



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

10.03.2023

FBQ-Hinterlandanbindung am 15. März auf der Tagesordnung des Haushaltsausschusses in Berlin – Thema sind Abweichungen vom übergesetzlichen Lärmschutz im Bereich Sierksdorf!

(In der Anlage finden Sie zwei Fotos zu Ihrer freien Verfügung)

Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete für Ostholstein und Stellvertretende Vorsitzende des Haushaltsausschusses des Bundestages, bereitet sich darauf vor, dass auf der kommenden Sitzung des Haushaltsausschusses am 15. März 2023 unter TOP 15 ein Bericht der Deutschen Bahn zum Ausbau der Hinterlandanbindung der FFBQ auf der Tagesordnung steht. Grund dafür ist, dass das Bundesverkehrsministerium den Ausschuss darüber unterrichten muss, dass laut Ergebnis der Vorplanung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden mit Blick auf den Bundestagsbeschluss vom 02. Juli 2020 zur Genehmigung von gut 232 Mio. Euro für den übergesetzlichen Lärmschutz an der Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung mindestens im Bereich Sierksdorf dieser Beschluss nicht eingehalten werden kann. Damals hatte der Deutsche Bundestag explizit 1 Mio. Euro für die vorgeschlagene „Akzeptanzlösung“ mit einer Vertiefung der Schienentrassen von bis zu 10,5 Meter – anstatt der von der DB vorgeschlagenen 8 Meter – beschlossen.

Bettina Hagedorn: **„Für die kommunalen Verantwortlichen in Sierksdorf, für die Bürgerinitiativen und das Dialogforum sind die Informationen aus dem Bericht der Deutschen Bahn an den Haushaltsausschuss keine Überraschung, da die DB in der Region bereits vor Weihnachten darauf verwiesen hat, dass aufgrund von ‚vertieften Baugrunduntersuchungen in 2021 und 2022‘ eine Umsetzung der vom Bundestag am 2. Juli 2020 beschlossenen ‚Akzeptanzlösung‘ mit einer Vertiefung der Trasse im Bereich Sierksdorf um 2,5 Meter auf bis zu 10,5 Meter nicht umgesetzt werden könne, da dort in tieferen Bauschichten ‚gespanntes Grundwasser‘ identifiziert worden sei, das geschützt werden solle. Die in dem Bericht favorisierte ‚Lösung‘ der DB, der der Haushaltsausschuss nun zustimmen soll, sieht nicht nur den kompletten Verzicht auf die vom Dialogforum 2019 geforderte und vom Bundestag beschlossene übergesetzliche Lärmschutzmaßnahme**

im Bereich Sierksdorf mit einer Vertiefung der Trasse um 2,50 Meter vor, sondern sogar eine Erhöhung (!) des Bahndamms um 2,80 Meter. Dabei wird dem Anliegen der Gemeinde Sierksdorf – bei dem es sowohl um übergesetzlichen Lärmschutz wie auch um Aspekte des Landschaftsschutzes ging – natürlich in keiner Weise Rechnung getragen. Angeblich soll der Lärmschutz – laut DB – natürlich dennoch ‚gesichert‘ sein (wie es das Gesetz ja auch vorschreibt). Da der Bundestag allerdings ‚übergesetzlichen Lärmschutz‘ für Sierksdorf bewilligt hatte, bin ich gespannt auf die konkreten Vorschläge der Bahn im Haushaltsausschuss durch welche Lärmschutzwände in welcher Länge und Höhe das abgesichert werden soll. Klar ist: bei einem um fast 3 Meter höheren Verlauf des Bahndamms wird der Lärm – insbesondere beim vorherrschenden Westwind – sich relativ ungebremst auf die ganze Strand-Region ausbreiten können. Zur Sprache werde ich in der Sitzung mit Sicherheit auch weitere kritische Aspekte zu möglichen ‚Abweichungen‘ vom Bundestagsbeschluss vom 2. Juli 2020 bringen, denn auf der Tagesordnung steht ja insgesamt die ‚Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden‘ und wir lieben im Haushaltsausschuss keine ‚Salami-Taktik‘: wie ist der Stand zur geplanten Vertiefung in Bad Schwartau von 3,20 Meter, für die der Bundestag 50 Mio. Euro ‚on Top‘ bewilligt hatte? Und wie kann es sein, dass die DB und der Verkehrsminister in Schleswig-Holstein seit Wochen öffentlich behaupten, dass die Hinterlandanbindung mit Autobahn und Gleisen ‚übergangsweise samt Elektrifizierung‘ über die Sundbrücke geführt werden solle, ‚falls der Sundtunnel 2029 nicht fertig würde‘. Fakt ist, dass eine solche unnötige Doppelplanung finanziell, volkswirtschaftlich und ökologisch komplett irrsinnig und auch in keiner Weise durch den Staatsvertrag gedeckt ist. Fakt ist auch, dass ein Statik-Gutachten der DB 2012 zweifelsfrei ergeben hat, dass die XXL-Güterzüge unter keinen Umständen die Sundbrücke – die gerade für 40 Mio. Euro instandgesetzt wird – queren dürfen. Nur aus diesem Grund wird ja überhaupt der Sundtunnel geplant und gebaut. Die schweren Güterzüge aus und nach Skandinavien dürfen also erst durch den Belttunnel geleitet werden, wenn der Sundtunnel auf deutscher Seite in Betrieb genommen werden kann. Andernfalls würde nicht nur die frisch renovierte Sundbrücke Schaden nehmen, sondern vor allem die Versprechen an Einheimische wie Touristen zum Lärmschutz am Sund wie Seifenblasen zerplatzen. Ich bin sicher, dass auch der Bundesrechnungshof, der in jeder Haushaltsausschusssitzung aufmerksamer Zuhörer und Kommentator ist, sich für dieses Thema brennend interessieren wird.“