

PRESSEMITTEILUNG

PRESSEMITTEILUNG

Verkehrspolitik

Nr. 266/07 vom 11. Juli 2007

Dr. Johann Wadephul zu Top 1a: Wir stärken den Standort Schleswig-Holstein - Eine Brücke in unsere Zukunft

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort

Ausdauer und ein fester Wille setzen sich durch: mit Kabinettsbeschluss vom 14. Dezember 1999 hat sich die schleswig-holsteinische Landesregierung für die Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung ausgesprochen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD in Schleswig-Holstein vom 16. April 2005 ist sie als prioritäres Projekt fest geschrieben worden, im Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD auf Bundesebene vom 11. November 2005 spricht man sich dafür aus, sich für die Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung als internationales PPP-Referenzvorhaben einzusetzen und am 29. Juni 2007 ist endlich soweit gewesen: Deutschland und Dänemark haben sich auf den Bau einer Brücke über den Fehmarnbelt geeinigt.

Ich möchte an dieser Stelle ganz ausdrücklich unserem Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen und unserem Wirtschaftsminister Dietrich Austermann danken, die sich in zähen Verhandlungen mit Nachdruck für dieses Projekt eingesetzt haben.

Die Reaktion von Bündnis 90 / Die Grünen, die von einem „schwarzen Tag“ gesprochen und bei einer Protestaktion symbolische Geldscheine aus einem Fenster des Landtags geworfen haben, ist mir schleierhaft.

Wie weit haben sie sich eigentlich von verantwortungsvoller Politik verabschiedet?

Schließlich ist es Aufgabe der Politik, Rahmenbedingungen zu gestalten, Anreize zu setzen und dafür zu sorgen, dass die Ressourcen eines Landes optimal eingesetzt werden. Hätten Sie, Herr Hentschel, es wirklich lieber gesehen wenn statt der Fehmarnbeltquerung, eine Brücke von Rostock nach Gedser gebaut worden wäre, mit der Folge, dass Schleswig-Holstein im wahrsten Sinne des Wortes links liegen gelassen worden wäre? Ich kann es mir kaum vorstellen, aber wenn man ihre Überlegungen zu Ende denkt, kommt man zu keinem anderen Ergebnis.

Die Fehmarnbeltquerung ist wieder einmal ein gutes Beispiel dafür, dass es gut ist, dass die Grünen keine Regierungsverantwortung mehr tragen. Sie hätten Schleswig-Holstein in den wirtschaftlichen Schlaf geschaukelt!

Bei allem Enthusiasmus über das Erreichte, dürfen wir aber nicht außer Acht lassen, was wir und unsere dänischen Freunde in der Zukunft noch an Hausaufgaben zu bewältigen haben.

Die Kosten werden sich auf insgesamt 5, 6 Milliarden Euro belaufen, wobei Dänemark die Staatsgarantie für das komplette Brückenbauwerk und die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite übernimmt (4,8 Milliarden Euro). Nicht zuletzt deshalb mehrten sich in den letzten Wochen die ablehnenden Stimmen in Dänemark. So hieß es in einer dänischen Zeitung, dass „die dummen Dänen zahlen“. Schließlich werde Deutschland nur die Staatsgarantie für die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite in Höhe von 800 Millionen Euro übernehmen. So fand es auch der frühere dänische Verkehrsminister Arne Melchior „völlig lächerlich (...), dass der eine Teil alles bezahlt, wenn man zwei Länder verbindet.“

Diese Auffassung übersieht zum einen, dass die Rückzahlung aller privat finanzierten Kredite gesichert ist. Schließlich soll die Brücke durch Mauteinnahmen refinanziert werden. Ein Blick auf die Verkehrsentwicklung der Großen Belt-Querung zeigt, dass hier die Mautgebühren aufgrund der guten Verkehrsentwicklung sogar gesenkt werden konnten.

Zum anderen ist die Brücke aber auch deshalb von großem Interesse für unsere Nachbarn, weil nicht nur sie, sondern der gesamte skandinavische Raum an Deutschland angebunden wird. Die Gefahr, nach dem Bau der Brücke Transitland zu werden, ist dabei für die Dänen genauso groß wie für uns

Schleswig-Holsteiner. Die Gefahr, ohne die Brücke von europäischen Wirtschaftszweigen abgehängt zu werden, erachte ich jedoch als ungemein größer.

Ich bin mir sicher: Weder wir noch die Skandinavier werden ohne die Brücke auf dem internationalen Markt dauerhaft konkurrenzfähig sein. Die Fehmarnbeltquerung ist das zentrale internationale Straßen- und Schienenprojekt in Nordeuropa und wird in seiner internationalen Dimension bereits verglichen mit der Öresundverbindung, der in diesem Zusammenhang auch eine ganz besondere Bedeutung zukommt, erschließt sie noch zusätzlich den schwedischen Wirtschaftsraum.

Wir schaffen mit der Fehmarnbeltquerung die kürzeste Verbindung von Westeuropa nach Nordskandinavien und davon werden alle profitieren. Schließlich wächst Europas Wirtschaft immer enger zusammen. Schleswig-Holstein liegt zwischen Hamburg und Kopenhagen, zwei wirtschaftsstarken Standorten, und ich bin der festen Überzeugung, dass Schleswig-Holstein davon profitieren wird.

Wir müssen allerdings auch unsere Chancen nutzen. Wir müssen eine attraktive Standortpolitik für Unternehmen betreiben und dürfen den Kurs der Verwaltungsvereinfachung und des Bürokratieabbaus nicht aufgeben. Die Brücke soll zwar erst im Jahr 2018 fertig gestellt sein, doch schon lange vorher müssen die Weichen gestellt werden. Schon heute werden Unternehmen sie bei ihrer Standortwahl berücksichtigen. Wir dürfen nicht zulassen, dass Unternehmen, die Arbeitsplätze schaffen und Geld in unser Land bringen, sich in Mecklenburg-Vorpommern oder Hamburg ansiedeln, um dann ihre Waren in den skandinavischen Raum zu bringen. Hier gilt es, rechtzeitig zu handeln. Und genau das rate ich auch unserem Nachbarn auf der anderen Seite der Brücke. Dann wird sich ganz schnell herausstellen, dass es keine Dummheit Dänemarks war, die Staatsgarantien alleine zu übernehmen, vielmehr kluge und vorausschauende Politik.

Doch auch wir müssen noch unseren Beitrag leisten, indem wir die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite sicherstellen. Für 95 Millionen Euro, von denen Schleswig-Holstein 60 Millionen Euro übernimmt, soll die Bundesstraße (B 207) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden vierspurig ausgebaut werden. Ferner soll die Bahntrasse zwischen Hamburg und Kopenhagen bis 2018 für 200 Millionen Euro einspurig elektrifiziert werden, und eine zweite Spur bis 2025 fertig gestellt sein.

Da die Kommission der Europäischen Union in den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) die feste Verbindung über den Fehmarnbelt sowie die Eisenbahnstrecken für die Anbindung in

Deutschland und Dänemark in die Liste der vorrangigen Projekte aufgenommen hatte, werden wir diese Projekte auch nicht alleine finanzieren müssen. Wie die genaue Ausgestaltung aussehen wird, soll sich im Herbst herausstellen. Eine Förderung bis zu 20% für das Querungsbauwerk und bis zu 10% für die Hinterlandanbindungen sind möglich.

Wir nehmen auch die Sorgen der Einwohnerinnen und Einwohner Fehmarns ernst, die sich zu großen Teilen gegen die feste Querung aussprechen und in ihr eine Gefahr für den Tourismus sehen. Wir werden hier besonders sorgfältig darauf zu achten haben, dass Fehmarn weiterhin ein attraktiver Urlaubsort bleibt. Auch wenn es während der Bauphase sicherlich zu Belästigungen kommen wird, könnte die dann wohl größte Baustelle Europas auch ein Anziehungspunkt für Touristen werden.

Ohnehin muss im Mittelpunkt doch stehen, welche großen Chancen die Brücke für die Insel mit sich bringt: Fehmarn und die angrenzenden Regionen werden wirtschaftlicher Brückenkopf Skandinaviens werden können.

Ferner thematisiert man auf Fehmarn zu Recht, dass die Fehmarnsundbrücke zu einem Nadelöhr für den Verkehr werden könne, da die B 207 /E 47 auf Fehmarn vierspurig ausgebaut werde, die Sundbrücke aber höchstens 3 Spuren habe. Auch hier wird man eine Lösung finden müssen.

Nicht zuletzt achten wir auch auf die Auswirkungen des geplanten Projekts auf den Landesteil Schleswig. Ich bin mir sicher, dass der Bau der Fehmarnbeltquerung sich auch hier positiv auswirken wird, nicht zuletzt deshalb, weil das Land mehr Geld zur Verfügung haben wird, um auch in Zukunft Projekte wie z.B. den Port Olpenitz, die Landesgartenschau in Schleswig oder die Therme Glücksburg zu fördern. Die Prognose des SSW, dass der Landesteil Schleswig von den Verkehren von und zu den Wirtschaftszentren Skandinaviens abgekoppelt wird, sehe ich nicht als ein entscheidendes Problem an, da die Brücke von weitaus höherem Interesse für die Unternehmer ist. Deutschland und Dänemark wachsen noch enger zusammen - das ist der entscheidende Impuls, den auch die dänische Minderheit sehen sollte.

Alles in allem steht fest. Die Brücke wird Schleswig-Holstein nach vorne bringen – sie ist die Brücke in die Zukunft!