

## **Antrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Cornelia Möhring, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Neues Milliardengrab verhindern – Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Planungen einer festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. 1984 nahm der „Roundtable der europäischen Industrie“ diese Verbindung in sein Forderungskonzept „missing links“ auf. Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel“ – scheinen sich seit Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Der Nutzen dieses milliardenschweren Projekts ist im Verhältnis zu den Kosten für Mensch und Umwelt fraglich. Letztlich würde eine feste Beltquerung die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Parallel gibt es einen Fährverkehr der ganzjährig im 30-Minuten-Takt zwischen den Inseln pendelt.

Es ist zu befürchten, dass die Realisierung einer festen Beltquerung sich nach dem Bahnhofprojekt Stuttgart 21 zu einem weiteren Milliardengrab in der Verkehrspolitik des Bundes entwickelt. Die eigentliche Querung wird vom Königreich Dänemark finanziert und gebaut und durch Maut-Einnahmen über einen Zeitraum von 39 Jahren refinanziert. Auf deutscher Seite fallen Kosten für die Ertüchtigung der sogenannten Hinterlandanbindung an. Allein für die Bahnstrecke werden statt der ursprünglich geschätzten 800 Millionen Euro laut Bundesrechnungshof inzwischen voraussichtlich 1,7 bis 2,3 Milliarden Euro anfallen.

Die Verkehrsprognosen zur Rechtfertigung des Milliardenprojektes sind fragwürdig. Der ehemalige Leiter der dänischen Verkehrsbehörde Knud Erik Andersen zweifelt die von der Intraplan Consult GmbH für Femern A/S erstellten Verkehrsprognosen an. Diese seien bezüglich des Verkehrsaufkommens durch den Fehmarnbelttunnel realitätsfern. Die Fortsetzung des heutigen Fährbetriebs nach Eröffnung des Tunnels wird nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt. Ein weiterer Fehler ist die undifferenzierte Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Grenzhandel, der mit 35 Prozent zum Pkw-Verkehr beiträgt. Korrigiert um diesen Effekt, liegt der tägliche Pkw-Verkehr für 2014 nur bei 4.200 Pkw im Jahresdurchschnitt. Die Gutachter von

BVU und Intraplan kommen dagegen auf 7.900 Pkw pro Tag bei Betriebsaufnahme des Tunnels – eine Steigerung von 88 Prozent.

Seit Jahren setzten sich Bürgerinitiativen gegen die FFBQ ein. Die Bürgerinitiativen bemängeln u. a., dass gegen den Willen der ortsansässigen Bevölkerung geplant wird. Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ ermöglicht nicht, die Grundsatfrage zu stellen, ob das Projekt an sich überhaupt sinnvoll ist. Aus diesem Grund ist das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ im März 2012 aus dem Dialogforum ausgestiegen.

Um einen ergebnisoffenen Dialog mit allen Betroffenen und unter besonderer Berücksichtigung der direkt betroffenen Gemeinden sowie Anwohnerinnen und Anwohner zu führen, ist eine umfassende Neubewertung der festen Querung und ihrer Hinterlandanbindung, der dem Projekt zugrunde liegenden Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen sowie der Umweltverträglichkeit notwendig.

Des Weiteren haben sich die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, deutlich geändert. Auf die Schriftliche Frage 65 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 17/8509, unter welchen Voraussetzungen eine Neuverhandlung über die Realisierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark möglich sei, antwortete die Bundesregierung am 25. Januar 2012, dass Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages dies ermögliche und die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag nicht formalisiert seien. Es sei eine Verständigungsklausel, die dann greife, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten für erforderlich gehalten würde. Daraus folgt, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag aufgrund der geänderten Voraussetzungen möglich ist.

Sollte ein Ausstieg aus dem Vertrag nicht zustande kommen, muss die von den Baumaßnahmen verursachte Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner, die Umwelt und den Tourismus auf Fehmarn und in den umliegenden Gemeinden auf ein Mindestmaß reduziert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unter umfassender Beteiligung des „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes einer festen Querung und ihrer Hinterlandanbindung, der dem Projekt zugrunde liegenden Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen sowie der Umweltverträglichkeit vorzunehmen;
2. die Resultate der Neubewertung ergebnisoffen zu prüfen. Sollte sich dabei eine signifikant veränderte Bewertung der ursprünglichen Annahmen in Bezug auf das Projekt oder Teile des Projekts ergeben als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark, sind unter Berufung auf Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrages mit der dänischen Regierung die Bedingungen für einen Ausstieg aus dem Projekt zu verhandeln;
3. sollten die unter 2. geforderten Vertragsverhandlungen zu keinem Ergebnis führen, ist sicherzustellen, dass der nicht vermeidbare Schienengüterverkehr auf der Jütlandroute bleibt und nicht durch die touristischen Orte der Bädertrasse in Ostholstein geführt wird. Notwendige bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Jütlandroute nach Skandinavien sind umgehend zu prüfen und entsprechende Planungen einzuleiten;
4. zu gewährleisten, dass die Bauarbeiten, falls am Bau der Festen Fehmarnbeltquerung festgehalten wird, außerhalb der Tourismussaison durchgeführt werden;

5. im Falle des Scheiterns von Ausstiegsverhandlungen die Kosten zum Beispiel für die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen abweichend vom Eisenbahnkreuzungsgesetz mit Bundesmitteln zu finanzieren. Entlang einer Neubaustrasse für die Hinterlandanbindung ist ein über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehender umfassender Lärmschutz zu realisieren. Das Nadelöhr der Fehmarnsundbrücke ist für den Schienengüterverkehr durch einen schallgeschützten Tunnelneubau zu beseitigen.

Berlin, den 20. Mai 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

