

Presseinformation

Kiel, den 16.09.2015

Es gilt das gesprochene Wort

Flemming Meyer

**TOP 25 Interessenbekundungsverfahren für den Bau einer Westlichen
Elbquerung einleiten
Drs. 18/3348**

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 144 08 305

E-mail: landtag@ssw.de

„Wir werden das Projekt der westlichen Elbquerung vorantreiben und unterstützend begleiten.

Aber die Finanzierung ist und bleibt Aufgabe des Bundes.“

Es ist durchaus als gutes Signal aus Berlin zu werten, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt nun 600 Mio. Euro für den Bau einer westlichen Elbquerung im Bundeshaushalt 2016 bereitgestellt hat. Damit nimmt die Finanzierung für die Querung erstmalig konkrete Formen an und der Bund wird hier seiner Aufgabe endlich gerecht. Schließlich haben wir auf ein solches Bekenntnis von Seiten des Bundes gewartet. Minister Dobrindt hat erkannt, dass die A20 mit der westlichen Elbquerung eine der größten Verkehrsprojekte des norddeutschen Raumes ist.

Wir als SSW haben uns immer zur A20 mit der westlichen Elbquerung bekannt und uns dafür ausgesprochen. Für uns ist klar, die Entlastung der A7 – in Schleswig-Holstein und Hamburg – kann nur erfolgen, wenn die A20 mit der Elb-Querung kommt. Darüber hinaus ist die A20 mit der westlichen Elbquerung gerade aus wirtschaftspolitischer Sicht für die Westküste von großer Bedeutung. So geht unter anderem hervor aus dem Bündnis für die Infrastruktur. Gemeinsam

haben sich Land, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften jüngst auf die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte des Landes geeinigt. Daraus geht hervor, dass die A20 mit der westlichen Elbquerung von herausragender Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum ist und sie hat eine wichtige Erreichbarkeitsfunktion für den Westen Schleswig-Holsteins. Auch wenn dies für uns keine neuen Erkenntnisse sind, so haben wir mit dem Bündnis starke Partner gewonnen, um die verkehrspolitischen Interessen des Landes über die Grenzen hinaus zu vertreten. Daher ist es mehr als bedauerlich, dass das gesamte Projekt ins Stocken geraten ist, weil politische Fehlentscheidungen der damaligen Landesregierung zu Planungsfehlern geführt haben die vom Bundesverwaltungsgericht einkassiert wurden. Dies müssen wir nun ausbaden. Hier arbeiten wir nach, was andere aus politischem Kalkül verbockt haben. Dadurch verzögert sich die Realisierung des Projektes um ca. zwei Jahre.

Aber kommen wir wieder auf Berlin zurück. Auch wenn mittlerweile Mittel in den Bundeshaushalt eingeplant wurden, so wird aber deutlich, dass man die westliche Elbquerung dort letztendlich nur halbherzig verfolgt, denn man hat sich bisher nicht um private Projektträger gekümmert. Das sich bisher auch kein Privater an die Bundesregierung in dieser Sache gewandt hat, mag wohl in erster Linie daran liegen, dass die Verantwortlichen rechnen können. Denn es ist davon auszugehen, dass die 50%-ige Anschubfinanzierung vom Bund, von der Wirtschaft als zu gering eingeschätzt wird.

Zudem prognostiziert der Bundesrechnungshof Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro für den Bau der Querung. Soll heißen: Bei einer fifty-fifty Finanzierung, müsste der Bund insgesamt 750 Mio. Euro beisteuern. Die Erfolgsaussicht, dass eine ÖPP-Model zum tragen kommt, ist unter den gegebenen Voraussetzungen eher als gering einzustufen.

Daher sollten wir durchaus auch andere Modelle in Betracht ziehen. Es ist zu begrüßen, dass die Landesregierung hier nicht nur auf das vom Bund favorisierte Modell setzt, sondern auch nach anderen Lösungen sucht.

Welches Modell letztendlich das Rennen macht, ist nicht klar, die Entscheidung hierfür liegt einzig und allein beim Bund. Wir werden das Projekt der westlichen Elbquerung vorantreiben und unterstützend begleiten. Aber die Finanzierung ist und bleibt Aufgabe des Bundes.