

PRESSEINFORMATION

Kiel, den 11.05.2001
Es gilt das gesprochene Wort

TOP 36: Privatfinanzierung der Elbquerung (Drs. 15/907)

Lars Harms: „Strukturpolitische Zielsetzungen müssen bei der Entscheidung für Elbquerung die Hauptrolle spielen“

Bei der Frage nach der Privatfinanzierung der Elbquerung muss sich die Landesregierung vorab eine alles entscheidende Frage stellen. Welchen Zweck verfolgt sie mit der Elbquerung. Will sie den innerstädtischen Verkehr in Hamburg entlasten oder will sie die Elbquerung als ein regionalpolitisches Instrument zur verkehrlichen Anbindung der Westküste und des nördlichen Landesteils nutzen. Von dieser politischen Entscheidung ist abhängig, in welcher Weise ein privates Engagement möglich ist.

Zwar wird in dem Bericht deutlich gemacht, dass alle Varianten bisher als attraktiv für eine private Beteiligung gelten, aber es ist mir durchaus klar, dass private Investoren auf die Landesregierung einwirken wollen, wenn es um die Entscheidung geht, wo die Elbe überquert werden soll. Ich sehe eine große Gefahr, dass diese Entscheidung von wirtschaftlichen Interessen privater Investoren abhängig gemacht werden könnte. Dies wäre nicht im Interesse des Landes, auch wenn ich großes Verständnis für die finanziellen Probleme des Landes habe.

Damit ich nicht missverstanden werde: Ich begrüße ausdrücklich, dass die Landesregierung erst einmal ermittelt hat, ob eine Privatfinanzierung überhaupt möglich ist. Trotzdem habe ich meine Bedenken.

Die ursprüngliche Überlegung war, wie man das Land Schleswig-Holstein - und hier im besonderen die Westküste und der Norden des Landes - am besten an das europäische Verkehrsnetz anschließen kann. Das war die Grundüberlegung. Und bei dieser Grundüberlegung sollte es auch bleiben. Wirtschaftliche

Interessen einzelner Unternehmen spielen erst einmal noch keine Rolle. Erst wenn abgeklärt ist, welche Linienführung gewählt wird - und ich gehe davon aus, dass wir die westlichste Variante realisieren - erst nach Wahl der Querungsstelle, können wir ernsthaft mit Privaten verhandeln.

Zu überlegen ist im Übrigen, ob es nicht doch möglich ist, dass eine landeseigene Gesellschaft für diesen Bau gegründet werden kann, ähnlich wie man es beim Øresundkonsortium gemacht hat. Ich könnte mir eine solche Lösung auch unter Beteiligung von Privaten vorstellen. Worum es mir geht ist, dass es möglich sein muss, wenn man davon ausgeht, dass eine solche Querung gewinnbringend ist, auch selber als Land hiervon zu profitieren. Bei einer angestrebten Rendite von 15 Prozent sollten solche Gedanken durchaus noch einmal durchgespielt werden. Auch wenn ich weiß, dass deutsches Haushaltsrecht und vielleicht auch noch vieles mehr hier Probleme bereiten.

Aber trotzdem möchte ich noch einmal unterstreichen: Trotz des vielen Geldes, dass es zu verdienen gilt, haben die strukturpolitischen Zielsetzungen bei der Planung der Westlichen Elbquerung immer noch die Hauptrolle zu spielen. Wenn wir das eigentliche Ziel aus dem Auge verlieren, nützt es uns nichts, wenn wir eine tolle Finanzierung auf die Beine gestellt haben. Deswegen sollte man immer daran denken, die Westliche Elbquerung ist eine Infrastrukturmaßnahme und dafür da, bestimmte Regionen in Schleswig-Holstein besser an das Verkehrsnetz anzubinden und nicht, um Interessen privater Investoren zu dienen.

Zuletzt möchte noch darauf verweisen, dass es einen Landtagsbeschluss von 1995 gibt indem SPD, FDP,CDU und der SSW eine Realisierung der westlichen Elbquerung im Raum Glückstadt fordern. Nur eine westliche Trassenführung im Raum Glückstadt gewährleistet eine Anbindung aller Landesteile Schleswig-Holstein, so heißt es im Antrag. Der SSW steht natürlich weiterhin zu diesem Antrag und erwartet, dass die Landesregierung den Auftrag des Landtages dementsprechend umsetzt.