



**Stellungnahmen der Parteien zu den Forderungen des Dialogforums
zur verträglicheren Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**

- Langversion -

Das Dialogforum fordert:

- 1) genügend Zeit für den Projektbeirat des Dialogforums zur **Klärung der Schutzfragen vor Einreichung** der Planfeststellungsanträge durch die DB,

Partei	Stellungnahme
CDU	Wir werden in Absprache mit dem Projektbeirat des Dialogforums und der DB einen Zeitplan festlegen, innerhalb dessen die Schutzfragen vor Einreichung der Planfeststellungsanträge geklärt werden müssen. Insgesamt dauert das Verfahren zur Schienenhinterlandanbindung aber schon zu lange.
SPD	Wir haben von Beginn an auf einen breiten Dialog vor Ort gesetzt, um Konflikte möglichst frühzeitig zu vermeiden und beseitigen zu können. Mit dem Dialogforum wurde gemeinsam mit Ihnen eine breite und konstruktive Bürgerbeteiligung erreicht. Befürworter und Bedenkenträger werden gehört und fest eingebunden. Wir werden dies – soweit möglich – auf allen Ebenen weiter fortsetzen. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Bahnstrecken werden vom Eisenbahnbundesamt, also durch den Bund, erlassen. Die Landesseite ist dennoch zuständig als Anhörungsbehörde. In diesem Rahmen werden uns für eine weitgehende Einbindung des Dialogforums in den Planungs- und Entscheidungsprozess einsetzen.
Grüne	Wir lehnen die FFBQ nach wie vor ab. Zu sehr hohen Kosten soll ein ökologisch kritisches Projekt umgesetzt werden, das nur einen geringfügigen Nutzen bringt. Die Entscheidung über das „ob“ wird allerdings in Berlin oder auch Kopenhagen gefällt. Solange es nur um das „wie“ geht, legen wir äußersten Wert darauf, dass das Projekt möglichst geringe Eingriffe und Schäden für die Region verursacht. Dazu gehört die vollumfängliche Finanzierung durch den Bund und die Planung nach dem Grundsatz „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“. Dazu gehört auch die vorgezogene Bürgerbeteiligung, um vorab die regional optimale Lösung zu finden, bevor in das Planfeststellungsverfahren eingestiegen wird.
FDP	Grundsätzlich sollten Verzögerungen im Projektablauf weitgehend vermieden werden. Schutzfragen sind im Projektbeirat zu beraten und zu klären, wobei die Planfeststellungsanträge der DB möglichst nicht zu verzögern sind.
SSW	Das Dialogforum wurde seinerzeit eingerichtet als zusätzliche Form der Bürgerbeteiligung, um so einen transparenten Meinungs- und Informationsaustausch im Vorfeld zu ermöglichen. Damit ist es Sprachrohr für die gesamte Region. Diesen besonderen Weg der vorzeitigen Bürgerbeteiligung hat der SSW stets begrüßt und unterstützt. Damit gibt es sowohl Befürwortern wie Gegnern die Möglichkeit bereits im Vorfeld – und außerhalb der Planungs- und Genehmigungsverfahren – sich mit dem Projekt einer Festen Fehmarnbelt-Querung auseinander zu setzen. Es ist ein öffentliches und transparentes Forum in dem alle Aspekte des geplanten

	<p>Fehmarnbelttunnels sowie der Schienen- und Straßenhinterlandanbindung diskutiert werden. Denn es ist wichtig, die Bevölkerung vor Ort bei diesem Projekt früh und umfangreich mit einzubinden. Die bisherige Erfahrung mit dem Dialogforum hat gezeigt, dass dieser breit geführte Dialog durchaus Erfolge im Sinne der Region verzeichnen kann, was auf der anderen Seite das gesamte Planungsverfahren vereinfachen kann.</p> <p>Die DB ist Vorhabenträgerin und reicht entsprechend die Planfeststellungsunterlagen ein. Daher werden wir uns dafür einsetzen, dass das Land, als zuständige Anhörungsbehörde, das Dialogforum in den Prozess entsprechend einbindet. Nur so ist zu gewährleisten, dass die Wünsche der Region Berücksichtigung finden.</p>
--	---

Das Dialogforum fordert:

2) aktiven, städtebaulich verträglichen **Lärmvollschutz** in allen sensiblen Bereichen von Fehmarn bis Lübeck

Partei	Stellungnahme
CDU	Die Einbeziehung der von Lärm Betroffenen ist für uns von zentraler Bedeutung. Wir werden uns für einen optimalen Lärm- und Naturschutz von Anfang an einsetzen und den bestmöglichen Gesundheitsschutz in allen sensiblen Bereichen. Dabei werden wir alle möglichen Maßnahmen in die Prüfung mit einbeziehen.
SPD	Ein Projekt dieses Umfanges und mit der Kombination von Schiene und Straße darf nicht zu Lasten der Menschen in der Region, des Tourismus und der Umwelt gehen. Die Forderung nach weiteren und umfangreicheren Lärmschutzmaßnahmen ist daher gut nachvollziehbar. Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass der Lärm- und Erschütterungsschutz entlang der Bahnstrecke so weit wie möglich sichergestellt wird.
Grüne	Lärm macht krank. Blutdruckschwankungen und Schlafstörungen sind nur erste Symptome. Mittlerweile sterben am Lärm des Verkehrs fast schon so viele Menschen wie durch dessen Unfälle. Deshalb legen wir Wert darauf, dass an allen sensiblen Stellen vom Bund vollumfänglich finanzierter Lärmschutz betrieben wird. Dieses beinhaltet neben baulichen Maßnahmen auch insbesondere eine Preisgestaltung der Trassenbenutzungsgebühren, die den Lärmschutz gebührend berücksichtigt.
FDP	Die FDP ist der Auffassung, dass entsprechende Lärmvollschutzmaßnahmen in allen sensiblen Bereichen der Hinterlandanbindung vorzunehmen sind. Die FDP wird die Kommunen entlang der Hinterlandanbindung darin unterstützen, die mit einer Ertüchtigung des bestehenden Schienenweges notwendig werdenden Lärmschutzmaßnahmen mit einem verlässlich kalkulierbaren finanziellen Anteil aus Bundes- und Landesmitteln zu realisieren.
SSW	Die straßen- und schienengebundene Hinterlandanbindung wird Auswirkungen auf die gesamte Region haben. In erster Linie

	<p>betrifft dies die anliegenden Gemeinden, dort wird den Menschen viel abverlangt, denn es ist klar, dass die Umsetzung von Großprojekten für Teile der Bevölkerung mit Einschränkungen verbunden sein wird. Das ist unvermeidbar. Doch es gilt die Belastungen für die Menschen so gering wie möglich zu halten. Daher sehen wir den Forderungskatalog des Dialogforums bzgl. Lärmschutz und dem Schutz vor Erschütterungen als wichtige Grundlage und Kompromiss für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen. Inwieweit sich dies jedoch 1:1 umsetzen lässt, können wir im Detail nicht abschließend bewerten.</p>
--	---

Das Dialogforum fordert:

3) Schutz vor Erschütterungen,

Partei	Stellungnahme
CDU	<p>Vorbeifahrenden Züge können erhebliche Erschütterungen hervorrufen und Schäden an Gebäuden verursachen. Der Wert der Häuser, der Mietwert und der Tourismus können teils erheblich beeinträchtigt werden. Wir werden uns bei der Bahn, beim Bund und auch in Dänemark dafür einsetzen, dass nur lärmreduzierte Züge auf den neuesten technischen Stand über die Fehmarnbelt-Trasse fahren dürfen. Wir unterstützen das lärmabhängige Trassenpreissystem der DB Netz AG. Auch unterstützen wir die Forderung, nach Fertigstellung der Trasse eine erneute Erschütterungsanalyse durchzuführen.</p>
SPD	<p>Ein Projekt dieses Umfanges und mit der Kombination von Schiene und Straße darf nicht zu Lasten der Menschen in der Region, des Tourismus und der Umwelt gehen. Die Forderung nach weiteren und umfangreicheren Lärmschutzmaßnahmen ist dah gut nachvollziehbar. Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass der Lärm- und Erschütterungsschutz entlang der Bahnstrecke so weit wie möglich sichergestellt wird.</p>
Grüne	<p>Erschütterungen sind wie Lärm im Boden. Die Immissionen müssen durch geeignete, vollumfänglich durch den Bund finanzierte Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden.</p>
FDP	<p>Die FDP befürwortet diese Forderung. Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen sind grundsätzlich notwendig und sinnvoll. Die FDP wird die Kommunen entlang der Hinterlandanbindung darin unterstützen, die mit einer Ertüchtigung des bestehenden Schienenweges notwendig werdenden Erschütterungsschutzmaßnahmen mit einem verlässlich kalkulierbaren finanziellen Anteil aus Bundes- und Landesmitteln zu realisieren.</p>
SSW	<p>Die straßen- und schienengebundene Hinterlandanbindung wird Auswirkungen auf die gesamte Region haben. In erster Linie betrifft dies die anliegenden Gemeinden, dort wird den Menschen viel abverlangt, denn es ist klar, dass die Umsetzung von Großprojekten für Teile der Bevölkerung mit Einschränkungen verbunden sein wird. Das ist unvermeidbar. Doch es gilt die</p>

Belastungen für die Menschen so gering wie möglich zu halten. Daher sehen wir den Forderungskatalog des Dialogforums bzgl. Lärmschutz und dem Schutz vor Erschütterungen als wichtige Grundlage und Kompromiss für die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen. Inwieweit sich dies jedoch 1:1 umsetzen lässt, können wir im Detail nicht abschließend bewerten.

Das Dialogforum fordert:

4) keine Teilung von Ortschaften, **Vorrang für Trog- und Tunnellösungen**,

Partei	Stellungnahme
CDU	Wir werden 60-Millionen Euro Landesmittel für die Schienenhinterlandanbindung erneut bereitstellen, wie wir dies schon 2010 getan hatten. Unser Ziel war immer, die raumverträglichste Variante der Schienenhinterlandanbindung nach Abschluss des Raumordnungs- und des Planfeststellungsverfahrens realisieren zu können. Das schließt Trog- und Tunnellösungen zur Vermeidung von Ortsteilungen oder übermäßiger Lärmbelastung mit ein.
SPD	Auch hier gilt für uns: Die Belastungen der Hinterlandanbindung für Mensch und Natur müssen so gering wie möglich gehalten und dafür jeweils passende Lösungen für die Streckenführung gefunden werden. Dabei müssen sowohl die Belange des Lärm- und Erschütterungsschutzes als auch die Erreichbarkeit der Stationen, die nicht zu weit außerhalb der Ortschaften liegen oder aber gut angebunden werden sollten, beachtet werden. Wo immer sinnvoll und möglich sind Über- oder Unterführungen herzustellen. Unser Ziel ist, im Zug der Hinterlandanbindung die Kommunen so weit wie möglich von den Kosten der zusätzlichen Eisenbahnkreuzungen frei zu halten. Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen konnte als Kompensation für die ab 2020 wegfallenden Mittel aus dem Entflechtungsgesetz ein höherer Umsatzsteueranteil der Länder vereinbart werden. Nach Auslaufen der Bundesmittel aus dem Entflechtungsgesetz werden wir daraus mindestens die gleichen Mittel für kommunale Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung stellen wie bisher. Dere Flächenverbrauch ist zu minimieren, wobei jedoch darauf hinzuweisen ist, dass gerade Trog- und Tunnellösungen nicht zwangsweise den geringsten Flächenverbrauch nach sich ziehen müssen. Hier ist wichtig, dass jeweils ein sinnvoller Ausgleich gefunden wird. Angemessene Ausgleichsflächen sind daher zur Verfügung zu stellen. Inwieweit die Flächen zwischen A1 und der Bahnstrecke für geeignet sind, muss jeweils im Einzelfall geprüft werden.
Grüne	Die Zerschneidung durch Verkehrswege ist nicht nur ein Problem für Ortschaften, sondern auch für Landschaftsräume. Auch die Tier- und Pflanzenwelt ist auf unzerschnittene Flächen angewiesen. Trog- und Tunnellösungen sowie die Bündelung von Infrastrukturen müssen daher bevorzugt umgesetzt und vollumfänglich durch den Bund finanziert werden.

FDP	Gewachsene Ortschaften sind in der Planung der Hinterlandanbindung zu respektieren. Teilung von Ortschaften sind zu vermeiden und geeignete Alternativen in Betracht zu ziehen.
SSW	Die Belastung für die Gemeinden und für die Menschen dort ist so gering wie möglich zu halten. Wir teilen die Auffassung des Dialogforums, dass bei der Planung des Trassenverlaufs und der Lärmschutzmaßnahmen darauf zu achten ist, dass eine Teilung der Ortschaften zu vermeiden ist. Sollte dies nicht machbar sein, müssen entsprechende Querungsbauten geschaffen werden, dies darf dann aber nicht zu Lasten der Kommunen gehen. Dort wo es möglich und gewollt ist, sollten Trog- und Tunnellösungen vorrangig angelegt werden, sofern der Streckenverlauf dies hergibt. Inwieweit die Kommunen von entstehenden Kosten komplett frei gehalten werden können, lässt sich für uns derzeit nicht abschätzen. Daher gilt für uns, bei allen notwendigen Um- und Neubaumaßnahmen, die sich durch die Hinterlandanbindung ergeben, sind die Kosten für die Kommunen so gering wie möglich zu halten. Wir teilen aber die prinzipielle Auffassung, dass den Kommunen keine zusätzlichen Kosten durch solche Maßnahmen entstehen dürfen.

Das Dialogforum fordert:

5) Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge, keine Kosten für Kommunen,

Partei	Stellungnahme
CDU	Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Bahn die gesamte Schienenhinterlandanbindung zur Hochgeschwindigkeitstrasse (Tempo 200) macht. Denn dann darf es keine höhengleichen Bahnübergänge mehr geben und die Bahnübergänge müssen zwingend durch Brücken- und Tunnel ersetzt werden – und nur der Bund zahlt. Dies wäre auch insoweit konsequent, da auch auf dänischer Seite mit Tempo 200 geplant wird. Sollte die Schienenhinterlandanbindung nicht zur Hochgeschwindigkeitstrasse werden, so wird das Land die Kosten der Kommunen für die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge übernehmen.
SPD	Auch hier gilt für uns: Die Belastungen der Hinterlandanbindung für Mensch und Natur müssen so gering wie möglich gehalten und dafür jeweils passende Lösungen für die Streckenführung gefunden werden. Dabei müssen sowohl die Belange des Lärm- und Erschütterungsschutzes als auch die Erreichbarkeit der Stationen, die nicht zu weit außerhalb der Ortschaften liegen oder aber gut angebunden werden sollten, beachtet werden. Wo immer sinnvoll und möglich sind Über- oder Unterführungen herzustellen. Unser Ziel ist, im Zug der Hinterlandanbindung die Kommunen so weit wie möglich von den Kosten der zusätzlichen Eisenbahnkreuzungen frei zu halten. Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen konnte als Kompensation für die ab 2020 wegfallenden Mittel aus dem Entflechtungsgesetz ein höherer Umsatzsteueranteil der Länder vereinbart werden. Nach Auslaufen der Bundesmittel aus dem Entflechtungsgesetz werden wir daraus mindestens die gleichen

	<p>Mittel für kommunale Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung stellen wie bisher.</p> <p>Dere Flächenverbrauch ist zu minimieren, wobei jedoch darauf hinzuweisen ist, dass gerade Trog- und Tunnellösungen nicht zwangsweise den geringsten Flächenverbrauch nach sich ziehen müssen. Hier ist wichtig, dass jeweils ein sinnvoller Ausgleich gefunden wird. Angemessene Ausgleichsflächen sind daher zur Verfügung zu stellen. Inwieweit die Flächen zwischen A1 und der Bahnstrecke für geeignet sind, muss jeweils im Einzelfall geprüft werden.</p>
Grüne	<p>Dieses ist ein Projekt, das den durchquerten Kommunen nur wenig bis gar keinen Nutzen bringt aber deutlichen Schaden zufügt. Es kann nicht sein, dass der Bund als Verursacher hierfür nicht die Kosten trägt. Wir lehnen es ab, dieses Projekt weiter zu subventionieren, indem Landesmittel zur Übernahme von Kosten des Bundes herangezogen werden. Wir werden die Kommunen in dem Kampf um die vollständige Übernahme der Kosten durch den Bund auf jeden Fall unterstützen.</p>
FDP	<p>Die FDP unterstützt die Forderung. Für die erforderlichen Baumaßnahmen bereitzustellenden Finanzmittel sollen den Ausgaben entsprechen bereitgestellt worden sind.</p>
SSW	<p>Die Belastung für die Gemeinden und für die Menschen dort ist so gering wie möglich zu halten. Wir teilen die Auffassung des Dialogforums, dass bei der Planung des Trassenverlaufs und der Lärmschutzmaßnahmen darauf zu achten ist, dass eine Teilung der Ortschaften zu vermeiden ist. Sollte dies nicht machbar sein, müssen entsprechende Querungsbauten geschaffen werden, dies darf dann aber nicht zu Lasten der Kommunen gehen. Dort wo es möglich und gewollt ist, sollten Trog- und Tunnellösungen vorrangig angelegt werden, sofern der Streckenverlauf dies hergibt.</p> <p>Inwieweit die Kommunen von entstehenden Kosten komplett frei gehalten werden können, lässt sich für uns derzeit nicht abschätzen. Daher gilt für uns, bei allen notwendigen Um- und Neubaumaßnahmen, die sich durch die Hinterlandanbindung ergeben, sind die Kosten für die Kommunen so gering wie möglich zu halten. Wir teilen aber die prinzipielle Auffassung, dass den Kommunen keine zusätzlichen Kosten durch solche Maßnahmen entstehen dürfen.</p>

Das Dialogforum fordert:

6) Verbesserung des ÖPNV, Anbindung nach Dänemark,

Partei	Stellungnahme
CDU	<p>Die Schieneninfrastruktur in Ostholstein wie auch im gesamten Netz Ost wird sich in den nächsten Jahren sehr stark verändern. Neben der Schienenhinterlandanbindung zur Feste-Fehmarnbelt-Querung wird auch der Ausbau der S4 (Hamburg – Bad Oldesloe) sowie der weitere Streckenausbau zwischen Kiel und Lübeck realisiert werden. Allein deshalb werden wir uns bei der</p>

	<p>nächsten Ausschreibung für das Netz Ost für so viel Flexibilität wie möglich bei der Vertragsgestaltung mit den Verkehrsunternehmen einsetzen, damit die Verkehre bei einer Fertigstellung der jeweiligen Maßnahme auch umgehend den neuen Möglichkeiten und die Bedürfnisse der Menschen angepasst werden können. Deshalb unterstützen wir die Forderungen des Dialogforums hinsichtlich einer Verbesserung des ÖPNV – auch mit einer SPNV-Anbindung an Dänemark - voll.</p>
SPD	<p>Die Feste Fehmarnbeltquerung und die Hinterlandanbindung werden Auswirkungen auf das Nahverkehrssystem in der Region haben. Wichtig ist, dass dies zum Vorteil der Region genutzt wird und durch intensive und vorausschauende Planung mögliche Nachteile von vorne herein vermieden oder zumindest kompensiert werden. Die anstehende Ausschreibung der SPNV-Leistungen im Netz Ost wollen wir daher dazu nutzen, bereits jetzt vorausschauende Konzepte zu prüfen und auf den Weg zu bringen. Wichtig ist, dass die Fahrzeiten optimiert und wenn möglich verkürzt werden und die Bahnlinien so mit den Busverkehren zu vernetzen, dass die gesamte Region gut angebunden ist. Dabei muss die touristische Bedeutung der Region besonders beachtet werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei auch die Auswahl der Standorte für die Stationen. Diese müssen so angebunden und gestaltet sein, dass ggf. ungünstigere Lagen aufgefangen werden. Die Kommunen sind dabei stets intensiv einzubinden.</p> <p>Die Chancen der Feste Fehmarnbeltquerung lassen nicht nur dann optimal nutzen, wenn der ÖPNV grenzüberschreitend gestaltet wird. Daher sollte eine SPNV-Verbindung nach Dänemark fester Teil des Konzeptes werden. Fernverbindungen nach Skandinavien sollten zudem einen Regelhalt in Oldenburg bekommen, um so die Region auch sinnvoll an den Fernverkehr anzubinden.</p>
Grüne	<p>Die Region muss sehr viele negative Folgen durch die FFBQ erleiden. Wir lehnen es ab, unverhältnismäßig viele und teure Zugleistungen zum Beispiel in Form von parallelen Verkehren vom Land zu bestellen, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes aus Landes- oder Regionalisierungsmitteln zu subventionieren.</p> <p>Die Verlegung der Bahnhöfe aus den Orten heraus an die neue Strecke muss eingebunden werden in ein regionales Mobilitätskonzept. Dazu gehören P+R-Plätze, wetter- und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, zuführende Radschnellverbindungen und Barrierefreiheit. Zuführende Busverkehre, die aufgrund der Verlegung der Strecke durch den Bund notwendig werden, müssen als Schienenersatzverkehr betrachtet und vollständig vom Bund finanziert werden. Die Vorteile der oberleitungselektrischen Traktion müssen voll ausgeschöpft werden, damit eine Fahrt von Hamburg in die Badeorte ohne Umstieg in Lübeck möglich ist. Die Strecke Richtung Eutin und Kiel/Neumünster muss mit eingebunden werden, damit auch die Küstenorte endlich eine Verbindung sowohl in ihre Kreisstadt als auch ihre Landeshauptstadt bekommen und die Strecke dorthin ebenfalls bereits zu einem Drittel mit elektrifiziert wird. Auf der Strecke der alten „Bäderbahn“ sollte ein Radschnellweg entstehen.</p>
FDP	<p>Aus Sicht der FDP ist eine Verbesserung des ÖPNV in der Region im Zuge der Hinterlandanbindung zu prüfen und wünschenswert.</p>

SSW	<p>Bei einem Projekt dieser Größenordnung gilt es, bei der Planung die verschiedensten Herausforderungen zu berücksichtigen. Für den SSW gilt, durch eine umfangreiche und vorausschauende Planung sind die Vorteile für die Region herauszukristallisieren, um sie für die Zukunft nutzen zu können. Es ist davon auszugehen, dass durch die Feste Fehmarnbeltquerung mit der Hinterlandanbindung der Schienenverkehr deutlich wachsen wird. Dies betrifft insbesondere den Fern- und Güterverkehr. Aus Sicht des SSW darf der Nahverkehr aber nicht darunter leiden. Ansonsten wäre mehr verloren als gewonnen. Dies kann nicht gewollt sein und wäre nicht im Sinne der Region. Daher ist die Vertaktung des Fern- und Nahverkehrs, dies gilt dann auch für den Busverkehr, hier von großer Bedeutung. Dies könnte unterm Strich dann auch Vorteil für die Menschen bringen. Ohne eine vernünftige Anbindung von und nach Dänemark wäre das gesamte Projekt der Feste Fehmarnbeltquerung ad absurdum geführt. Dies muss natürlich gewährleistet sein. Die Umsetzung kann nur in enger Abstimmung mit Dänemark verlaufen.</p>
-----	---

Das Dialogforum fordert:

7) Flurbereinigung,

Partei	Stellungnahme
CDU	Wir unterstützen das beantragte Verfahren zur Flurbereinigung voll in der vom Dialogforum vorgeschlagenen Form unter Einbeziehung der DB. Dies zeitnah zu beginnen und zügig durchzuführen ist im Interesse aller Beteiligten.
SPD	Wir teilen die Ziele eines Flurbereinigungsverfahrens. Ziel muss sein, eine verträgliche Flächennutzung zu erreichen. Wie weit jedoch eine vollständige Flurbereinigung im Rahmen der Schienenhinterlandanbindung personell und finanziell möglich sein wird, ohne dass dabei andere laufende Verfahren über Gebühr eingeschränkt werden, werden wir prüfen.
Grüne	Die Zerschneidung der Flächen ist ein erheblicher Eingriff in die Eigentumsverhältnisse vor Ort. Hierzu muss ein sachgerechtes Verfahren umgesetzt werden, damit die Interessen der hinreichend berücksichtigt und auftretende Schäden vom Bund ausreichend kompensiert werden.
FDP	Die FDP unterstützt die Forderung des Dialogforums, die beantragten Flurbereinigungsverfahren unter Einbeziehung der DB zeitnah zu beginnen.
SSW	Richtig und wichtig ist, den Flächenverbrauch für die Hinterlandanbindung zu gering wie möglich zu halten. Es werden nicht nur Flächen für die Hinterlandanbindung benötigt, dazu kommen entsprechend auch die Ausgleichsflächen. Dies bedeutet Flächenverlust für die Landwirtschaft. Dazu kommt auch noch, dass landwirtschaftliche Flächen durch die Trassen zerschnitten

werden. Daher muss eine Flurbereinigung so zügig wie möglich durchgeführt werden, um den Landwirten eine Perspektive zu geben. Ein solches Verfahren ist jedoch Zeit- und Arbeitsaufwendig. Daher werden wir uns im Rahmen unserer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass ein Flurbereinigungsverfahren auf der gesamten Strecke so zeitnah wie möglich durchgeführt werden kann.

Das Dialogforum fordert:

8) Optimale Abstimmung der Baumaßnahmen Schiene, Straße, Tunnel.

Partei	Stellungnahme
CDU	Wir unterstützen ein geeignetes Baustellen-Management ähnlich dem erfolgreich durchgeführten an der A 7 in enger Abstimmung mit den Kommunen. Aber wir wollen mehr: Wir wollen einen Fehmarnbelt-Beauftragten, bei dem alle Fäden zusammenlaufen. Dies gilt auch für den geplanten Schienenersatzverkehr, um Verspätungen oder Ausfälle gegenüber dem Fahrplan der DB zu verhindern genauso wie für die Beratung zur Ansiedlung von Unternehmen und die weitere Entwicklung des Tourismus. Dafür werden wir auf die Erfahrungen beim A7-Ausbau zurückgreifen - insbesondere im Hinblick auf die konsequente permanente, zeitnahe vollständige Information und Kommunikation all dessen, was den Bau der Schienenhinterlandanbindung betrifft. Auch sollen die lokalen Wirtschaftsförderer und Tourismusagenturen mit eingebunden werden.
SPD	Wir stimmen Ihnen zu, dass ein Großprojekt dieses Umfanges einer intensiven Planung und Koordinierung bedarf, insbesondere da sowohl Schienen- als auch Straßen- und Wasserwege betroffen sind und eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure an Planung und Bau beteiligt sind. Dabei ist eine enge und vertrauensvolle Abstimmung zwischen allen beteiligten Akteuren erforderlich. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der A7 wurden bereits sehr gute Erfahrungen mit einer professionellen Baustellenkoordinierung zur Abstimmung der Maßnahmen und Reduzierung der Belastungen für den laufenden Verkehr und die Anwohner gemacht. Diese Erfahrungen sollten aufgegriffen werden.
Grüne	Eine optimale Abstimmung der Maßnahmen ist eine Grundvoraussetzung, um die Schäden für die Region so gering wie möglich zu halten. Mehrkosten muss der Bund vollumfänglich tragen.
FDP	Für die FDP steht außer Frage, dass eine optimale Abstimmung der Baumaßnahmen erfolgen muss.
SSW	Ein Bauprojekt dieser Größenordnung völlig reibungslos durchzuziehen, ist unmöglich. Dessen ist man sich durchaus in der Region bewusst. Es gilt aber die sämtliche Baumaßnahmen so reibungslos wie möglich durchzuführen. Es handelt sich bei den Baumaßnahmen um drei verschiedene Verkehrsträger, die auf einander abzustimmen sind. Daher sehen wir den Bedarf, einer übergeordneten Projektplanung – und koordinierungsstelle aller Vorhabenträger. Zudem müssen die unterschiedlichen

	<p>Baumaßnahmen entsprechend mit den kommunalen Ebenen kommuniziert und abgestimmt werden. Insgesamt sehen wir hier eine große Herausforderung an das Management. Nichts desto trotz ist diese Aufgabe anzunehmen, um die Belastungen während der Bauphase so gering wie möglich zu halten.</p>
--	---