



# Beltquerung stoppen !

**Rede von Herbert Behrens, 26. April 2012**

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Urlauber an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins können sich auf ein neues Angebot einstellen: Statt Meeresrauschen hören sie ab 2022 donnernde Güterzüge, die an ihnen vorbeifahren. 300 000 Übernachtungen im Lärmkorridor: So heißt dann das neue Angebot. Autofahrer nehmen künftig nicht mehr die Fähre, sondern zahlen 70 Euro Maut und fahren durch den neu gebauten Tunnel nach Dänemark. Dieses Zukunftsangebot kostet die Steuerzahler rund 10 Milliarden Euro.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Welche Steuerzahler?)

Jetzt können wir uns noch entscheiden, ob wir das wollen. Ich möchte das nicht; denn es gibt heute gute Fährverbindungen für Personenzüge und Autos zwischen Deutschland und Dänemark. Die Güterzüge fahren seit 1997 über den Schienenweg entlang der Jütland-Route; er liegt weit weg von den Tourismusgebieten an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Linke unterstützt also die Forderung der Gegner einer festen Fehmarnbelt-Querung. Wir brauchen dieses Verkehrsprojekt, das teuerste Europas, nicht.

(Beifall bei der LINKEN)

Sehr geehrte Damen und Herren der Regierungsfraktionen, mit unserem Antrag bauen wir Ihnen im wahrsten Sinne des Wortes eine Brücke. Das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung muss so gestaltet werden, dass es wirklich alle Fragen bearbeiten kann.

(Dr. Johann Wadephul (CDU/CSU): Waren Sie schon mal da, Herr Behrens?)

Dazu braucht es mehr Geld. 100 000 Euro reichen nicht aus, wenn 70 000 Euro davon allein für den Personalaufwand draufgehen. Bürgerinnen und Bürger fordern echte Beteiligung, und das ist ihr demokratisches Recht.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn sich bei der Prüfung herausstellen sollte, dass die Nachteile des Projekts Belt-Querung größer sind als die Vorteile, dann muss mit der dänischen Regierung über den Ausstieg verhandelt werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Genau das wurde im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark beschlossen. Dort heißt es in Art. 5 Abs. 4:

Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es 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 den Hinterlandanbindungen.

(Dr. Konstantin von Notz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ist es!)

Dass sich die Voraussetzungen deutlich verändert haben, das können wir doch heute schon feststellen. Wir wissen das auch; wenn wir ehrlich gegenüber uns selbst sind.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Ach was!)

Ursprünglich war eine Schrägkabelbrücke geplant, heute soll es ein Absenktunnel werden.

(Zuruf von der FDP: Na und?)

Die Verkehrsprognosen für den Schienengüterverkehr werden halbiert. Was kostet der Spaß? 1996 betrug die Kostenschätzung für eine Brücke rund 2,9 Milliarden Euro.

(Dr. Martin Lindner (Berlin) (FDP): Das zahlen die Dänen!)

2011 liegen die Kosten bei rund 5,5 Milliarden Euro für einen Tunnel.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Wer zahlt das?)

Wenn das keine wesentlichen Kostensteigerungen sind.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Wer zahlt denn das?)

Die mautpflichtigen Autofahrer.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Ach so!)

Ich spreche über die wesentlichen Kostensteigerungen.

(Ingo Gädechens (CDU/CSU): Ja!)

Ich rede über die Bedingungen, wann die Vertragspartner wieder in Gespräche eintreten. Beide Seiten haben wesentliche Kostensteigerungen zu verzeichnen. Das ist ein Grund, in die Verhandlungen einzusteigen, um diesem Projekt ein Ende zu bereiten.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn wir die Situation auf der deutschen Seite

betrachten, dann stellen wir fest: Das setzt sich nahtlos fort. Auch die Kalkulation für die Anbindung auf der deutschen Seite ist nicht mehr zu halten. Der Bundesverkehrsminister will zwar immer noch für 817 Millionen Euro bauen, aber der Bundesrechnungshof rechnet inzwischen mit 1,7 Milliarden Euro, 231 Millionen Euro kommen noch obendrauf, wenn Umgehungstrassen mit einbezogen werden müssen. Die Hinterlandanbindung soll dann nicht 2018 fertig werden, sondern erst 2022, das sagt Bahnchef Grube. Wir wissen doch, dass bei Großprojekten die Kosten nicht sinken, wenn der Bau später fertig wird, oder? Jetzt haben wir noch die Chance, den Kurs zu ändern. Wir wollen den Staatsvertrag ernst nehmen und mit der dänischen Regierung verhandeln.

(Jan Mücke (FDP): Den Vertrag brechen. Das ist ein völkerrechtlicher Vertrag!)

Das wollen die Bürgerinnen und Bürger auch und fordern es zu Recht ein. Wir sagen: Das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung ist von gestern. Wir wollen nicht, dass Milliarden in die Ostsee gekippt werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)