Regionalkonferenz am 3.11. in Oldenburg

Elemente für einen Redebeitrag von Minister Dr.Buchholz

Es gilt das gesprochene Wort :

- Eine **Vision** wird Wirklichkeit – die Vogelfluglinie mit fester Querung
  - kürzeste Verbindung zwischen Mitteleuropa und Skandinavien
  - Hamburg - Kopenhagen Fahrtzeit unter 3 Stunden – heute fast 5 Stunden
  - Güter kommen auf die Schiene, Weg wird um 160 km kürzer
  - Ostholstein und Lolland wachsen zusammen

- **Großes Projekt – viele Betroffenheiten**
  Landesregierung will die Menschen in der Region mitnehmen, Ihre Anliegen ernst nehmen und Lösungen gemeinsam erarbeiten. Auch deshalb die heutige Regionalkonferenz.

- **Lärmschutz**: große Sorgen in der Region, werden sehr ernst genommen. Es gibt in Deutschland einen sehr guten, gesetzlich geregelten Lärmschutz, gesundheitliche Gefahren sollen damit minimiert werden. Durch Beschluss des Bundestages von Januar 2016 gibt es die grundsätzliche Bereitschaft des Bundes über diesen guten Lärmschutz hinaus „übergesetzlich" Maßnahmen zu ergreifen.

- Wenn ich den Bund richtig verstehe: vernünftige, nachvollziehbare, über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehende Maßnahmen, wird der **Bundesverkehrsminister** aufgreifen und dem **Bundestag** vorschlagen, hierfür die zusätzlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Dem muss dann eine **Mehrheit im Bundestag** zustimmen. Das Land wird hier an der Seite der betroffenen Gemeinden für guten Lärmschutz kämpfen.

- Land ist auch bereit, die Region bei der Herausarbeitung solcher Maßnahmen zu unterstützen. Ein erstes Gutachten (Lärmkontor GmbH) wurde vom Land bereits bezahlt. Region muss sich nun einig werden, was

sie vom Bund erwartet. Und am Ende: **Lärmschutz ist Bundessache und wir brauchen eine Mehrheit im Bundestag!**

- Sonderfall **Bad Schwartau**: Bad Schwartau ist vom Lärm besonders betroffen. Gespräch mit Bürgermeister geführt. Gesetzlich kann man wohl vieles mit aktivem Schutz, das heißt Lärmschutzwänden oder Troglagen hinbekommen, aus wirtschaftlichen Gründen wird man eventuell zu passiven Lärmschutzmaßnahmen kommen – verkürzt gesagt sind das die Schallschutzfenster. Hier höre ich, dass man noch an einem **sinnvollen Maßnahme-Bündel** arbeitet. Dieses Projekt ist eine Herausforderung - und mit Blick auf die heute anwesenden Bundesvertreter: mit diesem Maßnahme-Bündel kommt das Projekt voran, oder es wird noch schwieriger!

- **Bäderbahn**: Im Koalitionsvertrag erneute Prüfung zugesagt. Noch nicht abgeschlossen. Ich habe mich ausführlich informieren lassen, habe viele Gespräche geführt. Ergebnis: große Präferenz für eine 2+X Lösung, das heißt – wie mit der Bahn vereinbart - 2 Gleise an der Autobahn. Das X füllen wir gerade aus: ich erwarte ein modernes Mobilitätskonzept, mit modernen Bahnhöfen, einer guten Anbindung in die Bäderorte und deutlich mehr als nur einen regelmäßig fahrenden Autobus.

- **Bahnhöfe I**: Ratekau und Timmendorfer Strand sollten sich auf einen Bahnhofsstandort einigen. Dann können wir das „plus X" viel besser realisieren, und dann können wir auch das Bahnangebot auf der Trasse einfacher verbessern (Stichwort: Option auf Halbstundentakt bis Neustadt). Ich höre: Die Zusammenlegung der Haltepunkte wird am 28.11. in Timmendorfer Strand im Hauptausschuss vorgestellt und weiter diskutiert und am 13.12. in der Gemeindevertretung voraussichtlich entschieden werden. Das ist gut so!

- **Landes GVFG**: 2019 läuft das heutige Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz des Landes aus. Wir haben im Koalitionsvertrag

festgelegt, dieses Gesetz wird ab 2020 mindestens zu den heutigen Konditionen fortgeführt und jährlich um 1,8% dynamisiert. Zur Umsetzung bin ich in Verhandlungen mit dem Finanzministerium. Wir wollen die Gemeinden auch zukünftig bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen unterstützen.

- **Bahnhöfe II**: wir wollen die neuen Bahnhöfe entlang der Strecke modern ausbauen. Das macht die DB AG. Wir wollen an den Bahnhöfen moderne Umfelder mit Fahrradstellflächen, Bushaltestellen und einem attraktiven Übergang zum PKW Verkehr. Dabei werden wir die Gemeinden mit bis zu 85 % der förderfähigen Kosten aus dem neuen Landes-GVFG fördern. Um bei den Planungen zu unterstützen, haben wir Ihnen als ersten Schritt das Planungsbüro BahnStadt an die Seite gestellt.

- **Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen**:. Sie kennen die Regeln des Eisenbahnkreuzungsgesetztes: Wenn es sich nicht um einen Neubau, sondern eine Verlegung oder Anpassung einer Kreuzung handelt, müssen die Kosten zwischen Straßenbaulastträger, Eisenbahn und Bund gedrittelt werden. Worum geht es dabei?

- Die Planer der Bahn planen das aus ihrer Sicht **Unabdingbare**. Herr Homfeldt hat gerade uns den letzten Stand der DB AG vorgestellt.

- **Politische Zusage**: 75% der zuwendungsfähigen Kosten der Kreise und Kommunen – könnten vom Land durch das Landes GVFG gefördert werden.

- Nun ist aber auch mir bekannt, dass das planerisch Unabdingbare nicht dem **Geforderten** entspricht. Wenn man alle Wünsche einmal zusammenzählt – sofern sie heute abschätzbar sind und der DB vorliegen – müsste das Land für die Landes und Bundesstraßen und die Kreise und Kommunen erheblich tiefer in die Tasche greifen. Auch die anderen Kreuzungsbeteiligten Bund und Bahn müssten natürlich entsprechend

mehr beitragen.

- Da sind wir heute noch nicht. Da muss noch einiges an Überzeugungsarbeit auf allen Seiten geleistet werden.Zur Klarstellung: Ich halte nichts von 100% Förderungen, die sind nichts wert. Solange wir uns im Rahmen des Landes-GVFG bewegen, geht es immer auch um eine Beteiligung des Landes in Höhe von 75% auf den kommunalen Anteil. Die Eisenbahnübergänge von Bundes- und Landesstraßen sind davon unabhängig. Hier müssen Bund und Land zu 100% die Kosten tragen und daher entscheiden, was sie möglich machen wollen. Bei den verschiedenen Lösungsvarianten sind selbstverständlich wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Ich habe daher den LBV.SH gebeten, für jeden Einzelfall die Varianten entsprechend abzuwägen und in Abstimmung mit meiner Fachabteilung eine Entscheidungsgrundlage vorzubereiten. Dabei muss für die Bundesstraßen das Einverständnis des Bundes eingeholt werden.

Fazit: Es liegt noch einiges an Arbeit vor uns. Wir wollen Visionen Wirklichkeit werden lassen. Dieses Projekt bietet viele Chancen – wir wollen sie gemeinsam nutzen. Diese Landesregierung will das Projekt und will (fast) alles dafür tun, es schnell auf die Schiene im wahrsten Sinne des Wortes zu bringen.
Das Zusammenwachsen Europas und der Region ist eine große Chance. Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Bildung - Beziehungen insgesamt werden profitieren.

LN OSTHOLSTEIN 04.11.2017

Busse statt Züge: Minister verkündet Aus für Bäderbahn

Oldenburg. Aus für die Bäderbahn: Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz (FDP) kündigte dies bei der Regionalkonferenz des Dialogforums zur festen Fehmarnbeltquerung an. Der Minister sagte weiter Unterstützung für den Göhler Bahnübergang wie auch für mehr Lärmschutz in Bad Schwartau zu.

Ein Fortbestand der Bäderbahn parallel zur neuen Schienenanbindung ist unwirtschaftlich. Dies habe laut Buchholz eine externe Prüfung eindeutig ergeben. Alternativ könne sich Buchholz eine innovative Shuttle-Variante auf der alten Bäderbahnroute vorstellen (siehe Interview). Der Vorstoß des Ministers erhielt prompt ein Echo von der SPD. Der verkehrspolitische Sprecher Kai Vogel wetterte: „Die Forderung des Wirtschaftsministers, die Bäderbahn zu schließen, ist ein Schlag ins Gesicht der Bäderorte." Die SPD-Landtagsfraktion habe für die kommende Landtagssitzung den Vorschlag eingebracht, mit einer Regio-S-Bahn von Ratzeburg bis Fehmarn die Strecke zu stärken und so die Bäderbahn zu erhalten. Das Verhalten von Buchholz sei schlechter parlamentarischer Stil.

Buchholz führte in Oldenburg weiter aus: „Die feste Fehmarnbeltquerung ist ein transeuropäisches Projekt, das meine volle Unterstützung hat." Dennoch verstehe er auch die Sorgen der Betroffenen vor Ort. Es sei wichtig, dass die regionalen Ängste ernst genommen und die Belastungen so gering wie möglich gehalten würden.

In Bad Schwartau etwa seien Standardmaßnahmen nicht das gewünschte Ziel. Sowohl eine Troglösung am Bahnübergang als auch ein größtmögliches Maß an Lärmschutz seien hier unbedingt gefordert. Bad Schwartaus Bürgermeister Dr. Uwe Brinkmann (parteilos) kritisierte die Bahn, führte aus, dass es weit mehr vom Lärm betroffene Menschen gebe, als sie vorgerechnet habe. Man habe nachgezählt und fordere daher, dass die Bahn sich „ehrlich mache". Brinkmann betonte auch, man sei nicht gegen das Projekt und hoffe, dass am Ende die europäische Idee siege.

Frank Limprecht von der Deutschen Bahn entgegnete, dass nichts hingerechnet werde oder gar Daten frisiert würden. Man verwehre sich gegen solche Vorwürfe. Zählungen vor Ort könnten keine Gutachten ersetzen. Auch befände sich eine Troglösung für den Bahnübergang in der Prüfung. Die Bahn betonte nochmals, dass alle Forderungen des Projektbeirates in die Planfeststellungsunterlage einfließen würden. Diese sollen auch nach dem Bundestagsbeschluss für übergesetzlichen Lärmschutz noch in die Planung eingebracht werden. Das parallele Verfahren sei realisierbar, auch unter Berücksichtigung eben aller kommunalen Forderungen. Mit dieser Zeitschiene können sich weder die Beltgegner noch der Projektbeirat anfreunden. Laut Buchholz stünde die Bahn aber hier im Wort.

Göhls Bürgermeister Thomas Bauer (BGG) war einer der Gewinner des Nachmittags. Er erklärte: „Wir haben lange um finanzielle Unterstützung durch das Land gekämpft." Wäre es bei einem beschrankten Übergang geblieben, wäre die Schranke täglich sieben Stunden geschlossen gewesen. Bei der gewünschten Troglösung mit einer Brücke für den Straßenverkehr würden laut Eisenbahnkreuzungsgesetz zwei der sechs Millionen Euro Kosten auf Göhl entfallen. Diese Summe übernimmt das Land.

Für die Beltgegner sprach Bodo Gehrke. Er stellte das Projekt erneut grundsätzlich in Frage. Es handle sich um ein invasives Verfahren, nicht um eine Notwendigkeit, auch erkenne er bis heute keinen begründeten Bedarf. *pm*

NACHGEFRAGT

„Lassen Göhl nicht im Stich"

Dr. Bernd Buchholz
Wirtschaftsminister

Die alte Landesregierung hatte Göhl finanzielle Hilfe in Höhe von zwei Millionen Euro für die Troglösung des Bahnübergangs zugesagt. Wie steht die neue Landesregierung dazu?
Dr. Bernd Buchholz: Wir stehen zu den Versprechungen der Vorgänger-Regierung, werden Göhl natürlich nicht im Stich lassen, sondern die gewünschte Lösung herbeiführen.

In Bad Schwartau gibt es beim Thema Lärmschutz viele betroffene Haushalte. Sind Sie mit den Schutz-Vorschlägen der Bahn einverstanden?
Nein. Wir sehen dringenden Gesprächsbedarf, müssen hier mit der Deutschen Bahn neue Lösungen suchen und finden. Ob alle Schutzfälle tatsächlich mit aktiven Maßnahmen gelöst werden können, kann ich aber nicht sagen.

Die alte Bäderbahn entfällt. Wie kann eine Alternative aussehen?
Mir schwebt eine innovative und emissionsfreie Lösung mit einem autonom fahrenden Shuttle zwischen Ratekau und Hansa-Park vor. Überhaupt kein Thema ist eine mit Hamburg angeschlossene S-Bahn. Dafür sollen stündlich Züge von Neustadt nach Hamburg fahren.

Interview: Peter Mantik