

Kritikpunkte an der Fehmarnbelt-Querung
werden gründlich untersucht

Staatliche Betreibergesellschaft ist vom Tisch

Zur heutigen Kabinettsentscheidung über die Fehmarnbelt-Querung erklärt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, **Karl-Martin Hentschel**:

Ich begrüße den Kompromiss, der nach wochenlangen Verhandlungen mit der SPD-Fraktion gefunden worden ist. Er wird den Bedenken der KritikerInnen einer festen Fehmarnbelt-Querung weitgehend gerecht, weil er eine gründliche Aufarbeitung und Nachuntersuchung aller ihrer Kritikpunkte gewährleistet. Im einzelnen sind diese unter Punkt 8 der gestrigen Erklärung des Koalitionsausschusses von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufgeführt (siehe Anlage).

Zugleich trifft die Landesregierung mit der heutigen Kabinettsentscheidung die klare Aussage, dass die Finanzierung einer festen Fehmarnbelt-Querung "nur mit privatem Kapital erfolgen" soll. Dies schließt eine staatliche Anschubfinanzierung aus; das war eine unserer zentralen Forderungen.

Der Klarheit wegen wurde ebenfalls festgehalten, dass private InvestorInnen angemessen am Risiko beteiligt werden müssen. Damit ist das dänische Modell einer staatlichen Betreibergesellschaft im Besitz Dänemarks und Deutschlands vom Tisch.

Ähnlich wie beim Transrapid müssen private InvestorInnen ihr eigenes Geld riskieren, und es wird so vermieden, dass allein aufgrund der politischen Begeisterung einiger AkteurInnen ein Bau begonnen wird, der am Schluss von den SteuerzahlerInnen bezahlt werden muss.

Anlage: Beschluss des Koalitionsausschusses vom 13. Dezember 1999



Presseinformation



13. Dezember 1999

1. Die Verkehrsverbindungen nach Skandinavien, sowohl die festen Verbindungen, wie die Fähren und Schifffahrtslinien, haben für Schleswig-Holstein strategische Bedeutung.
2. Die feste Querung des Fehmarn-Beltes kann zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufkommen beitragen.
3. Die im Auftrag der dänischen und deutschen Regierungen erstellten Gutachten besagen: Die feste Querung ist unter den angenommenen Prämissen technisch machbar, verkehrlich sinnvoll und hat voraussichtlich einen gemeinschaftlichen Nutzen.
4. Die Gutachten haben darüber hinaus die ökologischen Risiken bewertet. Jede feste Querung führt zu ökologischen Beeinträchtigungen. Die Tunnellösung weist die geringsten Umweltauswirkungen auf.
5. Die Finanzierung soll nur mit privatem Kapital erfolgen. Private Investoren sollen angemessen am Risiko beteiligt werden.
6. Die Anschlüsse auf deutscher Seite sollen in den BVWP eingebracht werden und unterliegen dort der üblichen Bewertung.
7. Es wird ein optimiertes Fährschiffkonzept erstellt. Dies gilt als Vergleichsbasis.
8. Folgende Fragen bedürfen noch einer ergänzenden Untersuchung:
 - Die ökologischen Auswirkungen auf den Vogelzug, den Sauerstoffhaushalt der Ostsee, die Meeresfauna und Flora während und nach der Bauphase, die ökologischen Auswirkungen der Anschlüsse in Fehmarn und Holstein, Quantifizierung des Ausgleichbedarf und der Ausgleichskosten.
 - Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen mit und ohne feste Querung, jeweils mit und ohne Fördermaßnahmen sowie die Auswirkungen auf den regionalen Bahnverkehr in Ostholstein.
 - Detaillierte und aktualisierte Aussagen zur Verkehrsprognose (Straße, Schiene, Schifffahrt, Häfen, NOK).
 - Ggfs. Anpassung des Nutz-Kosten-Verhältnis unter Berücksichtigung von Änderungen der Rahmenbedingungen: Öko-Steuer, Straßennutzungsgebühren, Mineralölpreise, Trassenpreise, Diskontsatz, Mautgebühren, Treibstoffverbrauch der Fähren).