

Kiel, 14.11.2002

**Landtag  
aktuell**

Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn

TOP 29 – Planung für eine feste Fehmarnbeltquerung

**Bernd Schröder:**

## **Feste Fehmarnbeltquerung – mehr Chancen als Risiken**

Über die Planung einer festen Fehmarnbeltquerung haben wir in diesem Hause bereits mehrfach intensiv diskutiert. Wir haben dabei stets deutlich gemacht, dass die SPD-Landtagsfraktion und die Landesregierung große Chancen in einer kombinierten Straßen- und Schienenquerung des Fehmarnbelts für Schleswig-Holstein und weit darüber hinaus sehen. Wir wollen diese schnelle Verbindung zu unseren Nachbarn im Norden.

Von Schleswig-Holstein als Drehscheibe des Nordens wurde gesprochen, von der Anbindung der dynamischen Wachstumsregion Öresund und den möglichen Entwicklungspotenzialen für uns – auch in Anbindung der Metropolregion Hamburg. Durch die Aufnahme der festen Fehmarnbeltquerung in die Leitschemata der transeuropäischen Netze ist die besondere Bedeutung dieser Verbindung hervorgehoben worden.

Im April 1999 haben wir im Wirtschaftsausschuss die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weiterer Untersuchungen entgegen genommen und diskutiert. Inzwischen liegen auch die sozioökonomische Studie und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Vorbereitung der endgültigen Entscheidung vor.

Wirtschaftsminister Professor Bernd Rohwer hat deutlich gemacht, dass bei einer positiven Bilanz der verkehrlichen, wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen sowie ökolo-

gischen Untersuchungen die Landesregierung eine positive Entscheidung für eine kombinierte Schienen- und Straßenquerung des Fehmarnbelts herbeiführen wird. Dies hat die Landesregierung nach Abwägung aller möglichen negativen und positiven Effekte am 14. Dezember 1999 getan und der Bundesregierung zugeleitet. Gleichzeitig wurden noch weitere detaillierte Untersuchungen für notwendig erachtet. Bezüglich der Details verweise ich auf den Bericht der Landesregierung vom 30.05.2002, in dem beispielsweise auch auf Ausgleichsmaßnahmen für die Region Fehmarn-Ostholstein im Rahmen der sozio-ökonomischen Regionalstudie eingegangen wird.

Entscheidend ist, dass heute festzustellen ist: Das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung wird für die betroffenen Regionen insgesamt mehr wirtschaftliche Chancen als Risiken mit sich bringen – und deshalb wollen wir die feste Querung. Die Landesregierung hatte im Dezember 1999 auch erklärt, dass bei Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung flankierende Maßnahmen für die betroffene Region eingeleitet werden. Das bleibt festzuhalten.

Im Juni 2002 wurden dann die Ergebnisse des Interessenbekundungsverfahrens der Öffentlichkeit vorgestellt. Aus dem Bericht und dem Schreiben des Wirtschaftsministeriums ergibt sich, dass mit dem Interessenbekundungsverfahren eine weitere Planungsstufe in der Reihe der Untersuchungen zu einer festen Fehmarnbeltquerung erreicht wurde. In dieser Untersuchung wurde gemeinsam mit Banken, Baugesellschaften, Infrastrukturbetreibern und Ingenieurbüros die privatwirtschaftliche Machbarkeit, finanzielle Lösungsmöglichkeiten und eine Risikoverteilung zwischen Dänemark und Deutschland und privaten Investoren untersucht.

Bis Anfang 2003 sollen nun noch aufgetretene Fragen des Schienenverkehrs mit den nationalen Eisenbahngesellschaften geklärt sowie die Verkehrsstudie aktualisiert werden. Danach wird die deutsch-dänische Entscheidung über die weiteren Planungsschritte kommen. Aus dem Interessenbekundungsverfahren heraus wird deutlich: Eine privatwirtschaftliche Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung ist möglich

Lassen Sie mich aber noch einmal auf die Aussage des dänischen Staatsministers Fogh in der Ausgabe des Skandinavienlink Nr. 1 vom September hinweisen, in der er sagte: „Die dänische Regierung hat auf jeden Fall ein bedeutendes Interesse an einer Fehmarnverbindung. Eine feste Verbindung wäre eine starke Verbindung von Skandinavien nach Berlin und wenn man daran denkt, dass die EU mit Polen und den baltischen Ländern erweitert wird, dann kann man sich gut das Baltikum als ein neues starkes Wachstumsgebiet in Europa vorstellen. Wie vor einigen Jahrhunderten, als die Hanse ein ökonomisches Kraftzentrum darstellte. Das sollten wir wiederholen und ich glaube, dass eine solche Verbindung einen Beitrag zur Integration in der Ostseeregion leisten könnte als Grundlage für echtes Wachstum.“

Zweifellos gehört eine feste Fehmarnbeltquerung auf Straße und Schiene ebenso zu den Schlüsselprojekten der Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein wie die Fertigstellung der A 20 mit Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A 1. Nicht zuletzt deshalb ist es erforderlich – und heute schon erforderlich – den Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken Hamburg-Lübeck-Puttgarden in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans einzubringen.

Ich schlage vor, dass wir den vorliegenden Bericht des Wirtschaftsausschusses zur Kenntnis nehmen und uns so vereinbaren, dass wir bei Vorliegen neuer Erkenntnisse im Wirtschaftsausschuss durch den zuständigen Minister zeitnah informiert werden.