

Presseinformation



Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 028.15 / 23.01.2015

Es gilt das gesprochene Wort.

TOP 20 – Bund muss Hinterlandanbindung und feste Fehmarnbeltquerung koordinieren

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, **Andreas Tietze**:

Schleswig-Holstein darf keine Durchfahrtsregion werden

Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit Jahren weisen wir in Bund und Land darauf hin: Es besteht die Gefahr, dass Schleswig-Holstein bei der Fehmarnbelt-Querung zu einer Durchfahrtsregion verkommt.

Nun scheinen sich alle unsere schlimmsten Befürchtungen zu bewahrheiten. Die Bestandsstrasse wird zunächst den Fehmarnbelt-Verkehr aufnehmen müssen. Sie wissen, ich glaube an Wunder. Dabei aber nicht. Die Nachteile für den Tourismus, für die Lebensqualität und letztlich auch für die Gesundheit der Anwohner ist hinlänglich bekannt!

Wir haben es schwarz-auf-weiß von Herrn Dobrindt vorliegen. Das Horrorszenario für Schleswig-Holstein wird real. Die Fertigstellung der sogenannten Hinterlandanbindung, sie wird sich um Jahre verzögern. Die Verzögerungen gehen auf das Konto von überforderten CSU-Verkehrsministern und beruhen auf dem Unwillen der Bahn, mit offenen Karten zu spielen. Planungschaos, massive Kostenexplosionen: das ist die Erfolgsbilanz der CSU Verkehrspolitik. Die Beltquerung ordnet sich mittlerweile bravurös in das bundesweite Politik- und Planungsversagen bei Großprojekten ein. Stuttgart 21 und Hauptstadtflughafen lassen grüßen. Allesamt Planungsleichen, Milliardengräber, falsche Versprechungen! Tricksen, Täuschen, Pleiten, Pech und Pannen.

Sollte die Deutsche Strecke zur Tunnelöffnung, besonders aber deren Elektrifizierung nicht fertig sein, fahren keine Züge. Dann ist der Staatsvertrag ist gebrochen. Als Mindeststandard aber, dazu hat sich Deutschland verpflichtet, muss die Altstrecke elektrifiziert sein.

Wir befinden uns in einer klassischen Zwickmühle: Wird die Elektrifizierung per Staatsvertrag durchgeführt, birgt es die Gefahr, dass das Interesse der Bahn am Bau der neuen Strecke erlahmt. Oder aber: Die Altstrecke wird nicht elektrifiziert, die Züge donnern auf der Bestandsstrasse auf unbestimmte Zeit mit lauten und stinkigen Dieselloks durch die

Bäderorte – keine schöne Werbung für den Tourismus

Auch möglich: Die Güterzüge fahren weiter über Flensburg, dadurch entstehen weitere Kosten. Was ist eigentlich, wenn der Tunnel nicht für Dieselizege ausgelegt sein wird, dann können keine durchgehenden Personentriebezüge durch den Tunnel fahren – dann ist das Chaos komplett.

Da kommen gravierende eisenbahntechnische Probleme auf uns zu! Die Leidtragenden werden die Anwohnerinnen und Anwohner an der Strecke sein. Über Jahre werden Züge auf der Bestandstrasse fahren, ohne Aussicht auf Lärmschutzmaßnahmen. Wir haben jetzt einen gemeinsamen Antrag eingereicht, um das schlimmste zu verhindern. Wir brauchen dringend ein koordiniertes Handeln zwischen Deutschland und Dänemark. Das ist das Mindeste, was wir für die Anwohnerinnen und Anwohnern jetzt tun müssen.

Ein Augen-zu-und-durch: Das darf es nicht geben.

Entweder man harmonisiert und forciert die Arbeiten jetzt, wie wir es fordern oder man entschleunigt den Tunnelbau, um wenigstens eine funktionierende Hinterlandanbindung in Deutschland zu haben. Das ist nicht nur logisch, denn alles andere wäre verantwortungslos.

Nach der Auffassung meiner Fraktion wird dies allerdings nicht reichen. Da haben wir Grüne eine andere Auffassung als unsere Koalitionspartner. Nur der Ball liegt nicht in unserem Spielfeld. Der Bund muss jetzt endlich den in Artikel 22 Abs. 2 des Staatsvertrages vereinbarten Passus ziehen.

Ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidiums:

„Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projektes sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit diesem Projekt.“ Zitat Ende.

Ich frage, wann wenn nicht jetzt ist diese Option zu ziehen? Was muss denn noch passieren? Für uns handelt es sich hierbei nicht um eine bloße Verständigungsformel, für mich ist das eine Verantwortungsformel.

Die Kollegin Bettina Hagedorn, MdB der SPD hat es am Dienstag auf den Punkt gebracht: *„Dobrindt muss sich endlich mit Blick auf die Zeitverzögerungen und die Kostenexplosionen in Sachen Beltquerung ehrlich machen“*

Und wenn Herr Gädichen jetzt fordert, die Züge sollen erst durch die Beltquerung rollen, wenn die Neubaustrecke fertig ist, dann ist das blanker Hohn. Eine sieben Milliarden Euro teure Querung steht jahrelang still, weil sich auf deutscher Seite nichts tut? Glauben sie das im Ernst? Eine DIW Studie hat erst kürzlich die Wirtschaftlichkeit in Zweifel gestellt. Die Verkehrsprognosen sind unrealistisch, die Fährlinie wird nicht eingestellt. Fehmarn A/S ignoriert diese Aspekte. Wir müssen endlich alle der verkehrspolitischen Wahrheit ins Gesicht sehen.

Niemals wird sich die Beltquerung rechnen.

Ein Milliardengrab, auf dem Grund der Ostsee.
