

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort

TOP 20 – Staatsvertrag Fehmarnbelt und die Sicherheit der Schifffahrt

Dazu sagt der wirtschaftspolitische Sprecher der Grünen Landtagsfraktion,

Detlef Matthiessen:

Fehmarnbelt-Querung: Gefahr für die Schifffahrt und Schleswig-Holsteins Küsten

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 082.09 / 26.02.2009

Auch wenn der Bundesrat schon einmal eine Entschließung zum Staatsvertrag Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark gefasst und dem Vertrag generell zugestimmt hat, besteht in der zweiten Befassung - die im Mai voraussichtlich im Bundesrat ansteht - die Gelegenheit einen wichtigen Aspekt zu berücksichtigen, der bislang keine ausreichende Aufmerksamkeit erfahren hat: Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs.

Bei der Diskussion um den Bau einer festen Querung des Fehmarnbelt sind die Fragen der Sicherheit des Seeverkehrs bislang noch zu wenig untersucht worden. Im Jahr 2007 passierten 46.254 Schiffe mit AIS-Ausrüstung den Fehmarnbelt; damit ist er eine der am stärksten befahrenen Wasserstraßen Europas. Hinzu kommen die vielen kleineren Schiffe und Freizeitboote ohne AIS.

Durch einen Brückenbau würde die jetzt noch offene Hauptverkehrsader auf eine maximal 720m breite Pfeilerdurchfahrt reduziert. Eine große Anzahl von Öltankern - die einhüllig aus Russland kommend den Fehmarnbelt passieren - hat eine Länge von 249m. Die Gefahren von Schiffskollisionen mit Brücken sind real. Nach einer Auflistung der nautischen Vereine Vogelzuglinie Neustadt und Lübeck hat es nach dem 2. Weltkrieg 22 solcher Kollisionen gegeben, mit insgesamt 321 Toten, 2 Totalschäden der Brücken und 20 Teilschäden.

Meine Fraktion hat sich am Workshop der nautischen Vereine am 4. Februar 2009 auf einem Scandline Fährschiff zur Frage der Sicherheit des Schiffsverkehrs beteiligt. Dort wurden eindrucksvolle Bilder über die Folgen von Kollisionen gezeigt. Die Anzahl der schweren Unglücke von 22 scheint auf dem ersten Blick eine kleine Zahl zu sein. Hinzu kommen natürlich unzählige Beinah-Unglücke.

Was sind die Risikofaktoren? Welche Gründe gibt es für Kollisionen zwischen Brücken und Schiffen? Das sind: Schub- und Schleppverbände, Nebel, Navigationsfehler, Wind, Sturm, Böen, Alkohol auf der Brücke, Brückenmanagementfehler, Treibeis, technische Ausfälle, vor allem bei Ruderanlagen.

Bei der zunehmenden Schiffsdichte im Fehmarnbelt befürchten die Lotsen einen Stauereffekt vor den Pfeilerdurchlässen durch das hohe Verkehrsaufkommen; hinzu kommt der Kreuzungsverkehr.

Unter Beteiligung der WSV (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) in Kiel wird zurzeit ein Formal Safety Assessment nach IMO-Standard durchgeführt. Dabei geht es um die Erkennung und Bewertung der Gefahren und Risiken des Schiffsverkehrs und wie sie mit welchem Aufwand minimiert werden können. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

Für eine politische Entscheidung, ob der Staatsvertrag abgeschlossen wird, ob eine Brücke gebaut wird, sind die Ergebnisse der Untersuchung von Bedeutung und müssen Berücksichtigung finden.

Auch die IMO (International Maritime Organisation) hat den geplanten Brückenbau noch nicht bewertet. Die Stellungnahme der IMO zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs steht noch aus und sollte als wichtiger Belang ebenfalls Berücksichtigung finden.

Im Februar 2009 beginnen die dreijährigen Simulationsuntersuchungen der WSV in Abstimmung mit den dänischen Behörden, um die unterschiedlichen Verkehrssituationen im Fehmarnbelt in Szenarien zu untersuchen. Hierbei spielt die wahrscheinliche Kollisionshäufigkeit eine Rolle. Auch diese Ergebnisse müssen vor einer Entscheidung abgewartet und bewertet werden.

Der Staatsvertrag lässt die Frage, ob eine Brücke oder ein Tunnel gebaut werden soll, offen. Das ist nicht hinnehmbar. Mögliche Gefahren für die Seeschifffahrt und aus der Seeschifffahrt sind nicht zu unterschätzen, zumindest zurzeit nicht abschätzbar. Schleswig-Holsteins Küsten wären betroffen z.B. bei Ölunfällen.

Im Landtag sollten diese Fragen von der Mehrheit des Hauses nicht einfach abgetan werden mit dem Argument, die Grünen versuchen mal wieder, das Projekt zu kippen oder so teuer zu machen, dass es scheitert.

Wir halten – das ist bekannt – das Projekt aus verkehrspolitischer Sicht für völlig unnötig. Zurzeit gibt es ein tägliches Verkehrsaufkommen von weniger als 5.500 Fahrzeugen. Dafür könnte eigentlich nicht einmal eine Umgehungsstraße gebaut werden. Die Fähren sind nur zu 40 Prozent ausgelastet. Scandlines befindet sich deswegen in Schwierigkeiten. Das spricht nicht für ein solches gigantisches Verkehrsprojekt. Aber es ist ja ein Jahrhundertbauwerk, eine Magistrale des Nordens, da verbieten sich natürlich Bedarfsberechnungen, da darf schon mal der Verstand aussetzen.

Diese Fakten sind Ihnen, meine Damen und Herren, bekannt, aber sie ignorieren sie einfach. Schleswig-Holstein wird durch eine feste Querung wirtschaftlich geschwächt, der Tourismus auf Fehmarn ruiniert, Arbeitsplätze im Fährverkehr und die dortige Wertschöpfung vernichtet.

Schleswig-Holstein wird noch mehr zum reinen Transitland. Die maritime Wirtschaft in Lübeck und Kiel wird vorsätzlich geschwächt. Mecklenburg-Vorpommern vertritt jedenfalls seine Interessen und wird dafür auch noch beschimpft.

Sie mögen diese verkehrswissenschaftlichen Fakten leugnen, an der Frage der Sicherheit der Schifffahrt kommen Sie nicht vorbei. Hier müssen Sie Farbe bekennen. Wenden sie Schaden ab von unserem schönen Bundesland.

Wir Grünen fordern die Landesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass keine Entscheidung im Bundesrat zu dem geplanten Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung getroffen wird, bevor die Ergebnisse der aufgezeigten Untersuchungen vorliegen.
