

Einführungsstatement PSts Ferlemann

5 Jahre Dialogforum am 12.09.2016 (ca. 10 Min)

Anrede

Im Mai habe ich zusammen mit dem Botschafter des Königreiches Dänemark, Herrn Friis Arne Petersen, im Berliner Hauptbahnhof eine Wanderausstellung eröffnet. Die Ausstellung informiert eilige Reisende kurz und knapp über die Fehmarnbeltquerung, Motto: wir verbinden den Norden. Das trifft den Punkt. Die Landkarte der Infowand zur Ausstellung umfasste das Gebiet von der Achse Hannover – Berlin im Süden bis Kopenhagen im Norden. Und Sie finden sich da mitten drin.

Die Verbindung über den Fehmarnbelt ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Sie gehört zum TEN-Kernnetzkorridor Skandinavien – Mittelmeer, der von Finnland über Dänemark, durch Deutschland, Österreich und Italien nach Malta verläuft. Die EU-Kommission sieht darin eines der 5 wichtigsten Projekte im TEN-Netz mit einer strategischen Bedeutung für das Zusammenwachsen von Mitteleuropa und Skandinavien. Die FBQ ist das größte Infrastrukturprojekt in Nordeuropa.

Dieses Riesenprojekt hat einen langen Vorlauf. Es gibt nur wenige Vorhaben, deren Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Finanzierung und Wirtschaftlichkeit so umfangreich über einen so langen Zeitraum untersucht worden sind. Verkehrsmodelle, Prognoseszenarien, geologische, technische, sozioökonomische Studien – das Projekt ist wirklich von allen Seiten beleuchtet worden. Schließlich - nach Vorliegen aller Ergebnisse und Abwägung aller Erkenntnisse pro und contra – haben wir - in enger Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein - mit dem Königreich Dänemark die Ausführung der Beltquerung in einem Staatsvertrag vereinbart.

Der Staatsvertrag trifft für beide Parteien Festlegungen zur engen Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung. Kernaussage ist, dass die Vertragsstaaten alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. An dieser Stelle möchte ich deshalb eines ganz unmissverständlich deutlich machen: Die eben zitierte Kernaussage des Staatsvertrages, nämlich, dass sich jede Seite verpflichtet, alles in ihrer Macht stehende zum Gelingen des Projektes beizutragen, gilt uneingeschränkt. Dazu steht die Bun-

desregierung, dazu hat sich die Bundeskanzlerin bekannt, dazu bekennt sich Minister Dobrindt und dazu stehe auch ich!

Der Staatsvertrag kennt auch keine Klausel zur einseitigen Beendigung oder Kündigung. Er enthält vielmehr eine Aufforderung an die Vertragspartner, sich in akuten Fällen erneut zusammen zu setzen und neue, unvorhergesehene Lagen gemeinsam zu erörtern. So, wie das unter gleichberechtigten Partnern üblich ist. Im Übrigen gehen Staaten nur dann Verpflichtungen ein, wenn sie fest entschlossen sind, diesen auch nachzukommen.

Die im Staatsvertrag vereinbarte Zusammenarbeit praktizieren wir in einem engen Dialog. Wir haben regelmäßige Treffen auf Ministeriebene. Die Bundeskanzlerin und alle Minister informieren sich vor Terminen in Dänemark über das Projekt. Auf Arbeitsebene haben wir den Gemeinsamen Ausschuss der Verkehrsministerien und das Konsultationsgremium mit den Regionen; beides immer zusammen mit dem Land SH. Wir haben gemeinsam mit Dänemark Fördergelder bei der EU-Kommission für die Querung beantragt und bekommen. Die Verkehrsminister Dobrindt und Schmidt haben sich zuletzt am 22.01.2016 über die Fehmarnbeltquerung und die Hinterlandanbindung ausgetauscht. Für uns und für die DB AG hat die Fehmarnbelthinterlandanbindung absolute Priorität. Im neuen Bundesverkehrswegeplan ist das Projekt entsprechend seiner Bedeutung im vordringlichen Bedarf eingestuft.

Man muss aber auch sehen: wir haben es hier mit einem Riesenprojekt zu tun, mit komplizierten Prüf- und Genehmigungsprozeduren. Die Kollegen in Dänemark sind dabei, intensive Erfahrungen mit deutschem Planungsrecht und unseren Genehmigungsverfahren zu machen. Denn gebaut wird nach dänischen Vorschriften, die Genehmigungen fallen aber unter das auf dem jeweiligen Hoheitsgebiet geltende Recht. Das ist nicht einfach, vor allem wenn es ins Detail geht. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren umfassen mehrere 1.000 Seiten und über 200 Pläne. Der Großteil davon behandelt Umweltthemen. Inzwischen ist die zweite Auslegung beendet und als nächstes müssen die neuerlichen Einwendungen und Stellungnahmen ausgewertet werden. Daher ist mit einem Planfeststellungsbeschluss leider nicht vor 2017 zu rechnen. Zum Vergleich: in Dänemark liegt seit April 2015 ein Baugesetz für die Beltquerung vor.

Die Planungen und Genehmigungsverfahren bei uns dauern generell zu lang. Der Minister hat deshalb 2013 eine Reformkommission zum Bau von Großprojekten eingesetzt. Auf der

Grundlage des Berichtes der Kommission haben wir 2015 einen „Aktionsplan Großprojekte“ entwickelt, der vom Bundeskabinett beschlossen worden ist. Ziel ist es, die Kostenverlässlichkeit, Effizienz und Termintreue von Großprojekten zu verbessern und erhebliche Kosten- und Terminüberschreitungen bei öffentlichen Bauvorhaben zu vermeiden.

Außerdem hat Minister Dobrindt Anfang Juli ein „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“ gestartet. Zugegeben, für die FBQ kommt das zu spät, aber wir hoffen, dass wir langfristig dem Ziel, unsere Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte deutlich zu verkürzen, näher kommen. Das darf allerdings nicht zulasten der Qualität des rechtsstaatlichen Verfahrens gehen.

Über Bürgerproteste gegen den Bau der Fehmarnsundbrücke vor über 50 Jahren ist nichts bekannt. Heute ist das anders, da werden Großprojekte überall kontrovers diskutiert. Wir alle wissen, das Projekt hat auf unserer Seite des Belts starke Befürworter aber auch unermüdliche Gegner. Umfassende und frühzeitige Bürgerbeteiligung, wie beim Entwurf des BVWP 2030 praktiziert, ist dennoch wichtiger denn je. Zwar werden Ausbau- oder Neubauprojekte - insbesondere Schienenprojekte - dadurch nicht leichter. Dennoch halte ich es für wichtig, dass Transparenz bei der Planung geschaffen wird. Im Mittelpunkt steht nicht nur die Beteiligung direkt Betroffener, sondern die Information der breiten Öffentlichkeit und zwar in allgemein verständlicher Form. Das schafft Vertrauen und hoffentlich auch Akzeptanz.

Schleswig-Holstein hat das mit der Einrichtung des Dialogforums umgesetzt. Schon im Raumordnungsverfahren für die Hinterlandanbindung konnten sich die Bürger/inn/en einbringen. Im Ergebnis wurde eine Trasse ausgewählt, die den Bedenken der betroffenen Bürger und Gemeinden weitgehend Rechnung trägt. Auch beide Projektträger, Femern A/S für die Querung und die DB Netz AG für die Schienenanbindung handeln in puncto Öffentlichkeitsarbeit vorbildlich. Wichtig ist nämlich vor allem, dass man alle Seiten hört und sieht.

Ich habe eingangs gesagt, dass die Verbindung über den Fehmarnbelt für die EU-Kommission ein besonders wichtiges Projekt mit strategischer Bedeutung für das Zusammenwachsen von Mitteleuropa und Skandinavien darstellt. Das gilt natürlich ganz besonders für Dänemark und uns. Wir sind bereits heute sehr enge Handelspartner. Wir haben eine ähnliche Wirtschaftsstruktur: Eine Vielzahl mittelständischer Industrie- und Dienstleistungsunternehmen, oft hoch spezialisiert und technologisch in der ersten Liga. Die Unternehmen investieren kräftig: Däni-

sche und deutsche Firmen haben zahlreiche Tochtergesellschaften im Nachbarland, deutsche Direktinvestitionen in Dänemark haben eine Größenordnung von etwa 5,5 Milliarden Euro. Die FBQ wird uns noch näher zusammenbringen. Mit den Regionen Hamburg und Öresund werden zwei benachbarte, besonders wirtschaftsstarke Gebiete enger miteinander verknüpft. Aber nicht nur für die Metropolen, auch für die Regionen dazwischen werden sich Entwicklungspotenziale bieten. Die FBQ wird im direkten Umfeld zahlreiche Chancen eröffnen, in Deutschland wie in Dänemark. Die Verbindung wird Herausforderungen für die regionale Entwicklung mit sich bringen. Jetzt geht es darum, vorbereitet zu sein, um das Potenzial, das diese Hauptachse bringen wird, am besten zu nutzen.