

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 23 und 33 – Prüfung einer Alternative und
Kostenkalkulation der geplanten Hinterlandanbindung
der festen Fehmarnbelt-Querung

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

Karl-Martin Hentschel:

**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. 250.09 / 19.06.2009

Das Milliardengrab

Wer glaubt, dass mit der gestrigen Entscheidung im Bundestag die Debatte zu Ende ist täuscht sich. In Wirklichkeit geht sie erst los.

Noch geht Dänemark davon aus, dass auch das Bauwerk mit EU-Zuschüsse von 1,6 Milliarden Euro und den Mauteinnahmen selbst finanzieren wird. Nur Deutschland muss für die Hinterlandanbindung 830 Millionen Euro finanzieren. Was passiert aber, wenn die Zahlen nicht stimmen?

Der Bundesrechnungshof hat in seinem neuen Bericht zur festen Verbindung über den Fehmarnbelt auf den Seiten 21 und 22 festgestellt: „Der Bundesrechnungshof hält abschließend daran fest, dass eine transparente aktuelle Information des Parlamentes über die aus jetziger Sicht zu erwartenden finanziellen Belastungen geboten ist. Auf Grundlage der Studie aus dem Jahr 2006 mit Preisstand 2002 geht der Bundesrechnungshof für die Schienenhinterlandanbindung bis Hamburg von 1.092 Millionen Euro aus. Unter Einrechnung der vom Bundesministerium selbst erwarteten Kostensteigerung von mindestens 60 Prozent ergeben sich Projektkosten von rund 1,7 Milliarden Euro.“

Meine Damen und Herren, darin sind die Kosten des Straßenbaus und der Bau einer neuen Fehmarnsundbrücke noch nicht mal enthalten. Und wenn eine völlig neue Trasse gebaut wird, wie es von der FDP und den Ostseegemeinden gefordert wird, dann werden sich die Kosten noch einmal erheblich erhöhen. Wir müssen also davon ausgehen, dass die bisher genannten Gesamtkosten der Hinterlandanbindungen von 840 Millionen Euro (Preisstand 2003) nicht zu halten sind und sich eher auf 2 Milliarden Euro belaufen werden.

Da der Bund mehrfach bestätigt hat, dass er keinerlei zusätzlichen Mittel für dies Projekt einsetzen wird, müssen die Gesamtkosten der Hinterlandanbindung ganz allein aus dem Landesplafonds von Schleswig-Holstein des Bundesverkehrswegeplans finanziert werden.

Damit verschlingt das Projekt die Mittel für mindestens 15 Jahre, welche eigentlich für Neu- und Ausbau von Straßen und Schienen für das Land bereitstehen. Das hat Auswirkungen auf alle anderen Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplanes in Schleswig-Holstein.

Wie unsinnig dies ist, wird angesichts der vorliegenden Zahlen deutlich. Die landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) prognostiziert für die Schienenverbindung über den Fehmarnbelt für das Jahr 2025 nach dem Bau der Brücke täglich 550 Fahrgäste – heute sind es gerade 250.

Zum Vergleich: Auf den beiden Achsen Hamburg-Oldesloe und Hamburg-Elmshorn fahren täglich über 25.000 Fahrgäste. Der Metroexpress würde sogar täglich 30.000 Fahrgäste auf die Schiene bringen.

Für die Straßenverbindung über die Beltbrücke werden unter 10.000 Fahrzeuge am Tag prognostiziert. Und das auch nur, wenn die Fähre den Betrieb einstellt – sonst werden es nur die Hälfte.

Zum Vergleich: Auf der neuen A21 Kiel-Oldesloe wird nach Fertigstellung mit täglich 50.000 Fahrzeugen gerechnet. Auf der A7 sind es sogar heute schon 70.000 Fahrzeuge am Tag. Wenn es so kommt, wie befürchtet, dann investiert das Land 2 Milliarden Euro in eine der am wenigsten genutzten Verkehrsverbindungen in Schleswig-Holstein.

Es ist schon erstaunlich, mit welcher Verve der CDU-Abgeordnete Hans-Jörn Arp auf Bettina Hagedorn und ihre 12 Kollegen im Bundestag einhaut, obwohl diese in ihrer Erklärung ja nur die nackten Fakten des Bundesrechnungshofes rezitieren.

Herr Ministerpräsident, angesichts des Widerstands in Ostholstein kann ich nur feststellen: Sollte diese Brücke in Nordfriesland gebaut werden, dann hätten Sie den Bau schon längst wegen mangelnder Akzeptanz abgesagt.

Meine Damen und Herren, der Landtag von Schleswig-Holstein muss die Milliardenrisiken kennen. Deshalb beantragen wir, dass die Landesregierung in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der DB Netz AG eine aktuelle Kostenkalkulation für die Hinterlandverbindungen für Schiene und Straße bis zum 1.9.2009 erstellt und dem Landtag vorlegt.

Bevor eine aktuelle Kostenkalkulation vorliegt, darf das Land auf keinen Fall diesem Projekt zustimmen. Der Landtag kann die Frage nach einer aktuellen Kostenkalkulation auch nicht einfach mit dem Argument abtun, die Grünen versuchen alles, um das Projekt zu kippen. Hier geht es um viele wichtige Verkehrsprojekte des Landes, die auf der Strecke bleiben.

Deswegen fordere ich Sie auf, unserem Antrag zuzustimmen.
