

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 16/10205 –**

Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark über den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung trotz veränderter Rahmenbedingungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende Juni 2007 verständigten sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, und sein dänischer Kollege Flemming Hansen auf den Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark. Die 19 Kilometer lange Brücke soll bis zum Jahr 2018 fertig gestellt werden.

Die Gesamtkosten des Bauprojektes sind bisher auf rund 4 Mrd. Euro veranschlagt. Hinzu kämen nach vorläufigen Schätzungen rund 1,6 Mrd. Euro für die Hinterlandanbindungen auf deutscher und dänischer Seite. Schleswig-Holstein will sich mit einem Anteil von rund 60 Mio. Euro an den Kosten des Straßenausbaus im Zuge der Hinterlandanbindung beteiligen.

Der Bau einer festen Querung zwischen der deutschen Ostsee-Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland ist Gegenstand kontroverser Debatten sowohl innerhalb der deutschen als auch der dänischen Öffentlichkeit.

In neuesten Medienberichten (u. a. Dithmarscher Landeszeitung vom 1. September 2008) heißt es, die Baukosten des Projektes seien bereits erheblich gestiegen. Die zu erwartende Umlage der gestiegenen Baukosten auf die Maut hätte zudem ein sinkendes Verkehrsaufkommen zur Folge. Zudem seien die Rentabilitätsberechnungen elf Jahre alt und gingen für das Jahr 2015 von einem Ölpreis von 26 US-Dollar aus, obwohl der Ölpreis heute schon um das vier- bis fünffache höher liegt.

Vor diesem Hintergrund steht zu befürchten, dass das in den Rentabilitätsberechnungen zum Brückenbau prognostizierte Verkehrsaufkommen und somit die gesamte Rentabilität der Brücke nicht aufrechtzuerhalten ist.

Dennoch sollen nach Angaben der für die Rentabilitätsberechnungen zuständigen Analysegesellschaft Sund&Baelte neue Berechnungen erst nach der Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark vorgenommen werden. Die Unterzeichnung des Staatsvertrages steht nach Angaben der Bundesregierung unmittelbar bevor.

1. Trifft die Aussage zu, dass die aktuellen Rentabilitätsberechnungen und Verkehrsprognosen der Analysegesellschaft Sund&Baelt bezüglich des Baus der Fehmarnbeltbrücke auf elf Jahre alten Berechnungen und einem prognostiziertem Ölpreis von 26 US-Dollar pro Barrel im Jahr 2015 beruhen?
2. Ist die Bundesregierung – nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass sich der aktuelle Ölpreis bei rund 110 US-Dollar pro Barrel Öl bewegt – der Ansicht, dass sich die Prognosen der Verkehrsaufkommen aufrechterhalten lassen, die Rentabilitätsberechnungen noch Aussagekraft besitzen und die prognostizierten Verkehrsaufkommen auch aus heutiger Sicht noch realistisch sind?
3. Hat die Bundesregierung vor der Unterzeichnung des Staatsvertrages eigene Rentabilitätsprüfungen vorgenommen, die sich auf die aktuellen wirtschafts- und verkehrspolitischen Entwicklungen beziehen?
4. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht der Analysegesellschaft Sund&Baelt, dass es nicht nötig sei, vor der Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark neue – auf einer aktualisierten Datenlage beruhende – Untersuchungen bezüglich der Rentabilität vorzunehmen?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die von den Münchener Verkehrsexperten der Vieregg-Rössler GmbH erstellte und dem Naturschutzbund in Auftrag gegebene und auf einer aktuellen Datenlage beruhende Studie zur Fehmarnbelt-Querung und dabei insbesondere die Aussagen, dass
 - a) sich die Baukosten der Brücke nach aktuellen Berechnungen von ursprünglich 5,6 Mrd. Euro auf bis zu 9 Mrd. Euro erhöht hätten,
 - b) statt prognostizierten 8 830 Fahrzeugen lediglich 5 100 und statt 96 lediglich 44 Züge pro Tag die Brücke nutzen werden?
6. Inwieweit teilt die Bundesregierung den Schluss der Gutachter, dass die bisherigen Rentabilitätsberechnungen nicht aufrechtzuerhalten seien und die Wirtschaftlichkeit der Brücke angesichts einer prognostizierten Auslastung von lediglich 10 Prozent insgesamt hinterfragt werden müsse?

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 3. September 2008 haben Bundesminister Wolfgang Tiefensee und seine dänische Amtskollegin Carina Christensen den Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet. Dieser Staatsvertrag sieht vor, dass das Königreich Dänemark die Feste Fehmarnbeltquerung errichten, betreiben und die Kosten tragen wird. Insofern fallen alle Fragen zur Rentabilität des Projektes in die Zuständigkeit des Königreichs Dänemark.

7. Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass das Verkehrsaufkommen auf der für die feste Fehmarnbelt-Querung als verkehrspolitisches Referenzobjekt geltende Öresundbrücke trotz gegenteiliger Prognosen in der Vergangenheit stagnierte?

Seit Eröffnung der Öresundbrücke im Juli 2000 ist der Kraftfahrzeugverkehr über die Öresundbrücke beständig gewachsen – in den letzten Jahren mit Zuwachsraten zwischen 15 und 20 Prozent.

Im ersten Halbjahr 2008 hat der Verkehr insgesamt über die Öresundbrücke um ca. 9 Prozent zugenommen.

8. Kann das Betreiberkonsortium die Mauthöhe festlegen, oder ist dafür eine staatliche Genehmigung erforderlich?

Im Staatsvertrag ist vorgesehen, dass die Mautgebühren durch die dänische Verkehrsministerin oder den dänischen Verkehrsminister festgesetzt werden.

9. Wie will die Bundesregierung gewährleisten, dass die Mauthöhe die Nachfrage nicht negativ beeinflusst?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass den zuständigen Behörden in Dänemark die Marktmechanismen bekannt sind. Im Übrigen sind die im Staatsvertrag und in den einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften genannten Kriterien für die Mautgebührenfestsetzung einzuhalten.

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass dem Betreiber die Konzession ohne finanzielle Gegenleistung verlängert wird, wie im Falle der Warnowquerung geschehen?

Auf die Zuständigkeit des Königreichs Dänemark wird verwiesen.

11. Wurde nach Einschätzung der Bundesregierung bei den bisherigen Verkehrsprognosen zur Fehmarnbelt-Brücke dem Umstand genügend Rechnung getragen, dass viele LKW-Fahrer die bestehenden Fährverbindungen für ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenkruhezeiten nutzen?

Dieser Umstand wurde bei den Verkehrsprognosen berücksichtigt.

12. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Fähr- und Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern im Zuge des Brückenbaus erhebliche Umsatzeinbußen und einen damit zusammenhängenden Verlust von Arbeitsplätzen befürchtet, und wie will die Bundesregierung einem solchen Verlust entgegenwirken?

Für alle untersuchten Verbindungen in Mecklenburg-Vorpommern werden auch mit einer Festen Fehmarnbeltquerung deutliche Zuwächse prognostiziert, d. h. die Fähren in Mecklenburg-Vorpommern werden auch mit einer Festen Fehmarnbeltquerung einen großen Marktanteil haben.

Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase per Saldo positive Arbeitsplatzeffekte für die untersuchte Region haben wird. Wegfallende Arbeitsplätze im Fährbetrieb werden zumindest teilweise durch neue Arbeitsplätze kompensiert, die z. B. durch den Betrieb und die Unterhaltung des Querungsbauwerks entstehen werden. Für die Betriebsphase werden 1 740 zusätzliche Arbeitsplätze prognostiziert.

13. Ist der Bundesregierung bekannt, dass sich die Bahngewerkschaft Transnet angesichts der von einem geplanten Brückenbau ausgehenden Gefahr für die maritime Wirtschaft gegen den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ausgesprochen hat?

Ja, die von Transnet vorgetragene Argumente sind der Bundesregierung bekannt. Im Vorfeld der Entscheidung wurden die Argumente, die für und gegen den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung sprechen, sorgfältig abgewogen.

14. Ist sich die Bundesregierung darüber im Klaren, dass laut Umfragen rund 80 Prozent der Bewohner von Fehmarn den Bau der Brücke ablehnen, da sie massive Einbußen in der Tourismusbranche aufgrund einer gut zehnjährigen Bautätigkeit erwarten?

Die Auswirkungen auf den Tourismus als Hauptwirtschaftszweig auf der Insel Fehmarn sind untersucht worden. Demnach sind die Teilregionen in Ostholstein hinsichtlich der Chancen und Risiken für den Tourismus während der Bau- und

Betriebsphase differenziert zu betrachten. Die Untersuchung regionaler Effekte hat auch gezeigt, dass eine Feste Fehmarnbeltquerung Chancen für eine weitere Entwicklung der Regionen Ostholstein und Storströms Amt eröffnet. Um diese Chancen zu nutzen, bedarf es unterschiedlicher Aktivitäten. Das für die Tourismusentwicklung zuständige Land Schleswig-Holstein ist starker Befürworter der Querung.

15. Ist sich die Bundesregierung darüber im Klaren, dass deutsche Grundstücksbesitzer und Naturschutzverbände bereits Klagen gegen den Bau der Fehmarnbelt-Brücke angekündigt haben, die den für das Jahr 2011 geplanten Baubeginn der Brücke um bis zu zehn Jahre verzögern könnten?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass Naturschutzverbände Klagen angekündigt haben.

16. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass Umweltschutzverbände bereits in den Voruntersuchungen zum Bau der Fehmarnbelt-Querung eine Gefahr für die Walpopulation der Ostsee, im Zuge eines Baus der Brücke den Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee als gefährdet erachten, eine gestiegene Gefahr von Tankerunfällen ausmachen und Europas wichtigste Vogelfluglinie als gefährdet betrachten?

Im Vorfeld der Unterzeichnung ist das Projekt sehr sorgfältig untersucht worden, dies betrifft insbesondere die technische, finanzielle und umweltbezogene Machbarkeit. Die Ergebnisse sind in den Entscheidungsprozess eingeflossen. Weitere vertiefte Untersuchungen zu einzelnen Sachverhalten sind notwendig und werden im Rahmen der Plan- und Genehmigungsverfahren durchgeführt. So findet zurzeit ein umfangreiches Arbeitsprogramm zu den Schifffahrtsbedingungen im Fehmarnbelt statt. Für all diese Arbeiten ist das Königreich Dänemark verantwortlich, welches nach dem Staatsvertrag die alleinige Verantwortung und Finanzierung für das Querungsbauwerk übernimmt.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass laut einer von der dänischen Zeitung „Jyllands-Posten“ veröffentlichten Befragung des Ramsbøll-Institutes ein Großteil der Skandinavier den Bau der Brücke ablehnt?

Der Bundesregierung ist diese Befragung nicht bekannt.

18. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Erwartung erheblich gestiegener Kosten für den Bau der Brücke, dem damit zu erwartenden Rückgang der Verkehrsaufkommen, den erheblichen Bedenken zahlreicher Umweltverbände angesichts nicht abzuschätzender Folgen für die Meeresumwelt, angesichts der Tatsache, dass es gut frequentierte Fährverbindungen gibt, die Arbeitgeber zahlreicher Menschen sind und von LKW-Fahrern aufgrund der gesetzlichen Regelungen gerne für die Einhaltung von Ruhezeiten genutzt werden, angesichts angekündigter Klagen gegen den Bau der Fehmarnbelt-Brücke, die den Bau um bis zu zehn Jahre verzögern könnten und angesichts der Tatsache, dass sowohl ein Großteil der Skandinavier als auch der Bevölkerung von Fehmarn den Bau der Brücke ablehnt, den Umstand, dass es durch den Brückenbau zu einer lediglichen Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen um knapp eine Stunde käme, insgesamt die Sinnhaftigkeit des Baus der Fehmarnbelt-Brücke aus heutiger Perspektive?

Es wird auf die vorherigen Antworten verwiesen.