

# PRESSEMITTEILUNG

## PRESSEMITTEILUNG

Verkehrspolitik

Nr. 345/08 vom 09. Oktober 2008

### **Hans-Jörn Arp zu TOP 13: Die Hinterlandlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung ist von nationaler und internationaler Bedeutung**

Freigabe Redebeginn.

Es git das gesprochene Wort!

Der 3. September 2008 war ein guter Tag für Schleswig-Holstein. Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages durch Minister Tiefensee, seiner dänischen Kollegin Christensen und Ministerpräsident Peter Harry Carstensen wurde ein wichtiger Schritt zur Realisierung der FEHMARNBELT-QUERUNG unternommen. Skandinavien und Kontinentaleuropa werden auf dem kürzesten Weg mit einander verbunden und mittendrin im Zentrum der Achse liegt Schleswig-Holstein. Die bisher einseitige Ausrichtung in die Boomregion Hamburg, wird nach Norden zur ebenfalls boomenden Öresundregion erweitert. Durch das künftige Zusammenspiel von A20 und FEHMARNBELT-QUERUNG gewinnt der Standort Schleswig-Holstein erheblich an Bedeutung. Innerhalb von drei Stunden sind die Öresundregionen, Polen, Nordrhein-Westfalen und die Niederlande zu erreichen. Ein unschätzbare Standortvorteil! Schleswig-Holstein hat daher ein elementares Interesse an der zügigen Realisierung der FEHMARNBELT-QUERUNG und der Schaffung leistungsfähiger Hinterlandanbindungen auf deutscher und dänischer Seite.

Die erforderlichen Hinterlandanbindungen sind bekannt. Sie sind im

Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark fixiert wurden. Auf deutscher Seite muss die B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden bis spätestens 2018 ausgebaut werden. Die Kosten von rund 93 Millionen Euro sind vom Bund aufzubringen.

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Puttgarden-Lübeck soll spätestens mit der Eröffnung der FEHMARNBELT-QUERUNG abgeschlossen sein. Dies betrifft insbesondere die notwendige Elektrifizierung der Strecke. Der ebenfalls notwendige zweigleisige Ausbau der Strecke soll dagegen spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung betriebsbereit sein. Hier müssen wir beachten, dass in Teilbereichen alternative Trassenführungen notwendig werden. Die Kosten für diese notwendigen Maßnahmen betragen nach ersten Schätzungen rund 750 Millionen Euro und sind vom Bund, der EU bzw. der DB Netz AG aufzubringen.

Alleine diese beiden Posten machen deutlich, dass der Bund erhebliche Anstrengungen vornehmen muss. Sie werden meines Erachtens nicht aus dem normalen Verkehrshaushalt zu bezahlen sein. Es handelt sich bei den Maßnahmen vielmehr um Infrastrukturmaßnahmen, die mit den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ zu vergleichen sind, allerdings nicht auf nationaler sondern auf europäischer Ebene. Der Bund muss ein Sonderfinanzierungsprogramm auflegen. Bei der Hinterlandanbindung handelt es sich um eine zusätzliche Maßnahme von nationaler bzw. internationaler Bedeutung. Die Finanzierung und Realisierung muss unabhängig von den übrigen Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein erfolgen. Wir haben bereits jetzt in Schleswig-Holstein einen Investitionsstau von rund 5 Mrd. Euro, der durch die Blockadepolitik von den Grünen entstanden ist.

Das Land, meine Dame und Herren, ist bereit, sich an den Kosten für die Hinterlandanbindungen in angemessenem Umfang zu beteiligen. Wir tun dieses, um den berechtigten Interessen der Anlieger auf Fehmarn und in Ostholstein gerecht zu werden. Wir werden in den kommenden Jahren 60 Millionen Euro bereitstellen. Damit haben wir gegenüber dem Bund ein eindeutiges Signal gesetzt, dass die FEHMARNBELT-QUERUNG ein essentielles Verkehrsprojekt für Schleswig-Holstein ist.

Der Landtag hat sich mehrfach mit großer Mehrheit, mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP, für den Bau der FEHMARNBELT-QUERUNG ausgesprochen. Ebenso hat die Landesregierung unter Führung des Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen das Projekt gegen viele Widerstände auf Bundesebene vorangetrieben, so dass letztlich der Staatsvertrag am 3. September unterschrieben wurde. Ein herzlicher Dank an dieser Stelle insbesondere an unseren ehemaligen Verkehrsminister Dietrich

Austermann, der sich mit großem Engagement für dieses Projekt eingesetzt hat. Ich bin mir sicher, dass Dr. Marnette mit dem gleichen Einsatz das Projekt fortsetzen wird.

Aus der parlamentarischen Arbeit wissen wir, dass der unterschriebene Staatsvertrag zunächst noch keine Rechtsgültigkeit hat. Es bedarf vielmehr der Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag und eines entsprechenden Ausführungsgesetzes. Hier ist die Bundesregierung gefordert. Ich erwarte daher von Verkehrsminister Tiefensee die unverzügliche Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfes. Eine weitere Verzögerung des Projektes darf es nicht geben. Ein Hin und Her, wie wir es um den Staatsvertrag erlebt haben, darf es nicht geben. Dazu ist das Projekt für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Bundesrepublik zu wichtig. Lassen Sie uns heute ein erneutes Signal nach Berlin senden, dass wir Verzögerungen im Ratifizierungsprozess nicht akzeptieren werden. Wer bereits mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages grundsätzlich ja zur FEHMARNBELT-QUERUNG gesagt hat, muss dieses auch mit der zügigen Ratifizierung umsetzen. Den Staatsvertrag als eine „Art Absichtserklärung“ zu bezeichnen, ist unerhört und wird dem Staatsvertrag nicht gerecht.

Ich hätte mir ein ähnlich ambitioniertes Vergehen bei der Ratifizierung wie in Dänemark gewünscht. In Dänemark soll das Verfahren noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Damit wird eine weitere entscheidende Weiche für den Bau gestellt. Ich frage mich daher, warum die Kabinettsbefassung in Berlin erst im Januar des kommenden Jahres vorgesehen ist. Liegt es an den Miesmachern in Berlin? Welchen Eindruck vermitteln wir eigentlich nach Dänemark?

Wir dürfen den Miesmachern des Projektes in Berlin keine Chance geben, das Projekt zu zerreden. Diese Miesmacher kommen, man höre und staune, auch aus der schleswig-holsteinischen SPD, wie wir jüngst in den Lübecker Nachrichten am 25. September lesen durften. Ich fordere daher den hier anwesenden SPD-Landesvorsitzenden, der im Landtag gemeinsam mit seiner Fraktion für den Bau der FEHMARNBELT-QUERUNG gestimmt auf: Fangen Sie ihre Stellvertreterin und ostholsteinische Bundestagsabgeordnete Hagedorn ein und erinnern Sie sie daran, was wir hier im Landtag mit großer Mehrheit beschlossen haben. Es ist unredlich im Landtag dem Bau zu zustimmen und auf anderen Ebenen dagegen zu arbeiten.

Der vorliegende Antrag der FDP ist insgesamt ehrenwert. Es ist aber ein typischer Oppositionsantrag, den wir, würden wir keine Regierungsverantwortung tragen, sicherlich auch gestellt hätten. Mir ist das Ziel des Antrages nicht ganz ersichtlich. Es steht außer Frage, dass sie Sundbrücke den erwarteten Verkehren über die FEHMARNBELT-QUERUNG

nicht gewachsen sein wird. Es ist daher langfristig Handlungsbedarf vorhanden. Aber zunächst gilt es, und da wiederhole ich mich, das Ratifizierungsverfahren abzuschließen. Danach müssen wir uns um den Ausbau der Sundbrücke kümmern und für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan werben. Wir haben dabei ein gutes Argument auf unserer Seite. Die Notwendigkeit einer vierspurigen Brücke und einer zweigleisigen Eisenbahnverbindung hat der Bund bereits anerkannt. Schließlich wird die Beltbrücke vierspurig und zweigleisig gebaut. Der Verkehr wird also zwangsläufig zunehmen und damit auch der Druck auf den Bund, ein Ersatzbauwerk für die Sundbrücke zu errichten. Eine vergleichbare Entwicklung haben wir bei der A23 erlebt. Zunächst wurde der Ausbau der Störbrücke auch nicht für nötig erachtet. Mittlerweile befindet sich die Brücke in der Fertigstellung.

Neben der Sundbrücke sind aber noch weitere Infrastrukturmaßnahmen in Schleswig-Holstein notwendig, um die positiven Effekte der FEHMARNBELT-QUERUNG in das gesamte Land zu tragen. So bedarf es einer leistungsstarken Anbindung der nördlichen und mittleren Landesteile an die A1. Die IHK Kiel hat dazu mit der Zentral Achse einen Vorschlag gemacht, den wir offensiv mit dem Bund diskutieren müssen. Auch in diesem Fall ist der Bund in der Pflicht. Wir müssen deutlich machen, dass es sich bei der FEHMARNBELT-QUERUNG nicht um ein regionales Brückenprojekt handelt, sondern um die Schaffung einer europäischen Magistrale, von der die gesamte Bundesrepublik profitiert.

Ich bitte diesen Antrag zunächst in Wirtschaftsausschuss zu überweisen. Wir sollten uns dort von der Landesregierung über den aktuellen Stand des Ratifizierungsverfahrens unterrichten lassen. Anschließend sollten wir gemeinsam überlegen, wie wir den Druck auf den Bund erhöhen können.