

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 49. Sitzung

am Mittwoch, dem 25. Februar 2015, 10 Uhr
in der Burg-Klause auf Fehmarn

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Volker Dornquast (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Serpil Midyatli (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
1. Gespräch des Wirtschaftsausschusses zur Fehmarnsundbrücke	4
2. Verschiedenes	16

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Gespräch des Wirtschaftsausschusses zur Fehmarnsundbrücke

Einführend weist Staatssekretär Dr. Nägele darauf hin, dass die Fehmarnsund-Querung formal kein Bestandteil des Staatsvertrages zwischen dem Bund und dem Dänischen Königreich zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung sei. Klar sei aber von Beginn an gewesen, dass die Fehmarnsund-Querung ein Nadelöhr sein würde, nicht nur - wie sich später herausgestellt habe -, weil der bauliche Zustand der bisherigen Brücke bedenklich sei, sondern auch, weil die Windanfälligkeit der Brücke dazu führe, dass man in manchen Jahren über 130 Teilsperungen aussprechen müsse, hinzu kämen einige Vollsperrungen. Nur schwerlich könne sich die Landesregierung ausmalen, wo in einem solchen Fall einer Sperrung die Vorstauflächen für den Verkehr zur Verfügung gestellt werden sollten, wenn die Fehmarnbelt-Querung zur internationalen Achse ausgebaut werde. Von Anfang an sei deshalb das Thema von der Landesregierung in die politische Diskussion eingespeist und auch für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Bisher sei dies jedoch im Bundesverkehrsministerium offenbar kein Thema gewesen. Die Deutsche Bahn habe seit den ersten Überlegungen inzwischen Lasttests der bisherigen Brücke vorgelegt, nach deren Ergebnissen klar sei, dass die bestehende Brücke aufgrund ihrer mangelnden Belastbarkeit ersetzt werden müsse.

Es stelle sich nun die Frage - so führt Staatssekretär Dr. Nägele weiter aus -, was mit dem Wahrzeichen Schleswig-Holsteins, der bisherigen Fehmarnsundbrücke, geschehen solle. Um diese Frage zu diskutieren, habe die Landesregierung Ende vergangenen Jahres zu einer Kommunalkonferenz eingeladen, deren Ergebnis ein Forderungskatalog gewesen sei. An der Kommunalkonferenz seien nicht alle beteiligt gewesen, die sinnvollerweise an einer Veranstaltung der Bürgerbeteiligung hätten beteiligt werden sollen. Es habe eine Auftaktveranstaltung sein sollen, die ihre Fortsetzung am 28. April 2015 finde. Diese werde dann in der Gemeinde Großenbrode stattfinden, da diese Gemeinde ebenfalls in die Gespräche eingebunden werden müsse. Das Projekt müsse bei Planerinnen und Planern auf Bundesebene, aber - ebenso wichtig - auch auf regionaler Ebene bei den Menschen Akzeptanz finden, die sich für Natur und Umwelt einsetzten. Ein breiter Beteiligungsprozess, zu dem auch das heutige Gespräch beitrage, sei deshalb an der Stelle sinnvoll.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Beteiligung der Kritiker an dem Beteiligungsverfahren führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass beim Dialogforum zur festen Fehmarnbelt-Querung in einigen Tagen das Thema Fehmarnsund-Querung auf der Tagesordnung stehen werde. Man werde gezielt auf die Beteiligten eingehen, mit den Umwelt- und Naturschutzverbänden habe es bereits die ersten Gespräche gegeben. Ebenfalls sollten auch Gespräche mit den Bürgerinitiativen geführt werden. Er unterstreicht, dass bei der Diskussion um die Fehmarnsund-Querung berücksichtigt werden müsse, dass sich die Bürgerinitiativen hauptsächlich gegen die feste Fehmarnbelt-Querung richteten. Richtig sei, dass die Sundquerung an der Beltquerung hänge, aber nach den in Berlin stattgefundenen Gesprächen unter anderem mit dem dänischen Verkehrsminister Heunicke zweifle die Landesregierung nicht daran, dass es den klaren Willen der verantwortlichen Beteiligten gebe, die Fehmarnbelt-Querung zu verwirklichen. Deshalb sei die vordringliche Aufgabe der Landesregierung jetzt die Fehmarnsund-Querung. Der Prozess der Bürgerbeteiligung werde abgebrochen, falls man feststellen sollte, dass die Fehmarnbelt-Querung nicht realisiert werde.

Herr Homfeldt, Projektleiter Schienenanbindung feste Fehmarnbelt-Querung, DB Projektbau GmbH, führt aus, dass die Fehmarnsund-Querung nicht Teil des Staatsvertrages sei und von der Deutschen Bahn bisher nur insofern berücksichtigt sei, als die bisherige Trasse über den Fehmarnsund elektrifiziert werden müsse. Mit der Elektrifizierung müsse jedoch in das statische System der Brücke eingegriffen werden und aus diesem Grund hätten statische Nachberechnungen stattfinden müssen. Man habe die Brücke im Hinblick auf den Ist-Zustand und die zu erwartenden Verkehre nachgerechnet, die durch schwerere und längere Güterzüge eine höhere Belastung darstellten. Dabei sei festgestellt worden, dass die Fehmarnsundbrücke ohne Maßnahmen an der Brücke den zukünftigen Verkehren über den Fehmarnbelt im Hinblick auf die Belastung der Schiene nicht gewachsen sei. Die Nachberechnung sei ein komplizierter Prozess gewesen, im Ergebnis müsse die Brücke zumindest verstärkt werden, ein Ergebnis, das man auch dem Bund vorgelegt habe. Es habe eine Studie zu verschiedenen Querungsvarianten gegeben, die auch Verstärkungen der bestehenden Brücke, Brückenneubauten und Tunnelbauten eingeschlossen hätten. In die Vorplanung gehe man nun mit folgenden Varianten: Ein für Straße und Schiene kombiniertes Brückenbauwerk, getrennte Brücken für Straße und Schiene, einem Absenktunnel und einem Bohrtunnel. Für diesen Strauß von Maßnahmen würden zurzeit die Aufgabenstellungen geschrieben, was voraussichtlich im März abgeschlossen werden könne, sodass dann mit der Vorplanung begonnen werden könne. Es werde angestrebt, die Vorplanung 2017 abzuschließen, ein Zeitraum, der durch die nötig werdende Kartierung im marinen Bereich viel Zeit in Anspruch nehmen werde. Im Jahr 2017 sei also mit dem Entwurf einer neuen Querungsvariante zu rechnen.

Abg. Dr. Breyer interessiert sich dafür, von welchen Verkehrsschätzungen die Bahn ausgehe, zumal es unterschiedliche Schätzungen gebe, die teilweise sehr kritisch gesehen würden.

Herr Homfeldt erläutert, er spreche nur für die Schienenprognose, die auf den Schätzungen des Jahres 2010 beruhten. In dem laufenden Jahr solle es allerdings eine neue Schätzung geben, die bis zum Jahr 2030 reichen werde.

Frau Lüth von LBV-SH ergänzt, dass es sich für die Straße ähnlich verhalte. Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans stehe an, es gebe jedoch bereits eine Fortschreibung bis 2030 von dänischer Seite. Nach dänischer Prognose werde die bereits prognostizierte Zahl erst 2030 und nicht bereits 2025 erreicht. Man gehe zurzeit davon aus, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr bei circa 18.000 Fahrzeugen liegen werde, der Urlaubsverkehr bei knapp 30.000. Es gebe also einen beträchtlichen touristischen Einfluss.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dr. Breyer eingehend unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass die Landesregierung nicht davon ausgehe, dass irgendwelche Zahlen „schöngerechnet“ seien.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob vor dem Hintergrund der neuen Studie des DIW die Notwendigkeit gesehen werden, die bisher vorliegenden Prognosen zu überprüfen, auch im Hinblick auf die unterschiedlichen Szenarien. - Frau Lüth legt dar, dass die in dem Gutachten genannten Zahlen kein Anlass für sie seien, die durch mehrere andere Gutachten bestätigten Zahlen infrage zu stellen. Ein Unterschied könne durch den Weiterbetrieb der Fähre bestehen. Man gehe aber davon aus, dass von beiden Verkehrsträgern eine gewisse Verkehrsmenge abzunehmen sei. Sie weist auf übergeordnete Gutachten zu den überregionalen Zusammenhängen hin. Mit speziellen Gutachten, die auch wissenschaftliche Methoden verwendet hätten, sei der spezielle Fall berechnet worden.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob die alte Fehmarnsundbrücke auch vor dem Hintergrund der Überlegungen, gegebenenfalls ein anderes Ersatzbauwerk zu schaffen, elektrifiziert werde, was Herr Homfeldt bejaht. Der limitierende Faktor auf der bestehenden Fehmarnbeltbrücke werde die Belastung sein, die durch längere und schwerere Güterzüge zustande komme. Man habe die Brücke für einen 835 m langen Güterzug, der theoretisch auf ihr verkehren könnte, statisch nachgerechnet.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob die Berechnungen der Bahn zu der Menge an Güter- und Personenzügen einen zweigleisigen Ausbau rechtfertige und welche Maßstäbe an anderen Bahnstrecken für einen derartigen Ausbau angelegt würden.

Herr Homfeldt unterstreicht, dass das auf der Fehmarnsundbrücke zu erwartende Mischungsverhältnis aus Güter-, Personennah- und Personenfernverkehr den zweigleisigen Ausbau der Strecke rechtfertige. - Auf Bitten von Abg. Dr. Tietze sagt er zu, dem Ausschuss dazu vorhandene Richtlinien zur Verfügung zu stellen.

Abg. Vogel weist auf das Kostendelta zwischen dem Bau einer Brückenquerung und einer Tunnelquerung hin und fügt hinzu, dass es seiner Ansicht nach wahrscheinlich sei, dass aufgrund der niedrigeren Kosten eine Brückenquerung realisiert werde. Gleichzeitig sei seine Fraktion der Ansicht, dass die Tunnelquerung auch im Hinblick auf den geltenden Denkmalschutz für die bestehende Brücke sinnvoll sein könne. Er stellt die Frage in den Raum, ob der Denkmalwert in die Berechnungen einbezogen worden sei, und ihn interessiert, ob es überhaupt eine Möglichkeit geben könne, eine Brücke zu bauen, die nicht eine der Sichtachsen zu der unter Denkmalschutz stehenden bisherigen Brücke stören könne. Ihn interessieren darüber hinaus die möglichen Witterungseinflüsse auf die neue Brücke, zumal die Sperrung der bisherigen Brücke als problematisch angesehen werde. Auch insofern halte er die Tunnellösung für interessant.

Herr Homfeldt führt aus, dass der Wind wenig Einfluss auf den Schienenverkehr habe, da Züge bedeutend viel schwerer seien als Autos. Für die Straße spiele das durchaus eine Rolle, insofern sei angedacht, entsprechende Windschutzmaßnahmen zu ergreifen. Zum Denkmalschutz führt Herr Homfeldt aus, dass man zurzeit erste Gespräche führe. Aus seiner Sicht sei es denkbar, dass für den Fall, dass ein neues Wahrzeichen entstehe, die alte Brücke abgerissen werden könne.

Abg. Hamerich räumt ein, dass aus seiner Sicht die ehemalige Landesregierung einen Fehler gemacht habe, die Fehmarnsund-Querung nicht in die Planungen einzubeziehen. Man sei froh, dass es korrigiert worden sei. Die Aussage der Bundesregierung, zwei neue Brücken zu bauen, habe ihn überrascht. Beim Bau zweier Brücken, sollte es tatsächlich dazu kommen, spielten aus seiner Sicht die Sichtachsen eine bedeutende Rolle. Er könne sich nicht vorstellen, dass diese Lösung vom Denkmalschutzamt akzeptiert werde. Er befürworte eine Tunnellösung. Zudem könne er sich schwer vorstellen, dass die Lösung, die bestehende und unter Denkmalschutz stehende Brücke abzureißen, auf Gegenliebe bei den Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteinern stoßen werde.

Herr Homfeldt führt dazu aus, dass man jetzt plane, mit der Denkmalschutzbehörde in Kontakt zu treten. Er unterstreicht, dass es noch keine Präferenz für eine der Lösungen gebe. Er gehe davon aus, dass die zuletzt in Rede stehende Variante, drei Brücken nebeneinander stehen zu haben, relativ früh in dem Planungsprozess ausscheiden werde. Zu der Variante des

Bohrtunnels weist Herr Homfeldt darauf hin, dass dieser dadurch, dass er sehr tief unter dem Grund entlang führe, sowohl sehr große Baustellenflächen als auch - aufgrund der geringen Steigung, die Züge bewältigen könnten - sehr große Anfahrtswege benötige. Man gehe derzeit von 4 km langen Rampe auf beiden Seiten des Tunnels aus, was zu einem sehr langen Tunnel führen werde.

Abg. Hamerich interessiert, ob Herr Homfeldt die Möglichkeit sehe, die bisherige Brücke für langsam fahrenden Schienenverkehr weiterhin zu nutzen, was Herr Homfeldt verneint.

Der Vorsitzende legt dar, dass auch von seiner Fraktion die Tunnellösung favorisiert werde. Gut sei, dass in der Sitzung klargestellt werde, dass zunächst eine Vorprüfung stattfinde, bei der mehrere Varianten geprüft würden. Er weist auch auf die Wahrzeichenfunktion der Fehmarnsundbrücke hin. Das Thema insgesamt werde seiner Ansicht nach schwierige Diskussionen in der Region auslösen.

Abg. Dr. Tietze interessiert sich für den voraussichtlichen Zeitplan der Verwirklichung des Baus und die Antwort auf die Frage, von welchem Budget man ausgehe.

Herr Homfeldt weist zur Frage der Kosten daraufhin, dass man für einen Bohrtunnel bei heutigen Berechnungen circa 600 bis 650 Millionen € Kosten veranschlagen müsse, eine Brücke schlage mit ungefähr 200 Millionen € zu Buche. In dieser Spanne würden sich die Kosten bewegen. Wichtig sei, welche Variante am Ende der Vorplanung herauskomme. Zum Zeitplan führt Herr Homfeldt aus, dass im Jahr 2024 eine Schienenanbindung fertig sein werde, ohne die neue Sundquerung geschaffen zu haben. Das schließe die Elektrifizierung der bisher bestehenden eingleisigen Verbindung mit ein. Im Moment gehe man davon aus, dass man zwei oder drei Jahre danach, also ungefähr bis zum Jahr 2028, eine neue Querung gebaut haben werde. Dabei würden die unterschiedlichen Varianten auch unterschiedliche Zeit in Anspruch nehmen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist auf einen zuvor geäußerten Hinweis des Abg. Dr. Breyer zu der Berechnung der Kosten darauf hin, dass die Landesregierung gesagt habe, dass die Kosten der gesamten Hinterlandanbindung durch das Herausrechnen der Fehmarnsund-Querung schön gerechnet gewesen seien. Wäre schon bei den damaligen Berechnungen die Fehmarnsund-Querung einbezogen worden, hätten Kosten in Höhe über 1 Milliarde € veranschlagt werden müssen. Die Äußerung zum Schönrechnen habe sich nicht auf die Verkehrsprognosen bezogen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist auf die besonderen technischen Herausforderungen beim Bau der Fehmarnsund-Querung besonders im Hinblick auf die Flächenkonkurrenz auf Festlandseite hin. Es werde sehr schwer werden, den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohnern und den naturschutzfachlichen Belangen gerecht zu werden. Dieses Problem werde auch sich auf die Zeitplanung auswirken.

Abg. Dr. Breyer weist darauf hin, dass man die Brücke seinerzeit nicht eingerechnet habe, weil man mit so wenig Verkehrszuwachs gerechnet habe, dass dieser auch durch die alte Brücke hätte bewältigt werden können. Er unterstreicht, dass er mit weiteren Kostensteigerungen rechne und betont, dass der Bundesverkehrsminister erst kürzlich gesagt habe, dass die Tunnelvariante die unwahrscheinlichste sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Mehrspurigkeit der Brücke bei bestimmten Verkehrsprognosen führt Frau Lüth aus, dass sich die Richtlinien nicht nur auf die Verkehrsmengen bezögen, sondern auch auf die integrale Netzgestaltung. Bei dem Bau einer Straße werde raumordnerisch gefragt, welche zentralen Regionen mit dieser Straße verbunden werden sollten. In dem vorliegenden Fall gehe es darum, zwei europäische Metropolen - Kopenhagen und Hamburg - miteinander zu verbinden, das führe automatisch zur höchsten Straßenkategorie, also einer autobahnähnlichen Verbindung, die pro Fahrtrichtung mindestens zwei Fahrspuren haben müsse. Man richte sich dabei nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, da in dieser Richtlinie auch autobahnähnliche Straßen aufgeführt seien.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zu den verschiedenen Querungslösungen und dem Umgang mit der Region verweist Herr Homfeldt auf den ersten Aufschlag der Landesregierung auf der Regionalkonferenz. Bei dieser und bei ähnlichen Gelegenheiten werde die Bahn die einzelnen Varianten und deren Auswirkungen vorstellen. Zwischen den unterschiedlichen Schutzgütern müsse abgewogen werden, am Ende komme es zu einer Entscheidung für eine der Varianten.

Abg. Dr. Tietze weist auf die kritische Diskussion hin, die bezüglich der Kosten der festen Fehmarnbelt-Querung auch in Dänemark aufgekommen sei. Ihn interessiert vor diesem Hintergrund, wann die Bahn beginnen werde, Investitionen zu tätigen. Darüber hinaus stellt er die Frage in den Raum, ob es möglich sei, einige der von dem dänischen Konsortium vorgefertigte Tunnelelemente auch im Fehmarnsund für den Bau eines Tunnels dort zu verwenden.

Herr Homfeldt führt in diesem Zusammenhang aus, dass man bereits seit 2006 in dem Projekt aktiv sei, die Fehmarnsundbrücke jedoch bisher nur unter dem Aspekt der Elektrifizierung betrachtet habe. Die entsprechenden Planungen seien auch nicht hinfällig, da über kurz oder lang ohnehin eine neue Fehmarnsund-Querung geplant werden müsse, unabhängig vom Bau

der festen Fehmarnbelt-Querung. Die Tunnelelemente, die in Dänemark gebaut würden, könnten im Fehmarnsund aufgrund ihrer Größe nicht eingesetzt werden. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass vor dem Hintergrund der Möglichkeit, dass die alte Brücke nicht mehr nutzbar sein könne, auch darüber nachgedacht werden müsse, Radfahrer und Fußgänger durch den Tunnel zu führen. Insofern werde sich das Profil des Tunnels von dem festen Fehmarnbelt-Querungstunnel unterscheiden.

Herr Wepler, Leiter Regionale Planung des Kreises Ostholstein, gibt seiner Freude über die Diskussion der Erneuerung der Fehmarnsundbrücke Ausdruck. Der Kreis habe einen Forderungskatalog aufgestellt, der unter anderem die Notwendigkeit der Erreichbarkeit der Insel während der Bauarbeiten betone sowie die Bedeutung des regionalen Verkehrs insgesamt, des Lärmschutzes sowie naturschutzfachlicher Belange. Er hebt hervor, dass die jetzige Fehmarnsundbrücke nicht in die Trägerschaft des Kreises und der Kommune unternommen werden könne, wenn ein Tunnel allen Verkehr abdecke. Besonders wichtig sei, dass mit allen Mitteln verhindert werden müsse, dass Güterzüge auf der Bestandstrasse fahren würden. Vor diesem Hintergrund sei die Nutzung des Zeitfensters zur Fertigstellung der Hinterlandanbindung besonders wichtig.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zu den FFH-Gebieten und den langen Tunnelein- beziehungsweise -ausfahrten führt Herr Wepler aus, dass diese Ein- und Ausfahrten den Tunnel nicht von vornherein unmöglich machten, bei der Prüfung der Varianten müssten aber alle Aspekte berücksichtigt und dann die optimale Lösung gefunden werden. Bisher habe man vonseiten des Kreises für eine Tunnellösung plädiert, man müsse jedoch für eine ergebnisoffene Prüfung bereit sein und wolle sich nicht im Vorfeld festlegen.

Abg. Dr. Breyer interessiert, was aus Sicht des Kreises das Szenario sei, um zu verhindern, dass Güterzüge auf der Bestandstrasse führen.

Herr Wepler weist auf die politische Dimension hin, die darin bestehe, einen Vertrag zu schließen, in dem festgelegt werde, dass die Route über Flensburg genommen werde. Die Aspekte Tragfähigkeit der Brücke und vorhandene Ausweichstellen würden in diesem Zusammenhang ebenfalls eine Rolle spielen. Die Region werde diese Aspekte verstärkt in die Diskussion einbringen und alle Möglichkeiten nutzen, um zu verhindern, dass Bestandstrasse von Güterzügen genutzt werde.

Staatssekretär Dr. Nägele stellt die Position der Landesregierung dar, dass eine Nutzung der Bestandstrasse zunächst nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht verhinderbar sei. Ein Umspannen der Lokomotiven von Elektroloks auf Diesellokomotiven sei aber wirtschaftlich

nicht sinnvoll. Die Landesregierung habe in ihrem Raumordnungsverfahren festgestellt, dass Güterverkehr auf der Bestandstrasse mit so hohen Raumwiderständen rechnen müsse, dass es planerisch nicht umsetzbar sei. Für die Elektrifizierung der Bestandstrasse bedürfe es eines Planfeststellungsverfahrens. In diesem Verfahren werde gelten, was die Landesregierung im Raumordnungsverfahren festgestellt habe. Als Träger öffentlicher Belange werde sich die Landesregierung auch in diesem Sinne äußern. Die Landesregierung werde alles dafür tun, dass es keine Elektrifizierung der Bestandstrasse gebe und damit die Möglichkeit, dass Güterzüge auf der Trasse fahren, gegen null gehe.

Ergänzend zu dieser Frage führt Herr Homfeldt aus, dass er für den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG spreche. Er legt dar, dass die bisherige Infrastruktur für Mischverkehr gewidmet sei. Es sei nicht auszuschließen, dass zum Beispiel auch Baustellenverkehr über die Bestandsstrecke fahren werde. Aus diesem Grund könne er sich nur zur Infrastruktur äußern.

Abg. Dr. Tietze weist darauf hin, dass seinen Kenntnissen nach 2017 im DB-Konzern der Verkehr komplett auf Elektroloks umgestellt werde. Das bedeute aus seiner Sicht bei einer fehlenden Elektrifizierung, dass dann auch kein Personenverkehr mehr von Kopenhagen nach Deutschland über die Fehmarnbelttroute stattfinden werde. - Herr Homfeldt unterstreicht, dass bisher und auch zukünftig nicht alle Strecken elektrifiziert seien, sodass auch zukünftig auf bestimmten Strecken mit Dieseltraktion gefahren werden müsse. Es werde nicht das ganze DB Netz auf Elektroloks umgestellt.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob eine Nutzung der Bestandsstrecke durch eine Vereinbarung zu verhindern sei. - Staatssekretär Dr. Nägele weist auf das in Deutschland geltende Eisenbahngesetz hin, in dem festgelegt sei, dass der Bund keine einseitige Vereinbarung treffen könne, eine einzelne Trasse aus dem Geltungsbereich des Gesetzes herauszunehmen. Richtig sei aber auch, dass auf dänischer und deutscher Seite die Voraussetzung bestehen müsse, dass Züge dort fahren könnten. Wenn der Bund und Dänemark die Vereinbarung schlössen, dass es zu keiner Elektrifizierung der Sundquerung komme und diese auch nur mit kurzen Güterzügen befahren werden könne, entstehe ein De-facto-Ausschluss eines regelmäßigen Güterverkehrs. Damit komme man den Forderungen des Kreises sehr nahe. Auch in Dänemark gelte die allgemeine Zugänglichkeit des Schienennetzes, weil es sich dabei um europäisches Recht handele, aber wo bestimmte Voraussetzungen baulich nicht geschaffen seien, könne kein Zug fahren. Eine Vereinbarung sei insofern im Hinblick auf den entsprechenden Ausbau der Infrastruktur die Folge, die einem Verbot gleichkommen könne.

Herr Ehlers, zweiter stellvertretender Bürgermeister der Gemeinde Fehmarn, unterstreicht, dass sich seine Gemeinde ebenfalls für einen Tunnel zur Querung des Fehmarnsunds ausspre-

che. Sorge bereite ihm das Zeitfenster, dass eine neue Querung von 2026 bis 2028 in Aussicht genommen werde, besonders vor dem Hintergrund des zu erwartenden stärkeren Verkehrs. Er stellt die Frage nach dem Lärmschutz in den Raum. Er weist auch auf die Wahrzeichenfunktion der alten Fehmarnsundbrücke hin. Wichtig sei insgesamt, die Bewohner der Region mitzunehmen und einzubeziehen.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob bei Nichterfüllung der Forderungen der Regionalkonferenz die Frage nach dem Gesamtprojekt erneut aufgeworfen werde. Ihn interessiert darüber hinaus, ob Herr Ehlers den Eindruck habe, dass die Menschen in der Region bisher in ausreichender Weise beteiligt worden seien.

Herr Ehlers legt dar, dass das Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung auf Fehmarn kritisch gesehen werde. Aus diesem Grund könne er die erste Frage nicht beantworten. Aus seiner Sicht stehe nicht zur Debatte, dass das Projekt insgesamt fallengelassen werde, auch wenn jetzt von Zeitverzögerungen die Rede sei. Die Regionalkonferenz sei ein erster Schritt gewesen, die Bevölkerung mitzunehmen, man erwarte, dass dies noch verstärkt geschehe.

Herr Reise, der Bürgermeister der Gemeinde Großenbrode, bittet um das Wort und darum, bei Veranstaltungen zur Fehmarnsund-Querung mit einbezogen zu werden, da die Gemeinde Großenbrode fast noch stärker als Fehmarn von etwaigen Bauprojekten betroffen sei. Er weist auf die Resolution der Gemeinde Großenbrode zur Fehmarnsund-Querung hin, seine Gemeinde plädiere für einen Absenktunnel, der geringere Einschnitte in die Landschaft zur Folge habe als ein tiefer liegender Bohrtunnel und weniger windanfällig sei als eine Brücke. Die Sundquerung müsse darüber hinaus in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden beziehungsweise ein eigenes Planfeststellungsverfahren erhalten. Er wirft die Frage auf, warum die Bahn davon spreche, die Strecke über die jetzige Fehmarnsundbrücke definitiv elektrifizieren zu wollen, wenn dies unter Umständen bei entsprechend frühzeitiger Fertigstellung einer Alternative seiner Ansicht nach nicht nötig sei. Wünschenswert sei aus seiner Sicht, wenn die Deutsche Bahn und die Landesplanung sich zur Planung der Umsetzung koordinierten. Die Verzögerung, über die in der Presse auf dänischer Seite berichtet worden sei, sei für die schleswig-holsteinische Seite gut, weil dies mehr Zeit einräume, um die Planung vorzunehmen. Er betont, dass man mit der Hinterlandanbindung fertig sein müsse, wenn die Beltquerung komme, damit der zu erwartende Güterverkehr nicht durch die Bäderorte rolle.

Auf eine Frage des Abg. Vogel erläutert Herr Homfeldt die Voraussetzungen für einen Bohrtunnel mit der entsprechenden Tiefe unterhalb des Meeresgrundes.

Herr Dr. Jessen vom Dialogforum weist einleitend darauf hin, dass die Entschließung des Landtags, die Ergebnisse des Dialogforums in die Beratungen beziehungsweise Planungen einfließen zu lassen, für das Gremium eine große Herausforderung seien. Beim Dialogforum handle es sich um eine relativ neue Form der Bürgerbeteiligung, die bereits seit dreieinhalb Jahren zusammenarbeite. Die Arbeit des Gremiums diene nach den selbst gegebenen Grundsätzen zunächst dem transparenten Informations- und Meinungsaustausch. Durch die im Forum gebotene öffentliche Plattform könnten die Probleme offen angesprochen und öffentlich beraten werden. Es gebe keinen Zwang zu Konsens, in substantziellen Fragen würden keine Abstimmungen durchgeführt. Bei dieser Ausgangslage sei es nicht einfach, zu einer einheitlichen Meinung zu kommen. Mit der Fehmarnsund-Querung habe man sich intensiv in dem Gremium befasst. Besonders in der Anfangsphase sei es um die Fragen der Kapazität und der Windanfälligkeit gegangen. Im Laufe der Beratungen habe sich herausgestellt, dass die Simulationen eine Kapazitätsüberschreitung besonders in der Urlaubszeit und eine mangelhafte Belastbarkeit der Brücke gezeigt hätten. Aus diesem Grunde habe sich das Dialogforum dafür eingesetzt, dass die Landesregierung darum kämpfe, die Fehmarnsund-Querung bevorzugt als Tunnellösung in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, worum sich die Landesregierung in der Tat auch bemüht habe. 2014 habe sich das Dialogforum erneut für einen Aus- und Neubau der festen Fehmarnsund-Querung bevorzugt als Tunnellösung ausgesprochen, in diesem Fall jedoch ohne die Zustimmung der Allianz gegen die feste Fehmarnbelt-Querung, die einen Planungsstopp für das Gesamtprojekt gefordert habe. Alle Teilnehmer des Dialogforums hätten nichtsdestotrotz beschlossen, die Meinungsbildung in Sachen Sundquerung gemeinsam fortzusetzen. Die nächste Sitzung des Dialogforums finde am 5. März 2015 statt. Auf Antrag einer Bürgervereinigung werde ein Experte angehört, der sich für eine Brückenlösung ausspreche. Immer wieder spiele auch die Frage eine Rolle, ob das Gesamtprojekt sinnvoll und inwieweit eine Koordinierung der Projekte notwendig sei. Auch dem Thema Lärmschutz werde eine eigene Sitzung des Dialogforums gewidmet. Durch Anhörung von Experten, deren Stellungnahme meist von Bürgerinitiativen angeregt werde, versuche das Dialogforum, den Vorteil auszugleichen, den die Vorhabenträger durch ihren Wissensvorsprung hätten. Die Erkenntnisse mit den Berichten und Inhalten stünden auf der Internetseite des Dialogforums zur Verfügung.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur Teilnahme der Naturschutzverbände am Dialogforum führt Herr Dr. Jessen aus, dass der Landesnaturschutzverband Teilnehmer des Dialogforums sei und auch die Naturschutzverbände vertrete. Der BUND sei Teilnehmer und werde regelmäßig eingeladen, bekomme auch alle Dokumente, nehme jedoch nicht an den Sitzungen teil. Der NABU habe die Teilnahme abgelehnt. Es sei davon auszugehen, dass der BUND auch Fragen des Dialogforums beantworten werde, sollten diese aufkommen.

Herr Gehrke von der Allianz gegen die feste Fehmarnbelt-Querung weist darauf hin, dass Investitionen an einer Stelle an anderer Stelle fehlten. Bei Planungen in der Größenordnung der festen Fehmarnbelt-Querung dürfe dies nicht außer Acht gelassen werden. Er stellt die Frage in den Raum, welches Wirtschaftskonzept der Zukunft hinter der Idee des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung stehe. Für die Allianz sei die Beltquerung Ausdruck eines auf Wachstum hin ausgerichteten Großraumsystems, obwohl sich überall die Vorzeichen mehrten, dass man eher auf kleinräumige und nachhaltige Entwicklungsstrukturen setzen müsse, für die dann aber keine Entwicklungsmöglichkeit mehr da sei. Die Großhandelsachse sei ein aggressiver Angriff auf kleine Strukturen, das zeige sich zum Beispiel im Hinblick auf den Personenverkehr der Bäderbahn. Er unterstreicht, dass Verkehrsprognosen nicht mehr aus Zahlen der Vergangenheit abgeleitet werden könnten, besonders nicht vor dem Hintergrund der sich schnell wandelnden Zeit. Die Frage stelle sich zum Beispiel, wie man die Klimaziele erreichen wolle, wenn immer neue Verkehre generiert würden. Die Betrachtung der Sundquerung sei aus seiner Sicht eine Fragmentierung des Problems, das man aber in seiner Gesamtheit mit der Fehmarnbelt-Querung gemeinsam betrachten müsse. Er hebt hervor, dass man insgesamt anders über eine Fehmarnsund-Querung diskutierte, wenn als treibende Kraft nicht die Fehmarnbelt-Querung gebaut werden solle. Aus diesem Grund sei seine Initiative weder für den Bau einer Brücke, noch eines Tunnels, sondern vielmehr für die Rücknahme des Gesamtsystems.

Herr Kerlen von der Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung legt dar, dass das Projekt insgesamt gestoppt werde, wenn in Brüssel die Entscheidung falle, keine Zuschüsse zum Bau des Tunnels zu geben, was seiner Ansicht nach zu erwarten stehe. Man begrüße, dass nun nach jahrelanger Weigerung der dänischen Regierung auch eine Überprüfung des Projekts in volkswirtschaftlicher Hinsicht erfolge. Das Ergebnis der Studie, die im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums durchgeführt worden sei, sei seiner Ansicht nach nicht nachvollziehbar. Eigene Berechnungen kämen zu verheerenden Ergebnissen, über die auch die Kommission nicht hinweggehen könne.

Abg. Dr. Tietze führt aus, dass die Studie zur festen Fehmarnbelt-Querung auch zur Diskussion um die feste Fehmarnsund-Querung gehöre. Unter anderem werde darin deutlich, dass der Fährverkehr aufrechterhalten werden solle. Die Befürchtung sei, dass regionalökonomisch ein stark ausgebauter Weg über die Insel nachteilig sei, da dann niemand mehr auf der Insel selbst anhalte. Ihn interessiere, ob regionalökonomische Effekte des Baues der Querung auf die Insel Fehmarn untersucht worden seien.

Herr Kerlen weist auf eine aus seiner Sicht seriöse Untersuchung aus dem Jahre 2004 der Firmen Copenhagen Economics und Prognos im Auftrag der beiden Verkehrsministerien hin.

Diese Untersuchung komme zu relativ geringen induzierten sekundären wirtschaftlichen Effekten.

Herr Gehrke unterstreicht die Bedeutung des zentralen Faktors der wirtschaftlichen Stabilität, den Tourismus, der durch die große Transitstrecke seiner Ansicht nach entscheidend gefährdet werde.

Herr Weppler weist auf die unterschiedlichen Verkehrsströme hin: Durchgangsverkehr von Skandinavien nach Mitteleuropa, Zielverkehr von Deutschland nach Fehmarn und Grenzverkehr von Dänemark, der jedoch nicht auf den Tunnel notwendigerweise angewiesen sei, sondern auch mit den Fähren passieren könne. Im Moment sei ein Hinderungsgrund für das Zusammenwachsen der Regionen der hohe Preis der Fährüberfahrt. Bei einem preislichen Wettbewerb zwischen Fähre und Tunnel könne es dort einen günstigen Effekt haben.

Frau Breowski von der Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung hebt die vergünstigten Tarife für den kleinen Grenzverkehr hervor. Der Tunnel werde aus ihrer Sicht auch nicht viel günstiger sein können als die Fähre.

Herr Ehlers unterstreicht, dass es aus seiner Sicht dann keine Gefahr gebe, zum reinen Transitland zu werden, wenn Fehmarn sich bemühe, anderweitig attraktiv zu bleiben. Bei den derzeit sehr hohen Steuern auf Alkohol in Dänemark werde es auch weiterhin Reisende aus Dänemark geben, die zum Einkaufen nach Fehmarn kämen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer, ob aus Sicht der Teilnehmer die Kosten der Fehmarnsund-Querung die Möglichkeit eröffneten, Nachverhandlungen im Staatsvertrag nach Artikel 22 vorzunehmen, führt Frau Breowski aus, dass die Allianz der Meinung sei, dass man aufgrund der Preissteigerungen und der veränderten Verkehrszahlen dringend das Gespräch suchen müsse. Sehr betrübt sei man darüber, dass die Politik in Berlin die Bedürfnisse der Menschen nicht ausreichend berücksichtige.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende weist auf einen von ihm wahrgenommenen Ortstermin im Barkauer Land zum Ausbau der B 404 zur A 21 hin. Er regt an, ein Gespräch der verkehrspolitischen Sprecher vor Ort durchzuführen und kündigt an, auf die verkehrspolitischen Sprecher in dieser Angelegenheit zuzugehen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass man der Gemeinde dort entgegengekommen sei und das Gespräch geführt habe, dem Wunsch nach einem die Kreisstraße begleitenden Fahrradweg habe nicht entsprochen werden können. Vor dem Planfeststellungsbeschluss könne man in der Sache auch nicht mehr aktiv werden. Wenn man im weiteren Verlauf Möglichkeiten finden sollte, den Fahrradweg zu realisieren, sei das auch in der fortschreitenden Planung noch möglich.

Der Ausschuss kommt überein, dass sich die Verkehrspolitischen Sprecher über einen entsprechenden Termin verständigen.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 11:45 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer