

Presseinformation

115/2012

Kiel, 25. April 2012

Rede Björn Thoroë zu TOP 33: Fehmarnbelt-Querung auf den Prüfstand

„Frau Präsidentin, meine Damen und Herren,

die Fehmarnbelt-Querung muss auf den Prüfstand. Und das mache ich nicht nur daran fest, dass der Baubeginn der Fehmarnbelt-Querung gerade mal wieder um ein Jahr auf 2015 verschoben worden ist. Fakt ist, dass sich die Voraussetzungen für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung grundlegend geändert haben.

Angefangen bei der Annahme, Dänemark würde die Baukosten alleine tragen, sollen die Baukosten nun über Kreditaufnahmen und Mautkosten finanziert werden. Zudem würde eine feste Fehmarnbelt-Querung keinen neuen Verkehr erzeugen, stattdessen nur Verkehr umlenken. Das wiederum entwertet die Investitionen in die Ostseehafenstruktur und die A 20.

Dann ist auch noch die Kofinanzierung durch einen Zuschuss der europäischen Union aus Mitteln der Transeuropäischen Verkehrsnetze absolut im Ungewissen, da der Schwerpunkt der künftigen EU-Förderung in Zukunft auf der Ost-West Verbindung liegen soll. Dazu kommt auch noch, dass wesentliche Verkehrswirkungen der festen Fehmarnbelt-Querung nicht im ausreichenden Maße oder gleich gar nicht untersucht worden sind. Was ist mit der NOK, der A 20 West, der B5, dem Ausbau der A7 auf sechs Spuren? Was sind die sozioökonomischen Auswirkungen der Verlagerung des Güterverkehrs auf den Kreis Schleswig-Flensburg?

Ein weiterer Punkt ist die Tatsache, dass die zu Grunde gelegten Verkehrserhebungen die feste Fehmarnbelt-Querung in ihrer Gesamtheit in keinsten Weise rechtfertigen – sowohl vor, als auch nach der Weltwirtschaftskrise.

Die diesbezüglichen Prognosen wurden aber nicht einmal aktualisiert, obwohl das statistische Bundesamt auf einen Rückgang des Güter-Transportaufkommens hingewiesen hat.

Eine weitere Veränderung der Planungsvoraussetzungen ist, dass der Fährbetrieb der Reederei Scandalines den Betrieb nicht einstellen wird. Und niemand hat auf den Bundesrechnungshof gehört und angesichts der Verkehrsprognose die Wirtschaftlichkeit der Fehmarnbelt-Querung überprüft.

Die Machbarkeitsstudien im Jahre 1999 bescheinigen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Und auch erhebliche Mängel an der Berechnung der Kosten-Nutzen Analyse für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung werden ignoriert.

Also: Es gibt Korrekturbedarf bei den Verkehrsprognosen und bei den Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsannahmen. Hinzu kommen noch die volkswirtschaftlichen Sekundäreffekte der festen Fehmarnbelt-Querung. Es wird zu einer Verschlechterung der Wasserqualität, zu erheblichen Einbußen und damit Einnahmeverlusten in der Tourismusbranche kommen und zu einer Wertminderung der Grundstücke und Wohnungen entlang der Trasse.

Ganz abgesehen von den tausenden Arbeitsplätzen, die bei den Fährbetrieben und in der Tourismusbranche durch den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung gefährdet sind.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung steht auch noch aus, über die ökologischen Auswirkungen wissen wir alle heute also gar nichts. Sei es die CO₂-Emission der PKW oder die Situation der im Fehmarnbelt anzutreffenden Schweinswale.

Meine Damen und Herren, alle Punkte, die ich gerade aufgezählt habe, müssten jeden vernünftigen Menschen dazu bringen, das Großprojekt feste Fehmarnbelt-Querung schleunigst einer kritischen und unvoreingenommenen Überprüfung unterziehen zu lassen und dann entweder das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung zu begraben oder einen adäquaten und regionalverträglichen Ausbau zu veranlassen. Alles Andere ist Stochern im Nebel und absoluter Irrsinn!“