



Niederschrift

Petitionsausschuss

20. Wahlperiode – 84. Sitzung

am Dienstag, dem 09.12.2025, um 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Dr. Michael Schunck (SSW), stellvertretender Vorsitzender
Heiner Rickers (CDU)
Sönke Siebke (CDU)
Wiebke Zweig (CDU)
Manfred Uekermann (CDU)
Patrick Pender (CDU), in Vertretung von Hauke Göttisch
Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Niclas Dürbrook (SPD)
Marc Timmer (SPD)
Dr. Heiner Garg (FDP)

Weitere Abgeordnete

Fehlende Abgeordnete

Beate Nielsen (CDU)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Einziger Punkt der Tagesordnung:

Anhörung zur Petition L2131-20/1269

Verkehr; umweltschonende Hinterlandanbindung beim Ausbau des Schienennetzes in
Bad Schwartau

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Schunck, eröffnet die öffentliche Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Anhörung zur Petition L2131-20/1269

Verkehr; umweltschonende Hinterlandanbindung beim Ausbau des Schienennetzes in Bad Schwartau

Abgeordneter Dürbrook führt in die Petition ein. Der Petentin gehe es um darum, die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das Schienennetz im Bereich Bad Schwartau umweltschonend zu gestalten und insbesondere den dortigen Wald zu schonen. In der Petition führe sie an, dass die 2.100 Anwohner im Bad Schwartauer Ortsteil Kaltenhof drohten, durch die derzeitigen Ausbaupläne vom Rest des Ortes abgeschnitten zu werden. Zudem warne die Petentin vor der Sperrung der Zugstrecke zwischen Kiel und Lübeck sowie den Badeorten während der Bauarbeiten.

Die Petentin, Frau Dr. Korf, erklärt, dass sie für die Bürgerinitiative Kaltenhof spreche und in diesem Stadtteil wohne. Sie wünsche sich, dass die Interessen der Betroffenen gehört würden. 60 Prozent der von der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung Betroffenen wohnten in Bad Schwartau, und dies sei bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Trassenverläufen nicht hinreichend berücksichtigt worden. Die derzeit vorgesehene Trassenführung sehe im Bereich Bad Schwartau den Ausbau der Bestandstrasse vor, und dies erfordere, einen 200 Jahre alten Wald bei Bad Schwartau sowie weiteres Waldgebiet bei Ratekau abzuholzen. Dies gefährde den Lebensraum vieler geschützter Tierarten, sei mit den Zielen des Klima- und Umweltschutzes nicht vereinbar und zerstöre ein Naherholungsgebiet.

Bedauerlicherweise habe die Landesregierung die Fehler, die die Bahn beim Trassenvergleich im Jahre 2014 gemacht habe, einfach übernommen. Insbesondere fehle ein direkter Vergleich der Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner. Es treffe nicht zu, dass die Alternativtrasse, die sogenannte X-Trasse, schalltechnisch schlechter abschneide. Auch liege der Raumordnungsbeschluss von 2014 so lange zurück, dass angesichts der massiven Betroffenheit der Bürger Bad Schwartaus eine erneute Prüfung der Umweltfolgen dringend erforderlich sei. Der stellvertretende Projektleiter der DB InfraGO habe in einer Infoveranstaltung im April letzten Jahres zwar eingeräumt, dass der Beschluss von 2014 neu nachvollzogen werden müsse; eine substanzielle Neuprüfung habe indes bis heute nicht stattgefunden. Im Gegenteil drohten den Anwohnerinnen und Anwohnern Bad Schwartaus erhebliche gesundheitliche Belastungen durch Lärm und Erschütterungen. Die Alternativstrecke, die durch Dänischburg führe, würde dagegen nur rund 20 Häuser betreffen.

Es sei absehbar, dass Bad Schwartau nach Eröffnung der derzeit geplanten Neubaustrecke aufgrund der engen Taktung des Güterverkehrs zu einer Engstelle im Schienennetz werde, was die Verlässlichkeit der Zugverbindung Kiel–Lübeck gefährde. Die von Bund und Land geplante Erweiterung der bestehenden Trasse auf drei oder vier Gleise erscheine angesichts des engen Gleisbettes in Bad Schwartau, wo die Trasse durch einen Trog geführt werden solle, zweifelhaft. Damit drohe das Projekt insgesamt zu scheitern.

Es erscheine, so die Petentin, völlig absurd, nächtlichen Güterverkehr durch ein staatlich anerkanntes Heilbad zu führen. Die Nutzung der Bestandstrasse für die Hinterlandanbindung habe im Ergebnis zwei negative Folgen: Erstens drohe Bad Schwartau ein Verkehrskollaps und großer wirtschaftlicher Schaden, denn während der Bauarbeiten müssten sowohl die Bestandstrasse wie auch eine Reihe von Autobahnabfahrten mehrere Jahre lang geschlossen werden; zugleich würde Schleswig-Holsteins wichtigste Pendelstrecke Kiel–Lübeck vier Jahre lang geschlossen. Sinnvoller sei, die Alternativstrecke um Bad Schwartau herum für den Güter- und eventuell den Fernverkehr zu nutzen und den Bäderbahnverkehr auf der Bestandstrasse zu belassen.

Zweitens drohten die Anwohnerinnen und Anwohner in den Bad Schwartauer Stadtteilen Marienholm und Kaltenhof, durch den Baustellenverkehr vom Rest der Stadt und damit von wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie von Geschäften, die es in diesen Stadtteilen nicht gebe, abgeschnitten zu werden. Durch die Verkehrsbeeinträchtigungen im Zuge der Bauarbeiten seien auch Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienste eingeschränkt. Insbesondere die Führung des Baustellenverkehrs über die Kaltenhöfer Straße, die wichtigste Verbindung der beiden Stadtteile zum Rest der Stadt, wiege schwer, umso mehr, als lange Zeit suggeriert worden sei, die Bauarbeiten könnten ohne Verkehrseinschränkungen durchgeführt werden. Misslich sei zudem, dass die Anwohnerinnen und Anwohner den Zeitpunkt ihrer Betroffenheit nicht mitgeteilt bekämen. Wenn die Unterlagen für Bad Schwartau dann endlich ausgelegt würden, wäre die Streckenführung längst festgelegt, weil die benachbarten Streckenabschnitte schon fertig geplant wären.

Herr von Ivernois, Leiter des Referats Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium, erklärt, dass die Landesregierung die Sorgen der Bürger ernst nehme. Es sei der Landesregierung ein Anliegen, die Interessen aller Betroffenen in einem konstruktiven Verfahren abzuwägen. Bislang habe man sich noch nicht auf eine Lösung verständigen können. Nun gelte es, im kommenden Planfeststellungsverfahren auf Grundlage der Fakten zu einem Beschluss zu kommen.

Frau Heine-Seela, technische Leiterin des Projektes Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung bei der DB InfraGO, erklärt, sie könne die Sorgen der Petentin durchaus

verstehen und kenne diese auch aus Gesprächen mit der Stadt Bad Schwartau. Sie erläutert, dass man sich im Zuge des Raumordnungsverfahren von 2011 bis 2014 für den Ausbau der Bestandstrasse entschieden habe. Die dann folgende parlamentarische Befassung habe eine Umplanung ergeben, nämlich eine Tieferlegung der Bestandstrasse um 3,20 Meter. Für diese Tieferlegung habe der Bundestag Mittel zur Verfügung gestellt.

Auf den Vorhalt der Petentin, dass der im Raumordnungsverfahren erfolgte Trassenvergleich obsolet sei und deswegen wiederholt werden müsse, erwidert Frau Heine-Seela, für den Planungsabschnitt 1.2 (Ratekau–Haffkrug) sei ein erneuter Variantenvergleich durchgeführt worden, dessen Ergebnisse in der folgenden Woche öffentlich erörtert würden.

Auch die Vorbehalte aus dem benachbarten Abschnitt Bad Schwartau habe die DB InfraGO ernst genommen und ihre Planungen angepasst. Zum einen werde es während der gesamten Bauzeit im Bereich der Kaltenhöfer Straße eine behindertengerechte Fuß- und Radwegüberführung geben, die Marienholm und Kaltenhof an die Innenstadt anbinde. Zum anderen seien in Rücksprache mit dem Förster besonders schützenswerte Bäume identifiziert und Tabuzonen im Wald festgelegt worden.

Nichtsdestoweniger habe der realistische und unvoreingenommene Variantenvergleich ergeben, dass der Ausbau der Bestandstrasse im Vergleich zur X-Trasse, also der Streckenführung um Bad Schwartau herum, zu bevorzugen sei. Beide Varianten der X-Trasse hätten schwerere ökologische Folgen und beträfen die Bürger zweier anderer Gemeinden.

Die DB InfraGO bemühe sich, so Frau Heine-Seela weiter, im Dialog mit dem Baustellenkoordinator, den ausführenden Baufirmen sowie der Stadt, den Rettungsdiensten und Busunternehmen, den Baustellenverkehr möglichst effizient zu organisieren. Derzeit werde geprüft, wie man den Baustellenverkehr durch die Trasse führen könne, um die Straßensperrungen möglichst gering zu halten. Die Bahnstrecke selbst werde höchstens anderthalb Jahre lang gesperrt.

Frau Dr. Engeln, Bürgermeisterin von Bad Schwartau, erklärt, dass die Stadt die Bürgerinitiative vollumfänglich unterstütze. Sie erläutert, dass die Planfeststellungsverfahren für die an Bad Schwartau angrenzenden Planungsabschnitte bereits liefen. Würden diese abgeschlossen, bedeute dies für den Bad Schwartauer Planungsabschnitt eine Vorfestlegung, weil die Trasse aufgrund des Streckenverlaufes dann nicht mehr um Bad Schwartau herumgeführt werden könnte. Sie betont, dass die Stadt Bad Schwartau das Ergebnis des von Frau Heine-Seela angesprochenen Trassenvergleiches nicht nachvollziehen könne.

Frau Dr. Engeln betont, dass derzeit alle Züge von Kiel nach Lübeck durch Bad Schwartau geführt werden müssten. Schon jetzt reichten die zwei Gleise in Bad Schwartau nicht aus, sodass wenn auch noch der Fern- und Güterverkehr nach und von Dänemark über diese Trasse geführt werde, eine Überlastung des Streckenabschnittes absehbar sei.

Weiterhin gibt sie zu bedenken, dass die geplante Strecke durch ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet führe und dass Gesundheit und Eigentum der Menschen ebenso in die Abwägung einzubeziehen seien. Sie betont, dass viele Häuser in Kaltenhof direkt an der Bahnstrecke lägen und dass die Stadtteile Marienholm und Kaltenhof, wie bereits angesprochen, kaum über Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder Geschäfte verfügten. Im Ergebnis fordere die Stadt Bad Schwartau wenigstens eine transparente und nachvollziehbare Abwägung der Trassenoptionen.

Auf eine Frage der Abgeordneten Zweig antwortet Frau Heine-Seela, dass die Hinterlandanbindung aufgrund ihrer großen Länge notwendigerweise in kleinere Planungsabschnitte habe unterteilt werden müssen. Dass aber das Planungsfeststellungsverfahren für den Abschnitt Lübeck schon begonnen habe, bedeute keine Vorfestlegung für den Streckenverlauf im Planungsabschnitt Bad Schwartau. Die DB InfraGO habe dem Eisenbahnbundesamt dargestellt, welche Planungsänderungen sich ergeben würden, falls man sich im Bereich Bad Schwartau doch für eine andere Trassenführung entscheiden würde. Das Eisenbahnbundesamt habe die Darstellung nachvollziehbar gefunden und werde sie sicherlich in seinem Beschluss berücksichtigen. Falls man doch zu dem Schluss käme, nicht die vorgesehene Strecke zu nutzen, sondern etwa die X-Trasse, hätte dies natürlich Auswirkungen auf den benachbarten Planungsabschnitt 1.2 (Ratekau–Haffkrug). Daher habe die Bahn den Variantenvergleich bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu Planungsabschnitt 1.2 durchgeführt. Letztlich liege es am Eisenbahnbundesamt, einen Beschluss zu fassen.

Auf eine weitere Frage der Abgeordneten Zweig antwortet Frau Heine-Seela, die DB InfraGO habe für den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße verschiedene Varianten geprüft und mit der Stadt diskutiert. Ergebnis sei, dass der Bahnübergang durch eine permanente Straßenüberführung aufgehoben werde, die im Vergleich zur derzeitigen Überführung leicht nach Norden ausschwenken werde. Auf der Nordseite müsse dafür ein altes Stellwerk weichen, auf der Südseite ein Gebäude. Der Bahnübergang Elisabethstraße werde am Ende der Bauarbeiten durch eine Fuß- und Radwegunterführung ersetzt. Im Zuge der Bauarbeiten werde zunächst eine Verbindungsstraße zwischen der Elisabeth- und der Kaltenhöfer Straße gebaut, noch bevor Bahnübergänge aufgehoben würden. Man versuche, wie bereits dargestellt, die Kaltenhöfer Straße so lange wie möglich offen zu halten. Während der Schließung der Kaltenhöfer Straße werde dort für die Dauer der Bauzeit eine Fuß- und Radwegüberführung eingerichtet.

Schließlich werde im Bereich der Kaltenhöfer Straße die dauerhafte Straßenüberführung gebaut, die die dortige Verkehrssituation nachhaltig entlasten werde.

Auf Nachfrage der Abgeordneten Zweig bietet Frau Heine-Seela an, eine Übersicht der Planungsänderungen nachzureichen, die die Bahn gegenüber dem alten Raumordnungsbeschluss festgelegt habe.

Herr Mantik, Pressesprecher des Projektes Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung bei der DB InfraGO, erklärt, warum die Planungen des Abschnittes Bad Schwartau noch nicht so weit fortgeschritten seien: Im Zuge der parlamentarischen Befassung mit der Hinterlandanbindung im Jahre 2020 habe die DB InfraGO aus der Projektregion Forderungen nach übergesetzlichem Lärmschutz eingeholt. Insgesamt hätten sieben Gemeinden sich einen sogenannten Trog, also die Tieferlegung der Trasse zum Zweck des Lärm- und Erschütterungsschutzes gewünscht. Auch wenn es nicht stimme, dass in Bad Schwartau 60 Prozent aller Betroffenen angesiedelt seien, stehe die besondere Betroffenheit des Ortes außer Frage. Die Bad Schwartauer hätten eine Tieferlegung um sieben Meter gefordert. Die DB InfraGO habe für Bad Schwartau 30 Trogvarianten gerechnet und bewertet. Auf keine hätten sich – auch nach Mediation durch das Land und den Landrat – die Bad Schwartauer eingelassen, sondern auf die Tieferlegung um genau sieben Meter bestanden. Dem damaligen Verkehrsminister Dr. Buchholz sei daraufhin „der Kragen geplatzt“: Er habe argumentiert, dass eine Tieferlegung um sieben Meter keine Aussicht habe, vom Bundestag beschlossen zu werden, und daher entschieden, dass es eine Tieferlegung um 3,20 Meter geben werde. Diese Variante plane die Bahn nun, und sie brauche dafür länger als in den anderen Planungsabschnitten, weil es aufgrund der Wassernähe des Ortes Grundwasserrisiken gebe.

Herr Mantik resümiert, dass die Bürger Bad Schwartaus die X-Trasse, die einst im Raumordnungsverfahren von allen verworfen worden sei, erst wieder ins Spiel gebracht hätten, als ihrem Wunsch nach einem sieben Meter tiefen Trog nicht entsprochen worden sei. Er hätte sich gewünscht, dass die Petentin und ihre Unterstützer schon früher mit der Bahn und nicht bloß mit der Stadt in Dialog getreten wären.

Auf Fragen der Abgeordneten Dr. Schunck und Dr. Täck erläutert Frau Heine-Seela, die X-Trasse würde in gesetzlich geschützte Biotope im Umfang von elf Hektar eingreifen. Dazu gehöre nicht nur Wald – konkret der Waldhusener Forst –, sondern eine Reihe weiterer Biotope.

Auf eine Frage des Abgeordneten Brandt antwortet Frau Heine-Seela, die DB InfraGO sei bemüht, die Waldentnahme im Zuge der Baumaßnahmen möglichst zu minimieren. In Rücksprache mit dem Förster habe man so umgeplant, dass ein Teil der zwischen Elisabeth- und

Kaltenhöfer Straße zu errichtenden Verbindungsstraße auf dem schon bestehenden Waldweg errichtet werde. Das Optimierungspotenzial sei damit jedoch weitestgehend ausgeschöpft. Herr Mantik ergänzt, dass vier Hektar Wald dauerhaft entnommen würden und drei Hektar erst entnommen und dann wieder aufgeforstet würden. Die Petentin spreche dagegen von 12 Hektar.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Brandt antwortet Frau Heine-Seela, sie strebe an, den Baustellenverkehr, insbesondere durch LKW, möglichst nicht durch die Anwohnerstraßen in Kaltenhof zu führen, sondern durch die Trasse selbst. Die Hauptzufahrten zur Baustelle wären dann an der Verbindungsstraße sowie an der Sereetzer Straße. Details, auch zu möglicherweise notwendigen Ertüchtigungen der zu nutzenden Straßen, würden zurzeit mit allen Beteiligten abgestimmt.

Auf eine letzte Frage des Abgeordneten Brandt antwortet Frau Heine-Seela, falls man sich für die X-Trasse entscheiden würde, müsste eigens geprüft werden, wie sich Nah-, Fern- und Güterverkehr zwischen der X-Trasse und der Bestandstrasse aufteilen und welche Ertüchtigungen gegebenenfalls nötig wären. – Herr Mantik weist darauf hin, dass die Deutsche Bahn nicht entscheiden könne, welche Verkehre welche Strecken nutzten. Ein Güterverkehrsunternehmen könnte sich ohne Weiteres dazu entschließen, statt der X-Trasse die kürzere Trasse durch Bad Schwartau zu buchen, wo es dann keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen gäbe. Dies werde auch dadurch nicht verhindert, dass die Strecke im Bereich Bad Schwartau nicht elektrifiziert sei, denn Güterzüge könnten heutzutage per Knopfdruck auf Dieselbetrieb umschalten. Falls die X-Trasse gebaut würde, müssten auch die Gemeinden Ratekau und Lübeck mit Belastungen durch den Güterverkehr rechnen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dürbrook antwortet Frau Heine-Seela, die Gesamtbauzeit für den Streckenabschnitt betrage vier Jahre; die Strecke Kiel–Lübeck werde realistischerweise etwa anderthalb Jahre lang gesperrt.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dürbrook antwortet Frau Heine-Seela, im Trog gebe es drei Gleise und eine zusätzliche Bahnsteigkante, die es ermögliche, dass Nahverkehrszüge überholt werden könnten. Sollte man also später zu dem Schluss kommen, dass die Strecke Kiel–Lübeck dreigleisig werden solle, stehe der Trog dem nicht im Wege.

Auf die Kritik, die Stadt Bad Schwartau habe ihre Kritik an der Waldentnahme nicht früher geäußert, erwidert Frau Dr. Engeln, die entsprechenden Planungen seien der Stadt lange gar nicht bekannt gewesen. Sie stellt klar, dass es der Stadt nicht darauf ankomme, ob die Planungen in ihrem Abschnitt langsamer voranschritten als in den benachbarten Abschnitten.

Entscheidend sei, dass die Planungen gleichzeitig und in sachlichem Zusammenhang mit den Nachbarabschnitten erfolgten.

Als die Tieferlegung der Trasse um 3,20 Meter verhandelt worden sei, habe die Bahn davon gesprochen, dass durch die neue Strecke 20 Wohngebäude betroffen wären. Nun spreche sie von 200 Gebäuden. Die Aussagen von Frau Heine-Seela zu den Biotopen zeigten außerdem, dass der Trassenvergleich nicht in aller Gründlichkeit erfolgt sei – ganz zu schweigen von den Kosten. Erstaunt habe sie außerdem Frau Heine-Seelas Aussage, dass es im gesamten Trog drei Gleise gebe. Dreigleisig sei die Strecke im Bahnhofsbereich, nicht aber nördlich und südlich davon. Dies werfe die Frage auf, mit welcher Troglänge die Bahn überhaupt plane.

Herr Claussen, der die Petentin begleitet, merkt an, dass sich die Frage nach zusätzlichen Gleisen auf der Bestandsstrecke gar nicht stelle, wenn man die X-Trasse wähle.

Er erläutert, dass die altersschwache Brücke über die Schwartau für die Anwohnerinnen und Anwohner Kaltenhofs der einzige Weg nach außen sein werde, sobald der Bahnübergang Kaltenhöfer Straße gesperrt werde. Weil diese Brücke aber nur auf 12 Tonnen Last ausgelegt sei, müsste, wann immer ein Baustellenfahrzeug diese Brücke passiere, der Gegenverkehr warten. Damit drohe absehbar die Isolation Kaltenhofs, eine Sorge, die die Bahn noch immer nicht habe ausräumen können. Weitere Gespräche seien dann sinnvoll, wenn die Bahn die Planungen zur Baustellenlogistik abgeschlossen habe.

Herr Claussen erinnert daran, dass keine Rede von nennenswertem Waldverlust gewesen sei, als über die Tiefe des Troges verhandelt worden sei. Dass Fällungen in großem Umfang nötig seien, sei erst nach dem Raumordnungsverfahren bekannt geworden.

Herr Claussen führt aus, dass die Schiffsverbindungen zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark durch die Feste Fehmarnbeltquerung abnehmen könnten. Vor diesem Hintergrund habe die Lübecker Hafengesellschaft ein Interesse daran, den Güterumschlag weiter an sich zu binden. Dazu plane sie, wie einer Machbarkeitsstudie bereits zu entnehmen sei, eine neue Bahntrasse, die die Lübecker Hafengebiete an die in Rede stehende Hinterlandanbindung anschließen solle. Um die Verbindung zur Bestandsstrasse herzustellen, müsste der Trog aufgebrochen werden, was mit massiven Einschränkungen für die Anwohner verbunden wäre. Entscheide man sich hingegen für die X-Trasse oder eine parallel zur Autobahn verlaufende Trasse, wäre der Anschluss für die Hafengesellschaft mit einem Gleisbogen zu realisieren. Dies liege auch im Landesinteresse.

Dafür, die X-Trasse zu wählen, spreche ferner, dass der Bahnverkehr zwischen Lübeck und Kiel oder zumindest zwischen Bad Schwartau und Kiel während der Bauzeit ununterbrochen fortgesetzt werden könnte. Baulich bedingte Streckensperrungen zwischen Bad Schwartau und Lübeck wögen nicht so schwer, weil Pendler auf dieser Strecke die Lübecker Stadtbusse nutzen könnten.

Die Petentin, Frau Dr. Korf, bedankt sich für die Diskussion und die Gelegenheit, ihr Anliegen vorzutragen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Schunck, dankt der Petentin und den übrigen Anwesenden für ihr Erscheinen. Er hoffe, dass die Beteiligten noch zu einem Konsens finden könnten.

Der stellvertretende Vorsitzende schließt die Sitzung um 11:13 Uhr.

gez. Dr. Schunck
Stellvertretender Vorsitzender

gez. Kasten
Protokollführer