



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

15.01.2015

Hagedorn: Ostholstein hat Anspruch auf Ehrlichkeit: kein Güterzug darf durch den Belttunnel fahren, bis die Hinterlandanbindung nicht komplett fertig ist!

Der in den Medien veröffentlichte Schriftverkehr des deutschen Verkehrsministers Dobrindt an seinen dänischen Amtskollegen Heunicke, mit dem er bereits im September und November 2014 über eine Zeitverschiebung von mehreren Jahren beim Bau der deutschen Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung informiert hat, überrascht die SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein Bettina Hagedorn, die im Haushaltsausschuss für das Verkehrsressort zuständig und gleichzeitig Rechnungsprüfungsausschussvorsitzende im Bundestag ist, nicht: **„Jetzt ist schwarz auf weiß belegt, was ich seit Jahren gesagt habe: Die Baufertigstellung auf deutscher Seite wird sich mindestens bis 2026 – wenn nicht bis 2028 – verzögern. Wichtig ist jetzt: Kein Güterzug darf durch den – möglicherweise viel früher fertigen – Belttunnel fahren, so lange die deutsche Hinterlandanbindung nicht komplett fertig ist – das kann bedeuten, dass jahrelang durch den fertigen Belttunnel ausschließlich PKW und Fernzüge fahren dürfen und der Güterverkehr weiterhin über die Jütland-Route rollen muss. Diese Konsequenz ist der Tatsache geschuldet, dass sich praktische alle Rahmenbedingungen für Beltquerung und**

Hinterlandanbindung sowohl auf dänischer wie auf deutscher Seite seit 2009 fundamental verändert haben, was Zeitverzögerungen ebenso wie massive Kostensteigerungen unausweichlich zur Folge haben wird.“

Bettina Hagedorn weist darauf hin, dass die öffentlich geforderte „aktualisierte Kostenkalkulation“ sowie die „Neubewertung des Projekts“ seit Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses vom Oktober 2010 von diesem Gremium mit Unterstützung des Bundesrechnungshofes konsequent verfolgt wird:

„Der Rechnungsprüfungsausschuss hat seit 2009 diverse – bislang leider nicht aussagefähige – Berichte des Verkehrsministeriums abgefordert und zusammen mit dem Bundesrechnungshof kritisch gewürdigt. Zum 31. Januar 2015 steht die nächste Berichtspflicht für Verkehrsminister Dobrindt an dieses Gremium an, und erstmalig ist zu erwarten, dass sich die Bundesregierung über zeitlichen Verzögerungen und die erwartete Kostenexplosion öffentlich ehrlich machen wird. Das ist zwar überfällig, aber trotzdem uneingeschränkt zu begrüßen.

Gefährlich resignativ empfinde ich die öffentliche Aussage des Grünen Abgeordneten Konstantin von Notz, dass ‚über Jahre Züge auf der Bestandstrasse ohne in Aussicht gestellte Lärmschutzmaßnahmen fahren werden‘. Denn genau dieses Szenario muss die Bundesregierung im Interesse der Menschen in Ostholstein verhindern – und das kann sie durch offizielle Gespräche auf der Grundlage von Art. 22 und Veränderungen am Staatsvertrag im Einvernehmen mit den Dänen, die ohnehin erforderlich sind.

Deutlich wird durch die veröffentlichten Briefe von Verkehrsminister Dobrindt an seinen dänischen Ministerkollegen aber auch: Die dänische Regierung weiß spätestens seit September 2014 über die mehrjährige Zeitverschiebung Bescheid und ist gefordert, den dänischen Abgeordneten diese Tatsache noch vor den geplanten

Abstimmungen im Folketing über das Baugesetz zur Beltquerung – die dem Vernehmen nach bereits im Februar geplant sind – ‚reinen Wein einzuschenken‘. Diese Ehrlichkeit schuldet die Bundesregierung den Menschen in Ostholstein – und die dänische Regierung ihren Abgeordneten im Folketing und Femern A/S, deren Mautkalkulation durch jahrelang ausbleibende Güterverkehre durch den Tunnel natürlich tangiert ist.

Befremdlich ist es aus meiner Sicht, wenn jetzt jene die zeitlichen Verzögerungen auf deutscher Seite anprangern, die doch andererseits selbst – und zwar zu Recht – mit der Betroffenheitsanalyse, dem Dialogforum und dem aufwendigen Raumordnungsverfahren mit über 8.300 Einwendungen und Stellungnahmen von betroffenen Gemeinden, Verbänden und Anwohnern – die alle rechtssicher abgearbeitet werden mussten – Beteiligungsinstrumente für die betroffene Region gefordert und beklatscht haben. Diese Beteiligung hat natürlich Zeit gekostet und – glücklicherweise – zu weitreichenden Planänderungen geführt, die jetzt die Ursache für die mehrjährigen Zeitverschiebungen sind. Dass sich der Zeitplan deswegen nach hinten verschoben hat, sollte den Verantwortlichen nicht peinlich sein – Bürgerbeteiligung kostet Zeit und Geld, garantiert aber am ehesten die nachhaltige Qualität von Planung.“

Hintergrund: Bettina Hagedorn gehört als Verkehrsberichterstatlerin im Haushaltsausschuss und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses (RPA) den zwei für das Thema Fehmarnbeltquerung maßgeblichen Gremien des Bundestages an. In dieser Funktion hat sie im Oktober 2010 einen RPA-Beschluss erwirkt, der das Bundesverkehrsministerium (damals BMVBS) aufforderte,

a) einen Projektablaufplan mit kontrollierbaren Meilensteinen von heute (Oktober 2010) bis zum Jahr 2018 (2010: prognostizierte Baufertigstellung) festzulegen,

b) kurzfristig die Ausbauziele für die Strecke von Hamburg bis Puttgarden mit Dänemark abzustimmen und ggf. anzupassen,

c) folgende Risiken zu bewerten: Ausbau des zusätzlichen Gleises von Hamburg-Wandsbeck bis Bad Oldesloe, Fehmarnsundbrücke, Anpassung im Knoten Lübeck und

d) die Planfeststellung für die Schienenhinterlandanbindung bis in den Knoten Hamburg unter Berücksichtigung des Raumordnungsverfahrens voranzutreiben.

Das wichtigste an diesem Beschluss aus Oktober 2010 war jedoch die Aufforderung an das damalige BMVBS, dem RPA zwar bis 31. Dezember 2011 schon einen Zwischenbericht vorzulegen, aber zusätzlich - nachdem einerseits das Raumordnungsverfahren abgeschlossen ist und außerdem die Planfeststellungsunterlagen vorliegen - dem RPA jeweils weitere Berichte über die stets aktualisierten Kosten und Risiken der Hinterlandanbindung vorzulegen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist der RPA erneut mit einem Bericht über die dann vorliegenden Kosten und Risiken der Hinterlandanbindung zu informieren.