

Antwort

der Bundesregierung

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/11706 –

Kostenrisiken der geplanten festen Fehmarnbeltquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

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) gegenüber 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 selbst 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 Vertragsstaaten die Lage aufs neue erörtern“ im juristischen Sinne anwendbar sein würde.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Prof. Dr. Dieter Engels (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung teilt die Bedenken nicht und weist darauf hin, dass es in den Verhandlungen zum Staatsvertrag gelungen ist, die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich auf den Ausbau der Hinterlandanbindungen zur Festen Fehmarnbeltquerung auf deutschem Hoheitsgebiet zu beschränken. Eine der entscheidenden Regelungen im Staatsvertrag lautet: „Die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland betreffen in jedem Fall nur die deutschen Hinterlandanbindungen“ (Artikel 22 Abs. 2 letzter Satz).

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kostenrisiken insbesondere für die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite (bitte mit Begründung)?

Die Deutsche Bahn Netz AG hat Mitte 2008 begonnen, die Planung unter finanziellen, umwelt-, lärm- und verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu vertiefen. Im Rahmen dieser Arbeiten werden unterschiedliche Varianten – auch unter kostenmäßigen Gesichtspunkten – untersucht. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2009 vorliegen. Dies betrifft auch Erkenntnisse zu den Investitionskosten für die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite.

3. Warum enthält der von der Bundesregierung beschlossene Gesetzentwurf keine konkreten Aussagen zur Höhe der Belastungen für den Bundeshaushalt und Bundesunternehmen (bitte mit Begründung)?

Eine ungefähre Größenordnung der Kosten ist zwar bekannt (siehe Antwort zu Frage 6); sie ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt (frühes Planungsstadium) nicht hinreichend konkret genug bestimmt, um eine Wiedergabe im Vorblatt des Gesetzes zu rechtfertigen.

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?

Nach Vorlage der Ergebnisse aus der Vorplanung im Verlauf des Jahres 2009, wird festgelegt, wann der zeitgerechte Abschluss einer Finanzierungsvereinba-

zung über die erste Stufe des Vorhabens nach Schaffung der sachlichen und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen erfolgt.

5. Was sind die aktuellsten Kostenschätzungen für den Ausbau der deutschen Schienenhinterlandanbindung, von wann sind diese, und auf welchen Planungen basieren diese?

Die Investitionskosten für die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite wurden im Rahmen einer deutsch-dänischen Studie in 2003 sowie einer weiteren Studie in 2006 ermittelt. Danach betragen die Investitionskosten rd. 744 Mio. Euro.

6. Welchen Anteil der Kosten soll die DB AG übernehmen?

Da es sich hier um ein Bedarfsplanprojekt handelt, wird der Um- bzw. Neubau der Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung grundsätzlich mit Bundesmitteln finanziert. Über die Höhe der von der Deutsche Bahn AG (DB AG) zu tragenden nicht zuwendungsfähigen Kosten liegen derzeit noch keine Erkenntnisse vor.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Warum soll die feste Fehmarnbeltquerung vier Fahrspuren für den Straßenverkehr erhalten?

Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zur Festen Fehmarnbeltquerung in Bundestagsdrucksache 16/11013 ausgeführt, ist die Feste Fehmarnbeltquerung ein Bauwerk mit sehr langer Lebensdauer und damit auf langfristige Verkehrszunahme angelegt. Die Feste Fehmarnbeltquerung soll daher vier Fahrstreifen 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?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien aus 1999 wurden acht verschiedene technische Lösungsmodelle untersucht, darunter auch Tunnelvarianten mit zwei

Fahrstreifen für den Straßenverkehr und einem Eisenbahngleis. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser beiden Tunnellösungen mit kleinem Querschnitt beträgt rd. 1,9. Die Baukosten dieser beiden „kleinen“ Tunnellösungen liegen in der Größenordnung der Kosten einer Schrägseilbrücke mit vier Fahrstreifen und zwei Eisenbahngleisen. Die Auswirkungen auf die Dimensionierung der Straßenhinterlandanbindung sind damals nicht untersucht worden.

10. Welche Kosten werden voraussichtlich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt zur Vermeidung von Schiffskollisionen verursachen?

Die Untersuchungen der Schifffahrtsbedingungen im Fehmarnbelt sind noch nicht abgeschlossen. Insoweit liegen noch keine belastbaren Aussagen zu voraussichtlich erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt zur Vermeidung von Schiffskollisionen und damit auch zu deren Kosten vor.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kosten für Maßnahmen am Querungsbauwerk sind vom Bauherrn und Betreiber der Festen Fehmarnbeltquerung zu tragen. Laut Artikel 1 des Staatsvertrags wird das Königreich Dänemark die Feste Fehmarnbeltquerung errichten und betreiben und trägt die Kosten.

13. Trifft es zu, dass Dänemark dafür eine gesonderte Nutzen-Kosten-Analyse machen will?
Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung dies?

Einer der Arbeitsschritte zu den Untersuchungen der Schifffahrtsbedingungen im Fehmarnbelt, für die Dänemark die Federführung übernommen hat, ist das „Formal Safety Assessment“ (FSA) nach den Vorgaben der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO). Im Rahmen des FSA wird auch eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt.

14. Wer würde die Kosten im Falle von Schiffskollisionen mit der festen Fehmarnbeltquerung tragen?

Wenn deutsches Recht anwendbar ist, gelten dessen allgemeine schadensrechtlichen Regelungen. Danach kann sich ein Anspruch, bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen, gegen den Schiffseigner richten. Deutsches Recht kann zur Anwendung gelangen, wenn sich die Kollision des Schiffes mit der festen Fehmarnbeltquerung im deutschen Hoheitsgebiet oder in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone ereignet. Zum dänischen internationalen Privatrecht und zum dänischen Schadensersatzrecht ist keine Aussage möglich.

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)?

Alle gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren werden durchgeführt.

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?

Nein

17. Akzeptiert die Europäische Union, dass die Bundesrepublik Deutschland und Dänemark keine SUP für dieses Projekt durchführen wollen?

Eine Zuständigkeit der Europäischen Union ist nicht gegeben.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einrichtung einer dritten Spur auf der bestehenden Fehmarnsundbrücke wurde noch nicht abschließend geprüft. Die vorhandene Brücke liegt in der Baulast der DB AG. Die DB AG hat eine Nachrechnung des bestehenden Bauwerks im Hinblick auf die zukünftigen Lasten in Auftrag gegeben. Die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein hat entsprechende Lastfälle für den Bereich des Straßenverkehrs zwecks Berücksichtigung an die DB AG übermittelt. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

