



Kiel, 12.10.2006

**Landtag
aktuell**

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

TOP 13 – Große Anfrage Konsequenzen einer festen Querung des Fehmarnbelt (Drucksache 16/1008)

Lothar Hay:

Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung Schleswig-Holsteins nachhaltig unterstützen!

Der Vorsitzende der SPD-Landtagsfraktion spricht sich in seinem Redebeitrag uneingeschränkt für die Verwirklichung der festen Fehmarnbelt-Querung aus. Für die Finanzierung favorisierten die Dänen nach den Erfahrungen mit der Querung von Öresund und Großem Belt das Staatsgarantiemodell, so Hay. In Berlin hingegen habe man bei diesem Modell Bedenken, obwohl die Form einer Staatsbürgschaft auch in Deutschland seit Jahrzehnte aus der Werftenhilfe bekannt sei. Für die Kosten von 4,1 Mrd. € habe der zuständige EU-Kommissar eine Förderung aus dem Topf für transeuropäische Netze in Höhe von 20 % in Aussicht gestellt. In Schleswig-Holstein unterstützten nicht nur die beiden großen Parteien und die FDP, sondern auch die Unternehmensverbände und die Industrie- und Handelskammern das Projekt. Hay appellierte an alle, „die an einer Entwicklung Schleswig-Holsteins interessiert sind“, sich gegenüber der Bundesregierung für die Verwirklichung des Projekts einzusetzen.

Die Rede im Wortlaut:

Ich bin der festen Überzeugung, dass eine feste Fehmarnbelt-Querung für die Region Ostholstein und für Schleswig-Holstein insgesamt genauso wie für Schweden und Dänemark eine herausragende verkehrspolitische und wirtschaftliche Bedeutung hat.

Die dänische Seite hat ihre Vorarbeiten lange geleistet und wartet bereits seit mehreren Jahren auf eine Entscheidung der Bundesregierung. Die Dänen favorisieren das so genannte **Staatsgarantiemodell**, bei dem die beiden Staaten ein privates Unternehmen etablieren, das auf Grundlage einer staatlichen Garantie auf internationalen Kreditmärkten Darlehen aufnimmt. Diese werden über die zu erwartenden Mauteinnahmen zurückgezahlt.

Nach den Erfahrungen mit der Querung von Öresund und Großem Belt favorisieren die Dänen dieses Modell. Auf meine Frage nach der Beteiligung der Schweden an der Finanzierung hat der dänische Verkehrsminister mich in einem Gespräch in Kopenhagen darauf hingewiesen, dass wir klugerweise das Geschäft besser allein machen sollten, weil es sehr Erfolg versprechend sei.

Die Koalitionspartner sind sich in der Forderung nach einer festen Fehmarnbelt-Querung einig. Auch die SPD-geführte Landesregierung in der letzten Legislaturperiode **hat sich mit Nachdruck in Berlin für die Fehmarnbelt-Querung eingesetzt**. Bernd Rohwer hatte allerdings bei den wechselnden Verkehrsministern bis 2005 nicht den von uns erhofften Erfolg.

Ja, manchmal musste man sogar glauben, dass jeder Verkehrsminister beim Verlassen seines Amtes auch sämtliche Unterlagen zum Thema Fehmarnbelt mitgenommen hat. Die dänische Seite war auf jeden Fall mehrfach sehr verwundert über die nicht eingehaltenen Zusagen auf Seiten der Bundesrepublik.

Nun ist eine **Entscheidung bis Ende des Jahres** zwischen den Verkehrsministern Tiefensee und Flemming Hansen vereinbart worden. Wir werden alles in unseren Möglichkeiten stehende tun, um eine positive Entscheidung zu bewirken.

Die Dänen sind optimistisch, dass die Investitionen für die Brücke bereits in 25 Jahren zurückgezahlt sein werden. Grundlage für diesen Optimismus sind die Erfahrungen mit den beiden Brücken über den Öresund und den Großen Belt. Nach einer schwach rückläufigen Tendenz in

den 90er Jahren stieg das Verkehrsaufkommen in Dänemark von 1995 bis 2000 um ca. 10 % jährlich an. **Die Eröffnung der Querung über den Öresund bewirkte einen weiteren Anstieg** in Höhe von ca. 60 %. Seitdem steigt das Verkehrsaufkommen mit etwa 10 % pro Jahr. Der Personenverkehr zwischen Kopenhagen und Malmö hat sich von 1995 bis 2002 fast verdreifacht. Im Jahr 2005 fuhren durchschnittlich 13.000 PKWs pro Tag über die Brücke. Gut 18.000 Personen benutzen den Zug. Die Brücke über den Großen Belt nutzten im Jahre 2005 durchschnittlich 24.000 PKWs pro Tag. 20.000 Menschen überquerten die Brücke im Zug.

Natürlich sind diese Erfahrungen auch bezüglich der Steigerungen nicht eins zu eins auf eine Fehmarnbelt-Querung zu übertragen. Sie können nur Anhaltspunkte für mögliche Entwicklungen darstellen. Sie zeigen aber, dass nach Fertigstellung einer festen Querung mit deutlichen Steigerungen zu rechnen sein dürfte.

Was die Finanzierung angeht, so sind auf deutscher Seite verschiedene Modelle untersucht worden. Das von der dänischen Seite favorisierte Staatsgarantie-Modell stößt bei der Bundesregierung bisher auf Vorbehalte, weil derartige Finanzierungen bei uns im Verkehrsbereich nicht angewendet worden sind. So neu allerdings ist die **Form einer Staatsbürgschaft** auch in Deutschland nicht. Wir kennen sie über Jahrzehnte aus der Werftenhilfe - das ist auch dem Finanzminister Steinbrück geläufig.

Die **Kosten** für eine ins Auge gefasste Schrägseilbrücke liegen mit Stand 2005 bei 4,1 Mrd. €. Hinzu kommen auf dänischer Seite Kosten für die Hinterlandstruktur von 700 Mio. € und auf deutscher Seite von 1,2 Mrd. €. Ungeklärt ist bisher die Frage, ob eine zweite Brücke über den Fehmarnsund sofort erforderlich ist. Ich bin der Auffassung, dass ein solches Bauwerk von vornherein mit geplant werden sollte.

Die Gesamtfinanzierung könnte durch EU-Förderung erleichtert werden: Der zuständige EU-Kommissar hat gegenüber dem dänischen Verkehrsminister Flemming Hansen im Juni deutlich gemacht, dass die EU bereit sei, 20 % an Förderung aus dem Topf für transeuropäi-

sche Netze zur Verfügung zu stellen. Ich habe keinen Grund, an dieser Zusage der EU-Kommission zu zweifeln. Allerdings muss eine Entscheidung für den Bau der Brücke bis Ende 2006 getroffen werden!

Was die Perspektive der Arbeitsplätze angeht, halte ich die Annahme für richtig, dass bei einem Wegfall der Jobs auf den Fähren nach 2017 sowohl für die Bauphase, als auch danach **eine ähnlich hohe Zahl von Arbeitskräften für Instandhaltung und Bau** benötigt wird. Auch der Tourismus und der so genannte „Brückentourismus“ dürften gerade im Austausch mit den nördlichen Nachbarn eine zunehmende Rolle spielen. Wichtig ist, dass mit Beginn der Planung die Menschen vor Ort einbezogen werden und das Land Hilfestellung für die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze leistet.

Wenn es um die verkehrlichen Perspektiven der Fehmarnbelt-Querung geht, halte ich **Vergleiche mit Herrentunnel und Warnowtunnel ebenso für ungeeignet** wie einen Vergleich mit dem Kanaltunnel zwischen England und Frankreich.

Trotz der vorsichtigen Distanzierung der Bundeskanzlerin von einer festen Fehmarnbelt-Querung vor wenigen Wochen hoffe ich, dass es bis zum Ende des Jahres zu einer positiven Entscheidung der Bundesregierung kommt. In Schleswig-Holstein **unterstützen nicht nur die beiden großen Parteien und die FDP, sondern auch die Unternehmensverbände und die Industrie- und Handelskammern das Projekt**. Was allerdings Bundestag und Europaparlament angeht, so könnte aus Sicht meiner Fraktion die Unterstützung durch die Abgeordneten aus dem Lande deutlich stärker sein als bisher.

Gerade am Dienstag hat eine große Konferenz auf Einladung des Baltic Sea Forums und des Bauindustrieverbandes in Hamburg stattgefunden. Auch dort fand das Projekt breite Unterstützung.

Nach jahrelangen Gesprächen sowohl hier als auch in Dänemark fordere ich alle, die an einer Entwicklung Schleswig-Holsteins interessiert sind, auf, sich gegenüber der Bundesregierung für diese Projekt einzusetzen und damit die wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung Schleswig-Holsteins nachhaltig zu unterstützen.