



## Presseinformation

Nr. 291/2006

Kiel, Donnerstag, 12. Oktober 2006

*Sperrfrist: Redebeginn*

*Es gilt das gesprochene Wort!*

Verkehrs/feste Fehmarn Belt-Querung

### Heiner Garg: „Die feste Querung über den Fehmarn Belt sollte jetzt zügig gebaut werden!“

In seinem Beitrag zu **TOP 13** (feste Fehmarn Belt-Querung) sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Dr. Heiner Garg**:

„Die Grünen haben einen umfangreichen Fragenkatalog zur festen Fehmarn Belt-Querung vorgelegt; sie haben alle Aspekte des Projektes angesprochen, die unseres Erachtens politisch diskutiert werden sollten. Die Antworten der Landesregierung bestätigen unsere langjährige Unterstützung des Projekts: Wir sind *für* eine feste Querung des Fehmarn Belts.

Wir sind für die feste Fehmarn Belt-Querung, weil sie die Anrainer der westlichen Ostsee noch besser miteinander verbinden wird. Sie wird den wirtschaftlichen und kulturellen Austausch zwischen den Menschen, Unternehmen und Gebietskörperschaften diesseits und jenseits des Fehmarn Belts stärken und den Wohlstand steigern.

Mit einer festen Querung wird die Vogelfluglinie interessanter für den Straßen- und den Schienenverkehr. Denn der Landweg von Hamburg nach Kopenhagen—von Westeuropa nach Skandinavien—würde um gut 150 km kürzer, mit der entsprechenden Zeitersparnis.

Einschließlich der Abfertigung brauchen PKW und LKW für eine Überfahrt mit der Fähre derzeit im Mittel 59 Minuten. Diese Zeit könnte noch auf 52 Minuten sinken. Gutachter erwarten, dass eine Überfahrt auf einer festen Querung mit einem PKW 12 Minuten dauern wird und mit einem LKW 18 Minuten. Die Fähre wäre für PKW viermal langsamer; für LKW immer noch dreimal langsamer.

Zwar ist auch in einer modernen Volkswirtschaft Zeit kein Geld—aber sie ist Geld wert.

**Wolfgang Kubicki, MdL**  
Vorsitzender

**Dr. Heiner Garg, MdL**  
Stellvertretender Vorsitzender

**Dr. Ekkehard Klug, MdL**  
Parlamentarischer Geschäftsführer

**Günther Hildebrand, MdL**

www.fdp-sh.de

- 2005 fuhren fast 316.000 LKW mit der Fähre über den Fehmarn Belt. Mit einer festen Querung hätten sie nur ein Drittel der Zeit gebraucht, entsprechend niedriger wären die Fahrkosten gewesen. Hinzu kommt der Zeitgewinn für diejenigen, die nicht mehr 150 km weiter über die Jütland-Route hätten fahren müssen. Das spart drei bis vier Stunden pro Fahrt ein—bei Stau auf der A 7 sogar noch viel mehr.
- Für die fast 1,8 Millionen PKW, die 2005 den Fehmarn Belt überquert haben, wäre der Zeitgewinn noch größer gewesen.
- Und ein Zug von Stockholm nach Hamburg würde statt neun Stunden nur noch vier brauchen.

Die Landesregierung unterstellt, dass die Maut auf der festen Querung genauso viel kosten wird, wie das Ticket für die Fähre. Für die gleichen Ausgaben in einem Drittel oder sogar nur einem Viertel der bisher nötigen Zeit über den Fehmarn Belt zu kommen, bedeutet, dass die feste Querung erheblich preiswerter wäre als die Fähre. Deshalb ist zu erwarten, dass Straßen- und Schienenverkehr bei einer festen Querung schneller wachsen werden als beim Fährverkehr.

Genau so hat es sich bei den Brücken über den Großen Belt und den Öresund entwickelt. Für uns gibt es derzeit keinen Anlass daran zu zweifeln, dass diese Erfahrungen auf den Fehmarn Belt übertragen werden können.

Auf Dauer würde der Fährverkehr nicht mithalten können. Auch das zeigen die Erfahrungen am Großen Belt und am Öresund. Vor diesem Hintergrund ist die vehemente Kritik der Vertreter der Scandlines-Reederei verständlich: Scandlines würde bei einer festen Fehmarn Belt-Querung nicht nur ein einträgliches Monopol verlieren, sondern ganz von der Vogelfluglinie verdrängt werden.

Niemand gibt gerne ein einträgliches Monopol auf: Genau deshalb ist die Kritik der Scandlines-Reederei ja so verständlich—aber eben auch mit höchster Vorsicht zu genießen. Denn was den Vertretern von Scandlines im Lichte ihres Monopols für sich selbst vorteilhaft erscheint, muss für die großen Reste Deutschlands, Dänemarks und des Ostseeraumes nicht gut sein.

Die zeitlichen Nachteile des Fährverkehrs werden noch durch einen ökologischen verstärkt: Beim Fährverkehr wird mehr CO<sub>2</sub> ausgestoßen als beim Straßen- und Schienenverkehr auf der festen Querung—das hat uns überrascht. Aber wenn es so ist, dann müsste dieser Aspekt der festen Fehmarn Belt-Querung selbst den Grünen sympathisch erscheinen.

Diesem ökologischen Vorteil müssen selbstverständlich die ökologischen Nachteile gegenüber gestellt werden, die bei Bau und Betrieb der festen Querung entstehen, zum Beispiel durch den schneller wachsenden Verkehr. Genau so muss dann selbstverständlich auch berücksichtigt werden, dass nach kurzer Zeit alle ökologischen Nachteile des Fährverkehrs vollständig wegfielen, weil er eingestellt werden wird. Und es muss berücksichtigt werden, welche ökologischen Belastungen wegfielen, weil Fahrten von Hamburg nach Kopenhagen von der 150 km längeren Jütland-Route auf die Vogelfluglinie verlegt werden.

In den uns bekannten Stellungnahmen von Natur- und Umweltschutzverbänden haben wir diese Betrachtungen noch nicht gefunden. Sie gehören aber zu einer ehrlichen ökologischen Bilanzierung der festen Fehmarn Belt-Querung. Darüber hinaus muss ein feste Querung *selbstverständlich* alle Anforderungen des einschlägigen Umweltrechts erfüllen. John Maynard Keynes sagte einst, wenn neue Tatsachen es nötig machten, würde er seine Meinung ändern. Ob dies den Grünen bezüglich der Fehmarn Belt-

Querung bevorsteht, vermag ich nicht zu beurteilen. Aber ich bin mir sicher, dass sie lernfähig wären, wenn neue Tatsachen Entsprechendes erforderten.

Wir traten bisher dafür ein, dass der Bau einer Fehmarn Belt-Querung aus öffentlichen Mitteln *mit*finanziert werden könne, wenn sie sich anschließend rein privatwirtschaftlich betreiben ließe. Die öffentliche Hand sollte keine finanziellen Risiken des Betriebs tragen.

Wenn sich das Projekt so partout nicht verwirklichen ließe, weil die Finanzierungskosten so hoch würden, dass es für private Betreiber nicht rentabel würde—dann und nur dann wären wir bereit, uns erneut sehr kritisch mit den beiden denkbaren Finanzierungsmodellen auseinander zu setzen.

Für uns ist *entscheidend*, dass die feste Fehmarn Belt-Querung gebaut wird— weil sie offensichtlich im Saldo so große gesellschaftliche Vorteile bringen wird.

Bei rein privatem Betrieb verlangen Kreditgeber höhere Zinsen, als wenn die ganze Gesellschaft mittels der öffentlichen Hand die Risiken des Betriebs absichert. Genau dieser Unterschied besteht zwischen der Finanzierung nach dem BOT-Modell und dem Staatsgarantiemodell.

- *BOT* steht für built, operate and transfer. Hierbei schießt die öffentliche Hand einen bestimmten Betrag zu, entweder einmalig oder als Zahlungsstrom mit gleichem Barwert. Alle weiteren Risiken von Bau und Betrieb liegen beim Betreiber.
- Im *Staatsgarantiemodell* würden Bau und Betrieb einer privatrechtlichen Gesellschaft übertragen, die dem dänischen und dem deutschen Staat gehören würde; der Bau würde mit staatlich verbürgten Darlehen finanziert; Zins und Tilgung würden aus den Mauteinnahmen bezahlt.

In Dänemark hat man sich dafür entschieden, die Brücken über den Großen Belt und den Öresund nach dem Staatsgarantiemodell zu finanzieren. Denn ohne Staatsgarantien fanden sich keine privaten Betreiber.

Jetzt sind die beiden Brücken wirtschaftlich so erfolgreich, dass die der Planung zu Grunde liegenden Erwartungen weit übertroffen werden, dass das Risiko der Inanspruchnahme der Staatsgarantien gegen Null geht und dass die Investitionen in die Brücken sich viel früher amortisieren werden als erwartet. Wir meinen, so kann es auch bei der festen Fehmarn Belt-Querung laufen, wenn mit zurückhaltenden Annahmen geplant wird.

Mit dem Staatsgarantiemodell würde die feste Fehmarn Belt-Querung übrigens ungefähr so organisiert wie jetzt der Fährverkehr: Denn Scandlines ist ja eine privatrechtlich organisierte Firma, die zu 50% dem dänischen Staat gehört und zu 50% dem Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG. Dass der dänische Staat vehement für die feste Fehmarn Belt-Querung eintritt, obwohl ihm 50% des einträglichen Fährverkehrsmonopols auf dem Fehmarn Belt gehören, sollte auch den letzten Zweifler von den guten wirtschaftlichen Aussichten der festen Fehmarn Belt-Querung überzeugen.

Diese wirtschaftlichen Vorteile werden ausreichen, um die nachteilig betroffenen Anlieger der festen Querung, zum Beispiel im Kreis Ostholstein und besonders auf Fehmarn— angemessen zu entschädigen und beim Strukturwandel zu unterstützen. Wenn es so gelingt, auch diese Betroffenen zu beteiligen und ihre Nachteile auszugleichen, dann wird die feste Fehmarn Belt-Querung ein voller Erfolg: wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich.“