

Wird der Staatsvertrag gebrochen?

OSTHOLSTEIN. Bricht Deutschland den Staatsvertrag mit Dänemark? Das Milliardenprojekt Schienenhinterlandanbindung zwischen Lübeck und Fehmarn soll eigentlich der leistungsfähige Anschluss sein an den im Bau befindlichen Fehmarnbeltunnel, den Dänemark verantwortet. Das Projekt fußt auf einem Staatsvertrag zwischen beiden Ländern. Wogegen verstoßt der Bund, wenn er der Bahn das Geld kürzt und das Projekt auf Eis legt?

Kurz gesagt: Der Staatsvertrag verpflichtet Deutschland, bis zur Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung die besagte Strecke im Bestand zu elektrifizieren und eine „ausreichende Eisenbahnkapazität“ vorzuhalten. Da seit dem Raumordnungsverfahren von 2014 feststeht, dass 55 der 88 Kilometer nicht auf der Bestandsstrecke gebaut werden, würde diese Zwischenlösung wegfallen. Weshalb der zweigleisige Ausbau, der laut Staatsvertrag spätestens sieben Jahre nach der Tunnelöffnung betriebsbereit sein soll, schon zum Tunnelstart fertig sein muss.

„Der Staatsvertrag ist verpflichtend, aber er enthält keine Sanktionen, wenn Deutschland seiner Verpflichtung nicht nachkommt“, sagt Rechtsanwältin **Michèle John**. Sie vertritt die Rechte der Kommunen beim Bau der Hinterlandanbindung und der Fehmarnbeltquerung. Der Zwang, bis zu einem bestimmten Datum fertig zu sein, lasse sich aus dem Vertrag nicht zweifelsfrei ableiten, sagt die Rechtsanwältin.

John bezieht sich auch auf **Artikel 22**. Er ermöglicht einen Ausweg, falls sich die Voraussetzungen des Projekts „deutlich anders entwickeln als angenommen“. Dann würden „die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern“. bue

Hinterlandanbindung in Gefahr: So reagieren Politiker aus der Region

Ostholsteins Bundestagsabgeordnete wollen Antworten – Minister Madsen findet Plan der Bahn „unverantwortlich“

VON MANUEL BÜCHNER

OSTHOLSTEIN. Deutschland muss eine leistungsstarke Hinterlandanbindung bauen für den 18 Kilometer langen Schienen- und Straßentunnel zwischen Fehmarn und Dänemark. Doch wie jetzt bekannt wurde, scheint das Mammutprojekt über 88 Kilometer Schienentrasse auf einer Streichliste von Bahnprojekten zu stehen. Anfang Dezember hatte die Bahn auf Fehmarn noch den offiziellen Baustart gefeiert. Auf der Insel rollen längst die Bagger. Die Hauptarbeiten sollen im März starten. In der Region sorgt das interne Papier der Bahn für Kopfschütteln und Verwirrung.

„Es wird dazu noch weitere Gespräche mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing und der DB geben.“

Claus Ruhe Madsen (CDU), Landesverkehrsminister

Dass es diese Liste gibt, hat die Bahn bestätigt. Doch die Bundestagsabgeordneten für Ostholstein, Bettina Hagedorn (SPD) und Ingo Gädechens (CDU), sind misstrauisch. „Das halte ich nicht für glaubwürdig. Wir haben einen Staatsvertrag. Das Projekt ist unantastbar“, sagt Gädechens in einer ersten Reaktion. Die Bahn sei gar nicht legitimiert, über Wohl und Wehe von Staatsverträgen zu entscheiden, betont die Bundestagsabgeordnete Hagedorn. Denn zuständig seien für derartige Priorisierungen allein das Bundesverkehrsministerium und der Bundestag, erklärt die Ostholsteinerin. Sie und Gädechens wollen Montag beim Verkehrsministerium Antworten einfordern. „Das ist starker Tobak und



Die Baustelle des Fehmarnbelttunnels in Puttgarden. Während die Dänen an der festen Querung bauen, scheint die Finanzierung der deutschen Hinterlandanbindung in Gefahr zu sein. FOTO: FEMERN A/S

sehr überraschend“, sagt Jürgen Zuch. Als Regionalmanager vertritt er die Belange Fehmarns und Großenbrodes hinsichtlich Belttunnel und Hinterlandanbindung. Noch vor Kurzem im Dialogforum habe die Bahn gesagt, dass Projekt sei in der Spur. „Von Finanzsorgen war da keine Rede“, betont Zuch. Für ihn ist die Aufnahme des Projekts in die Diskussion um geplante Sparmaßnahmen der Bahn vollkommen fehl am Platz. „Die Strecke ist Teil der trans-europäischen Verkehrsachse und zugleich Landesentwicklungsachse. Diese 88 Kilometer haben höchste Priorität.“

Zudem gebe es eine bindende Verpflichtung durch den Staatsvertrag mit Dänemark, bis zur Fertigstellung des Belttunnels den An-

schluss zu schaffen. „Wir können doch nicht einfach eine Pause einlegen, weil plötzlich kein Geld mehr da ist“, sagt Zuch und fügt hinzu: Das Projekt habe sowieso einen extrem ambitionierten Zeitplan – „auch ohne zusätzliche Störfeuer“.

Zuch fordert für die Region: „Wir brauchen schnell Klarheit, wie es mit dem Projekt weitergeht – und nicht erst im März, wie von der Bahn angekündigt.“ Würden Planungen und bauvorbereitende Maßnahmen kurzfristig gestoppt, wäre das eine unerträgliche Hängepartie für die Region. „Am Ende müssen es dann wieder die Menschen vor Ort ausbaden.“

Schleswig-Holsteins CDU-Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen hielte es für „un-

verantwortlich“, wenn im Zuge von Investitionskürzungen bei der DB die Hinterlandanbindung zum Fehmarnbelt-Tunnel nicht rechtzeitig bis 2029 fertiggestellt werden könnte. Das wäre zugleich ein Schlag gegen die von Berlin angestrebte Mobilitätswende. Mehr Güter und mehr Fahrgäste auf die Bahn zu bringen, erfordere generell eine leistungsfähige Infrastruktur, also auch eine leistungsfähige Hinterlandanbindung, sagt der Minister.

Auch Madsen verweist darauf, dass Deutschland sich per Staatsvertrag mit Dänemark dazu verpflichtet habe, die Hinterlandschienenverbindung mit der künftigen Sundquerung fertigzustellen, wenn der Belttunnel dem Verkehr übergeben wird. Daran

müssten der Bund beziehungsweise die Deutsche Bahn „unbedingt festhalten“. Madsen schlägt jetzt vor, die dänische Technologie des Absenktunnels auch im Fehmarnsund zu nutzen. So könnten beim Bau des Sundtunnels Zeit und Kosten gespart werden. Denn dann würde Deutschland etwa die Errichtung eines Betonwerkes für Tunnелеlemente sparen.

Er habe darüber bereits mit der dänischen Ministerpräsidentin Mette Frederiksen und seinem Kopenhagener Amtskollegen, Transportminister Thomas Danielsen, gesprochen, sagt Madsen. Es werde dazu auch noch weitere Gespräche mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing und der DB geben.