

Antrag

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Statt fester Fehmarnbelt-Querung – Für ein ökologisch und finanziell nachhaltiges Verkehrskonzept

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Pläne zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung sind Ausdruck einer rückwärtsgerichteten Verkehrspolitik. Die Finanzierung des Mammutprojekts ist ungewiss, die zu erwartenden ökologischen Konsequenzen wären erheblich. Die Einflüsse auf das als FFH-Schutzgebiet (FFH: Flora-Fauna-Habitat) ausgewiesene betroffene Gebiet, auf Vogelzug, Robben, Schweinswale und Fischbestände sowie den Wasseraustausch in der Ostsee wären erheblich. Sollte das Projekt realisiert werden, droht der Region nicht nur die Minderung der Lebensqualität, sondern auch der Verlust von Einnahmen aus dem Tourismus, der eine der Haupteinnahmequellen darstellt. Derzeit sind auf der Insel Fehmarn 2 340 Menschen direkt im Tourismus beschäftigt. Die Realisierung der Fehmarnbelt-Querung würde zu einer weiteren Verlagerung des Gütertransports auf die Straße führen. Damit widerspricht das Projekt der selbst gesteckten Zielvorgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), den „Modal Shift“ – die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiff und Schiene – zu fördern.

Die avisierte Einigung bis Ende des Jahres ist nicht in Sicht. Stattdessen hat die Bundesregierung angekündigt, die dem Projekt zu Grunde liegenden Annahmen einer Prüfung zu unterziehen und die Finanzierungsmodelle neu zu bewerten. Hintergrund ist das Ergebnis der Investorenkonferenz am 22. September 2006. Potenzielle private Investoren hatten sich vor dem Hintergrund der Zuverlässigkeit des prognostizierten Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Mauteinnahmen abwartend gezeigt. Sie fordern eine staatliche Beteiligung in Form von Staatsgarantien. Bei dieser Form der Public-Private-Partnership trägt der Staat allein das Risiko für Investitionen in Höhe von rund 5,5 Mrd. Euro für den Bau der Querung. Rund 1,2 Mrd. Euro müssten zusätzlich aus Steuergeldern für die Anbindung auf deutschem Gebiet finanziert werden, falls die Brücke mangels Nutzung zum Zuschussgeschäft wird. Angesichts der Unwirtschaftlichkeit der Public-Private-Partnership-Projekte Herrentunnel Lübeck, Rostocker Warnowtunnel, Eurotunnel und Öresundquerung ist das durchaus kein unwahrscheinliches Szenario. Sollten die Autofahrer auch die geplante Fehmarnbelt-Querung nicht nutzen, werden sich die Investitionen nicht über Mauteinnahmen refinanzieren lassen. Der Bund müsste einspringen.

Der Kosten-Nutzen-Faktor für die feste Beltquerung beträgt 1,2. Derselbe Faktor für ein optimiertes Fährkonzept liegt bei 5,2. Zum Vergleich: Für den Bau einer Autobahn muss der Kosten-Nutzen-Faktor bei 3 liegen.

Die Bundesregierung setzt inzwischen auf Fördergelder der Europäischen Union. Die europäischen Staats- und Regierungschefs haben jedoch die finanziellen Mittel für die vorrangigen Projekte der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) von den für den Zeitraum 2007 bis 2013 veranschlagten 20 Mrd. Euro auf 6,7 Mrd. Euro gekürzt. Außerdem ist die TEN-Finanzierung von maximal 20 Prozent an Bedingungen wie den Beginn der Konstruktionsphase im Jahr 2007 und die Sicherstellung der Hinterlandanbindung geknüpft. Dass die Finanzmittel für die Hinterlandanbindung in Höhe von 1,2 Mrd. Euro im zweiten Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 bereitgestellt werden können, ist mehr als unwahrscheinlich, da diese Mittel nicht im Bundesverkehrswegeplan eingestellt sind.

Für die Verbindung nach Skandinavien brauchen wir ein Verkehrskonzept, das auf ökologische und ökonomische Finanzierbarkeit setzt. Ein Baustein ist ein optimiertes Fährkonzept für die Reederei Scandlines. Sollte der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung tatsächlich realisiert werden, ist „die völlige Einstellung des Fährverkehrs nicht unwahrscheinlich“, wie das schleswig-holsteinische Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in seiner Antwort auf eine Große Anfrage der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im September dieses Jahres einräumte (Landtagsdrucksache 16/1008 vom 6. September 2006). Die Beispiele Große-Belt-Querung und Öresundquerung zeigen, dass die direkten Fährverbindungen nach Öffnung der Bauwerke eingestellt wurden. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat ihren 50-prozentigen Scandlines-Anteil derzeit zum Verkauf angeboten. Und auch die dänische Regierung denkt offenbar darüber nach, die feste Querung mit Erlösen aus dem Verkauf der Scandlines zu finanzieren. Der britische Kapitalfonds 3i-Group-PLC und die Baltic Ferry Development Group, hinter der sich die Deutsche Seereederei in Rostock und ein Tochterunternehmen der Allianz-Versicherung verbergen, haben bereits Interesse angemeldet (NDR-Sendung „Scandlines-Verkauf: Interessenten gewähren offenbar dreijährige Jobgarantie“ vom 14. November 2006; FINANCIAL TIMES-DEUTSCHLAND-Bericht „Bahn streitet mit Dänen über Fährlinie“ vom 31. Oktober 2006). Mit dem Erhalt der Scandlines würden 500 Arbeitsplätze auf dänischer Seite und 600 Arbeitsplätze auf deutscher Seite an den Standorten Rostock, Puttgarden und Mukran auf Rügen gesichert.

Knappe öffentliche Gelder sollen nicht in Prestigeprojekte investiert werden, sondern in zukunftsfähige Infrastrukturprojekte. Dazu zählt die Stärkung des Schiffs- und Fährverkehrs auf der Ostsee. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals stärkt die Wasserstraßenverbindung zwischen den deutschen Seehäfen und den Ostseerainern und trägt der zunehmenden Bedeutung des Ostseeraums für Tourismus und Güterverkehr Rechnung. Weitere zukunftsfähige Infrastrukturprojekte sind der Metroexpress von Kiel nach Hamburg und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck. Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung hätte zudem negative Auswirkungen auf die Fährverbindung Warnemünde–Gedser.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. die Pläne für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung sowie die Pläne zur Finanzierung durch öffentliche Gelder aufzugeben;
2. sich in Kooperation mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein für den Erhalt und die Optimierung des Fährkonzepts der Reederei Scandlines einzusetzen und dahingehend auf die Anteilseigner dänische Regierung und Deutsche Bahn AG einzuwirken;

3. darauf hinzuwirken, dass auch bei einem Verkauf der Reederei Scandlines die Aufrechterhaltung der funktionierenden Fährverbindung im jetzigen Umfang sichergestellt bleibt;
4. den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, die Stärkung des Schiffs- und Fährverkehrs auf der Ostsee, den Metroexpress von Kiel nach Hamburg und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck prioritär zu behandeln;
5. die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, den das BMVBS für das Jahr 2009 angekündigt hat, auf das Jahr 2008 vorzuziehen. Der Erhalt der am Kanal gelegenen Biotope sowie die naturschutzgerechte Entsorgung bzw. Weiterverwendung des Baggergutes sind zu berücksichtigen.

Berlin, den 13. Dezember 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

