

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Peter Hettlich, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/9015 –**

Verwirklichung der Fehmarnbelt-Querung – Staatsvertrag und Finanzierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Derzeit verhandeln die Bundesregierung und die dänische Regierung über einen Staatsvertrag über die geplante Fehmarnbelt-Querung. Mit gut 9 Mrd. Euro könnte der Brückenbau plus Zulaufstrecken nach aktuellen Berechnungen, die der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) im Februar 2008 vorgelegt hat, mehr als doppelt so teuer werden als veranschlagt. Die Europäische Union will in der Förderperiode bis 2013 gut 351 Mio. Euro für den Bau der Brücke zuschießen. Für den Ausbau von Schiene und Straße auf deutscher Seite ist die Bundesregierung verantwortlich. Offen ist, aus welchem Haushaltstopf die Landesregierung Schleswig-Holstein die in Aussicht gestellten 60 Mio. Euro für die Hinterlandanbindung nehmen will.

1. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Unterzeichnung des für Ende 2007 angekündigten Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über Bau und Betrieb einer festen Fehmarnbelt-Querung, und was sind die Gründe für die Verzögerung der Unterzeichnung?

Bei der Umsetzung des Memorandums of Understanding in einen zeichnungsfähigen Vertrag sind eine Reihe inhaltlicher und formaler Abstimmungen erforderlich, deren Abschluss baldmöglichst angestrebt wird.

2. Wann und in welcher Form wird der Deutsche Bundestag beim Abschluss des Staatsvertrags beteiligt?

Die Einbindung des Deutschen Bundestages erfolgt im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens.

3. Prüft die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Staatsvertrags eine Übertragung deutscher Hoheitsrechte auf das Königreich Dänemark, und wenn ja, welche Hoheitsrechte wären das, und wie soll die Übertragung der Hoheitsrechte gesetzestechnisch erfolgen?

Völkerrechtliche Verträge über die Errichtung oder den Unterhalt grenzüberschreitender Bauwerke sehen typischerweise Regelungen über das anwendbare Recht vor, insbesondere hinsichtlich der bautechnischen Normen und steuerrechtlichen Bestimmungen. Entsprechende Regelungen werden voraussichtlich auch in dem mit Dänemark abzuschließenden Vertrag enthalten sein. Der Vertrag bedarf daher der Zustimmung des Bundestages in Form eines Bundesgesetzes gemäß Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

4. Sind der Bundesregierung Vorbehalte in Dänemark wegen der alleinigen Finanzierung der Baukosten für die Brücke und Sorgen vor einer Klagewelle gegen den Brückenbau auf deutscher Seite bekannt, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die von dänischer Seite geäußerten Bedenken?

Dänemark hat solche Vorbehalte nicht vorgetragen.

5. Hält die Bundesregierung die kalkulierten Kosten von 5,6 Mrd. Euro für das Gesamtprojekt noch für belastbar?

Wenn nein, von welchem Kostenrahmen geht die Bundesregierung mittlerweile aus?

Der Bundesregierung liegen keine anderen belastbaren Informationen vor.

6. Aus welchen Haushalten und mit welchen Finanzierungsanteilen soll gegebenenfalls der zusätzliche Finanzbedarf gedeckt werden, wenn die angestrebte Förderung des Fehmarnbelt-Projekts durch die Europäische Union in Höhe von 1,5 Mrd. Euro nicht zustande kommt?

Für die Finanzierung der festen Fehmarnbelt-Querung und für die Finanzierung der Hinterlandanbindungen auf dänischem Hoheitsgebiet trägt Dänemark die Verantwortung und damit auch für die Deckung eines dafür gegebenenfalls entstehenden zusätzlichen Finanzbedarfs.

Deutschland ist bereit, die finanziellen Verpflichtungen für die Herstellung der Hinterlandanbindungen auf deutschem Hoheitsgebiet zu übernehmen – vorbehaltlich der Konkretisierung der weiteren Planungen und Kostenrechnungen.

7. Werden Finanzmittel für die Hinterlandanbindungen der Fehmarnbelt-Querung auf deutscher Seite aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereitgestellt, und wenn ja, wann, in welcher Höhe, und für welche Projekte?

Wenn nein, wie werden die deutschen Hinterlandanbindungen dann finanziert?

Die deutschen Hinterlandanbindungen sollen aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung finanziert werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass sich das Land Schleswig-Holstein mit bis zu 60 Mio. Euro an den Kosten der deutschen Hinterlandanbindungen beteiligt.

Die Kosten für die Straßenhinterlandanbindung betragen rund 90 Mio. Euro. Die genaue Höhe der Kosten der Schienenhinterlandanbindung ist abhängig von ergänzenden Untersuchungen der DB Netz AG.

Zu den einzelnen Maßnahmen der Hinterlandanbindungen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

8. Wer soll gegebenenfalls die durch Mehrkosten verursachten zusätzlich erforderlichen Mittel für den Brückenbau und für die Hinterlandanbindungen aufbringen?

Für die Finanzierung der festen Fehmarnbelt-Querung und für die Finanzierung der Hinterlandanbindungen auf dänischem Hoheitsgebiet trägt Dänemark die Verantwortung auch für eventuelle Mehrkosten. Eventuelle Mehrkosten für die deutschen Hinterlandanbindungen würden Deutschland treffen. Deswegen ist im Memorandum of Understanding vereinbart, dass – sollten sich die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts deutlich anders entwickeln als angenommen –, Deutschland und Dänemark die Lage aufs Neue erörtern werden.

9. Wie ist der Verhandlungsstand der Bundesregierung mit der Landesregierung Schleswig-Holstein über die Frage, in welcher Form der von der Landesregierung in Aussicht gestellte Investitionszuschuss von 60 Mio. Euro für den Ausbau der deutschen Hinterlandanbindungen eingebracht werden kann, bis wann erwartet die Bundesregierung den Abschluss der Verhandlungen, und welche Ergebnisse liegen bereits vor?

Die Verhandlungen laufen. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

10. Welchen Zeitrahmen sieht die Bundesregierung für Planung und Bau bzw. Ausbau der für die Brücke nötigen Anschlussstellen und Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite?

Bis zur Eröffnung des Querungsbauwerks 2018 sollen auf deutscher Seite der Ausbau der Bundesstraße 207 (Europastraße 47) zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße 501) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße und die Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden erfolgen. Darüber hinaus soll spätestens sieben Jahre nach Eröffnung des Querungsbauwerks der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Puttgarden betriebsbereit sein. Die Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig und zweistreifig.

11. Gibt es von Seiten der EU-Kommission Vorgaben hinsichtlich des Zeitplans zur Verwirklichung der Hinterlandanbindungen, und wenn ja, welche, und macht die EU ihre finanzielle Unterstützung des Projekts von der termingebundenen Umsetzung konkreter Planungs- und Bauschritte abhängig?

Die Auszahlung der EU-Zuschüsse richtet sich nach den allgemein verbindlichen Regularien der Entscheidung der Europäischen Kommission.

12. Sind für den Fall des Baus der Fehmarnbelt-Querung Kompensationsmaßnahmen für die Insel Fehmarn für die infolge des Projekts zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile und Arbeitsplatzverluste vorgesehen, und wenn ja, werden diese mit dem Land Schleswig-Holstein und/oder mit der Bundesregierung verhandelt?

Die vorliegenden Studien zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen zeigen positive Netto-Arbeitsplatzeffekte.