

Erklärung gemäß § 31 GO-BT

Zur abschließenden Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum „Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden“ – Bundestagsdrucksache 19/20624 – vom 01.07.2020

erklärt die Abgeordnete Bettina Hagedorn:

Am 02. Juli 2020 wird der Deutsche Bundestag abschließend über den Entschließungsantrag in der Fassung des federführenden Verkehrsausschusses vom 01.07.2020 abstimmen. **Ich werde dem vorliegenden Antrag zustimmen, möchte aber folgende Anmerkungen zu Protokoll geben:**

1. Grundlage TEN-Trassen-Beschluss (18/7365) vom 26.01.2016:

Im o.g. Antrag ist zu Recht erklärt, dass dieser aktuelle **Beschluss auf Grundlage des Antrages „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) verfasst wurde, der am 28. Januar 2016 einstimmig im Deutschen Bundestag beschlossen wurde.** Demnach darf – im Einzelfall durch den Deutschen Bundestag – Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus an Schienengütertrassen finanziert werden, wenn diese Teil der Korridore des europäischen TEN-Verkehrs-Kernnetzes sind und dort Bürgerbeteiligung in Form von Dialogforen stattgefunden hat. Der Bezugsfall war die Rheintaltrasse, der am 28. Januar 2016 zeitgleich durch den Deutschen Bundestag die Finanzierung von übergesetzlichem Lärmschutz im Volumen von über 1,5 Mrd. Euro zuerkannt wurde, woran sich das Land Baden-Württemberg mit mindestens 280 Mio. Euro beteiligt.

Bei diesem Beschluss zur Rheintalbahn spielte ein NKV unter 1 keine Rolle, weil für das Parlament als Souverän (im Gegensatz zur Bundesregierung) im Einzelfall die BHO nicht bindend sein muss. Das Parlament ließ sich 2016 einstimmig von Prinzipien wie dem Lärmschutz der Bevölkerung, der Akzeptanz in der Region, dem Respekt für mehrjähriges Engagement von Ehrenamtlichen für konsensorientierte Lösungen und dadurch der Beschleunigung bei Planung und Bau von im Ziel ökologischen (Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene) und in Europa wichtigen Verkehrswegen leiten. Der Tenor war: lieber höhere Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen, die der Gesundheit der Menschen dienen, als endlose Gerichtsprozesse, wobei Anwälte und Gutachter auf beiden Seiten viel (Steuer-)Geld und Zeit kosten. Es ging auch darum, der Deutschen Bahn nicht erneut – wie im Rheintal – zuzumuten, wo von der DB jahrelang streng nach BHO und dem NKV 1 geplant worden war, obwohl diese Pläne dann vor Gericht absehbar scheitern und die Fertigstellung über Jahre verzögern würden. **Das Motto war: Planungsbeschleunigung durch mehr Akzeptanz durch mehr Lärmschutz.**

2. Nutzen-Kosten-Verhältnis:

Zitat aus dem TEN-Trassen-Beschluss Drucksache 18/7365: „[...] Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit **dem Ziel, zu gewährleisten,**

dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet zu werden.“

Die zur Abstimmung vorliegende **Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses 19/20624** legt allerdings im Gegensatz dazu fest: „Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren. **Der Deutsche Bundestag orientiert sich daran, dass der NKV nicht unter 1,0 fallen soll.“** Durch diese den Bundestag selbst beschränkende Vorgabe führt das strikte Festhalten an einem NKV über 1,0 allerdings dazu, dass das eigentliche Ziel des TEN-Trassen-Beschlusses – **Steuergelder des Bundes in effektiven Schutz der Menschen zu investieren anstatt nur in teure Gutachten und Gerichtskosten – nicht erreicht werden kann.**

3. Erfolgreiche Arbeit im Dialogforum seit fast neun Jahren:

Seit September 2011 arbeitet in Ostholstein ein Dialogforum mit betroffenen Bürgermeistern, Verbänden und Bürgerinitiativen der Region kontinuierlich, um unter Einbindung der Deutschen Bahn und der Verkehrsministerien von Bund und Land konsensorientierte Lösungen für die Region zu entwickeln. **Nach acht Jahren Engagement fasste das Dialogforum einstimmig einen Beschluss an den Deutschen Bundestag mit geeinten Forderungen zu übergesetzlichem Lärmschutz, den sie am 12. September 2019 allen Fraktionen in Berlin vorgestellt haben, um für die vollständige Übernahme dieser Mehrkosten durch den Deutschen Bundestag zu werben.**

Für Lärm- und Erschütterungsschutz in Bad Schwartau waren im Juni 2019 noch 90 Mio. Euro in der „Matrix“ des Forderungskataloges einkalkuliert, die in einem intransparenten Verfahren auf 50 Mio. Euro fast halbiert wurden. So wurde wertvolles Vertrauen verspielt. Diese Forderungen für den übergesetzlichen Lärmschutz beliefen sich 2019 (inkl. 90 Mio. € für Bad Schwartau) auf gut 417 Mio. Euro für die gesamte Region (inkl. Lübeck). Davon verblieben 2020 gut 382 Mio. Euro mit 50 Mio. Euro für Bad Schwartau – die größte Stadt an der Trasse, in der ca. 60 Prozent aller Betroffenen leben. Bad Schwartau fordert hingegen seit Jahren – mit ausnahmslos einstimmigen Beschlüssen der Stadtvertretung – einen 7m-Trog für die innerstädtische Bahntrasse, die die Stadt zerschneidet. Die Stadtvertretung hat einstimmig diverse Gutachten für insgesamt ca. 700.000 Euro zum erforderlichen Erschütterungs- und Lärmschutz beauftragt, um ihre Forderung nach einem 7m-Trog zu untermauern, der ca. zusätzlich gut 200 Mio. Euro erfordern würde (bei einjähriger Streckensperrung nur ca. 100 Mio. Euro).

Der Deutsche Bundestag beschließt heute gut 232 Mio. Euro für Lärmschutzmaßnahmen entlang dieser Trasse durch eine hochsensible Gesundheits- und Tourismusregion – das ist ein positives Signal, aber das sind mindestens 150 Mio. Euro weniger für Lärmschutz, als im Forderungskatalog des Dialogforums einstimmig nach jahrelanger Arbeit beschlossen wurde.

Die Probleme beim Lärm- und Erschütterungsschutz der Stadt Bad Schwartau werden mit 50 Mio. Euro nicht einmal ansatzweise gelöst: Eine 3,20m-Trogvariante, die nun im Entschließungsantrag steht, wurde am 13. Juni 2019 von der Stadtvertretung **bereits einstimmig abgelehnt** (Drs. Bad Schwartau 19/050). Für das vom Tourismus geprägte Sierksdorf stehen nicht einmal 1 Mio. Euro von den geforderten 24 Mio. Euro im Entschließungsantrag.

4. Gesamtlärmbetrachtung:

Seit dem 12. März 2018 steht im Koalitionsvertrag (S. 120) von SPD und CDU/CSU zur gesetzlich normierten Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung: **„Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärmbetrachtung einführen.“** Das Verkehrsministerium hat diese Aufgabe leider seit über zwei Jahren in keiner Weise gelöst. **Deshalb enthält der Forderungskatalog des Dialogforums 50 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz aufgrund einer Gesamtlärmbetrachtung. Dieser Beitrag wurde jetzt vom Verkehrsausschuss ersatzlos gestrichen.**

Stattdessen heißt es vage: „Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung [...] zügig vorantreiben. **Eine Gesamtlärmbetrachtung ist durchzuführen, WENN die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben VOR Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.**“ Dieser Satz muss in der Region Misstrauen auslösen, denn es ist jetzt das gleiche Verkehrsministerium, das einerseits seit über zwei Jahren eine Gesamtlärmbetrachtung NICHT gesetzlich regelt, und das gleichzeitig andererseits einen Planfeststellungsbeschluss für die Hinterlandanbindung der TEN-Güterschwererkehrstrasse zwischen Lübeck und Puttgarden – völlig ohne zeitliche Not – forciert, um dann ggfs. auf genau dieser Trasse eine Gesamtlärmbetrachtung NICHT durchführen zu müssen.

Darum ist klar: **Dieser Beschluss des Bundestages wird die Region nicht befrieden und langwierige Klageverfahren provozieren, die zu vermeiden es eine Chance gegeben hätte.**

Das Ziel des TEN-Trassen-Beschlusses, Bürgerbeteiligung anzuerkennen, für Akzeptanz bei den betroffenen Menschen in der Region zu sorgen und durch übergesetzliche Lärmschutzinvestitionen einen Gesundheits- und Tourismusstandort mit hoher ökologischer Qualität zu schonen und so Gerichtsverfahren möglichst zu vermeiden, wird damit leider klar verfehlt.