

Rede
Kiel, 23.01.2015

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

Wichtig ist, dass die Planungen gründlich und sauber abgearbeitet und mit Dänemark synchronisiert werden

*Flemming Meyer zu TOP 20 - Bund muss Hinterlandanbindung und feste
Fehmarnbeltquerung koordinieren*

Das Schreiben von Bundesverkehrsminister Dobrindt, an seinen dänischen Amtskollegen Transportminister Magnus Heunicke, wonach es auf deutscher Seite zu einer zeitlichen Verzögerung in Bezug auf die Hinterlandanbindung kommen wird, löste auf dänischer Seite – gelinde gesagt – keine Freude aus. Heunicke hat gegenüber Dobrindt deutlich gemacht, dass es klare Absprachen und Fristen zwischen Deutschland und Dänemark gibt, an die sich beide Vertragspartner zu halten haben.

Nun ist es nicht das erste Mal, dass es wegen der Hinterlandanbindung zu Irritationen auf dänischer Seite geführt hat. Ich erinnere hier an eine Streichliste der Deutschen Bahn von 2010, wonach die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung nur eingleisig ausgebaut werden sollte. Auch damals wurde von dänischer Seite deutlich gemacht, dass der zweigleisige Ausbau der Bahntrasse ein wichtiger Teil des Vertrages sei.

Angesicht der Tatsache, dass Dänemark die Querung allein finanziert, ist das Interesse dort natürlich groß, dass das Projekt so zeitnah wie möglich umgesetzt wird. Daher ist

es nachvollziehbar, dass solche Meldungen bei der dänischen Regierung nicht auf Gegenliebe stoßen.

Man mag zu der Querung stehen wie man will, aber Fakt ist, der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland wurde zwischen zwei gleichberechtigten Partnern ausgehandelt und ratifiziert. Beide Vertragspartner haben sich an die Absprache zu halten und zu diesem Absprachen gehört auch die jeweilige Hinterlandanbindung. Deutschland hat sich zu dem Ausbau der Hinterlandanbindung verpflichtet. Eine einseitige Kündigung darf es nicht geben, dies sieht der Vertrag auch nicht vor.

Die Trassenführung der Hinterlandanbindung war von vornherein ein Knackpunkt. Hier gab es massive Widerstände aus der Region Ostholstein. Denn würde der gesamte Schienenverkehr entlang der sogenannten Bäderbahn führen, hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Bäderorte und den Tourismus dort. Diese Befürchtungen sind nicht von der Hand zu weisen und müssen ernst genommen werden.

Natürlich sind derartige Großprojekte immer mit Einschränkungen für Teile der Bevölkerung verbunden. Das ist unvermeidbar. Aber dort wo es sich vermeiden lässt und dort wo es auf breiten Widerstand stößt, muss die Politik dies entsprechend berücksichtigen. Dies hat Schleswig-Holstein getan. Es wurde das Dialogforum eingerichtet, das zusätzlich als neue Form der Bürgerbeteiligung ins Leben gerufen wurde, um einen transparenten Meinungs- und Informationsaustausch zu ermöglichen.

Es hat auch ein Raumordnungsverfahren gegeben, wo die Bedenken und Einwendungen entsprechend berücksichtigt wurden – sei es von Bürgern, Umweltverbänden oder anderen Organisationen. Dabei ist klar, dass das Beteiligungsverfahren bei so großen und umfassenden Projekten, wie die Hinterlandanbindung, entsprechend Zeit in Anspruch nimmt. Diese Zeit haben wir uns genommen und das ist auch richtig so. Die Bevölkerung vor Ort muss bei diesem Projekt mitgenommen werden.

Es hat den Anschein, dass diese Vorgehensweisen und Verfahren mit Dänemark so nicht kommuniziert wurden. Soll heißen, die Planungen hätten besser miteinander koordiniert und synchronisiert werden müssen. Dies hätte Herr Dobrindt – oder sein Vorgänger – längst tun müssen. Wichtig ist nun, dass dies mit Dänemark ausgeräumt wird und die Planungen gründlich und sauber abgearbeitet werden.