




**Bettina Hagedorn**  
Mitglied des Deutschen Bundestages


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

**Platz der Republik 1**  
**11011 Berlin**

Herrn  
Bernhard Markmann

**Paul-Löbe Haus**  
**Raum 5.640**

 (030) 227 – 73 832

 (030) 227 – 76 920

per E-Mail: [info@allianz-beltquerung.info](mailto:info@allianz-beltquerung.info)

 [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

Berlin, 12.12.2013  
FS

Sehr geehrter Herr Markmann,

leider kommt nach dem Erhalt Ihrer Mail vom 30. November meine Antwortmail heute erst sehr verzögert, was ich Sie bitte zu entschuldigen: Nach dem Tod meiner Mutter Mitte Oktober und der Notwendigkeit für mich als Tochter, ihre Wohnung bis Ende November räumen zu müssen, stand nun am vergangenen Dienstag auch noch die Urnenbeisetzung an und parallel unzählige Diskussionsveranstaltungen wegen des Mitgliederentscheides der SPD zum Koalitionsvertrag, so dass ich bisher kaum zur Besinnung geschweige denn zur Arbeit am PC gekommen bin.

Alle Presseerklärungen von mir gegen den Bau einer Fehmarn-Beltquerung aus dem Wahlkampf und aus den letzten 10 Jahren haben uneingeschränkt Gültigkeit. Auch wenn das Direktwahlergebnis für mich als FBQ-Gegnerin am 22. September leider enttäuschend war und meine Haltung und Positionierung durch die Wählerinnen und Wähler im Verhältnis zu Herrn Gädechens leider weder honoriert noch gestärkt wurde, so ändert das an meiner persönlichen Haltung absolut gar nichts.

Auch die Tatsache, dass es - nach meiner Einschätzung - zu einer Großen Koalition in Berlin kommen wird und damit leider NICHT zu dem von mir persönlich angestrebten Rot-Grünen Regierungsbündnis, das eine kritischere Vorgehensweise in Berlin zur FBQ ermöglicht hätte, so muss ich zwar einerseits dieses Wählervotum akzeptieren, aber andererseits deswegen noch lang nicht „mein Fähnchen in den Wind hängen“. Wer mich kennt, der weiß: DAS tue ich seit 30 Jahren in politischer Funktion NICHT.

Insofern kann ich nur erneut unterstreichen, dass es sich in den von Herrn Marohn benutzten Zitaten von mir in dem LN-Artikel „Bekanntnis zum Tunnel“ um Aussagen handelt, die auf gezielte Fragen der Lübecker Nachrichten beruhen, die aus dem Gesamtzusammenhang gerissen letztlich einen Eindruck erwecken, der ausdrücklich falsch ist.

Die zitierten Aussagen

- dass die Jütland-Route kein Teil der transeuropäischen Verkehrsachse von der Ostsee zur Adria sei,
- dass der Koalitionsvertrag nicht am Staatsvertrag über eine feste Fehmarnbeltquerung zwischen Deutschland und Dänemark rütteln kann
- und „Ich schätze, dass die Schienenanbindung für den Tunnel etwa 2,5 Milliarden Euro kosten wird“

sind in der Tat meine Antworten auf die Fragen des Journalisten gewesen. Aber nichts liegt mir ferner, als meine Position bezüglich der geplanten festen Fehmarnbeltquerung zu ändern! Ich erläutere Ihnen deshalb erneut, wie es zu diesen Aussagen kam und was ich genau meinte:

Meine Prognose ist in der Tat, dass die Schienenanbindung der Querung auf unserer Seite etwa 2,5 Mrd. Euro kosten wird - was ich übrigens bereits oft (seitdem klar ist, dass die Sundquerung - vermutlich als Tunnel - erweitert werden muss) öffentlich gesagt und vorge-rechnet habe. Die Frage war, wie hoch ich die Gesamtkosten schätze: statt der 2009 offiziell zugrunde liegenden 840 Mio. € hatte der Bundesrechnungshof (BRH) bereits damals (nachvollziehbar) von 1,7 Mrd. € gesprochen. Hinzu kommen mindestens (nach Zahlen des Verkehrsministeriums in Berlin von 2010) 300 Mio. € für die Alternativtrasse zwischen Schwar-tau und Neustadt, wo aus meiner Sicht der Ausbau der Bestandstrasse durch die Bäderorte nicht genehmigungsfähig sein wird. Seit einem Jahr haben wir die fehlende Traglastfähigkeit der Sundbrücke schriftlich - aus meiner Sicht ist weder eine Grundsanie- rung noch eine wei- tere Brücke realisierbar, weswegen ein Tunnel für mind. 500 Mio. € wird geplant werden müssen: Das macht zusammen mindestens 2,5 Mrd. €. Dieses Geld fehlt dann bei anderen wichtigen Verkehrsprojekten wie etwa dem Nord-Ostsee-Kanal, der A 20, der A 21, der Ra- der Hochbrücke etc. pp. Auch wegen dieser volkswirtschaftlichen Fehlentscheidung zu Las- ten unseres Landes, der Wirtschaft und der Arbeitsplätze im Norden bleibe ich vehemente Beltquerungsgegnerin.

Dass Deutschland mit Dänemark 2009 einen Staatsvertrag geschlossen hat, ist ebenso we- nig eine Wende meinerseits, sondern leider ein Fakt (ich habe damals im Bundestag ge- meinsam mit 12 weiteren Sozialdemokraten mit NEIN gestimmt!). Natürlich ändert ein Koali- tionsvertrag NICHTS daran - selbst keiner mit den Grünen hätte das gekonnt. Aber gemein-

sam mit den Grünen hätten wir mit Verkehrs- und Finanzministerium angesichts der erwiesenen Unterfinanzierung des Verkehrsetats die Prioritäten bei der Infrastrukturplanung verändern und Gespräche mit Dänemark auf der Grundlage von Art. 22 des Staatsvertrages initiieren können. Mit der CDU/CSU wird das natürlich eher nichts. DAS habe aber nicht ich zu verantworten, sondern DAS haben die Wählerinnen und Wähler - auch in Ostholstein - so entschieden. Ungeachtet dieser schwierigen Ausgangslage werde ich aber weiterhin meine Schlüsselstellung im Rechnungsprüfungsausschuss an der Seite des BRH nutzen, um die Kostenexplosion einerseits zu verdeutlichen und die vertragliche Notwendigkeit angesichts des Art. 22 für ergebnisoffene Gespräche mit Dänemark auf Regierungsebene einzufordern. Denn wenn sich die Kosten von 2009 geplanten 840 Mio. auf 2,5 Mrd. Euro etwa verdreifachen und sich der Güterverkehr von 2009 prognostizierten 149 auf 52 bis 78 Züge/Tag mehr als halbiert, dann gibt es keine Kosten-Nutzen-Kalkulation mehr, die dieses Wahnsinnsprojekt auch nur ansatzweise rechtfertigen kann.

Zur Jütland-Route: Der LN-Journalist hatte mich gefragt, ob im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD die Fehmarnbeltquerung oder die Jütlandroute gemeint sei, wenn es auf S. 39 heißt:

„Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung werden wir zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorantreiben. Dabei werden wir auf eine bedarfsgerechte Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten achten. Nicht jeder Wunsch ist erfüllbar. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.“

Auf diese Frage habe ich natürlich geantwortet, dass es sich dabei um die FBQ samt Hinterlandanbindung handelt - und NICHT um die Jütland-Route, die ja ganz offensichtlich NICHT in einem "völkerrechtlichen Vertrag" vereinbart ist. Dass einige Leser mir aus dieser Antwort allerdings ein Bekenntnis zum Tunnel anzudichten versuchen, das empfinde ich schlichtweg als absurd. Ich werde weiter alles in meiner Macht stehende unternehmen, um dieses Mega-Projekt zu verhindern und halte den Verkehr auch künftig auf der Jütland-Route und auf den Scandlines Fähren für hervorragend zu bewältigen. Fakt ist aber leider auch, dass diese meine Meinung am 22. September von den meisten Wählerinnen und Wählern weniger geteilt und gestärkt wurde als die gegensätzliche Meinung von Herrn Gädechens. Als direkt

gewählter Abgeordneter der Bürger Ostholsteins wird er in den nächsten vier Jahren die Deutungshoheit zu diesem Thema in Berlin - ob erfolgreich oder nicht - aber dennoch für sich beanspruchen. Leider.

Mit freundlichen Grüßen

*Bettina Hagedorn*