



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. Vorsitzende des Haushaltsausschusses

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

**Platz der Republik 1
11011 Berlin**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Herrn Minister
Claus Ruhe Madsen
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

**Paul-Löbe-Haus
Raum 7.633**

☎ (030) 227 – 73 832

☎ (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Berlin, 30.03.2023

Betr.: Ihre Mail vom 28. März zur gewünschten Unterstützung für Ihre Bitte an Verkehrsminister Dr. Volker Wissing zur Übernahme der Baulast der Fehmarnsundbrücke durch den Bund im Rahmen der Fertigstellung der Hinterlandanbindung der Beltquerung

Sehr geehrter Herr Minister Madsen,

vielen Dank für Ihre Schreiben sowohl an mich wie auch an Verkehrsminister Dr. Volker Wissing – beide mit Datum vom 8. März 2023 –, die mich allerdings erst am 28. März 2023 per Mail erreicht haben. Die Bitte des Landes Schleswig-Holstein an den Bund, die zukünftige Baulast für die Fehmarnsundbrücke zur Entlastung des Kreises Ostholstein zu übernehmen, ist ja bereits im Mai 2021 an das Bundesverkehrsministerium herangetragen und von dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer abgelehnt worden. Ich teile Ihre Auffassung, dass sich die Rahmenbedingungen im Berliner Verkehrsministerium zu Gunsten eines möglichen positiven Entscheids zur Übernahme der Sonderbaulast durch den Bund seitdem nicht verbessert haben und die von Ihnen gewünschte Entscheidung „nur noch auf der politischen Ebene erreicht werden kann“.

Allerdings bin ich erstaunt über Ihre Aussage, dass Sie „sicher seien“ auf meine Unterstützung „bei dem Dialog mit dem Verkehrsministerium“ in Ihrem Sinne setzen zu können, denn das Gegenteil ist der Fall: ich vertrete seit vielen Jahren (öffentlich!) die Auffassung, dass das Land Schleswig-Holstein den Kreis Ostholstein mit der künftigen Baulast für die Sundbrücke „nicht im Stich lassen“ darf und selbst die Baulast übernehmen muss, weil in unserem föderalen System die Bundesländer für die Finanzierung der Kommunen zuständig sind. Ich stimme Ihnen vollkommen zu, dass der Kreis Ostholstein nicht (!) aktiver Akteur in den politischen Prozessen zwischen Bund, Land und den skandinavischen Nachbarn war und darum nicht

Wahlkreis, Lübecker Straße 6, 23701 Eutin

☎ (04521) 7 16 11 ☎ (04521) 7 83 86 ✉ bettina.hagedorn.wk@bundestag.de

verantwortlich ist für die Planungen – sondern im Gegenteil mit den Menschen entlang der geplanten Güterschwererkehrsstrasse Leidtragender der negativen Auswirkungen der Beltquerung und der Hinterlandanbindung. Allerdings hat das Land Schleswig-Holstein seit über 20 Jahren und bis heute eine sehr aktive Rolle im Planungsprozess der Beltquerung und Hinterlandanbindung gespielt und darum auch eine unmittelbare Verantwortung zur Übernahme finanzieller Lasten, die sich daraus ergeben. Aus meiner Sicht hat sich die Landesregierung – insbesondere, wenn es um den übergesetzlichen Lärmschutz für die Menschen in der Region und zum Schutz des Gesundheits- und Tourismusstandortes geht – bislang in erschreckend geringem Maße mit eigenen Finanzmitteln engagiert. Es wäre fair im kommunalen Interesse Ostholsteins – das ich immer vertreten habe – , wenn sich das ändern würde.

Sie erinnern mich an die Historie des Staatsvertrages vom 3. September 2008. Aber da ich seit 21 Jahren als Ostholsteinerin dem Bundestag und dort dem Haushaltsausschuss angehöre, habe ich durchaus eine eigene sehr lebendige Erinnerung an den Werdegang dieses Verkehrsprojektes und habe im Sommer 2009 bei der Abstimmung im Bundestag zu diesem Staatsvertrag übrigens mit „Nein“ gestimmt. Zu Ihrer Erinnerung: Dieser Staatsvertrag hatte eine eingleisige elektrifizierte Hinterlandanbindung auf der Bestandstrasse auf deutscher Seite zum Inhalt mit der Zusage, dass ein zweites Gleis sieben Jahre nach Einweihung der dänischen Beltquerung in dem Fall zusätzlich errichtet werden sollte, falls die schon damals in der Bundesregierung als sehr optimistisch erachteten Verkehrsprognosen für die Bahnverkehre einen solchen Ausbau tatsächlich rechtfertigen würden. Abweichend davon baut die Bundesrepublik jetzt stattdessen auf einer komplett neuen begradigten Trasse von Anbeginn an zweigleisig und mit der Option, Fernzüge mit Tempo 200 Std./km fahren zu können und Güterzüge mit 120 Std./km. Mit dieser Festlegung ist Deutschland den skandinavischen Interessen an dieser Güterschwererkehrsstrasse von Skandinavien nach Kontinentaleuropa extrem entgegengekommen, während sich der Planungsaufwand und die Kosten für die deutschen Steuerzahler vervielfacht haben. Bei Abschluss des Staatsvertrages wurden die Kosten für die Hinterlandanbindung für den Bundeshaushalt mit 840 Mio. Euro beziffert – heute dürften sich die Kosten auf 4 bis 5 Mrd. Euro belaufen. Angesichts solcher Kostenentwicklungen – an denen das Land Schleswig-Holstein sich mit keinem Cent beteiligt hat – ist es grotesk zu glauben, dass der Bund jetzt auch noch die spätere Sonderbaulast für die Sundbrücke übernehmen wird, für die es keine Rechtsgrundlage gibt.

Die optimistischen dänischen Verkehrsprognosen (als Grundlage für die Kalkulation ihrer Maut-Einnahmen und als Begründung für die Sinnhaftigkeit der Festen Querung) werden sich vermutlich schon deshalb nicht bewahrheiten, weil es schon 2008 bei Abschluss des Staats-

vertrages ein Fehler war, von einer Beltquerung ohne Konkurrenz durch Fährschiffe auszugehen, weil bereits 2005 das dänische Transportministerium und die Deutsche Bahn das bis dahin gemeinsam betriebene Fährunternehmen – dessen Betrieb man mit Öffnung der Beltquerung einstellen wollte – privatisiert hatten. Der private Betreiber hat aber seitdem immer öffentlich gesagt, dass er auch nach Eröffnung der Beltquerung – die Dänemark laut Staatsvertrag für 2018 angestrebt hatte - seine Fährverkehre weiter betreiben wolle und darum seitdem massiv in ökologisch vorbildliche Antriebe investiert hat.

Es stimmt, wenn Sie schreiben, dass „der Ausbau der Fehmarnsundbrücke im Staatsvertrag nicht verankert“ wurde, sondern als eingleisiges „Nadelöhr“ geplant war. Dass jetzt seit 2020 stattdessen ein Sundtunnel für vier Fahrspuren und zwei elektrifizierte Gleise auf deutscher Seite geplant wird, ist aber allein darin begründet, dass ein Gutachten der Deutschen Bahn bereits 2012 ergeben hat, dass die bestehende Sundbrücke unter gar keinen Umständen statisch in der Lage wäre, das Gewicht der XXL-Güterzüge zu tragen, die Skandinavien nach Europa einsetzen will. Daraufhin planten Bund (und Land) ab 2014 den Ersatz der alten Brücke durch eine neue (deren Pylonen 1 ½ x so hoch wie die der Köhlbrandbrücke hätten werden sollen) für zwei Gleise und vier Spuren und den Abriss der Sundbrücke von 1963. Dass diese Pläne schon 2018 gestoppt wurden, hatte seine Ursache vor allem in vom Bundesrechnungshof aufgedeckten fehlerhaften Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und daraus folgenden Fehlentscheidungen, die den Bau eines Tunnels und den Erhalt der alten Sundbrücke zu Unrecht von vornherein ausgeschlossen hatten. Dass ein Sundtunnel den Lärm der Güterzüge effektiver „schlucken“ würde als eine Brücke, kam vor allem den Lärmschutzinteressen der heimischen Bevölkerung entgegen und führte dann 2019/2020 zur Neupositionierung bei Bahn und Verkehrsministerium, einen Sundtunnel bauen zu wollen und die Sundbrücke von 1963 ausschließlich für Langsam-Verkehre wie Trecker, Fahrräder und Fußgänger zu erhalten.

Inzwischen wird die unter Denkmalschutz stehende Sundbrücke für ca. 40 Mio. Euro aus dem Etat der Deutschen Bahn grundinstand gesetzt. Die aktuellen Pläne der Bahn und des Landes, diese Brücke dann „vorübergehend“ zu elektrifizieren, um sie „vorübergehend“ nach der Eröffnung der dänischen Beltquerung für die XXL-Güterzüge zu nutzen bis der Sundtunnel dann später betriebsbereit wäre, sind nicht nur angesichts des Statik-Gutachtens der DB von 2012 vollkommen absurd. Sie wären auch unvereinbar mit den von mehreren Kommunen in Ostholstein mit der Deutschen Bahn vor Gericht erzielten Vergleichen, in denen den Kommunen seitens der Bahn garantiert wurde, dass kein Güterzugverkehr auf der Hinterlandanbindung verkehren darf, solange die Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse nicht zu 100 Prozent erfolgt sind. Und zu dieser Trasse gehört eben – seit dem Bundestagsbeschluss zu Übergesetz-

lichem Lärmschutz vom 2. Juli 2020 – ausdrücklich auch der Sundtunnel mit seiner Lärmschutzwirkung für die Bevölkerung in dieser sensiblen Region. Insofern müssen alle Anstrengungen darauf ausgerichtet sein, diesen Sundtunnel schnellstmöglich fertig zu stellen, weil vorher keine XXL-Güterzüge von Skandinavien über den Belt nach Hamburg gelangen können, sondern dann weiter die Jütland-Route nutzen müssten. Dass der Sundtunnel im Staatsvertrag nicht steht, ist dabei vollkommen unerheblich.

Sehr geehrter Herr Madsen, ich hoffe ich konnte Ihnen nachvollziehbar erläutern, warum Sie in gar keinem Fall auf meine Unterstützung bei Bundesverkehrsminister Dr. Wissing zählen können, wenn es darum geht, dass der Bund künftig die Sonderbaulast für die Sundbrücke übernehmen soll. Ich teile allerdings Ihre Ansicht, dass der Kreis Ostholstein mit dieser Aufgabe absolut überfordert wäre. Es wäre aus meiner Sicht hingegen angemessen, wenn die Landesregierung Schleswig-Holsteins in Verantwortung für die Beeinträchtigungen der Menschen im Kreis Ostholstein durch dieses größte Verkehrsprojekt Norddeutschlands wenigstens einen kleinen eigenen Beitrag leisten würde, indem das Land die Sonderbaulast übernimmt.

Ich hoffe, dass Sie meiner Argumentation folgen können. Verkehrsminister Dr. Wissing werde ich meine Antwort an Sie in Kopie zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Bettina Ugedo