Schlagwortliste der Folgen der Bestandstrasse mit Verweis auf weitere Erläuterungen

Folgen für die Natur	Siehe auch
Zerstörung eines über 200 Jahre alten natürlich gewachsenen Waldes	Seite 4; der Wald und das Grundwasser
Verlust des Habitats für eine Vielzahl z.T. strengst geschützter Tiere und Pflanzen	Seite 4; der Wald und das Grundwasser
Verlust des natürlichen Ausgleichs von Hitzeinseln (entgegen der Forderung namhafter Verbände)	Seite 4; der Wald und das Grundwasser
Rechtlich gesehen ein Kahlschlag eines Waldgebietes zwischen Schwartau und Ratekau	Seite 4; der Wald und das Grundwasser
Verlust eines Naherholungsgebietes für sehr viele Bürgerinnen und Bürger	Seite 4; der Wald und das Grundwasser
Behinderung des ungehinderten Ablaufs bzw. der Verteilung des Oberflächenwassers	Seite 5; der Wald und das Grundwasser
Gefährdung der Trinkwasserversorgung Bad Schwartaus	Seite 5; der Wald und das Grundwasser

Folgen für den Stadtteil Kaltenhof/Marienholm	Siehe auch
Massiver Baustellenverkehr durch ein reines Wohngebiet (30000 LKW)	Seite 5; Die Insellage
Massive Beeinträchtigungen durch permanenten Lärm und Dreck während der Bauzeit von 4 Jahren	Seite 5; Die Insellage
Gefährdung von Anwohnern (Kindern) durch Baustellenverkehr auf engstem Raum	Seite 5; Die Insellage
Komplette Isolierung von ca. 2200 Einwohnerinnen und Einwohnern, bundesweit ein einmaliger Vorgang	Seite 6; Die Insellage
Nichteinhalten von Rettungszeiten und Rettungswegen	Seite 6; Die Insellage
Wegfall des ÖPNV /keine Schulwege	Seite 6; Die Insellage
keine gesicherte Grundversorgung	Seite 6, Die Insellage
Auslösen von massiven Ängsten und Panikartigen Gefühlen bei älteren und oder beeinträchtigten Personen hinsichtlich der Insellage	Seite 6; Die Insellage
Massive Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen durch 140 Güterzüge täglich, davon 70 in der Nacht (alle 6 Minuten)	Seite 6; Lärmbelastung

Folgen für die Stadt Bad Schwartau	Siehe auch
Verkehrskollaps	Seite 7; Verkehrskollaps
Kaufkraftverlust, Leerstände	Seite 7, Finanz. Konsequenzen und weiteres
Steuermindereinnahmen	Seite 7; Finanz. Konsequenzen und weiteres
Mangelnde Finanzen für notwendige Investitionen (Schulen, Radwege, Straßen, etc.)	Seite 7; Finanz. Konsequenzen und weiteres
Verlust des anerkannten Bad Status	Seite 5; Der Wald und das Grundwasser
Stark eingeschränkter ÖPNV	Seite 7; Finanz. Konsequenzen und weiteres
Enorme Lärm und Dreckbelastung	Seite 7; Finanz. Konsequenzen und weiteres Seite 6; Lärmbelastung
Verlust eines gut genutzten Naherholungsgebietes	Seite 4f.; Der Wald und das Grundwasser
Abwandern großer Industriekomplexe aufgrund desolater Verkehrssituation	Seite 7; Finanz. Konsequenzen und weiteres

Folgen für Lübeck und die Region Ostholstein	Siehe auch
Gefährdung systemkritischer Strukturen in Lübeck	Seite 8; Die Büchse der Pandora
Verlust der wichtigsten Pendelstrecke der Region Lübeck/Kiel für mindestens vier Jahre	Seite 8 f.; Der Nahverkehr
Nicht leistbarer Schienenersatzverkehr	Seite 9; Der Nahverkehr
Kein Zugverkehr in Richtung Bäderorte während des Baus und auch danach	Seite 9; Der Nahverkehr
Verkehrschaos in Lübeck, Schwartau und im Umland	Seite2; jetziger Planungsstand Seite7; Verkehrskollaps Seite9;Der Nahverkehr
Voraussehbare hohe Folgekosten für Lübeck (Brücke und Wartung)	Seite8; Die Büchse der Pandora
Nichterreichbarkeit von Schulen, Ausbildungs- und Arbeitsplätzen	Seite9; der Nahverkehr
Wirtschaftliche Schädigung der Bäderorte und dadurch Schwächung einer ganzen Region	Seite 9; Der Nahverkehr

Folgen für das Land Schleswig Holstein und die BRD	Siehe auch
Wirtschaftliche Schädigung aufgrund der Schwächung einer ganzen Region	Seite 9; Folgen für das Land S-H
Verschwendung von Steuergeldern	Seite 8; Die Büchse der Pandora Seite 10; Wirkung alternativer Trassen
Desaströse europäische Außenwirkung	Seite 8; Die Büchse der Pandora

Alternative Trassen lösen die meisten Probleme!!!! (Vgl S.10)

Die Auswirkungen der Bestandstrasse durch Bad Schwartau für die Städte, die Region und das Land

Weitergehende Erläuterungen zur Schlagwortliste

wir sind die BI Kaltenhof/Marienhof, eine Bürgerinitiative, die sich vor ca. sieben Monaten gebildet hat, nachdem in diesem Jahr durch die Bahn immer mehr Planungskatastrophen für den geplanten Teilabschnitt der Hinterlandanbindung in Bad Schwartau ans Licht kamen.

Wir hören immer, ihr seid zu spät, da hätte man viel früher was machen müssen. Das Problem ist, dass viele der Dinge erst jetzt herausgekommen sind, weil die Bahn das im Vorfeld verschwiegen hat. Deswegen konnte unsererseits auch erst jetzt so richtig reagiert werden.

u

Vorgeschichte:

Es wird in der Presse und leider auch in der Politik immer wieder dargestellt, dass Bad Schwartau einen Sieben-Meter-Trog fordert.

Richtig ist aber, dass Bad Schwartau sich von Anfang an dafür stark gemacht hat, dass die Stadt vom Güterverkehr umfahren wird (X1-Trassenvariante, X2-Trassenvariante oder autobahnahe Variante). 2014 wurde dann ein Raumordnungsverfahren erstellt, welches sich bei genauerer Prüfung als fehlerhaft erweist (Berechnungsgrundlagen nicht transparent, Nicht-Berücksichtigung von Betroffenheiten, fehlende oder fehlerhafte Kartografierung von Waldgebieten, um nur ein paar Beispiele zu nennen). Dieses Raumordnungsverfahren hat sich die Landesregierung leider auch zu eigen gemacht, und es wurde damals entschieden, dass die Bestandstrasse durch Bad Schwartau die geeignetste Variante sei. Maßgeblich mitentscheidend war auch die Aussage, dass der Ausbau bei der Variante im laufenden Betrieb stattfinden wird, eine Forderung, die in all den Jahren auch immer aus dem Verkehrsministerium des Landes Schleswig Holstein gestellt wurde, egal welche Partei an der Regierung war.

Bad Schwartau sagte daraufhin sinngemäß: **“Wenn** Ihr sowas mit uns machen wollt, dann nur mit einem Sieben-Meter-Trog mit Deckel“. Diese Forderung wurde in Berlin abgeschmettert, auch mit der Begründung, das könne nicht im laufenden Betrieb erfolgen, und baulich wäre es auch unmöglich. Dann wurde in Berlin verhandelt, und heraus kam eine Troglösung mit einer Tiefe von 3,20 Metern. Im Nachgang stellte sich dann heraus, dass die Bahn hinsichtlich der direkten Betroffenheiten und des Lärmschutzes ein paar Fehler gemacht hat, und so wurden in Berlin weitere 100 Millionen für einen übergesetzlichen Lärmschutz nur für diesen Planungsabschnitt bewilligt. Diese Maßnahmen

werden allerdings auch nicht ausreichen, wie anhand von validen Studien (in Auftrag gegeben durch die Stadt Bad Schwartau) nachgewiesen werden kann. Geplant wird die Hinterlandanbindung durch die Bahn InfraGO, und zwar abschnittsweise. Dadurch verliert die Bahn offensichtlich den Überblick über übergeordnete Probleme, sowohl in den einzelnen Teilabschnitten wie auch bei dem Projekt insgesamt. Interessanterweise wurden zuerst alle anderen Abschnitte geplant, und erst jetzt geht es um den Abschnitt Bad Schwartau. 60% aller an der gesamten Strecke auftretenden Betroffenheiten sind hier in Bad Schwartau zu suchen. Es ist völlig unverständlich, warum die problematischste Stelle zuletzt und unter massivem Zeitdruck geplant wird. Die Planung liegt noch nicht vor, und es sollen auch immer noch ergebnisoffen alle Varianten geprüft werden. Allerdings gab es in dem Planungsabschnitt Ratekau, welcher im Mai dieses Jahres ausgelegt wurde, in schriftlicher Form eine Vorfestlegung auf die Bestandstrasse durch Bad Schwartau. Sinngemäß: „Da wir das hier für sie (die Ratekauer) so bauen, wird es in Bad Schwartau auch zur Bestandstrasse kommen.“

Jetziger Planungsstand:

Die Bahn hat verlautbaren lassen, dass die Bestandstrasse durch Bad Schwartau die bevorzugte Variante sein wird. Die Planungsunterlagen sollten im August 2025 ausliegen, der Termin wurde aber, vielleicht auch aufgrund des massiven Widerstandes der Schwartauer (und z.T. auch der Ratekauer und der Bewohner der Bäderorte) verschoben auf den Februar 2026.

Die Bahn hat angekündigt, dass die Strecke Lübeck-Kiel während der Bauphase in Bad Schwartau für (mindestens) **vier** Jahre stillgelegt wird. Das betrifft ebenfalls die Bäderbahnen, welche zur Zeit noch Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt anfahren.

Die wichtigste Zugstrecke im Osten des Landes Schleswig Holstein zwischen den größten Städten des Landes Lübeck und Kiel wird geschlossen. (In den Ausschreibungen wird den Firmen im Übrigen ein Zeitfenster von bis zu neun Jahren eingeräumt). Das widerspricht sämtlichen bisherigen Forderungen des Landesverkehrsministeriums, welches immer glaubhaft dargestellt hat, dass eine Schließung von mehr als einem halben Jahr wirtschaftlich eine Katastrophe sei. Gleichzeitig sollte laut ursprünglichen Planungen an allen Abschnitten zeitgleich gebaut werden, auch an betroffenen Autobahnabschnitten, was unweigerlich für einen sehr langen Zeitraum die Schließung der Abfahrten Ratekau, Pansdorf, Scharbeutz und Eutin nach sich zieht. Ob an diesen Plänen, aufgrund der jetzt zwangsweise eingeräumten Verspätung durch die Bahn, in vollem Umfang festgehalten wird, ist noch offen. Fakt ist, es wird zu Schließungen kommen, und allein der Abschnitt Bad Schwartau und Ratekau für sich genommen birgt genügend „Sprengstoff“.

Auswirkungen der Bestandstrasse für Bad Schwartau:

Planungsstand für den Abschnitt Bad Schwartau

Geplant ist der gleichzeitige Bau im gesamten Abschnitt.

Die Bahn plant die Stilllegung des Bahnüberganges Elisabethstraße. Um die fünf Häuser hinter dem Bahnübergang erreichbar zu halten, soll eine neue und dementsprechend nach aktuell gültigen Maßgaben für neue Straßen fünf Meter breite Straße durch den Wald Kuhholz gelegt werden, zunächst parallel zu den Schienen, welche im Bereich Bad Schwartau erweitert werden sollen. Später verschwenkt die Straße durch den Wald, um im Wohngebiet Kaltenhof ihren Anschluss zu finden. Im Bereich des Bahnhofes soll es eine neue dauerhafte Überquerung in Form einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke geben. Der Bahnübergang Kaltenhof wird mit einer neuen Brücke versehen, für welche die Straße leicht verlegt werden muss. Im weiteren Verlauf muss der Wilhelmsdamm, welcher durch den Kurpark führt (**FFH Gebiet und Sumpfgebiet**), stark verbreitert und durch 14 Meter tiefe Spundwände gesichert werden, damit die Last der Güterzüge getragen werden kann. Im Bereich des Kuhholzes wird ein großes Baufeld angelegt, einzig zum Lagern von Material (vgl. Anlage: Erläuterungsgrafik Waldrodung).

Der **Baustellenverkehr** soll **durch den Stadtteil Kaltenhof Marienholm** erfolgen

Folgen für die Natur:

Der Wald und das Grundwasser

Durch die Einrichtung eines Baufeldes, den Neubau einer Straße, den Neubau der Fußgängerbrücke im Bereich des Bahnhofes, den unbedingt erforderlichen Einbau von zwei großen Regenrückhaltebecken, die Tieferlegung auf 3,20 Meter, verbunden mit massivem Erdaushub und den Neubau des Wilhelmsdammes, kommt es zum drohenden Totalverlust eines klimarelevanten, natürlich gewachsenen, über 200 Jahre alten Stadtwaldes und damit zum Verlust eines Naherholungsgebietes. Dieser naturbelassene Wald ist die Heimat für eine Vielzahl von z.T. strengst geschützten Tier- und Pflanzenarten (z.B. Fledermäuse, Kreuzotter, Moorfrosch, Grasfrosch, Bunt- und Schwarzspecht, Waldkauz, Schlüsselblume, Orchideenarten), für die dieser Lebensraum ersatzlos wegfällt, da Wiederherstellungsmaßnahmen größtenteils anderswo (Aufforstung in Eutin etc.) stattfinden.

Insgesamt sollen im Abschnitt Bad Schwartau elf Hektar Wald verloren gehen, wovon bis zu vier Hektar wieder aufgeforstet werden sollen. Aus glaubhaften Berichten der Landesforsten ist zu entnehmen, dass bei einer so starken Verdichtung des Waldbodens eine Aufforstung höchstwahrscheinlich nicht gelingen wird. Gleichzeitig werden Bäume, die bisher geschützt in der Waldmitte standen, an den Rand gedrängt, wo sie Witterung und Wind ungeschützt ausgesetzt sind. Dies wird nach Aussagen der Landesforste in der Folge den Verlust dieser Bäume nach sich ziehen. Laut deren Aussage gilt bei kleinen Wäldern: Stirbt der Waldrand, stirbt letztendlich der Wald (wenn auch erst einige Jahre später). Dieser Stadtwald dient als Schutz gegen die Hitzeinsel der Stadt Bad Schwartau - in einer Zeit des Klimawandels relevanter denn je und von verschiedenen auch die Bundesregierung beratenden Verbänden vehement gefordert. Wir haben einen solchen Schutz, aber er soll weg.

Die Stadt Lübeck fordert jetzt schon eine sogenannte Nordkurve durch eben diesen Wald, damit der Hafen Lübeck besser angeschlossen werden kann. Diese Nordkurve wäre dann das definitive Aus für jeglichen Baumbestand.

Übrigens, laut Aussage der Landesforsten wird auch Ratekau nach den Plänen der Bahn bei Nutzung der Bestandstrasse in Bad Schwartau deutlich mehr Wald verlieren, statt 20 Hektar wurde die Zahl auf etwa 45 Hektar erhöht, das entspricht bezogen auf die vorhandene Waldfläche einem Kahlschlag.

Der Neubau des Wilhelmsdammes ist ein massiver Eingriff mitten im FFH-Gebiet. Das Setzen der Spundwände gefährdet den Abfluss und die Verteilung der Oberflächenwassers in diesem Sumpfgebiet. Gleichzeitig ragen die Spundwände in tiefergelegene Wasserschichten, es wird also die Grundwasserversorgung der Stadt Bad Schwartau gefährdet, wie Tests der Stadt ergeben haben. (Die Bahn hat im Übrigen noch keine solchen Testbohrungen vorgenommen.) Zum An- und Abtransport von Materialien und Erdaushub wird viel Wald im Bereich Mönchkamp und somit im Bereich des Kurparks verschwinden, da eine Zuwegung erfolgen muss. Insgesamt erfolgt hier ein massiver Eingriff in die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt, sogar der staatlich anerkannte Kurstadtstatus steht auf dem Spiel. Die Klimabilanz bei Zerstörung so alter Bäume ist verheerend und nicht mit dem von anderen Habitaten zu vergleichen.

Folgen für die Anwohner des Stadtteils Kaltenhof/Marienhof

(Vgl. Erläuterungsgrafik: Drohende Insellage durch zeitgleiche Sperrungen in Bad Schwartau)

Der Stadtteil Kaltenhof/Marienhof umfasst ca. 2200 Einwohner. Der Osten und Norden des Stadtteils wird vom Fluss Schwartau umflossen. Dieser ist überquerbar über eine Brücke, welche für zwölf Tonnen Last ausgelegt ist. Im Westen wird der Stadtteil begrenzt durch die Bahnschienen und den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße. Im Süden ist der Stadtteil begrenzt durch die A1.

Die Insellage:

Bei einer Schließung der Bahnstrecke verbleibt den Einwohnern dieses Stadtteils nur der Zugang über die eine Brücke über die Schwartau, um in den Stadtteil hinein- oder herauszukommen.

Durch die notwendigen Arbeiten wird es nach jetzigem Planungsstand keine Zuwegung in Richtung Westen mehr geben. Müssten wir raten (und das müssen wir, da es keinerlei Informationen gibt), dann wird höchstwahrscheinlich irgendwo eine kleine Behelfsbrücke errichtet für Fußgänger, welche ja aber auch wieder irgendwo angeschlossen sein müsste. Gleichzeitig soll aber der Baustellenverkehr über den Stadtteil zum Baufeld im Kuhholz geführt werden. Die Bahn rechnet mit über 30.000 LKW-Fahrten. Die Straßen des Wohngebietes sind für das Gewicht und für die Größe dieses Verkehrs nicht annähernd ausgelegt. Auch müssen sich die Anwohner die einzig verbliebene Zuwegung, die Brücke, ausgelegt für zwölf Tonnen Last, mit den LKW's teilen.

Schwerlastverkehr von solchem Ausmaß in einem engen Wohngebiet stellt für Alle aber gerade auch für Kinder eine höchstgefährliche Situation dar. Letztendlich führt diese Planung zu einer kompletten regelrechten **Insellage** eines ganzen Stadtteils. Die Stadt ist nur noch über große Umwege über die Autobahn mit dem Auto erreichbar. Die städtischen Betriebe haben schon deutlich verkündet, dass der gesamte Stadtteil bei einer Schließung der Bahnstrecke nicht mehr angefahren werden kann, da ein Wenden bzw. Drehen für die Busse in dem Stadtteil nicht möglich ist. Rettungswege und Rettungszeiten können nicht mehr eingehalten werden, Pflegedienste werden massive Schwierigkeiten haben, ihre Kunden zu erreichen und zu versorgen. Selbst die Müllabfuhr ist nicht mehr gesichert. Viele gehbehinderte Anwohner ohne Auto haben schlichtweg massive Angst, ja regelrechte Panik, nicht mehr am Leben teilhaben zu können, da nicht einmal mehr Busse fahren. Und das ist wortwörtlich gemeint, da für diese Personen nicht einmal mehr gesichert ist, wie sie an Lebensmittel kommen. Schülerinnen und Schüler haben keinen sicheren Schulweg mehr, einige können gar nicht mehr hinkommen, da die Eltern kein Auto haben und keine Busse fahren werden. Arztbesuche, Amtsbesuche oder schlichtweg der Besuch von Freunden stellen z.T. unüberwindbare Hindernissen dar. Ja, Betroffenheiten gibt es immer, aber in diesem Ausmaß und über diese Zeit, das ist ein einmaliger Vorgang in der Bundesrepublik Deutschland, wie man aus politischen Kreisen erfahren kann.

Lärmbelastung

Die Lärmbelastung Tag und Nacht und die Erschütterungen treffen hunderte Anwohner direkt, sei es durch den Baustellenverkehr oder durch die Baustelle selber, wo ohne Pause gebaut werden wird.

Nach der Fertigstellung des Baus werden nach offiziellen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums bis zu 140 Güterzüge, jeweils bis zu 835 Meter lang, diese Strecke befahren. Da aber ebenso Personennahverkehr über diese Bestandstrasse in Schwartau geführt wird (Kiel und Neustadt), und zwar zurzeit noch im Halbstundentakt (der Deutschlandtakt soll ja absehbar noch kommen). Das bedeutet, dass von den 140 Güterzügen maximal 70 am Tag fahren können. Die restlichen müssen in der Nacht durchgeleitet werden. Bei veranschlagten sieben Stunden ist das bummelig ein Zug alle sechs Minuten. Die Bahn hat zu Beginn dieses Jahres zugegeben, dass sie die direkten Betroffenheiten bezüglich Lärm und Erschütterung durch den Bahnverkehr im Raumordnungsverfahren mit ca. 20 Häusern falsch angegeben hat. Sie hat diese Zahl nun korrigiert auf 200, was laut Studien der Stadt Bad Schwartau immer noch zu wenig ist.

Folgen für die ganze Stadt Bad Schwartau

Verkehrskollaps

Für die Stadt selber fällt ein wichtiger Verkehrsweg in Richtung Travemünde, Sereetz und Ratekau weg. Jedweder Verkehr muss nun über die einzig verbliebene (marode) Brücke über die Schwartau in Richtung Riesebusch geleitet werden. Die Straße Riesebusch ist in Teilen ein absolutes Nadelöhr. Selbst ein kurz anhaltendes Postauto sorgt mitunter für lange Rückstaus. Nun aber, da die Autobahnabfahrten in Richtung Bäderorte ebenfalls für den Bau geschlossen werden sollen, müssen alle, wirklich alle in Bad Schwartau oder Lübeck Zentrum abfahren - Einheimische, Pendler, Touristen und Tagesbesucher. Dieses Verkehrsaufkommen ist schlichtweg nicht zu stemmen. Es wird prognostiziert zu einem **Verkehrskollaps** kommen. In einigen Bereichen der Stadt muss im *worst case* ebenfalls die Frage nach einhaltbaren Rettungszeiten gestellt werden, falls es kein Durchkommen gibt.

Finanzielle Konsequenzen und weiteres

Ebenso vorhersehbar ist ein enormer Umsatzverlust für die Geschäfte in der Stadt. Ein ganzer Stadtteil kann nicht mehr kommen und kauft woanders ein, und viele weitere tun sich diese Verkehrssituation nicht an, wenn sie nicht müssen, und fahren ebenfalls woanders hin.

In Folge mangelnder Umsätze folgen Leerstände, Steuermindereinnahmen, reduzierte Investitionen der Stadt, kurz gesagt der Niedergang Bad Schwartaus, denn wir reden von mindestens vier Jahren. Der ÖPNV kann in Teilen nicht mehr zuverlässig bedient werden, da es zu massiven Staus kommen wird und einige Bereiche schlicht nicht angefahren werden können. Zusätzlich zu den finanziellen Mindereinnahmen werden auf der anderen Seite weit höhere Ausgaben für den Erhalt des Verkehrsnetzes stehen, da durch das erhöhte Aufkommen der Verschleiß stark erhöht wird, was die prekäre Finanzsituation weiter verschlimmern dürfte. Zu hoffen bleibt, dass die Schwartauwerke als größter Arbeitgeber die Verkehrssituation unbeschadet überstehen. Lärm und Dreck werden in der Bauphase bis weit in die Stadt gelangen mit direkten Auswirkungen auf die Bewohner im Zentrum.

Die gleichen Aussagen zur Lärmbelastung durch den prognostizierten Bahnverkehr treffen natürlich auch hier, wie im vorherigen Kapitel ausgeführt, auf die Bewohner zu. Allerdings werden bestimmte Teile der Stadt (Riesebusch und die Asklepios Rehaklinik im Kurpark) die volle Lärmbelastung ohne wirklichen Lärmschutz abbekommen, da in diesem Bereich nichts geplant ist.

Auswirkungen auf Lübeck und die Region Ostholstein

Die Büchse der Pandora

Der Planabschnitt Lübeck bis Bad Schwartau wurde schon ausgelegt. Der Plan sieht vor, ab Lübeck zweigleisig über die Bestandstrasse nach Schwartau zu fahren. Der Bahnübergang Teerhofinsel, welcher zu einem Gewerbe- und Wohngebiet führt, wird stillgelegt. Um die Teerhofinsel weiter erreichbar zu halten, soll im Bereich Posener Straße/Warthestraße eine neue Zuwegung gebaut werden. Da dies für LKW und natürlich Rettungskräfte geeignet sein muss, reden wir also von einer neuen belastbaren Straße mit fünf Meter Breite mit Bürgersteig und Radweg. Diese neue Zuwegung führt neben der Kläranlage, direkt neben den Klärbecken entlang (vgl. Google Maps), und die Straße soll mittels Pfahlgründung gesichert werden, da es sich dort um ein Feuchtgebiet handelt. Ob die Rammarbeiten in unmittelbarer Nähe der Klärbecken wirklich so problemlos sind, sei dahingestellt. Jedoch hat die Stadt Lübeck in einem jüngst durchgeführten Stresstest unmissverständlich dargestellt, dass diese zwei Gleise nicht ausreichen werden, um die prognostizierten Verkehrszahlen abzubilden. Es ist unklar, ob das Land Schleswig Holstein seinen Verpflichtungen nachgekommen ist und seine Interessen im Nahverkehr deutlich vertreten hat, denn das ist ja Landessache. Eine Erweiterung der Strecke ist zumindest im Moment nicht geplant. Was bedeutet das im Klartext? Die Strecke würde gebaut und eröffnet. Dann wird nach kurzer Zeit bemerkt, dass das so nicht funktioniert aufgrund massiver Rückstaus. Die Strecke wird wieder stillgelegt für mehrere Jahre. Die fertige neue (und wahrscheinlich sehr teure) Straße wird wieder abgerissen, da es sonst in diesem Bereich keine wirkliche Möglichkeit der Erweiterung der Bahngleise gibt. In Folge müsste dann eine (sehr teure) Brücke im Bereich Teerhofinsel gebaut werden. Eine Gleiserweiterung im Bereich Bad Schwartau wird nicht möglich sein, das bleibt also für immer ein Nadelöhr.

Diese massive Verschwendung von Steuergeldern oder Geldern aus dem Sondervermögen dürfte deutschlandweit für extrem negative Schlagzeilen sorgen, die erneute Stilllegung wahrscheinlich wieder für mehrere Jahre dürfte für die Außenwirkung sogar europaweit ein Desaster darstellen.

Es scheint auch fraglich ob die einzig mögliche Variante der geforderten Nordkurve bei einer Tieferlegung des Geisniveaus in Schwartau überhaupt noch umsetzbar ist, Experten bezweifeln dies. Lübeck wird mit der Streckenvariante durch Bad Schwartau also auf Dauer seinen Hafen schwächen.

Der Nahverkehr

Die Stilllegung der wichtigsten Pendelstrecke im Osten Schleswig Holsteins (Lübeck-Kiel) für mindestens vier Jahre ist verkehrstechnisch und wirtschaftlich eine Katastrophe. Pro Stunde fahren in etwa 600 Personen in jede

Fahrtrichtung auf dieser Strecke. Ein Schienenersatzverkehr muss also diese Zahl und die abgeschnittenen Orte bedienen. In einen Bus passen 80 Personen. Das ganze fällt dann noch zusammen mit dem Zusammenbruch des Autoverkehrs aufgrund der chaotischen Zustände, weswegen es zu massiven Verspätungen, wahrscheinlich eher Ausfällen kommen dürfte.

Hunderte Pendler pro Tag, die auf diese Verbindung angewiesen sind, werden extreme Probleme mit ihrem Arbeitsplatz bekommen, schlimmstenfalls droht der Jobverlust. Das Gleiche gilt für hunderte Azubis, die zu spät oder gar nicht zum Betrieb oder in die Berufsschule kommen, des Weiteren sind hunderte Schüler der allgemeinbildenden Schulen von diesem Verkehrsweg abgeschnitten. Das Chaos der Strecke Hamburg-Berlin zeigt heute schon, dass das nichts wird. Und da gibt es noch mögliche Alternativrouten mit der Bahn, und das Ganze soll nur ein Jahr dauern und nicht vier Jahre, wie in diesem Fall von der Bahn positiv geschätzt.

Hinzu kommen die vielen tausend Touristen und Tagesbesucher, die mit der Bahn die Bäderorte besuchen. Auch diese werden auf einen Schienenersatzverkehr oder das Auto umsteigen müssen. Die Verkehrssituation in den Bäderorten ist jetzt schon angespannt, und die Straßen sind restlos überfüllt. Absehbar werden die Touristen in andere Orte abwandern, und zwar dauerhaft. In der Folge wird es spürbare wirtschaftliche Auswirkungen in den Bäderorten und den Nachbargemeinden geben, die ganze Region Ostholstein wird geschwächt. Mangelnde Gleiskapazitäten werden auch später den möglichen Betrieb der Bäderbahn erschweren bzw. verhindern

Folgen für das Land Schleswig-Holstein

Die Schwächung einer ganzen Region wird sich auch wirtschaftlich für Schleswig-Holstein bemerkbar machen. Die Summe ist dabei schwer zu beziffern, aber wahrscheinlich ist das Northvolt-Desaster dagegen eher vernachlässigbar. Auf Schleswig-Holstein kommen aufgrund mangelnder rechtzeitiger Planungen hinsichtlich des ÖPNV absehbar sehr hohe Folgekosten zu, denn der Regionalverkehr ist Ländersache, und werden im Nachhinein Gleise bestellt, dann zahlt das Land, denn jede Regierung (Bund oder Land) versucht die Kosten auf die anderen abzuschieben.

Als Bürger steht man bei diesem Projekt völlig zwischen den Stühlen. Die im Jahr 2014 im Raumordnungsverfahren geltenden Bedingungen sind aus vielerlei Gründen inzwischen nicht mehr existent. Dementsprechend müsste das ganze Verfahren als obsolet angesehen werden. Allerdings versuchen sowohl der Bund als auch das Land die Verantwortung von sich zu schieben, und jeder verweist auf die Verantwortlichkeit des anderen, anstatt sich gemeinsam hinzusetzen, zu analysieren und die Situation bestmöglich zu ändern.

Diese Art des Bürgertennis ist brandgefährlich und der eigentliche Grund für das Erstarken an den politischen Rändern in der Bundesrepublik und den Bundesländern. Das schlimmste ist, an den Rändern gibt es nicht mal ein richtiges Programm, und trotzdem müssen die nur sitzen und warten, denn die anderen Parteien erledigen die Arbeit in ihrem Sinne.

Die Wirkung alternativer Trassen

Fairerweise eines vorweg: Egal welche Variante genommen wird (Bestandstrasse, X1, X2 oder Autobahnparallele), umwelttechnisch ist das alles Pest und Cholera, aber mit der verheerendsten CO2 Bilanz bei der geplanten Bestandstrasse. Massive Unterschiede gibt es jedoch hinsichtlich der direkten Betroffenheiten von Menschen, den Baukosten, der Bauzeit und der Erreichbarkeit, bzw. der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes während der Bauzeit.

Bei einer Umfahrung Bad Schwartaus durch den Güterverkehr, sprich dem Ausbau einer alternativen Trasse, sind in jedem Szenario deutlich weniger Menschen betroffen, und dies auch nicht annähernd in diesem Ausmaß. Obwohl wir als BI durch Aussagen von Bundespolitikern gelernt haben: „Es geht nicht um Geld. Wenn es bei diesem Projekt nicht reicht, wird nachgeschoben. Das ist schließlich genehmigt“, bleibt es doch erwähnenswert, dass die alternativen Trassenführungen um Bad Schwartau herum, auch nach Expertenmeinungen der Bahn, pessimistisch geschätzt ca. 80 Millionen Euro **günstiger** wären, Optimisten sagen bis zu 130 Millionen.

Wir haben weiter gelernt, dass es bei diesem Projekt ausschließlich um die Zeit geht. Auch hier wären alternative Routen deutlich schneller umsetzbar, bei einer autobahnparallelen Variante könnten z.B. benötigte Materialien in ganz anderen Frequenzen an und abgefahren werden als durch ein Wohngebiet und über eine einzelne Brücke, die für zwölf Tonnen Last ausgelegt ist.

Bei einer Umfahrung könnte der Betrieb der Bahn weitestgehend aufrechterhalten werden. Notwendige Anschlussarbeiten auf der neuen Strecke führen voraussichtlich nur zu kurzen Schließungen. Und in diesem Fall könnte der Bahnhof Bad Schwartau als Interimslösung einiges auffangen, besteht doch ab da ein problemloser Zugang zum ÖPNV in und aus Richtung Lübeck. Pendler und Touristen könnten weiterhin die Züge nutzen, was die Verkehrssituation auf den Straßen deutlich entlasten würde. Ein Naherholungsgebiet und klimarelevanter Wald bliebe erhalten, und nicht zuletzt werden tausende Menschen nicht zwangsisoliert und regelrechten existentiellen Ängsten ausgesetzt.

Thematisch zusammengefasst finden Sie diese Infos auch mit wenigen Klicks auf: www.BI-Kaltenhof.de