

**79. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
am 1. Juli 2020, TOP 4**

**Entschließungsantrag
der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

**zur Unterrichtung durch die Bundesregierung – Bericht über das Ergebnis der
Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur
Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Bundestags-
drucksache 19/19500) vom 25. Mai 2020**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Maßnahme Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung - FBQ) zwischen Lübeck und Puttgarden erfordert die Erweiterung, den Neubau und die Elektrifizierung zweier Gleise. Mit Fertigstellung soll der Schienengüterverkehr auf der Strecke Lübeck – Kopenhagen wieder aufgenommen werden. Es handelt sich um eines der größten Verkehrsprojekte der Bundesrepublik Deutschland.

Durch den Ausbau der Schienenkapazitäten, die Elektrifizierung und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten im Nah- und Fernverkehr soll die Fahrzeit der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr verkürzt werden.

Die Strecke ist Bestandteil des TEN-Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer, für den das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Eisenbahnachse Fehmarnbelt im Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt Nr. L 228 vom 9. September 1996, S. 1), zuletzt geändert durch Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Amtsblatt Nr. L 167 vom 30. April 2004) sowie durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 (Amtsblatt Nr. L 363 vom 20. Dezember 2006), als ein vorrangiges Vorhaben beim Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) identifiziert haben.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 3. September 2008 mit dem Königreich Dänemark einen Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung nebst Hinterlandanbindung geschlossen. Die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sieht vor, dass die Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Querung vollständig von Dänemark getragen und durch Nutzergebühren finanziert werden (vgl. Artikel I Abs. 1 des Staatsvertrages).

Die Schienenhinterlandanbindung führt durch eine stark vom Tourismus geprägte und ökologisch sensible Region. Das bedeutet für die Region Belastungen und ein damit einhergehendes Risiko, dass sich Gäste schon während der sechs- bis achtjährigen Bauzeit anderen Regionen auch außerhalb Deutschlands zuwenden. Das wiegt umso schwerer, als in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen sowohl von der öffentlichen Hand

als auch von privaten Investoren und lokalen Gewerbetreibenden in die touristische Infrastruktur geleistet wurden. Mithilfe dieser Investitionen hat es Ostholstein geschafft, seine Gästezahlen deutlich zu steigern und sich auch gegenüber internationalen Urlaubszielen zu positionieren.

Im September 2011 wurde auf Initiative der schleswig-holsteinischen Landesregierung das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ einberufen. Es soll „dem transparenten Informations- und Meinungsaustausch zu allen Gesichtspunkten des Projekts unter Einbeziehung der Belange aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer“ dienen und „die vorgesehenen Verwaltungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) zur Festen Fehmarnbeltquerung und ihren Hinterlandanbindungen sowie den gesamten Prozess bis zur Realisierung“ begleiten (vgl. „Grundsätze für das Dialogforum“ vom 5. September 2011).

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüssen an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall auf Grundlage dieses Bundestagsbeschlusses auch haushaltsrechtliche Vorgaben zurückstellen.

Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ hat daraufhin im September 2016 beschlossen, vier regionale „Runde Tische“ einzurichten, an denen die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden, Vertreter von Bürgerinitiativen, Arbeitsgruppen und Verbänden, der Kreis Ostholstein und das Land Schleswig-Holstein beteiligt sind. Ferner wurde ein „Projektbeirat“ gegründet, um „die konkreten Lösungsvorschläge der runden Tische zur Vorlage an das Dialogforum auf[zubereiten und Impulse an die runden Tische [zu] geben“. Zu diesem Projektbeirat wurden neben Vertretern der Runden Tische, des Kreises und des Landes auch Mitarbeiter der Deutschen Bahn als technische Berater sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingeladen. An den Sitzungen des Dialogforums nahmen Bürgerinitiativen, die Deutsche Bahn, Unternehmerverbände, Kammern des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Gemeinden und Kommunalverbände, Kreise und das Land teil. Ergebnis des Dialogforums sind vier bzw. inklusive der Fehmarnsundquerung fünf Kernforderungen.

Das BMVI hat auf Grundlage der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet. Gegenstände des Berichts sind die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Dabei wurden mit Blick auf Bundestagsdrucksache 18/7365 die vorerwähnten fünf Kernforderungen geprüft und die Umsetzung dieser zusätzlichen Forderungen aufgrund des Charakters als Maßnahmen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, nicht zur Umsetzung empfohlen.

Zur Umsetzung und zur Finanzierung von Kernforderungen ist daher ein Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren. Der Deutsche Bundestag orientiert sich daran, dass der NKV nicht unter 1,0 fallen soll.

Vor diesem Hintergrund wolle der Deutsche Bundestag beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit folgenden Maßnahmen (Kernforderungen) umzusetzen:

Kernforderung 1 – Lärmschutz

a) Gesamtlärbetrachtung

Eine Gesamtlärbetrachtung ist derzeit noch nicht umsetzbar, da hierfür die wissenschaftlichen methodischen Erkenntnisse zur Berechnung des Gesamtlärms, die Bestimmung der einschlägigen Lärmquellen und die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen für die unterschiedlichen Lärmquellen ungeklärt sind. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärbetrachtung gemäß des Koalitionsvertrages vom 12. März 2018 zügig vorantreiben. Eine Gesamtlärbetrachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.

b) Vollschutz und niedrigere Immissionsgrenzwerte

Aufgrund der Wechselwirkungen bei den verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen (Bundestagsdrucksache 19/19500, S. 64) beteiligt sich der Bund an den für den Vollschutz entstehenden Mehrkosten mit 100 Mio. Euro. Nach erneuter Prüfung durch die Projektverantwortlichen konnten bereits durch die Variantenentscheidung zugunsten des Absenktunnels etliche Schutzfälle bei Sportboothäfen und Campingplätzen geklärt werden. Aus der Gesamtsumme der 100 Mio. Euro stellt der Bund aufgrund der herausragenden Bedeutung des Tourismus für die Region für die Lösung der nach Bericht der DB AG übrigen drei Schutzfälle an Campingplätzen 2 Mio. Euro zur Verfügung.

c) Lärmschutz im Bestand

Der Bund übernimmt die insgesamt veranschlagten Kosten von 34,8 Mio. Euro für den Lärmschutz in Lübeck.

Kernforderung 2 – Schutz vor Erschütterungen

Aus dem Bericht der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/19500 geht hervor, dass die DB AG im Bereich der Neubauabschnitte den Verbau von besohlenen Schwellen an betroffenen Stellen zugesagt hat. Der Hinweis im Bericht der Bundesregierung, dass beim Erschütterungsschutz im Bestand Maßnahmen zur Erschütterungsminderung über die Lärmsanierungsförderrichtlinie möglich und finanzierbar sind, ist zu beachten. Mithin bestehen Maßnahmen für den Erschütterungsschutz im Bestand und in Bauabschnitten. Im Rahmen der Umsetzung des Vollschatzes im Bereich der Schallschutzmaßnahmen ist die gleichzeitige Umsetzung dieser Kernforderung sinnvoll. Der Bund stellt dafür Mittel in Höhe von 26,2 Mio. Euro zur Verfügung.

Kernforderung 3 – Trassenverlauf

- Bad Schwartau

Der Bund stellt für die Realisierung eines Troges mit 3,2 m Tiefe (vgl. Bundestagsdrucksache 19/19500, S. 55) bis zu 50 Mio. Euro zur Verfügung.

- Sierksdorf

Der Bund stellt für die Akzeptanzlösung Tieferlegung im Bereich Sierksdorf bis zu 1 Mio. Euro zur Verfügung. Den Wunsch für eine Steilwand im Bereich Roge kann der

Deutscher Bundestag zwar nachvollziehen, jedoch können hierfür keine Mittel bereitgestellt werden. Es wird empfohlen, dass das Land Schleswig-Holstein eine Übernahme dieser Kosten prüft.

- Ratekau

Wenngleich durch die Realisierung der Vorzugsvariante nur wenige Schutzfälle verbleiben, ist im Bereich Ruppertsdorf der besonderen Situation Rechnung zu tragen, dass die Anwohner durch den Trassenbau in der geplanten Form zwischen der Autobahn und der neuen Bahntrasse eingeschlossen würden. Die besonderen Umstände, die sich hierdurch ergeben, können durch gesetzliche Bestimmungen zum Immissionsschutz nicht in ausreichendem Maße gewürdigt werden. Der Bund übernimmt die Mehrkosten von insgesamt 10,1 Mio. Euro.

Kernforderung 4 – Kostenbeteiligung der Kommunen

Die Forderung der Kommunen hinsichtlich der Befreiung von der Kostenbeteiligung an Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen hat sich mit der Novellierung des EKrG im Zuge der Planungsbeschleunigungsgesetzgebungen des Klimapakets erübrigt.

Bezüglich der Forderung einer Freistellung der Kommunen von Kostenbeteiligungen bei der Bahnhofsumgestaltung begrüßt der Deutsche Bundestag die Zusage des Landes Schleswig-Holstein, das laut des Berichts der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 19/19500, S. 12) die Übernahme von 85% des kommunalen Anteils zugesagt hat. Zur Entlastung der Kommunen stellt der Bund pauschal einen Betrag von 5 Mio. Euro zur Verfügung.

Kernforderung 5 – Kernforderungen bezüglich der Fehmarnsundquerung

Im Rahmen des Neubaus der Fehmarnsundquerung wird durch den Absenktunnel als Vorzugsvariante bereits ein Großteil der Kernforderung erfüllt. Für übergesetzliche Forderungen zu schalltechnischen und erschütterungstechnischen Schutzmaßnahmen stellt der Bund bis zu 5 Mio. Euro bereit.

Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

- Die nachvollziehbar verlorenen Planungskosten aufgrund dieses Beschlusses können den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes auf Antrag durch den Bund erstattet werden.
- Die Punkte 1 bis 5 werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.
- Die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bund entfallenden, in den Nummern 1 bis 5 aufgeführten Kosten i. H. v. 232,1 Mio. Euro sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Einzelplan 12 gegen zu finanzieren.