

Es gilt das gesprochene Wort!

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

TOP 29 – Planungen für eine feste  
Fehmarnbelt-Querung -

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Dazu sagt der Vorsitzende  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,  
**Karl-Martin Hentschel:**

Durchwahl: 0431/988-1503  
Zentrale: 0431/988-1500  
Telefax: 0431/988-1501  
Mobil: 0172/541 83 53  
E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)  
Internet: [www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de)

**Nr. 279.02 / 14.11.2002**

## Warten auf Goldot!

Wegen der Kürze meiner Zeit will ich nur auf drei Punkte eingehen.

Erstens: Ich bedauere, dass in dem Bericht die umweltpolitischen Auswirkungen des Projekts fast keine Rolle spielen.

Die Vogelfluglinie heißt so, weil sie eine der bedeutendsten Vogelflugschneise der Welt ist. Und das im doppelten Sinne: Für die Landvögel auf der Strecke von Sibirien über Skandinavien, Seeland nach Mitteleuropa. Für die Wasservögel auf der Strecke Polarmeer, finnischer Meerbusen, Ostsee und quer durch Schleswig-Holstein zu den Futterplätzen im Wattenmeer.

Dies ist auch der Grund, warum für den Fall, dass es zu einer festen Querung kommt, eine Tunnellösung Priorität hat. So steht es auch in unserem Koalitionsvertrag, das hätte man erwähnen können.

Zweitens: In dem Bericht werden als Ergebnis der sozioökonomischen Regionalstudie 700 bis 900 zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland genannt.

Leider stellt der Bericht nicht dar, dass zusätzliche Arbeitsplätze nur in Hamburg entstehen, während die Bilanz in Ostholstein negativ ist.

Aber selbst dieses Ergebnis der Studie wird nur erreicht mit massiven Fördermaßnahmen in der Region. Leider wird nicht untersucht, ob bei Einsatz dieser Fördermaßnahmen ohne eine feste Querung nicht viel mehr Arbeitsplätze in der Region entstanden.

Zum Dritten: Im Sommer dieses Jahres haben wir nun endlich die Ergebnis des Markterkundungsverfahrens erfahren.

Bevor ich auf die Ergebnisse eingehe, möchte ich an die Beschlusslage des Landeskabinetts und der Bundesregierung von 1999 sowie die gleichlautende Passage im Koalitionsvertrag erinnern, die im Bericht dankenswerterweise zitiert wird:

*„Die Finanzierung soll nur mit privatem Kapital erfolgen. Private Investoren sollen angemessen am Risiko beteiligt werden. Die Anschlüsse auf deutscher Seite unterliegen der üblichen Bewertung im Bundesverkehrswegeplan.“*

Das Markterkundungsverfahren kommt nun zum Ergebnis, für eine rein private Finanzierung 1,7 Mrd. Euro Subventionen erforderlich sind, das sind zwei Drittel der Baukosten. Dazu kommt auf deutscher Seite noch mal zirka 1 Mrd. Euro für die Anschlüsse an Land.

Die Studie bewertet das ganze so:

*„Die prognostizierten Einnahmen aus dem Verkehr werden (von der Privatwirtschaft) als zu gering erachtet, um die notwendigen finanziellen Kennzahlen zu erreichen und unterliegen dazu noch dem Wettbewerb (Fährbetrieb, Mautgebührenhöhe am Großen Belt und Öresund), auf die der private Sektor keinen Einfluss hat.“*

*„Zusammenfassend betrachtet der private Sektor das Projekt als nicht finanzierbar ohne erhebliche Subventionen/Garantien.“*

Mittlerweise gibt es auch erste Zahlen über die Bewertung der Anschlüsse im Bundesverkehrswegeplan. Während der A7-Ausbau immerhin mit dem Faktor 5 bewertet wurde und die A20-Varianten mit dem Faktor 2 bis 3 schon unter dem nötigen Limit landen, liegt der Ausbau der A1 bis Puttgarden mit dem Faktor 0,8 weit im negativen Bereich. Damit ist dies nach meiner Kenntnisse das unrentabelste aller angemeldeten Vorhaben in der ganzen Bundesrepublik.

Daraus ziehe ich folgende Schlüsse:

Natürlich ist die Privatwirtschaft grundsätzlich an einem solchen Projekt interessiert: Die Banken wollen Kredite geben, die Baukonzerne wollen Bauen, die Planungs- und Finanzierungsgesellschaften wollen planen und finanzieren.

Aber alle schätzen das Projekt als so unwirtschaftlich ein, das sie nicht bereit sind, eigenes Geld zu riskieren. Nur wenn der Staat die Anschlüsse kostenlos zur Verfügung stellt, Garantien für die Planungsverfahren übernimmt, das Risiko der Mautentnahmen absichert, den Bahnbetrieb in eigene Regie nimmt, eine Dividende von 17 Prozent garantiert und darauf noch 1,7 Mrd. Euro Subventionen zahlt, sind sie zur Investition bereit.

Oder anders ausgedrückt: Die private Wirtschaft ist nicht bereit, eine feste Fehmarnbelt-Querung zu bauen, sie ist aber bereit, sich vom Staat eine Lizenz zum Gelddrucken schenken zu lassen.

Daraus schließe ich: Die Fehmarnbelt-Querung wird nur kommen, wenn der Bundeskanzler den Sack aufmacht und jenseits aller üblichen Finanzierungswege einen Goldklumpen von zirka 3 Mrd. Euro auf den Tisch legt. Danach sieht es aber angesichts der Kassenlage nicht aus.

\*\*\*