

Speech
Kiel, 09.10.2008

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung

Das politische Mammutprojekt feste Fehmarnbelt-Querung wirft seit langem seine Schatten voraus, ohne dass das Bauwerk überhaupt steht. Wir haben uns in diesem Haus bereits mehrfach und eingehend mit dem Milliardenprojekt politisch auseinandergesetzt.

Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages sind Fakten geschaffen worden, deren Auswirkungen letztendlich noch nicht absehbar sind.

So wird Gebetsmühlenartig von einer Gesamtsumme von rund 5,5 Mrd. € ausgegangen - wovon Dänemark den Löwenanteil übernimmt. Die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite wird immer noch mit 840 Mio. € veranschlagt. Jeder von uns hat am eigenen Leibe erfahren, wie die Energiepreise in den letzten Jahren gestiegen sind. Ebenso ist eine Kostenexplosion seit Jahren auf dem Rohstoffmarkt zu verzeichnen. Dass diese Preisentwicklungen bisher noch nicht in der Kalkulation zur Fehmarnbelt-Querung und der Hinterlandanbindungen mit eingeflossen sind, halte ich finanzpolitisch für fahrlässig. Es macht aber deutlich, dass hier etwas auf politischem Wege durchgedrückt werden soll - koste es was es wolle.

Daher begrüßen wir den Aspekt des vorliegenden Antrages, dass ein Finanzierungsplan zur Realisierung und Finanzierung der Hinterlandanbindung vorgelegt werden soll. Hierbei erwarte ich, dass aktuelle Zahlen für die Finanzierung zugrunde gelegt werden. Geschieht dies nicht, können wir am Ende von einem massiven Kostenanstieg für die Hinterlandanbindung ausgehen. Damit würde die bisherige Finanzierung von

Bund und Land wie ein Kartenhaus zusammenfallen. Fraglich ist bei der Finanzierung auch, ob die Förderung der EU proportional dem Kostenanstieg angeglichen wird. Dies kann ich mir aber nicht vorstellen, denn wir wissen, dass die EU die Mittel für verkehrspolitische Großprojekte drastisch gekürzt hat. Wie steht es mit den Fördermitteln der EU?

Ich halte es für finanzpolitisch äußerst relevant, dass wir uns endlich ausführlich mit aktuellen Zahlen im Zusammenhang mit dem gesamten Projekt befassen. Wenn wir dies nicht tun, wird sich jeder Bürger auf der Strasse zu recht fragen: „Wie rechnen die da oben überhaupt?“

Fraglich ist auch, wie sich der Bund positionieren wird, wenn deutlich wird, dass die Hinterlandanbindung teurer wird, als bisher veranschlagt. Wird der Bund seine Zusagen einhalten und die Hinterlandanbindung finanzieren? Und welche Verkehrsprojekte fallen dann diesem Prestigeobjekt zum Opfer?

Wir haben in Schleswig-Holstein genügend andere und wichtigere Verkehrsprojekte als die Fehmarnbelt-Querung. Der SSW hat immer wieder darauf hingewiesen, dass diese für Schleswig-Holstein von größerer wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Bedeutung sind und gefordert, diese voran zu bringen, bevor man eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt baut.

Wir brauchen für den nördlichen Landesteil und für die Westküste ein eigenes Infrastrukturkonzept, dass auch eine grenzüberschreitende Dimension beinhaltet.

Der Ministerpräsident weist immer wieder zu recht auf die große Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hin. Dazu gehört aber auch eine entsprechende Infrastruktur. Wir brauchen daher den Ausbau der A7 bis zur Grenze – denn Schleswig-Holstein hört nicht bei Bordesholm auf. Zumal es auf dänischer Seite Überlegungen gibt, die Jylland-Autobahn auszubauen. Wenn der Norden nicht abgekoppelt werden soll, dann kommen wir um den Ausbau der A7 bis zur Grenze nicht herum.

Gleiches gilt für die Bundesstrasse 5 in Nordfriesland. Da die Landesregierung angekündigt hat die B5 zwischen Tönning und Husum nun doch bis 2015 auszubauen, erwarte ich, dass es auch wirklich gilt, was der Verkehrsminister verkündet. Die Landesregierung hat mit ihrem Hin und Her für große Unruhe in Nordfriesland gesorgt. Eine andere Entscheidung, als die B5 auszubauen, wäre auch nicht akzeptabel gewesen.

Wenn wir als SSW eine Querung wollen, dann ist es die westliche Elbquerung mit der A20. Wie sieht es mit der Realisierung dieser, für Schleswig-Holstein und Hamburg wichtigen Querung aus? Immer wieder werden wir von der Landesregierung vertröstet, dass die Entscheidung bei Niedersachsen liegt. Was tut die Landesregierung, um dieses Projekt voranzubringen? Für dieses Projekt sind der Enthusiasmus und der Umsetzungswille der Landesregierung gefragt. Es darf nicht sein, dass die Elbquerung den Bach runter geht, weil sie nicht mehr finanzierbar ist, nur weil Schleswig-Holstein sein Kontingent durch die Hinterlandanbindung aufgebraucht hat.

Für den Schienenverkehr in Nord-Süd-Richtung gilt das gleiche. Auch hier hat Schleswig-Holstein Projekte, die weit aus wichtiger für das Land sind, als die Belt-Querung. Wir haben Eisenbahnbrücken in Rendsburg und Hochdonn, die den Schienenverkehr nicht reibungslos fließen lassen. Da kann die Instandsetzung der Brücken, kann nur ein Anfang sein. Damit halten wir zwar den Status-Quo, schaffen es aber nicht den Engpass über den Nord-Ostsee-Kanal zu beseitigen. Verbesserungen brauchen wir auch beim Schienen-Engpass Pinneberg-Elmshorn.

Bevor wir Hamburg und Kopenhagen/Malmö miteinander verbinden, sollten wir dafür sorgen, dass Schleswig-Holstein vernünftig angebunden wird. Dies alles lässt sich aber kaum finanzieren, wenn das Geld für die Hinterlandanbindung des Milliardengrabes Fehmarn-Belt zum Fenster rausgeworfen wird. Die feste Fehmarnbelt-Querung ist die größte verkehrspolitische Fehlentscheidung des Landes Schleswig-Holstein.

Die Finanzierung der Hinterlandanbindung ist aber nicht der einzige relevante Punkt. Ebenso gibt es mehr Fragen als Antworten in Bezug auf den Ausbau der diesseitigen Hinterlandanbindung. Hier gibt es aus Sicht des SSW zwei Szenarien.

Entweder: die prognostizierten enormen Verkehrszuwächse, entstehen durch die Fehmarnbelt-Querung, dann ist der Ausbau der Hinterlandanbindung und hierbei insbesondere eine zusätzliche Sund-Querung unabdingbar.

Oder: das Verkehrsaufkommen bleibt wie es ist, mit einem geringen Zuwachs, dann brauchen wir keine zusätzliche Sund-Querung und erst recht keine Fehmarnbeltquerung.

Eine zusätzliche Sundquerung wird von keiner offiziellen Seite befürwortet. Der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums hat deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine zweite Fehmarnsundbrücke aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich ist.

Minister Marnette hat sich gegenüber dem Fehmarnschen Tageblatt diesbezüglich so geäußert, dass die Fehmarnbeltbrücke auf die langfristig zu erwartende Verkehrszunahme ausgerichtet ist und deshalb mit vier Fahrspuren und zwei Bahngleisen ausgerüstet wird. Sollte sich herausstellen, dass die Fehmarnsundbrücke zu einem Nadelöhr zu werden droht, wird man zu gegebener Zeit auch hierfür eine Lösung finden, etwa durch eine parallele Brücke oder einen Tunnel. Mit dieser Argumentation macht Herr Marnette deutlich, dass dieses Milliardenprojekt überhaupt nicht durchdacht ist. Wenn überhaupt, wann ist denn damit zu rechnen, dass die prognostizierten Verkehrszahlen erreicht werden? Und wann ist beabsichtigt, eine verkehrliche Entlastung durch eine zusätzliche Sund-Querung zu schaffen? Alles ungeklärte Fragen, die letztendlich zu Lasten der Bevölkerung vor Ort gehen. Sollten sich die Verkehrsprognosen erfüllen, dann prognostiziere ich ihnen, dass wir über Jahre hinweg erleben werden, dass sich der Verkehr auf beiden Seiten des Fehmarnsunds stauen wird. Diese Befürchtungen haben auch die Menschen vor Ort.

Es kann doch nicht sein, dass man erst zu gegebener Zeit Überlegungen anstellen will, ob eine weitere Sund-Querung berechtigt ist, wenn der Bedarf durch Staus bereits nachgewiesen ist. Wir wissen alle wie lange die Planungs- und Bauzeiten für Verkehrsprojekte sind. Dies dauert Jahre – Jahre, die zu Lasten der Bevölkerung vor Ort gehen. Deshalb hat die EU auch mögliche Zuschüsse für den Bau der Belt-Querung an Dänemark daran gekoppelt, dass die Sundbrücke ausgebaut wird. Da kann man einmal sehen, wie dilettantisch dieses Mammutprojekt bisher auf deutscher Seite angegangen worden ist.

Abschließend interessiert es mich doch noch, was Minister Marnette in dem bereits angesprochenem Interview mit dem Fehmarnschen Tageblatt gemeint hat, als er sich dahingehend geäußert hat, dass der Ministerpräsident zugesagt hat, die Projekte aus der Region im Rahmen der bestehenden Förderprogramme besonders zu unterstützen. Entweder es gibt Förderprogramme und dazugehörige Richtlinien, die dann auch für alle gelten oder es gibt sie nicht. Es kann aber nicht sein, dass die Landesregierung bereits jetzt ankündigt, künftig mit zweierlei Maß zu messen, wenn es darum geht, Projekte aus der Region Fehmarn und Ostholstein zu fördern.

Der Bau der Fehmarnbelt-Querung und der Hinterlandanbindung wird die Fördermittel für wichtigere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Land aufzehren. Und als wenn das nicht schon schlimm genug wäre, kündigt die Landesregierung an, Projekte aus der dortigen Region auch noch besonders zu unterstützen.

Es geht mir nicht darum, dass ich der Region die Projekte nicht gönne, aber wo bleibt die Waffengleichheit der Regionen? Es kann nicht sein, dass die Landesregierung hier nach Gutsherrenart entscheiden will, welche Projekte gefördert werden sollen und welche nicht. Damit würde der nördliche Landesteil aber auch andere Regionen in Schleswig-Holstein zusätzlich von der Landesregierung geschwächt werden.