



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 14.02.19

Projektbeirat in Berlin zum Gespräch mit dem Verkehrs- und Finanzministerium

Hagedorn kritisiert das Vorgehen von Bahn und Verkehrsministerium:

Unnötiger zeitlicher Druck bei der Hinterlandanbindung

(Im Anhang finden Sie ein Foto zur freien Verwendung)

Am Donnerstag, den 14. Februar 2019, kam der Projektbeirat des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung mit 20 Personen zu Gesprächen nach Berlin, um den aktuellen Sachstand des mit den betroffenen Kommunen ausgehandelten Forderungspapiers zum übergesetzlichen Lärmschutz an der Hinterlandanbindung der geplanten Belquerung vorzustellen und für die Übernahme dessen Mehrkosten durch den Deutschen Bundestag zu werben. Bettina Hagedorn – als Staatssekretärin für Haushalt und Europa im Finanzministerium zuständig für die Beratung des Antrages im Haushaltsausschuss – traf sich zum wiederholten Mal mit den Mitgliedern des Projektbeirates zum Gespräch im Bundestag:

„Ich freue mich, dass der Projektbeirat in den letzten Monaten große Fortschritte bei der Erstellung seines Forderungskataloges für übergesetzlichen Lärmschutz gemacht hat, wengleich mit dem Fehlen eines akzeptablen Vorschlages für die Lärmschutzprobleme der Stadt Bad Schwartau mindestens noch ein wichtiger Baustein in dem Antrag fehlt. Ich unterstütze die Menschen in Bad Schwartau, die für mehr Schutz streiten, als ihnen bislang von der Bahn angeboten wurde. Natürlich muss es Kompromisse geben und nicht alle Forderungen können möglicherweise zu 100 Prozent erfüllt werden. Aber klar ist auch: ohne eine Einigung mit der bevölkerungsreichsten Kommune an

der Trasse ist dieser Antrag zum übergesetzlichen Lärmschutz im Bundestag nicht beratungsreif. Mir ist es mehr als schleierhaft, warum das Verkehrsministerium derart großen zeitlichen Druck für die Befassung der Ausschüsse des Deutschen Bundestages aufbaut und mit Gewalt deren Entscheidung noch vor der Sommerpause herbeiführen will, obwohl das Ministerium bislang weder die zuständigen Parlamentarier in den beiden federführenden Ausschüssen noch das Bundesfinanzministerium in ihre Überlegungen – inhaltlich und zeitlich - eingebunden hat. Fehlende Transparenz ist nie eine gute Strategie für den Erfolg.“

Grundlage für die Akzeptanz des Forderungspapiers aus Ostholstein ist ein wegweisender Antrag des Haushaltsausschusses vom Januar 2016, der damals einstimmig vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde und von Bettina Hagedorn als zuständigem Mitglied im Haushaltsausschuss im Herbst 2015 formuliert wurde: danach darf im Einzelfall Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus an Schienengütertrassen finanziert werden, wenn diese Teil der Korridore des europäischen TEN-Verkehrs-Kernnetzes sind und dort Bürgerbeteiligung in Form von Dialogforen stattgefunden hat. Nach dem Rheintal, das im Januar 2016 mit einer Zusage von über 1,5 Mrd. Euro Mehrkosten durch den Bund von diesem Grundsatzbeschluss profitierte, ist Ostholstein jetzt die zweite Region bundesweit, die von dieser Einzelfallentscheidung profitieren kann. Die Beschlussfassung durch den Verkehrs- und Haushaltsausschuss ist für diese Einzelfallentscheidung ebenso wie ein Beschluss des Parlamentes insgesamt erforderlich, weil damit die Bundeshaushaltsordnung (BHO) „gebrochen“ wird, die sonst gesetzlich für das Regierungshandeln ebenso wie für die Deutsche Bahn bei ihren Planungen ausnahmslos gilt und eine strenge „Deckelung“ der Kosten nach BHO zwingend zur Folge hat.

Hagedorn: **„In diesem Antrag 2016 haben wir klipp und klar festgelegt, dass nur die Abgeordneten des Deutschen Bundestages als ‚gewählter Souverän‘ finanzielle Mittel für den übergesetzlichen Lärmschutz und damit – im Einzelfall – den ‚Bruch‘ der Bundeshaushaltsordnung beschließen können. Das darf weder das Verkehrs- oder Finanzministerium noch die Deutsche Bahn. Und der Kieler**

Verkehrsminister Buchholz trägt vor allem Verantwortung dafür, dass die Kofinanzierung des Landes Schleswig-Holstein konkretisiert, in ihrer Höhe beziffert und im Antrag an den Bund durch die Landesregierung garantiert wird – das war im Fall der Rheintalbahn eine im Bundestagsbeschluss festgelegte Landesfinanzierung durch Baden Württemberg von ca. 300 Mio. Euro. Das Dialogforum ist auf einem guten Weg. Ihr heute in Berlin vorgestelltes Papier zu den Mehrkosten gibt einen Zwischenstand wieder, an dem weiter gearbeitet werden kann und muss. Es wäre unverantwortlich, wenn die fünfjährige gemeinsame Arbeit des Dialogforums und die Akzeptanz in der Region für dessen Arbeitsergebnisse durch den zeitlichen Druck von Bahn und Verkehrsministerium unnötig `aufs Spiel` gesetzt wird, in dem man ein Forderungspapier versucht `durchzuboxen`, welches nicht für ALLE Kommunen entlang der Hinterlandanbindung akzeptable Kompromisslösungen enthält. Durch die jahrelangen Verzögerungen beim von Dänemark geplanten Belttunnel, dessen Eröffnung vor dem Jahr 2030 nach derzeitigem Stand unmöglich erscheint, ergibt sich keinerlei Dringlichkeit, jetzt die Planung der Hinterlandanbindung ´übers Kreuz zu brechen´ und dabei den Kern des einstimmigen Bundestagsbeschlusses vom Januar 2016 – eine Akzeptanzlösung mit den Menschen der betroffenen Region - zu missachten.“

***Zum Hintergrund:** Im Staatsvertrag, der im Juni 2009 vom Bundestag beschlossen wurde, stand noch das Ziel die Feste Beltquerung – als Brücke (!) – 2018 zu eröffnen. Die Planung von Femarn A/S - mit 100prozentiger dänischer Staatsbürgerschaft ausgestattet und für Planung, Finanzierung und Betrieb verantwortlich – verzögerte sich immer wieder. So mussten die Brückenpläne als nicht genehmigungsfähig ‚begraben‘ und durch den längsten Absenktunnel der Welt ersetzt werden. Mehrfach musste die zuständige Landesplanungsbehörde in Schleswig-Holstein die eingereichten Planfeststellungsunterlagen als ‚nicht genehmigungsfähig‘ oder mindestens ‚unvollständig‘ an Femern A/S zurückschicken und sogar ein jahrelanges ‚Planänderungsverfahren mit erneuter öffentlicher Auslegung‘ installieren, um nicht sofort vor Gericht ‚Schiffbruch‘ wegen schwerer Planungsmängel zu*

erleiden. Erst jüngst, am 06. Februar 2019, konnte der Planfeststellungsbeschluss für den Belt-Tunnel erlassen werden – mehr als 10 Jahre nach Unterzeichnung des Staatsvertrages! Nach öffentlicher Auslegung im März 2019 sind bereits jetzt Klagen gegen die Tunnelplanung angekündigt, ein Baubeginn ist also „de facto“ vor 2021 ausgeschlossen. Bei mindestens 8,5 Jahren Bauzeit ist mit Fertigstellung des Tunnels vor 2030 also nicht zu rechnen.