

**Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
Sehr geehrter Herr Minister Dr. Buchholz, Sehr geehrter Herr
Staatssekretär Ferlemann,
Sehr geehrte Damen und Herren,**

ich bedanke mich, dass ich als Vertreterin der BIs hier reden darf, und vielleicht habe ich ja das Glück, dass einige von Ihnen mir zuhören. Die BIs arbeiten in den „Runden Tischen“ und im Projektbeirat mit und sind an den gemeinsamen Kernforderungen der Kommunen beteiligt, die versuchen, Schlimmeres zu verhüten.

Wenn wir Schlimmes verhindern möchten, müssen wir jedoch zur Ursache des Übels vordringen, zur FFBQ.

Sie, Herr Dr. Buchholz, waren bei der Regionalkonferenz in Oldenburg und haben dort ein Plädoyer für den Tunnel gehalten. Als Jurist kennen Sie den Tatsachenvortrag. Ich möchte Ihnen gerne nochmal einige Tatsachen vortragen.

Tatsache ist, dass die **Verkehrszahlen** für den Tunnel immer weiter nach unten korrigiert werden müssen,

bei Planungsbeginn waren es 147 Güterzüge pro Tag
die Bahn AG plant jetzt mit 78 Güterzügen pro Tag
Im BVWP 2030 sind es aber nur noch 49 Güterzüge
und Tatsache ist auch, dass
über die jetzt schon existierende Feste Schienenverbindung Jütland- Großer Belt –Kopenhagen / Schweden gerade mal 27 Güterzüge im Durchschnitt 2015/ 2016 täglich gefahren sind.

Nicht anders sieht es beim Straßenverkehr aus. Reichen Ihnen wirklich 6-7000 PKW, LKW und Busse täglich für die Begründung eines solchen Bauwerks?
Uns nicht!
Wäre es hier nicht angezeigt, zu einer Neubewertung des Tunnels zu kommen?

Angesichts der Ergebnisse der UN-u. Weltklima-Konferenz in Bonn und Paris müssen wir den **Verkehr, den Transport von Gütern verringern!** Die Zeiten, in denen man den Verkehr vermehren musste und konnte, um volkswirtschaftlichen Gewinn daraus zu erzielen, sind vorbei! **Die CO2 Bilanz** des Tunnelbaus ist eine Katastrophe!! (Können Sie bei „Ermittlung der durch den Fehmarnbelttunnel verursachten Treibhausemissionen“ von Karlheinz Rößler, 2017 nachlesen)

Außerdem ist die Nutzung der Fähren viel kommunikativer und viel flexibler

als ein Tunnel und sie bedeutet für uns Steuerzahler keine Belastung!

Die Landesregierung und alle ihre Vorgänger haben den **Europäischen Gedanken** und das Zusammenwachsen von Regionen als Grund für den Tunnel angeführt.

Diese Idee „Festigung des Europäischen Gedankens“ wurde übrigens bereits mit der Festen Verbindung über den Großen Belt weitgehend verwirklicht.

Ich erinnere daran, dass auch die Jütland-Route seit 2013 ein Teilstück des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors im TEN-V bildet. Ihr Ausbau würde erheblich geringere Investitionskosten erfordern, als nur allein der Tunnelbau.

Auch diese Landesregierung führt an, dass durch eine feste Verbindung die Region **Ostholstein einen deutlichen Aufschwung** erleben wird. Die Gutachten des Kreises und auch des Tourismusverbandes, wie im DF gehört, sprechen eine andere Sprache:

Der Tourismus wird mehr verlieren als gewinnen, war das Fazit.

Zudem:

Dass Flensburg, Tarp, Rendsburg und Neumünster auf der Jütlandroute durch die Brücke über den großen Belt zu blühenden Städten geworden, ist uns bisher verborgen geblieben.

Selbst in dänischen Gutachten ist belegt worden, dass Ostholstein nur mit enormen finanziellen Mitteln und Unterstützung in die Situation kommen kann, von einer festen Querung zu profitieren. (Matthiensen)

Dann sollte es aber auch heißen: **Ostholstein wird von den Subventionen profitieren, die die FesteFBQ nötig gemacht hat.**

Ganz ehrlich, Wir würden uns gerne ohne eine neue Güterzugstrecke und ohne eine die Ostsee belastende Tunnelbaustelle weiterentwickeln!

Herr Minister Buchholz, Sie haben von einem Besuch Dänischer Kollegen bei Ihnen gesprochen und man habe von Dänischer Seite sehr auf ein schnelles Umsetzen des Tunnelbaus gedrungen.

Frau Bettina Hagedorn, MDB, hat von ihren Dänischen Kollegen erfahren, dass **für die Dänen das wichtigste Infrastrukturprojekt in Deutschland die Querung des NOK** und der Ausbau des NOK sei!

Kommen wir zur Umweltproblematik!

Tatsache ist weiter, dass der Tunnel durch ein **FFH Gebiet im Belt** geführt werden soll, wo gerade kürzlich sogar aus - im weitesten Sinne - Naturschutzgründen ein amtliches Angelverbot ausgesprochen wurde. Das

passt ja nun wirklich nicht zusammen! Das müssen Sie uns bitte erklären!

Tatsache ist auch, dass das **Havarie- Risiko** in der Bauzeit gewaltig ansteigt. Wie, Herr Ministerpräsident, wollen Sie sich den Bädern gegenüber verhalten, wenn ein einwandiger, russischer Öltanker im Belt durch eine Kollision Leck schlägt? Femern A/S hat bislang jegliches Obligo abgelehnt. Für den Schaden soll der Reeder aufkommen. So einfach macht man es sich!

Auf der Regionalkonferenz in Oldenburg haben Sie, Herr Minister Buchholz, den Bürgermeistern und den Gemeinden viel **finanzielle Unterstützung** versprochen. Sie waren kurzfristig der „Reiche Onkel aus Amerika“. Für die Kommunen und die Menschen, die sehr viele Nachteile durch die neue Trasse haben, reichen 75% Übernahme der invasiven Kosten durch das Land nicht! Der Schaden, der entsteht, ist höher und nicht komplett finanziell abgleichbar.

Außerdem, und das wissen Sie, handelt es sich bei dem „**Übergesetzlichen**“ **Lärmschutz** für die HLA um **gar kein Recht** auf übergesetzlichen Lärmschutz, sondern dieser wird nur in "begründeten Ausnahmefällen" ausgesprochen und unterliegt dem Gutdünken der Bundestages bzw. der Haushaltslage. Das heißt doch, dass die Bewohner an der HLA **keine Garantien** und keine Sicherheit haben und dass das versprochen Geld vielleicht nicht so fließen wird, wie es benötigt wird.

Da wir bis heute weder den Bedarf des Tunnels erkennen noch von dessen Rentabilität überzeugt werden konnten, verstehen wir nicht, dass wir sehenden Auges in ein weiteres **BER-** oder Stuttgart 21 - Desaster schlittern sollen, nur, weil die handelnden Politiker die nicht vorhandene Rentabilität ignorieren.

Erstens Herr Minister, ist es unser Geld, von uns Steuerzahlern, das wir gerne dort angelegt wüssten, wo es nicht in einem schwarzen Loch verschwindet.

Und zweitens haben Sie von uns Bürgern den Regierungsauftrag erhalten.

Es werden Existenzen im Tourismus, im Handwerk und Handel und in der LW vernichtet. Über den angeblich notwendigen Schienenersatzverkehr während der 4-jährigen Bauzeit will ich gar nicht reden!

Es wird höchste Zeit, dass die Politik ihre rosarote Brille ablegt und endlich das Vorhaben genau unter die Lupe nimmt. Warum sträubt sich die Politik seit 2009, - ja schon davor! - gegen eine eingehende und ergebnisoffene Projektbewertung? Fürchten Sie ein negatives Ergebnis? Oder geht man jetzt nur noch nach dem Motto vor: „Augen zu und durch“?

Die Landesregierung setzt auf **Konsens mit den Bürgern**, Dann hören Sie uns zu, drängen Sie in Berlin und bei den Dänischen Nachbarn auf eine neutrale Neubewertung der FFbQ , nur dann werden Sie einen Konsens und Akzeptanz bekommen.

Und kommen Sie mir nicht mit dem **Staatsvertrag**! Erstens enthält er den Artikel 22 zur möglichen Neuverhandlung bei veränderten Rahmenbedingungen und Kostensteigerungen und 2. die Möglichkeit „im gegenseitigen Einvernehmen ...aufgehoben zu werden.“
Daher verliert keiner sein Gesicht, wenn er den Wunsch danach äußert.
Außerdem haben auch Staatsverträge zu anderen Ländern und an anderen Orten einen „Entwicklungskonflikt“ mit dem Gang der Realität. (Beispiel: Schweiz)

Da Sie ein Mitglied der FDP sind, einer wirtschaftsnahen Partei, gehe ich davon aus, dass bei einem knappen bis ungünstigen Nutzen-Kostenverhältnis des gesamten Projekts eine, wie vom Dialog-Forum geforderte, unabhängige Neubewertung von Ihnen unterstützt wird.

An Sie, Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrter Herr Dr. Buchholz und an alle weiteren Menschen hier im Raum, die die Übernahme von Verantwortung zu ihrer Aufgabe gemacht haben, richte ich den dringenden Appell, vor den Fragezeichen dieses Projektes nicht die Augen zu verschließen und eine Neubewertung auf den Weg zu bringen.

Dem sehe ich mit viel Freude entgegen!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

