

Speech
Kiel, 19.06.2009

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Prüfung einer Alternativtrasse zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung und Kostenkalkulation der Hinterlandanbindungen

Wie auch immer man zur festen Fehmarnbelt-Querung stehen mag, der ursprünglich anberaumte Termin im Bundestag für die abschließende Lesung über den Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland zur festen Fehmarnbeltquerung, ist eines Staatsvertrages nicht würdig gewesen. Das möchte ich hier mal in aller Deutlichkeit sagen. Die Abstimmung über den Staatsvertrag, die seinerzeit auf Mitternacht gesetzt war, wurde letztendlich nur rückgängig gemacht, weil die Opposition im Bundestag auf namentliche Abstimmung beharrte und weil damit die Mehrheit für das Milliardenprojekt in Gefahr geriet. Diese Vorgehensweise, die einem Staatsvertrag und Projekt in dieser Größenordnung unwürdig ist, macht aber deutlich, welchen niedrigen Stellenwert dieses Gesetz auf Bundesebene genießt. Entsprechend spät wurde der Staatsvertrag heute Nacht gegen 00.30 Uhr durch den Bundestag ratifiziert. Für Dänemark, das sich bei diesem Projekt immens stark ins Geschirr geworfen hat, war dies kein gutes Signal. So geht man mit einem mehr als gleichberechtigtem Partner nicht um. Das möchte ich mal in aller Deutlichkeit sagen.

Und nun zu den vorliegenden Anträgen. Verkehrsminister Dr. Biel hat in der

Anhörung des Bundesverkehrsausschusses zum Gesetzentwurf deutlich gemacht, dass die von der DB AG untersuchte Schienenhinterlandanbindung sich am vorhandenen Trassenverlauf orientiert. Für viele der betroffenen Gemeinden bedeutet dies eine erhebliche Lärmbelastung durch die Eisenbahnverkehre und führt zu einer Belastung für die Bevölkerung und den Tourismus. Die Forderung der betroffenen Gemeinden nach einer Neutrassierung der Bahnstrecke außerhalb der Wohngebiete und parallel zur A1 erscheint mir durchaus nachvollziehbar. Und der Staatsvertrag sieht dies mittelbar auch vor. Geplant ist demnach die Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden. Wenn nun möglicherweise festgestellt wird, dass eine neue Trassenführung auf dieser Strecke machbar ist und den Gemeinden hilft, wäre dies an sich schon eine Überlegung wert. Sollte es aber tatsächlich so sein, dass eine neue Trassenführung darüber hinaus auch noch preiswerter als die bisher angedachte Lösung ist, kann eigentlich niemand etwas dagegen haben. Deshalb macht der FDP-Antrag Sinn.

Was nun die Kostenkalkulation angeht wissen wir, dass der Bundesrechnungshof sich dahingehend kritisch geäußert hat, dass die prognostizierten Zahlen für die Hinterlandanbindung nicht standhalten. Dies war übrigens auch schon seit längerem eine Kritik des SSW, die nun durch das Gutachten des Bundesrechnungshofs bestätigt wurde. Demnach veranschlagt der Bundesrechnungshof für die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite nicht mehr 840 Millionen Euro sondern 1,7 Milliarden Euro. Vor diesem Hintergrund interessiert uns natürlich brennend, welche Projekte bei uns im Land der Brücke zum Opfer fallen und wie sich der Bund nun positionieren wird. Hierzu findet sich im Staatsvertrag nichts und es gibt auch keine Aussage eines politischen Vertreters in dieser Frage. Was wir aber wissen ist, dass die anderen Bundesländer natürlich an ihren Verkehrsprojekten festhalten werden. Bei uns werden deshalb Projekte verschoben oder auch ganz eingestellt werden müssen. So bitter ist die Wahrheit.

Wir haben in Schleswig-Holstein genügend andere und wichtigere Verkehrsprojekte als die Fehmarnbelt-Querung. Der SSW hat immer wieder darauf hingewiesen, dass andere Projekte für Schleswig-Holstein von größerer wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung sind und gefordert, diese voran zu bringen, bevor man eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt baut. Wir brauchen für den nördlichen Landesteil und für die Westküste ein eigenes Infrastrukturkonzept, das auch eine grenzüberschreitende Dimension beinhaltet. Von einer solchen Entwicklung sind wir aber weiter entfernt denn je.

Aber ich möchte hier und jetzt deutlich sagen, die Verkehrsminister beider Staaten – von Dänemark und Deutschland - haben den Staatsvertrag unterschrieben und der Staatsvertrag wurde vom dänischen Folketing und

mittlerweile auch vom Deutschen Bundestag ratifiziert. Betrachtet man aber nun den Staatsvertrag etwas genauer, so kann man sehen, dass sich die Bundesebene noch eine Hintertür offen hält. Werden die geplanten Kosten - also 840 Millionen Euro - für die Hinterlandanbindung überschritten, soll neu verhandelt werden. Eine solche neue Verhandlung kann eigentlich nur eines zum Ziel haben, nämlich dem Partner Dänemark noch mehr Geld herauszuleiern. Da wir jetzt schon wissen, dass die Hinterlandanbindungen mindestens 1,7 Milliarden Euro kosten werden, können sich die Dänen sicher sein, dass die Bundesregierung in naher Zukunft noch einmal finanzielle Nachbesserungen seitens Dänemarks einfordert. So geht man nicht mit einem Partner um, der über 5 Milliarden Euro in dieses Projekt pumpen will. Nun ist die Entscheidung für dieses Projekt gefallen, und dann muss man auch dazu stehen. Deswegen können wir dem zweiten Punkt des Grünen Antrags auch nicht mit tragen. Wir sind zwar immer noch gegen die feste Fehmarnbelt-Querung, aber wenn eine politische Entscheidung gefällt ist - und sie ist gefällt - dann muss man auch dazu stehen. Das schließt nach unserer Auffassung Hintertüren im Staatsvertrag genauso aus, wie nachgeschobene Bedingungen. Deshalb können wir dem grünen Antrag nicht zustimmen.

Wenn man die Fehmarnbelt-Querung nicht haben will - und den Eindruck kann man haben, wenn man das Handeln auf Bundesebene betrachtet - sollte man den Mut haben und das Projekt ablehnen und dem Partner reinen Wein einschenken. Ansonsten muss man zu seinen Worten stehen - nicht mehr und nicht weniger.