

Henning Otte

- (A) tigen Verwendungen in anderen Behörden. Das ist eine gute Maßnahme, weil dadurch viele Fachkräfte gehalten werden, die weiterhin in Behörden ihren Dienst tun können. Die vorzeitige Versetzung in den Ruhestand kann gewählt werden, wenn es notwendig oder gewünscht ist. Weiterhin gibt es die Möglichkeit für Ausgleichszahlungen und Verpflichtungsprämien oder Erweiterungen der Berufsförderungsansprüche.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dieser Katalog enthält weitreichende Handlungsfelder zur Gestaltung der Personalstrukturen. Diese Gestaltungsmöglichkeiten sind nicht klein, lieber Paul Schäfer, vielmehr sind sie sehr detailliert. Dieser Gesetzentwurf ist das Mittel zur Umsetzung der Strukturreform. Daher müssen wir im parlamentarischen Verfahren jetzt genau prüfen, wie zielführend die vorgeschlagenen Maßnahmen wirken. Die am 7. Mai stattfindende Anhörung gibt uns eine gute Gelegenheit zur Erörterung, die wir nutzen sollten, um zu einem breiten parlamentarischen Konsens zu kommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Dieses Gesetz muss so attraktiv ausgestaltet sein, dass Soldaten und zivile Mitarbeiter bereit sind, eine verlässliche Berufsplanung zugunsten einer neuen Perspektive bei Bedarf aufzugeben. Dieses Gesetz muss auch dazu ermutigen, diesen Schritt zu wagen. Das ist häufig nur dann möglich, wenn ein Weg finanziell abgesichert ist und finanzielle Verbindlichkeiten – mag es die Ausbildung der Kinder oder die Abzahlung von Krediten sein – weiterhin beherrschbar bleiben. Nach erster Prüfung des Gesetzentwurfs gibt es gute Möglichkeiten, um diesen Weg zu gehen. Aber es hat sich in der Debatte gezeigt, dass wir weitere Punkte diskutieren sollten. Erster Punkt: Der Wegfall der Hinzuverdienstgrenzen. Herr Minister de Maizière hat ihn aufgegriffen; Frau Hoff hat ihn dargestellt. Das ist ein wirklich wichtiger Punkt, der vielleicht in ganz unbürokratischer Weise angegangen werden könnte und eine gute Maßnahme sein könnte. Zweiter Punkt: die Erhöhung der Einmalzahlung. Dritter Punkt: die Überprüfung der Altersbänder.

- (B) Meine Damen und Herren, die Arbeit in den Streitkräften kann – anders als Sie, Herr Körper, es dargestellt haben – nicht mit anderen Tätigkeiten im Staatsdienst gleichgesetzt werden. Die besonderen Härten des Soldatenberufes, wie häufige Versetzungen und vor allem Gefahren für Leib und Leben, rechtfertigen besondere Maßnahmen und eine besondere Fürsorge. Das Bundeswehrreform-Begleitgesetz muss daher nicht nur auf diejenigen angelegt sein, die die Bundeswehr verlassen, sondern auch auf diejenigen, die wir im Dienst halten wollen, und vor allem auf diejenigen, die wir gewinnen wollen.

Dieser Gesetzentwurf ist ein Meilenstein auf dem Weg zur zukünftigen Zielstruktur der neuen Bundeswehr. Mit diesem Gesetz und den vorgeschlagenen Überprüfungen kann es uns gelingen, eine schnelle, einsatzorientierte und sozialverträgliche Personalanpassung zu schaffen, damit die Bundeswehr auch zukünftig ein attraktiver Arbeitgeber ist. Dafür gehen wir jetzt in die parlamentarische Beratung. Es wäre gut, wenn wir am Ende eine breite parlamentarische Mehrheit dafür hätten.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

(C)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/9340 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Gibt es anderweitige Vorschläge? – Das ist offensichtlich nicht der Fall. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 14 sowie Zusatzpunkt 5 auf:

- 14 Beratung des Antrags der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln

– Drucksache 17/8912 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union
Haushaltsausschuss

- ZP 5 Beratung des Antrags der Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

(D)

Chancen und Risiken ergebnisoffen bewerten – Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark über den Ausstieg aus dem Staatsvertrag über den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung aufnehmen

– Drucksache 17/9407 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union
Haushaltsausschuss

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile Herbert Behrens für die Fraktion Die Linke das Wort.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Urlauber an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins können sich auf ein neues Angebot einstellen: Statt Meeresrauschen hören sie ab 2022 donnernde Güterzüge, die an ihnen vorbeifahren. 300 000 Übernachtungen im Lärmkorridor: So heißt dann das neue Angebot. Autofahrer nehmen künftig nicht mehr die Fähre, sondern zahlen 70 Euro Maut und fahren durch den neu gebauten Tun-

Herbert Behrens

- (A) nel nach Dänemark. Dieses Zukunftsangebot kostet die Steuerzahler rund 10 Milliarden Euro.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Welche Steuerzahler?)

Jetzt können wir uns noch entscheiden, ob wir das wollen. Ich möchte das nicht; denn es gibt heute gute Fährverbindungen für Personenzüge und Autos zwischen Deutschland und Dänemark. Die Güterzüge fahren seit 1997 über den Schienenweg entlang der Jütland-Route; er liegt weit weg von den Tourismusgebieten an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Linke unterstützt also die Forderung der Gegner einer festen Fehmarnbelt-Querung. Wir brauchen dieses Verkehrsprojekt, das teuerste Europas, nicht.

(Beifall bei der LINKEN)

Sehr geehrte Damen und Herren der Regierungsfractionen, mit unserem Antrag bauen wir Ihnen im wahren Sinne des Wortes eine Brücke. Das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung muss so gestaltet werden, dass es wirklich alle Fragen bearbeiten kann.

(Dr. Johann Wadephul [CDU/CSU]: Waren Sie schon mal da, Herr Behrens?)

Dazu braucht es mehr Geld. 100 000 Euro reichen nicht aus, wenn 70 000 Euro davon allein für den Personalaufwand draufgehen. Bürgerinnen und Bürger fordern echte Beteiligung, und das ist ihr demokratisches Recht.

- (B) (Beifall bei der LINKEN)

Wenn sich bei der Prüfung herausstellen sollte, dass die Nachteile des Projekts Belt-Querung größer sind als die Vorteile, dann muss mit der dänischen Regierung über den Ausstieg verhandelt werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Genau das wurde im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark beschlossen. Dort heißt es in Art. 5 Abs. 4:

Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es!)

In Art. 22 Abs. 2 heißt es weiter:

Die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland betreffen in jedem Fall nur die deutschen Hinterlandanbindungen.

Dass sich die Voraussetzungen deutlich verändert haben, das können wir doch schon heute feststellen. Wir wissen das auch, wenn wir ehrlich gegenüber uns selbst sind.

- (Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Ach was!) (C)

Ursprünglich war eine Schrägkabelbrücke geplant, heute soll es ein Absenktunnel werden.

(Zuruf von der FDP: Na und?)

Die Verkehrsprognosen für den Schienengüterverkehr werden halbiert. Was kostet der Spaß? 1996 betrug die Kostenschätzung für eine Brücke rund 2,9 Milliarden Euro.

(Dr. Martin Lindner [Berlin] [FDP]: Das zahlen die Dänen!)

2011 liegen die Kosten bei rund 5,5 Milliarden Euro für einen Tunnel.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Wer zahlt das?)

Wenn das keine wesentlichen Kostensteigerungen sind.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Wer zahlt denn das?)

– Die mautpflichtigen Autofahrer.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Ach so!)

– Ich spreche über die wesentlichen Kostensteigerungen.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Ja!)

– Ich rede über die Bedingungen, wann die Vertragspartner wieder in Gespräche eintreten. Beide Seiten haben wesentliche Kostensteigerungen zu verzeichnen. Das ist ein Grund, in die Verhandlungen einzusteigen, um diesem Projekt ein Ende zu bereiten.

(D)

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn wir die Situation auf der deutschen Seite betrachten, dann stellen wir fest: Das setzt sich nahtlos fort. Auch die Kalkulation für die Anbindung auf der deutschen Seite ist nicht mehr zu halten. Der Bundesverkehrsminister will zwar immer noch für 817 Millionen Euro bauen, aber der Bundesrechnungshof rechnet inzwischen mit 1,7 Milliarden Euro, 231 Millionen Euro kommen noch obendrauf, wenn Umgehungsstrassen miteinbezogen werden müssen. Die Hinterlandanbindung soll dann nicht 2018 fertig werden, sondern erst 2022; das sagt Bahnchef Grube. Wir wissen doch, dass bei Großprojekten die Kosten nicht sinken, wenn der Bau später fertig wird, oder?

Jetzt haben wir noch die Chance, den Kurs zu ändern. Wir wollen den Staatsvertrag ernst nehmen und mit der dänischen Regierung verhandeln.

(Jan Mücke [FDP]: Den Vertrag brechen! Das ist ein völkerrechtlicher Vertrag!)

Das wollen die Bürgerinnen und Bürger auch und fordern es zu Recht ein. Wir sagen: Das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung ist von gestern. Wir wollen nicht, dass Milliarden in die Ostsee gekippt werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(A) Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat Gero Storjohann für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Gero Storjohann (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit der festen Fehmarnbelt-Querung schaffen wir eine Direktverbindung zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die gibt es doch schon! Über Jütland!)

Die wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Chancen dieses Verkehrsprojektes sind immens.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Für wen denn?)

Aber leider wird diese Tatsache nicht von allen Fraktionen hier im Bundestag so gesehen.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es! – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wohl wahr!)

Deswegen werden hier laufend Anträge vorgelegt. Das ist legitim, keine Frage, das kann man immer wieder wiederholen, aber es ist nicht besonders originell, was hier passiert.

(B) Mit dem geplanten 17,6 Kilometer langen Absenktunnel durch den Fehmarnbelt wächst Nordeuropa zusammen. Eines möchte ich sagen, Herr Behrens: Es ist ein starker Wunsch der Dänen und der Schweden, dass dieses Projekt kommt. Wir als Deutsche gehen ihnen einen Schritt entgegen und ermöglichen ihnen, innerhalb von Europa dichter an uns heranzurücken. Das sollte man nicht kleinreden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Wir als CDU/CSU-Fraktion bestätigen ihnen heute gerne wieder aufs Neue: Wir sind uneingeschränkt Partner für die feste Fehmarnbelt-Querung. Wir wollen den deutsch-skandinavischen Ballungsraum für Wirtschaft und Wissenschaft in der Fehmarnbelt-Region. Wir wollen die hierdurch entstehenden Arbeitsplätze für die Menschen in Schleswig-Holstein und darüber hinaus generieren, während der Bauphase und auch nach Inbetriebnahme des Tunnels.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Während der Bauphase, aber nachher gibt es sie nicht mehr!)

Deshalb haben wir in der Großen Koalition, Herr Hacker, den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark auf den Weg gebracht, unterschrieben vom Verkehrsminister Tiefensee, SPD,

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Jetzt wird sich auf Sozialdemokraten berufen! Das passt ins Bild!)

und auch angeschoben von vielen schleswig-holsteinischen Landespolitikern. **(C)**

Ich nenne hier auch den Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Anschließend haben Bundestag und Bundesrat dem Gesetz zum Staatsvertrag im Juni und im Juli 2009 zugestimmt. Es gab also eine breite politische Mehrheit in Deutschland. Ich sage in Klammern: In Dänemark ist die politische Mehrheit noch größer. Deshalb sehe ich nicht den Ansatz einer Chance, zu Verhandlungen zu kommen, wenn ein Partner überhaupt nicht will, sondern dieses Projekt als Chance sieht.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Kollegen haben es Ihnen schon entgegengeschleudert: Diese Querung wird in erster Linie durch Mauteinnahmen finanziert.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Finanzen werden das schon regeln in Dänemark!)

Das heißt, das Risiko liegt beim dänischen Staat und beim Konsortium. Die Finanzierung wird von Dänemark sichergestellt.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber nicht die Hinterlandanbindung, Herr Kollege!)

Wir sind der festen Überzeugung, dass das funktioniert. Sie haben deutlich gemacht, dass Sie das nicht sind. Akzeptieren Sie, dass die politischen Mehrheiten hier nun einmal anders sind. **(D)**

Deutschland ist nur verpflichtet, die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite sicherzustellen. Dafür verzichten wir im Gegenzug – das ist schade – auf die Mauteinnahmen. Es entsteht aber auch Infrastruktur in Schleswig-Holstein. Das heißt, es werden Schienenwege gebaut. Die Grünen, Herr von Notz, haben gesagt: Wir möchten gerne die Strecke Neumünster–Bad Oldesloe zweigleisig ausbauen. Das ist wunderbar. Da soll der gesamte Jütlandverkehr durchgehen. Das heißt, die Vorschläge, die Sie hier vorbringen, haben auch Belastungen in anderen Regionen zur Folge. Tun Sie nicht so, als wenn alles schön wäre, wenn wir auf das Projekt Fehmarnbelt verzichten würden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Überfahrt mit dem Zug wird nur noch sieben Minuten dauern. Es wird eine leistungsfähige Nord-Süd-Verkehrsachse entstehen, auf der Waren schneller als jemals zuvor zwischen Nord- und Zentraleuropa transportiert werden können. Das wollen die Schweden und die Dänen. Aus diesem Grunde hat auch die Europäische Kommission die Fehmarnbelt-Querung als ein vorrangiges Projekt in die Transeuropäischen Netze mit aufgenommen. Auch die Menschen vor Ort werden davon profitieren. Es werden zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, und es wird eine vernetzte Region Malmö-Kopenhagen-Hamburg entstehen. In diesem Gebiet wird sich

Gero Storjohann

- (A) über die Jahrzehnte hinweg etwas Schönes entwickeln. Dazu sollte man auch ein bisschen Hoffnung und Fantasie haben.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Es ist eine fantastische Vorstellung, meine Damen und Herren, dass ich zukünftig ganz schnell von Hamburg aus in Kopenhagen sein kann. Aus Schleswig-Holstein komme ich schneller nach Kopenhagen als nach Hannover. Das ist schade für Hannover. Ich meine aber, dass wir die Dimensionen betrachten müssen, die wir Anfang 2021 haben werden. Wir werden diese Strecke dann in drei Stunden schaffen.

Wir haben auch mit den Grünen in Dänemark gesprochen. Das alles wissen Sie. Die Grünen in Dänemark sagen: Natürlich gibt es eine CO₂-Ersparnis, wenn wir dieses Projekt verwirklichen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Meine Damen und Herren, mit dem Baubeginn ist im Sommer 2015 zu rechnen. Darauf freuen wir uns schon. Wir hätten gerne ein bisschen eher begonnen. Auf der anderen Seite haben wir dadurch die nötige Luft, für die Fertigstellung unserer Hinterlandanbindung im Land Schleswig-Holstein zu sorgen. Wir wissen: Das Geld ist knapp. Aber wir haben die feste Zuversicht, dass uns das gelingen wird. Linken und Grünen wird es nicht gelingen, die feste Fehmarnbelt-Querung zu verhindern. Es gibt viele überzeugende Argumente für die Querung. Diese guten Argumente werden wir Ihnen im Ausschuss gerne noch einmal vortragen.

- (B) 2021 ist Eröffnung. Man kann jetzt schon anfangen, sich auf diese deutsch-dänische Einweihungsveranstaltung zu freuen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Hans-Joachim Hacker für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Vielen Dank. – Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir führen zu so später Stunde eine Diskussion, die wir eigentlich vor einem halben Jahr gar nicht mehr erwartet hätten; denn wir meinten, wir hätten mit der Entscheidung am 18. Juni 2009 alles Maßgebliche entschieden. Scheinbar gibt es aber noch Diskussionsbedarf.

Meine Damen und Herren, bei den Juristen gibt es einen alten Grundsatz, der lautet: Ein Blick ins Gesetz erleichtert die Rechtsfindung. In abgewandelter Form könnte man diesen Grundsatz auch bei diesen beiden Anträgen anwenden. Die zentrale Forderung in beiden Anträgen betrifft die Nachverhandlungen zum Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland über eine feste Fehmarnbelt-Querung, nicht über eine Brücke und nicht über einen Tunnel, sondern über ein Querungsbauwerk. Darüber hat

der Deutsche Bundestag, wie gesagt, am 18. Juni 2009 eine Entscheidung getroffen. Er hat diesen völkerrechtlichen Vertrag ratifiziert. In beiden Anträgen wird gefordert, über einen Ausstieg aus diesem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark zu verhandeln. Dazu gehören aber zwei Partner und nicht nur einer. Der zweite Partner sieht aber gegenwärtig und, wie ich vermute, auch künftig keinen Anlass. Deswegen sind die beiden Anträge leider

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Obsolet!)

für die Luft geschrieben.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Haben wir sie schon angesprochen?)

Herr Behrens, seit Mitte der 90er-Jahre hat jede deutsche Bundesregierung mit Dänemark über dieses Vertragswerk verhandelt. Wir haben im deutschen Parlament, im Deutschen Bundestag, insbesondere in den Jahren 2008 und 2009 eine sehr intensive Diskussion darüber geführt. Sie verlief nicht konfliktfrei, auch in der SPD-Bundestagsfraktion nicht. Wir haben schon damals über all die Fragen diskutiert, die Sie heute wieder aufwerfen.

Wie sieht die Sach- und Rechtslage nun tatsächlich aus? Was steht im Staatsvertrag zu Änderungen der geschlossenen Vereinbarung? Herr Behrens, Sie haben Art. 22 Abs. 2 des Vertrages zitiert. In Art. 5 Abs. 4 steht eine Regelung zu den Hinterlandanbindungen. Der Text aus Art. 5 Abs. 4 findet sich im Übrigen in Art. 22 Abs. 2 des Vertrages wieder. Der zentrale Kern dieser Vereinbarung lautet:

Die Vertragsstaaten unternehmen alles in ihrer Macht Stehende, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Das sind Annahmen! Die Tatsachen sind andere!)

Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern.

Dafür gibt es heute aus unserer Sicht keinen Bedarf.

Sie haben gesagt, dass es sich etwas verzögert hat und Kostensteigerungen eingetreten sind.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es ist teurer geworden!)

Ja, selbstverständlich. Herr Behrens, jetzt einmal allen Ernstes: Haben Sie schon einmal ein Großprojekt in Deutschland, in Europa, in der Welt gesehen, bei dem es bei den kalkulierten Ursprungskosten geblieben ist? Schauen Sie doch einmal zum Berliner Hauptbahnhof. Der Berliner Hauptbahnhof ist noch nicht ganz fertig. Sicherlich müssen wir darüber diskutieren, ob man bei Großprojekten einen Kostenindikator einrechnen sollte. Das war bisher aber nie üblich.

Hans-Joachim Hacker

- (A) (Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das hat uns dahin geführt, wo wir heute stehen!)

Wir sind immer von den Ursprungskosten ausgegangen. Deswegen sind die Argumente, die Sie hier vortragen, nicht überzeugend.

Ich sage es noch einmal: Die Grundlagen ergeben sich aus Art. 22 Abs. 1 und 2 des Vertrages. Wir haben hierzu mit dem Partner Dänemark verbindliche Absprachen getroffen. Wir können die Frage aufwerfen, ob die drei Varianten Änderung, Ausstieg oder Ergänzung verfolgt werden können. Zum Teil wird der Eindruck erweckt – über diese Frage habe ich in dieser Woche mit Menschen in Schleswig-Holstein diskutiert –, dass Deutschland den Ausstieg erklären könnte. Das geht nicht. Streuen Sie den Leuten keinen Sand in die Augen. Das geht nicht. Es sind die Konditionen zu erfüllen, die im Vertrag stehen – ohne Wenn und Aber.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP sowie bei Abgeordneten der SPD – Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Sehr ehrlich, Hans-Joachim Hacker! Sehr ehrlich!)

Herr Behrens, ich muss Ihnen vorhalten, dass Sie im Grunde genommen auf der Grundlage eines Meinungsbildes diskutieren, das wir vor ungefähr zehn Jahren hatten. Vor zehn Jahren waren diese Fragestellungen mehr als berechtigt. 2008 und 2009 sind wir diese Fragen im Detail durchgegangen, und zwar – das habe ich vorhin schon gesagt – in einem streitigen Prozess. Mir kommt es so vor, als ob Ihre Fraktion nicht mit Großprojekten zurecht käme; denn Sie sind ja auch gegen den Ausbau der A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg,

- (B)

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Richtig! Da ist nämlich kein Bedarf!)

obwohl dort ein enormer Bedarf besteht. Das wäre gut für die Häfen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, für die Entwicklung der drei betroffenen Bundesländer. Das muss man hier einmal ansprechen.

(Beifall bei der SPD, der CDU/CSU und der FDP)

Was richtig ist, muss hier auch einmal gesagt werden können.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Das ist richtig!)

Was kennzeichnet die gegenwärtige Phase? Natürlich haben wir Verzögerungen. Die Verzögerungen sind kürzlich in einer Stellungnahme der Firma, die mit den Planungen beauftragt wurde, dokumentiert worden. Jeder kann das ausführlich in der Presseerklärung vom 18. April 2012 nachlesen. Darin ist das dokumentiert. Dort sind im Übrigen auch die weiteren Schritte im Planungsverfahren dargestellt. Ich will das hier nicht vorlesen; meine Redezeit gibt das auch nicht her. Ich will nur darauf verweisen, dass die Ursachen für die Verzögerung im Wesentlichen darauf zurückzuführen sind, dass deutsches und dänisches Planungsrecht nicht kompatibel, jedenfalls nicht identisch sind, und wir – wie bei anderen

- Großvorhaben auch – EU-Recht zu beachten haben. Dies hat viele der Verzögerungen verursacht. (C)

Im Zusammenhang mit den Verzögerungen müssen auch die kontroversen Diskussionen beachtet werden, die wir im Jahr 2000 geführt haben. Ich erinnere daran, dass wir über die Verkehrssicherheit und über die Auswirkungen auf Flora und Fauna – Stichwort Schweinswale – diskutiert haben. Wir haben, auch im Hinblick auf die Windeinflüsse, darüber diskutiert, welche Variante günstiger ist, ein Tunnel oder eine Brücke. Wir haben nicht zuletzt darüber diskutiert, ob das Verkehrsaufkommen den Bau des Querungsbauwerks rechtfertigt. All diese Fragen bis hin zu der Problematik des Wasseraustauschs zwischen Nord- und Ostsee konnten wir damals nicht beantworten. Wir waren uns einig, diese Fragen in einem Untersuchungsprozess, der zwei, drei Jahre dauern sollte, zu klären. Die damaligen Fragen werden heute untersucht, und die Planungsgesellschaft wird im Planfeststellungsverfahren und im Umweltverträglichkeitsverfahren weitere Fragen zu beantworten haben.

Ich komme noch auf zwei Punkte zu sprechen, die mir sehr am Herzen liegen. Der erste Punkt, der mir wichtig ist, betrifft die Frage, wie der Dialog vor Ort weitergeführt wird. Vor dem Hintergrund der Diskussion über Stuttgart 21 und andere Großvorhaben haben wir, denke ich, einen neuen Erkenntnisstand und eine neue Bewertung, dass Großvorhaben heute anders begleitet werden müssen als vor fünf oder zehn Jahren.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

- Das ist im Übrigen auch die Auffassung der SPD-Bundestagsfraktion. Wir haben dazu Vorschläge unterbreitet, und wir werden über diese hier im Parlament in Zukunft weiter diskutieren. Eine Debatte dazu haben wir schon geführt. (D)

Die Bundesregierung ist aufgefordert, den Dialog, der dort begonnen hat und meines Erachtens die neue Qualität nach Stuttgart 21 nicht widerspiegelt, anders zu gestalten. Herr Mücke, das müssen Sie ernsthaft prüfen. Ich bin der Meinung, dass es nötig ist, dass Sie diese Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern aus Schleswig-Holstein, insbesondere aus Ostholstein und von der Insel Fehmarn, anders führen als zu Beginn des Projekts. Dort besteht Unzufriedenheit. Deswegen lautet mein Appell an die Bundesregierung: Wenn Sie den Beschluss des Deutschen Bundestages zum Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ernstnehmen, der hier mehrheitlich getroffen worden ist, dann müssen Sie diesen in Schleswig-Holstein umsetzen.

Ein zweiter Punkt ist mir wichtig. Herr Präsident, ich hoffe, ich kann diesen noch vortragen. Dieser transparente Prozess muss auch die Verpflichtungen umfassen, die wir übernommen und bis zur Inbetriebnahme der Querung bzw. bis zu sieben Jahren nach Inbetriebnahme zu erfüllen haben. Diese Problematik wird meines Erachtens nicht ausreichend beleuchtet. Herr Staatssekretär Mücke, Sie sind der hier anwesende Vertreter des Bundesverkehrsministeriums.

(Sören Bartol [SPD]: Herr Ferlemann ist auch noch da!)

Hans-Joachim Hacker

- (A) – Sie und Herr Ferlemann. – Sie müssen diesen Prozess inhaltlich gestalten. Sie müssen, wie ich finde, mit den Kommunen und den Bürgern vor Ort nochmals über den Bedarf, der sich aus Transporten ergibt, diskutieren.

Das ändert nichts daran, dass der Staatsvertrag rechtsgültig ist, dass er beständig ist, dass wir gegenwärtig keine Grundlage sehen, mit Dänemark nachzuverhandeln oder auf eine Aufhebung des Staatsvertrages zu drängen.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, Sie müssen zum Schluss kommen.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Ich danke Ihnen, Herr Präsident, für das Wohlwollen und wünsche Ihnen allen, meine Damen und Herren, einen schönen Abend.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Kollegin Christel Happach-Kasan für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

- (B) Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich danke meinem Herrn Vorredner dafür, dass er die juristischen Sachverhalte noch einmal klargestellt und deutlich gemacht hat, dass es heute nicht um das Ob geht. Die feste Fehmarnbelt-Querung wird gebaut. Das ist gut für die gesamte Region; das ist für Schleswig-Holstein und auch für Dänemark gut. Wir wollen sie.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Voraussetzung für Wohlstand und wirtschaftliches Wachstum ist eine gute Infrastruktur. Zu einer guten Infrastruktur gehört zum einen die Verkehrsinfrastruktur – da sind wir uns einig; darüber sprechen wir heute –, zum anderen gehören dazu aber auch die Energieinfrastruktur und die Kommunikationsinfrastruktur. In allen drei Bereichen haben wir in Schleswig-Holstein noch einiges zu tun. Erst in dieser Legislaturperiode hat Schleswig-Holstein wieder positive Wachstumsimpulse erfahren. Die christlich-liberale Regierung mit Peter Harry Carstensen und Dr. Heiner Garg hat zusammen mit Wolfgang Kubicki eine ausgesprochen positive Arbeit geleistet.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Diese gute Arbeit wollen wir in Schleswig-Holstein in der nächsten Legislaturperiode fortsetzen.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Pfeifen im Walde!)

Es ist wohl nicht ganz verwunderlich – auch der Kollege Hacker hat das gesagt –, dass wir heute über dieses Thema diskutieren. Es ist ja Wahlkampf. Bald finden Wahlen statt, (C)

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: Da wären wir jetzt nicht drauf gekommen, dass Wahl ist!)

und deshalb müssen die Grünen und die Linken noch einmal deutlich machen, dass sie gegen Infrastrukturprojekte sind. Koste es, was es wolle, und schade es dem Land, so viel es wolle: Auf jeden Fall sind Sie zunächst einmal dagegen. Das machen Sie heute deutlich.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Herbert Behrens [DIE LINKE]: Nein! Wir wollen nur eine vernünftige Verkehrspolitik!)

Ich glaube, die wenigsten hier erinnern sich noch an das Jahr 1990. 1990 war ein Jahr, in dem Schleswig-Holstein in den Länderfinanzausgleich eingezahlt hat. Könnt ihr euch das noch vorstellen?

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nein!)

Damals hat Schleswig-Holstein tatsächlich in den Länderfinanzausgleich eingezahlt. Danach gab es ein paar rot-grüne Regierungsperioden, und es war damit vorbei.

(Lachen bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Gegenruf des Abg. Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Das ist leider gar nicht lustig!)

Das müsst ihr sehen: Im Moment steht Schleswig-Holstein bei einem deutschlandweiten Vergleich an drittlezter Stelle. Deswegen ist es gerade für uns in Schleswig-Holstein wichtig, dass wir sparen; das haben wir gemacht. Natürlich müssen wir aber auch die Einnahmeseite verbessern. Das bedeutet, dass wir insbesondere in Verkehrsinfrastruktur investieren müssen. (D)

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Herbert Behrens [DIE LINKE]: Was soll daran denn sparsam sein?)

Seit Mitte der 90er-Jahre wird in Schleswig-Holstein über eine feste Fehmarnbelt-Querung diskutiert. Die Regierung Simonis/Steenblock – das ist schon ein bisschen länger her – hat dieses Vorhaben positiv begleitet.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist nicht richtig, Frau Kollegin!)

Auch Minister Steenblock hat das im Kabinett unterstrichen.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist nicht korrekt!)

Ich möchte darauf hinweisen: Große Verkehrsprojekte brauchen eine sorgfältige Planung. Eine sorgfältige Planung braucht Zeit.

(Abg. Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] meldet sich zu einer Zwischenfrage)

Dr. Christel Happach-Kasan

- (A) Mein Vorredner hat deutlich gemacht, dass Deutschland am 3. September 2008 einen Staatsvertrag mit Dänemark unterschrieben hat.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Frau Kollegin, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen von Notz?

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Der ist doch gleich als Redner dran!)

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

Aber gerne doch.

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Das stimmt; ich spreche gleich. Deswegen tut es mir auch leid, dass ich mich zu Wort melden musste. Ich danke Ihnen für die Möglichkeit, Sie kurz etwas zu fragen. Ich möchte Sie nämlich um ein Zitat des Kollegen Steenblock bitten – er ist leider nicht hier und kann sich nicht verteidigen –, das Ihre Aussage, dass er dieses Irrsinnprojekt unterstützt hat, belegt. Können Sie ein entsprechendes Zitat anführen? Sie können es mir meinetwegen auch gerne morgen nachreichen. Da es ein solches Zitat aber nicht gibt, weise ich Ihre Aussage aufs Schärfste zurück.

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

- (B) Werter Herr Kollege, darüber ist im Bundestag bereits diskutiert worden. Sie werden mir sicherlich nachsehen, dass ich die Protokolle der Kabinettsitzungen der Regierung Simonis/Steenblock aus der Wahlperiode 1996 bis 2000 nicht auswendig kenne

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das können Sie morgen nachreichen!)

und es Ihnen hier auch nicht vorlegen kann.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Machen wir einen Faktencheck! Morgen!)

Sie brauchen nur die Plenarprotokolle des Deutschen Bundestages und die Diskussionsbeiträge von Herrn Rainer Steenblock nachzulesen, um festzustellen, dass – ja – er in der damaligen Koalitionsregierung zugestimmt hat

(Patrick Döring [FDP]: So ist es!)

und trotzdem hinterher dagegen demonstriert hat, wie es auch im Falle der A 20 seine Praxis gewesen ist.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist nicht korrekt, Frau Kollegin!)

– Das ist so.

Jetzt fahre ich mit meiner Rede fort. Die Zeit, die man zwischen der Verabschiedung eines Vertrages und der Realisierung eines Projektes braucht, kann man nutzen.

(C) Wir treten dafür ein, sie zum einen zu nutzen, um das Projekt zu optimieren, und sie zum anderen zu nutzen, um im Dialogforum mit den Menschen vor Ort darüber zu sprechen. Ich finde es gut, dass die Landesregierung ein Dialogforum mit Herrn Dr. Christoph Jessen als Leiter eingerichtet hat. Das Dialogforum ist dafür gedacht, von den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort Anregungen zu bekommen, wie man ein solches gutes Projekt noch weiter verbessern kann.

Es gibt gute Gründe für dieses Projekt. Der wichtigste Grund ist, dass die Metropolregion Hamburg mit der Region Kopenhagen/Malmö zusammenwächst

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Was hat Schleswig-Holstein davon? – Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ist das jetzt nicht erreichbar, oder wie?)

und wir damit für unsere Region einen enormen Wirtschaftsimpuls setzen werden. An dieser Stelle darf ich an den Kollegen aus Schleswig-Holstein erinnern. Wir in Schleswig-Holstein leben von der Kraft Hamburgs. Wenn wir Hamburg nicht stärken, dann hat Schleswig-Holstein dadurch immense Nachteile. Nur mit einer attraktiven Metropolregion Hamburg kann das Land Schleswig-Holstein existieren. Deswegen müssen wir alles tun, um Hamburg weiter zu stärken.

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: In Hamburg haben wir ja einen guten Bürgermeister!)

(D) Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, dass Dänemark mit dem Bau von Brücken zwischen seinen Inseln enorm gute Erfahrungen gemacht hat. Es ist richtig, dass sich die Verkehrsleistung erhöht hat. Das Wirtschaftswachstum in Dänemark kann sich aber insgesamt sehen lassen.

Daneben verschafft dieses Projekt der Region eine enorm hohe und positive Aufmerksamkeit. Es ist spannend, und ich verspreche mir auch für die Medizinhauptstadt im Norden, Lübeck, eine Steigerung seiner Attraktivität.

Ich finde es schade, dass wir dieses Thema nicht gemeinsam positiv begleiten und dass einige die Gelegenheit nutzen wollen, sich von der Fahne zu stehlen. Wir müssen ganz klar machen: Wir brauchen ein solches Projekt, um Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg zu stärken.

Lieber Kollege von Notz, ich will das eine einmal festhalten: Kollege Steenblock hat damals im Bundestag gesagt, er lehne es ab, weil dort eine Brücke gebaut werde. Sie wissen: Inzwischen ist es ein abgesenkter Tunnel. Das heißt, das Argument zieht nicht mehr. Ihr jetziger Antrag baut auf den Kosten auf. Wir alle miteinander wissen: Die Befürworter sehen die Kosten etwas niedriger, und die Gegner führen immer etwas höhere Kosten an.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Der Bundesrechnungshof!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Frau Kollegin.

(A) **Dr. Christel Happach-Kasan** (FDP):

Ich darf einfach noch einmal darauf hinweisen, dass wir beispielsweise eine Menge an Verkehrsprojekten mit einer enorm positiven Kosten-Nutzen-Bilanz durchführen. Ich nenne beispielsweise Geesthacht bei uns. Was machen die Grünen? Sie sind dagegen. Ganz einfach! Sie sind immer dagegen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie wissen doch, wie Kosten-Nutzen-Verhältnisse berechnet werden!)

Von daher kommen wir mit Ihrer Haltung, wie ich meine, nicht weiter.

Die Bürgerinnen und Bürger haben begriffen, dass sie diese Projekte brauchen. Sie arbeiten positiv im Dialogforum mit. Ich glaube, dass wir für Schleswig-Holstein, für die Regionen und für die Menschen vor Ort mit diesem Projekt eine positive wirtschaftliche Entwicklung erreichen werden.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Frau Kollegin, wollen Sie Ihre Redezeit noch verlängern? Es gibt den Wunsch, eine Zwischenfrage zu stellen.

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

Ja, gerne.

(B)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Bitte schön.

(Patrick Döring [FDP]: Die Kollegin durfte nicht reden, darum muss sie fragen!)

Bettina Hagedorn (SPD):

Frau Happach-Kasan, da Sie gerade eben davon gesprochen haben, dass sich welche vom Acker machen wollen, und auf die 90er-Jahre eingegangen sind, will ich Sie darauf ansprechen und einmal schauen, ob wir uns gemeinsam daran erinnern, dass es bei diesem Projekt in der Tat eine sehr lange Planungsphase und auch Dialogphase mit Dänemark gab.

Dieses Projekt in Schleswig-Holstein war bis 2006 – dies hat im Übrigen sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Berlin in allen Koalitionsverträgen gestanden – als ein PPP-Projekt geplant. Für alle die, die nicht wissen, was das ist: Es sollte eine faire Risiko- und Kostenaufteilung zwischen der Wirtschaft und der öffentlichen Hand geben. So war das Gesamtprojekt – sowohl die Querung als auch die Hinterlandanbindung – geplant.

Vom Acker gemacht bei diesem Projekt hat sich 2004 die Bahn, die dieses Projekt jetzt nur als Auftragnehmer für das Verkehrsministerium durchführt, es aber nicht aus ihrem Budget zu finanzieren hat.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Was wurde denn 2009 beschlossen?)

(C) Hier kann man ja die berechtigte Frage stellen: Warum hat sich die Bahn hier eigentlich herausgestohlen und keine Priorität gesetzt?

2006 hat sich dann die Wirtschaft bei diesem Projekt vom Acker gemacht. Viele Kollegen waren auf der Investorenkonferenz dabei. Ich weiß gar nicht, ob Sie dabei waren; ich war dort. Ich kann mich gut daran erinnern, dass sich Hochtief, Bilfinger Berger und große Banken, die eigentlich mit vollem Risiko in die Finanzierung einsteigen wollten, komplett daraus zurückgezogen haben, und zwar deshalb, weil sie rechnen konnten.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Frage! – Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Wann kommt die Frage?)

– Ich muss keine Frage stellen.

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: Da hat sie recht!)

Ein Blick in die Geschäftsordnung hilft manchmal, Frau Kollegin.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Aber auch nicht fünf Minuten reden!)

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, zu präzisieren, wen Sie denn nun eigentlich damit gemeint haben, dass er sich hier vom Acker macht. Haben Sie vielleicht die Bahn gemeint oder vielleicht auch die Wirtschaft, die zwar viele Forderungen stellt, sich aber nicht mit einem einzigen eigenen Cent an diesem Projekt beteiligt?

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

(D)

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

Liebe Kollegin Hagedorn, ich bedanke mich für Ihren zeitgeschichtlichen Exkurs in die Anfangsjahre dieses Jahrtausends.

(Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das sind die Fakten! Das ist Faktencheck!)

Das war sehr spannend, aber ich glaube, wir müssen irgendwann auch Realitäten anerkennen.

Realität ist, dass Herr Minister Tiefensee – in Klammern: SPD – am 3. September 2008 den Staatsvertrag mit Dänemark unterschrieben hat, dass wir im Bundestag diesen Vertrag ratifiziert haben

(Bettina Hagedorn [SPD]: Mit dem Art. 22!)

und dass wir deswegen eine neue Geschäftsgrundlage haben. Auf dieser Geschäftsgrundlage werden wir dieses Projekt realisieren.

Da Sie gerade noch einmal auf die alten Geschichten verwiesen haben, sollten wir, glaube ich, einfach einmal hervorheben, warum wir damit angefangen haben, dieses Projekt zu diskutieren. Weil wir der Meinung sind, dass es richtig ist, die Metropolregion Hamburg an die Region Kopenhagen/Malmö anzubinden, weil wir uns davon erwarten, dass die Entwicklungsachse A 1 damit zu einer größeren Entwicklung innerhalb der Region beitra-

Dr. Christel Happach-Kasan

- (A) gen kann, weil wir die Vorteile für den Kreis Stormarn, den Medizinstandort Lübeck, aber auch für den Kreis Ostholstein sehen.

Ich war sehr beglückt, als ich auf einer großen Podiumsdiskussion im Kreis Ostholstein vor mehr als 500 Leuten erfahren habe, dass die Menschen in der Region für dieses Projekt sind und sehr deutlich gesagt haben: Wir brauchen große Infrastrukturprojekte. – Das kann man in Schleswig-Holstein gut verstehen. Wo wäre Schleswig-Holstein, wenn wir nicht die A 1 hätten, wenn wir nicht die A 7 hätten, wenn wir nicht den Nordostseekanal hätten, wenn wir nicht den Elbe-Lübeck-Kanal hätten? Wo wäre Schleswig-Holstein, wenn es diese Projekte nicht gäbe, wenn es nicht zur Elektrifizierung der Bahn gekommen wäre, für die sich beispielsweise auch Heide Simonis eingesetzt hat? Wo wäre unser Bundesland dann? Dann könnten wir nur noch in der Furche kratzen. Dann wären wir absolut weg vom Zentrum.

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Dann wären wir da, wo die FDP heute ist!)

Deswegen sollten wir hier Fantasie entwickeln und unsere gesamte Kraft dafür verwenden, dass wir nicht mehr über das Ob, sondern über das Wie diskutieren, nämlich wie wir für unsere Region, für Schleswig-Holstein, für den Kreis Stormarn,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Schleswig-Holstein ist das gesamte Schleswig-Holstein, nicht nur Stormarn!)

- (B) für die Stadt Lübeck, für den Kreis Ostholstein eine optimale Anbindung erreichen, damit wir auch die Schienenanbindung optimal machen, damit wir einen optimalen Gewinn aus diesem Projekt erzielen. Ich freue mich, dass Sie offensichtlich der Meinung sind, dass Sie dieses Mal – vielleicht mit der SPD – dafür stimmen und diesem Projekt positiv gegenüberstehen. Ich freue mich auf diese Entscheidung von Ihnen.

Danke schön.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Konstantin von Notz für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nun, geschätzte Kollegin Happach-Kasan, dass Sie jetzt die ollen Kamellen von der Dagegen-Partei rausholen, ist wirklich eine traurige Nummer. Dass Sie genauso wie der Kollege Hacker dieses Dialogforum, bei dem eben nicht die Fakten auf den Tisch gelegt werden und bei dem eben nicht ergebnisoffen diskutiert wird, als Positivbeispiel anführen, ist geradezu verrückt. Sie manifestieren damit, dass Sie aus Stuttgart 21, der Startbahn in Frankfurt, der dritten Landebahn am Flughafen München und den vielen anderen Projekten nichts gelernt haben. Das ist sehr traurig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Christel Happach-Kasan [FDP]: Sie haben nichts gelernt!)

(C)

Vor der Unterzeichnung des Staatsvertrages 2008 gab es eine sehr intensive Diskussion im Verkehrsausschuss und auch hier im Plenum. In einer Anhörung wurde explizit bestätigt, was die Kritiker des Projekts schon ganz lange befürchtet haben, dass nämlich der verkehrspolitische Nutzen dieser Querung, ob nun Tunnel oder Brücke, hart gegen null tendiert. Verschiedene Studien kommen zu einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 : 0,65.

Während der erwähnten Anhörung wiesen die Sachverständigen, nicht die Grünen, auf zahlreiche weitere Risiken hin. Das Baugebiet liegt in einem ökologisch vielfach geschützten Gebiet, mitten in einer der mit 66 000 Schiffsbewegungen meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Deswegen auch ein Tunnel!)

Hinzu kommt, dass es eine hervorragende bestehende Fährverbindung mit einer hohen Taktung gibt und dass viele Urlauber diese Fährfahrt als attraktiven Ferienbeginn nicht missen wollen – glauben Sie es oder nicht.

(Beifall der Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ihre ganze Überheblichkeit, wie Sie da sitzen, Herr Kollege Storjohann, zeigt, dass Sie viele dieser Argumente und viele andere Argumente bei der Entscheidung hier, vor allen Dingen zum Begleitgesetz des Staatsvertrages, einfach unter den Tisch haben fallen lassen.

(D)

Dann kommt immer das Argument: Wir müssen die Brücke oder den Tunnel nicht zahlen. Wir zahlen nur die Hinterlandanbindung. – Das klingt harmlos, ist aber haushaltspolitisch katastrophal; denn diese Anbindung wird so richtig teuer. Ich sage allen schleswig-holsteinischen Kollegen, die ich hier sehe: Der nächste Doppelhaushalt in Schleswig-Holstein wird uns die Tränen in die Augen treiben. Es wird auf jeden Euro, der hier verbaut wird, ankommen; das sage ich Ihnen.

Nicht von den Grünen, sondern in der Stellungnahme des Bundesrechnungshofs – schön, dass Sie zu so später Stunde zu uns finden, Herr Kollege Döring – werden die Kosten allein für die Schienenhinterlandanbindung auf 1,7 Milliarden Euro beziffert.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege von Notz, die Frau Kollegin Happach-Kasan möchte noch einmal ihre Redezeit und auch Ihre durch eine Zwischenbemerkung bzw. Zwischenfrage verlängern.

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich bitte darum. Aber die Uhr muss schon vor zehn Sekunden angehalten worden sein.

(A) Dr. Christel Happach-Kasan (FDP):

Herr Präsident! Herr Kollege von Notz, ich möchte in keiner Weise meine Redezeit verlängern, sondern nur auf eines hinweisen und fragen, ob Ihnen das bekannt ist. Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat sich mit Kabinettsbeschluss vom 14. Dezember 1999 für die Realisierung einer festen Fehmarnbelt-Querung ausgesprochen. Damals habt ihr mitregiert. Dem ist auch ein Kabinettsbeschluss gefolgt.

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: Hört! Hört!)

Danke schön.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Jetzt kommt es raus!)

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich sage Ihnen: Es gibt keine Erklärung eines einzigen Grünen für diese Querung. Wir haben immer dagegen gekämpft.

(Lachen bei der SPD – Christian Lange [Backnang] [SPD]: Das ist aber jetzt unglaublich! – Sören Bartol [SPD]: Das ist echt lächerlich! – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ein Brummkreisel!)

Wir haben immer dagegen gestritten. Sonst wären wir für Sie auch nicht die Dagegen-Partei. Bei diesem Thema waren wir im Gegensatz zu Ihnen immer glasklar aufgestellt.

(B)

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ja, ja! Ein Brummkreisel!)

Der Rechnungshof weist explizit darauf hin, dass zahlreiche weitere Kosten für den Straßenbau, für Alternativstraßen, Lärmschutzmaßnahmen, den Ausbau des Knotenpunktes Hamburg usw. usf. noch nicht berücksichtigt sind. Das stärkste Stück – das demaskiert Ihre ganze Doppelzüngigkeit beim Schönrechnen der Zahlen – ist, dass Sie erst vor zwei Monaten erkannt haben, dass Fehmarn eine Insel ist.

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Lachen bei der CDU/CSU und der FDP sowie des Abg. Christian Lange [Backnang] [SPD])

Denn es gab immer Hinweise, dass der Verkehr, der auf der Insel anlandet, auch wieder herunterkommen muss. Ihnen ist vor zwei Monaten aufgefallen: Das geht gar nicht mit der Fehmarnsund-Brücke; wir brauchen eine neue Querung.

Jetzt kommt der Vorschlag, für 300 Millionen Euro eine zweite Querung zu bauen. Das demaskiert Ihre ganze unsolide Rechentrickserei.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Inzwischen sind die Kosten von 840 Millionen Euro bis heute auf sage und schreibe 2,5 Milliarden Euro gestiegen. Wer so trickst und versucht, die Menschen hin-

ter die Fichte zu führen, der muss sich nicht wundern, dass die Skepsis und Ablehnung gegenüber diesem Projekt heute größer sind denn je. **(C)**

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unterm Strich bleibt, dass Sie mindestens 2,5 Milliarden Euro im Fehmarnbelt vergraben wollen, für eine Strecke, die mit unter 10 000 Fahrzeugen täglich nicht einmal den Bau einer Umgehungsstraße rechtfertigen würde.

Auch das von der Deutschen Bahn aktuell prognostizierte Bahnverkehrsaufkommen ist nicht imstande, die Realisierung in irgendeiner Form zu rechtfertigen. Die Bahn hat ein halbes Jahr nach Inkrafttreten des Staatsvertrages plötzlich ihre Erwartungen der täglichen Züge von 210 auf 96 gesenkt.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, Sie müssen bitte zum Ende kommen.

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich komme zum Schluss, Herr Präsident. – Das ist alles hanebüchen.

Wir als Grüne können die Entscheidung für den Bau nicht parlamentarisch zurückholen; das ist völlig richtig. Den ungedeckten Scheck haben Sie unterschrieben.

(Sören Bartol [SPD]: Ihr habt doch mitgestimmt in Schleswig-Holstein!)

Wir können nur an die Vernunft der Bundesregierung appellieren. **(D)**

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, Sie müssen zum Schluss kommen.

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich komme zum Schluss, Herr Präsident. – Was früher schon eine haushaltspolitische Geisterfahrt war – –

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, Sie haben Ihre Redezeit bereits um 33 Prozent überschritten. Das ist ein bisschen viel.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Nehmen Sie die Vertragsverhandlungen auf, und beenden Sie das Projekt!

Herzlichen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Zum Schluss dieser heftigen Debatte erteile ich Kollegen Ingo Gädechens von der CDU/CSU-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

(A) Ingo Gädechens (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Schön, dass auch die Grünen jetzt wissen, dass Fehmarn eine Insel ist.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Ich lebe seit fast 30 Jahren auf Fehmarn, habe als echter Ostholsteiner dort tiefe Wurzeln geschlagen und mich sehr früh für eine positive Entwicklung der Insel eingesetzt.

Bereits im Jahr 1988 wurde ich stolzes bürgerliches Mitglied, und seit 1990 war ich bis zum Einzug in den Deutschen Bundestag Stadtvertreter auf der Insel Fehmarn. In all den vielen Jahren war das Thema feste Fehmarnbelt-Querung Gegenstand vieler Diskussionen. Wenn Sie möchten, könnte ich Ihnen sogar als letzter Redner einen breiten historischen Abriss über die Gesamtentwicklung, die unterschiedlichsten Diskussionen vor Ort bis hin zur Schließung des Staatsvertrages geben. Leider reicht die vorgegebene Redezeit nicht aus. So möchte, so kann ich nur einige Punkte ansprechen, die mir in dieser Debatte noch wichtig erscheinen.

Der wiederkehrende Antrag der Linken und der nachgereichte Antrag der Grünen lassen erkennen – Christel Happach-Kasan erwähnte es schon –, dass in Schleswig-Holstein erneut Landtagswahlkampf herrscht und man wieder und wieder versucht, mit einem Thema zu punkten, ohne anzuerkennen, dass sich die Mehrzahl der Menschen, die Mehrzahl der Mandats- und Entscheidungsträger längst auf den Weg gemacht haben, um sich auf die feste Fehmarnbelt-Querung einzustellen.

(B)

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ohne Geld leider!)

Wer ehrliche Politik macht, sagt den Menschen, dass es nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das Wie geht.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Alles andere ist Augenwischerei. Es ist einfach naiv, zu glauben, dass es nach knapp drei Jahren, dass es nach der Beschlussfassung, dem Abschluss und der Ratifizierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark Verhandlungen über einen Ausstieg geben könnte. Es ist in höchstem Maße unredlich, dass die Linken „Ausstieg jetzt“ in Schleswig-Holstein plakatieren, Ängste bei den Menschen schüren und Horrorszenarien verbreiten.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Das ist das, was die Bürger in Schleswig-Holstein uns sagen!)

In den letzten drei Jahren hat Femern A/S, das dänische Baukonsortium, in vorbildlicher Weise und frühzeitig für Transparenz und Offenheit gesorgt. Dänemark hat erhebliche Anstrengungen unternommen und bereits Investitionen in siebenstelliger Größenordnung vorgenommen, um das Projekt zu analysieren, zu planen, Umweltverträglichkeiten zu prüfen und die Finanzierung sicherzustellen. Transparenz und Offenheit wurden dem Kon-

sortium sogar von den Gegnern bescheinigt. Davon können wir in Deutschland lernen, und wir haben bereits daraus gelernt. Ja, es stimmt: Auf deutscher Seite müssen noch viele Hausaufgaben erledigt werden, gerade mit Blick auf das Thema Hinterlandanbindung. Gerade da sehe ich als direkt gewählter Abgeordneter eine Hauptaufgabe. **(C)**

Ich war seinerzeit sehr verwundert, ja sogar enttäuscht, dass der damalige SPD-Bundesverkehrsminister Tiefensee vor Unterzeichnung des Staatsvertrages sich nicht ein einziges Mal vor Ort hat blicken lassen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ach, Ingo! Na, na, na!)

Ich war enttäuscht, dass ein SPD-geführtes Bundesministerium nichts von frühzeitiger Bürgerbeteiligung wissen wollte. Erst nach der letzten Bundestagswahl und dem Wechsel im Verkehrsministerium zu Minister Ramsauer und dem Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann hat sich das Verfahren deutlich verbessert.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Sören Bartol [SPD]: Das ist doch jetzt witzig! Ihr habt doch überhaupt nichts gemacht! Wer hat denn noch früher anders geredet als heute?)

Während die Opposition über Bürgerbeteiligung wortgewaltig lamentiert, hat die christlich-liberale Koalition für eine bessere Bürgerbeteiligung gesorgt.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die CDU hat auf allen Ebenen die Verfahren eingeleitet, die für die Menschen für Ort bedeutend sind. Die ostholsteinische CDU-Kreistagsfraktion hat eine wichtige Betroffenheitsanalyse in Auftrag gegeben. **(D)**

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: Das ist mir neu, dass die CDU hier ein Verfahren eingeleitet hat! Können Sie das mal erläutern? Nach welcher Rechtsgrundlage? Können Sie mal erläutern, nach welcher Rechtsgrundlage die CDU ein Raumordnungsverfahren eingeleitet hat?)

Nach den von mir initiierten Gesprächen im Ministerium gab es den Impuls für ein vorgeschaltetes Raumordnungsverfahren, das die CDU-geführte Landesregierung beschlossen hat. Von euch, meine lieben Kollegen von der SPD, kam gar nichts. Darüber hinaus wurde ein Dialogforum eingerichtet, das vom ehemaligen deutschen Botschafter Dr. Jessen geleitet wird. Aufgrund unserer Initiative ist Bundesminister Peter Ramsauer nach Ostholstein und auf die Insel Fehmarn gekommen und hat nicht nur im Fahrstand einer Lokomotive den Großteil der Bahnstrecke abgefahren,

(Sören Bartol [SPD]: Ihr seid doch tolle Jungs! Echt! – Dr. Konstantin von Notz [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Der Minister fährt Eisenbahn! Das ist fantastisch! – Sören Bartol [SPD]: Das ist ein Witz!)

sondern hat sich in einer Podiumsdiskussion auch den Fragen, Anregungen, der Kritik und den Ängsten der

Ingo Gädechens

- (A) Menschen gestellt. Ja, ja, eure Versäumnisse regen euch jetzt im Nachhinein auf. Ich kann das verstehen, aber diese Versäumnisse kann man nicht einfach wegweisen.

Es ist schon bemerkenswert, meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, dass gerade diejenigen am lautesten aufschreien und am schärfsten Kritik üben, die in der Vergangenheit nichts für eine bessere Bürgerbeteiligung getan haben,

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Wir haben es doch ratifiziert! Wir waren doch vor Ort!)

während diese Bundesregierung ein Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren vorgelegt hat. So eine Beteiligung hätte ich mir früher zum Beispiel auch vom damaligen SPD-Verkehrsminister Tiefensee und auch von den anderen Oppositionsparteien gewünscht.

Große Bauprojekte stellen alle beteiligten Vorhabenträger und Planer, aber gerade an erster Stelle die Menschen in der Region, vor große Herausforderungen.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, auch Sie müssen einmal zum Ende kommen.

Ingo Gädechens (CDU/CSU):

Ich habe noch nicht die 33 Prozent erreicht.

- (B) (Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Nein, wir wollen das nicht zur Regel machen.

Ingo Gädechens (CDU/CSU):

Die Dänen haben nicht nur die größere finanzielle Last und tragen das Risiko, sondern sie helfen auch in ganz vorbildlicher Weise, die Menschen vor Ort zu informieren.

Die von der IHK initiierte Wirtschaftsregion Hanse-Belt, die Ausweisung von interkommunalen Gewerbegebieten, die Planung eines Infozentrums –

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, ich habe das ernst gemeint.

Ingo Gädechens (CDU/CSU):

– und das von Privatfirmen gegründete Kooperationsmodell „Baltic FS“ sind deutliche Zeichen. Wer mag – Herr Präsident, das ist mein letzter Satz –, soll den Menschen weiter Sand in die Augen streuen und behaupten, dass ein Ausstieg noch ohne Weiteres möglich sei. Ich orientiere mich

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Das ist jetzt der zweite Satz!)

- an der Realität und werde mich (C)

(Alexander Ulrich [DIE LINKE]: Der dritte Satz!)

deshalb positiv für Lösungen einsetzen, die den Menschen in meiner Heimatregion helfen.

(Sören Bartol [SPD]: 90 Prozent überzogen! Stopp jetzt!)

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Lieber Kollege Gädechens, bei Ihnen betrug die Überschreitung der Redezeit 21 Prozent.

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlagen auf den Drucksachen 17/8912 und 17/9407 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Sind Sie damit einverstanden? – Das ist der Fall. Dann sind die Überweisungen so beschlossen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir kommen jetzt zu einer ganzen Reihe von Tagesordnungspunkten, zu denen die Redebeiträge zu Protokoll gegeben sind. Ich bitte Sie, mir bei der Verlesung der Texte und Namen Gesellschaft zu leisten.

- Tagesordnungspunkt 15: (D)

Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Zweiten Gesetzes zur Änderung arzneimittelrechtlicher und anderer Vorschriften**

– Drucksache 17/9341 –

Überweisungsvorschlag:
Ausschuss für Gesundheit (f)
Rechtsausschuss

Interfraktionell wird vorgeschlagen, die **Reden zu Protokoll** zu geben. – Sie sind damit einverstanden. Es handelt sich um folgende Kolleginnen und Kollegen: Michael Hennrich, Marlies Volkmer, Kathrin Vogler, Birgitt Bender und Parl. Staatssekretärin Ulrike Flach.¹⁾

Interfraktionell wird Überweisung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/9341 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Gibt es anderweitige Vorschläge? – Das ist nicht der Fall. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

- Tagesordnungspunkt 16:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Kultur und Medien (22. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten Tabea Rößner, Marieluise Beck (Bremen),

¹⁾ Anlage 3