



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bettina Hagedorn, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Paul-Löbe Haus
Raum 5.640

 (030) 227 – 73 832

 (030) 227 – 76 920

 bettina.hagedorn@bundestag.de

Berlin, 09.09.2013_{MB}

Sehr geehrter Herr Dietz,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17. August, in dem Sie Fragen zur Festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung stellen. Ihr Engagement als Bürgerinitiative begrüße ich ausdrücklich!

Bevor ich Ihre Fragen im Einzelnen beantworte, erlauben Sie mir ein kurzes Statement zur FFBQ insgesamt: Ich bin seit den 90er Jahren Gegnerin einer Festen Beltquerung, weil mir stets klar war: Dieses Mammut-Verkehrsprojekt wird dank der Fährverbindung im 30 Min.-Takt, die 650 Menschen auf Fehmarn gute Arbeit gibt, nicht gebraucht. Deswegen habe ich beim Staatsvertrag im Juni 2009 im Bundestag mit „Nein“ gestimmt. Ich bleibe auch künftig an der Seite der betroffenen Anwohner und Kommunen. Mehr als 10 Bürgerinitiativen entlang der geplanten Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung kämpfen gegen das gigantische Verkehrsprojekt, das unsere ganze Region nach meiner Überzeugung gefährdet, wenn wir es nicht stoppen - der Planungsprozess wurde aber erst 2013 gestartet und wurde seit 2009 bereits um vier Jahre verzögert. Die geplante Feste Beltquerung zerstört Natur, gefährdet die Ostsee, bringt den Lärm einer Gütervorrangtrasse statt versprochener Perspektiven für Gewerbe und Mittelstand und sie verschlingt Milliarden an Steuergeldern, die man sinnvoller einsetzen sollte. Seit 2009 haben sich die Kosten für den deutschen Steuerzahler von 850 Mio. € auf 2,5 Mrd. € verdreifacht. Arbeitsplätze in Tourismus, Landwirtschaft und im Fährverkehr sind gefährdet und unsere Region mit der vielfältigen Kulturlandschaft droht zum Transitland zu werden. Daher kämpfe ich an der Seite der betroffenen Anwohner und Kommunen.

Doch sollten wir mit unserem Widerstand gegen das „Mammut-Vorhaben“ keinen Erfolg haben - was sich aus meiner Sicht allerdings erst mit der Entscheidung des dänischen Folketings über das Baugesetz 2014/2015 erweisen wird, wenn auch auf dänischer Seite alle Fakten zu

Wahlkreis, Lübecker Straße 6, 23701 Eutin

1 von 4

Kostenexplosionen und Nutzungseinschränkungen auf dem Tisch liegen - arbeite ich im Berliner Haushaltsausschuss an zentraler Stelle für die Menschen von Fehmarn bis Reinfeld, dass es keine „Billigvariante“ der Trasse auf dem Rücken der Betroffenen geben darf.

Nun zu Ihren Fragen im Einzelnen:

1. *Halten Sie den Bau einer Festen-Fehmarn-Beltquerung (FFBQ) für wirtschaftlich sinnvoll?*

Nein! Meine Hoffnung ist, dass sich die Zweifel an der Beltquerung durch die immer weiter steigenden Kosten weiter erhärten – und zwar nicht nur in Schleswig-Holstein, sondern auch im Bund und in Dänemark. Fakt ist: Das Projekt selbst (Tunnel statt Brücke), der Fertigstellungszeitraum (statt 2018 jetzt angeblich 2022 ... 2025 wäre wahrscheinlicher), die Verkehrszahlen (149 Güterzüge täglich 2009 bei der Abstimmung im Bundestag, 12 Monate später angeblich "nur noch" 52 -78 Güterzüge täglich!) und die Investitionskosten haben sich eben ganz anders entwickelt, als es ursprünglich beim Abschluss des Staatsvertrags mit Dänemark geplant war. Als stellv. haushaltspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion ist mir angesichts der unsoliden Finanzierung der Hinterlandanbindung klar – statt offiziell kalkulierter 840 Mio. € (der Bundesrechnungshof kam sogar bei Verwirklichung der Bestandstrasse schon 2009 auf 1,7 Mrd. €!) sind wir bei den jetzt in der Region diskutierten Varianten inklusive Sundtunnel schon mindestens bei 2,5 Mrd. € - OHNE 2+1-Trasse, die eine weitere Kostenexplosion bedeuten würde. Und genau für diesen Fall sieht der Staatsvertrag in § 22 schließlich vor, dass Deutschland und Dänemark gemeinsam ergebnisoffene (!) Verhandlungen aufnehmen, die nicht nur theoretisch auch in die „Beerdigung“ des Projektes münden könnten.

2. *Glauben Sie, dass die Bürgerinnen und Bürger in Ostholstein durch die Güterbahntrasse auf der Alttrasse erhebliche und wirtschaftliche Nachteile erleiden?*

Ja, ich denke, dass vor allem der Lärm durch Güterzüge die Anlieger extrem benachteiligen wird – Verkehrslärm ist gesundheitsschädlich. Wie Ostholstein als Transitland von der Trasse profitieren soll, ist mir schleierhaft, ich rechne daher mit wirtschaftlichen Nachteilen der Menschen in Ostholstein. Bis zur Entscheidung über den Baubeginn im dänischen Folketing werde ich weiter gegen dieses ökonomisch unsinnige, ökologisch belastende und – angesichts des unausweichlichen Verkehrslärms – für die Menschen und den Tourismus in Ostholstein schädliche Bauprojekt kämpfen. Klar ist aber auch: WENN die Beltquerung kommt, werde ich mich in Berlin mit allem Nachdruck für die Trassenführung einsetzen, auf die sich die Mehrheit der betroffenen Kommunen, Kreistag und Landesregierung unter Berücksichtigung der betroffe-

nen Verbände (Landwirtschaft, Umwelt, Tourismus) als mehrheitlich vorteilhafteste Lösung für die Bürgerinnen und Bürger in Ostholstein demokratisch verständigen.

- 3. Viele Institutionen, so z.B. die IHK Lübeck oder der Unternehmensverband Hamburg/Schleswig-Holstein haben ausgesagt, dass eine FFBQ nur dann sinnvoll ist, wenn die Güterbahntrasse nach der Variante 2+1 und nicht über die Alttrasse abgewickelt wird.*

Ich verweise auf meine Antwort auf Ihre erste Frage: Bevor wir uns mit dem „Wie“ beschäftigen, müssen wir das „Ob“ abschließend diskutieren. Es gibt KEINE Trasse, die den Menschen in Ostholstein mehr Vorteile als Nachteile bringt. Es gibt KEINE sozial und ökologisch verträgliche Trasse: das Großprojekt ist "überflüssig wie ein Kropf".

Die Skandinavier, die IHK'n und Unternehmensverbände wollten schon 2007/2008 in Deutschland eine Hochgeschwindigkeitstrasse mit Tempo 300std/km im Staatsvertrag verwirklicht sehen, mit der die Fahrtzeit Hamburg-Kopenhagen-Stockholm konkurrenzfähig zu Flugrouten sein kann. Sie sind aber an der damaligen Bundesregierung mit Merkel/Steinbrück/Tiefensee gescheitert, die aus finanziellen Gründen dafür sorgten, dass eine 160/120-std/km-Trasse im Staatsvertrag festgeschrieben wurde, Es ist geradezu dreist, dass mit IHK'n und Unternehmensverbänden ausgerechnet jene jetzt die megateure Hochgeschwindigkeitstrasse auf dem Rücken der Steuerzahler fordern, die sich im Oktober 2006 entgegen eigener Zusagen komplett aus jeder Mitfinanzierung und Risikobeteiligung des ursprünglich als PPP-Projektes geplanten Großprojektes "sang- und klanglos" verabschiedeten (Erl.: PPP=Public-Private-Partnership: hälftige Risikobeteiligung von freier Wirtschaft und Staat).

Wir haben seit der Paraphierung des Staatsvertrages 2008 eine globale Bankenkrise und eine europäische Finanz- und Wirtschaftskrise erlebt, wir haben in Deutschland die Schuldenbremse für Bund und Länder in der Verfassung verankert und den Fiskalpakt in Europa implantiert, wir haben einen dramatisch unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplan, der 2015 fortgeschrieben werden soll, und die „Stunde der Wahrheit“ bringen wird: Das Geld wächst weder in Deutschland noch in Dänemark auf den Bäumen und überflüssige Großprojekte wie die FFBQ gehören spätestens seit dem Desaster von Stuttgart 21 oder dem Flughafen Berlin-Brandenburg nicht nur auf den Prüfstand, sondern auf die Müllhalde der Geschichte. Es sind Lobbyisten in beiden Ländern, die von diesem gigantischen Großprojekt auf dem Rücken der Steuerzahler profitieren wollen, und denen es schlicht egal ist, ob - dank Schuldenbremse - in der Konsequenz dann für volkswirtschaftlich sinnvolle Verkehrsprojekte - wie den Nord-Ostsee-Kanal oder die Elbquerung - das Geld fehlt.

Ich kämpfe GEGEN dieses Projekt in JEDER Form - und verbürge mich als Haushälterin mit elfjähriger Erfahrung in Berlin dafür, dass es nie und nimmer eine Finanzierung einer 2+1-

Trasse aus dem Bundesverkehrssetat geben wird - sie ist NICHT finanzierbar! Fakt ist aber auch: eine pragmatische „Billigvariante“, die bis heute vom Bundesverkehrsministerium favorisiert wird, darf es ebenfalls auf keinen Fall geben. Als Mitglied im Berliner Haushaltsausschuss sitze ich dafür an entscheidender Stelle und werde meinen Einfluss dort auch im Sinne meines Wahlkreises nutzen.

4. Nachdem der Sanierungsstau auch auf unseren schleswig-holsteinischen Verkehrswegen eklatant auftrat und schnelle Lösungen aufgrund angeblich fehlender Gelder nicht möglich sein werden, halten Sie es daher nicht auch für erforderlich, das Projekt der FFBQ ganz aufzugeben, oder schlechtenfalls so lange auf Eis zu legen, bis unsere Verkehrsinfrastrukturen wieder in Ordnung gebracht worden sind?

Uneingeschränkt: Ja! Man muss das Projekt gerade als überzeugter Schleswig-Holsteiner aufgeben, gerade auch vor dem von Ihnen geschilderten Hintergrund: Mit den skandalösen Versäumnissen der Bundesregierung bei der Finanzierung der Gesamtsanierung des Nord-Ostsee-Kanals (1,5 Mrd. €) und der fehlenden Finanzierung der Elbquerung (selbst als PPP-Projekt wird mind.1 Mrd. € als Anschubfinanzierung nötig sein, die NICHT im Finanzplan steht!) gibt es zwei große Infrastrukturprojekte, die aus meiner Sicht prioritär finanziert werden müssen. Daher habe ich auch die landesweite Initiative „S.O.S. Für den Nord-Ostsee-Kanal – Der Norden steht Auf!“ im September 2011 ins Leben gerufen. Der große Unterschied zur FFBQ: Der NOK als größte künstliche Wasserstraße Europas hat eine gewaltige Bedeutung für tausende von Arbeitsplätzen in Schleswig-Holstein und noch viel mehr im Hamburger Hafen: an diesem Projekt hängt die Wirtschaft und die Arbeitsplätze im Norden. Die Feste Beltquerung hingegen braucht niemand wirklich: mit zu entwickelnden emissionsfreien Fähren - der germanische LLOYD hat die Pläne dafür in der Schublade - könnte die „schwimmende Brücke“ als Pilotprojekt zwischen Puttgarden und Rödby zum ökologischen und innovativen Vorzeigeprojekt der gesamten Region werden. Für diese Vision engagiere ich mich.

Mit freundlichen Grüßen

