

Im Rahmen der Festen Fehmarn Belt Querung (FFBQ) plant die Bahn gravierende Schäden für Bad Schwartau und Ostholstein

Damit einher geht eine gewaltige Steuermittelverschwendung. s. Punkt 4

1.

Waldvernichtung im Kuhholz und Mönchkamp

Das Kuhholz umfasst eine Fläche von über 15,1ha, zusammen mit dem Mönchkamp ergibt sich eine Fläche von 32,2ha. Die geplante Trasse und die damit verbundenen Bautätigkeiten verursachen irreparable Schäden im Stadtwald. So sollen ca. 4500 Bäume eines z.T. 260 Jahren alten ökologisch besonders wertvollen Waldes gerodet werden. Es handelt sich nach jetzigem Stand um insgesamt 11ha Wald, von denen 7ha dauerhaft und 4ha temporär, also auch eigentlich auch dauerhaft, vernichtet werden sollen. Ein Großteil davon wird für Baustelleneinrichtungsflächen beansprucht.

Folgen: **Fledermauspopulation** hat keine Lebensgrundlage mehr, Stadtwald beeinflusst das **Stadtklima**, das in Anbetracht der Klimaerwärmung besondere Beachtung finden muss

Ökologische Funktion(Kühlfunktion, CO₂-Speicher, Sauerstoffproduzent, Lebensraum von Insekten, Amphibien, Pflanzen, Pilzen, Microorganismen)
Erholungsort für Bevölkerung

weitere Erläuterungen im Anhang

2. Betroffenheit der Menschen

Bei einer Trassenführung mitten durch die Stadt (das Zentrum wird vom Ortsteil Kaltenhof abgetrennt) sind im laufenden Betrieb, gesichert durch von der Stadt eingeholte qualifizierte Gutachten, gesundheitliche Beeinträchtigungen und eine die Grenzwerte übersteigende Lärm- und Erschütterungsbelastung zu erwarten. Über 300 Wohngebäude mit den Anwohnern sind davon betroffen, vor allem durch die angestrebte Frequenz von bis zu einem Güterzug alle sechs Minuten auch nachts. Es wird Enteignungen geben und für die Erdanker der Lärmschutzwände Eingriffe in die Grundstücke der Anlieger.

3. Baustelle

Über einen Zeitraum von bisher prognostizierten 4 Jahren wird der Ortsteil Kaltenhof komplett für Fahrzeuge vom Stadtzentrum getrennt. Der Bahnverkehr nach Lübeck, Kiel und Neustadt wird während der Baumaßnahmen eingestellt. Wegen der Baustelle können die Menschen die Versorgungseinrichtungen (Läden, Ärzte, usw.) Arbeitsstellen und Schulen nicht erreichen. Besonders betroffen sind alte Menschen und Behinderte. Wer kein Auto hat, ist völlig abgeschnitten. Ob die vorgeschriebenen Rettungszeiten für Feuerwehr, Rettungswagen und Polizei eingehalten werden können ist fraglich. Der Baustellenverkehr durch die Wohnstraßen ist unzumutbar, zumal die Straßen nicht für den zu erwartenden LKW-Verkehr ausgelegt sind.

Einige Zahlenangaben der DB InfraGO:

32 000 LKW-Schwerlastenfahrten durch die Wohnstraßen

Erdbaumengen ca. 180 000m³ ca. 150 000t
Beton ca. 61 000m³ ca. 160 000t

4. Steuermittelverschwendung

Deutschland 2026 - die Planung großer Infrastrukturprojekte orientiert sich an den Kriterien Funktionalität, Qualität und Kosten?

Wer bislang glaubte, der Wiederabriss einer fast fertigen Autobahnbrücke an der A 94 wegen Planungsmängeln oder der Bau einer Brücke ins „Nichts“ in Sachsen sei der Verkettung unglücklicher Umstände geschuldet, stellt bei der Prüfung der aktuellen Unterlagen zur Planfeststellung im Abschnitt 1.1 der Hinterlandanbindung zur FFBQ überrascht fest, dass die Planung für diese geschätzt 307 Mio. € teure Maßnahme von Beginn an von der Notwendigkeit des anschließenden Rückbaus wesentlicher Teile mangels Tauglichkeit für die Herstellung einer ausreichenden Belastbarkeit der Strecke ausgeht. Eine Planung, die in Kenntnis ihrer Unzulänglichkeit und der daraus folgenden zwingenden Reversibilität auf den Weg gebracht wird, ist eine erschreckende Entwicklung für dieses Land!

Das System der Infrastrukturplanung für den Ausbau der Schiene wurde 2023 mit dem Deutschlandtakt vollkommen neu ausgerichtet: Wurden davor Fahrpläne an die bereits bestehende oder neu errichtete Infrastruktur angepasst, so dient nun ein abgestimmter, angebotsorientierter Zielfahrplan für das ganze Land, in dem Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr gleichberechtigt sind, als Planungsgrundlage für den gezielten Ausbau des gesamten deutschen Schienennetzes. In dieser Logik werden die zielgerichtete Beseitigung von Engpässen, Streckenmodernisierungen für einen schnelleren Zugverkehr und der Ausbau wichtiger Knotenpunkte für ein reibungsloses Ein- und Ausfahren in Bahnhöfe priorisiert.

Vor diesem Hintergrund ordnet das maßgebliche Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (BT-Drucksache 20/6879) in seiner Begründung (S. 97) bereits 2023 dem Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten als eine aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahme vordringlichen Bedarf zu. Die Entscheidung macht deutlich: die Bestandsstrecke stellt bereits jetzt in ihrem aktuellen Ausbaustand ein Nadelöhr dar - ungeachtet künftiger Zusatzverkehre durch die FFBQ.

Diese Lage ist der Deutschen Bahn bewusst. Dennoch plant sie die Hinterlandanbindung zur FFBQ, exakt auf dieser Strecke, ohne die bereits bestehende Überlastung zu beachten. Aus ihrer Sicht ist „ein drittes Gleis ... als gesondertes GVFG-Vorhaben in einem separaten nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu realisieren“. In der Folge wird sehenden Auges eine Planung auf den Weg gebracht, deren Genehmigung und Umsetzung trotz immenser Kosten und jahrelanger Bauzeit zwingend dazu führt, dass sie im Anschluss in wesentlichen Teilen wieder zurückgebaut werden muss. Die Deutsche Bahn benennt bereits in ihrem Antrag auf Planfeststellung (s. 116) maßgeblichen Bereiche:

- Abbruch neu erstellter Aufkantungungen sowie Abriss der neuen Lärmschutzwände
- Abbruch der neuen Trogwände im Bereich der Kaltenhöfer Straße und
- Abbruch und Neubau der jetzt geplanten Treppen und Rampen der EÜ Elisabethstraße

- Kann es eine größere Steuermittelverschwendung geben als die Durchführung einer geschätzt 307 Mio. € teuren Infrastrukturmaßnahme, für die

die Notwendigkeit des Rückbaus bereits feststeht, bevor der erste Spatenstich erfolgt?

5. Variantenprüfung

Die Varianten der möglichen Trassen müssen mit der gleichen Planungstiefe vorliegen. Lediglich die Bestandstrasse ist eingehend geprüft worden. Für die X-Variante sowie für die autobahnparallele Trasse gibt es sie nur auf dem Niveau einer Linienfindung. Auch die **Kosten** laut InfraGO sind nicht nachvollziehbar. So soll die **Antragstrasse 307 Millionen Euro, die X-Trasse 399 bzw. 479 Euro und die autobahnparallele Trasse 230 Millionen kosten**. Bei der Antragstrasse sind angeblich **231 bzw. 421** Häuser durch Lärm und Emissionen betroffen, bei der X-Trasse angeblich **1451** Häuser. **Allerdings gibt es in Dänischburg, dem Ort der von der X-Trasse betroffen wäre, keine 1451 Häuser**. Was das **Schutzgut Mensch** angeht geht man bei der **Antragstrasse von 1850 Schutzfällen** aus, bei der **X-Trasse dagegen von 270 bzw. 307**. Es wird deutlich, dass eine Umfahrung wesentlich sinnvoller wäre.

6. Fehlerhafte Planung bei Abschnittsbildung

Für das Planfeststellungsverfahren wurde die Strecke in Abschnitte eingeteilt. Diese Vorgehensweise ist üblich. Nicht jedoch üblich ist, dass die Abschnitte 1 und 1.2 vor dem Abschnitt 1.1 in die Planfeststellung gehen. Dadurch kommt es zu einer **Vorfestlegung der Anschlusspunkte des Abschnitts 1.1 (Bad Schwartau) und damit zur Festlegung der Trasse quer durch Bad Schwartau**.

Fazit:
Wir fordern eine Umfahrung der
Stadt Bad Schwartau. Alle
angeführten Probleme lassen sich
so vermeiden.

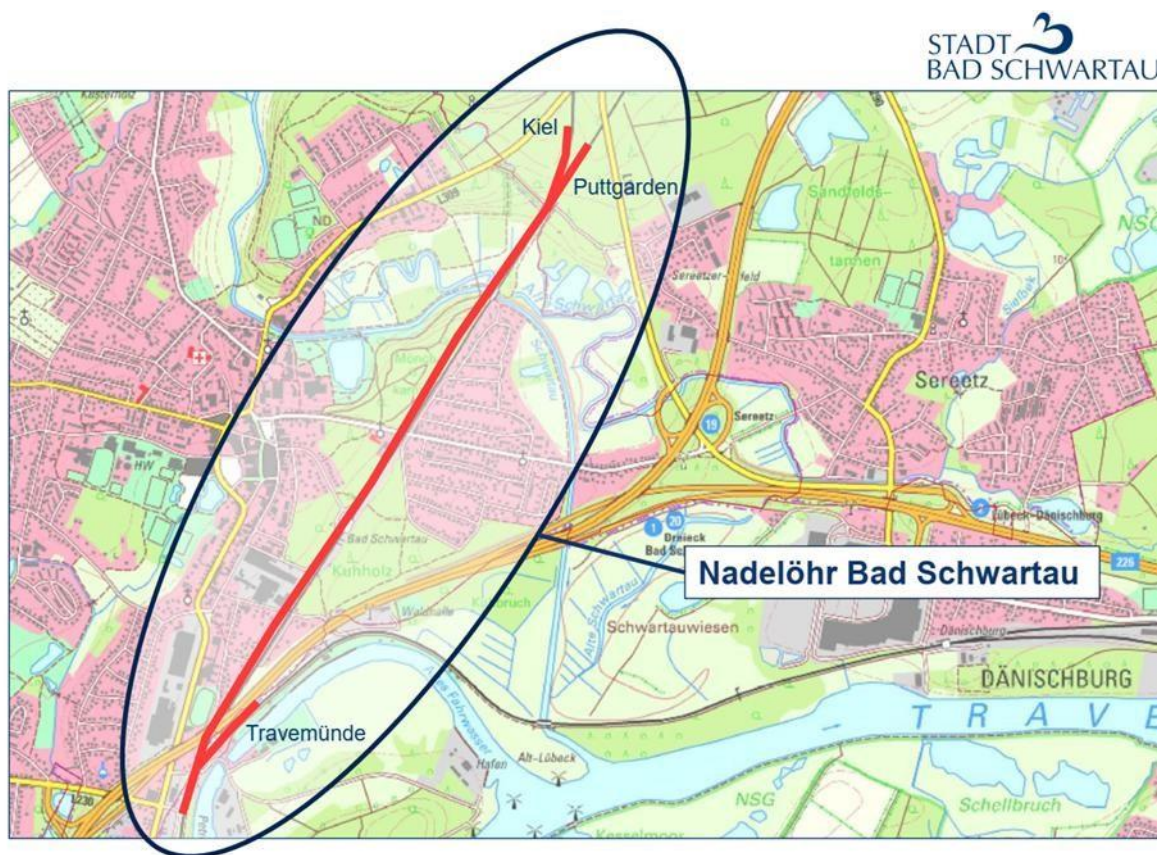
Anhang

Im Kuhholz wachsen auf einer Fläche von 14,9ha 20 verschiedene Baumarten. Es besteht u.a. ein Altbaumschirm von 264-jährigen Buchen und Stieleichen. Alte Bäume sind mit die wertvollsten Biotopträger in einem Wald. Alte Eichen bieten einer immensen Anzahl von Insekten eine Lebensgrundlage. Die Vielzahl von Insekten sorgt für ein hohes Aufkommen von Fledermäusen, Vögeln und nicht zuletzt auch Amphibien und Reptilien. Ein Hektar Wald kann bis zu 6500 verschiedene Insektenarten, bis zu 3000 verschiedenen Waldpflanzenarten

Die Folgeschäden nach der Rodung werden wir über Jahrzehnte zu spüren bekommen. Die Fällung sturmerprobter Bäume im Randbereich zur jetzigen Bahnlinie birgt das große Risiko weiterer Windwürfe, Aushagerung des Waldbodens und Trockenschäden des dann neuen Waldrandes. Diese Bäume standen sonst mitten im Wald, bilden zukünftig den neuen Waldrand und sind hochgradig gefährdet. Anstatt große Teile des Waldes zu roden, wäre ein Schutz deutlich sinnvoller.

100-jährige Buche: 200 000 Blätter, Blattfläche rd. 12000m², erzeugt an einem Sonnentag bis 9400 Liter Sauerstoff, verbraucht 600 Liter Wasser, gibt 400 Liter durch Blätter ab

1ha Wald speichert ca. 114t CO₂, der Waldboden noch einmal 117t.



<https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/wegen-fehler-autobahnbrueckemuss-vor-freigabe-wieder-abgerissen-werden-9983428.html>

<https://www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/steuergeldverschwendung-alle-faelle/details/eine-bruecke-ohne-anschluss>

Auszug aus dem Erläuterungsbericht S. 108 ff

2.4 Drittes Gleis in Bad Schwartau

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist der Bau eines dritten Gleises zwischen Lübeck und Bad Schwartau in die Abwägung einzustellen. Im Folgenden wird aufgezeigt, dass die als Vorzugsvariante ermittelte Antragstrasse auch mit dem abwägungserheblichen Belang eines etwaigen dritten Gleises vereinbar ist.

2.4.1 Hintergrund und rechtlicher Rahmen

Der Bedarfsplanmaßnahme ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden ist der Bau eines dritten Gleises Lübeck – Bad Schwartau zur Ermöglichung paralleler Fahrten als aus dem Zielfahrplan abgeleitete Maßnahmen „zugeordnet“ worden (vgl. BT-Drs. Drucksache 20/6879, S. 97). Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine sog. mittelbare Maßnahme des Deutschlandtaktes handelt. Solche Maßnahmen sind im Unterschied zu Bedarfsplanmaßnahmen nicht vom Bund, sondern von den Ländern zu finanzieren. Dementsprechend ist das dritte Gleis ungeachtet der „Zuordnung“ auch nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, mit dessen Realisierung die Vorhabenträgerin vom Bund beauftragt ist. Ein drittes Gleis wäre vielmehr als gesondertes GVFG-Vorhaben in einem separaten nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu realisieren.

Ogleich ein drittes Gleis weder im Gesetz vom 23. Dezember 2023 noch im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) Erwähnung findet, hat es durch seine Aufnahme in die oben zitierte Gesetzesbegründung eine Verfestigung erfahren, die es nach Auffassung der Vorhabenträgerin zu einem in der vom Eisenbahn-Bundesamt vorzunehmenden Abwägung relevanten Belang macht. Dabei ist im Hinblick auf ein drittes Gleis zu berücksichtigen, dass der Bedarfsplan zum BSWAG keine Festsetzungen oder Vorfestlegungen auf etwaige Trassenführungen (BR-Drucks. 198/23, S. 89) enthält. Der Ansatz ermöglicht eine „variantenoffene Ausgestaltung dieser Maßnahme“, die „der späteren vertieften Projektplanung“ obliege (BR-Drucks. 198/23, S. 92). Verbindlich sind also lediglich die Anfangs- und Endpunkte der Verbindung. Die Zweckvorgabe „Ermöglichung paralleler Fahrten“ zwischen Lübeck und Bad Schwartau (BR-Drucks. 198/23, S. 107) ist auslegungsbedürftig. Dabei könnte mitgedacht sein, dass das dritte Gleis genau neben den beiden anderen Gleisen in Parallellage verläuft. Angesichts der Verneinung einer verbindlichen Trassenführung und einer variantenoffenen Ausführung liegt es jedoch nahe, den Begriff „parallel“ weiter zu verstehen im Sinne eines getrennt geführten eigenen Gleises mit oder ohne enge Anbindung an die anderen Gleise.

Mit dem variantenoffenen Ansatz des Gesetzgebers wäre die Schaffung baulicher Voraussetzungen für ein drittes Gleis im Rahmen des hier beantragten Vorhabens nicht vereinbar, zumal Finanzierung und Zeithorizont für die Realisierung eines dritten Gleises nicht geklärt sind.