

Antrag

der Abgeordneten Ingo Gädechens, Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Hans-Werner Kammer, Matthias Lietz, Karl Holmeier, Reinhold Sendker, Steffen Bilger, Peter Götz, Thomas Jarzombek, Ulrich Lange, Daniela Ludwig, Patrick Schnieder, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Peter Wichtel, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Rainer Brüderle, Torsten Staffeldt, Dr. Christel Happach-Kasan, Oliver Luksic, Dr. h. c. Jürgen Koppelin und der Fraktion der FDP

Sozialverträgliche und anwohnerfreundliche Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung gewährleisten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt und der dazugehörige Aus- und Neubau der Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen ist eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Bundesrepublik Deutschland. Am 3. September 2008 unterschrieben der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee (SPD) und seine dänische Amtskollegin Carina Christensen den „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“. Dem Gesetz zum Staatsvertrag haben Bundestag und Bundesrat im Sommer 2009 zugestimmt, woraufhin dieser am 14. Januar 2010 in Kraft trat.

Der Staatsvertrag regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Nach Artikel 5 Absatz 2 des Vertrages zählen zur Hinterlandanbindung auf deutscher Seite der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierspurigen Bundesstraße und der zweistufige Ausbau der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden. Bis zur Eröffnung der Fehmarnbeltquerung wird die eingleisige Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden elektrifiziert und für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut, und spätestens sieben Jahre nach Eröffnung der Querung soll der zweigleisige Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden abgeschlossen sein.

Die Region Ostholstein/Stormarn/Kreis Herzogtum Lauenburg mit ihrer hohen Wertschöpfung im Tourismussektor ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Die bestehende eingleisige Bahntrasse führt überwiegend durch die stark vom Tourismus geprägten Ostseebäder. Hier werden starke Beeinträchtigungen und Lärmbelastungen befürchtet, falls am Ausbau der bestehenden Trasse festgehalten wird. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene nicht weiter zu gefährden, sollte die Trassenführung so gestaltet werden, dass Mensch und Umwelt so

wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen. Ein gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die laufenden Planungen ist die Arbeit des „Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung“. In diesem diskutierten Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Bundes- und der Landesregierung, regionale Politiker und Mitglieder von Bürgerinitiativen. Diese Form der modernen Bürgerbeteiligung ist sehr zu begrüßen und unbedingt fortzusetzen.

Da Ostholstein von den Planungen für eine Feste Fehmarnbeltquerung unmittelbar betroffen ist, hat der Kreis einen Forderungskatalog mit den wichtigsten Hinweisen und Forderungen der Region im Zusammenhang mit dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und dem Ausbau der landseitigen Anbindungsinfrastruktur erarbeitet. Der Forderungskatalog wurde am 18. Dezember 2007 vom Kreistag Ostholstein beschlossen. Mit seinen Aktivitäten verfolgt der Kreis das Ziel, die potenziellen Entwicklungschancen, die sich aus einer Festen Fehmarnbeltquerung für die Region ergeben könnten, zu nutzen und die möglichen Risiken zu minimieren. Diese konstruktive Beteiligung an den Planungen des Verkehrsprojektes ist zu unterstützen. Demzufolge hat der Kreis Ostholstein in einer Betroffenheitsanalyse Gefahren, Wege und Möglichkeiten, die in diesem Verkehrsprojekt liegen, aufgezeigt. Vom Kreis Ostholstein wurde eine X-Trasse als Variante der Schienenhinterlandanbindung vorgeschlagen, von der erwartet wird, dass sie die geringsten Auswirkungen auf die Menschen vor Ort hat.

Die Planungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein hat im Mai 2010 entschieden, dass für die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt wird. In diesem Verfahren werden die Auswirkungen des Projekts unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Im Verfahren werden die möglichen Konflikte zwischen der Deutschen Bahn AG und den Betroffenen in Ostholstein ermittelt und gewichtet, um die raumverträglichste Trasse zu finden. Welche Untersuchungen und Gutachten erforderlich sind, wurde im sog. Festlegungsprotokoll von der Landesplanungsbehörde definiert. Als Projektträgerin hat die Deutsche Bahn AG die erforderlichen Unterlagen für das ROV erstellt und bei der Landesplanungsbehörde zur Prüfung eingereicht sowie dem Kreis Ostholstein vorgelegt. Somit konnte am 9. Januar 2013 das Land Schleswig-Holstein das Raumordnungsverfahren starten. Die Pläne zu den verschiedenen Varianten – Ausbau der bestehenden Bahnstrecke und mehrere Alternativen zum Bau einer neuen Trasse – lagen in den Rathäusern, Amtsverwaltungen und im Kreishaus aus und waren darüber hinaus im Internet einsehbar.

II. Der Deutsche Bundestag

- erkennt das hohe Potential der Festen Fehmarnbeltquerung mit der dazugehörigen Schienenhinterlandanbindung als Teil des transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes der Europäischen Union (TEN-V). Mit der Querung über den Belt wird in Europa eine feste Direktverbindung zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa entstehen;
- weiß um die große Bedeutung des Tourismussektors in der Region Ostholstein.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

1. sich bei den weiteren Planungen zur Schienenhinterlandanbindung für akzeptable Formen sowohl bei der Trassenführung als auch beim Lärmschutz einzusetzen und damit sicherzustellen, dass eine sozial- und raumverträgliche Hinterlandanbindung gewährleistet wird;

2. zu prüfen, inwieweit sich die Trasse der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung als Modellprojekt eignet, um weitere technische Innovationen zur Reduzierung von Lärm und Erschütterung durch Trassen und rollendes Material voranzutreiben;
3. sicherzustellen, dass der Ausbau der Schienenhinterlandanbindung den aktuellen Lärmschutzanforderungen entspricht und dass der Wegfall des Schienenbonus nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz auch auf den Bau der Hinterlandanbindung volle Anwendung findet;
4. zu prüfen, ob beim Bau einer ggf. erforderlichen neuen Sundquerung nicht eine Tunnellösung in Betracht gezogen werden könnte, da dies am ehesten einen reibungslosen Verkehr auch bei widrigen Witterungsverhältnissen sicherstellt.

Berlin, den 25. Juni 2013

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion

