

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Stephan Jersch, Sabine Boeddinghaus,
Cansu Özdemir, Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen, Martin Dolzer,
Christiane Schneider, Norbert Hackbusch, Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

zu Drs. 21/17412

**Betr.: Nahverkehrsprojekt S4 (Ost) absichern – Planfeststellungsverfahren
„einfrieren“ – Alternativen prüfen**

Die Bürgerschaft spricht sich seit Jahren für das Nahverkehrsprojekt der S4 (Ost) aus. Durch die Verknüpfung des Nahverkehrs mit dem Güter(fern)verkehr ergeben sich erheblich höhere Belastungen für die Anwohner/-innen der Trasse. Es hat sich nicht nur eine Bürger-/inneninitiative gegründet, vielmehr werden auch rechtliche Schritte bis hin zur Klage gegen den geplanten Ausbau der (Güter-)Gleise vorbereitet. Zusätzlich wird auf eine Gefährdung des Naturschutz- und FFH-Gebietes Stellmoorer Tunneltal verwiesen. Die Initiative hat einen Verkehrsplaner beauftragt, Alternativen einer Trassenführung für den Fern- und Güterverkehr entlang der Autobahn A 1 zu prüfen.

Eine Alternativenprüfung ist ein zwingender Bestandteil im Planfeststellungsverfahren. Nicht nur die Initiative bezweifelt, dass im Rahmen des Verfahrens die Alternativen ausreichend und rechtssicher geprüft wurden. Sollten Gerichte das ebenso sehen, ist die S4 (Ost) für Jahre gestoppt. Vor diesem Hintergrund hatte die Fraktion DIE LINKE beantragt, im Verkehrsausschuss mit dem Verfasser der „Argumentationsschrift über eine Eisenbahn-Neubaustrecke von Hamburg nach Lübeck entlang der A1“, Herrn Dr. Viereg, über Alternativen zu diskutieren. Die Mehrheit im Ausschuss hat das abgelehnt.

Statt jetzt wie die Mehrheit im Ausschuss nach dem Motto „Augen zu und durch“ zu agieren, sollte alles getan werden, um das Nahverkehrsprojekt S4 (Ost) abzusichern. Es ist nach unserer Kenntnis möglich, das laufende Planfeststellungsverfahren ruhen zu lassen („einzufrieren“) und im Wege eines konzentrierten Raumordnungsverfahrens für den Güter- und Personenfernverkehr festzulegen, wo die beiden neuen Gleise gebaut werden sollen. Dafür sind Vorplanungsunterlagen der A1-Variante anzufertigen. Dabei kann auf die beiden Studien von Dr. Viereg aufgebaut werden. Das Büro hat zwischenzeitlich bereits eine zweite Studie angefertigt, in der die Raumwiderstände und Platzbedarfe der beiden Varianten einander gegenüber gestellt werden. Sie ist im Internet unter <http://www.vr-transport.de/vr/indxf.html> abrufbar.

Sollte die jetzige Planung durch die Wohngebiete und FFH-Gebiete ohne Rücksicht auf Verluste weiterverfolgt werden, ist in jedem Fall damit zu rechnen, dass Klage eingereicht wird. Schon jetzt ist es faktisch zu einem Planungsstopp gekommen, da sich der für Januar 2019 angekündigte Planfeststellungsbeschluss nach Auskunft des EBA um mindestens ein Jahr verschiebt und für das ursprünglich für Herbst 2018 angekündigte Anhörungsverfahren für Abschnitt 2 auch noch kein Termin in Aussicht ist. Sollte das Bundesverwaltungsgericht zu der Auffassung kommen, die A1-Variante sei die eindeutig vorzugswürdige Streckenführung, finge die ganze Planung von vorne an. Dabei ist auch die Einbindung der Strecke Hamburg – Lübeck in den Deutschlandtakt zu berücksichtigen, die nur bei der A1-Variante realisierbar ist. Für die Aufnahme

in den Deutschland-Takt darf die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Lübeck nicht mehr als 30 Minuten betragen.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. sich für das Ruhenlassen des laufenden Planfeststellungsverfahrens und die zügige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die Güter- und Personenfernverkehre zwischen Hamburg und Lübeck und damit der Streckenführung der beiden neuen Gleise einzusetzen.
2. sich für eine Aufnahme der Verbindung Hamburg-Lübeck in den von der Deutschen Bahn angekündigten Deutschland-Takt einzusetzen und diese nicht zu gefährden.
3. der Bürgerschaft bis zum 30. September 2019 über den Stand zu berichten.