

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dietrich Austermann, Dr. Wolf Bauer, Otto Bernhardt, Renate Blank, Paul Breuer, Georg Brunnhuber, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Anke Eymer (Lübeck), Georg Girisch, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Norbert Königshofen, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Eduard Oswald, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Heinz Schemken, Michael von Schmude, Wilhelm Josef Sebastian, Angelika Volquartz, Gert Willner, Werner Wittlich, Elke Wülfing, Peter Kurt Würzbach und der Fraktion der CDU/CSU

Feste Querung des Fehmarnbelt – zwischen Handlungsbedarf und Finanzierungsproblemen

Die landfeste Verbindung über den Fehmarnbelt zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland stellt einen zentralen Lückenschluss im transeuropäischen Verkehrsnetz dar. Sie wird die Integration des Ostseeraumes weiter voranbringen. Erhebliche Meinungsunterschiede bestehen jedoch darin, welche infrastrukturpolitische Priorität diesem Lückenschluss zukommt und in welcher Relation sowohl die gesamt- als auch die einzelwirtschaftlichen Kosten und Nutzen dieses Projektes stehen.

Fakt ist: Weder im Bundesverkehrswegeplan noch im Kieler Landeshaushalt sind finanzielle Mittel für das deutsch-dänische Verkehrsvorhaben vorgesehen. Ob und inwieweit die Europäische Union Fördergelder zur Verfügung stellen wird, ist ebenfalls unklar. Ändert sich diese Finanzsituation der öffentlichen Haushalte nicht grundlegend, erscheint eine „Entscheidung“ für oder gegen die Fehmarnbelt-Querung durch die Kieler Landesregierung unmöglich, wollte man sich der Thematik seriös annähern. Sollen dennoch bereits im Jahr 2000 konkrete Planungen für die landfeste Verbindung aufgenommen und das Infrastrukturvorhaben nicht verschoben werden, bliebe daher nur eine gebührenpflichtige Privatfinanzierung als realistische Finanzierungsalternative übrig. Diese Schlussfolgerung bestätigt auch die schleswig-holsteinische Landesregierung in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage vom 17. Juni des Jahres 1999.

Damit kommt der privatwirtschaftlichen Gewinnerwartung eine herausragende Bedeutung zu und beschränkt sich der aktuelle politische Handlungsbedarf darauf, etwaige fehlende rechtliche Grundlagen für eine privatfinanzierte Lösung

zu schaffen. Hierzu kommt eine privatwirtschaftliche Kosten-Erlös-Analyse des dänischen Verkehrsministeriums im August diesen Jahres zu folgendem Ergebnis:

Insgesamt sechs Querungsmodelle werfen prinzipiell eine positive privatwirtschaftliche Eigenkapitalverzinsung ab. Drei dieser Varianten, die lediglich eine Verzinsung von deutlich unter fünf Prozent versprechen, scheiden aus Rentabilitätsgründen bereits in der ersten Stufe aus der weiteren Betrachtung wieder aus. Bestehen bleiben der Bau eines Absenkungstunnels (9,1 % Eigenkapitalverzinsung), eines gebohrten Tunnels (7,9 % Eigenkapitalverzinsung) und eine Schrägkabelbrücke (7,3 % Eigenkapitalverzinsung), deren einzelwirtschaftliche Gewinnerwartung aber immer noch deutlich unter den von der Wirtschaft benötigten Renditen von zehn bis 15 Prozent zurückbleibt. Politische oder ökologische Präferenzen für oder gegen eines dieser Modelle ändern nichts an dieser Sachlage.

Ob die feste Fehmarnbelt-Querung privatwirtschaftlich realisiert werden wird, hängt folglich davon ab, inwiefern die vorliegenden Rentabilitätsperspektiven mögliche Interessenten überzeugen, in dieses Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu investieren – und deren Entscheidung ist derzeit noch völlig offen.

Deshalb gilt es, so schnell wie möglich Klarheit über die politische Priorität dieses Infrastrukturprojektes zu schaffen und im Konsens mit dem Königreich Dänemark zu entscheiden, ob eine privatwirtschaftliche Trägerschaft politisch gewollt ist oder aber welche öffentlichen Haushalte die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellen. Nur so kann der infrastrukturpolitische Lückenschluss über den Fehmarnbelt in absehbarer Zukunft gelingen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung prinzipiell die verkehrpolitische Bedeutung einer festen Querung des Fehmarnbelt – unabhängig von den vorliegenden Lösungsvorschlägen, und welcher der drei zurzeit diskutierten Alternativen (Absenkungstunnel, gebohrter Tunnel, Schrägkabelbrücke) würde sie den Vorzug geben?
2. In welcher Relation steht dieses Projekt zu anderen norddeutschen Infrastrukturvorhaben wie der westlichen Elb-Querung oder dem weiteren Ausbau der A 20?
Welchen dieser Projekte räumt die Bundesregierung Priorität gegenüber der Fehmarnbelt-Querung ein und warum?
3. Ist die Bundesregierung bereit, innerhalb der nächsten fünf Jahre sich an einer festen Querung des Fehmarnbelt durch Bundesmittel zu beteiligen, und wenn ja, in welcher Größenordnung?
4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten der landseitigen Anschlüsse einer festen Fehmarnbelt-Querung – je nach Querungsalternative – an die bestehende Infrastruktur ein, und wird die Bundesregierung diese Kosten vollständig übernehmen, bzw. in welcher Größenordnung wird sie sich an diesen Kosten durch Bundesmittel beteiligen?
5. Welche Möglichkeiten bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung, eine Förderung durch die Europäische Union für dieses Projekt zu erhalten, und in welcher Größenordnung und wann könnten europäische Fördergelder bewilligt werden?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung eine privatfinanzierte Querung, und in welcher Art und Weise würde sie ein derartiges Vorhaben unterstützen?

7. Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang – wie „Der Nordschleswiger“ und das „Flensburger Tageblatt“ berichten – die Äußerungen dänischer Regierungsvertreter, wonach nur eine rein staatliche Holding als Bauträger dieses Verkehrsprojektes in Frage komme?
8. Welche Bedeutung hätte eine feste Querung des Fehmarnbelt für den regionalen und nationalen Arbeitsmarkt, und wie viele neue Arbeitsplätze könnten per Saldo in den kommenden Jahren entstehen?
9. Wie viele Arbeitsplätze wären nach Einschätzung der Bundesregierung im Bereich der Fährschifffahrt über den Fehmarnbelt gefährdet, sollte es zum Bau einer festen Querung dieser Wasserstrasse kommen?
10. In welchem Zeitraum rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der politischen Diskussion und dem Baubeginn einer festen Fehmarnbelt-Querung?
11. Inwiefern kann eine feste Fehmarnbelt-Querung die Verkehrsentwicklung Norddeutschlands positiv beeinflussen, und wie schätzt die Bundesregierung das Verkehrsaufkommen in dieser Region in den kommenden zehn Jahren insgesamt ein?
12. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass nach Angaben der IHK Rostock die in der Verkehrsnachfragestudie getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Fährverkehrs bis 2010 bereits 1998 um mehr als Doppelte übertroffen wurden?
13. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, ob auch andere Annahmen in den Studien zur festen Fehmarnbelt-Querung ähnlich Abweichungen gegenüber der Realität aufweisen, und wenn ja, welche?
14. Welche Bedeutung kommt dem Bau einer festen Verbindung zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der bilateralen Zusammenarbeit zu?
15. Welche negativen Konsequenzen könnte ein Scheitern des Fehmarnbelt-Projektes für die deutsch-dänischen Beziehungen haben?
16. Inwiefern steht eine feste Querung des Fehmarnbelt, die möglicherweise zu einer weiteren Verlagerung auf den Straßenverkehr führen wird, dem Konzept „From Road to Sea“ entgegen?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zukunftschancen der Jütland-Route, und mit welcher Verkehrsaufkommensentwicklung rechnet sie auf dieser Strecke, wenn es zum Bau der Fehmarnbelt-Querung kommen sollte?

Berlin, den 25. Januar 2000

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Dirk Fischer (Hamburg)

Dietrich Austermann

Dr. Wolf Bauer

Otto Bernhardt

Renate Blank

Paul Breuer

Georg Brunnhuber

Peter Harry Carstensen (Nordstrand)

Wolfgang Dehnel

Hubert Deittert

Renate Diemers

Hansjürgen Doss
Anke Eymer (Lübeck)
Georg Girisch
Peter Götz
Manfred Heise
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Norbert Königshofen
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Michael Meister
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Eduard Oswald
Norbert Otto (Erfurt)
Hans-Peter Repnik
Hannelore Rönsch (Wiesbaden)
Heinz Schemken
Michael von Schmude
Wilhelm Josef Sebastian
Angelika Volquartz
Gert Willner
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Peter Kurt Würzbach
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion