

## **„Feste Fehmarnbelt-Querung“ Beschluss der Vollversammlung der IHK zu Rostock**

27.11.2006

Die IHK zu Rostock begrüßt grundsätzlich die infrastrukturelle Aufwertung des Wirtschaftsraumes Ostseeregion. Ebenso begrüßt sie die Forderung nach weiteren öffentlichen Engagements in den Ostseehäfen. Die Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung kann ergänzend zu den vorhandenen Verkehrswegen, insbesondere den Seewegen via Ostsee, das Heranrücken der skandinavischen Staaten, insbesondere Schwedens und Dänemarks an den Festlandssockel befördern.

Entscheidend bei der Durchführung eines solchen Vorhabens ist die realistische und ergebnisoffene Bewertung des verkehrlichen Erfordernisses und des Kosten/Nutzenverhältnisses nach gesamtwirtschaftlichen Kriterien. Auch falls es sich um ein Vorhaben von internationaler Bedeutung handeln sollte, sind die nationalen und regionalen Interessen zu berücksichtigen, um eine durchgängige Akzeptanz zu gewähren. Regionale Belange dürfen nicht negiert werden.

Die IHK zu Rostock als Sachwalter der Interessen ihrer Mitglieder unterstützt deshalb nachfolgende Forderungen und sieht deren Berücksichtigung als Voraussetzung für die öffentliche Unterstützung der Projektrealisierung:

1. Die feste Fehmarnbelt-Querung steht im Widerspruch zur generellen EU-Politik, die die Verlegung der Verkehre von der Straße auf alternative Verkehrsträger, insbesondere den Schiffsverkehr, wie z.B. Short Sea Shipping, Motorways of the Sea, Road to Sea, vorsieht.
2. Die wirtschaftliche Berechtigung der Investition ist neben der Begründung der verkehrlichen Notwendigkeit durch eine objektive Kosten/Nutzenkalkulation nachzuweisen. Der Nachweis gilt als erbracht, wenn, wie vielfach politisch postuliert, das Projekt durch Generierung entsprechender Finanzmittel privatwirtschaftlich durchgeführt wird. Dies schließt staatliche Garantien aus.
3. Zuvor mit öffentlichen Mitteln finanzierte Infrastrukturinvestitionen, wie zum Beispiel die Ausgestaltung von Ostseehäfen und deren Hinterlandanbindungen, dürfen nicht entwertet werden.
4. Existierende, wettbewerbsfähige Verkehrsrelationen und -träger, wie zum Beispiel Fährlinien, dürfen nicht öffentlich subventioniertem Wettbewerb ausgesetzt werden.  
Privat getragene Verkehrslösungen dürfen ebenso nicht durch öffentlich finanzierte Ergänzungsmaßnahmen wettbewerbsfähig gestaltet werden.

5. Die Herstellung der Funktionsfähigkeit einer festen Fehmarnbelt-Querung darf nicht zu weiteren öffentlich finanzierten Folgeinvestitionen führen, die mit Umschichtungen des Bundesfernstraßenhaushaltes zu Lasten Mecklenburg-Vorpommerns einhergehen.
6. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung des Vorhabens umfasst die Analyse der Gesamtwirkungen für die Ostseeregion. Der Ausgleich der Verluste an regionaler Wirtschaftskraft und Entwicklungsfähigkeit müsste bereits mit der Planungsphase eingeleitet und parallel zur Realisierung der Brücke durchgeführt werden. Dazu sind entsprechende Analysen notwendig.
7. Um der Forderung 6 zu entsprechen, müssten diese Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls durch die privaten Investoren einer festen Fehmarnbelt-Querung mitfinanziert werden.

Die vorgenannten Bedingungen sehen wir als nicht erfüllt an.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Bundesregierung sind aufgefordert, keine Zustimmung zur Förderung dieses Projektes vor der Klärung dieser offenen Fragen zu erteilen.