

Es gilt das gesprochene Wort

Aktuelle Stunde – Fehmarnbelt-Querung

Dazu sagt der Vorsitzende
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Karl-Martin Hentschel:

**Fraktion im Landtag
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988-1503

Fax: 0431 / 988-1501

Mobil: 0172 / 541 83 53

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de

Internet: www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 188.08 / 28.5.2008

Schleswig-Holsteins Milliardengrab:

Den Fehmarn-Rapid stoppen!

Sehr geehrter Herr Präsident , sehr geehrte Damen und Herren,

seit zehn Jahren werden alle viele Investitionen in das Schienennetz in diesem Lande blockiert mit Hinweis auf die Fehmarnbelt-Brücke. Nach den jüngsten Informationen wird es dringend Zeit, dass die Regierung dem Parlament sagt, was los ist.

Am 1. August 2007 teilte die Bundesregierung mit, dass Ende 2007 ein Staatsvertrag über Bau und Betrieb einer festen Fehmarnbelt-Querung unterzeichnet werden soll. Die Gesamtkosten wurden mit 5,6 Mrd. Euro beziffert. 834 Mill. Euro sollen aus dem Plafond Schleswig-Holsteins im Bundesverkehrswegeplan kommen.

„Zusätzliche Haushaltsmittel werden hierfür nicht zur Verfügung stehen.“ Die Mauteinnahmen gehen zu 100 Prozent an Dänemark.

Das Jahr 2007 ging vorbei, von einem Staatsvertrag war nicht die Rede. Am 14.2. 2008 legte der NABU ein neues Gutachten vor. Danach lassen die neuen Verkehrsprognosen nur noch eine Auslastung der Brücke von zehn Prozent erwarten. Die Kosten würden mittlerweile auf neun Mrd. Euro geschätzt.

Am 17.2. berichteten die Lübecker Nachrichten, dass zwei norwegische Reedereien Gespräche über den Bau eines zweiten Hafens in Puttgarden aufgenommen haben. Der Verkehrsminister Austermann soll das Projekt begrüßt haben.

Offensichtlich glaubte er schon zu diesem Zeitpunkt nicht mehr an den Bau der Belt-Brücke per Maut, weil die sich nur rechnet, wenn die Fährverbindung eingestellt wird.

Am 4. Mai 2008 teilte Austermann dem NDR mit, bis zum Sommer solle nun endlich ein Entwurf vorgelegt werden.

Nun hat das Bundesverkehrsministerium am 15. Mai mitgeteilt, dass „die Planungen und Kostenrechnungen weiter konkretisiert werden“ müssen.

Auf die Frage, ob die Kostenkalkulation von 5,6 Mrd. Euro noch gelte, sagt die Bundesregierung sybillisch, ihr lägen keine anderen belastbaren Informationen vor, aber es sei vereinbart, die Lage neu zu erörtern, wenn sich die Vorraussetzungen für das Projekt deutlich anders entwickeln.

Zu deutsch: Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Sache erheblich teurer wird.

Und auf die Frage nach den angeblichen Kompensationsmaßnahmen für die Insel Fehmarn, die der Ministerpräsident hier im Landtag am 11. Juli 2007 versprochen hatte, antwortet die Bundesregierung: „Die vorliegenden Studien ... zeigen positive Nettoarbeitsplatzeffekte.“

Zu Deutsch: Es wird kein Geld geben.

Meine Damen und Herren,
ein Jahr nach Ankündigung des Staatsvertrages ist das Projekt Fehmarnbeltquerung unklarer denn je.
Es ist deshalb kein Wunder, wenn der Bundesumweltminister Gabriel in Oldenburg erklärt hat: Der Brückenschlag sei für ihn nur noch eine „beklopte Idee“.

Gabriel spricht damit aus, was in Berlin seit langem gedacht wird. Deshalb fragt er sich „was ausgerechnet einen Landesminister wie Herrn Austermann dazu veranlasst, hier dänische Interessen zu vertreten.“

Am Tag darauf gab Bettina Hagedorn, immerhin Ralf Stegners Stellvertreterin als SPD-Vorsitzende, bekannt, dass ein neues Gutachten über den Abstand der Brückenpfeiler erforderlich geworden sei.

Außerdem äußerte sie, das Verhalten der DB AG spreche „nicht unbedingt für eine hohe Priorität, die die Bahn Herrn Austermanns Lieblingsprojekt beimisst.“

Sie forderte deshalb Austermann auf, er solle aufhören, „Nebelkerzen“ zu werfen. Die Fehmarnbelt-Querung entpuppe sich als „unbezahlbares Wolkenschloss“, das das Schicksal des bayrischen Transrapids aufgrund explodierender Baukosten teilen würde.

Meine Damen und Herren,
Frau Hagedorn hat Recht. Die Brücke wird zum Transrapid des Nordens.
Der Landtag hat einen Anspruch darauf, zu wissen, was eigentlich los ist.
Der Ministerpräsident muss endlich ein Machtwort sprechen und das Projekt beerdigen, bevor es zum Milliardengrab für Schleswig-Holstein wird.
