Rede von Bettina Hagedorn zum ZP 17, Antrag CDU/CSU und FDP: „Sozialverträgliche und anwohnerfreundliche Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung gewährleisten“, 27.06.2013

Sehr geehrter Herr Präsident,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

weit nach Mitternacht am buchstäblich letzten regulären Debattentag des Deutschen Bundestages sollen wir auf ausdrücklichen Wunsch der Regierungsparteien einen Antrag mit dem positiv klingenden Titel „Sozialverträgliche und anwohnerfreundliche Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung gewährleisten“ leider NICHT diskutieren, sondern lediglich unsere Reden zu Protokoll geben. Das ist bedauerlich, weil die Redner darum gar nicht die Reden der Mitdiskutanten kennen und darum auf ihre Argumente auch nicht eingehen können. DAS scheint allerdings genau so gewollt zu sein und widerspricht einem ernsthaften Interesse an dem Thema.
Die CDU und FDP haben diesen Antrag offenbar auch sehr bewusst erst so spät zum Ende der Wahlperiode vorgelegt, dass eine dringend erforderliche Debatte dieses sehr ernsthaften Themas im zuständigen Verkehrs- und Haushaltsausschuss gar nicht mehr vorgenommen werden kann – stattdessen wird der Antrag jetzt ohne Aussprache abgestimmt: Und damit wird deutlich – es ist leider ein reiner Showantrag, der lediglich Wahlkampfzwecken dienen soll. Damit aber werden CDU/FDP den Sorgen und Bedenken von tausenden von Menschen entlang der geplanten Güterverkehrstrasse in Ostholstein einmal mehr NICHT gerecht. Über zehn Bürgerinitiativen von Fehmarn bis Bad Schwartau und viele, die sich u.a. mit enormem Zeitaufwand ehrenamtlich im Dialogforum in Ostholstein engagieren, hätten wahrlich eine ernsthaftere Befassung mit der Problematik der Auswirkungen der geplanten Hinterlandanbindung verdient.

Aber kommen wir zum Antrag selbst: Schwarz-Gelb verfolgt mit dem, was sie uns hier schriftlich vorgelegt haben, eine chronische Vernebelungsstrategie: Der Titel des Antrages klingt gut, er suggeriert, als wollten die Regierungsfraktionen tatsächlich für die Menschen in Ostholstein sicherstellen - sprich: „gewährleisten“ - , dass eine „sozialverträgliche und anwohnerfreundliche Schienenhinterlandanbindung zur Festen

Fehmarnbeltquerung“, die wirklich die Belange der Menschen vor Ort in den Mittelpunkt stellt, auch tatsächlich gebaut wird. Klingt gut. DIESES ist aber lediglich das Etikett, das auf dem Antrag klebt. Im Antrag selbst steht aber leider etwas ganz Anderes – das nennt man gemeinhin „Etikettenschwindel“. Fakt ist: Im Bundestagswahlkampf will Schwarz-Gelb die Menschen in Ostholstein in der Sicherheit wiegen, es werde angeblich eine sozial- und anwohnerfreundliche Schienentrasse verwirklicht und Schwarz-Gelb sei der aufrechte Anwalt der berechtigten Sorgen aller Menschen entlang der geplanten Güterverkehrstrasse – aber tatsächlich ist das genaue Gegenteil der Fall!

Denn was müssen wir bei Lektüre des Antrages mit dem wichtigsten Teil III - also dem Handlungsauftrag an die Bundesregierung - lesen? Da soll der Bundestag **(Zitat) „die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel“- aha: DAS muss man sich auf der Zunge zergehen lassen -** zu vier konkreten Punkten mit enormer finanzieller Tragweite auffordern … wohl wissend, dass der Verkehrsetat dramatisch unterfinanziert und bislang überhaupt kein Cent für die Verwirklichung dieser Baumaßnahme im Bundeshaushalt und im Finanzplan verankert ist. WAS also bleibt DANN von diesem Schaufensterantrag übrig? Leider nichts.

Vor allem aber kann man - wenn man diesen milliardenschweren Trassenausbau „sozialverträglich und anwohnerfreundlich“ gestalten will und gleichzeitig alles „unter Finanzvorbehalt stellt“ - eines ganz gewiss NICHT: nämlich die vollmundigen Zusagen an die Anwohner tatsächlich „gewährleisten“, was nichts anderes heißt als: diese Zusagen zu GARANTIEREN.

Insofern schlummert in diesem Antrag vor allem eines: ein Bruch von Wahlversprechen mit Ansage! Anhand der bisherigen Kostenentwicklung des Mammutprojektes binnen vier Jahren, vollmundiger Versprechen des Verkehrsministers Ramsauer einerseits ohne jegliche Absicherung im Bundeshaushalt andererseits kann sich jeder durchschnittlich begabte Viertklässler an fünf Fingern ausrechnen: diese Bundesregierung arbeitet unseriös und „veräppelt“ die Menschen in Ostholstein mit ihren Versprechungen, die sie gar nicht halten WILL!

Erinnern wir uns gemeinsam an die Fakten: Als der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung im Juni 2009 vom Bundestag beschlossen wurde, sollte der Bau der Hinterlandanbindung – vom deutschen Steuerzahler finanziert – 850 Mio. Euro kosten: Grundlage der Kalkulation war eine Eröffnung 2018 für ein elektrifiziertes Gleis, der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung auf der Bestandstrasse sieben

Jahre später (2025) und als Nadelöhr die unveränderte, heute 50 Jahre alte Sundbrücke. Bereits im April 2009 hatte der Bundesrechnungshof allerdings einen dicken Prüfbericht veröffentlicht, in dem er die Verdoppelung der Gesamtkosten auf 1,7 Mrd. Euro prognostizierte. Und übrigens: Ob bei Stuttgart 21 oder der Bahnstrecke Ulm-Wendlingen oder weiteren Großprojekten – der Bundesrechnungshof hatte mit seinen frühzeitigen Warnungen vor Kostenexplosionen bisher leider IMMER Recht!

In den vergangenen vier Jahren mutierte die dänische Planung für eine Beltbrücke nicht nur zu einem 19 km langen Tunnel – auch auf deutscher Seite kam Dank vieler Bürgerinitiativen in Ostholstein und Dank der betroffenen Kommunen und des Engagements im Dialogforum „Bewegung“ in die Planung: Seit Januar 2013 ist das Raumordnungsverfahren in Schleswig-Holstein für diverse Trassenvarianten zwischen Bad Schwartau und Großenbrode für die Hinterlandanbindung eröffnet – deren Abweichung von der ursprünglich von Ramsauer gewollten Bestandstrasse mit Sicherheit 300 bis 500 Mio. Euro Mehrkosten verursachen werden.

Über 8.300 Einwendungen zum Raumordnungsverfahren aus den Kommunen, von Anwohnern und Verbänden wurden nach Kiel überstellt – aber der aktuelle zur Diskussion gestellte Planungsstand ist längst schon wieder von der Wirklichkeit eingeholt worden: Denn im Dezember 2012 erreichte die Öffentlichkeit über die Medien die Nachricht, dass das aktuelle Tragfähigkeitsgutachten der DB zur Fehmarnsundbrücke ergeben hat, dass die bestehende, unter Denkmalschutz stehende Brücke der prognostizierten Verkehrslast von ca. 78 Güterzügen täglich von bis zu 835m Gesamtlänge gar nicht gewachsen ist. Das überrascht - ehrlich gesagt - niemanden in Ostholstein wirklich – nur der Verkehrsminister Ramsauer war offenbar überrascht. Und was heißt das? Der Minister „prüft“ Handlungsalternativen bis NACH der Bundestagswahl … als einzig sinnvolle Lösung muss aber ein Sundtunnel kalkuliert werden – mit zusätzlichen Kosten von mindestens 500 Mio. Euro.

Womit sich dann die Gesamtkosten - wenn man den Bundesrechnungshof als seriöse und erfahrene Instanz zu Grunde legt - jetzt schon auf mindestens 2,5 - 2,7 Mrd. Euro binnen vier Jahren verdreifacht hätten. Aber was verspricht Verkehrsminister Ramsauer dann Anfang April 2013 nonchalant? Die in der Region als „2+1-Trasse“ diskutierte Variante mit einem doppelten kompletten Neubaugleis bei Erhalt der Bestandstrasse – womit die 3-4-Mrd.Euro-Marke sicher erreicht wäre. Nicht nur, dass diese Trasse gar nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist – ebenso wenig übrigens wie die Insel Fehmarn, auf der ein Sundtunnel erhebliche

Planungsveränderung notwendig machen würde – nein, dieser Minister verspricht jedem alles, damit Schwarz-Gelb ohne Blessuren über den Bundestagswahlkampf kommt, allerdings OHNE die notwendige Finanzierung für diese Wahlversprechen im Haushalt abzusichern … und DAS ist ein Skandal! Als SPD-Abgeordnete aus Ostholstein sage ich hier klipp und klar: Wer diese Feste Beltquerung im Bund will, der DARF KEINE Billigvariante planen und bauen, die als verlärmte Transittrasse auf dem Rücken der Menschen in Ostholstein geplant wird, die die Lebensqualität in dieser Tourismusregion kaputt macht und die Existenzgrundlage vieler Menschen und Betriebe gefährdet. Aber der MUSS dann auch die Finanzierung tatsächlich sicher stellen und NICHT – wie der vorliegende Pseudo-Antrag von Schwarz-Gelb – alles unter einen Finanzierungsvorbehalt stellen.

Denn eines wollen wir nicht vergessen: Der gleiche Verkehrsminister Ramsauer hat im April 2013 auf der Maritimen Konferenz in Kiel 1,3 Mrd. Euro binnen zwölf Jahren für die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals versprochen – obwohl er drei Wochen vorher im Bundestag noch das glatte Gegenteil verkündet hatte. Und – als Krönung sozusagen – versprach Ramsauer dann im Mai 2013, dass die Elbquerung – der „Glückstadt-Tunnel“ – 2014 ausgeschrieben werden soll. Dumm nur, dass die Finanzierung weder für den Nord-Ostsee-Kanal noch für die Elbquerung im Haushalt und Finanzplan enthalten ist. Das alles ist das Gegenteil von seriöser Haushaltspolitik – es ist Wahlkampf PUR!

Seitdem der Staatsvertrag zur festen Beltquerung im Juni 2009 beschlossen wurde, ist diese schwarz-gelbe Bundesregierung im übrigen nicht wirklich dadurch aufgefallen, dass sie die Sorgen und Forderungen der Anwohner in Ostholstein sehr ernst nahm – Verkehrsminister Ramsauer fuhr zwar werbewirksam mit dem Zug durch unsere schönen Orte an der Küste und er redete auch mit allen Bürgermeistern der betroffenen Kommunen – nur konnte er sich leider in Berlin an diese Gespräche nicht mehr zutreffend erinnern und drehte diesen Bürgermeistern später in Berlin öffentlich das Wort im Munde um – eine bittere Lektion. Und jetzt?

Es soll sich also (wichtig!) „im Rahmen der verfügbaren Haushaltmittel“ die Bundesregierung „bei den weiteren Planungen zur Schienenhinterlandanbindung für akzeptable Formen sowohl bei der Trassenführung als auch beim Lärmschutz einsetzen und damit sicherstellen, dass eine sozial- und raumverträgliche Hinterlandanbindung gewährleistet wird.“ Sie soll „PRÜFEN“, inwieweit sich die Trasse als „Modellprojekt eignet, um weitere technische Innovationen zur Reduzierung von

Lärm und Erschütterung durch Trassen und rollendes Material voranzutreiben“… Wobei man wissen muss: Die Deutsche Bahn hat am heutigen Tage um 7.30 Uhr ausführlich ihr Konzept zur „Flüsterbremse“ im Jakob-Kaiser-Haus bis 2020 vorgestellt. Fazit: Von den 180.000 Güterwaggons, die in Deutschland eingesetzt sind, gehören nur 60.000 der Deutschen Bahn – und DIESE sollen bis 2020 mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet werden … WENN sich der Bund auch künftig mit mindestens 100 Mio. Euro jährlich finanziell beteiligt! Und die anderen 120.000 Güterwaggons? Es soll „Anreize“ zur „freiwilligen Investitionsentscheidung“ dieser Unternehmen geben … naja …Schwarz-Gelb weist im Antrag zwar selbst darauf hin, dass die Fehmarnbeltquerung Teil des transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes sein soll – genau genommen soll sie aber Teil einer von drei europäischen Gütervorrangtrassen sein, die konkret von Palermo in Italien bis Malmö in Schweden geht. Mit anderen Worten: die 835 m langen Güterzüge rollen von Italien bis Skandinavien einmal quer durch Europa – wie viele Güterwaggons der Deutschen Bahn werden da wohl als Konsequenz verkehren? Es ist zwar gut und richtig, dass die Deutsche Bahn jetzt endlich verbindlich ihre 60.000 Güterwaggons bis 2020 umrüsten wird – aber vor ordnungsrechtlichen Instrumenten wie in der Schweiz können und wollen sich CDU und FDP im Hinblick auf den Einsatz ausländischer Waggons im deutschen Transitgüterverkehr ausdrücklich NICHT anfreunden. Soweit geht der Enthusiasmus zum Schutz lärmgeplagter Anwohner an Güterverkehrstrassen offenbar denn doch nicht.

Als dritten Punkt fordert Ihr Schaufenster-Antrag allen Ernstes, dass bestehende Gesetze angewendet werden, die erst Dank des Bundesrates und Dank der rot-grünen Landesregierungen überhaupt in dieser Form beschlossen wurden: der Wegfall des Schienenbonus – der der Bahn bisher erlaubt 5 Prozent MEHR Lärm zu verursachen als ansonsten gesetzlich gilt – bereits zum Ende 2014. Interessanterweise hatte die SPD-Bundestagsfraktion im Verkehrsausschuss diese Forderung schon im November 2012 erhoben und war von der CDU/FDP damals noch „abgebügelt“ worden, die dann im Bundestag mit ihrer Mehrheit beschloss, dass der Schienenbonus erst 2020 entfallen soll. Insofern kann man den jetzigen schwarz-gelben Antrag – dass der Wegfall des Schienenbonus beim Bau der Hinterlandanbindung voll Anwendung findet - getrost mindestens als scheinheilig bezeichnen. Denn wäre das schwarz-gelbe Gesetz in Kraft getreten, hätte er eben KEINE Anwendung gefunden. Jetzt hingegen hat die Deutsche Bahn übrigens längst

zugestanden, dass sie aufgrund der Bundesratsinitiative die Hinterlandanbindung so plant und planen MUSS, dass es KEINEN 5%igen Lärmaufschlag geben darf.
Und der Punkt 4 im „Forderungskatalog“ an die Bundesregierung von CDU/FDP? Die Bundesregierung soll „prüfen, ob beim Bau einer ggfs. erforderlichen neuen Sundquerung nicht eine Tunnellösung in Betracht gezogen werden könnte“ … Eine samtweichere Formulierung kann man sich kaum vorstellen … zumal ja auch hier der Finanzierungsvorbehalt im Antrag steht. Diese Prüfung läuft allerdings schon seit einigen Monaten – behauptet jedenfalls das Verkehrsministerium. Und jede Prüfung, die NICHT eine Tunnellösung im Sund mit einbezieht, wäre in jedem Fall ein Schildbürgerstreich. Der gesunde Menschenverstand sagt jedem Ortskundigen, dass weder ein Ausbau der bestehenden Brücke funktionieren kann noch eine 2. Brücke daneben auch nur ansatzweise akzeptabel wäre. Es muss also auf eine Tunnellösung hinauslaufen – das Offensichtliche zu fordern, aber sich NICHT zur soliden Finanzierung zu bekennen, ist also weder besonders innovativ, noch ehrlich gegenüber den Menschen in der Region.
Fazit: es kommt einer Quadratur des Kreises gleich, wenn Schwarz-Gelb eine sozial- und raumverträgliche, lärmarme Trasse im Sinne aller Anwohner samt Untertunnelung des Fehmarnsunds fordert und gleichzeitig den Vorbehalt bei bestehender Schuldenbremse im Grundgesetz macht: Das alles soll bezahlbar sein „im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel“ – wer’s glaubt wird selig und im Himmel ist Jahrmarkt!
Unser Fazit: Dieser Antrag ist das Papier nicht wert, auf dem er gedruckt ist, und kann deshalb auf keinen Fall unsere Zustimmung erhalten. Dieser Antrag trägt bereits in sich den Bruch von Wahlversprechen. Er dient allein dazu, um kurz vor der Wahl in Ostholstein auf Wählerfang zu gehen - und dann NACH der Wahl absehbar schulterzuckend auf die „verfügbaren Haushaltsmittel“ und die Schuldenbremse zu verweisen – das aber ist zutiefst unredlich und schürt die Politikverdrossenheit der Wählerinnen und Wähler. So darf man mit Menschen, die berechtigte existenzielle Sorgen haben, auf keinen Fall umgehen.
Auf fast 30 Milliarden Euro lassen sich die Wahlversprechen im Merkel-Wahlprogramm addieren – Finanzierung? Fehlanzeige!. Dass NACH der Wahl all diese Versprechen stillschweigend ad acta gelegt werden sollen, dafür gibt es einen prominenten CDU-Kronzeugen: den Präsidenten des CDU-Wirtschaftsrats und Mitglied des CDU-Parteivorstands Kurt Lauk, der am 20. Juni 2013 auf einer

Pressekonferenz die Realisierbarkeit der CDU-Wahlversprechen wie folgt in entwaffnender Offenheit kommentiert hat **(Zitat): „Wahlversprechen sind das, was die Parteien versprechen, um gewählt zu werden. Es war noch nie der Fall, dass Wahlversprechen eins zu eins in ein Regierungsprogramm übernommen werden. Und das wissen die Wähler aus Erfahrung.“ Daher sehe er die Wahlversprechen seiner Partei mit einer „gewissen Gelassenheit“. „Und solange die Haushaltskonsolidierung die Priorität Nummer eins ist, würden sich die anderen Versprechen ‚fügen‘“.**

Ich komme zum Schluss: Die Menschen entlang der geplanten Schienentrasse quer durch Ostholstein wissen Dank dieser Worte, was sie von der CDU und FDP an Engagement gegen einen Trassenausbau als Billigvariante zu erwarten haben: warme Worte und sonst … NICHTS!