

Rede des dänischen Verkehrsministers Hans-Christian Schmidt am 12.09.2016

Einleitung

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Albig, sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär Ferlemann, sehr geehrter Herr Dr. Jessen, meine Damen und Herren!

Ich möchte mich für die Einladung an der heutigen Sitzung des Dialogforums teilzunehmen bedanken. Und dafür dabei sein zu können, wenn wir den fünften Jahrestag des ersten Zusammenkommens des Dialogforums begehen.

Dialog und Offenheit

Die Fehmarnbelt-Verbindung mit den dazu hörenden Straßen- und Schienenanlagen in Deutschland und Dänemark ist ein sehr großes Projekt. Sie ist eines der größten Erschließungsprojekte der dänischen Geschichte.

Es ist besonders wichtig ein derartiges Projekt in großer Offenheit zu planen und durchzuführen und einen guten und konstruktiven Dialog mit Bürgern und Interessenten zu sichern. Das Dialogforum trägt dazu bei, diesen Dialog hier in Deutschland zu sichern.

Es ist entscheidend, dass die Beschlussgrundlage öffentlich ausgelegt wird, so dass alle Gelegenheit haben, Stellung zu beziehen und sich an der Debatte zu beteiligen.

Und es ist genau das, was wir mit diesem Projekt gewährleistet haben. Alle Analysen und Berichte, die wir seit Ende der Neunziger Jahre als Teil der dänisch-deutschen Untersuchungen ausgearbeitet haben, sind veröffentlicht worden. Insgesamt viele Regalmeter Berichte.

Zuletzt wurde der Projektantrag von Femern A/S und LBV Lübeck der Öffentlichkeit hier in Deutschland präsentiert – ein schweres Werk von mehr als 13000 Seiten.

Umgekehrt darf die öffentliche Diskussion von Analysen und Berichten ein Projekt nicht auf den Sankt Nimmerleinstag verschieben. Als Politiker haben wir daher die Aufgabe und die Verantwortung, die notwendigen Beschlüsse zu fällen, um Fortschritt und Entwicklung zu garantieren.

Innerhalb eines demokratischen Prozesses muss man natürlich akzeptieren, dass sich nicht alle einig sind. Aber Uneinigkeit bedeutet nicht, dass die Dokumentation mangelhaft ist.

Als Politiker müssen wir überzeugen und Lösungen finden. Die Entwicklung darf nicht ins Stocken geraten.

In Dänemark werden große Infrastrukturprojekte durch den Gesetzgeber genehmigt und beschlossen. Das dänische Parlament – das Folketing – behandelt die Beschlussgrundlage und mit Verabschiedung eines Erschließungsgesetzes wird auch die Umweltverträglichkeit des Projekts bestätigt. Das Erschließungsgesetz bildet die nötige Rechtsgrundlage, um mit dem Bau zu beginnen.

Hier in Deutschland verläuft der Beschlussprozess anders.

Umfassende Beschlussgrundlage

Es ist nun bereits mehr als 25 Jahre her, dass wir in Dänemark mit Abschluss des Staatsvertrags mit Schweden über den Bau einer festen Verbindung über den Öresund beschlossen haben, die Möglichkeiten für den Bau einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt zu sondieren. Dies stets unter der Voraussetzung, dass Rücksicht auf Umwelt und Ökonomie genommen werden sollte. Ein sehr umfassender Untersuchungsprozess hat gezeigt, dass dies der Fall ist.

Politischer Beschluss in Dänemark

Das dänische Parlament – das Folketing – hat das Erschließungsgesetz für die Fehmarnbelt-Verbindung sowie die dänische Hinterlandanbindung im April 2015 verabschiedet. Mit der Verabschiedung stand das Projekt allerdings vor drei Herausforderungen. Darum wurde mit den Arbeiten noch nicht begonnen.

Der Preis für die Erschließung war zu hoch, die Förderung durch die EU war nicht bewilligt, die Genehmigung durch die deutschen Behörden nicht ausgestellt.

Femern A/S suchte erneut das Gespräch mit den beteiligten Unternehmern. Das Resultat waren eine längere Bauperiode und geringere Kosten.

Im Verkehrs- und Bauministerium unternahmen wir eine gründliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projekts. Wir ließen unabhängige Experten die Risiken, den Bedarf an Budgetreserven und die Qualität der Verkehrsprognose bewerten. Im Februar dieses Jahres lag das Ergebnis vor.

Der Senktunnel und die dänische Hinterlandanbindung würden binnen 36 Jahren bezahlt sein. Die Verkehrsprognose gibt eine realistische Einschätzung, mit welchem Verkehrsaufkommen auf der Fehmarnbelt-Verbindung zu rechnen ist.

Gleichzeitig erhielten wir einen Zeitplan für den behördlichen Ablauf in Deutschland. Verkehrsminister Meyer teilte mit, dass wir damit rechnen könnten, dass eine Genehmigung durch die deutschen Behörden Ende 2017 vorläge.

Vor dem Hintergrund der gründlichen Prüfung des Projekts freue ich mich feststellen zu können, dass es in Dänemark einen soliden politischen Rückhalt für die Fehmarnbelt-Verbindung gibt. Alle sieben Vergleichsparteien unterstützen das Vorhaben weiterhin.

Im März dieses Jahres sind wir ein neues politisches Abkommen bezüglich des weiteren Projektverlaufs eingegangen. Die staatliche Gesellschaft Femern A/S erhielt den Auftrag vorbehaltliche Verträge mit den vier größten Baufirmen abzuschließen. Die Verträge wurden unter dem Vorbehalt abgeschlossen, dass die Genehmigung der deutschen Behörden vorliegt.

Auch haben wir beschlossen, mit den Erschließungsarbeiten am nördlichen Teil der dänischen Schienen-Hinterlandanbindung zu beginnen. Die Strecke zwischen Ringsted und Nykøbing/Falster bis 2021 zweigleisig für Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h ausgebaut. Bis 2024 wird die Strecke elektrifiziert.

Dies wird den zahlreichen täglichen Pendlern auf der Strecke zugutekommen. Zusammen mit dem Bau einer neuen Brücke über den Storstrøm [dem Belt zwischen Seeland und Falster, AdÜ] wird diese Maßnahme die Reisezeit zwischen Nykøbing/Falster und Kopenhagen von heute anderthalb Stunden

auf künftig unter eine Stunde reduzieren. Damit sparen die Fahrgäste eine Stunde pro Tag. Auch der Ausbau der südlichen Teilstrecke wird angegangen, sodass diese fertig sein wird, wenn der Senktunnel gebaut ist.

Daher freue ich mich sagen zu können: Wir sind bereit.

Der behördliche Prozess in Deutschland

Nun steht noch ein entscheidender Schritt aus: Die Genehmigung des Senktunnels durch die deutschen Behörden.

Die öffentliche Anhörung des aktualisierten Projektantrags endet jetzt im September. Wie ich höre, hat die verantwortliche Behörde in Kiel wesentlich mehr Einsprüche erhalten als während der ersten Anhörungsrunde 2014. Aber ich höre ebenfalls, dass es sich dabei um zahlreiche Standardeinsprüche handelt, sodass man sich von der großen Zahl nicht abschrecken lassen sollte.

Es steht nun viel Arbeit bevor, die zahlreichen Stellungnahmen zur Anhörung zu beantworten, und es ist wichtig, dass Femern A/S in diesem Prozess gründliche und fähige Leistungen zeigt.

Die deutsche Hinterlandanbindung

Sollte man je am deutschen Engagement für das Fehmarnbelt-Projekt gezweifelt haben, muss jeglicher Zweifel nun verstummen.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, dem langfristigen Plan für Investitionen in Infrastruktur in Deutschland – hat die deutsche Bundesregierung fast 1,8 Milliarden Euro für den Bau der deutschen Hinterlandanbindung zur Verfügung gestellt. Dies umfasst auch eine neue Querung des Fehmarnsund. Gern möchte ich die Gelegenheit nutzen, meine Anerkennung dafür auszudrücken. Dies dokumentiert, dass das Fehmarnbelt-Projekt hier in Deutschland Priorität hat.

Treffen mit der EU-Verkehrskommissarin

Die Fehmarnbelt-Verbindung genießt auch weiterhin hohe Priorität bei der EU-Kommission.

Am Freitag besuchte mich Verkehrskommissarin Violeta Bulc in Kopenhagen. Sie unterstrich die enorme Bedeutung des Projekts für Europa und, dass das Projekt eine wichtige Rolle bei der geplanten Entwicklung effektiver Verkehrskorridore spielt, die die Mitgliedsstaaten der EU miteinander verbinden. Die Kommission hat dem Fehmarnbelt-Projekt bereits eine Förderung in Höhe von fast 600 Millionen Euro zugeteilt.

Die Verkehrskommissarin konnte natürlich keine konkreten Zusagen bezüglich zukünftiger Förderungen machen. Doch besteht kein Zweifel, dass die Kommission in der kommenden Haushaltsperiode bereit ist, weitere Fördermittel zu zahlen, sofern wir bereit sind, die Gelder zu nutzen. Das ist ein wichtiges Signal aus Brüssel.

Abschluss

Ich freue mich über den guten und engen Kontakt sowohl mit der Bundesregierung in Berlin als auch mit der Landesregierung in Kiel. Ich treffe mich häufig mit Herrn Dobrindt und mit Herrn Meyer, und ich hatte auch das Vergnügen Besuch vom Dialogforum zu erhalten.

Ich freue mich auf einen weiterhin guten und konstruktiven Dialog mit Ihnen. Wir haben unser Ziel noch nicht erreicht. Uns steht noch viel Arbeit bevor, bis der Senktunnel unter dem Fehmarnbelt eröffnet werden kann.

Aber ich bin mir sicher, dass wir gemeinschaftlich dazu beitragen, dass eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in Europa durchgeführt werden kann. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.