

Bund bekennt sich zur festen Beltquerung

Grüne und Linke scheitern in Berlin mit Anträgen zum Ausstieg. Union, FDP und SPD lehnen jede Diskussion ab.

Von Patrick Tiede

Berlin – Die Bundestagsfraktion der Grünen hat die Bundesregierung gestern aufgefordert, einen Ausstieg aus dem Jahrhundertprojekt zu prüfen. „Wir erwarten, dass der Bund die Ausstiegsklausel des Staatsvertrages zieht“, sagte die schleswig-holsteinische Bundestagsabgeordnete Valerie Wilms (Grüne) während der emotional geführten Debatte im Bundestag zu dem Milliardenprojekt. Die inoffiziell veranschlagten Kosten für die hauptsächlich vom Bund zu tragende deutsche Hinterlandanbindung seien bereits von 840 Millionen Euro auf rund zwei Milliarden Euro gestiegen. Man komme damit in eine Situation, „in der wir uns dieses reine Prestigeobjekt nicht mehr leisten können“.

Zwei entsprechende Anträge von Grünen und Linken fielen im Plenum jedoch glatt durch. Union, FDP und SPD lehnen jede Diskussion über den Ausstieg aus dem Projekt weiterhin ab. „Wir stehen uneingeschränkt zu diesem Projekt von europäischer Größenordnung. Wir werden die Hinterlandanbindung fristgemäß fertigstellen“, sagte der schleswig-holsteinische Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann (CDU). Linken und Grünen warf er „Verhinderung von Zu-



Die Tunneleinfahrt auf deutscher Seite soll möglichst optimal in die Landschaft integriert werden. Im Dach des Tunnelportals befinden sich laut Planung Lichtdurchlässe, um den Übergang von künstlichem zu natürlichem Licht fließend zu halten.

Illustration: Femern A/S

kunft“ vor. Der FDP-Verkehrsexperte Torsten Staffeldt forderte die Grünen in Schleswig-Holstein auf, den Kurs von Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) für die Realisierung des Projektes nicht länger zu torpedieren.

Inzwischen gibt es jedoch kaum noch Zweifel, dass das Projekt insgesamt erheblich teurer wird als ursprünglich veranschlagt. 2002 kalkulierte die Bundesregierung noch mit 840 Millionen Euro Kosten für die Hinterlandanbindung. 2009 kri-

tisierte der Bundesgerichtshof dann unpräzise Klauseln im Vertragswerk, warnte vor erheblichen Belastungen für kommende Bundeshaushalte und schraubte die Kostenschätzung auf 1,7 Milliarden Euro hoch. Weitere Belastungen könnten durch die von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) favorisierte Zwei-plus-Eins-Bahntrasse entstehen, die den Lärm der 80 zusätzlichen Güterzüge pro Tag aus den Ostseebädern fernhalten soll. Zudem muss nach einem negativ ausgefallenen Belastungstest der Fehmarnsundbrücke eine zweite Verbindung zur Insel Fehmarn gebaut werden.

Ungeachtet der zu erwartenden Mehrkosten steht die SPD grundsätzlich zum Staatsvertrag mit Dänemark, fordert jedoch Nachbesse-

rungen bei der Bauausführung. Die Fraktion sieht vor allem Gefährdungen für die Schifffahrt in der Bauphase. „Wir wollen mit einer erhöhten Schiffssicherheit die Akzeptanz des Staatsvertrags in der Region erhöhen“, sagte der SPD-Verkehrsexperte Hans-Joachim Hacker. Er forderte, eine Arbeitsgruppe von Bund und Ländern einzurichten, die den Bauablauf überwacht und ihre Arbeit eng mit dem Baustellen-Management sowie den dänischen Behörden abstimmt. Der knapp 19 Kilometer breite Fehmarnbelt ist mit zuletzt rund 35 000 Schiffspassagen im Jahr 2010 stark befahren. CDU und FDP sehen die „Seesicherheit bei dem Bauvorhaben dagegen bereits gewährleistet“ und lehnten den SPD-Antrag geschlossen ab.

Nabu will Mammutprojekt kippen

Berlin – Der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) warnt vor einer Kostenexplosion bei der festen Fehmarnbeltquerung. Neue Berechnungen des schwedischen Gutachterbüros Vectura Consulting AG gingen von einer Verdopplung der Baukosten aus. Die Gesamtkosten der Eisenbahnachse Fehmarn-

belt beliefen sich demnach auf elf Milliarden Euro. Offiziell spreche der Projektträger aber immer noch von 5,5 Milliarden Euro. Angesichts der Verdopplung der Kosten einhergehend mit den ökologischen Schäden müsse der Bund die Reißleine ziehen, forderte Nabu-Bundesgeschäftsführer Leif Miller.