

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dietrich Austermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/2598 –**

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 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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 21. Februar 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

Vorbemerkungen

Grundlage für das Projekt einer festen Querung des Fehmarnbelt bilden die geplanten Autobahn- und Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverbindungen der Strecke Hamburg–Lübeck–Puttgarden/Rødby–Nykøbing–Kopenhagen, die in den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ausgewiesen sind. Aufgrund der deutsch-dänischen Vereinbarung vom 19./31. August 1994 wurde mit Studien zu diesem Projekt begonnen. Inzwischen liegen die Ergebnisse der

- der Verkehrsnachfragestudie,
- der Machbarkeitsstudie mit den Teilstudien Geologie/Geotechnik, Bautechnik, Umwelt,
- der Umweltstudie für die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite,
- der sozioökonomischen Regionalstudie und
- der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

vor. Die Ergebnisse der Studien wurden den Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, dem Wirtschaftsausschuss des Landtages Schleswig-Holstein und Vertretern des Kreises Ostholstein sowie der Wirtschaft im April und Oktober 1999 vorgestellt. Eine ergänzende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung über ein verbessertes Fährschiffkonzept soll voraussichtlich im April 2000 vorliegen. Die sachlichen Aussagen in den nachfolgenden Antworten basieren weitgehend auf den Ergebnissen dieser Studien.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung prinzipiell die verkehrspolitische 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 gegeben?

Dem prognostizierten Verkehrswachstum aus/nach Skandinavien ist durch einen Ausbau der Verkehrsverbindungen Rechnung zu tragen. Für die Route über den Fehmarnbelt kommen hierzu grundsätzlich der Bau einer festen Querung

oder die Realisierung eines verbesserten Fährschiffsystems, aufbauend auf einem von dem Fährschiffbetreiber Scandlines AG kürzlich formulierten „Weiterentwickelten Fährkonzept 2010/2020“, in Frage. Eine gemeinsame politische Grundsatzentscheidung der Bundesrepublik Deutschland und des Königreiches Dänemark über das weitere Vorgehen und zu der Frage, welchem dieser beiden Entwicklungswege der Vorzug zu geben ist, wird bis Sommer 2000 angestrebt. Eine Entscheidung für eines der Lösungsmodelle einer festen Querung ist damit nicht verbunden. Im Falle einer Grundsatzentscheidung für eine feste Querung sind hierzu noch vertiefende Untersuchungen erforderlich.

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?

Das Projekt einer festen Querung des Fehmarnbeltes (Verbindung Küste-Küste) ist in den geltenden Bedarfsplänen weder für die Bundesschienenwege noch für die Bundesfernstraßen enthalten.

Enthalten sind in den geltenden Bedarfsplänen hingegen die Projekte

- Bundesautobahn A 1 Oldenburg–Heiligenhafen im „Vordringlichen Bedarf“,
- Bundesstraße B 207 Heiligenhafen–Puttgarden (Bau einer zweiten Fahrbahn) im „Weiteren Bedarf“,
- Neubau oder Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg–Puttgarden als „Länderübergreifendes“ Projekt.

Sie sind langfristig notwendig zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der Vogelfluglinie. Im Falle des Baus einer festen Querung des Fehmarnbeltes dienen sie der landseitigen Anbindung.

Die Bundesautobahn A 20, Nordwestumfahrung Hamburg mit neuer Elbquerung im Westen von Hamburg, ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vordringlich eingestuft. Ihre Aufgabe liegt vor allem in der Entlastung der A 7 im Ballungsraum Hamburg – insbesondere der Entlastung des Elbtunnels – vom weiträumigen Skandinavienverkehr und der Ergänzung des Autobahnnetzes in Schleswig-Holstein mit einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung in Verlängerung der A 20, Ostseeautobahn (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10) Lübeck–Stettin (Bundesgrenze D/PL). Außerdem verbessert die A 20 mit der neuen Elbquerung den Standort im nordwestlichen Niedersachsen und im südwestlichen Schleswig-Holstein deutlich. Ein Vergleich der Nutzen-/Kostenverhältnisse der Maßnahmen zeigt, dass die A 20 Nordwestumfahrung Hamburg gegenüber der festen Querung des Fehmarnbeltes einen wesentlich größeren Wert erreicht. Bereits allein nach diesem Kriterium wäre die Dringlichkeit der festen Querung Fehmarnbelt nachrangig einzustufen. Zurzeit wird der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP) überarbeitet. Aussagen über die Bewertung neuer Projekte und deren Aufnahme in den BVWP sowie ggf. die Neubewertung bereits darin enthaltener Projekte sind vor Abschluss dieser Überprüfung nicht möglich. Darüber hinaus sind Novellierungen der Ausbaugesetze (Schiene und Straße) notwendig.

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?

Aus deutscher Sicht kommt für den Bau der Küste–Küste–Verbindung nur eine rein private Finanzierung in Frage. Die rechtliche Grundlage hierfür ist auf deutscher Seite für den Bereich der Straße mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz gegeben. Die Bundesregierung wird im Falle einer positiven Grundsatzentscheidung Sachverständige beauftragen, hierzu Vorschläge zu erarbeiten. Eine auch nur anteilige Finanzierung aus Haushaltsmitteln des Bundes an den Investitionen einer festen Querung ist wegen ihrer heute bekannten unzureichenden gesamtwirtschaftlichen Rentabilität ($N/K < 3$) sowie wegen des absehbaren Haushaltsvolumens in der Laufzeit des künftigen BVWP bis zum Jahr 2015 auszuschließen. Unabhängig vom Zeitbedarf für die Schaffung des Baurechts auf deutscher Seite und die Ausführplanung ist nicht damit zu rechnen dass innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Finanzbedarf für ihren Bau entsteht, an dessen Deckung sich der Bund beteiligen könnte.

Ansätze im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 sowohl für eine feste Querung, die bisher nicht in den geltenden Bedarfsplänen enthalten sind, als auch die Hinterlandanbindungen wären somit zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht und sind deshalb dort nicht ausgewiesen.

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?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die Kosten der landseitigen Anschlüsse auf deutscher Seite bezieht. Hierzu liegen folgende Kostenschätzungen vor:

Der Ausbau der Bundesstraße 207 von Oldenburg bis Heiligenhafen zu einer vierstreifigen Autobahn („vordringlicher Bedarf“) erfordert Investitionen in Höhe von rd. 179 Mio. DM. Der Abschnitt Oldenburg Nord bis Oldenburg West ist bereits im Bau. Für diese hochprioritäre Maßnahme sind im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 rund 61 Mio. DM enthalten.

Der maximal notwendige Ausbau der Bundesstraße 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden zu einer vierstreifigen Schnellstraße erfordert Investitionen in Höhe von 165 Mio. DM.

Der maximal notwendige Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecke umfasst

- Elektrifizierung und Ausbau für 200 km/h zwischen Hamburg und Lübeck,
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau für 160 km/h zwischen Lübeck und Puttgarden,
- Neubau einer zweigleisigen Brücke über den Fehmarnsund.

Hierfür sind 1 890 Mio. DM (Schätzkosten) aufzuwenden. Für den Fall der Realisierung einer festen Querung mit nur einem Gleis ist ein reduzierter Ausbau mit einem Kostenaufwand von 840 Mio. DM (Schätzkosten) ausreichend.

Der tatsächlich notwendige Ausbaumumfang der Hinterlandanbindung ist abhängig vom Ergebnis der noch ausstehenden Entscheidung über den Bau einer

festen Querung (siehe Antwort zu Frage 1) und der Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP 1992. Angesichts der hohen Kosten ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, einen stufenweisen bedarfsgerechten Ausbau vorzunehmen. Neben dem Einsatz von Haushaltsmitteln kommt hierfür auch eine Kofinanzierung aus EU-Mitteln in Frage (vgl. Antwort zu Frage 5).

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?

Die Verbindung über den Fehmarnbelt ist in den TEN-Leitschemata Straße/Schiene als geplante Verbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgewiesen. Damit ist eine EU-Förderung aus der Haushaltslinie „Transeuropäische Netze“ gemäß den Bedingungen und Voraussetzungen der TEN-Zuschussverordnung möglich. Die deutsch/dänische Machbarkeitsstudie wird bereits zu 50 % von der EU gefördert.

Künftig wären deshalb sowohl der Bau der festen Querung (Verbindung Küste-Küste) als auch der Ausbau der Hinterlandanbindungen grundsätzlich mit bis zu 10 % der förderfähigen Investitionskosten zuschussfähig. Dabei können auch private Bauträger als Antragsteller Zuschüsse in Form von Zinszuschüssen oder direkten Zuschüssen beantragen. Dies kann gemäß den Grundsätzen der Bundesregierung erst befürwortet werden, wenn entsprechendes Baurecht vorliegt und die Kofinanzierung gesichert ist (vgl. Antwort zu den Fragen Nr. 3, 6 und 4).

6. Wie beurteilt die Bundesregierung eine privatfinanzierte Querung, und in welcher Art und Weise würde sie ein derartiges Vorhaben unterstützen?

Siehe Antwort zu Frage 3.

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?

Über die Finanzierungsform kann erst nach einer positiven Grundsatzentscheidung für eine feste Querung auf Regierungsebene entschieden werden. Ein offizieller dänischer Standpunkt zur Frage der Finanzierungsform ist der Bundesregierung bislang nicht bekannt.

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?

Infolge der verbesserten Zugangsmöglichkeiten zum internationalen Verkehrsnetz könnte eine feste Querung gemäß den Ergebnissen vorliegender Studien nachhaltig dazu beitragen, die räumlichen Disparitäten zu reduzieren bzw.

auszugleichen. Im Ergebnis wird eine Belebung wachstumsfördernder Austauschverhältnisse zwischen Ostholstein und Störstroms Amt erwartet.

Während der Bauzeit von 6 bis 8 Jahren wird insgesamt – je nach gewähltem Lösungsmodell – eine direkte und indirekte Beschäftigungswirkung von 7 700 bis 12 550 Personen erwartet. Der regionale Anteil hieran wird 3 800 bis 5 800 Personen betragen. Zusätzlich wird für den stufenweisen Ausbau der Hinterlandanbringung ein Beschäftigungseffekt von 1 1 890 bis 13 460 Mannjahren erwartet.

Für die Betriebsphase werden in den Regionen Nordostdeutschland und Ostdänemark in den Bereichen Güterverkehr, Personenverkehr sowie Betrieb und Unterhaltung langfristig zusätzlich rd. 1 380 bis 2 640 Arbeitsplätze prognostiziert. Im Fährbetrieb würden demgegenüber – je nach technischer Lösung – 100 bis 900 Arbeitsplätze wegfallen. Daraus ergibt sich per Saldo ein Arbeitsplatzzuwachs von 1 280 bis 1 740 Arbeitsplätzen.

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?

Siehe Antwort zu Frage 8.

10. In welchem Zeitraum rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der politischen Diskussion und dem Baubeginn einer festen Fehmarnbelt-Querung?

Siehe Antwort zu Frage 1.

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?

Eine Abschätzung der (Gesamt-)Verkehrsentwicklung für Norddeutschland liegt nicht vor. Im Rahmen der Studie zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage über den Fehmarnbelt war auf diejenigen Personen- und Güterverkehrsbeziehungen abzustellen, die vom Bau einer festen Querung des Fehmarnbelt beeinflusst werden, d. h. Verkehrsströme Skandinaviens mit insbesondere Nord-europa und umgekehrt.

Die Abschätzung der Verkehrsentwicklung für Norddeutschland bleibt den laufenden Prognosearbeiten im Rahmen der Überarbeitung des BVWP vorbehalten.

12. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass nach Angaben der IHK Rostock die in der Verkehrsnach-

fragestudie getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Fährverkehrs bis 2010 bereits 1998 um mehr als Doppelte übertroffen wurden?

Für den Untersuchungszeitraum der Fehmarnbelt-Nachfragestudie wird mit einem Anstieg des Aufkommens an Lkw/T railern im Fährverkehr von insgesamt rd. 75 % zwischen 1994 und 2010 gerechnet. Nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, stieg das V erkehrsaufkommen an Lkw/T railern im Fährverkehr mit Dänemark und Schweden zwischen 1994 und 1998 um lediglich 26 %.

Angaben, wonach die in der V erkehrsnachfragestudie getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Fährverkehrs bis 2010 bereits 1998 um mehr als das Doppelte übertroffen wurden, sind nicht nachvollziehbar.

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?

In der Wirtschaftlichkeitsstudie wurden hinsichtlich der Emissionen der Fähren zu hohe Annahmen getroffen. Die hierauf beruhenden fehlerhaften Ergebnisse wurden inzwischen korrigiert.

14. Welche Bedeutung kommt dem Bau einer festen V erbindung zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der bilateralen Zusammenarbeit zu?

Die Realisierung eines gemeinsamen Projektes von dieser Größenordnung in Verbindung mit der dadurch angestrebten V erbesserung der V erkehrsverbindungen würde dazu beitragen, die freundschaftlichen gutnachbarschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten und die wirtschaftliche Kooperation der benachbarten Regionen noch weiter zu vertiefen.

15. Welche negativen Konsequenzen könnte ein Scheitern des Fehmarnbelt-Projektes für die deutsch-dänischen Beziehungen haben?

Keine. Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark streben eine gemeinsame Grundsatzentscheidung an. Auch die Aufgabe oder Zurückstellung dieses Vorhabens würde daher von beiden Seiten getragen.

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?

Der Bau einer festen Querung des Fehmarnbeltes wird nach vorliegenden V erkehrsprognosen vor allem den Luftverkehr zu Gunsten des Straßen- und Schienenverkehrs reduzieren. Gleichzeitig wird eine V erlagerung von T eilen des Verkehrs der Ostseefährlinien sowie von der Jütlandroute zur Fehmarnbelt-Verbindung stattfinden

Die Überquerung des Fehmarnbeltes macht lediglich einen kleinen Teil der Gesamtstrecke für internationale Transporte aus. Dem Konzept „From Road to Sea“ liegen in erster Linie Verkehre über längere Entfernungen (z. B. von Deutschland nach Spanien) zugrunde, die Verlagerung von derzeitigen Fährverkehren in der Ostsee auf eine etwaige feste Verbindung über den Fehmarnbelt berührt das Konzept nicht.

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?

Eine Abschätzung der Verkehrsentwicklung für die Jütland-Route (vgl. Antwort zu Frage 11) liegt der Bundesregierung auch aus der Studie der Abschätzung der Verkehrsnachfrage über den Fehmarnbelt nicht vor.

Der nach Fertigstellung einer festen Querung des Fehmarnbeltes zu erwartende Verkehrszuwachs resultiert aus der Verlagerung von internationalen Verkehrsströmen zwischen Skandinavien und Nordeuropa. Er kann die Strecke Flensburg–Elmshorn–Pinneberg–Hamburg langfristig entlasten. Im Rahmen der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 werden die Zulaufstrecken nach Skandinavien sowie der Knoten Hamburg einer vertiefenden Untersuchung unterzogen. Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse können die Auswirkungen durch die Fertigstellung einer festen Querung des Fehmarnbelt im Einzelnen benannt werden.