



Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses
Stellvertretende haushaltspolitische Sprecherin
der SPD-Bundestagsfraktion

13.10.2017

Hagedorn: Die Fehmarnbeltquerung „wackelt“ trotz aller Schönfärberei!

Offener Brief an den Verkehrsausschuss-Vorsitzenden im dänischen Folketing Lennart Damsbo-Andersen in Beantwortung seines offenen Briefes vom 6. Oktober im Fehmarnschen Tageblatt

Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein, Vorsitzende im Rechnungsprüfungsausschuss und als stellv. Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion im Haushaltsausschuss verantwortlich für den Deutschen Verkehrsetat, reagiert auf den Offenen Brief des Verkehrsausschuss-Vorsitzenden im Folketing Lennart Damsbo-Andersen:

„Lieber Lennart Damsbo-Andersen, Deinen Offenen Brief an mich vom 6. Oktober 2017 zwar im Fehmarnschen Tageblatt lesen zu können, aber nicht in meinem Briefkasten vorzufinden, hat mich vom Stil her – offen gestanden – ein paar Tage sprachlos gemacht. Was die Leserinnen und Leser der Zeitung nämlich nicht wissen können, will ich darum hier vorab offenlegen: Wir haben uns 2014/2015 in der dänischen Botschaft in Berlin kennengelernt, als der damalige Verkehrsminister Dänemarks Magnus Heunicke auf einer Veranstaltung PRO Fehmarnbeltquerung sprach. Ich bot dir an, dass wir Abgeordneten beider Länder – unabhängig von unserer Auffassung über das Projekt als solches – regelmäßig miteinander reden müssten, um die unterschiedlichen Sichtweisen auszutauschen und diesen Dialog nicht nur den Regierungsvertretern zu überlassen. Deshalb nahm ich Deine Einladung an und besuchte Dich am 16. Mai 2015 bei Dir Zuhause in Lolland gemeinsam mit unserem damaligen Landtagsabgeordneten und SPD-Kreisvorsitzendem Lars Winter – wie ich und die SPD in Ostholstein insgesamt ein vehementer Gegner der Querung. Es war Wahlkampf in Dänemark und zu unserer Überraschung empfing uns in Rødby ein von Dir bestelltes Fernseheteam – der Beitrag wurde gesendet unter der Überschrift „Die größte Gegnerin und der größte Befürworter der Beltquerung treffen sich!“. Das mehrstündige Gespräch war trotzdem hilfreich – wir tauschten Pro und Kontra aus und verabredeten einen kontinuierlichen offiziellen Dialog der Parlamente. Der deutsche Verkehrsausschuss-Vorsitzende Martin Burkert (SPD) – der mit mir 2009 ebenfalls GEGEN den Staatsvertrag im Deutschen Bundestag gestimmt hatte – lud Dich auf meine Initiative mit dem dänischen Verkehrsausschuss nach Berlin ein.

Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

☎ (030) 227-73 832 • 📠 (030) 227-76 920 • 📧 bettina.hagedorn@bundestag.de

Lübecker Straße 6 • 23701 Eutin

☎ (04521) 71 611 • 📠 (04521) 78 386 • 📧 bettina.hagedorn.wk@bundestag.de

Am 25. November 2015 kamt Ihr zu offiziellen Gesprächen in den Reichstag, am 2./3. November 2016 erwiderten wir Euren Besuch in Kopenhagen zu offiziellen Gesprächen mit Abgeordneten, der Regierung, Femern A/S und Scandlines. Bei keinem dieser Gespräche haben wir aus unserer kritischen Haltung einen Hehl gemacht – viele Fragen zur Finanzierung, zu den EU-Zuschüssen, zum Verkehrsaufkommen und zum Zeitplan konntet weder Ihr oder Euer Verkehrsministerium noch Femern A/S beantworten. Trotzdem ist es besser, miteinander zu reden als in Offenen Briefen in Zeitungen Aufforderungen zu formulieren, die nicht nur unangebracht, sondern auch stillos sind. Insofern bin ich enttäuscht, denn der begonnene Dialog der Abgeordneten sollte aus meiner Sicht auch 2018 fortgesetzt werden, und dabei gebietet es der politische Anstand, dass ich nicht nur Deine Pro-Haltung respektiere, sondern Du und Deine dänischen Folketing-Kollegen auch meine unerschütterliche Haltung im Kampf gegen die Beltquerung, den ich seit ca. 20 Jahren führe und gewiss nicht aufgeben werde.

Im Leserbrief schreibst Du, dass ich angeblich „wider besseren Wissens“ die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung in Frage stelle und beurteilst mein Engagement als „absurd“ im Hinblick auf divergierende Äußerungen anderer Sozialdemokraten wie Martin Schulz und Torsten Albig. Das, lieber Lennart, ist starker Tobak und deckt sich definitiv nicht mit meinem Demokratieverständnis bzw. meiner Rolle als freier Abgeordneter. In meiner SPD bin ich mit meiner unangepassten Haltung anerkannt und unumstritten... sonst wäre ich sicher nicht im Januar 2017 zum 6. Mal als stellv. SPD-Landesvorsitzende wiedergewählt und mit 93 Prozent JA-Stimmen zur Spitzendkandidatin der SPD in Schleswig-Holstein für die Bundestagswahl bestimmt worden. Gemeinsam mit Martin Schulz bin ich der Meinung, dass die Bundesrepublik Deutschland keine Bananenrepublik ist und sich an geschlossene Staatsverträge hält. Allerdings hat die Bundesrepublik insgesamt 19 Staatsverträge abgeschlossen, von denen dieser einer der jüngsten ist und alle anderen bislang nur mit zum Teil erheblichen Verzögerungen – wenn überhaupt – erfüllt wurden. Das sind Fakten.

Fakt ist auch, dass die dänische Regierung den Tunnel Anfang 2014 noch 2021 eröffnen wollte – Anfang 2015 verschob Dänemark dann das Eröffnungsdatum auf 2024, weil Femern A/S eingestehen musste, dass die Angebote der vier Baukonsortien um 1,2 Mrd. Euro über den einkalkulierten Kosten lagen, während immer klarer wurde, dass die von Femern A/S veranschlagten 1,3 Mrd. Euro EU-Zuschüsse niemals realisiert würden. Das dänische Baugesetz, das das Folketing eigentlich 2014 beschließen wollte, konnte dann erst 2015 – mit allerdings drei wichtigen Vorbehalten, die bis heute nicht ausgeräumt sind – beschlossen werden. Die vier Baukonsortien haben (trotzdem!) von Dänemark Verträge erhalten, die ihnen einen Baubeginn 2019 garantieren, der definitiv nicht einzuhalten ist. Beim Verkehrsminister-Treffen Ende 2016 wurde öffentlich, dass „eine Baureife des Projektes nicht vor Ende 2020 erreicht werden kann“ und die Bauzeit mit 8 ½ Jahre angenommen wird – also Eröffnung frühestens 2029! Und die EU-Zuschüsse wurden 2015 ‚nur‘ mit 568 Mio. Euro bewilligt – und sollen bis 2020 (Ende der aktuellen EU-Förderperiode!) ausgegeben werden, was allerdings nicht gelingen kann. ALLE diese Probleme für Dänemark wurden nachweislich NICHT von Deutschland verursacht, sondern sind allein einer schlampigen Projektvorbereitung und -planung durch Femern A/S zu verdanken.

Lieber Lennart – Du schreibst Du hättest „großen Respekt vor der deutschen Rechtsordnung“. Mit Verlaub: Dass die in Deutschland geltenden Gesetze Grundlage der dänischen Tunnelplanung auf deutschem Boden sind, das ist nicht nur selbstverständlich, sondern auch ausdrücklich im Staatsvertrag

geregelt, den Dänemarks Regierung unterschrieben hat. Angesichts dieser Tatsache ist es vor allem erschütternd, dass Femern A/S als verantwortlicher Projektplaner seit 2008 nicht in der Lage war, sich mit dem deutschen Planungsrecht so vertraut zu machen, dass sie genehmigungsfähige Pläne im Planfeststellungsverfahren eingereicht hätten. Denn aktuell befinden wir uns im Planänderungsverfahren, das in Deutschland nur dann erfolgen muss, wenn der erste Anlauf wegen schwerer Planungsmängel nicht abgeschlossen werden kann. Allein dadurch hat Dänemark ca. 2 Jahre Zeit verloren, wofür die dilettantische Planung durch Femern A/S verantwortlich ist und nicht etwa deutsche Behörden, Umweltverbände, Bürgerinitiativen oder... ich.

Ja, Deutschland ist keine Bananenrepublik und respektiert Staatsverträge mit seinen Nachbarn. Aber daraus zu schließen, „dass die Feste Fehmarnbeltquerung ohne jeden Zweifel realisiert wird“, ist mindestens dann naiv, wenn Dänemarks Politiker ihr Wort nicht brechen wollen, das sie den dänischen Bürgerinnen und Bürgern gegeben haben: dass die Beltquerung nicht zu Lasten der dänischen Steuerzahler finanziert wird. Die Kalkulation von Femern A/S ist längst zusammengebrochen wie ein Kartenhaus – anstatt Sündenböcke für die achtjährige Verzögerung der Tunnelöffnung allein seit 2014 (!) vorzugsweise in Deutschland zu suchen, sollten die Verkehrspolitiker in Dänemark sich vielleicht doch einmal den beschworenen Staatsvertrag mit dem Artikel 22 anschauen, den die dänische Regierung 2009 unterschrieben hat und indem es heißt:

„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.“

Wie steht es eigentlich um die Vertragstreue der Dänen, wenn dieser Faktencheck mit Blick auf die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen – insbesondere das Kosten-Nutzen-Verhältnis – nicht erfolgt?

Niemand kann bestreiten, dass sich die Kosten seit 2009 mindestens verdoppelt, in Deutschland verdreifacht haben, während die prognostizierten Güterzüge sich mindestens halbierten, die kalkulierten Auto- und LKW-Verkehre dank des Weiterbetriebs der Scandlines-Fähren und gesenkter Maut auf der Großen Beltbrücke als Luftnummer entpuppen und die von Verkehrsminister Magnus Heunicke am 19. Februar 2015 (Interview in der großen dänischen Zeitung ‚Berlingske‘) als zwingend erforderlich genannten EU-Zuschüsse von „mindestens 1 Mrd. Euro“ in weiter Ferne sind. Insofern ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis, was für jede Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ausschlaggebend ist, seit 2009 zum Fiasko geworden. Ja, und deshalb bin ich fest davon überzeugt, dass das Projekt wackelt und endlich Deutschland und Dänemark den Artikel 22 des Staatsvertrages für einen gemeinsamen, fairen und realistischen Faktencheck anwenden sollten. Nur, wenn das geschieht, können beide Partner Vertragstreue für sich beanspruchen. In diesem Sinne herzlichst Bettina Hagedorn.“