



Berlin, 04.02.11

## **Hagedorn: Kalkulation für den Tunnel steht auf „tönernen Füßen“ Vorwurf: De Jager blockt Dialog mit Betroffenen ab!**

Die ostholsteinische Bundestagsabgeordnete und Haushaltsexpertin Bettina Hagedorn begrüßt zwar grundsätzlich die Entscheidung der Dänen, jetzt die Feste Beltquerung als Tunnel- statt als Brückenlösung zu planen, bewertet aber gleichzeitig sowohl die finanzielle wie auch die zeitlichen Kalkulationsgrundlagen des Absenktunnels als „unseriös“. Gleichzeitig widerspricht sie vehement dem CDU-Wirtschaftsminister Jost de Jager, für den „klar“ sei, dass „jetzt nur noch über das Wie und nicht mehr über das Ob der Beltquerung diskutiert“ werde.

Hagedorn: **„Das Statement von Herrn de Jager ist ein Schlag ins Gesicht all derer, die an einem ernsthaften, konstruktiv-kritischen Dialog auf der Grundlage des Staatsvertrages interessiert sind. Man kann nicht einerseits den Anspruch erheben – wie von Bundesverkehrsminister Ramsauer öffentlich geäußert – die betroffenen Bürger und Gemeinden in einem Dialog einbinden zu wollen, und andererseits die Debatte über das „Ob“ zur Tabuzone erklären. Nur derjenige nimmt den Staatsvertrag ernst, der auch den Artikel 22 mit seiner „Ausstiegsklausel“ beachtet – und das heißt, dass bis zur abschließenden Entscheidung im Folketing zum Baugesetz vermutlich 2015 das OB und das WIE ergebnisoffen und gleichrangig diskutiert werden müssen. Alles Andere wäre eine Scheinbeteiligung der Betroffenen mit bestenfalls Alibifunktion.“**

Kritisch nimmt die SPD-Haushaltsexpertin die vorgestellte Kalkulation für den Absenktunnel „unter die Lupe“.

Hagedorn: **„Es ist nicht seriös, wenn Femern A/S mit 10.800 mautpflichtigen Kfz/Tag und damit den doppelten Zahlen kalkuliert, wie sie de facto von Scandlines durchschnittlich mit rund 5.500 Kfz/Tag gezählt werden. Zu beachten ist weiter, dass ein Großteil davon aktuell Schnaps-touristen sind, deren „Reisefieber“ bei sich annähernden Mehrwertsteuersätzen schlagartig schwinden könnte. Fakt ist, dass ca. 30 Prozent aller Verkehrsteilnehmer mit Tunnelangst sich nicht auf LED-Leuchtdioden verlassen, wenn sich attraktive Alternativangebote bieten, die es durch den Fährverkehr auch künftig geben wird. Und klar ist auch: Scandlines hat die „Luft“, bei den Fahrpreisen mit „Dumpingangeboten“ den Wettbewerb aufzunehmen - auf welcher Kalkulationsgrundlage Femern A/S also auf 10.800 mautpflichtige Kfz/Tag kommt, bleibt ihr Geheimnis – diese Verkehrsprognose ist mit Sicherheit nicht seriös!“**

Auch den von Femern A/S fest einkalkulierten EU-Zuschuss von 600 Mio. € bis 1,1 Mrd. € hält Bettina Hagedorn für „Wunschdenken“ und erinnert daran, dass die Dänen schon im Sommer 2010 von einer Hiobsbotschaft aus Brüssel „kalt erwischt“ wurde: ein Minus von 120 Mio. € EU-Förderung allein für die aktuelle Förderperiode bis 2013.

Vor allem jedoch die Baukosten für den Tunnel stehen nach Auffassung der SPD-Abgeordneten, die in Berlin im Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages Berichterstatterin für das Verkehrs- und Bauministerium ist, auf „tönernen Füßen“. Sie erinnert daran, dass noch 2003 der Tunnel von den Dänen mit Mehrkosten von 1,5 Mrd. € gegenüber der Brückenlösung angegeben wurde und dass der

Bundesrechnungshof in einem auf offiziellem Statistikmaterial beruhenden Bericht 2008 bei nationalen wie internationalen Tunnelbauten eine Verdoppelung der ursprünglich kalkulierten Baukosten binnen 3 Jahren festgestellt hatte. Jedermann müsste eigentlich stutzig werden, wenn der Tunnel jetzt angeblich nicht teurer, sondern sogar billiger als die Brücke werde und Femern A/S diesen „Salto“ damit begründe, dass „aus Kostengründen auf eine Lüftungsinsel verzichtet“ werde.

Hagedorn: **„Das ist ein Taschenspielertrick mit vielen Unbekannten – den dänischen Abgeordneten soll der Abschied von der geliebten Brücke offenbar mit geschönten Baukosten ‚versüßt‘ werden, damit die absehbare Kostenexplosion des Tunnels nach der bewährten Salamtaktik häppchenweise nicht dazu führt, das Projekt insgesamt in Frage zu stellen. In Wahrheit setzt der Verzicht auf die Lüftungsinsel genehmigungsrechtlich voraus, dass der Tunnel um 1 km verkürzt wird - von 18,5 km (1999) auf 17,6 km (2010 (Quelle: Femern A/S, Bericht Aktueller Planungsstand v. 25.11.2010). Diese Tunnelverkürzung setzt allerdings voraus, dass Fehmarn und Lolland jeweils künstliche ‚Halbinseln‘ von je 500 m erhalten, die im hochsensiblen EU-Schutzgebiet liegen, den Belt verengen, die Strömungsverhältnisse verändern und gleichzeitig die billigste Entsorgung der 15,5 Mio. m<sup>3</sup> Baggergutes darstellen. Wenn dieses - aus Sicht der Planer natürlich sehr lohnende – Vorhaben allerdings NICHT gelingt, weil die Stadt Fehmarn, die Landesplanung oder auch die EU diese Form der ‚Landgewinnung‘ ablehnen, dann ist die komplette ‚Billigvariante‘ des Tunnels ‚für die Katz‘ und milliardenschwere Mehrkosten ‚auf dem Tisch‘.“**

Auch der von den Planern genannte Baubeginn 2014 gehört für die SPD-Bundestagsabgeordnete ins „Reich der Utopie“. Sie erinnert daran, dass das Raumordnungsverfahren (ROV) in Schleswig-Holstein noch nicht einmal begonnen hat und nach Aussage des Kieler Wirtschaftsministeriums nicht vor Sommer 2012 abgeschlossen werden kann. Erst nach Abschluss dieses ROV beginnt das Planfeststellungsverfahren, welches selbst Femern A/S mit 2-3 Jahren veranschlagt. Erst nach Planfeststellungsbeschluss - also ab etwa 2015 - können Betroffene und Naturschutzverbände von ihrer Klagebefugnis Gebrauch machen, möglicherweise bis hin zum EuGH. Durch alle Instanzen kann das durchaus 2-3 Jahre dauern.

Hagedorn: **„Wer glaubt angesichts dieser Fakten im Ernst an einen Baubeginn 2014? In Dänemark wird das Folketing ebenfalls erst nach Planfeststellungsbeschluss über das notwendige Baugesetz entscheiden - vermutlich also 2015. Bis dahin werden Abgeordnete und Öffentlichkeit nach meiner Prognose deutlich gestiegene Kostenrisiken auf dem Tisch haben und eine letzte Chance, dieses Wahnsinnsprojekt im Sinne des Artikel 22 des Staatsvertrages zu stoppen. Tun sie es nicht, wäre nach europaweiter Ausschreibung mit einer Eröffnung der Beltquerung sicher nicht vor 2022 - abhängig von der Prozessdauer eher 2024 - zu rechnen. Unrealistisch hohe Verkehrsprognosen, zu optimistisch kalkulierte EU-Zuschüsse, Planungen mit vager Genehmigungsaussicht und deshalb „schön-gerechnete“ Baukosten – jedes Unternehmen, das Investitionsprojekte betriebswirtschaftlich so kalkulieren würde, landete in der Insolvenz. Berechtigte Frage: warum hat sich die Wirtschaft 2006 klammheimlich aus dem Haftungsrisiko für die ursprünglich als „PPP-Projekt“ verabredeten Investitionen am Fehmarnbelt gestohlen, wenn dies doch angeblich eine solche ‚Erfolgsstory‘ werden soll?“**