

**Pressesprecher
Bernd Sanders**Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.cdu.ltsh.de>
e-mail: info@cdu.ltsh.de**PRESSEMITTEILUNG****Nr. 490/02 vom 14. November 2002**

Wirtschaftspolitik

TOP 29**Uwe Eichelberg: Rahmendaten haben sich verändert**

Einmütig hatte sich dieses Parlament für den Ausbau einer festen Fehmarn-Belt-Querung ausgesprochen, weil wir aus dem Projekt wirtschaftliche Chancen erhoffen. Wir haben aber eine klare Aufgabenabgrenzung beschlossen:

1. die Privatwirtschaft ist verantwortlich für den Bau, die Finanzierung und die Betriebsführung des Brückenbauwerks inkl. Unternehmensrisiko!
2. die Staaten Dänemark und Deutschland finanzieren die Vorlaufstrecken noch unter Berücksichtigung von EU-Hilfen.

Der Bericht gibt dazu keine so klare Bestätigung, sondern zeigt deutlich die geänderte Verkehrsentwicklung auf. Da heißt es: „Die Verkehrsbeziehungen zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa werden durch die deutsche Einheit und die Grenzöffnung nach Osten am Beginn der neunziger Jahre, durch die Norderweiterung der Europäischen Union und die festen Querungen des Großen Belts und des Öresunds wesentlich beeinflusst worden.“

- Nicht nur zwischen Mecklenburg und Skandinavien wurden neue Verkehrsrouten aufgebaut,
- nicht nur der Hafenausbau Lübeck-Travemünde und Schlutrupp (180 000 Container / Jahr) wird in erheblichem Umfang Straßentransporte ersetzen (LKW-Transporte gehen seit Jahren zurück),
- sondern auch die Einführung der Maut auf den Autobahnen wird auch im Transitverkehr zu den eigentlich gewünschten Verlagerungen aufs Schiff führen.

Wer sich genauer mit der Lenkzeitengesetzgebung im Speditionsgewerbe beschäftigt, der weiß, dass schon heute genau die Überfahrtzeiten der Fähren als Ruhezeiten genutzt werden. Das wurde bei der Studie nicht berücksichtigt!

Deutlich wird im Bericht der Rückgang der Personenfernverkehrszüge auf der Vogelfluglinie. Sie sind von 26 Zügen pro Tag noch in 1992 auf 6 Züge pro Tag geschrumpft.

Dementsprechend haben die verkehrlichen Veränderungen gravierende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit einer festen Fehmarn-Belt-Querung.

Gemäß Interessenbekundungsverfahren wird die Industrie das betriebswirtschaftliche also das Einnahmerisiko nicht tragen wollen! Sie wollen Milliardenzuschüsse!

Außerdem wird im Bericht gefordert, dass es keine parallelen Fährverkehre auf der Strecke geben darf. Ist das EU-rechtlich und ordnungspolitisch durchsetzbar?

Die Regierung muss und will die Rahmendaten überprüfen, so steht es im neuen „Landesverkehrsprogramm“:

„Die Landesregierung tritt dafür ein, in die vergleichende Bewertung der Lösungsmöglichkeiten ein optimiertes Fährschiffkonzept einzubeziehen.“

Schleswig-Holstein hat für nahezu 10 Mrd. € wichtige Projekte für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, aber wir bekommen nur ca. 75 Mio. / Jahr vom Bund!

Die Kosten der Vorlaufstecken für die feste Fehmarn-Belt-Querung inklusiv einer zweiten Fehmarn-Sund-Brücke (1 Mrd. €) gehen nach Meinung von Bundesverkehrspolitikern anderer Bundesländer natürlich zu Lasten der übrigen Schleswig-Holsteinischen BAB-Projekte.

Wir dürfen das Thema in Verbindung mit den übrigen Projekten nicht im Raume stehen lassen, weil bei der unsicheren Entscheidungslage akut der Bestand der Reederei „Scandlines“ gefährdet ist und auch die DB A.G. alle Netz-Investitionsentscheidungen von der Fehmarn-Belt-Entscheidung abhängig macht.

Wir müssen das Thema umgehend erneut im Wirtschaftsausschuss problematisieren.