Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Press release
Kiel, 24.02.2010

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Moratorium für die geplante Fehmarnbeltquerung

Die jüngsten Medienberichte zur Streichliste der Deutschen Bahn, wonach auch die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung betroffen sein soll und nur eingleisig ausgebaut werden soll, haben in Dänemark zu politischen Irritationen geführt. Zu Recht wie ich meine. Denn schließlich ist der zweigleisige Ausbau der Bahntrasse ein immens wichtiger Teil des beidseitigen Vertrages. Demnach soll der Ausbau der kompletten Bahntrasse im Jahr 2025 oder sieben Jahre nach Eröffnung der Brücke fertig gestellt sein. So ist es festgeschrieben.

In Dänemark wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der zweigleisige Ausbau der Bahntrasse ein wesentlicher Faktor für die Kalkulation der Brücke ist. Und ein Verzicht auf den zweigleisigen Ausbau würde einem Vertragsbruch gleichkommen. Wie auch immer man zu dieser Brücke steht, der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland wurde zwischen zwei gleichberechtigten Partnern ausgehandelt und ratifiziert. Beide Vertragspartner haben sich an die Absprache zu halten. Ein einseitiges Moratorium darf es nicht geben. Wenn überhaupt, dann müssen sich beide Partner einig über ein Moratorium sein.

Für uns steht fest, Deutschland hat sich zu diesem Ausbau verpflichtet, entsprechend müssen die Finanzmittel dafür bereit gestellt werden. Um die Gemüter zu beruhigen, war es nur folgerichtig, dass Verkehrsminister Ramsauer öffentlich klarstellt, dass der zweigleisige Ausbau der

Hinterlandanbindung nicht in Gefahr ist.
Wie die Trasse aussehen wird ist noch fraglich. Jedoch muss beim Ausbau den Wünschen vor Ort entsprochen werden. Soll heißen, die Forderung der betroffenen Gemeinden nach einer Neutrassierung der Bahnstrecke außerhalb der Wohngebiete und parallel zur A1 ist durchaus nachvollziehbar, um die Bevölkerung und den Tourismus so wenig wie möglich zu belasten. Der Staatsvertrag sieht dies mittelbar auch vor. Geplant ist demnach die Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden. Wenn nun möglicherweise festgestellt wird, dass eine neue Trassenführung auf dieser Strecke machbar ist und den Gemeinden hilft, wäre dies an sich schon eine Überlegung wert. Sollte es aber tatsächlich so sein, dass eine neue Trassenführung darüber hinaus auch noch preiswerter als die bisher angedachte Lösung ist, kann eigentlich niemand etwas dagegen haben.

Es bleibt aber festzustellen, dass immer wieder der Eindruck entsteht, dass das größte Verkehrsprojekt des Landes Schleswig-Holstein in Berlin nicht den Stellenwert genießt den die hiesige Landesregierung dem Projekt zumisst. Deshalb ist die Finanzierung des Milliardenprojektes auf deutscher Seite auch immer noch im Dunkeln. In diesem Zusammenhang haben wir seinerzeit auch deutlich gemacht, dass der Bundesrechnungshof sich kritisch geäußert hat hinsichtlich der Kostenkalkulation für die Hinterlandanbindung. Demnach belaufen sich die Kosten nicht auf geschätzte 840 Mio.€ sondern auf stattliche 1,7 Mrd. €. Von daher ist der Begründung des Grünen Antrages nichts Neues zu entnehmen.

Betrachtet man den Staatsvertrag etwas genauer, so kann man sehen, dass sich die Bundesebene noch eine Hintertür offen hält. So geht aus Artikel 5 Abs 2 des Staatsvertrages hervor: „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. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen.“

Sollte die Kritik des Bundesrechnungshofes standhalten und es absehbar sein, dass sich die Kosten für die Hinterlandanbindung nahezu verdoppeln, ist dies als deutliche Veränderung zu werten. Damit könnte Deutschland neue Verhandlungen anstreben. Und wenn dies die Hintertür ist, um gemeinsam mit dem dänischen Partner das Projekt zu begraben, dann wäre das der einzig richtige Weg. Die Entscheidung für das Projekt ist aber erst einmal gefallen und einseitige Ausstiegsszenarien oder Verzögerungen darf es nicht geben. So kann man nämlich nicht mit einem Vertragspartner, mit dem man einen Staatsvertrag geschlossen hat, umgehen. Dies ist unsere Kritik am Grünen Antrag. Ich habe durchaus Verständnis dafür, angesichts

der finanziellen Ungewissheit und der ökologischen und wirtschaftlichen Schäden, die die Fehmarn-Belt-Querung bei uns verursachen wird, dass man alle Wege nutzen will, um das Projekt zu stoppen. Aber auch in diesem Fall bleibt es dabei, ein Moratorium kann nur angestrebt werden, wenn beide gleichberechtigt darüber entscheiden.