

PRESSEMITTEILUNG**Pressesprecher****Dirk Hundertmark**

Landeshaus, 24105 Kiel

Telefon 0431-988-1440

Telefax 0431-988-1444

E-mail: info@cdu.ltsh.deInternet: <http://www.cdu.ltsh.de>**Es gilt das gesprochene Wort**

Wirtschaftspolitik

Hans-Jörn Arp zu TOP 13:**Wir brauchen ein klares Bekenntnis des Bundes zur Fehmarn-Belt-Querung**

Zunächst möchte ich mich, auch im Namen meiner Fraktion bei der Landesregierung bedanken, für die umfassende Beantwortung der Großen Anfrage zur Fehmarn-Belt-Querung. Wir haben damit eine wichtige Grundlage für die weitere Diskussion über den Bau der festen Fehmarn-Belt-Querung erhalten. Lediglich 20 km Ostseewasser trennen Deutschland von Dänemark. Manchmal habe ich aber das Gefühl, dass es keine 20 km sind, sondern Welten. Diesen Eindruck muss man zurzeit leider bekommen, wenn man die Politik in Berlin und Kopenhagen miteinander vergleicht. Offensichtlich reichen 450 km inklusive 80 km Ostseewasser aus, um zu völlig verschiedenen Einschätzungen und Beurteilungen über die Notwendigkeit einer festen Fehmarn-Belt-Querung zu gelangen. Obwohl sich im Koalitionsvertrag auf Bundesebene CDU, CSU und SPD eindeutig für eine feste Fehmarn-Belt-Querung als internationales PPP-Referenzvorhaben ausgesprochen haben, wird von den zuständigen Ministern Tiefensee und Steinbrück permanent verzögert und taktiert.

Dieses ist nicht hinnehmbar! Wir brauchen noch in diesem Jahr eine positive Entscheidung für die Fehmarn-Belt-Querung.

Ich kann an dieser Stelle nur an Minister Tiefensee appellieren. Herr Minister, der Wahlkampf in Mecklenburg-Vorpommern ist vorbei. Sie brauchen keine Rücksicht mehr auf ihre Parteikollegen in Mecklenburg-Vorpommern nehmen. Bekennen Sie sich endlich zum Zukunftsprogramm feste Fehmarn-Belt-Querung.

Auf der dänischen Seite haben wir es dagegen seit langem mit eindeutigen Bekenntnissen zu tun. In Dänemark gibt es keinen Zweifel an der Realisierung der festen Fehmarn-Belt-Querung. Alle Beteiligten, ob aus Industrie, aus der Regierung oder die kommunalen Vertreten der betroffenen Regionen sprechen sich eindeutig für eine feste Fehmarn-Belt-Querung aus. Dieses, meine Damen und Herren, sollten wir uns auch auf deutscher Seite zu Eigen machen.

Schleswig-Holstein braucht eine feste Fehmarn-Belt-Querung und ich bin dankbar dafür, dass unser Ministerpräsident und unser Verkehrsminister dieses Thema immer wieder besetzen und vorantreiben. Lassen Sie mich erläutern, warum es keine Alternative zur festen Fehmarn-Belt-Querung gibt. Europa wird immer größer und wächst immer weiter zusammen. Im Rahmen dieser Entwicklung werden die europäischen Metropolen immer mehr an Bedeutung gewinnen. Schleswig-Holstein liegt zwischen

dem Metropolen Hamburg und Kopenhagen. Diese werden künftig maßgebliche unsere Entwicklung beeinflussen. Insofern kann es nur von Vorteil für uns sein, wenn Hamburg und Kopenhagen näher zusammenrücken. Dazu wird eine feste Fehmarn-Belt-Querung beitragen. Hamburg ist bereits jetzt der wirtschaftliche Taktgeber für Schleswig-Holstein, künftig wird mit Kopenhagen noch einer zweiter dazukommen.

Es ist völlig klar, meine Damen und Herren, dass wir, bevor die Entscheidung für den Bau einer festen Fehmarn-Belt-Querung fällt, die Chancen und Risiken abwägen müssen. Dazu liegen bereits über dreißig Studien vor. Dieses sollte meiner Meinung ausreichen, um Ende dieses Jahres eine abschließende positive Entscheidung zu treffen. Ich bin der Landesregierung dankbar, dass sie seit nunmehr einem Jahr intensiv den Entscheidungsprozess vorantreibt. Mit der am 22. September in der Landesvertretung in Berlin stattgefundenen Fehmarn-Belt-Konferenz hat die Landesregierung ein wichtiges Signal gesetzt. Mit der Anwesenheit des dänischen Verkehrsministers Flemming-Hansen hat die dänische Regierung erneut die Bedeutung der festen Fehmarn-Belt-Querung für Dänemark unterstrichen. Alle Beteiligten, also internationale Baukonsortien, Banken, Behörden und die Europäische Union waren sich darüber einig, dass das Projekt machbar ist. Wenn sich die Baufirmen, wenn sich die Banken und wenn sich die EU für dieses Projekt aussprechen, ist es aus meiner Sicht grob fahrlässig, wenn sich schleswig-holsteinische Abgeordnete auf Bundes- wie auf Landesebene gegen ein solches Projekt Stellung beziehen. Wir haben hier die einmalige Chance, an einem Jahrhundertprojekt teilhaben zu können, dessen Bedeutung so groß wie die des Nord-Ostsee-Kanals ist.

Allerdings höre und sehe ich schon wieder die üblichen Zweifler, seien es die Grünen, der NABU oder der BUND und so weiter. Alle meinen, Argumente in der Hand zu haben, die hinreichend dafür geeignet seien, die Fehmarn-Belt-Querung zu verhindern.

Da wird zum einen damit argumentiert, die EU habe sich hinsichtlich der Finanzierung noch nicht festgelegt. Gerade deshalb sollten wir uns doch jetzt darum kümmern, die Weichen auch bei der EU richtig zu stellen. Statt zu argumentieren, die EU werde den notwendigen Zuschuss nicht bezahlen, sollten wir doch vielmehr dafür Sorge tragen, dass die EU diesen Zuschuss bezahlt, meine Damen und Herren.

Für ihr beliebtes Verwirrspiel verwenden die Gegner auch immer wieder Beispiele, die nun weiß Gott nicht mit der Fehmarn-Belt-Querung zu vergleichbar sind. Ich möchte hier nur an den Herrentunnel und an den Warnowtunnel erinnern. Beide Mautprojekte leiden darunter, dass es einfache kostengünstige Ausweichmöglichkeiten gibt. Welche einfache und kostengünstige Ausweichmöglichkeit sehen Sie bei der Fehmarn-Belt-Querung? Ein Ruderboot? Ich würde mich freuen, wenn sie mir diese Frage einmal beantworten könnten.

Ich glaube auch, an dieser Stelle ist wieder ein Blick nach Dänemark hilfreich. Beide Brückenbauwerke, die Öresund-Querung und die Große-Belt-Querung haben alle Erwartungen übertroffen. Sowohl bei den Mauteinnahmen als auch bei den Pendlern und bei den Touristenströmen. Die Mauteinnahmen der dänischen Brücken haben sich so gut entwickelt, dass die Maut bereits zweimal gesenkt werden konnte, ohne die Wirtschaftlichkeit der Brücken nachhaltig zu gefährden. Insgesamt konnten sich die Brückennutzer über ein Mautabschlag in Höhe von rund 30 Prozent freuen.

Dies zeigt, meine Damen und Herren, dass eine mautpflichtige Straßenverbindung sehr wohl wirtschaftlich betrieben werden kann, ohne staatliche Garantien in Anspruch nehmen zu müssen.

Ich sehe daher keinen Anlass, warum die Bundesrepublik Deutschland die geforderte Staatsgarantie nicht abgeben sollte. Sämtliche Verkehrsprognosen sind äußerst konservativ gerechnet selbst auf dieser konservativen Basis rechnet sich die gesamte Brücke.

Lassen Sie mich abschließend noch auf die Hinterlandanbindungen eingehen. Eine feste Fehmarn-Belt-Querung ist nur dann sinnvoll, wenn sie über leistungsfähige Anbindungen verfügt, die die Verkehre zu- und abführen. Auch hier zeigen sich wieder deutliche Unterschiede zwischen Dänemark und Deutschland. Während es in Dänemark parteiübergreifende Einigkeit darüber gibt, die notwendigen 0,7 Mrd. Euro zu investieren, streiten wir uns in Deutschland über 1,2 Mrd. Euro. Dieses Geld stünde angeblich nicht zur Verfügung oder würde zu Lasten anderer Projekte in Norddeutschland gehen. Aber, meine Damen und Herren, die erste Entscheidung lautet doch nicht, 1,2 Mrd. Euro für Hinterlandanbindungen innerhalb der nächsten 10 Jahre zu investieren. Die erste Entscheidung lautet, wollen wir das private Investoren 5 Mrd. Euro in Schleswig-Holstein investieren? Das ist die Summe, um die es hier geht.

Meine Damen und Herren, wir reden hier über ein Projekt in der Größenordnung von rund 6 Mrd. Euro.

6 Mrd. Euro, die in Schleswig-Holstein investieren werden sollen. 6 Mrd. Euro für die Zukunft unseres Landes. Hören wir auf, dieses Projekt kaputt zu reden. Lassen Sie uns vielmehr die Zeit bis Ende dieses Jahres nutzen für die Realisierung der feste Fehmarn-Belt-Querung zu werben. Mit diesem Projekt werden zwei der wachstumsstärksten Metropolen in Europa verbunden. Lassen sie Schleswig-Holstein daran teilhaben. Vielen Dank