

## **Kleine Anfrage**

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

### **Kostenrisiken der geplanten festen Fehmarnbeltquerung**

Am 10. Dezember 2008 hat die Bundesregierung den Gesetzentwurf zur Ratifizierung des am 3. September 2008 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, und seiner dänischen Amtskollegin Carina Christensen unterzeichneten Staatsvertrag über eine feste Fehmarnbeltquerung beschlossen. Bereits am 30. Oktober 2008 allerdings hatte der Präsident des Bundesrechnungshofes als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) schwere Bedenken gegen diesen Gesetzentwurf geäußert, da „die finanziellen Auswirkungen auf zukünftige Haushalte für den Gesetzgeber nicht transparent sind“.

Dies begründet der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, u. a. damit, dass die Deutsche Bahn Netz AG, die den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung durchführen soll, nicht an die Festlegungen des Staatsvertrages gebunden ist (siehe dazu auch die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/11336), und sich „mangels Interesse“ „2004 aus den Verhandlungen zum Ausbau der Zulaufstrecken (...) zurückgezogen“ hat. Für die Schienenhinterlandanbindung seien zudem die genaue Streckenführung und die Kosten nicht bekannt, somit wisse der Bund nicht, „ob der vorgesehene zweistufige Ausbau wirtschaftlich vertretbar ist“.

Zudem habe das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung selber vor kurzem einen Bericht herausgegeben, in dem für „Großprojekte Kostensteigerungen von 60 bis 100 Prozent festgestellt“ wurden. „Darüber hinaus sind die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zu optimistisch und eine Konkurrenz durch Fährverkehr ist nicht auszuschließen“, deswegen geht der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, davon aus, „dass sich die feste Verbindung nicht refinanzieren wird“, woraus für die Bundesrepublik Deutschland der Druck entsteht, „sich an der festen Verbindung finanziell zu beteiligen“.

Ferner bemängelt der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, u. a. die völlige Unklarheit der Bedeutung der in Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 und 3 sowie Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 und 3 des Staatsvertrages genannten „Annahmen“, „Voraussetzungen des Projektes oder für Teile des Projektes“ die „zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt“ sind – also der unbestimmten Rechtsbegriffe, somit sei unklar, an was Abweichungen gemessen werden könnten, die wiederum Nachverhandlungen zur Folge haben könnten. Es ist also unklar, wann die Klausel „werden die Ver-

tragsstaaten die Lage aufs neue erörtern“ im juristischen Sinne anwendbar sein würde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels (bitte mit Begründung)?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kostenrisiken insbesondere für die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite (bitte mit Begründung)?
3. Warum enthält der von der Bundesregierung beschlossene Gesetzentwurf keine konkreten Aussagen zur Höhe der Belastungen für den Bundeshaushalt und Bundesunternehmen (bitte mit Begründung)?
4. Wird die Bundesregierung den Vorschlag des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, aufgreifen, „möglichst kurzfristig verbindliche Vereinbarungen in Bezug auf die Schienenhinterlandanbindungen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu schließen“?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

5. Was sind die aktuellsten Kostenschätzungen für den Ausbau der deutschen Schienenhinterlandanbindung, von wann sind diese, und auf welchen Planungen basieren diese?
6. Welchen Anteil der Kosten soll die DB AG übernehmen?
7. Warum hat die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf dem Staatsvertrag ohne Nachverhandlungen über den Vertragstext angesichts der Bedenken des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels, insbesondere zu Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 22 Absatz 2 zugestimmt (bitte mit Begründung)?
8. Warum soll die feste Fehmarnbeltquerung vier Fahrspuren für den Straßenverkehr erhalten?
9. Wurde irgendwann im Verfahren auch die Alternative einer Verbindung mit nur zwei Fahrspuren geprüft?  
Wenn ja, wann, und welche Ergebnisse bezüglich der Wirtschaftlichkeit hatte diese Prüfung?  
Wenn ja, um wie viel niedriger lägen die Baukosten?  
Wenn ja, welche Auswirkungen hätte dies für die Dimensionierung der Straßenhinterlandanbindungen?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn nein, hält die Bundesregierung dies angesichts der sehr niedrigen Verkehrsprognose von etwa 9 000 Fahrzeugen täglich im Jahr 2015 für gerechtfertigt?
10. Welche Kosten werden voraussichtlich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt zur Vermeidung von Schiffskollisionen verursachen?
11. Wer trägt diese Kosten?
12. Ist dies im Staatsvertrag geregelt?

Wenn ja, wo?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn nein, welche Konsequenzen hat dies für die Beurteilung der Kostenfolgen des Gesetzentwurfes der Bundesregierung?

13. Trifft es zu, dass Dänemark dafür eine gesonderte Nutzen-Kosten-Analyse machen will?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung dies?

14. Wer würde die Kosten im Falle von Schiffskollisionen mit der festen Fehmarnbeltquerung tragen?
15. Welche Verfahren – laut Artikel 2 Absatz 3 des Staatsvertrages über den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung unterliegt die Genehmigung der Querung dem jeweils geltenden Recht des Staates – sollen in der Bundesrepublik Deutschland für die feste Fehmarnbeltquerung durchgeführt werden (Raumordnungsverfahren, Linienbestimmungsverfahren, Planfeststellungsverfahren)?
16. Hat die Europäische Union im Zuge der Gewährung von TEN-Mitteln (TEN – Transeuropäische Netze) für den geplanten Bau einer festen Fehmarnbeltquerung gefordert, dass eine strategische Umweltprüfung (SUP) im Zusammenhang mit dieser Planung durchgeführt wird?
17. Akzeptiert die Europäische Union, dass die Bundesrepublik Deutschland und Dänemark keine SUP für dieses Projekt durchführen wollen?
18. Wurde die Einrichtung einer dritten Fahrspur auf der bestehenden Brücke über den Fehmarnsund geprüft?
- Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?
19. Würde es die Tragfähigkeit der Fehmarnsundbrücke zulassen, dass sie zusätzliche Fahrzeuge auf einer dritten Spur aufnimmt?

Berlin, den 20. Januar 2009

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

