Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 15.12.2006

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

Finanzierung A20-Elbquerung vs Finanzierung feste Fehmarnbelt-Querung

Die Grünen haben den vorliegenden Berichtsantrag eingebracht, bei dem es um zwei verkehrspolitische Großprojekte für Schleswig-Holstein geht und die Fragen, die sich hieraus ergeben sind: wie soll s finanziert werden, wer soll s bezahlen und welche dieser beiden Querungen soll gebaut werden?

Wir wissen, dass die Kosten für die feste Fehmarnbeltquerung für Bau, Planung und Reserven sowie Versicherung auf über 4 Mrd. geschätzt werden. Hinzu kommt die Hinterlandanbindung in Höhe von 1,25 Mrd. . Damit beläuft sich das Gesamtvolumen einer festen Fehmarnbelt-Querung auf rund 5,2 Mrd. . Das ist eine Hausnummer, die es in sich hat. Der Einsatz von Bundes- und Landesmitteln würde somit über Jahre hinweg gebunden werden und alle anderen Verkehrsprojekte im Land über einen langen Zeitraum unmöglich machen.
Dies wird auch vom Bundesverkehrsminister so gesehen, der im November die Landesregierung aufgefordert hat, sich zwischen den beiden Großprojekten zu entscheiden. Damit redet er auch das Wort der Bundeskanzlerin, die eine entsprechende Aussage bereits im September gemacht hat.

Nun konnte man mittlerweile der Presse entnehmen, dass Minister Austermann sich hinsichtlich der Finanzierung der Fehmarnbelt-Querung dahin gehend geäußert hat, dass Dänemark bereit sei, die Finanzierung allein zu tragen. Auch Kollege Hay Hat sich entsprechend geäußert.

Aus der Antwort der Landesregierung auf meine Kleine Anfrage bezüglich einer dänischen Bürgschaft für die Fehmarnbelt-Brücke, geht nun hervor, dass der Landesregierung keine Zusage von Seiten der dänischen Regierung bekannt ist. Vielmehr hat Minister Austermann Vor dem Hintergrund der zögerlichen Haltung der Bundesregierung .. seine Sorge zum Ausdruck gebracht, dass der Bund sich aus dem Projekt einer festen Fehmarnbelt-Querung zurück ziehen könnte. Für diesen Fall hält Minister Austermann es durchaus für denkbar, dass Dänemark wegen der Bedeutung der Querung über den Fehmarnbelt für Nordeuropa anbieten könnte, das Bauwerk notfalls allein zu bauen. Fakt ist also: Die Fehmarnbelt-Querung ist immer noch eine Luftblase und die Finanzierung ist immer noch nicht gesichert.

Für den SSW steht die Rangliste bei diesen beiden Großprojekten fest. Unsere Entscheidung fällt zu Gunsten der A20-Elbquerung aus. Für uns geht es vordringlich darum, dass wir endlich eine vernünftige Anbindung des nördlichen Landesteils und eine Anbindung an die Westküste bekommen. Es muss endlich eine Entzerrung der Nord-Süd Verkehrsströme stattfinden. Nur so können wir auch die zu erwartenden Verkehrsströme in Zukunft bewältigen. Darüber hinaus muss im Zuge der A20-Elbquerung auch ein Ausbau der A7 stattfinden.
Dies wird auch von dänischen Politikern in Jylland so gesehen. Dort stellt man sich zu Recht die Frage, wie der Verkehr künftig auf deutscher Seite bewältigt werden soll, wenn auf dänischer Seite die Autobahn in Jylland ausgebaut ist. Und hierbei handelt es sich nicht nur um den deutsch-dänischen Transitverkehr. Stark davon betroffen davon wird auch der Verkehr von und nach Norwegen, der über Sønderjylland und Schleswig führt. Denn auch hierbei ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsströme in Zukunft massiv steigen werden.

Auch im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit muss man erkennen, dass diese nur dann wirklich gelingen kann, wenn eine entsprechende Infrastruktur vorgehalten wird. Das bedeutet, dass entsprechende Straßen- und Schienenverbindungen existieren. Und letzteres setzt voraus, dass wir den Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und eine schnelle Umsetzung der Zweigleisigkeit an der Westküste hinbekommen. Wer den nördlichen Landesteil voranbringen will und eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit haben will wie die Landesregierung es sagt der muss erkennen, dass die Verkehrsinfrastruktur ein elementarer Teil einer solchen Zusammenarbeit ist.

Wir wissen, dass die Landesregierung sich von der Fehmarnbelt-Querung eine dynamische Wirtschaftentwicklung in der Fehmarnbelt-Region verspricht und dass sie davon ausgeht, dass sich im Kreis Ostholstein dann Unternehmen ansiedeln. Wir können also davon ausgehen, dass wir mit einer vernünftigen Verkehrsverbindung Vorteile für das Land haben werden. Was für die Region Fehmarnbelt und Ostholstein gilt, muss dann auch seine

Gültigkeit für alle Regionen entlang der A7 und der Westküste haben und hierin sehen wir die größeren Vorteile für das Land, denn hier wird nicht nur ein kleiner Teil Schleswig-Holsteins zwischen Hamburg und Fehmarn angebunden, sondern das ganze Land von Flensburg und Niebüll im Norden bis zum Hamburger Rand. Damit werden die Effekte einer Elbquerung mit A20 viel größer sein, als die der Fehmarnbelt-Querung.

Wenn es bei der Entscheidung zwischen der Finanzierung der A20-Elbquerung oder einer festen Fehmarnbelt-Querung geht, stelle ich für den SSW fest, dass diese Entscheidung für uns eindeutig zu Gunsten der A20-Elbquerung ausfällt. Den Luxus einer festen Fehmarnbelt-Querung können wir uns erst dann leisten, wenn wir keine anderen verkehrspolitischen Sorgen mehr haben.