

# Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort

TOP 26 – Moratorium Fehmarnbelt-Querung

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

**Andreas Tietze:**

## **Der Scheck für Fehmarnbelt ist nicht gedeckt!**

### **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. 099.10 / 24.02.2010**

Wir haben derzeit eine völlig unsichere Finanzierungsperspektive der Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung. Daher fordern wir ein Moratorium: die Fakten müssen auf den Tisch, wir müssen inne halten und die Gesamtlage analysieren.

Die Deutsche Bahn Mobility Networks Logistik hat in einem Gesprächsleitfaden für den Bundesverkehrsminister dargestellt, dass wegen der unzureichenden Finanzierung durch den Bund aus derzeitiger Sicht 10 große Schienenausbauprojekte bis 2025 nicht gesichert sind. Dazu gehört, nicht überraschend, auch die Schienenanbindung einer festen Fehmarnbelt-Querung.

Da nun viele Politiker und Journalisten das so genannte Geheimpapier der DB haben, gehe ich davon aus, dass die Bahn Druck ausüben will, um mehr Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt zu bekommen. Heute Morgen war der Bahnchef Herr Gruber im Bundestag zu dem Thema eingeladen und hat aktuell Stellung bezogen: Er hat bestätigt, die Fehmarnbeltquerung ist in der Kategorie IV „Politisch gewollt, aber finanziell unklar“. Für die Bahn selbst steht das Projekt Fehmarnbelt-Querung betrieblich nicht im Vordergrund.

Nun zur politischen Lage. Gruber hat bestätigt: Wenn alle Infrastrukturprojekte, die in der Kategorie I in der Pipeline sind umgesetzt werden sollen, braucht er 1,8 Milliarden pro Jahr, er bekommt vom Bund aber nur 1,1 Milliarden. Er hat jetzt schon nach Adam Riese 600 Millionen per annum. zu wenig.

Bundesfinanzminister Schäuble will nach dem 9. Mai 2010 mit einer ernsthaften Haushaltskonsolidierung beginnen und die Vorgaben der Schuldenbremse umsetzen, dazu wird es bei den Einzelressorts auch im Verkehr zu Kürzungen kommen müssen.

Die Finanzentwicklungen des Bundes und auch unseres Landes sind katastrophal. Das was sie mit der Fehmarnbelt-Querung bezwecken, nenne ich „politics by kanguruh“ – sie wollen mit einem leeren Beutel, große Sprünge machen!

In seinem Bericht vom 30. April 2009 nach Paragraph 88 Absatz 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur festen Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung hat der Bundesrechnungshof 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“.

Wir können auch davon ausgehen, dass die bisher vom Bundesverkehrsministerium genannten Gesamtkosten der Hinterlandanbindungen von 840 Millionen Euro (Preisstand 2003) nicht zuhalten sind und sich eher auf 2 Milliarden Euro belaufen werden, 2 Milliarden Euro. Die Kosten laufen völlig aus dem Ruder, das müssen sie doch sehen, der Staat ist pleite und sie halten wie kleine Jungs an ihrem Lieblingsspielzeug fest – das passt doch überhaupt nicht in die Zeit!

Der Bund wird keine zusätzlichen Mittel für dieses Projekt einsetzen, somit müssten die Gesamtkosten der Hinterlandanbindung aus dem Landesplanfonds von Schleswig-Holstein des Bundesverkehrswegeplans finanziert werden. Damit geraten alle weiteren Verkehrsprojekte des BVWP in Schleswig-Holstein in große Finanzierungsnot.

Im Staatsvertrag zwischen der BRD und dem Königreich Dänemark ist festgelegt worden, dass die erste Baustufe eingleisig elektrifiziert bis 2018 erstellt wird und die 2. Baustufe mit dem zweigleisigen Ausbau bis 2025. Wenn sie diesen Zeitplan für realistisch halten, dann befinden sie sich in einem Wolkenkuckucksheim.

Nach unserer Auffassung zieht zum jetzigen Zeitpunkt der Artikel 22 des Vertrages. Dort heißt es in Absatz 2 „sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projektes sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“

Wie heißt es so schön in dem Song von Peter Maffay: „Über sieben Brücken musst du gehen, sieben dunkle Jahre überstehn“. Ich hoffe nicht, dass uns sieben dunkle Jahre

ihrer Politik bevorstehen – also bei aller ökonomischen Vernunft – Se la vie „Brückenträume“.

Nicht nur der Landtag von Schleswig-Holstein, auch jeder vernünftig denkende Abgeordnete muss diese Realität zur Kenntnis nehmen und handeln. Schleswig-Holstein wird durch eine feste Querung wirtschaftlichen Schaden nehmen. Der Tourismus auf Fehmarn wird ruiniert, Arbeitsplätze im Fährverkehr und die dortige Wertschöpfung vernichtet. Schleswig-Holstein wird zukünftig zu einem reinen Transitland. Die maritime Wirtschaft in Lübeck und Kiel wird vorsätzlich geschwächt. Machen sie den Rücken gerade und stimmen sie unserem Antrag zu. Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende!

\*\*\*