

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 16 – Finanzierung A 20-Elbquerung versus Finanzierung feste Fehmarnbelt-Querung

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

**Detlef Mattiessen:**

**Fraktion im Landtag  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)

Internet: [www.sh.gruene-fraktion.de](http://www.sh.gruene-fraktion.de)

**Nr. 532.06 / 15.12.06**

## „Wünsch dir was“-Konzert beenden

Danke für den Bericht. Mit unserem Antrag wollen wir die bisherigen Vorstellungen der Landeregierung abgleichen mit dem, was im Lichte der aktuellen Vorstellung des Bundes überhaupt noch machbar ist.

Aus den Reihen der CDU- und SPD-Fraktionen sowie von Ministerpräsident Carstensen und Minister Austermann kommen unbeirrt Durchhalteparolen zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung wie auch zum Bau der Elbquerung, ungeachtet des steifen Gegenwinds aus Berlin.

Die hören offenbar nicht richtig zu in Berlin, wenn der Ministerpräsident lockt und sagt: „Wir können Visionäre werden.“

Beide Projekte werden als gleich wichtig eingestuft, die daher auch nicht gegeneinander ausgespielt werden dürften.

Das hatten wir doch schon mal. Der ehemalige Wirtschaftsminister Rohwer hat nahezu tagtäglich erklärt, dass es drei große Schlüsselprojekte für Schleswig-Holstein gibt, die A20 mit Elbquerung, die feste Querung Fehmarnbelt und den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau. Bei letzterem haben alle Gefälligkeitsgutachten nicht über die fehlende Fluggastnachfrage hinweg täuschen können.

Man könnte daraus lernen, und zwar Folgendes: Vielleicht ist es doch nicht so, dass sich einige Leuchtturmprojekte rückwärtsgewandter Verkehrspolitik deswegen nicht rechnen, weil die Grünen sie schlecht geredet haben, dies haben ja der IHK-Präses Driftmann, aber auch die Kollegen Bernd Schröder, Lothar Hay und auch die CDU-Seite oft behauptet.

Das würde ja bedeuten, da sind Infrastrukturprojekte, die brennen darauf, endlich auf den Markt geschickt zu werden, um dort segensreich und hochrentierlich zu wirken, und dann machen die Grünen so ein negatives psychologisches Umfeld, dass der Geschäftsmann entscheidet, doch lieber nicht zu fliegen und der Brummifahrer lässt den LKW stehen, weil die Grünen das alles schlecht reden.

1/2

Vielleicht ist es schlicht so, dass unsere Berechnungen und Annahmen zutreffen. Nicht: Es hätte sich gerechnet und wurde schlecht geredet. Sondern: Es rechnete sich nicht. Das wäre doch eine mögliche Variante.

Die Landesregierung und die Große Koalition von CDU und SPD sind inzwischen mehrmals von VertreterInnen der Bundesregierung, zuletzt am 22.11.06 durch Minister Tiefensee, darauf hingewiesen worden, dass sie Prioritäten setzen müssen.

Was heißt das? Die Landesregierung ist aufgefordert zu sagen, was für sie das wichtigste Verkehrsprojekt ist. Wenn es dann eine Nr. 1 gibt, dann stehen alle anderen wünschenswerten Projekt hinten an.

So einfach ist das. Hier sitzt der Bund am längeren Hebel, denn er verfügt im Zweifelsfall über die Finanzierungsmittel. Eine gleichzeitige Finanzierung aus Bundesmitteln für die Elbquerung im Zuge des A 20-Baus und der festen Fehmarnbelt-Querung ist in weite Ferne gerückt. Herr Arp hat es ja selbst treffend formuliert: *„Tiefensee und Steinbrück – ich gebe zu, die Bundeskanzlerin ist in dieser Frage auch nicht hilfreich.“*

Zu ergänzen wäre: Die Bundestagsabgeordnete Hagedorn ist es offenbar auch nicht.

Im Investitionsrahmenplan der Bundesregierung (IRP) 2007-2010 ist der Weiterbau der A20 nur bis Wahlstedt vorgesehen. Wie wird dieser Plan des Bundes von der Landesregierung bewertet? Wir wollen wissen, ob die Landesregierung die bundespolitische Vorgabe, Prioritäten zu setzen, befolgen wird. Und dann müssen die Hosen runtergelassen werden, welches der verkehrlichen Großprojekte ist dann die Nummer 1.

Über viele Jahre hatte die Landesregierung die Finanzierung der Elbquerung durch einen privaten Konzessionär vorgesehen, der sich durch Mauteinnahmen refinanziert. Eine Anschubfinanzierung von 20 Prozent durch den Bund war vorgesehen. Inzwischen sind die Baukosten auf 740 Mio. Euro gestiegen und ein Investor ist nicht in Sicht.

Nun hat der Verkehrsminister mutig das Finanzierungssteuer herumgerissen und fordert Bundesmittel für das Bauwerk. Ist das nun realistischer? Erwartet etwa die Landesregierung mehr Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan, indem Mittel, die anderen Bundesländern zustehen, umverteilt werden. Welches Bundesland wird wohl so großzügig sein, Bayern oder NRW oder vielleicht das reiche Berlin. Bald werden wir mehr zu diesem Thema hören.

Die Fehmarnbeltkonferenz am 22.9.06 in Berlin brachte laut Pressemitteilung des Verkehrsministers einen kräftigen Schub für die feste Querung. In der Realität bleibt von der Erfolgsmeldung wenig über. Es gibt keinerlei Zusagen von Investoren für eine Beteiligung am Risiko.

Im Ergebnisprotokoll vom 22.9.06 heißt es: „Die Bauwirtschaft präferiert das Verfügungsmodell, bei dem Private die Querung nicht nur bauen, sondern auch betreiben und hierfür vom Staat ein definiertes jährliches Verfügbarkeitsentgelt erhalten würden.“ Das alleinige Risiko trägt dann der Staat. Weiter im Protokoll: „Ebenso wie die Bauwirtschaft sind die Finanzierungsinstitute nicht bereit, Verkehrsrisiken zu übernehmen, da sie die Verkehrsmengen bzw. die politischen Rahmenbedingungen nicht beeinflussen können.“

Bettina Hagedorn, MdB, hat als Teilnehmerin der Berliner Investorenkonferenz in einer Pressemitteilung vom 6.10.06 darüber informiert, dass von den Investoren als Voraussetzung für die Beltquerung das Ausschließen aller Konkurrenzverkehre angemahnt wurde. Das würde das Aus für den Fährverkehr zwischen Puttgarden und Rödby bedeuten. Die Forderung, dass der Staat für die Einstellung des Fährverkehrs sorgen soll, ist aus unserer Sicht EU-rechtswidrig.

Die Toten Hosen hatten einen Hit „Wünsch dir was“... Die Großkoalitionäre haben dieses Lied offenbar zu oft gehört.

\*\*\*

