

PRESSEINFORMATION

Kiel, d. 14.11.2002

Es gilt das gesprochene Wort

TOP 29 Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung (Drs.15/2146)

Lars Harms: „Bevor wir Milliarden von Euro für eine nebulöse Brücke im Meer ausgeben, muss dafür gesorgt werden, dass die Infrastruktur an Land vorangebracht wird.“

Die feste Fehmarnbeltquerung ist eine der größten Herausforderungen vor der wir in Schleswig-Holstein stehen. Denn sowohl aus finanzieller, wirtschaftlicher und auch aus infrastrukturpolitischer Sicht wird uns die Querung über den Fehmarnbelt die nächsten Jahre begleiten. Erheblichen Klärungsbedarf sehe ich hier insbesondere bei der Lösung der finanziellen Fragen.

Im Juni diesen Jahres war einer gemeinsamen Pressemitteilung des Bundesverkehrsministers Bodewig und seinem dänischen Amtskollegen Hansen zu entnehmen, dass im Dezember 2000 von den Verkehrsministerien aus Dänemark und Deutschland ein Interessenbekundungsverfahren zur festen Fehmarnbeltquerung bei der deutsch-dänischen Fehmarnbelt Development Joint Venture in Auftrag gegeben wurde. Aus der Mitteilung geht hervor, dass die gemeinsame Untersuchungsagentur mittels Fragenkatalog und Interviews den Dialog mit Banken, Bau- und Betreibergesellschaften, Ingenieurbüros sowie sonstigen Teilnehmern geführt hat. Von 55 ausgewählten Teilnehmern haben 31 auf den Fragenkatalog geantwortet, mit weiteren 20 Teilnehmern sind nach Auswertung der Antworten Interviews geführt worden.

Der Endfassung dieses Interessenbekundungsverfahrens ist unter anderem zu entnehmen:

- "Das **größte finanzielle Risiko** stellen die Einnahmen aus dem Verkehr dar. Die Teilnehmer sehen keine Möglichkeit, dieses Risiko ohne Beteiligung des öffentlichen Sektors zu beseitigen oder zu verringern."
- "Weiterhin werden die in der Machbarkeitsstudie enthaltenen **potentiellen Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb** - in Anbetracht der Größe der damit verbundenen Investitionen - **als nicht ausreichend angesehen**. Sie entziehen sich außerdem der Beeinflussung des privaten Sektors."
- "Zusammenfassend betrachtet der private Sektor **das Projekt als nicht finanzierbar ohne erhebliche Subventionen/Garantien**."

Ich muss schon sagen, dies ist ein eindeutiges Zeugnis, das die Privatwirtschaft dem Projekt der festen Fehmarnbeltquerung ausgestellt hat.

Darüber hinaus ist der gemeinsamen Pressemitteilung zu entnehmen, dass noch Klärungsbedarf besteht in Bezug auf die Verkehrsprognosen und die Rolle der Eisenbahnunternehmen. Das bedeutet also, dass bisherige Berechnung auf Grund unzulänglicher Zahlen gemacht wurden.

Dänemark hat seine Erfahrungen bei der Verkehrsentwicklung am Øresund gemacht. Der Bericht der Landesregierung macht deutlich, dass die Verkehrsprognose hier durchschnittlich von 11.800 Fahrzeugen pro Tag und mit einem jährlichem Wachstum von 3,2 % - ausgegangen ist. Tatsächlich belief sich die Zahl im ersten Betriebsjahr jedoch nur auf 8.100 Fahrzeuge pro Tag. Das dies zu Einnahmeeinbußen geführt hat ist klar.

Also, wenn wir schon solch ein Jahrhundertprojekt in Angriff nehmen, dann muss dies zumindest auf der Grundlage zuverlässiger Zahlen geschehen.

Aber der SSW wäre natürlich nicht der „Anwalt des Landesteils“, wenn wir im Zusammenhang mit der Fehmarnbeltquerung nicht auf die Infrastrukturprobleme im nördlichen Landesteil hinweisen würden und eine Lösung fordern würden.

Darum: Bevor wir Milliarden von Euro für eine nebulöse Brücke im Meer ausgeben, muss dafür gesorgt werden, dass die Infrastruktur an Land vorangebracht wird. Dies hat für uns Vorrang. Dazu gehören unter anderem die westliche Elbquerung mit Anbindung an die Westküste, ein Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs, eine Kapazitätserweiterung der Rendsburger Hochbrücke, die Ausbesserung der Hochdonnerbrücke sowie die vielen kleinen Infrastrukturmaßnahmen, die überall im Land angestoßen werden müssen.