dieser Schienentrasse wohnt in Bad Schwartau. Das darf man nicht ganz außer Acht lassen. Es ist vielleicht ein bisschen nostalgisch nett, wenn man das Gebimmel der Schranke des Bahnübergangs hört, aber die Leute, die dort wohnen, sind noch stärker belastet durch die Erschütterung der ICE-Züge, die da lang brettern.

Ein zweiter Punkt, den ich ansprechen möchte, ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Wir alle vor Ort sind mit der Prämisse nach draußen gegangen, dass eine Kommune, die keinen Vorteil von einer Streckenführung hat, keinen Vorteil von einem neuen Bahnübergang hat, nicht auch noch an den Kosten für die Nachteile beteiligt werden darf, die man dadurch bekommt. Ich glaube, das ist eine ganz wichtige Sache. Es warten auch die Bevölkerung und die kommunalen Vertreter vor Ort auf das Signal, das wir ihnen da geben können.

Natürlich hat Bernd Buchholz Recht: Mehr als gesetzlich zulässig können wir nicht machen. Dann müssen wir gucken, mein lieber Bernd, dass wir das vielleicht über unsere Bundestagsabgeordneten hinbekommen, dass wir nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz diese Drittelung als Land Schleswig-Holstein und Bund auffangen oder wie auch immer. Aber das muss gesetzlich möglich sein. Dafür werden wir kämpfen, und dafür setzen wir uns auch ein.
- Schönen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Als nächstes habe ich die Kollegin Metzner auf der Rednerliste.

Abg. Metzner: Vielen Dank erstmal und auch all denen, die hier vorgetragen haben. Das waren sehr viele Informationen, die in der Komplexität garantiert auch Auswirkungen auf unsere Entscheidungen haben werden, die wir in Zukunft zu treffen haben. Eine Bitte hätte ich an den Vorsitzenden, dass wir uns diesen Bundestagsbeschluss doch noch einmal organisieren, damit wir ihn im Wortlaut haben und hier nicht immer bloß als Zitat zu hören bekommen. - Gut.

Dann habe ich eine ganz konkrete Frage an Landrat Sager. Sie hatten vorhin angesprochen, dass Sie für sich nicht nur eine Betroffenheit hinsichtlich des Brandschutzes sehen, sondern auch hinsichtlich des Katastrophenschutzes und so weiter, sobald dieses Gesetz zur Erweiterung der behördlichen Zuständigkeiten dann von uns beschlossen sein sollte. In dem Gesetz steht drin, dass die Zuständigkeit ab Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses an die Behörden gehen soll. Ist Ihnen bewusst, ab wann Sie wofür und wo zuständig sind? Hier ist mehrere Male gefallen, dass Sie dann für das begehbare Bauwerk zuständig sein sollen. In dem Text steht aber drin, „für die Baustelle“. Eine Baustelle beginnt für mich, sobald da ein Baustellenschild steht. In einem Bereich von 18 km Wasserfläche kann ich die Baustelle des Tunnels dann auch nicht näher definieren. Deshalb habe ich immer ein bisschen Schwierig-

keiten mit dem Herrn Minister. Ich kann aus dem Text des Gesetzes nicht genau definieren, wo die Zuständigkeit liegt. Sehen Sie dieses Problem für sich vielleicht gar nicht, und sind meine Bedenken vielleicht ganz unnötig? Könnten Sie sich dazu bitte einmal äußern?

Vorsitzender: Das werde ich noch einmal als eine Frage an den Minister.

(Abg. Metzner: An Herrn Sager!)

- Oh, Entschuldigung. Die Frage geht natürlich an Herrn Sager. - Dann habe ich noch den Kollegen Vogel.

Abg. Vogel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich habe noch einmal eine Frage an den Minister. Der Minister hatte vorhin in einem Nebensatz erwähnt, dass am 28. Dezember 2018 der Planfeststellungsbeschluss fertig bearbeitet sein soll. Heißt das, dass der Planfeststellungsbeschluss damit auch noch im Jahr 2018 erfolgt? Und die Frage, die sich daran anschließt, weil Sie vorhin auch gesagt haben, es wäre unsäglich, wenn über die Weihnachtsferien hinweg da entsprechend die Auslegung passieren würde: Wann soll denn diese entsprechende Auslegung fern ab der Ferien erfolgen?

Die zweite Frage richtet sich sowohl an den Minister als auch an Scandlines und die Stadt Fehmarn. Wir haben uns - ich weiß es nicht mehr ganz genau, das muss vor der Herbstpause gewesen sein - in einer Landtagstagung auf unsere Initiative hin mit der Situation, der Hafensituation im Bereich Puttgardens befasst. Da wurde ja vonseiten der Stadt und von Scandlines die Forderung erhoben, dass eine barrieregleiche Zuwegung zur Fähre beziehungsweise von der Fähre auf die B 207 beziehungsweise A 1 möglich sein soll. Es ist uns zugesichert worden, dass es da weitere Gespräche geben würde. Mich würde der Stand der Gespräche dort interessieren, ob im Sinne dessen, was Scandlines da an Forderungen erhoben hat, und auch den Wünschen der Stadt Fehmarn da mittlerweile entsprochen werden konnte.

Die letzte Frage schließt sich an Scandlines an: Ich weiß aus einem Gespräch, das ich einmal mit Vertretern von Scandlines geführt habe, dass der Wunsch geäußert wurde, dass während der Baustellenphase dort auf Baustellensicherheit bei den Fährüberfahrten geordnet geachtet werden sollte. Denn die Verkehre werden dann ja auf einmal durch die - ich

sage es einmal grob - Baufahrzeuge, die sich dann in dem Moment auf dem Wasser befinden, beeinträchtigt, sodass eine andere Fährlinienführung notwendig werden könnte, sodass man Zweifel haben könnte, dass die entsprechende Sicherheit für die Querverkehre ihrer Fährlinie auch gegeben sein wird. Des Weiteren gab es den berechtigten Wunsch, da sie auf eine bestimmte Vertaktung angewiesen sind, eine Verlässlichkeit darzustellen, die in dem Moment, wenn die Baustelle eingerichtet sein wird, aufgrund der Kurve und nicht mehr der Geraden, die im Augenblick gefahren wird, nicht mehr gegeben sein wird. Hat es dazu mittlerweile irgendwelche Lösungsansätze für Sie gegeben, sodass Sie für sich den Eindruck haben, auch da wäre der Grund nicht mehr zwingend gegeben, gegen den Planfeststellungsbeschluss zu klagen?

Vorsitzender: So, ich versuche jetzt einmal die Abarbeitung der Fragen. Kollege Hamerich hatte ja mehr so ein allgemeines Statement. Aber ich sehe gerade, Herr Meisterjahn hat sich gemeldet. Ist es richtig, dass Sie dazu etwas sagen wollen? - Dann gebe ich Ihnen dazu kurz das Wort.

Herr Meisterjahn: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, Herr Minister, gestatten Sie mir, dass ich noch einmal ein Stichwort in die Runde werfe, das bisher überhaupt nicht vorgekommen ist. Das trage ich als Vorsitzender des Umweltbeirates Bad Schwartau vor. Es fehlt das Stichwort Umwelt. Ich denke, es ist besonders wichtig im Zusammenhang mit der Tatsache, dass wir nicht nur über ein - so sage ich es einmal - Normalprojekt diskutieren, sondern über ein Projekt - wie der Minister sagt - mit zentraleuropäischer Bedeutung, das deshalb auch im Bereich der Umwelt einen höchstmöglichen Standard erfahren muss.

Nun hat die Fehmarnbelt-Querung ja nicht nur Effekte für die Schiene, sondern auch für die Straße. Wir haben bestimmte Bereiche in Ostholstein, in denen wir dieses Problem besonders kumuliert haben. Das ist hier in Großenbrode, in einigen anderen Gemeinden, aber wir haben die Situation, dass die Belastung aus Straße und Schiene besonders als Düse fokussiert wird in Bad Schwartau, weil hier die Autobahn in einer Hochlage um die Stadt geht. Das führt dazu, dass wir heute auch nach dem neusten Lärmaktionsplan Lärmbelastungen in der Stadt haben, die extrem sind - trotz Flüsterasphalt, trotz bestem Lärmschutz mit neuen Wänden. Wir haben eine Situation, dass bei der Luftqualität im letzten Jahr auch nach den Messwerten des Landesamtes die Grenzwerte überschritten worden sind.

Diese Situation wird künftig noch ein bisschen verschärft, weil der Verkehr sicherlich nicht weniger wird, sondern er wird gesteigert. Hier wird gerade auf diese Düsensituation, die - sage ich einmal - an einer Engstelle besteht - ich will das einmal auf das Beispiel Bad Schwartau fokussieren -, noch eine Belastung oben drauf gesetzt. Es ist deshalb erforderlich, in diesem Fall die Umweltstandards nicht nur minimal, sondern extrem hoch zu setzen. Deshalb ist es sicherlich auch zweckmäßig, nicht nur von den Kosten pro Kopf und Belastungsfall zu sprechen.

Ich erwähne das, weil die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn das beispielsweise nicht so berücksichtigen. Wir werden es beispielsweise der Stadt nicht vermitteln können, dass 2, 3 ha innerstädtischer Wald zum Teufel gehen werden. Das ist die Konsequenz mit anderen Brücken- und Straßenlösungen, wenn wir keinen Trog bekommen. Ein Trog ist sicherlich im Technischen eine Maßnahme, wie man Verkehrs-, Lärmbelastungen und andere Belastungen für den Raum, minimieren kann. Ich möchte an Sie alle noch einmal appellieren: Machen Sie einen höchstmöglichen Standard für dieses Projekt in Ostholstein und auch in Bad Schwartau.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Meisterjahn, für diesen Hinweis, der sicherlich auch wichtig ist und von uns noch einmal gehört werden sollte. - Ich habe jetzt noch die Frage an Herrn Landrat Sager. - Bitte schön.

Landrat Sager: Frau Kollegin Metzner, in dem Gesetz steht dazu so nichts drin. In dem Gesetz heißt es bisher „Bereich der festen Fehmarnbelt-Querung“. Was damit gemeint ist, steht aber in der Begründung zu dem Gesetzentwurf. Da heißt es, dass sich die Zuständigkeiten der Ordnungs- und Sicherungsbehörden auf die Baustelle des Querungsbauwerkes und das sich im Bau befindliche und fertiggestellte - also zwischenzeitlich fertiggestellte ist damit gemeint - Querungsbauwerk selbst erstreckt. Davon gehen wir auch aus. Das begrüßen wir auch.

Daraus ergeben sich aber Verpflichtungen als unterste Katastrophenschutzbehörde sowohl für den Fall, dass in der Baustellenphase oder danach ein Katastrophenfall entstehen könnte wie auch für unsere Zuständigkeit im Rettungsdienst. Deshalb akzeptieren wir nicht, dass wir praktisch schlankweg mit dem Hinweis, es entstehe kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand behandelt werden. Das kann man nicht akzeptieren. Der Minister hat vorhin dazu ausgeführt: Wasser, da ist es völlig klar. Die Zuständigkeit auf dem Wasser ist damit nicht gemeint, das

ist völlig klar. Havarien, das alles ist ausgeschlossen. Aber das Querungsbauwerk selber: ja. - Eigentlich müsste es im Gesetz schon eine Definition geben. Auf jeden Fall wollen wir erreichen, dass der Kreis mit einbezogen wird in dieses Gesetzesvorhaben und dass sichergestellt wird, dass Kosten, die uns dadurch entstehen, uns von der Hand gehalten werden.

Vorsitzender: Vielen Dank. - Dann ging die Frage noch einmal an Scandlines. Herr Poulsgaard Jensen, wollen Sie für Scandlines antworten? - Bitte schön.

Herr Poulsgaard Jensen: Jedenfalls werde ich die erste Frage beantworten. Zu den Gesprächen kann man eigentlich ganz kurz sagen, Herr Vogel: Seit letztem Mal haben wir keine Gespräche gehabt. Das haben wir aber auch nicht erwartet. Ich denke, der Minister hat das schon richtig dargestellt. Jetzt kommt der Planfeststellungsbeschluss, und der Minister hat uns zugesichert, dass wir danach über die Hafenanbindung reden können. Der Minister hat auch gesagt, dass wir südlich wahrscheinlich in der Lage sein werden, einen Kompromiss zu finden. Das bedeutet aber auch, dass wir wahrscheinlich zur Frage der nördlichen Anbindung noch mehr Arbeit vor uns haben. Aber ich denke, wir von unserer Seite werden auch erst einmal abwarten, was im Planfeststellungsbeschluss steht, und dann werden wir dazu Stellung nehmen.

Vorsitzender: Bitte schön.

Herr Kähler: Vielen Dank, Herr Vogel. Ich würde gern auf Ihre Frage zum Thema nautische Sicherheit während der Bauphase eingehen. Das ist natürlich für unser Unternehmen ein sehr wichtiges Thema. Das gilt aber nicht nur für unser Unternehmen und unsere Fährlinie, sondern für alle, die hier betroffen sind. Denn der Fehmarnbelt ist eine der meistbefahrenen Wasserstraßen weltweit, die zudem dann auch noch hochfrequent durch unsere Fährlinie gekreuzt wird. Wir haben es heute schon mehrmals gehört, wie wichtig dieser Korridor ist, der dann unter anderem mit der Fehmarnbelt-Querung bedient werden soll. Den bedienen wird jetzt. Wir müssen natürlich sicherstellen, dass wir das Verkehrsangebot auch während der Bauphase - - Denn wir werden während des Baus und nicht erst mit der Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung und den ganzen Planungen betroffen sein, sondern wir sind sofort dann betroffen, wenn die Bauarbeiten beginnen.

Die Frage nach der Sicherheit, die Sie angesprochen haben, stellt sich derzeit so dar, dass uns der Nachweis des Baustellenkonzepts vorliegt. Das liegt mit den Planfeststellungsunter-

lagen vor, wie der Vorhabenträger sich das vorstellt, wie die Verkehre abgewickelt werden sollen. Uns fehlt dort der Nachweis. Stichwort ist immer wieder Simulation. Es gibt für solche Dinge nautische Simulationen, in denen man bestimmte Vorfälle sozusagen nachspielt und damit sicherstellt, dass diese Konzepte, die da vorgelegt worden sind, auch Wirksamkeit entfalten. Dieser Nachweis fehlt nach wie vor. Die zuständige deutsche Behörde, das Wasser- und Schifffahrtsamt, hat sozusagen schon gesagt, dass es diese Simulation sehen will. Das wird aber erst nach Planfeststellung passieren. Das werden wir sehr wahrscheinlich noch bekommen. Wir kennen natürlich den Planfeststellungsbeschluss auch noch nicht, aber sehr wahrscheinlich wird das danach passieren. Wir werden uns dann natürlich - so, wie wir das jetzt auch schon getan haben - daran beteiligen und versuchen, dort unsere - wie wir denken - sehr wichtigen Punkte mit einfließen zu lassen, damit wir sicherstellen können, dass die Verkehre innerhalb dieser 8,5 Jahre Bauzeit sicher abgewickelt werden können, inklusive eines sicheren Fährverkehrs.

Vorsitzender: Vielen Dank. - Ich frage einmal in die Runde, ob es bei den Abgeordneten noch weitere Wortmeldungen gibt. - Der Minister, Entschuldigung. Sorry, es ist schon spät.

Minister Dr. Buchholz: Herr Vorsitzender, es waren noch ein paar Fragen offen. - Ich möchte noch einmal bestätigen, was gerade eben von Scandlines gesagt worden ist. Auch über das Thema, dass natürlich eine nautische Simulation, eine Echtzeitsimulation, stattfinden muss, hatten wir mehrfach gesprochen, dass die aber erst stattfinden kann, wenn die genaue Situation der echten Verkehre auch auf dem Fehmarnbelt dargestellt werden kann. Zu diesem Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses ist so etwas tragfähig gar nicht möglich. Das heißt, diese Simulation wird kommen, das ist allen Seiten klar.

Das Zweite ist auch klar: Wir sind der Auffassung, dass die Verkehrssituation für die Hafenanbindung, so, wie sie im Planfeststellungsbeschluss vorliegt und wie sie auch Scandlines kennt, aus unserer Sicht zumindest für das Bestehen des Planfeststellungsbeschlusses ausreichend ist, dass wir uns danach aber sehr wohl auch noch einmal gern hinsetzen können, um das eine oder andere im Interesse von Scandlines zu verändern. Das ist für Scandlines keine ganz rechtssichere Position, keine Frage, aber die Tatsache, dass Scandlines den Planfeststellungsbeschluss beklagen wird, ist aus anderen Gründen hinlänglich sicher. Insofern ist das kein Problem.

Der Planfeststellungsbeschluss wird nächste Woche fertig sein. Er wird dann allerdings erst sehr viel später ausgelegt werden können. Die Nachbereitung der Dokumente, Stempeln und sonst etwas - das kennen Sie aus alten Tagen - dauert doch einige Wochen. Ich rechne damit, dass es mindestens noch vier bis sechs Wochen dauern wird, bis ausgelegt werden kann.

(Abg. Vogel: Damit kommt er dann 2019!)

- Damit kommt er - - Also, er ist fertig in 2018. Ob er noch unterschrieben werden kann in 2018, kann ich heute nicht zusagen. Da haben wir mit dem Vorhabenträger noch Gespräche dazu, dass sie gern noch Anmerkungen machen würden. Aber er wird nächste Woche fertig sein. Ich glaube, das ist wichtig.

Vorsitzender: Wir wissen ja, womit man bei schnellen Planfeststellungsbeschlüssen landet. Erst einmal vielen Dank für diese Information. - Gibt es noch weitere Wortmeldungen? - Ja, Frau Kollegin Metzner.

Abg. Metzner: Ich habe noch eine Frage. Ich weiß nicht, wer mir die beantworten kann. Es geht um den Brandschutz. Es gibt eine Phase, in der der Tunnel noch nicht errichtet sein wird, in dem wird es einen Arbeitshafen für Fehmarn geben. Ich habe noch nirgendwo gelesen, wer für diesen Arbeitshafen den Brandschutz übernehmen wird. Ich hatte hier herausgehört, es soll nur für das fertige Tunnelbauwerk, Kreis und Kommune zuständig sein. Wer wird den Brandschutz im Arbeitshafen übernehmen, weil es ja eine Übergangsfrist gibt, bis der Tunnel fertig ist?

Vorsitzender: Ich sehe gerade auf meinem Zettel, dass Herr Dr. Kirchhoff und Herr Willert aus dem Innenministerium da sein sollen. - Sind sie nicht da?

Minister Dr. Buchholz: Der eine Herr ist krank, und der andere hatte auf dem Weg hierher einen Wildunfall, wenn ich das richtig mitbekommen habe.

Vorsitzender: Oh Gott, der Arme. - Die beiden sind hier angekündigt worden als Experten zum Thema Brandschutz. Können Sie das mit übernehmen?

Minister Dr. Buchholz: Die beiden sind leider nicht da, aber ich glaube, dass erstens Femern A/S etwas zum Arbeitshafen sagen kann, ansonsten können wir dazu auch noch einmal etwas sagen. Das Innenministerium betreut das konkrete Thema Brandschutzgutachten, das wird dort noch gemeinsam mit allen Beteiligten erstellt. Aber vielleicht erst einmal Femern A/S.

Vorsitzender: Herr Siegert, bitte schön.

Herr Siegert: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Frau Metzner, es ist grundsätzlich so, dass wir, bevor wir mit der Baumaßnahme beginnen, einen sogenannten SiGeKo, das ist ein Sicherheits-Gesundheits-Koordinationsplan, erarbeiten werden. Das tun wir gemeinsam mit dem Bauunternehmen. Der Plan wird eben genau solche Fragestellungen beinhalten: Welche Kette wird dann in Gang gesetzt, wenn es zu irgendwelchen Unfällen oder dergleichen kommt? Da dieser Plan erst noch erarbeitet werden muss, kann ich Ihnen heute nicht sagen, wie konkret die Brandschutzregelung aussehen wird. Aber es wird auf jeden Fall eine Regelung geben, bevor der erste Spatenstich vor Ort gemacht werden wird.

Vorsitzender: Jetzt habe ich eine weitere Wortmeldung. Wir haben jetzt leider die Experten nicht da, aber vielleicht gibt es auch noch die Möglichkeit, das über eine Kleine Anfrage oder einen Abgeordnetenbrief zu erfragen. - Kollege Vogel.

Abg. Vogel: Vielen Dank. - Ich habe erst einmal eine Frage an den Herrn Landrat. Herr Sager, Sie hatten Zahlen, Daten und Fakten dargelegt. Mich interessiert bezogen auf die Perspektive der festen Fehmarnbelt-Querung, bei der ich auch weiß, dass es bei Ihnen im Kreis sehr unterschiedliche Vorstellungen darüber gibt, nichtsdestotrotz einmal davon ausgehend, dass sie kommt - - Im Koalitionsvertrag auf Landesebene steht ja auch, dass die feste Fehmarnbelt-Querung auf den Weg gebracht werden soll. Auch Sie haben sich diesbezüglich immer dahingehend geäußert, dass Sie davon ausgehen, dass es passieren wird. Haben Sie bezogen auf Gewerbeansiedlungen, Gewerbeflächen, touristische Entwicklungen für sich schon Perspektiven entwickelt, oder gehen Sie von Kreisseite erst einmal davon aus: Harren wir erst einmal der Dinge, ob der Planfeststellungsbeschluss kommt, wenn die Klageverfahren abgeschlossen sind, dann machen wir uns auf den Weg, oder gegebenenfalls auch erst dann, wenn die Planungen und der Bau realisiert sind? Ich frage deshalb, weil man in Gesprächen mit vielen Kommunen den Eindruck gewinnt, dass dort so ein bisschen um die Situation gekreist wird, man sich aber noch nicht aktiv auf den Weg gemacht hat. Im Vergleich

dazu merkt man, wenn man nach Lolland geht, dass da bezogen auf Gewerbeansiedlungen und anderes doch mittlerweile schon eine ganze Menge geschehen ist.

Die zweite Frage, die ich habe, richtet sich an die DB. Es geht mir um die Situation im Bereich des Fehmarnsundes. Zum einen ist da die Frage des Schienenersatzverkehrs. Inwiefern haben Sie sich auf die lange schwierige Bauphase, in der dann am Ende auch kein Schienenverkehr stattfinden kann, vorbereitet? Wie sind die entsprechenden Planungen dort? Ich weiß es jetzt wirklich nicht, ob da eine kostengünstige Variante - wir hatten ja beispielsweise über die Trog-Lösung im Bereich Bad Schwartau gesprochen - zum Beispiel ohne Verkehr möglich wäre, was dann vermutlich heißen würde, dass im Bereich Lübeck die Schienenverkehre gestoppt werden würden. Heißt das dann, dass da irgendwann später Schienenverkehre nördlich von Bad Schwartau wieder eingesetzt werden, oder wird über die gesamte Phase der Zeit dann der Schienenverkehr dort ausgesetzt? Als wir mit der Fraktion nach Kopenhagen gefahren sind, haben wir dort auch die Möglichkeit des Shuttlebusses genutzt. Aber wir sprechen ja bei denjenigen, die die Schienenverkehre in Schleswig-Holstein nutzen, nicht nur über diejenigen, die bis Kopenhagen oder Dänemark fahren, sondern auch über diejenigen, die irgendwo in dem Bereich dazwischen, im Bereich Ostholstein, die Bahn verlassen. Welche Regelungen haben Sie dafür angedacht?

Die letzte Frage, die sich dann noch an Sie anschließt, ist: Ist während der Phase des Sundbrückenbaus kontinuierlich gewährleistet, dass die Nutzung einer Straßenquerung - ich nehme die Schiene jetzt einmal aus - auf alle Fälle gewährleistet ist, nicht, dass man auf einmal wieder auf historische Möglichkeiten zurückgreifen muss?

Vorsitzender: Rüber schwimmen, oder was? - Ich habe jetzt verstanden, dass es mehrere Fragekomplexe waren. Eine Fragestellung davon ging an Landrat Sager, eine Frage in Richtung Herrn Limprecht, und zu der Frage zu den Schienenersatzverkehren hatte sich Herr Minister Dr. Buchholz noch einmal zu Wort gemeldet. In der Reihenfolge würde ich die Herren jetzt aufrufen, zunächst Herrn Landrat Sager.

Landrat Sager: Herr Vogel, vielen Dank für die Frage. Wir verzeichnen jetzt schon einen Anstieg der Nachfrage nach Gewerbeflächen in Ostholstein. Wir haben jetzt schon zu knappe Angebote, die Gewerbeflächen gehen zur Neige. Deshalb ist es begrüßenswert, dass sich Kommunen zusammenschließen und interkommunal arbeiten wie zum Beispiel Heili-

genhafen, Gremersdorf, Oldenburg und Lensahn. Da wird nördlich von Oldenburg ein größeres Gewerbegebiet entstehen.

Die Wirtschaftsförderung des Kreises ist beauftragt, ein Gewerbeflächenkonzept für Ostholstein in der Größenordnung von 110 bis 130 ha zusätzlich für die nächsten zehn bis 15 Jahre zu gewinnen und zu erstellen. Das ist ein mühsames Geschäft, weil natürlich die Flächen schwer zu bekommen sind; Sie kennen das mit den Bodenpreisen selber. Wir verzeichnen aber schon eine erhöhte Nachfrage. Wir gehen davon aus, wenn die Entscheidung für die feste Fehmarnbelt-Querung gefallen und ein Baubeginn erfolgt sein sollte, dass dann die Nachfrage rapide ansteigen wird. Das ist ja auch das Ziel der Wirtschaftsförderungspolitik des Kreises, dass wir nicht Züge haben wollen, die zwischen Kopenhagen und Hamburg hin und her gondeln, sondern wir wollen natürlich in der Mitte dieser Geografie etwas vom Kuchen abhaben. Deshalb wappnen wir uns jetzt schon. Das ist auch schon Konsens, dass wir das tun müssen. Denn wenn wir jetzt nicht anfangen, kommen wir am Ende, wenn die Würfel gefallen sind, zu spät.

Vorsitzender: Die nächste Frage ging an Herrn Limprecht und Herrn Homfeldt. Wer möchte? - Herr Homfeldt, bitte schön.

Herr Homfeldt: Ich starte mal. Ich möchte mit der Fehmarnsund-Querung beginnen. Ich glaube, es ist allen bewusst: Egal, was am Ende für eine Variante kommt, muss die alte Sundquerung bis zum letzten Tag aufrechterhalten werden. Wir brauchen sie für Rettungswageneinsätze und so weiter. Das können wir heute gewährleisten, dass auf jeden Fall die Verkehre auf der Sundbrücke parallel zum Bau einer neuen Querung aufrechterhalten werden. Dann gibt es einen Tag X, an dem wird umgeschwenkt. Ich kann nicht sagen, ob das eine Stunde oder zwei Stunden dauern wird. Aber die Sorge, dass die alte Querung abgebaut wird, bevor etwas Neues kommt, die können wir Ihnen nehmen.

Dann ging es um den Schienenersatzverkehr.

(Zuruf)

- Das bekommen Sie, das ist ja ein Wortprotokoll.

Zum Schienenersatzverkehr während unseren Bauarbeiten zur Schienenanbindung: Wir haben sehr frühzeitig mit dem Nahverkehr und mit der NAH.SH abgestimmt, dass wir unter Vollsperrung zwischen Haffkrug und Puttgarden als Strecke arbeiten werden. Lübeck-Neustadt wird solange es geht aufrechterhalten werden. Das Netz Ost, das gerade ausgeschrieben wird, unterstellt sogar für die ersten Jahre einen busgebundenen Schienenersatzverkehr. Die Busse müssen also schon für die Neuvergabe des Netzes Ost berücksichtigt werden. Von daher ist dieses Thema Schienenersatzverkehr, erst einmal Schienenanbindung insgesamt, geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Zum Schienenersatzverkehr Bad Schwartau machen wir uns dann Gedanken, wenn wir wissen, wie lange die möglichen Auswirkungen sein werden, wie wir bauen oder ob wir vielleicht auch mit Teilsperren arbeiten können. Das ist heute schwer zu sagen. Nun muss man aber sagen, die Strecke Lübeck-Kiel ist im Grunde auch der Bypass für die Strecke Lübeck-Kiel über Neumünster. Wir müssen schon gucken, wie da die Nahverkehre gefahren werden. Letztendlich sind es nicht wir, die die Entscheidung treffen. Da gibt es auch immer noch das Land als Aufgabenträger für den Nahverkehr, das entscheiden muss, wie lange ein Schienenersatzverkehr hinnehmbar ist. Dazu muss man sagen, die Schienenverbindung Hamburg-Lübeck ist eine der am stärksten frequentierten Strecken.

Vorsitzender: Herr Minister.

Minister Dr. Buchholz: Noch etwas dazu, Herr Vogel, damit das klar wird. Sie haben die richtige Frage gestellt, weil das natürlich für die Frage Bad Schwartau eine große Dimension hat. Herr Schmidt hat vorhin gesagt, dass die von Ihnen vorgeschlagenen Themen eine 17-monatige vollständige Einstellung des Schienenverkehrs für Bad Schwartau bedeuten würde. 17 Monate auch kein Schienenverkehr Kiel-Lübeck, 17 Monate keine Verbindung in Richtung Neustadt. Natürlich ist auch das ein Abwägungskriterium für das Land, zu gucken, ist die Maßnahme in Bad Schwartau unter rollendem Rad möglich, oder ist sie das nicht. Wenn jemand sagt, wir bekommen hier einen 4-m-Trog hin, den bauen wir unter rollendem Rad, während wir einen 7-m-Trog nur unter Schließung der Gesamtstrecke hinbekommen, dann muss man schon sagen, dass das für das Land auch ein entscheidungsrelevantes Argument ist - insbesondere dann, wenn parallel dazu Lärmschutzthemen und andere mit gelöst werden können.

Ich wollte das noch einmal sagen, weil der Abwägungsprozess insgesamt durchaus vielschichtig ist. Das spielt dabei eine relevante Rolle, denn wir können auch eines feststellen -

das möchte ich noch einmal sagen, weil Herr Meisterjahn das eben gesagt hat -: Ich glaube, jeder hier im Raum und auch im Land, also alle Bürgermeister von mir aus gesehen rechtsitzend, haben erklärt, dass ihre Kommune durch die Fehmarnbelt-Querung die betreffendste Kommune ist. Das hat Herr Reise gesagt, das hat Herr Weber gesagt, das sagen alle. Ich sage einmal: Für mich steht außer Frage, dass die größte Anzahl von Menschen in Schleswig-Holstein in Bad Schwartau betroffen sein wird. Deshalb geht es darum, dort auch eine vernünftige Lösung zu finden. Mein Appell richtet sich aber auch dahin, dass Bad Schwartau selbst guckt, dass man jetzt auf der Zielgeraden nicht die Dinge verspielt, die wir gemeinsam für Bad Schwartau hinbekommen wollen und müssen. Da müssen wir viel hinbekommen, aber ich sage einmal: Mir wäre daran gelegen, wenn wir da auch schnell zu einer Lösung kämen. Seien Sie mir nicht böse, Herr Schmidt, aber die Ankündigungen, dass wir aus der Stadt Bad Schwartau Gutachten zu irgendetwas bekommen werden, diese Ankündigungen sind in meiner Amtszeit eineinhalb Jahre alt. Solange bin ich im Amt. Seit eineinhalb Jahren ist das so. Jetzt müssen wir irgendwann doch einmal sagen: Jetzt geht es los, denn letztlich braucht es eine Lösung für Bad Schwartau.

Vorsitzender: Eigentlich wollen wir das Fass mit den Gutachten nicht noch einmal aufmachen, weil ich das eigentlich ganz gut in das Dialogforum zu bringen versucht habe, Herr Minister. Wir können das natürlich trotzdem gern noch einmal machen. Aber ich meine, von Herrn Dr. Jessen lernen heißt, die schwierigen Fachfragen dahin zu delegieren, wo sie auch in Ruhe und in der Tiefe erörtert werden können. - Frau Metzner, bitte schön. Ich möchte nur daran erinnern, dass manche Kolleginnen und Kollegen gleich noch eine vierstündige „Druckbefüllung“ im Umwelt- und Agrarausschuss bekommen werden.

Abg. Metzner: Ja, ich gehöre zu denen dazu, also keine Bange. - Ich hatte vorhin bei dem Schema zur Hinterlandanbindung gesehen, dass die Planverfahren beim EBA in der Prüfung sind, dann geht es in den Bundestag, und dann geht es in die Anhörung. Ich würde das nachher gern komplex beantwortet haben. Ich habe das jetzt so aufgefasst, auch nach dem Text des Wirtschaftsministeriums, dass dann unsere Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss dazu rausgibt. So ähnlich steht das - - Genau, das wollte ich aufgeklärt haben, wie das Verfahren dann läuft.

Aber die Frage geht noch weiter. Ich habe selber schon einmal ein Verfahren, oder es waren sogar zwei Planfeststellungsverfahren, erlebt, die aufgehoben wurden, weil die kumulative Wirkung der beiden Planverfahren nicht berücksichtigt wurde. Herr Zuch fragte vorhin: Wie

ist das eigentlich, wenn wir von oben und von unten Planverfahren haben, sollen die nicht aufeinander abgestimmt sein und abgewartet werden? Kann uns so etwas passieren, dass uns das um die Ohren gehauen wird, dass sich die Beeinträchtigungen aufsummieren? Kann das passieren?

Vorsitzende: Was kann passieren? Wer möchte? - Herr Minister.

Minister Dr. Buchholz: Zum letzten Teil kann Frau Lüth etwas sagen. Zum ersten Teil kann ich etwas sagen. Bei Maßnahmen zum Thema Schiene ist es so, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Planfeststellungsbehörde ist. Das heißt, der Planfeststellungsbeschluss wird durch das Eisenbahn-Bundesamt erlassen. Die Anhörungsbehörde dafür ist das Amt für Planfeststellung und Verkehr im Land. Das heißt, das EBA bedient sich unserer Behörde, um die Anhörung durchzuführen. Deshalb haben wir auch nur den Anhörungsprozess in unseren Händen, die eigentliche Planfeststellung liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. So viel dazu. Dann kann Frau Lüth das mit der Überschneidungswirkung beantworten.

(Herr Kerlen: Nach dem neuen Planungsbeschleunigungsgesetz soll ja nun das EBA zuständig sein für die Anhörung und für die Planfeststellung. Ist das richtig so?)

Vorsitzender: Herr Kerlen, wir nehmen uns nicht selbst das Wort, sondern es ist immer noch so, dass der Vorsitzende den Anwesenden im Wirtschaftsausschuss das Wort übergibt. Darauf möchte ich noch hinweisen. - Aber die Frage mag berechtigt sein. Frau Lüth, vielleicht können Sie das alles einmal auflösen.

Frau Lüth: Ob ich alles auflösen kann, weiß ich nicht. Denn beim Planungsbeschleunigungsgesetz war ich nur am Rande mit beteiligt und auch nicht für die Schiene, weil ich für die Straße zuständig bin. Also zur Kumulation: Es ist so, dass immer das Projekt, das dann nachgekommen ist, mit dem davor kumulieren muss. Sprich, bei der Fehmarnsund-Querung, wo wir gemeinsam an den Start gehen, sind wir die letzten, die kommen. Da müssen wir mit allen vorherigen Vorhaben kumulieren, insbesondere mit Fehmarnbelt, mit den Schweinswalen et cetera, gerade mit den Umwelt- und Lärmwirkungen. Also: Immer der, der zuletzt kommt, muss alle anderem mit einfangen.

Vorsitzender: Das ist ja auch interessant. - Gibt es jetzt auf die Frage zum Eisenbahn-Bundesamt noch eine Antwort? - Herr Limplrecht, Sie haben das alles beobachtet und sind auch die Bundesbehörde, ja.

Herr Limplrecht: Wie Herr Kerlen richtig sagt, ist das Gesetz Ende November 2018 beschlossen worden. Dort steht, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Anhörungsbehörde werden soll. Das hat eine Übergangsfrist. Ich erinnere die etwa mit 2020 oder 2021.

(Minister Dr. Buchholz: 2021! Herr Kerlen, alles, was ich sage, stimmt! - Heiterkeit!)

- Also in dem Rahmen stimmt die Aussage des Ministers.

Vorsitzender: Es ist doch schön, dass wir das aufklären konnten. Deshalb haben wir hier auch so schlaue und wichtige Fachleute am Tisch, die uns da weiterhelfen können. - Jetzt hat sich noch einmal Herr Zuch gemeldet. Dann würde ich gern zum Ende kommen.

Herr Zuch: Zu der Frage von Frau Metzner zu den parallel laufenden Verfahren: Im Ergebnisprotokoll des Scoping-Termins Sundquerung schreibt das Eisenbahn-Bundesamt von der zu beachtenden kumulierenden Wirkung assoziierter Vorhaben. Das haben wir natürlich im Sund und im Belt, wenn zeitgleich gebaut werden wird, da sind dann auch die Belange der Fischerei zu prüfen, wenn beide Wege - in welcher Form auch immer - gesperrt oder beeinträchtigt werden. Dann haben wir hier die Sportbootschiffahrt, die Ostwestverbindung, sowohl im Belt als auch im Sund - wie auch immer. Da werden also einige Dinge zu beachten sein. Aber das macht dann das nachgelagerte Verfahren, die Sundquerung, wie auch immer das dann möglich sein wird. Da müssen wir natürlich ganz, ganz streng drauf achten.

Vorsitzender: Frau Lüth, gut, wir haben gelernt: Den Letzten beißen die Hunde. Sie haben das alles auf dem Tisch.

Okay, meine Damen und Herren. - Herr Kerlen, ich sehe Sie, aber ich würde jetzt gern zum Ende kommen. Das hat damit zu tun, dass die Kollegen, die hier sitzen, dringend wieder nach Kiel müssen. Die anschließende Umweltausschusssitzung dauert voraussichtlich noch einmal vier Stunden. Ich bitte deshalb um Verständnis. Ich schließe diesen Tagesordnungspunkt zunächst erst einmal ab und danke allen für die lebendige und gute Diskussion.

4. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder kommen mehrheitlich bei einer Enthaltung überein, sich von der Landesregierung den „Regionalen Wohlfahrtindex für Schleswig-Holstein 1999 bis 2014“ zuleiten zu lassen und gegebenenfalls in einer ihrer nächsten Sitzungen zu beraten.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 13:40 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin

Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Stand:13.12.2018

Forderungen nach übergesetzlichen Schutzmaßnahmen und finanzieller Entlastung

		Bund						Land				
Forderungen	Maßnahme	1. Lärmschutz			2. Erschütterungs-schutz		3. Trassenverlauf			4. Finanzielle Entlastung der Kommunen		
		1.1 Gesamtlärm-betrachtung	1.2 Vollschutz	1.3 Niedrige Emissions-grenzwerte	1.4 Lärmschutz im Bestand	2.1 in den Bau-abschnitten	2.2 im Bestand	3.1 Umfahrung / Trassierung	3.2 Trog / Tieferlegung	3.3 Begleitende Maßnahmen	4.1 Eigenanteil EKrG	4.2 Kosten Erschließung /
projektivüber-greifende Forderungen		50,00 Mio €	95,80 Mio €	168,20 Mio €	0,00 Mio €	12,00 Mio €	0,00 Mio €	0,00 Mio €	0,00 Mio €	0,00 Mio €	4,00 Mio €	1,47 Mio €
gemeindespez. Forderungen												
Lübeck			1,30 Mio €		30,10 Mio €	14,20 Mio €						
Kreis Ostholstein												
Bad Schwartau												
Ratekau								0,60 Mio €	215,60 Mio €	5,00 Mio €		6,89 Mio €
Tdf. Strand				1,80 Mio €								1,58 Mio €
Schatbeutz				0,50 Mio €								4,50 Mio €
Sierksdorf									24,00 Mio €	1,10 Mio €		6,68 Mio €
Altenkrempe										1,50 Mio €		0,49 Mio €
Beschendorf												
Lensahn												
Oldenburg i.H.												
Göhl												
Heringsdorf												
Neukirchen												
Großenbrode												
Fehmarn												
Zwischensumme		0,00 Mio €	1,30 Mio €	2,30 Mio €	30,10 Mio €	14,20 Mio €	0,60 Mio €	239,60 Mio €	9,30 Mio €	0,00 Mio €	0,00 Mio €	28,59 Mio €
Summe		50,00 Mio €	97,10 Mio €	170,50 Mio €	30,10 Mio €	14,20 Mio €	0,60 Mio €	239,60 Mio €	9,30 Mio €	4,00 Mio €	30,06 Mio €	13,03 Mio €
<i>Wechselwirkung abzüglich</i>			<i>mit 1.3 / 3.2</i>	<i>mit 1.3 / 3.2</i>								
			-95,80 Mio €	-3,00 Mio €								
Summe		50,00 Mio €	1,30 Mio €	167,50 Mio €	30,10 Mio €	14,20 Mio €	0,60 Mio €	239,60 Mio €	9,30 Mio €	4,00 Mio €	30,06 Mio €	13,03 Mio €
			248,90 Mio €			26,20 Mio €	253,50 Mio €				43,09 Mio €	43,09 Mio €
			528,60 Mio €			571,69 Mio €						

Vorläufiger Kostenansatz

Projektbeirat | Keller