

FerryBridge Glückstadt mit 4 Großfähren

WIR BRINGEN SIE FLOTT RÜBER



Wir stellen uns quer zur festen Elbquerung

Am 2. Juli 03 entscheidet das Kabinett über den Bundesverkehrswegeplan und somit über den A20-Bau bis zur Elbe und unter ihr hindurch. Die Finanzierbarkeit ist nicht gegeben!



Das vorhandene Straßennetz der Republik verarmt und verrottet immer mehr. Die Kommunen, mit leeren Kassen, können nicht einmal den Unterhalt leisten. Gleichzeitig begeben sich unsere „Interessenvertreter“ nach Berlin und lassen sich von Referenten den Bau eines nicht finanzierbaren Elbtunnels bestätigen. Die medienwirksame Lobbyarbeit wird dann als Etappensieg gefeiert.

Das „A20-Elbtunnel-Kartell“ wird im Irrglauben, im globalen Wahn oder in bewusster Falschaussage über regionale Entwicklungschancen verantwortungslos Milliarden sowie gesunde lokale Strukturen vernichten; ohne volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Verantwortung natürlich.

Für die feste Elbquerung sind (neben den nicht gesicherten Baukosten der A20) 600 Mio. Euro angesetzt, die private Investoren leisten sollen. Die letzte Hamburger Elbtunnelröhre hat 850 Mio. Euro gekostet und ist nur halb so lang.

Das sichere Ausbleiben privater Investoren hat nichts mit dem derzeitigen Null-Wachstum zu tun, sondern ausschließlich mit der fehlenden Rentabilität eines hiesigen Tunnels. Das erhoffte Verkehrsaufkommen wird es nicht geben.

Nach dem Börsenzusammenbruch folgt nun der Zusammenbruch des „Neuen-Verkehrswege-Investment-Marktes“. Das private Finanz-Konsortium Flughafen Schöneberg ist gerade abgesprungen, das Strelasund-Brücken-Projekt, das nach dem gleichen Modell finanziert werden sollte, ist gerade gescheitert, weil kein Investor gefunden wurde. Weil mit falschen Planzahlen berechnet, wird der Warnow-Tunnel ein Fiasko, aber die feste Elbquerung bei Glückstadt erinnert an Kishons Blaumilch-Kanal*. Zum Schluss wird die Staatskasse doppelt belastet. Durch Abschreibung der Investmentverluste in Form von Steuerausfällen und durch die Infarktbehandlung des Verkehrs.

Die Planung und Initiierung dieses unvernünftigen Projektes entbehrt jedweder gesellschaftlicher, verkehrlicher und haushaltsgerechter Orientierung. Alle Gutachten belegen, dass eine Regional-Entwicklung nicht stattfinden wird und die Transit-Logistik sich auf die Metropolregion Hamburg konzentrieren wird.

Die derzeitige Elbquerung bei Glückstadt entspricht den verkehrlichen Anforderungen und bietet Ausbaureserven. Sie repräsentiert gesundes Unternehmertum mit stabilen Arbeitsplätzen und attraktiven steuerlichen Erträgen. Herr Eichel braucht mehr von unserer Art.

Eine feste Elbquerung trennt die Küstenregion. Schleswig-Holstein und Niedersachsen rücken an dieser Stelle wieder auseinander. Gefahrguttransporte, Schüler, Radfahrer, Landwirte und direkte Küstenbewohner sowie Touristen und „Fährenliebhaber“ haben keine Chance im Tunnel. Das ist das Gegenteil von Regionalentwicklung.

Seit Jahrzehnten fehlt der Region aber eine Planungssicherheit. Nur so viel wissen wir: Kommt die feste Elbquerung, verliert die Fähre ihre Existenzgrundlage.

Leider müssen unsere Politiker den Unsinn und das wirtschaftliche Unheil, das sie anrichten, nicht verantworten. Unsere erfolgreiche Elbquerung besteht seit über 80 Jahren, ist keineswegs immer ausgelastet und zahlt Steuern und Verbandsabgaben. Die feste Elbquerung wird ein weiteres Milliardenloch für die Staatskasse.

Es droht eine Ruine. Eine Apokalypse für Kehdingen und Steinburg. Keine Fähre mehr. Eine Bauruine mit Autobahn bis zum Elbufer, aber ohne Tunnel oder mit bankrotten Investoren und Betreibern.

In der allgemeinen Wahn-Begeisterung über das Projekt haben sich die politischen Umweltschützer und Koalitionspartner mit ihren anfänglichen Bedenken und ihrem Protest einen Gesinnungswandel abhandeln lassen. Im neuen BVWP ist der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ für die A20 kurzerhand gestrichen.

* Blaumilch, ein harmloser Geisteskranker, stiehlt einen Presslufthammer und beginnt in der Morgendämmerung, Tel Avivs meistbefahrene Straße aufzureißen. Das Chaos ist perfekt. Wer ist dafür verantwortlich? Die Polizei? Die Landesbaubehörde? Die Stadtverwaltung? Begünstigt durch Kompetenzstreitigkeiten, vollendet Blaumilch sein Wahnsinnswerk, zu dem kein Auftrag existiert. Schließlich treten die Behörden die Flucht nach vorn an, geben das einströmende Wasser als Touristenattraktion aus und feiern die Stadt Tel Aviv als „Venedig des Nahen Ostens“. Und während Bürgermeister und Oberbauräte das ruhmreiche Werk als ihr Verdienst präsentieren, setzt Blaumilch seine Arbeit an der nächsten Kreuzung fort...



ELB FÄHRE

GLÜCKSTADT
WISCHHAFEN