

Kiel, 28.09.2005

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 25 – Ganzjährige Verkehrsanbindung für Helgoland sicherstellen (Drucksache 16/265)

Thomas Hölck:

Akteure müssen die Fähranbindung für Helgoland gemeinsam sichern

Deutschlands einzige Hochseeinsel Helgoland ist ein touristisches und ökologisches Aushängeschild Schleswig Holsteins. **Die Insel gehört zu den zehn beliebtesten Ausflugzielen Deutschlands.** Auf Helgoland ankommen bedeutet, in einer anderen Welt ankommen. Oase der Ruhe, ein einzigartiges Natur-Denkmal, kein Autolärm und nette Helgoländer prägen diese andere Welt. Diese wunderschöne ökologische Oase frei von Staus hat, so paradox es auch klingen mag, ein Verkehrsproblem. Es fehlt eine verlässliche Winterfährverbindung und es fehlen im Sommer Schiffskapazitäten, um alle reisewilligen Tagestouristen auf die Insel befördern zu können.

Helgoland ist die einzige Gemeinde im Kreis Pinneberg, die über **keine garantierte verbindliche Verkehrsanbindung** verfügt. Das Personenbeförderungsgesetz, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Regionalisierungsgesetz und das Gesetz über den ÖPNV in Schleswig-Holstein befassen sich in verschiedenster Weise mit Verkehrsverbindungen und Öffentlichem Nahverkehr. Aus keinem dieser Gesetze lässt sich nach meinem Kenntnisstand ein Anspruch der Helgoländer Bürgerinnen und Bürger auf die Einrichtung einer regelmäßigen Verkehrsanbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ableiten.

Es ist daher eine gesamtstaatliche Aufgabe, den Inselbewohnern, dem Forschungsstandort Helgoland und der Inselwirtschaft eine solide auskömmliche Lebensgrundlage zu verschaffen. **Lebensgrundlage bedeutet für Helgoland, 70 Kilometer Nordsee bis zum nächsten Festland überqueren zu können.** Die gesamtstaatliche Verantwortung definiert sich über die Staatszielbestimmungen und die Grundrechte. Alleine das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit gebietet ein Mindestmaß an Mobilität, um an Orten außerhalb der Insel an Veranstaltungen teilnehmen zu können.

In Art. 20 Abs. 1 GG ist das **Sozialstaatsprinzip** verankert. Danach soll der Staat für die realen Bedingungen der Freiheitsentfaltung sorgen und die faktischen Chancen gleichmäßig verteilen. Diese verbindliche Verfassungsnorm richtet sich erster Linie an den Gesetzgeber, dem für die Umsetzung des Sozialstaatsprinzips ein weiter gesellschafts- und wirtschaftspolitischer Gestaltungsspielraum zusteht. Der Staat hat das Recht und die Pflicht, vor allem dann **ordnend und gestaltend einzugreifen, wenn sich Fehlentwicklungen zeigen.** Das gilt vor allem, wenn die Selbstregulierung im wirtschaftlichen Prozess nicht mehr funktioniert. Nachteile – wie fehlende Versorgung mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern, mangelnde medizinische Versorgung, Abwanderung der Inselbevölkerung, eingeschränkte Teilhabe der Bürger an sozialen Einrichtungen des Staates und fehlende Ausbaumöglichkeiten des Wirtschaftsstandortes – sind Gründe genug, an die gesamtstaatliche Verantwortung aller Beteiligten zu appellieren.

Die Fakten sprechen für sich:

- 56 % weniger Transportkapazitäten im Fahrgastbereich als 2004
- Ca. 55.000 weniger Tagesgäste als 2004
- bis zu 1 Mio. € Verlust für die Gemeindekasse
- hohe Verluste für die Helgoländer Wirtschaft,
- eine Reederei, die vom Festland den Helgolandverkehr dominiert

- ein Reeder und Kapitän Cassen Eils, der 82-jährig im Winter die Insel freiwillig, aber verlässlich ansteuert
- und Helgoländer, deren Zukunftsperspektive genommen wird, wenn die schlechte Fähranbindung an das Festland nicht verbessert wird.

Dies alles zeigt: Alle Beteiligten müssen sich für **eine dauerhafte, wirtschaftlich tragfähige Lösung der Verkehrsanbindung Helgolands** einsetzen. Dabei sollte die Wirtschaft das gesamte Jahr in eine Wirtschaftlichkeitsberechnung einbeziehen und Verluste im Winter durch Erträge im Sommer kompensieren. Wenn sich die Botschaft verselbständigt „Helgoland ist nicht erreichbar“, werden nicht nur im Winter die Gäste ausbleiben.

In diesem Zusammenhang ist mir die zuständige Behörde, die Kreisverwaltung Pinneberg einschließlich Landrat, zu passiv. Der Landrat hätte als zuständige Verkehrsbehörde die Möglichkeit über § 139 Landeswassergesetz, die „**Unterversorgung**“ **der Insel festzustellen, um eine Konzessionierung der Seeverkehrsleistung anzustreben.**

Natürlich sind auch rein privatwirtschaftliche Lösungen oder eine Kombination von Fracht und Personenverkehr im Winter denkbar. Es gibt ernstzunehmende Signale, dass sich die Helgoländer Wirtschaft an Schiffsfährrverbindungen beteiligen will. Privatwirtschaftliche Lösungen sind, wie man an der bisherigen Entwicklung erkennen kann, aber auch keine Garantie für eine verbindliche Fähranbindung auf Dauer. Eine verlässliche Lösung wird nach meiner Auffassung nur über **eine Kombination aus staatlichem und privatwirtschaftlichem Handeln** zu erreichen sein.

Alle Akteure – die Landesregierung, der Kreis Pinneberg, die Gemeinde Helgoland, aber auch die Reedereien und die Helgoländer Wirtschaft müssen die Fähranbindung der Insel sichern und für die Zukunft verlässlich gestalten. Die Helgoländer Bürgerin-

nen und Bürger, die Inselwirtschaft haben Anspruch darauf, dass die Landesregierung sich aktiv für die Zukunftsperspektiven der Insel einsetzt. Daher bitte ich dem Antrag zuzustimmen: Helgoland 54 Grad, 10 Minuten und 57 Sekunden nördlicher Breite und 7 Grad, 53 Minuten und 1 Sekunde östlicher Länge darf nicht abgehängt werden. Daher bitte ich, dem Antrag zuzustimmen.