

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Konstantin von Notz, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksachen 19/19500, 19/19655 Nr. 7, 19/20624 –**

### **Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt sowie der im Zuge der Unterzeichnung eines Staatsvertrags von der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Königreich Dänemark zugesagte Ausbau der Schienen- und Straßenhinterlandanbindung auf deutscher Seite werden seit Jahren kontrovers diskutiert. Befürworter verweisen auf den verbindenden Charakter der Querung und seine Bedeutung für europäische Verkehrsströme, Kritiker auf ökologische Risiken, einen unzureichenden verkehrspolitischen Nutzen und enorme Risiken für die öffentlichen Haushalte.

Allein die antragsstellende Fraktion legte in den vergangenen Wahlperioden drei umfassende parlamentarische Initiativen (BT-Drs. 16/3798, 17/9407, 18/3917) vor, in denen sie auf die zahlreichen im Zuge der geplanten Realisierung von Querung und Hinterlandanbindung bislang unbeantworteten Fragen aufmerksam machte und die Bundesregierung wiederholt aufforderte, eine Kostenkalkulation vorzulegen, die es erlaubt, die Vor- und Nachteile der Querung ergebnisoffen neu bewerten zu können, um ggf. mit dem Königreich Dänemark in Nachverhandlungen über den Staatsvertrag treten zu können.

Eine solche Kalkulation, die auch bisher nicht berücksichtigte Kosten einbezieht, wurde wiederholt auch vom Bundesrechnungshof in Richtung Bundesregierung gefordert. Eine solche, alle Kosten umfassende Kalkulation wurde von der Bundesregierung bis heute jedoch bewusst nicht vorgelegt, da dann transparent würde, dass die Kosten

im Planungsverlauf völlig aus dem Ruder gelaufen sind und der verkehrliche Nutzen nicht wirklich gegeben ist.

Die bisher vorliegenden Verkehrsprognosen rechtfertigen den Bau einer festen Querung und ihrer deutschen Hinterlandanbindung, die vom Bundesrechnungshof - ohne die Einbeziehung zahlreicher weiterer Kosten - bereits im Jahr 2008 mit rund 1,7 Mrd. Euro veranschlagt wurde, in keiner Weise.

Seit Beginn der Planungen haben sich die Kosten sowohl für die Querung selbst als auch für die deutsche Hinterlandanbindung (ursprünglich 840 Mio. Euro) vervielfacht. Während die Bundesregierung mittlerweile selbst von knapp 2 Mrd. Euro für die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite ausgeht, beziffern Kritiker und Bundesrechnungshof die Gesamtkosten mit mittlerweile rund 4 Mrd. Euro weiterhin sehr viel höher. Die massive Diskrepanz dieser Schätzungen wurde bis heute nicht aufgelöst. Durch massive Verzögerungen, weiterhin anhängige Klagen und Fragen nach der Zulässigkeit des dänischen Staatsbeihilfenmodells, steht die Rentabilität des Projekts in Frage.

Jüngst hat auch der Europäische Rechnungshof darauf aufmerksam gemacht, dass bei den prognostizierten Fahrgastzahlen, für die in langen Abschnitten für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaute Strecke zwischen Kopenhagen und Hamburg, die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. Auch der Europäische Rechnungshof macht darauf aufmerksam, dass Kosten für Lärmschutz und Fehmarnsundbrücke auf der deutschen Hinterlandstrecke in den aktuellen Kostenschätzungen bislang nicht enthalten seien, wodurch der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 fiel und das Projekt damit unrentabel sei. Inklusive Sundquerung und Lärmschutz betragen die Kosten für die deutsche Hinterlandanbindung mehr als 4 Mrd. Euro.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht liegen mehrere Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für den deutschen Teil des Fehmarnbelttunnels vor. Unter den Klägern sind Privatpersonen, Bürgerinitiativen, Naturschutzverbände, Anrainergemeinden und von dem Querungsvorhaben betroffene Reedereien. Über diese wird in einer neuntägigen Verhandlung im September beraten werden. Ob es zu weiteren Verzögerungen oder gar einer Absage an die bisherigen Planungen kommt, ist aus heutiger Perspektive ungewiss.

In Schleswig-Holstein als maßgeblich betroffenem Bundesland spitzt sich die Diskussion um die Finanzierung des von den Querungsbefürwortern von CDU/CSU, SPD und FDP stets versprochenen übergesetzlichen Lärmschutzes entlang der Schienen-Hinterlandanbindung seit Monaten zu.

Die von dem hierfür eingerichteten „Dialogforum“ aufgestellte Forderung nach entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen in der Region Ostholstein wird von der Bundesregierung mit dem Hinweis, man habe „keine Zusagen oder Empfehlungen bezüglich übergesetzlicher Maßnahmen ausgesprochen“, ebenso lapidare wie vielsagend abgelehnt. Auch haushälterisch wurden entsprechende Maßnahmen nie unterfüttert.

Zu vermuten steht, dass den Forderungen aus der Region, anders als stets zugesagt, nicht im zugesagten Maße entsprochen wird.

Zu alledem wird in der politischen Diskussion über einen übergesetzlichen Lärmschutz von den Querungsbefürwortern völlig außer Acht gelassen, dass die Hinterlandanbindung keineswegs in Ostholstein endet und demnach (berechtigte) Forderungen nach übergesetzlichem Lärmschutz auch aus anderen Regionen entlang der Hinterlandanbindung erhoben werden.

Insgesamt wächst das Bewusstsein, dass die von den Befürwortern der Querung über Jahrzehnte gemachten Versprechungen nicht eingehalten werden, was zu massiven Frustrationen, auch und vor allem unter denjenigen führt, die sich – dem Ratschlag der Politik folgend – über Jahre mit hohem Engagement ehrenamtlich hierfür engagieren. Dem gesamten Projekt wird somit die lokale Legitimation entzogen.

Insgesamt werden bei der Frage des übergesetzlichen Lärmschutzes zahlreiche, auf das Gesamtprojekt übertragbare, eklatante Planungsmängel sichtbar, die nicht zuletzt vor dem Hintergrund des fragwürdigen Nutzens des Gesamtprojekts dessen Sinnhaftigkeit in Frage stellen.

Mit dem Entschließungsantrag tragen wir nicht nur die erheblichen Zweifel am Vorhaben erneut vor, sondern wir nehmen auch zu den im vorliegenden Bericht enthaltenen Ergebnissen der Vorplanung und frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Stellung. Für den Fall der Realisierung des Vorhabens kommt es auf guten Lärmschutz für die Anwohnenden an. Denn nach den Regelungen der Bedarfsplanungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn ist dies die letzte Gelegenheit, parlamentarisch auf die Ausgestaltung des Vorhabens Einfluss zu nehmen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. endlich eine, u.a. vom Bundesrechnungshof und dem Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestags seit Jahren verlangte, aktualisierte Kostenkalkulation vorzulegen, die tatsächlich alle Kosten (u.a. für Fehmarnsundquerung und übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen) beinhaltet und Kosten und Nutzen gegenüberstellt;
2. auf Grundlage dieser aktualisierten Datenlage eine bis heute nicht in angemessener Art und Weise vorgenommene, tatsächliche Abwägung des mit dem Projekt verbundenen Nutzens und der Risiken sowie Schäden an Natur und Umwelt und den Lärmbeeinträchtigungen der Bevölkerung entlang der geplanten Trassenverläufe vorzunehmen;
3. einen ergebnisoffenen und öffentlichen Dialog über die Erkenntnisse einer solchen Neubewertung mit Interessierten und unter besonderer Berücksichtigung der von dem Projekt direkt betroffenen Gebietskörperschaft, Kreise, Gemeinden und Anwohner zu führen;
4. parallel hierzu unter Bezugnahme auf § 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrags mit Hinweis auf die signifikant veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark aufzunehmen, die, sollte sich im Zuge der Vorlage einer aktualisierten Datengrundlage keine neuen Erkenntnisse bezüglich des Nutzens der Querung und der mit ihrer Realisierung verbundenen Risiken ergeben, das Ziel verfolgen, aus dem sowohl ökologisch als ökonomisch extrem risikobehafteten Projekt auszusteigen;
5. im Falle der Realisierung des Vorhabens, die Vorschläge der ehrenamtlich in der Region seit Jahren tagenden Mitglieder des „Dialogforums“ aufzugreifen, und im weiteren Verlauf die Finanzierung der zugesagten Maßnahmen durch den Bund über Finanzierungsvereinbarungen abzusichern;
6. auch den jahrelang geschürten Erwartungen gegenüber der Öffentlichkeit entlang der deutschen Schienenhinterlandanbindung der Querung gerecht zu werden und die Finanzierung des versprochenen übergesetzlichen Lärmschutzes zur Verbesserung der Akzeptanz durch den Bund über Finanzierungsvereinbarungen auch außerhalb Ostholsteins abzusichern;
7. übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich auch auf dem Streckenabschnitt südlich von Lübeck (VzG-Streckennummer 1120) vorzusehen und entsprechende Maßnahmen beispielsweise für Reinfeld, Bad Oldesloe und Bargtheide unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger zu definieren;

8. zu den bisher im Bedarfsplan Schiene vorgesehenen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Eisenbahnknoten Hamburg deutlich weitergehende mittel- und langfristige Ausbauprojekte zu entwickeln, mit denen die Leistungsfähigkeit und Aufnahmefähigkeit des Knotens Hamburgs und der relevanten Zulaufstrecken entsprechend den Anforderungen der Verkehrswende und unter Berücksichtigung des Lärmschutzes massiv gesteigert werden kann.

Berlin, den 30. Juni 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**