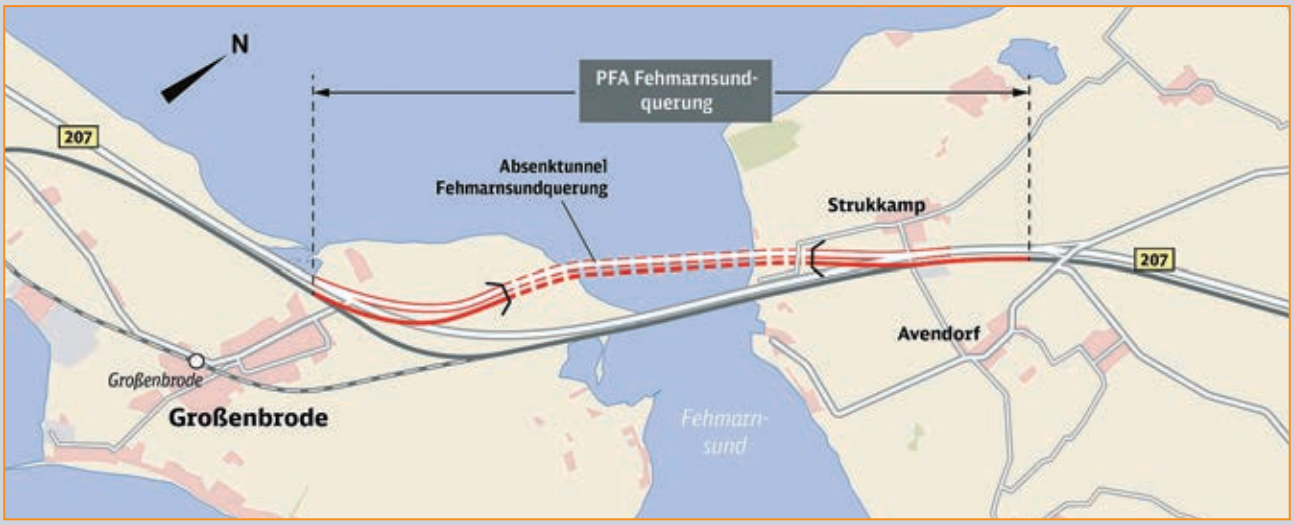
DIALOGFORUM
Feste Fehmarnbeltquerung

… wir machen das Beste daraus!

10 Jahre Dialogforum
Feste Fehmarnbelt-Querung

Oldenburg, 9.9.2021

Dokumentation



Impressum

Herausgeber:

DIALOGFORUM
Feste Fehmarnbeltquerung

Horst Weppler
Leiter Geschäftsstelle
Hamburger Landstr. 101
24113 Molfsee
Telefon: 0431 - 9838418
horstweppler@fehmarnbelt-dialogforum.de
www.fehmarnbelt-dialogforum.de

Fotos Angelika Weppler, Wikipedia, pixabay

Feste Fehmarnbelt-Querung
… wir machen das Beste daraus !

Sondersitzung

Eröffnung, Dr. Jessen, Sprecher des FB-Dialogforums 4

Grußwort, Daniel Günther, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein 6

Themenkreis 1: national/international 7-10

Chancen der FBQ aus europäischer Sicht
Pat Cox, EU-Koordinator (per Video)
Chancen der FBQ aus dänischer Sicht
Benny Engelbrecht, Transportminister DK
Chancen der FBQ aus nationaler Sicht und Themenkreis Gesamtlärm
Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Themenkreis 2: regional 11-18

Chancen der FBQ aus Sicht des Landes Schleswig-Holstein
Dr. Bernd Buchholz, Wirtschafts- und Verkehrsminister SH
Welche Chancen ergeben sich für den Kreis Ostholstein?
Reinhard Sager, Landrat des Kreises Ostholstein
Wie kann die Region die Risiken der FBQ vermeiden und die Vorteile nutzen?
Dr. Andreas Tietze, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses des Landtages SH

Themenkreis 3: vor Ort 19 - 24

Henrik Vincentsen
CEO Femern AS. und
Jens Bergmann
Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte, DB Netz AG
Susanne Brelowski
Allianz gegen eine Feste Fehmarnbelt-Querung
Thomas Keller
Bürgermeister der Gemeinde Ratekau, Sprecher des Projektbeirates

Fehmaraner Beschluß 25

Beschluss des Deutschen Bundestages zum übergesetzlichen Lärmschutz vom 2.7.2020 - ein Auszug 27

Dr. Christoph Jessen, Sprecher des Dialogforums

Eröffnung der Sondersitzung des Fehmarnbelt-Dialogforums durch den Sprecher Dr. Christoph Jessen

Vor 10 Jahren, am 5. 9. 2011, sind wir in Eutin zur Gründung des FB-Dialogforums zusammengekommen. Unsere Aufgabe: Begleitung von Planung und Bau der festen Fehmarnbelt-Querung und ihren Schienenanbindungen. Wie genau wir das machen haben wir in 14 Grundsätzen festgeschrieben. Knapp aber ausreichend. Danach richten wir uns bis heute.

Vor 5 Jahren, am 11. 9. 2016, haben wir hier in Oldenburg unsere erste Sondersitzung abgehalten auf politischer Ebene. Mit dem damals getroffenen Oldenburger Beschluss haben wir die organisatorische Grundlage für unsere konkrete Beteiligung an der Schienenanbindung gelegt. So wurden Betroffene zu Beteiligten.

Der Sitzungsverlauf war spannend, gelinde gesagt. Ich erinnere mich noch gut an zwei Reaktionen aus der Politik. Die eine: Da sind bei Ihnen ja wirklich welche dagegen! Die andere: Das war aber eine unerfreuliche Sitzung! Sie tun mir leid!

Ja: Bei uns geht es auch mal hart zur Sache. Und ja: bei uns waren und sind erklärte Gegner der festen Fehmarnbelt-Querung. Aber nein: Ich tue mir nicht leid. Denn das ist ja gerade unsere Stärke! Wenn wir zu einer Lösung kommen, Gegner wie Befürworter, Skeptiker wie Macher, dann hat das Gewicht. Das ist nicht immer einfach, aber es funktioniert. Nur so konnten wir den Bundestag überzeugen, uns fast eine Viertel Mrd. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz zu bewilligen.

Zusammen mit unseren Bundestagsabgeordneten. So unterschiedlich sie auch zu dem Projekt stehen: Sie haben uns den Weg geöffnet. Danke liebe Frau Hagedorn, danke lieber Herr Gädechens. Bitte denken Sie daran: Wir brauchen Sie auch in der nächsten Legislaturperiode, bei der Gesamtlärmbetrachtung.

Dank auch an die Landesregierung! Ohne Ihre Unterstützung, Herr Ministerpräsident, Herr Minister Dr. Buchholz, wären wir nicht so weit gekommen. Dank auch für die angekündigte Förderung der zweiten Stufe unseres Vorschlages zum Modellversuch Gesamtlärmbetrachtung. Denn wir lassen uns nicht entmutigen. Wir kämpfen weiter für eine Gesamtlärmbetrachtung.

Nur so geht es: wir müssen gemeinsam einen vernünftigen Vorschlag erarbeiten. Dafür müssen wir dann werben, zusammen mit allen politischen Kräften. Unser weiterer Weg ist klar: der Fehmaraner Beschluss enthält unser Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre. Wir wollen diesen Beschluss heute fassen und weiter daran arbeiten.

Niemand hat gesagt, dass es einfach wird - aber wir machen das Beste daraus!

Die feste Fehmarnbelt-Querung bietet ja internationale, nationale und regionale Möglichkeiten. Chancen, aber auch Belastungen, treten vor allem vor Ort auf. Wir wollen nach dem Grußwort des Ministerpräsidenten alle diese Fragen in drei Themenkreisen national/international, regional und Bauphase besprechen.

Ministerpräsident Daniel Günther

Grußwort von Ministerpräsident Daniel Günther

Ministerpräsident Daniel Günther erinnerte in seinem Grußwort an die Gründung des Fehmarnbelt-Dialogforums durch den damaligen Ministerpräsident Peter-Harry Carstensen und zog eine Bilanz der zurückliegenden 10 Jahre. Unter der Regie des Sprechers, Dr. Christoph Jessen, seien kontroverse Meinungen zu Wort gekommen und man habe für die Region viel erreicht. Am Anfang wussten Bürgerinnen und Bürger, die heimische Wirtschaft, aber auch die Naturschutzverbände nicht: was kommt da auf uns zu? Im Fehmarnbelt-Dialogforum seien die Planungen offengelegt und diskutiert worden. Das Land sei dabei bewusst über die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen hinausgegangen.

Für die Region konnte es so gelingen, zahlreiche und teils auch kostenintensive Maßnahmen umzusetzen, die der Region Vorteile bringen. Dazu zählten z. B. die Trassenführung im Raumordnungsverfahren oder der übergesetzliche Lärmschutz.

„Das Fehmarnbelt-Dialogforum hat der Landesregierung einige Aufträge mitgegeben, das Land hat sich diese Aufgaben zu eigen gemacht. Uns ist wichtig: Die Risiken der Region sollen so gering wie möglich und nötig gehalten werden“, betonte Daniel Günther.

Dem Dank an Alle, die bisher im Dialogforum mitgewirkt haben, schloss sich der Blick in die Zukunft an. Gemeinsam müsse man die Chancen dieses bedeutenden Infrastrukturvorhabens nutzen. Es könne eine lebendige deutsch-dänische Grenzregion entstehen. Aber auch schon während der Bauphase gelte es, Belastungen für die Region z. B. durch ein gutes Baustellenmanagement zu minimieren. Das unter dem Dach des Fehmarnbelt-Dialogforums erarbeitete Chancenpapier böte eine gute Grundlage der weiteren Arbeit zum Wohle der Menschen vor Ort.

„Es liegen nochmal zehn Jahre bis zur Fertigstellung des Tunnels vor uns. Es warten interessante und auch weiterhin herausfordernde Aufgaben. Packen wir es an!“

Pat Cox, EU-Koordinator

Chancen der Fehmarnbelt-Querung aus europäischer Sicht

Pat Cox gratulierte dem Fehmarnbelt-Dialogforum herzlichst zum 10-jährigen Jubiläum und würdigte dessen Arbeit als wichtige und bewundernswerte Art der Bürgerbeteiligung, welche unter Versammlung einer Vielzahl an Interessenvertretern zu offensichtlichen Erfolgen geführt hat. In diesem Zusammenhang hob er vor allem die zusätzlichen Bundesmittel für mehr Lärmschutz und höhere Umweltstandards hervor, welche eine direkte Folge der konsens-orientierten Arbeit des Forums sind.

Koordinator Cox betonte, dass große Infrastrukturprojekte immer eine Herausforderung darstellen und von einer Vielzahl an divergierenden Meinungen und Interessen begleitet werden. Die Leistung des Forums ist es daher, eine kollektive Sichtweise hergestellt zu haben, welche dann auch in der Politik Anklang gefunden hat. Das Dialogforum kann daher als ein „best-practise“ Beispiel für die Begleitung eines Großprojektes für den gesamten Skandinavien-Mittelmeer-Korridor gesehen werden. Pat Cox ermutigte die Forumsmitglieder auch, in der Bauphase des Fehmarnbelt-Projektes weiter zu arbeiten und zu helfen, auf Probleme hinzuweisen und gemeinsame Lösungswege aufzuzeigen.

Pat Cox betonte weiterhin, dass das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung aus europäischer Perspektive einen essentiellen Lückenschluss nicht nur zwischen Dänemark und Deutschland, sondern darüber hinaus auch zwischen Mitteleuropa und Skandinavien darstellt. Neben den zu erwartenden Effekten auf das Verkehrssystem bietet das Projekt neue Möglichkeiten für Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Bildung, Kultur und Soziales in einer dynamischen Makro-Region zwischen Hamburg und Kopenhagen und weiter nordwärts Richtung Skandinavien. Durch drastisch verkürzte Fahrzeiten wird das Projekt Möglichkeiten bieten, mehr Personen und Güter von Flug und Straße auf die Schiene zu verlagern und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Mit Fertigstellung wird es uns der Vision eines funktionierenden, pan-europäischen Verkehrsnetzes als Beitrag zu einem wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Binnenmarkt näherbringen.

Abschließend übermittelte Pat Cox nochmals seine besten Wünsche für die Arbeit des Forums in den kommenden Jahren.

Benny Engelbrecht, dänischer Transportminister

Chancen der Fehmarnbelt-Querung aus dänischer Sicht

Das Dialogforum wurde vom ehemaligen Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen gegründet. Er hatte den Wunsch, nach dänischem Vorbild ein Forum einzurichten, in dem die feste Fehmarnbelt-Querung erörtert werden konnte. Wohlgemerkt – auf einer fundierten Grundlage von Fakten und Know-How. Ein aktiver und wissensbasierter Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern ist wichtig, bevor wir eine Entscheidung über staatliche Infrastrukturprojekte treffen.
Ich weiß, dass wir sowohl in Dänemark als auch in Deutschland darauf großen Wert legen. Wir präsentieren eine Entscheidungsgrundlage. Wir diskutieren Vor- und Nachteile und Konsequenzen der Projekte. Das war auch der Fall bei der Fehmarnbeltquerung.

Politische Unterstützung
In Dänemark gibt es seit 2008 eine sehr breit fundierte politische Unterstützng der Fehmarnbelt-Querung. Und im Laufe der Jahre hat diese Unterstützung des Projekts nicht nachgelassen. Das ist darauf zurückzuführen, dass wir in Dänemark positive Erfahrungen mit benutzerfinanzierten Brücken und Tunneln haben. Sowohl die Brücke über den Großen Belt als auch die Querung über den Öresund haben bewiesen, dass feste Verbindungen mit vielen Vorteilen verbunden sind.
Erstens stärken sie die Integration. Zweitens sind sie auch ein Gewinn für die Gesellschaft. Die Brücke über den Großen Belt gibt der dänischen Gesellschaft insgesamt einen Gewinn von fast 51 Milliarden Euro. Und drittens tragen sie zur Optimierung der Umwelt bei. Das haben wir auf der Insel Sprogø in der Mitte des Großen Belt erlebt.
Auf Sprogø gibt es verschiedene Vogel-Habitate. Hier lebt auch die Wechselkröte (Pseudepidalea Viridis/Bufo Viridis). Die künstliche Insel "Peberholm", die im Zuge der Öresundsverbindung etabliert wurde, ist auch ein Habitat für Tiere und Pflanzen. Das heißt, dass die festen Verbindungen sowohl für unsere Natur, die Umwelt und unser Klima Vorteile bringen.

Beitrag zur Energiewende
Das gilt auch für die feste Fehmarnbelt-Querung. In Europa haben wir das erklärte Ziel, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Denn das ist weitaus klimafreundlicher.

Und es fördert auch die Verkehrssicherheit, wenn Güter auf der Schiene transportiert werden. Und genau dazu trägt die Fehmarnbelt-Querung bei. Die Güterzüge zwischen Deutschland, der Öresund-Region und Schweden haben künftig eine Strecke, die 160 km kürzer ist als heute. Dadurch wird der Gütertransport auf der Schiene wettbewerbsfähiger. Und es ist auch klimafreundlicher, wenn der Schienenverkehr elektrifiziert wird und fossilfreie Energie verwendet werden kann. Die Reisezeit mit dem Zug zwischen Kopenhagen und Hamburg vermindert sich von etwa 4½ Stunden auf etwa 2½ Stunden. Und die neuen täglichen Zugverbindungen zwischen Ostdänemark und Norddeutschland werden für Pendler, Unternehmer und Touristen an Bedeutung gewinnen. Und durch die kürzere Reisezeit werden auch für Nachtzüge zwischen Skandinavien und größeren europäischen Städten neue Möglichkeiten eröffnet.

Gewinne für die Wirtschaft

Die feste Querung bedeutet nicht nur eine umweltfreundliche Umstellung der Transporte, sondern schafft auch bedeuende Gewinne für die Wirtschaft. Der Bau des Tunnels bedeutet direkte Beschäftigung für Tausende von Menschen. Und in etwa die selbe Anzahl wird bei Subunternehmern oder bei sonstigen Unternehmen beschäftigt, und zwar als Folgewirkung mit Jobs innerhalb Dienstleistungen, Transport und Einzelhandel.

Wir stellen auch die Forderung, dass die am Projekt beteiligten Bauunternehmer Lehrlinge und Auszubildende für die zu erbringenden Bauleistungen anstellen. Auf diese Art und Weise können wir gewährleisten, dass wir auch in der Zukunft über tüchtige Handwerker verfügen. Vor einigen Wochen habe ich Yahya bei DHI in Nordseeland ein Diplom überreicht. Er war infolge des Femahrnbeltprojektes als Auszubildender angestellt worden. Und jetzt hat er sich dazu entschieden, sich fortzubilden und ein Ingenieurstudium zu beginnen. Das ist ein gutes Beispiel dafür, welchen Beitrag die Querung auch leisten kann.

Es wird auch für die Bürgerinnen und Bürger leichter gemacht, wenn sie auf der einen Seite vom Fehmarn Belt wohnen und auf der anderen Seite arbeiten. Den Arbeitgebern wird ein größeres geografisches Rekrutierungsgebiet zur Verfügung gestellt. Das sehen wir in der Öresundsregion – und wir sehen das im Grenzland in Südjütland/Schleswig. Auch den Mitarbeitern werden mehr Jobmöglichkeiten eröffnet. Das ist meines Erachtens auch eine Bemerkung wert.

Und letztendlich wird auch die Tourismusbranche und die gesamte Erlebnisökonomie in Ostdänemark wie auch in Norddeutschland die Vorteile zu spüren bekommen. Auch der Hafen in Hamburg wird ein größeres natürliches Umland in Anspruch nehmen können. Und die Fehmarnbelt-Region wird für überseeische Unternehmen, die einen nordeuropäischen Standort suchen, attraktiver werden.

Abschluss

Jetzt wird die feste Querung gebaut. Und – wie bereits erwähnt – wird sie viele neue Möglichkeiten eröffnen – für Wachstum, Entwicklung und Beschäftigung. Es gilt, diese Möglichkeiten zu nutzen. Deshalb freue ich mich auf den Tag, an dem wir endlich gemeinsam die feste Querung einweihen können.

Herzlichen Glückwunsch zum 10-jährigen Jubiläum des Dialogforums. Mögen die nächsten 10 Jahre die Ergebnisse der Diskussionen der letzten 10 Jahre hier im Dialogforum deutlich machen.

Und möge es weiterhin einen offenen und konstruktiven Dialog in diesem Kreise geben – wie immer basiert auf Fakten und Know-how. Ich danke Ihnen fürs Zuhören!

Enak Ferlemann, parlamentarischen Staatssekretät im BMVI

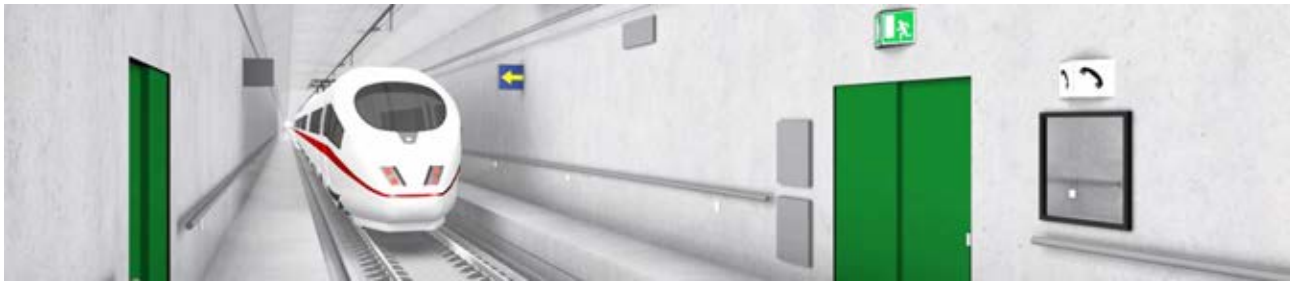
Chancen der Fehmarnbelt-Querung aus nationaler Sicht mit Blick auf den Lärmschutz

Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enark Ferlemann, lobte in seinem Vortrag das Engagement des Fehmarnbelt-Dialogforums über den gesamten bisherigen Planungsprozesses hinweg. Schon bei der Veranstaltung zum 5- jährigen Bestehens sei er dabei gewesen und habe die Bedeutung dieses regionalen Gremiums unterstrichen. Nicht zuletzt der Einfluss des Dialogforums auf den Bundestagsbeschluss Ende letzten Jahres habe diese Bedeutung verdeutlicht.

Die gewünschte Gesamtlärmbetrachtung allerdings scheitere im Moment noch an der Gesetzeslage. Allerdings seien Forschungsvorhaben des Umweltministeriums zurzeit in Arbeit, um hier die noch vorhandenen Unklarheiten zu beseitigen. Die Ergebnisse könnten Grundlage für eine veränderte gesetzliche Grundlage werden.

Hinsichtlich der Durchführung eines Modellvorhabens führte Herr Ferlemann aus, dass dafür zurzeit im Verkehrministerium keine Mittel vorhanden seien.

Herr Ferlemann betonte, dass durch die feste Fehmarnbelt-Querung und die damit verbundene Elektrifizierung und den 2-spurigen Ausbau der Strecke von Lübeck bis Fehmarn große Entwicklungschancen für die Region bestünden. Diese Chancen müssten ergriffen werden.



Ingo Gädechens, MdB CDU

PStS Bettina Hagedorn, MdB SPD und Kai Vogel, MdL SPD

Prof. Dr. Pascal Hector, Botschafter Deutschlands im Königreich Dänemark

Susanne Hyldelund, Botschafterin des Königreichs Dänemark in Deutschland

Dr. Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Chancen der Fehmarnbelt-Querung aus Sicht von Schleswig-Holstein

Der 3. November 2020 war ein Meilenstein für den deutsch-dänischen Schulterschluss. Das Bundesverwaltungsgericht hat sämtliche Klagen gegen die feste Fehmarnbeltquerung abgewiesen. Damit kann der Bau des Tunnels beginnen. Diesen Weg sind wir von Anfang an gemeinsam mit der Region gegangen. Auch für die nächsten Jahre stehen uns noch einige Herausforderungen bevor. Die Planungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung laufen, die neue Fehmarnsund-Querung wird gebaut. Auch diese Herausforderungen werden wir sicher wieder gemeinsam meistern und im Dialogforum um Lösungen ringen.

Das Gesamtprojekt hat eine enorme Bedeutung für Schleswig-Holstein, für Deutschland, für ganz Europa. Mit der Fehmarnbeltquerung wird die letzte große Lücke im grenzüberschreitenden Verkehrsnetz Nordeuropas geschlossen. Dadurch entsteht eine grenzübergreifende Fehmarnbeltregion mit einem starken Wirtschaftspotenzial und neuen Chancen für die deutsch-dänische Zusammenarbeit. Die regionale Bauwirtschaft wird enorm von der Bauphase profitieren, sowohl die direkt beteiligten Bauunternehmen als auch die zahlreichen Zuliefererbetriebe. Nach Abschluss des Baus wird Schleswig-Holstein nicht nur Transitstrecke für die kürzere Verbindung der Metropolen Hamburg und Kopenhagen sein. Im Gegenteil: die kürzeren Reise- und Lieferzeiten verbessern die Standortqualität entlang der Strecke, eröffnet neue Ansiedlungsmöglichkeiten und können den Tourismus ankurbeln.

Um diese Chancen tatsächlich Wirklichkeit werden zu lassen, müssen wir auch die Bürgerinnen und Bürger vor Ort mitnehmen. Mit dem Dialogforum hat sich seit zehn Jahren eine einzigartige Form der Bürgerbeteiligung etabliert, die alle wesentlichen Akteure vereint und ein wichtiger Partner der Landesregierung geworden ist. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Reinhard Sager, Landrat des Kreises Ostholstein

Welche Chancen ergeben sich für den Kreis Ostholstein?

Europa schafft Verbindungen – von Skandinavien bis zum Mittelmeer
Zwei Metropolen werden enger verbunden – Hamburg und Kopenhagen/Malmö

Aber die Baumaßnahmen, die eine Lücke im transeuropäischen Netzwerk schließen sollen, finden hier statt, in der Fehmarnbeltregion, im Kreis Ostholstein – mit allen Belastungen und Betroffenheiten, die das mit sich bringt. Und es ist keineswegs selbstverständlich, dass die Region auch in gleichem Maße profitieren wird. Chancen sind zunächst nur Gelegenheiten. Sie verwirklichen sich nicht von selbst, sondern müssen erkannt und ergriffen werden – und man muss selbst etwas dafür tun. Mit dieser Erkenntnis hat sich aus dem Dialogforum heraus die „Arbeitsgruppe Chancen“ gebildet, die sich der Herausforderung stellt, trotz aller unterschiedlichen Sichtweisen das Beste daraus zu machen.

Unter Federführung des Kreises Ostholstein und der IHK zu Lübeck hat die Arbeitsgruppe ein Chancen-Papier erstellt, das ich Ihnen sehr zur Lektüre empfehle. Es ist ein „lebendiges Dokument“, das nicht nur eine imposante Vielzahl von Chancen auflistet, sondern auch die notwendigen Maßnahmen und Akteure dazu nennt. Ich möchte Sie gern an den Inhalten teilhaben lassen, verbunden natürlich mit dem Aufruf, dass wir gemeinsam das Bestmögliche tun, damit aus Chancen Fakten werden.

Verkehr, insbesondere ÖPNV

Es wäre den Menschen wohl kaum sinnvoll zu erklären, wenn die Großbaumaßnahmen Fehmarnbelt-Tunnel und Schienenanbindung in unserer Region nur zu Transitverkehr führten und nicht zu spürbaren Verbesserungen für die Menschen, die hier leben. Die geplante Reisezeitverkürzung im Schienenpersonenverkehr nach Lübeck bzw. Hamburg sowie nach Kopenhagen/Malmö ist daher ausdrücklich zu begrüßen.

Ebenfalls gehen wir fest davon aus, dass der zugesagte Fernverkehrshaltepunkt im Kreisgebiet regelmäßig bedient wird und die Anbindung an die Metropolen sicherstellt.

Damit einhergehen muss aber eine attraktive Taktung im Nahverkehr. Das heißt ganz konkret, dass zum geplanten Halbstundentakt Lübeck – Neustadt i.H. auch der Stundentakt nördlich von Neustadt i.H. bis Fehmarn zu realisieren ist. Die Tatsache, dass dies im Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) nicht verbindlich vorgesehen ist, lässt befürchten, dass die Potenziale der FBQ besonders im Norden des Kreises nur unzureichend genutzt werden – und das darf nicht sein! An dieser Stelle richte ich daher den dringenden Appell der Region an das Land Schleswig-Holstein – lieber Herr Ministerpräsident Günther und Herr Verkehrsminister Buchholz –, dafür Sorge zu tragen, dass mit der Fertigstellung der Schienenanbindung auch der Stundentakt im Nordkreis verwirklicht wird! Das muss jetzt im LNVP festgeschrieben werden.

Die AG Chancen formuliert hierzu als Maßnahme ein integriertes Verkehrskonzept unter Berücksichtigung von Nah- und Fernverkehr. Dies wünschen wir uns für unsere Bürgerinnen und Bürger ebenso, wie es die Tourismusakteure, die IHK und die Unternehmensverbände mit Hinblick auf die Attraktivität für Gäste und Fachkräfte tun. Nicht zuletzt ist die Förderung klimafreundlicher Mobilität sicher ein gesamtgesellschaftliches Anliegen.

Eine solche Maßnahme erfordert es, dass verschiedene Aufgabenträger an einem Tisch sitzen und sich abstimmen. Der Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr wird seinen Teil dazu beizutragen und Busliniennetz und -fahrplan an die neuen Haltepunkte und zeiten anpassen.

Ich möchte hier ganz deutlich auch den grenzüberschreitenden Verkehr nennen. Der Kreis Ostholstein pflegt seit Jahrzehnten intensive kooperative Beziehungen zu unseren dänischen Nachbarn in der Region Seeland. Im Zusammenhang mit der FBQ ist nun oft vom weiteren Zusammenwachsen der Region die Rede. Ein gemeinsamer deutsch-dänischer Arbeitsmarkt soll entstehen. Voraussetzung dafür ist allerdings nicht nur eine Fahrzeitverkürzung, sondern auch eine Durchbindung der ÖPNV-Angebote über die Grenze hinweg sowie vor allem deren Bezahlbarkeit. Im Sinne eines grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Kulturraumes muss es für die unmittelbare Grenzregion angepasste Ticketangebote geben.

Dies gilt im Übrigen auch für die Pkw-Maut. Von Fehmarn aus sollte ein abendlicher Besuch bei Freunden in Maribo nicht teurer als einer bei Freunden in Heiligenhafen sein. Die FBQ soll Barrieren abbauen und keine neuen schaffen.

Regionales Wachstum: Gewerbeflächen und Wohnungsbau

Mit der schnelleren Verbindung nach Skandinavien verändern sich die Standortbedingungen für Ostholstein. Die Transportstrecken und -zeiten Richtung Skandinavien verkürzen sich, Kosteneinsparungen werden möglich. Standorte in Ostholstein liegen zukünftig gut erreichbar zwischen zwei Metropolen. Insbesondere die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken wird sich spürbar erhöhen.

Aber – und da stimmen viele Gutachten überein – nur wenn der steigenden Nachfrage auch mit einem entsprechenden Angebot an Gewerbeflächen begegnet wird, kann die Region von neuen Unternehmensansiedlungen profitieren. Um diese Flächen in Ostholstein entwickeln zu können,

brauchen wir einen flexiblen planerischen Rahmen, der der Region einen „Fehmarnbelt-Bonus“ beim Gewerbeflächenbedarf zugesteht. Ansonsten wird der Effekt verpuffen bzw. in anderen Regionen Wirkung entfalten.

Zugleich muss berücksichtigt werden, dass eine Zunahme von Gewerbeansiedlungen auch mit Entwicklungen im Wohnungsbau einher gehen muss. Wenn Unternehmen Arbeitskräfte einstellen und Beschäftigung nach Ostholstein ziehen, müssen diese Menschen auch die Möglichkeit erhalten, in Ostholstein zu wohnen. Insofern muss auch der wohnbauliche Entwicklungsrahmen Möglichkeiten bieten, Siedlungsentwicklung in angemessenem Rahmen zuzulassen und Gewerbestandorte mit Wohnstandorten räumlich sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Die wichtigste Grundlage für diese gewünschte räumliche Entwicklung bildet der derzeit in der Neuaufstellung befindliche Regionalplan. Unser Appell richtet sich somit an die Landesplanung: Der Rahmen, der hier definiert wird, muss es Ostholstein ermöglichen, Impulse aus der FBQ aufzugreifen und in regionale Wachstumsprozesse zu überführen.

Lassen Sie mich noch einen weiteren Punkt aus dem Chancen-Papier herausgreifen – auch weil Herr Staatssekretär Ferlemann heute an unserer Sitzung teilnimmt und wir für dieses Thema die Unterstützung des Bundes benötigen:

Es geht um das Thema Gesamtlärmbetrachtung von Schiene und Straße. Der AG Chancen war es immer ein Anliegen zu betonen, dass der Blick auf die Chancen der FBQ und ihrer Schienen- und Straßenanbindung nicht die möglichen Risiken außer Acht lassen soll. Die Vermeidung von Risiken wurde selbst als eine Chance gesehen.

Es liegt auf der Hand, dass bei einer Neubautrasse durch gewachsene Siedlungsstrukturen und touristische Hotspots letztlich die gebündelte Lärmbelastung wahrgenommen wird und somit der Maßstab für Lärmschutzmaßnahmen sein sollte. Dies ist seitens der Regierungsparteien im Koalitionsvertrag auch erkannt worden. Dass nun die Umsetzung in Gesetzesform länger als geplant dauert und somit für das Jahrhundert-Vorhaben FBQ letztlich ein, zwei Jahre zu spät kommt, ist schlicht unbefriedigend.

Wir haben uns daher als gesamte Region mit allen Anliegergemeinden sowie als Dialogforum dafür stark gemacht, dass eine Gesamtlärmbetrachtung der betroffenen Abschnitte als Modellvorhaben durchgeführt und entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Dies wurde leider von Ihrer Seite, Herr Staatssekretär Ferlemann, abschlägig beschieden mit dem Hinweis, dass ein Modellvorhaben nicht aus dem Topf des Bedarfsplans zu finanzieren sei. Damit können wir uns nicht zufriedengeben! Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Es gibt sicher andere Fördertöpfe des Bundes für die Umsetzung eines solchen zukunftsweisenden Vorhabens.

Abschließend möchte ich an dieser Stelle – aus aktuellem Anlass – auch noch eine weitere Herausforderung benennen, die aus meiner Sicht gelöst werden muss, damit sie nicht zum Risiko für die Region wird. Es geht um das Thema Transparenz und Kommunikation. Das Dialogforum ist vor 10 Jahren angetreten, um einen frühzeitigen, transparenten Dialog zwischen den Vorhabenträgern und den regionalen Akteuren sicherzustellen. Vielfach hat das schon gut funktioniert – allerdings zuletzt bei der Schienenplanung im Bereich Scharbeutz überhaupt nicht. Die Deutsche Bahn hat

vor einigen Wochen – zur Überraschung aller Betroffenen – eine neue Planungsvariante für den Bereich Scharbeutz vorgelegt, die ein Brückenbauwerk von dramatischer Dimension am Eingangsbereich zur Ostsee vorsah und die Region regelrecht schockiert hat. Diese Vorgehensweise ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel.

Zwischenzeitlich haben verschiedene Gespräche mit dem Kreis und der Gemeinde stattgefunden und die DB hat zugesagt, die Planungen an dieser Stelle noch einmal neu aufzurollen und eine „verträglichere“ Lösung zu entwickeln. Ich will es an dieser Stelle kurz machen: Um solche Überraschungen negativster Art zu vermeiden, müssen wir alle – und insbesondere die Vorhabenträger – die Zusammenarbeit im Dialogforum als Chance begreifen, um z.B. bei Planänderungen frühzeitig in einen Austausch einzutreten. Statt überdimensionierte Standardlösungen auf den Tisch zu legen, muss es doch nach 10 Jahren Zusammenarbeit im Dialogforum unser aller Anspruch sein – dass die Vorhabenträger mit den Akteuren vor Ort nach guten und verträglichen Lösungen suchen.

Fazit:

Welche Chancen ergeben sich nun für den Kreis Ostholstein? Zusammenfassend gesagt: diejenigen, die wir ergreifen. Wie ein Roter Faden zieht sich diese Botschaft hindurch: Wir müssen frühzeitig vorbereitet sein und Maßnahmen initiieren, um später die Chancen nutzen zu können.

Von nichts kommt nichts.

Mitglieder des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung

Dr. Andreas Tietze (MdL), Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein

Wie kann die Region die Risiken der Fehmarnbelt-Querung vermeiden und die Vorteile nutzen?

Dr. Tietze betonte, dass die feste Fehmarnbelt-Querung ein seit langem umstrittenes Projekt sei. Es sei kein Geheimnis, dass seine Partei sich nicht immer für dieses Projekt ausgesprochen habe. Nach den letzten Beschlüssen der zuständigen Gerichte müsse man aber wohl davon ausgehen, dass die feste Fehmarnbelt-Querung komme. Umso wichtiger sei es, sich bietende Chancen zu nutzen. „Wenn überhaupt, sehe ich diese Chancen in der Elektrifizierung der Strecke“ betonte Dr. Tietze. Schleswig-Holstein sei das Bundeland mit der niedrigsten Quote bei der Elektrifizierung im Bundesgebiet. Gerade aber die Verwendung von im Land erzeugten Strom im Land selbst macht in diesem Zusammenhang Sinn. Dies gelte für die Westküstentrasse ebenso wie für Strecke von Lübeck bis Fehmarn.

Es sei eine neue Verkehrspolitik von Nöten, um den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen. Nur so könne man die CO2- Ziele erreichen.

Henrik Vincentsen, Vorstandsvorsitzender von Femern A/S

Rückblick auf 10 Jahre Planungsphase

Es ist mir eine große Freude und Ehre, an der Feier zum 10-jährigen Bestehen des Dialogforums zur Festen Fehmarnbeltquerung teilzunehmen.

Als Bauingenieur habe ich mich im Laufe meiner Karriere mit vielen „verbindenden“ Bauprojekten beschäftigt. Daher ist es mir eine große Freude, als neuer Vorstandsvorsitzender von Femern A/S dazu beizutragen, eine neue feste Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland zu bauen.

Bevor ich zu Femern A/S kam, habe ich mich viele Jahre mit Infrastrukturprojekten in Dänemark beschäftigt. Unter anderem war ich für die größte dänische Brückenverbindung verantwortlich war, die in den letzten 20 Jahren eingeweiht wurde. Zuletzt habe ich an den Machbarkeitsuntersuchungen für eine Kattegat-Verbindung in Dänemark gearbeitet - ein Projekt, das noch größer dimensioniert ist als der Fehmarnbelt-Tunnel, das sich aber noch in einer frühen Planungsphase befindet. Daher freue ich mich nun auf die Arbeit am Fehmarnbelt-Tunnel; hier befinden wir uns ja bekanntlich bereits in der Bauphase.

In Rødbyhavn ist der Baufortschritt des Projektes schon deutlich zu sehen. Der Arbeitshafen ist bald fertig, die Konturen des Tunnelportals sind bereits gut sichtbar, und auch die Arbeiten für den Bau der Tunnelelementfabrik laufen. Im vergangenen Jahr ist viel passiert, und so wird es weitergehen. Im Jahr 2024 wird das erste Tunnelelement abgesenkt, und 2029 wird der Fehmarnbelt-Tunnels eröffnet.

Aber auch hier in Deutschland machen wir Fortschritte. Die Baustelle bei Puttgarden ist fast komplett erschlossen. Und noch in diesem Jahr beginnt der Bau des Arbeitshafens Puttgarden. Wie in Dänemark ist es auch in Deutschland geplant, dass ein Großteil des Baumaterials auf dem Seeweg angeliefert wird. Unser Ziel ist es, die Insel Fehmarn zu entlasten und die Belastung für die Region so gering wie möglich zu halten.

Aber wir müssen auch ehrlich sein und sagen, dass ein Projekt von der Größe des Fehmarnbelt-Tunnels Auswirkungen auf die Umgebung hat. Gerade deshalb sind der kontinuierliche Dialog und die Information über das Fehmarnbelt-Projekt so wichtig.

Dies gilt für die allgemeine Projektinformation von Femern A/S im Infocenter in Burg und unsere gemeinsame Informationsarbeit mit den Projektpartnern der Deutschen Bahn und der DEGES. Dies gilt aber insbesondere auch für unsere Nachbarschaftskommunikation und die bürgernahen Angebote im unmittelbaren Umfeld der Baustelle auf Fehmarn. Wir werden daher nun noch stärker auf Fehmarn präsent und ansprechbar sein – als guter Nachbar und als verantwortungsvoller Bauherr.

Mit anderen Worten: Auch nach 10 Jahren im Dialogforum ist Femern A/S des Dialogs nicht müde – das Gegenteil ist der Fall. Denn mit Baubeginn in Deutschland braucht es mehr Dialog – nicht weniger.

Mitarbeiter des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung

Jens Bergmann
Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte bei DB Netz AG

10 Jahre Fehmarnbelt-Dialogforum

Zum 10-jährigen Jubiläum des Dialogforums möchten wir als DB Netz AG dessen Bedeutung für den regionalen Austausch hervorheben: Das Dialogforum war und ist das primäre übergreifende Gremium, in dem regionale Multiplikatoren über die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen in den Projekten informiert werden. Hier werden sowohl Befürworter als auch Gegner an einen Tisch gebracht, um gemeinsam Kompromisse zu erarbeiten. Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung war das Dialogforum seit 2011, neben dem intensiven direkten Austausch mit den Gemeinden, dem Kreis Ostholstein, der Landesregierung sowie der Landes- und Bundespolitik, für uns ein wichtiger Baustein des regionalen Austauschs rund um das Projekt.

Besonders hervorzuheben ist dabei unsere Begleitung der Parlamentarischen Befassung: Hier hat die DB Netz AG die Region bei der Bewertung von Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, mit Fachexpertise unterstützt. Die Bewilligung von 232,1 Mio. Euro durch den Bundestagsbeschluss vom 2. Juli 2020 für deren Umsetzung ist ein Erfolg des Dialogforums. Das Jubiläum zeigt aber auch, dass das Verhandeln von Kompromissen zeitintensiv ist: Denn die Prüfung und Umsetzung der Ergebnisse aus dem Raumordnungsverfahren und dem Bundestagsbeschluss haben unseren Planungsprozess deutlich verlängert.

Nun kommen die Planfeststellungsabschnitte sukzessive in die Anhörungsverfahren: Der PFA 6 war 2020 in der 1. Auslegung (ohne BT-Beschluss), der PFA 4 startete am 22. September 2021 in die 1. Auslegung (ohne BT-Beschluss) und die 2. Auslegung des PFA 6 (mit BT-Maßnahmen) findet voraussichtlich Ende des Jahres 2021 statt. Dies sind wichtige Meilensteine, um den Bau der Schienenanbindung bald zu beginnen. Sie leistet mit der neuen Verbindung nach Skandinavien nicht nur im Hinblick auf das grenzüberschreitende europäische Schienentransportnetz einen erheblichen Beitrag, sondern trägt mit einer Einsparung von 160 km Laufweg gegenüber der Route über das dänische Festland und den Großen Belt zur Erreichung der Klimaziele der Bundesrepublik und der EU bei.

Wir sind uns bewusst, dass die Bauzeit für die Region eine Herausforderung wird. Doch es ist eine Investition in die Zukunft für umweltfreundliches und attraktives Reisen per Zug. Konkret verkürzt sich die Reisezeit zwischen Lübeck und Fehmarn von heute 1 Stunde 29 Minuten auf 49 Minuten im Regionalverkehr und mit dem saisonalen IC von Hamburg nach Fehmarn von heute 2 Stunden 15 Minuten künftig auf 1 Stunde 39 Minuten. Zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen kommt die Expressverbindung im Fernverkehr auf nur noch 2 Stunden 30 Minuten statt heute knapp 5 Stunden. Eine verbesserte und deutlich schnellere Reise zwischen Hamburg, Lübeck und Fehmarn für Pendler, Schüler und Touristen öffnet zudem neue Einzugsgebiete auf dänischer Seite. So rücken Ostholstein und Lolland in den Mittelpunkt der Fehmarnbelt-Region.

Um die Einschränkungen und Mehrbelastungen vor Ort zu minimieren, wird die DB Netz AG mit den Vorhabenträgerinnen Femern A/S und DEGES die bereits heute bestehende Abstimmung in Bezug auf die Baustellenkoordination weiter ausbauen. So wird auch in den nächsten Jahren der enge Austausch mit den Gemeinden, dem Kreis Ostholstein und dem Land Schleswig-Holstein sowie unser weiteres Engagement im Dialogforum für unser Projektteam im Fokus stehen.

Susanne Brelowski
Vorsitzende der Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung

Kritischer Rückblick auf 10 Jahre Planungsphase

Es wird niemanden von Ihnen verwundern, dass sich unsere Position zur FBQ in den letzten 10 Jahren nicht einen Millimeter in Richtung Befürwortung des Bauwerks bewegt hat! Im Gegenteil! Durch diverse Gutachten und Prüfungen in den letzten 20 Jahren wurden wir in unseren Bedenken nur gestärkt. Für die „Allianz gegen eine Feste Fehmarnbelt-Querung“ ist dieses Verkehrsprojekt völlig aus der Zeit gefallen und sollte auf Grund der hohen Risiken und negativen Folgen für Menschen, Umwelt und insbesondere das Klima sofort gestoppt werden.

Doch rechtlich gibt es seit Herbst 2020 ein Baurecht für dieses Projekt! Die Tatsache, dass es einen Staatsvertrag zur festen Querung gibt, reicht aus, gegen alle vorgetragenen Argumente dieses Bauwerk doch zu errichten!

Was haben wir Mitglieder der Bürgerinitiativen nach 10 Jahren DF nun erreicht?

-

- Wir haben den Tunnel trotz gewichtiger Gegenargumente nicht verhindern können - leider! Das schmerzt uns sehr! Und damit müssen wir auch alle Auswirkungen dessen Schienen-Hinterland-Anbindung ertragen. Eine sehr schwierige Bauzeit, die unserem Tourismus erheblich zusetzen wird, Verlärmung unseres Küstenstreifens im laufenden Betrieb, Landfraß und die Belastung des Ökosystems Ostsee, deren Folgen noch gar nicht abzusehen sind.

- Immerhin haben wir Bürgerinitiativen mit Hilfe des Kreises und einer sehr engagierten Politikerin übergesetzlichen Lärmschutz für unsere Region entlang der neuen Schienenführung erreicht!! Das scheint hoffnungsvoll, aber nicht einmal diesen so elementar wichtigen Lärmschutz lässt man uns in der notwendigen Höhe: Lediglich etwa 40% des beantragten Betrages sollen wir nun erhalten!

Von der Landesregierung hätten wir uns hierzu echte Unterstützung in Berlin gewünscht. Dann hätte es vielleicht mit der vollen Summe geklappt. Auch der Einsatz für eine „Modellregion Gesamtlärmbetrachtung Schiene- Autobahn A1“ bei Bundesregierung und Bundestag durchzusetzen, wurde im Herbst 2020 von Kiel versäumt. Was für ein unverzeihliches Versagen!

Entgegen dem Koalitionsvertrag will sich die Landesregierung bis jetzt noch nicht einmal an den übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen beteiligen. Wo bleiben da die 60 Mio. Euro, die der frühere Ministerpräsident Carstensen in seiner Amtszeit zur Schienen-Hinterland-Anbindung beizusteuern versprach?

Trotzdem hoffen wir weiter auf Unterstützung! Auch und gerade von Ihnen, die hier und heute zum Feiern des 10-jährigen Jubiläums erschienen sind!

Noch ein paar Worte zum „Fehmaraner Beschluss“!

Die AG „Chancen“ des DF bemüht sich, Chancen dort zu suggerieren, wo eigentlich keine sind. Es geht nur darum, “das Schlimmste zu verhindern“ mit Steuergeldern, die an anderer Stelle dringender von Nöten wären. Die Risiken erwähnt die AG nur am Rande. Einige „Chancen“ stehen in keinem kausalen Zusammenhang zum Tunnel.

Die eigentliche Unverträglichkeit des Tunnels für unsere Region mit all ihren Konsequenzen geht sowohl aus den Risiken als aus den vermeintlichen Chancen hervor, welche die AG identifiziert hat.

Seit dem Urteil des BVerfG zur Generationsgerechtigkeit im Klimaschutz und nach den erschreckenden und nachdenklich machenden Ereignissen der Flutkatastrophe dieses Sommers wäre das Scheitern des Tunnel-Projekts die „große Chance“, die das Gesamtprojekt zum größten Thema der Gegenwart, dem Klimawandel, beitragen könnte.

Ein „Weiter so“ im Wachstum in gewohnter Art darf es nicht geben. Dazu ein Zitat von Rechtsanwalt Wilhelm Mecklenburg:

„Es gibt kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Handlungsdefizit. Wir wollen möglichst schnell klimaneutral leben und wir wissen, dass wir massiv CO 2 einsparen müssen. Das wird aber nicht gehen, wenn wir so weiterleben wie bisher und auf Wachstum setzen.“

Und daher werden wir Bürgerinitiativen der Allianz gegen die FFBQ den Fehmaraner Beschluss auch nicht mittragen!

Ich wünsche – und jetzt wiederhole ich mich bewusst - dem Bauprojekt „Feste Fehmarnbeltquerung“ ein grandioses Scheitern!

Thomas Keller
Bürgermeister der Gemeinde Ratekau I Sprecher des Projektbeirates

10 Jahre Planungsphase

Allein die Überschrift für die heutige Sitzung des Dialogforums zeigt, welche Entwicklung der Planungs- und Beteiligungsprozess in den letzten 10 Jahren genommen hat. Wenn wir auf die Ausgangssituation zurückblicken, als die Bahn uns erstmals ihre Planungen vorgestellt hat, und wir diese mit den heutigen Planungen vergleichen, können wir feststellen, dass wir gemeinsam schon sehr viel erreicht haben. Insbesondere werden durch Ortsumfahrungen, Tieferlegungen von Gleisen und übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen die Beeinträchtigungen erheblich reduziert werden.

Und nun: Wir machen das Beste daraus! Das heißt für mich, wir weiten den Blick. Wir behalten die Risiken und Beeinträchtigungen im Auge, schauen aber auch verstärkt auf die Chancen und Potenziale des Projektes. Projektbeirat und Dialogforum werden sich weiterhin intensiv mit den Planungen der Bahn zu beschäftigen haben. Vor und während der einzelnen Planfeststellungsverfahren wird es Umplanungen und durch Gutachten neue Erkenntnisse geben, die kritisch betrachtet und bewertet werden müssen.

Bislang unerfüllt ist weiter die Forderung nach der Gesamtlärmbetrachtung. Trotz der übergesetzlichen Schutzmaßnahmen für die Schienentrasse wird es in Ostholstein lauter werden. Und durch die Autobahn - weitestgehend ohne aktiven Lärmschutz - gibt es bereits heute schon eine erhebliche Lärmbelastung für zahlreiche Ortschaften. Es hilft doch den Betroffenen und den Gemeinden nur wenig, wenn jeder Vorhabenträger lediglich auf sein Projekt schaut. Die Summe der Belastungen prägt den Wohnort und die Umwelt der Menschen. Mit der bereits vorliegenden, fachlich belastbaren Expertise wollen und müssen wir daher weiter dafür werben, dass das wichtige Thema der Gesamtlärmbetrachtung auf Bundesebene nicht weiter aufgeschoben wird, sondern Fahrt in Richtung Umsetzung aufnimmt. Hier - bei diesem europäischen Großprojekt - besteht die gute Möglichkeit, im Rahmen eines Modellprojektes praktische Erkenntnisse für eine Lärmschutzrichtlinie zu sammeln.

Das Thema der gebündelten Infrastrukturen begleitet uns aber auch in anderer Hinsicht. Neben der Autobahn und der Schienentrasse werden dieselben Ortschaften zusätzlich von der 380 kV-Ost-

küstenleitung mit ihren bis zu 90 m hohen Masten sowie von neuen Windkraftanlagen betroffen sein.
Hier erwarten wir von den Vorhabenträgern, dass die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Das bisherige Prinzip „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ könnte langfristig fatale Folgen für die Region haben und darf hier nicht gelten. Ganz im Gegenteil: Mit einer guten Abstimmung sollten Synergien erzeugt werden und Planung, Bauphase und Betrieb der Infrastrukturen zu einer weiteren Reduzierung der Gesamtbeeinträchtigungen beitragen.

Hierzu gehört auch ein möglichst optimales und infrastrukturübergreifendes Baustellenmanagement. Wir erleben bereits heute, welche erheblichen Auswirkungen alleine zeitlich begrenzte Sanierungsarbeiten an den Landesstraßen und auf der Autobahn für die Region haben. Mit den Großprojekten haben wir zusätzliche erhebliche Einschränkungen über Jahre hinweg im Pendler- und Tourismusverkehr zu erwarten. Hier brauchen wir die Unterstützung der Landesregierung bei der Kommunikation und Koordinierung.

Unterstützung seitens des Landes brauchen wir auch, wenn es darum geht, Entwicklungsperspektiven für die betroffenen Ortschaften zu schaffen. Die Fehmarnbeltachse ist die neue Entwicklungsachse des Landes. Damit sollte definiert sein, dass nicht nur die Endpunkte der Achse in den Fokus genommen werden, sondern auch Orte entlang der Achse. Gerade der neue Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne müssen dem Rechnung tragen.

Es macht Sinn, rund um die neuen, oftmals abseits gelegenen Bahnhöfe Gewerbe und Wohnen zuzulassen, neue Gewerbegebiete an der Autobahn zu erschließen, den ÖPNV auf Straße und Schiene neu zu ordnen und bislang unterversorgte Orte besser anzubinden sowie Ausgleichsmaßnahmen zur Aufwertung betroffener Ortschaften am Ort des Eingriffs umzusetzen. Innenministerium, Wirtschaftsministerium und Umweltministerium des Landes sollten mit einer Stimme sprechen und die Entwicklung übereinstimmend konstruktiv begleiten. Nur dann können kommunale Bauleitplanungen einen Beitrag zur Entwicklungsachse Fehmarnbelt leisten.

Allein anhand der von mir angesprochenen Themen können Sie erkennen, dass die Agenda für die kommenden Jahre mit Themen gefüllt sein wird.

Und über allem steht:

- Wir wollen weiterhin Teil des Prozesses sein.
- Wir wollen weiterhin frühzeitig über Planungen und Entwicklungen informiert werden.
- Wir wollen weiterhin den Austausch in den Runden Tischen, dem Projektbeirat und dem Dialogforum sowie das gemeinsame Bemühen, Beeinträchtigungen zu reduzieren und Chancen zu nutzen.

Wir wollen das Beste daraus machen!

... wir machen das Beste daraus!

Seit nunmehr 10 Jahren begleiten wir den Planungs- und Bauprozess zur Festen Fehmarnbeltquerung mit seinen Schienen- und Straßenanbindungen. Wir, das sind Gegner wie Befürworter, Skeptiker wie Macher, kurz das gesammelte Know-how von Problemen und Lösungsmöglichkeiten. Mittlerweile besteht Baurecht. Die Bauarbeiten beginnen jetzt auch auf deutscher Seite. Deshalb sind wir entschlossen.:

- **Wir machen das Beste daraus!**

Einiges haben wir schon erreicht, wie besseren Lärmschutz und bessere Routenführung der Schienenanbindung. Jetzt denken wir an die Zukunft der Region. Wir haben eine „Arbeitsgruppe Chancen“ gegründet. Sie hat die Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten, die sich für die Region aus der festen Querung ergeben analysiert und Möglichkeiten beschrieben, wie diese zum Wohle der Menschen ergriffen werden können. Dabei geht es auch darum, Risiken und Belastungen zu minimieren.

Die „AG Chancen“ hat Handlungsfelder beschrieben. Ihr Papier wird weiterhin an die fortschreitenden Bauarbeiten und regionalen Erforderlichkeiten angepasst. Es umfasst insbesondere die Bereiche Verkehr/Mobilität, Leben/Wohnen, Wirtschaft und Kommunales/Daseinsvorsorge.

Das 39. Dialogforum nimmt den derzeitigen Stand der Erarbeitung zur Kenntnis und fasst auf das Papier bezugnehmend folgenden

Fehmaraner Beschluss:

1. Das Land Schleswig-Holstein, die NAH-SH, die DB Fernverkehr und der Kreis Ostholstein werden aufgefordert, durch ein integriertes Verkehrskonzept und einen attraktiven Taktverkehr im ÖPNV sowie im Fernverkehr die mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke verbundenen Chancen für eine nachhaltige Mobilität der Menschen in der Region, die Wirtschaft und den Tourismus zu nutzen.

2. Die planungsrechtlichen Möglichkeiten sind auszuschöpfen bzw. anzupassen Die Vorhabenträger werden aufgefordert, eine die Interessen der Region berücksichtigende Koordination der Baustellen sicherzustellen und die betroffenen Kommunen einzubinden. Maßnahmen, die im Zuge der weiteren Planung und des Baus der FBQ und seiner Anbindungen dazu beitra gen können, die Attraktivität der Orte in der Region zu steigern, sind zwischen den Beteiligten und weiteren Planungsträgern konstruktiv zu diskutieren und im Rahmen rechtlicher und finanzieller Möglichkeiten zu unterstützen. Es muss das Ziel sein, Mehrfacharbeiten, insbesondere bei der Anbindung der Fehmarnsundbrücke, zu vermeiden.

3. Das Land Schleswig-Holstein sowie der Kreis Ostholstein und die Kommunen werden aufgefordert, durch frühzeitige Planungen und Untersuchungen, Siedlungsmöglichkeiten an die sich ändernde Infrastruktur anzupassen. Dabei soll auch die Anbindung der neuen Bahnhöfe vordringlich Berücksichtigung finden.

4. Das Land Schleswig-Holstein und die Kommunen werden aufgefordert, die wirtschaftlichen Möglichkeiten an der Entwicklungsachse durch die Ausweisung abgestimmter, gemeindeübergreifender Gewerbeflächen zu unterstützen und flexibel die Möglichkeiten der Regionalplanung zu nutzen. Dies gilt auch für den Erhalt des maritimen Standortes Puttgarden durch Sicherstellung einer auch zukünftig bestmöglichen Anbindung des Hafens.

5. Die Vorhabenträger werden gebeten, die örtliche Wirtschaft, z.B. durch Teilung der Baulose, möglichst weitgehend an den Bauarbeiten zu beteiligen.

6. Das Land Schleswig-Holstein und die Tourismusakteure werden gebeten, neue touristische Angebote in Anbetracht der Baufortschritte zu entwickeln und umzusetzen.

7. Die Vorhabenträger werden aufgefordert, freiwerdende Flächen, Strecken und Gebäude den Kommunen für deren Entwicklung zur Verfügung zu stellen.

8. Das Verkehrsministerium der Bundesrepublik, das Land Schleswig-Holstein und der Deutsche Bundestag werden aufgefordert, im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung Maßnahmen zum Lärmschutz, wie von der Region mit den Vorhabenträgern erarbeitet, umzusetzen.

9. Akteure, die grenzüberschreitend tätig sind, werden aufgefordert, alle Möglichkeiten zu ergreifen und Förderprogramme zu nutzen, so dass frühzeitig grenzüberschreitende Kontakte intensiviert und Kooperationen gebildet werden. Dazu zählen auch Aktivitäten zu grenzüberschreitenden ÖPNV-Regionaltarifen sowie touristischer und kultureller Zusammenarbeit und weitere, geeignete gemeinsame Projekte.

10. Die Wirtschaftsunternehmen und -organisationen werden aufgefordert, alle Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Entwicklung auszuschöpfen und eine aktive Rolle bei der Entwicklung einer Fehmarnbelt-Region zu spielen.

Die Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung hat dem Beschluss nicht zugestimmt, weil sie grundsätzlich gegen die feste Querung ist und keine Vorteil für die Region erkennen kann, sondern überwiegend Nachteile:

„Die AG „Chancen“ des DF bemüht sich, Chancen dort zu suggerieren, wo eigentlich keine sind. Es geht nur darum, “das Schlimmste zu verhindern“ mit Steuergeldern, die an anderer Stelle dringender von Nöten wären. Die Risiken erwähnt die AG nur am Rande. Einige „Chancen“ stehen in keinem kausalen Zusammenhang zum Tunnel. Die eigentliche Unverträglichkeit des Tunnels für unsere Region mit all ihren Konsequenzen geht sowohl aus den Risiken als aus den vermeintlichen Chancen hervor, welche die AG identifiziert hat.“

Beschluss des Deutschen Bundestages zum übergesetzlichen Lärmschutz vom 2.7.20 (19/20624) - Auszug

Die Maßnahme Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung – FBQ) zwischen Lübeck und Puttgarden erfordert die Erweiterung, den Neubau und die Elektrifizierung zweier Gleise. Mit Fertigstellung soll der Schienengüterverkehr auf der Strecke Lübeck – Kopenhagen wieder aufgenommen werden. Es handelt sich um eines der größten Verkehrsprojekte der Bundesrepublik Deutschland.

Durch den Ausbau der Schienenkapazitäten, die Elektrifizierung und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten im Nah- und Fernverkehr soll die Fahrzeit der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr verkürzt werden.

Die Strecke ist Bestandteil des TEN-Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer, für den das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Eisenbahnachse Fehmarnbelt im Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt Nr. L 228 vom 9. September 1996, S. 1), zuletzt geändert durch Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Amtsblatt Nr. L 167 vom 30. April 2004) sowie durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 (Amtsblatt Nr. L 363 vom 20. Dezember 2006), als ein vorrangiges Vorhaben beim Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) identifiziert haben.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 3. September 2008 mit dem Königreich Dänemark einen Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung nebst Hinterlandanbindung geschlossen. Die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sieht vor, dass die Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Querung vollständig von Dänemark getragen und durch Nutzergebühren finanziert werden (vgl. Artikel I Abs. 1 des Staatsvertrages).

Die Schienenhinterlandanbindung führt durch eine stark vom Tourismus geprägte und ökologisch sensible Region. Das bedeutet für die Region Belastungen und ein damit einhergehendes Risiko, dass sich Gäste schon während der sechs- bis achtjährigen Bauzeit anderen Regionen auch außerhalb Deutschlands zuwenden. Das wiegt umso schwerer, als in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen sowohl von der öffentlichen Hand als auch von privaten Investoren und lokalen Gewerbetreibenden in die touristische Infrastruktur geleistet wurden. Mithilfe dieser Investitionen hat es Ostholstein geschafft, seine Gästezahlen deutlich zu steigern und sich auch gegenüber internationalen Urlaubszielen zu positionieren.

Im September 2011 wurde auf Initiative der schleswig-holsteinischen Landesregierung das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ einberufen. Es soll „dem transparenten Informations- und Meinungsaustausch zu allen Gesichtspunkten des Projekts unter Einbeziehung der Belange aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer“ dienen und „die vorgesehenen Verwaltungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) zur Festen Fehmarnbeltquerung und ihren Hinterlandanbindungen sowie den gesamten Prozess bis zur Realisierung“ begleiten (vgl. „Grundsätze für das Dialogforum“ vom 5. September 2011).

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes […] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüssen an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall auf Grundlage dieses Bundestagsbeschlusses auch haushaltsrechtliche Vorgaben zurückstellen.

Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ hat daraufhin im September 2016 beschlossen, vier regionale „Runde Tische“ einzurichten, an denen die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden, Vertreter von Bürgerinitiativen, Arbeitsgruppen und Verbänden, der Kreis Ostholstein und das Land Schleswig-Holstein beteiligt sind. Ferner wurde ein „Projektbeirat“ gegründet, um „die konkreten Lösungsvorschläge der runden Tische zur Vorlage an das Dialogforum auf[zu]bereiten und Impulse an die runden Tische [zu] geben“. Zu diesem Projektbeirat wurden neben Vertretern der Runden Tische, des Kreises und des Landes auch Mitarbeiter der Deutschen Bahn als technische Berater sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingeladen. An den Sitzungen des Dialogforums nahmen Bürgerinitiativen, die Deutsche Bahn, Unternehmerverbände, Kammern des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Gemeinden und Kommunalverbände, Kreise und das Land teil. Ergebnis des Dialogforums sind vier bzw. inklusive der Fehmarnsundquerung fünf Kernforderungen.

Das BMVI hat auf Grundlage der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet. Gegenstände des Berichts sind die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Dabei wurden mit Blick auf Bundestagsdrucksache 18/7365 die vorerwähnten fünf Kernforderungen geprüft und die Umsetzung dieser zusätzlichen Forderungen aufgrund des Charakters als Maßnahmen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, nicht zur Umsetzung empfohlen.

Zur Umsetzung und zur Finanzierung von Kernforderungen ist daher ein Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren. Der Deutsche Bundestag orientiert sich daran, dass der NKV nicht unter 1,0 fallen soll.

Vor diesem Hintergrund beschließt der Deutsche Bundestag:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit folgenden Maßnahmen (Kernforderungen) umzusetzen:

Kernforderung 1 – Lärmschutz

a) Gesamtlärmbetrachtung

Eine Gesamtlärmbetrachtung ist derzeit noch nicht umsetzbar, da hierfür die wissenschaftlichen methodischen Erkenntnisse zur Berechnung des Gesamtlärms, die Bestimmung der einschlägigen Lärmquellen und die sich hieraus

ergebenden Rechtsfolgen für die unterschiedlichen Lärmquellen ungeklärt sind. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung gemäß des Koalitionsvertrages vom 12. März 2018 zügig vorantreiben. Eine Gesamtlärmbetrachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.

b) Vollschutz und niedrigere Immissionsgrenzwerte

Aufgrund der Wechselwirkungen bei den verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen (Bundestagsdruckdache 19/19500, S. 64) beteiligt sich der Bund an den für den Vollschutz entstehenden Mehrkosten mit 100 Mio. Euro. Nach erneuter Prüfung durch die Projektverantwortlichen konnten bereits durch die Variantenentscheidung zugunsten des Absenktunnels etliche Schutzfälle bei Sportboothäfen und Campingplätzen geklärt werden. Aus der Gesamtsumme der 100 Mio. Euro stellt der Bund aufgrund der herausragenden Bedeutung des Tourismus für die Region für die Lösung der nach Bericht der DB AG übrigen drei Schutzfälle an Campingplätzen 2 Mio. Euro zur Verfügung.

c) Lärmschutz im Bestand

Der Bund übernimmt die insgesamt veranschlagten Kosten von 34,8 Mio. Euro für den Lärmschutz in Lübeck.

Kernforderung 2 – Schutz vor Erschütterungen

Aus dem Bericht der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/19500 geht hervor, dass die DB AG im Bereich der Neubauabschnitte den Verbau von besohlten Schwellen an betroffenen Stellen zugesagt hat. Der Hinweis im Bericht der Bundesregierung, dass beim Erschütterungsschutz im Bestand Maßnahmen zur Erschütterungsminderung über die Lärmsanierungsförderrichtlinie möglich und finanzierbar sind, ist zu beachten. Mithin bestehen Maßnahmen für den Erschütterungsschutz im Bestand und in Bauabschnitten. Im Rahmen der Umsetzung des Vollschutzes im Bereich der Schallschutzmaßnahmen ist die gleichzeitige Umsetzung dieser Kernforderung sinnvoll. Der Bund stellt dafür Mittel in Höhe von 26,2 Mio. Euro zur Verfügung.

Kernforderung 3 – Trassenverlauf

– Bad Schwartau

Der Bund stellt für die Realisierung eines Troges mit 3,2 m Tiefe (vgl. Bundestagsdrucksache 19/19500, S. 55) bis zu 50 Mio. Euro zur Verfügung.

– Sierksdorf

Der Bund stellt für die Akzeptanzlösung Tieferlegung im Bereich Sierksdorf bis zu 1 Mio. Euro zur Verfügung. Den Wunsch für eine Steilwand im Bereich Roge kann der Deutsche Bundestag zwar nachvollziehen, jedoch können hierfür keine Mittel bereitgestellt werden. Es wird empfohlen, dass das Land Schleswig-Holstein eine Übernahme dieser Kosten prüft.

– Ratekau

Wenngleich durch die Realisierung der Vorzugsvariante nur wenige Schutzfälle verbleiben, ist im Bereich Ruppersdorf der besonderen Situation Rechnung zu tragen, dass die Anwohner durch den Trassenbau in der geplanten Form zwischen der Autobahn und der neuen Bahntrasse eingeschlossen würden. Die besonderen Umstände, die sich hierdurch ergeben, können durch gesetzliche Bestimmungen zum Immissionsschutz nicht in ausreichendem

Maße gewürdigt werden. Der Bund übernimmt die Mehrkosten von insgesamt 10,1 Mio. Euro.

Kernforderung 4 – Kostenbeteiligung der Kommunen

Die Forderung der Kommunen hinsichtlich der Befreiung von der Kostenbeteiligung an Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen hat sich mit der Novellierung des EKrG im Zuge der Planungsbeschleunigungsgesetzgebungen des Klimapakets erübrigt.

Bezüglich der Forderung einer Freistellung der Kommunen von Kostenbeteiligungen bei der Bahnhofsumgestaltung begrüßt der Deutsche Bundestag die Zusage des Landes Schleswig-Holstein, das laut des Berichts der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 19/19500, S. 12) die Übernahme von 85 % des kommunalen Anteils zugesagt hat. Zur Entlastung der Kommunen stellt der Bund pauschal einen Betrag von 5 Mio. Euro zur Verfügung.

Kernforderung 5 – Kernforderungen bezüglich der Fehmarnsundquerung

Im Rahmen des Neubaus der Fehmarnsundquerung wird durch den Absenktunnel als Vorzugsvariante bereits ein Großteil der Kernforderung erfüllt. Für übergesetzliche Forderungen zu schalltechnischen und erschütterungstechnischen Schutzmaßnahmen stellt der Bund bis zu 5 Mio. Euro bereit.

Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

– Die nachvollziehbar verlorenen Planungskosten aufgrund dieses Beschlusses können den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes auf Antrag durch den Bund erstattet werden.

– Die Punkte 1 bis 5 werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.

– Die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bund entfallenden, in den Nummern 1 bis 5 aufgeführten Kosten i. H. v. 232,1 Mio. Euro sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.‘

Geschäftsstelle

Jürgen Zuch, Regionalmanager Fehmarn/ Großenbrode

DIALOGFORUM
Feste Fehmarnbeltquerung

Hamburger Landstr. 101
24113 Molfsee
Telefon: 0431 - 9838418
horstweppler@fehmarnbelt-dialogforum.de

www.fehmarnbelt-dialogforum.de