



Presseinformation

Nr. 282/2008

Kiel, Donnerstag, 09. Oktober 2008

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Verkehr/Fehmarnbelt-Querung

Heiner Garg: Durch frühzeitige Planung den Erfolg der festen Fehmarnbelt-Querung sichern!

In seinem Redebeitrag zu **TOP 13 (Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung)** sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Dr. Heiner Garg:

„Am 14. Dezember 1999 legte die damalige Landesregierung aus SPD und Grünen per Kabinettsbeschluss fest, dass eine feste Querung des Fehmarnbelts realisiert werden soll. Nachdem am 2. September 2008 das dänische Parlament mit 2/3-Mehrheit seine Zustimmung erteilt hat, wurde am 3. September 2008 der lang ersehnte Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland unterzeichnet. Damit wurde endlich der Grundstein gelegt für das bedeutendste transeuropäische Verkehrsprojekt der kommenden Jahre. Und der 3. September 2008 – das sage ich ausdrücklich an die Adresse der Grünen – war ein guter Tag für Schleswig-Holstein.

Denn durch den Bau der festen Querung rücken nicht nur Schleswig-Holstein und Lolland, sondern auch Skandinavien und Westeuropa merklich näher zusammen. Das ist eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür, dass der Austausch wächst—und zwar nicht nur der wirtschaftliche, sondern auch der gesellschaftliche Austausch. Schleswig-Holstein, Dänemark und Südschweden haben sich vor Jahren zur STRING-Region zusammen geschlossen. Die sieben Ziele der STRING-Initiative lauten: Wirtschaftsentwicklung, Mobilität und Infrastruktur, Kultur, Wissensaustausch, Umwelt, Natur und Landschaft, Lerngesellschaft. Die feste Fehmarnbelt-Querung wird uns all diesen Zielen näherbringen: Die Brücke wird die Mobilität der Menschen und der Unternehmen deutlich steigern. Das wird die Wirtschaftsentwicklung in der STRING-Region beschleunigen, weil die verkürzten Fahrzeiten über den Fehmarnbelt die Transportkosten senken werden und deshalb der Austausch von Waren und Personen aber auch der Austausch von Kultur, Know-How und Innovationen schneller wachsen wird. Aber auch den Umweltbelangen wird gerecht, da durch den Brückenschlag eine deutliche Reduzierung des CO2-

Wolfgang Kubicki, MdL
Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Günther Hildebrand, MdL

www.fdp-sh.de

Ausstoßes erreicht wird. Eine bessere Infrastruktur zieht mehr Investitionen in die Region und schafft Arbeitsplätze, z.B. in Restaurants, Tankstellen und anderen Dienstleistungsbereichen. Der Netto-Effekt an Arbeitsplätzen für Schleswig-Holstein wird positiv sein. Oder zusammengefasst: Der Brückenschlag über die Vogelfluglinie schafft erhebliche Impulse für Wachstum für Beschäftigung und für gesellschaftlichen Austausch. Und auch für den Schleswig-Holsteinischen Steuerzahler ist der ausgehandelte Staatsvertrag kein schlechtes Geschäft. Denn so heißt es gleich in Artikel 1 des Vertrages: „Das Königreich Dänemark wird die feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und trägt die Kosten“. Deutschland trägt die Baukosten der Hinterlandanbindung und hat darüber hinaus eine Exit-Option, falls die Kosten unverhältnismäßig ansteigen.

Doch das bedeutet nicht, dass Land und Bund nun die Hände in den Schoß legen und abwerten können, was auf dänischer Seite so passiert. Denn wenn alles im Zeitrahmen bleibt, dann soll 2011 mit dem Bau begonnen werden. Im Jahr 2018 sollen die ersten Züge und Autos über die Fehmarnbelt-Brücke rollen. Spätestens dann muss ein tragfähiges Straßen- und Schienennetz in Schleswig-Holstein vorhanden sein, das die dann erwarteten Verkehrsströme aufnehmen kann. Den aktuellen Prognosen zufolge, sollen 2018 jeden Tag etwa 12.000 Fahrzeuge über den Belt rollen – doppelt so viele wie heute. Und dass diese Zahlen durchaus nicht unrealistisch sind, das zeigen die sehr erfolgreichen Vergleichsprojekte Großer Belt und Öresund. Über die 1998 fertig gestellte Brücke über den Großen Belt fahren heute täglich 35.000 Autos und damit etwa sechsmal so viele wie zuletzt über die Fähren. Über die im Jahr 2000 eingeweihte Öresundbrücke fahren heute täglich 20.000 Autos. Auch das sind weit mehr als in den Planungen veranschlagt.

Laut Bundesverkehrsministerium sollen zur Bewältigung der neuen Verkehrsströme zwei große Maßnahmen realisiert werden. Zum einen soll die Bundesstraße 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden vierspurig ausgebaut werden. Der Bund wird dafür 90 Mio. Euro zahlen, das Land wird einen Teil mitbezahlen. Zum zweiten soll die Bahnstrecke von Bad Schwartau bis Puttgarden zweigleisig ausgebaut werden. Auch hier ist eine Landesbeteiligung angedacht.

Doch bislang fehlt jegliches Konzept, auf welche Weise die Hinterlandanbindung realisiert werden soll. Auch fehlt jegliches Konzept wie und aus welchen Mitteln die Hinterlandanbindung finanziert werden soll. Ungeklärt ist, ob das Geld aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen werden soll, oder ob andere Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein zurückgestellt werden müssen? Unklar ist, wie viel überhaupt an Bundesmitteln bereit steht und wie viel Landesmittel nötig sind?

Stattdessen wurden an der Westküste Ängste damit geschürt, dass der Ausbau der Bundesstraße 5 von Husum zur dänischen Grenze nicht mehr oder erst deutlich zeitverzögert realisiert werden kann, da die Finanzmittel für die Fehmarnbelt-Querung benötigt werden. Im Hamburger Umland wird spekuliert, dass die Elbquerung gefährdet sei, da die Finanzmittel für die Fehmarnbelt-Querung benötigt werden. Und vereinzelt wird sogar behauptet, sämtliche Straßenbaumaßnahmen werden nun auf der Bedarfsskala eine Stufe runtergesetzt, da die Finanzmittel für die Fehmarnbelt-Querung benötigt werden.

Wir brauchen keine diffusen Gerüchte, wir brauchen ein klares Projekt- und Finanzierungskonzept. Ein weiterer Aspekt macht deutlich, warum ein

Christian Albrecht, Pressesprecher, v.i.S.d.P., FDP Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag,
Landeshaus, 24171 Kiel, Postfach 7121, Telefon: 0431/9881488 Telefax: 0431/9881497,
E-Mail: presse@fdp-sh.de, Internet: <http://www.fdp-sh.de/>

solches Konzept erforderlich ist. Zehn Jahre für Planung, Bürgerbeteiligung und Bau ist – und das zeigen die vergangenen Schienen- und Straßenprojekte in Schleswig-Holstein – keine wirklich lange Zeit.

Dies zeigt, dass in dieser Frage dringend etwas passieren muss. Für die FDP-Fraktion steht allerdings fest, dass das zu entwickelnde Konzept mehr beinhalten muss als den vierspurigen Ausbau der B 207 und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Bad-Schwartau-Puttgarden. Durch diese Maßnahmen ist das Hinterland noch lange nicht an die Fehmarnbelt-Brücke angebunden. Was nützt eine vierspurige Beltquerung, wenn die Autos dann im Stau vor der zweispurigen Fehmarnsund-Brücke stehen? Es ist doch völlig absurd anzunehmen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen über die derzeitige Brücke abgewickelt werden kann. Was nützt eine zweigleisige Querung des Fehmarnbelt, wenn die Fehmarnsund-Brücke weiterhin nur eingleisig zu befahren ist? Verstopfte Schienen und eine dadurch entstehende mangelhafte Taktung der Züge kann nicht wirklich sinnvoll sein. Was nützen die Investitionen in den Schienenverkehr, wenn sich das neue Passagier- und Güteraufkommen nicht im neuen landesweiten Nahverkehrsplan wiederfinden? Was nützen die Investitionen, wenn nicht gleichzeitig die Anbindung der Westküste und der Region Kiel an die Fehmarnbelt-Brücke in einem Gesamtzusammenhang entwickelt werden?

Diese Fragen dürfen nicht erst 2018 beantwortet werden. Wir brauchen zügig eine mit dem Bund abgestimmte Planung im Rahmen eines Projekt- und Finanzierungsplanes. Spätestens bei Baubeginn muss Klarheit bei diesen Punkten herrschen. Aus Sicht der FDP-Fraktion muss das Projekt- und Finanzierungskonzept die Beseitigung des Nadelöhrs Fehmarnsund genauso beinhalten, wie die Einbeziehung des nord- und nordwestlichen Landesteils an die feste Querung. Und genau das fordern wir heute von Ihnen ein“, so Garg abschließend.