Mit Staatsgeldern kann man nicht über das Wasser gehen

Zum heutigen Expertenhearing der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu einer festen Fehmarnbeltquerung erklärt ihr Vorsitzender, **Karl-Martin Hentschel**:

In dem geltenden Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen und SPD aus dem Jahr 2000 steht unter anderem zum Thema feste Fehmarn-Belt-Querung:

„Die Finanzierung soll nur mit privatem Kapital erfolgen. Private Investoren sollen angemessen am Risiko beteiligt werden.“

Auf dieser Grundlage diskutieren wir, und bisweilen scheint es sinnvoll, sich das in Erinnerung zu rufen. Denn wir müssen feststellen, dass ein großer Druck ausgeübt wird, um zu einer schnellen Entscheidung der beiden Verkehrsminister zugunsten der festen Querung zu kommen.

Jüngste Presseberichte sprechen von einer möglichen höheren Förderung des Projektes durch die EU. Die Kommission befürwortet eine Bezuschussung bis zu 30%. Allerdings gibt es dafür noch keine Zustimmung der Finanzminister. Der schwierigste Punkt ist und bleibt also die Finanzierung dieses Großprojektes. Von den Befürwortern werden zur Zeit die Rahmenbedingungen für ein Staatsgarantienmodell geprüft. Ich habe großen Zweifel daran, dass diese Finanzierungsvariante den Anforderungen des Koalitionsvertrages entspricht.

Das Finanzierungsmodell der Öresund-Querung, bei dem im Endeffekt doch die Staaten Schweden und Dänemark für Verluste haftbar gemacht werden, lehnen wir jedenfalls ausdrücklich ab.

Umgekehrt gilt festzustellen: Das Markterkundungsverfahren, das die Chancen für eine private Finanzierung ermitteln sollte, hat ergeben, dass die Privatwirtschaft sich nicht mit eigenem Risiko am Bau beteiligen will. Nicht zuletzt weil sie bezweifelt, dass das Verkehrsaufkommen und damit die Einnahmen aus der Maut hoch genug sein werden.

Auf dem Hearing bezifferte Stefan Kritzinger von der Unternehmensberatung BPI Consult, die das Markterkundungsstudie erstellt hat, die Kosten für die Querung einschließlich der Finanzierungskosten auf 5,2 Milliarden Euro. Neue Verkehrsschätzungen haben ergeben, dass mittlerweile eine staatliche Anschubfinanzierung von 40 – 45% erforderlich ist. Das bedeutet, dass selbst die günstigstenfalls von der EU bereitgestellten Zuschüsse in Höhe von 30% der Gesamtinvestition eine erhebliche Finanzierungslücke offen lassen.

Wer soll diese Lücke schließen? Dass die Bundesregierung einspringt, erscheint höchst unwahrscheinlich. Gerald Immens, der Präsident des Bundesverbandes der See- und Hafenlotsen, erklärte dazu auf der Tagung, dass das Bundesfinanzministerium eine Erhöhung des TEN-Anteils (Transeuropäische Netze) ablehne. Er geht außerdem davon aus, dass die Querung in ihrer Priorität zurückgestuft werde, da sie zunehmend in Konkurrenz zu neuen Verkehrsprojekten in Osteuropa, insbesondere in Polen, stehe.

Wer soll diese Lücke dann decken? – Schleswig-Holstein hat kein Geld für ein solches Prestigeprojekt. Für die Grünen ist es unvorstellbar, dass das Land sich am finanziellen Risiko beteiligt oder auch nur Garantien abgibt.

Für die Position der Nord-Grünen gilt also weiterhin: Als Transitland für Güterverkehre von Zentraleuropa nach Skandinavien und umgekehrt muss Schleswig-Holstein ein großes Interesse daran haben, dass diese Verkehre überwiegend per Schiene oder auf dem Wasserweg verlaufen. Ein optimiertes Fährschiffkonzept kann sich flexibel an die Nachfrage anpassen und Transport-Kapazitäten können schrittweise erhöht werden. Ein solches Konzept ist also die intelligentere Lösung, und es ist, so legen die Zahlen nahe, auch der einzig gangbare Weg über das Wasser.