

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill,
Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.**

Rechtliche Bewertung des Staatsvertrags über eine Feste Fehmarnbeltquerung – Hinterlandanbindungen in Deutschland

Im am 3. September 2008 von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, und seiner dänischen Amtskollegin Carina Christensen unterzeichneten Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung heißt es in Artikel 5 Abs. 2: „Die Straßenverbindung auf der bestehenden Fehmarnsundbrücke soll zweistreifig bleiben“, und ferner: „Die Schienenstrecke über die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben.“

Während also die Fehmarnsundbrücke in ihrer bestehenden Form erhalten bleiben soll, sollen die vor- und nachgelagerten Schienen- und Straßenverbindungen ausgebaut werden. So heißt es ebenfalls in Artikel 5 Abs. 2: „Der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland zu einer vierstreifigen Bundesstraße soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein.“ Ferner heißt es dort: „Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein.“

Spätestens zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung würde die Fehmarnsundbrücke also für die Straßenverbindung einen Engpass darstellen. Sieben Jahre nach der Eröffnung mit dem dann vorgesehenen Abschluss des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus der Schienenverbindung bis Puttgarden würde die Fehmarnsundbrücke auch bei der Schienenverbindung einen Engpass darstellen.

Einschränkend ist allerdings festzuhalten, dass diese Festlegungen im Staatsvertrag durch die Formulierung „soll“ rechtlich nur als so genannte Kann-Bestimmungen anzusehen sind. Diese sind deswegen in Zusammenhang mit Artikel 5 Abs. 4 zu sehen, wo es heißt: „Die Vertragsstaaten unternehmen alles in ihrer Macht Stehende, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.“

Satz 1 und 2 sind wortgleich mit Artikel 22 Abs. 2 Satz 1 und 2. Der anschließende Satz 3 dort lautet: „Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“ Artikel 22 gilt anders als Artikel 5

nicht nur für die Hinterlandanbindungen, sondern für das gesamte Projekt. Der Staatsvertrag soll im Jahr 2009 von der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark ratifiziert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft die Annahme zu, dass die Formulierung „soll“ in Artikel 5 Abs. 2 (völker)rechtlich nicht bindend ist (Begründung)?
2. Welche rechtliche Bedeutung haben Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2 genau?
3. Was genau bedeutet in Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2 die Formulierung, „werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern“?
4. Was sind die „Teile des Projekts“ im Sinne von Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2?
5. Was ist in Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2 jeweils mit „Annahmen“ gemeint?
 - a) Welche „Annahmen“ bezogen auf was sind Grundlage des Staatsvertrages für das „Projekt“ und „für Teile des Projekts“?
 - b) Welchen Annahmen bezüglich der Baukosten, einerseits der Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland, andererseits der anderen Teile des Projekts, sind „Grundlage des Staatsvertrages“?
 - c) Welchen Annahmen bezüglich der Verkehrsbelastungen auf den Verkehrsträgern Schiene und Straße sowie den verschiedenen Teilen des Projekts sind Grundlage des Staatsvertrages?
 - d) Sind auch Annahmen bezüglich der Mittelbereitstellung durch die EU Grundlage des Staatsvertrages, und wenn ja, welche?
6. Was gilt im Sinne von Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2 für das „Projekt“ und „für Teile des Projekts“ als „bekannt“?
 - a) Bezieht sich dies auch auf die Baukosten?
 - b) Bezieht sich dies auch auf die Verkehrsbelastung?
7. Welche „Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts“ sind mit Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 neben den in Satz 3 genannten „wesentlichen Kostensteigerungen“ noch gemeint?
8. Was bedeutet jeweils „deutlich anders entwickeln“ in Artikel 5 Abs. 4 Satz 2 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 2 für das Projekt und Teile des Projekts, unter Berücksichtigung der Annahmen, des Bekannten, und den Voraussetzungen?
9. In welcher Höhe bzw. bei welcher Summe würden sich nach Auffassung der Bundesregierung bei einer Kostensteigerung der Hinterlandanbindungen „die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts ... deutlich anders entwickeln als angenommen“?
10. Binden die Aussagen in Artikel 5 Abs. 4 Satz 1 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 1, die „Vertragsstaaten unternehmen alles in ihrer Macht Stehende“ nur die Bundesregierung, oder würde dies auch zu einer Verpflichtung des Deutschen Bundestages und/oder des Bundesrates führen?
11. Würde die Nicht-Bewilligung von Haushaltsmitteln des Bundes durch den Deutschen Bundestag eine schuldhafte Unterlassung im Sinne von Artikel 5 Abs. 4 Satz 1 und Artikel 22 Abs. 2 Satz 1 bedeuten (Begründung)?

12. Welche Konsequenzen hätte es, wenn die Bundesrepublik Deutschland die Hinterlandanbindungen nicht, oder nur teilweise, so ausbaut, wie es in Artikel 5 Abs. 2 des Staatsvertrages festgelegt ist?
 - a) Hätte Dänemark rechtliche Möglichkeiten, die Bundesrepublik Deutschland zum Ausbau dieser Verbindungen zu verpflichten (Begründung?)
 - b) Müsste die Bundesregierung nachweisen, dass sie alles in ihrer Macht stehende unternommen habe?
 - c) In welcher Form könnte die Bundesrepublik Deutschland dies nachweisen?
 - d) Würde dann Artikel 5 Abs. 4 zur Anwendung kommen?
13. Stünde es im Einklang mit dem Staatsvertrag, wenn die Bundesregierung die Fehmarnsund-Querung doch ausbauen würde, so dass z. B. die Schienenstrecke zwei- statt eingleisig und sie vier statt zwei Fahrspuren für Pkw hätte?
14. Hat Dänemark gegenüber der Bundesregierung den Wunsch geäußert oder in irgendeiner Weise versucht darauf hinzuwirken, dass die Bundesrepublik Deutschland die Verbindung über den Fehmarnsund ausbaut?
15. Warum will die Bundesregierung die Fehmarnsundbrücke nach derzeitigem Stand nicht ausbauen, obwohl die Schienenverbindung auf beiden Seiten der Brücke zweigleisig werden soll, und die Straßenverbindung jeweils vierspurig werden soll?
16. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke angesichts der Verkehrsprognosen für die Feste Fehmarnbeltquerung nicht nötig ist?
17. Wie hoch war in den Jahren 2006 und 2007 die Verkehrsbelastung der Fehmarnsundbrücke (Angaben bitte unterteilt nach Schiene und Straße, für Straße nach Pkw und Lkw, sowie Tag, Monat und Jahr)?
18. Bei welcher Verkehrsbelastung würde die Fehmarnsundbrücke an ihre Kapazitätsgrenze gelangen (Angaben bitte unterteilt nach Schiene und Straße, Tag und Jahr)?
19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Verkehrsbelastung der Fehmarnsundbrücke im Straßenverkehr dauerhaft über der der Feste Fehmarnbeltquerung liegen dürfte, da die Fehmarnsundbrücke zusätzlich zum Transitverkehr auch den Verkehr zwischen Fehmarn und dem Festland bewältigen muss?
20. Würde die Bundesregierung die in Artikel 2 Abs. 2 genannten Ausbauten auch dann realisieren, wenn es entgegen der Planungen aufgrund von Kostensteigerungen oder anderer zukünftiger Entwicklungen nicht zur Realisierung einer Feste Fehmarnbeltquerung kommen sollte, oder sieht sie dafür keinen Bedarf?
21. Sieht die Bundesregierung die in Artikel 2 Abs. 2 genannten Ausbauten ausschließlich im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer Feste Fehmarnbeltquerung?
22. Gibt es aktuelle Verkehrsprognosen für die Feste Fehmarnbeltquerung für das Jahr 2018, in dem diese nun eröffnet werden soll?

Wenn nein, warum nicht, und wann werden neue Verkehrsprognosen erstellt?

Wenn ja, wie hoch soll im Jahr der geplanten Eröffnung 2018 die Verkehrsbelastung sein (Angaben bitte unterteilt nach Schiene und Straße, für Straße nach Pkw und Lkw, sowie Tag, Monat und Jahr)?

23. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung „Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projektes“ nach Artikel 22 Abs. 2 Satz 2, zusätzlich zu den in Satz 3 genannten „wesentlichen Kostensteigerungen“?
24. In welcher Höhe bzw. ab welcher Summe würden sich bei einer Kostensteigerung der Festen Fehmarnbeltquerung nach Auffassung der Bundesregierung „die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projektes sich deutlich anders entwickeln als angenommen“ (Artikel 22 Abs. 2 Satz 2)?
25. Auf welchen Preisständen basieren die Kostenschätzungen,
 - a) für die Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland?
 - b) für die Feste Fehmarnbeltquerung?
26. Bei Unterschreiten welcher Verkehrsbelastung würden sich – wenn neue Verkehrsprognosen eine niedrigere Verkehrsbelastung ermitteln sollten – „die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projektes deutlich anders entwickeln als angenommen“ (Artikel 22 Abs. 2 Satz 2)?
27. Ist die prognostizierte Verkehrsbelastung für die Bundesregierung ein maßgebliches Kriterium für die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung?

Berlin, den 17. November 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion