

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

54. Sitzung

am Mittwoch, dem 21. April 1999, 13:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (SPD)

stellv. Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Gisela Böhrk (SPD)

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Klaus Haller (CDU)

Reinhard Sager (CDU)

in Vertretung von Silke Hars

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Gerhard Poppendiecker (SPD)

Peter Zahn (SPD)

Martin Kayenburg (CDU)

Fehlende Abgeordnete

Uwe Eichelberg (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

Einzigter Punkt der Tagesordnung:

Information über das Ergebnis der Untersuchungen zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung

hierzu: Umdrucke 14/3148, 14/3327, 14/3418, 14/3419 und 14/3438

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, eröffnet die Sitzung um 13:00 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

Information über das Ergebnis der Untersuchungen zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung

hierzu: Umdrucke 14/3148, 14/3327, 14/3418, 14/3419 und 14/3438

M Büllck führt einleitend zu dem Ergebnis der Untersuchungen zu einer möglichen festen Querung des Fehmarnbelts aus, daß die Landesregierung in ihrer gestrigen Kabinettsitzung noch einmal betont habe, daß sie die Realisierung einer festen Querung über den Fehmarnbelt als Schlüsselprojekt ansehe. Schleswig-Holstein werde damit auf kürzestem und direktem Weg an die sich stark entwickelnde Øresund-Region angebunden. Der Wirtschaftsraum und die Tourismusregion Ostholstein/Lübeck würden so besser erschlossen, wirtschaftliche Impulse in vielen Bereichen des Landes würden dadurch ausgelöst, und der Verkehrskorridor Vogelfluglinie, die Hinterlandanbindung der schleswig-holsteinischen Häfen und die Verkehrsinfrastruktur im Land insgesamt würden optimiert.

M Büllck betont, daß die Meinungen und Einschätzungen seitens der Mitglieder des Landtages und der Bürgerinnen und Bürger sowie der politischen Entscheidungsträger in der Region wichtige Positionen in einer Gesamtbilanz seien, die alle Wirkungen eines solchen Großprojektes einbeziehen werde. Die in der heutigen Sitzung zu erwartenden Ausführungen würden eine Information über Daten und Fakten sowie einen Diskussionsprozeß mit allen im Lande Beteiligten einleiten.

Für den Auftraggeber der Studien, den BMVBW, führt sodann Herr Dörries aus, daß die derzeitigen Ergebnisse der Untersuchungen noch nicht das Gesamtbild aller Gutachten darstellten. Es fehlten insbesondere noch die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung und der sozioökonomischen Bewertung. In Abstimmung mit dem weiteren Auftraggeber Dänemark sei verabredet worden, daß der politische Entscheidungsprozeß konkret erst dann eingeleitet wer-

den solle, wenn alle Gutachten vorlägen. Dies werde in etwa drei bis vier Monaten der Fall sein. Gleichwohl könne man jetzt schon über die Ergebnisse der bisherigen Studien berichten.

In der folgenden Aussprache zu den Ausführungen von Herrn Dörries fragt zunächst Abg. Hentschel, ob die gesamtwirtschaftliche Bewertung auch Fragen außerhalb der Region wie zum Beispiel die der Hafenwirtschaft im Ostseeraum umfassen werde. - Herr Dörries verneint dies, betont aber, daß man dies als Anregung aufnehmen werde, um dann, wenn es zu einer endgültigen Entscheidung pro Bau komme, solche Punkte noch mit aufzugreifen. Die derzeitige Kosten-Nutzen-Analyse beschäftige sich nur mit der gesamtwirtschaftlichen Bewertung einer festen Querung auch unter Berücksichtigung - im Null-Fall - eines verbesserten Fährschiffkonzeptes, und auch dies nur auf die Region bezogen.

Auf eine weitere Frage von Abg. Hentschel erwidert Herr Dörries, daß man nach Vorlage der vollständigen Untersuchungsergebnisse gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein verabreden werde, in welcher Weise die noch ausstehenden Gutachten sowie die Schlußergebnisse zur Verfügung gestellt werden könnten.

Prof. Zachcial vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, stellt sodann die Studie zur **Verkehrsnachfrage** sowie in Vertretung die **Sozioökonomische Regionalstudie** von Kocks Consult, Koblenz, vor (s. hierzu die umfassende Übersicht der wichtigsten Ergebnisse in Umdruck 14/3327 sowie Umdruck 14/3438, Anlagen 1 - 3).

In der folgenden Aussprache zu diesen Themen erwidert Prof. Zachcial auf eine Frage von Abg. Kayenburg bezüglich der regionalen Beschäftigungseffekte, daß von der Kocks Consult Erfahrungswerte zugrunde gelegt worden seien; es könne von einem regionalen Anteil von 35 % und von einem überregionalen Anteil von 65 % ausgegangen werden. Hierbei sei auch zu sehen, daß es nicht so ganz leicht sein werde, qualifizierte Bauarbeiter ausschließlich aus der Region zu rekrutieren.

Auf eine Frage von Abg. Hentschel führt Prof. Zachcial sodann aus, daß die Arbeitsmarkteffekte davon abhängig seien, wie schnell die Maßnahme in neue wirtschaftliche Aktivitäten umgesetzt werde. Es sei zwar zu erwarten, daß Unternehmensentscheidungen auch mit Blick auf die Fertigstellung der Baumaßnahme getroffen würden, aber der volle Beschäftigungseffekt werde natürlich erst später einsetzen.

Die Frage von Abg. Sager, ob bei den Untersuchungen auch die Arbeitsplätze des technischen Personals in den Bereichen Häfen, Fährschiffe und Bahn - dies beiderseits der Grenze - einbezogen worden seien, erklärt Prof. Zachcial, daß dieser Punkt mit zur Kosten-Nutzen-Analyse

gehören werde, die bisher noch nicht vorliege. Sicher sei jedoch, daß es bei einer „großen Lösung“ bezüglich der Baumaßnahme dazu kommen könne, daß das eine oder andere Schiff vom Markt genommen beziehungsweise auf einer anderen Route eingesetzt werden müsse. Letztlich müsse diese auch qualitativ wertende Darstellung im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen. - Herr Dörries erklärt, daß man es sich seitens des Bundesverkehrsministeriums schon vorgestellt habe, daß es nach einer positiven Entscheidung über den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung erforderlich sein werde, eine neue Prognose über die Beschäftigungseffekte weit über das Jahr 2010 hinaus anzustellen. Gegenwärtig habe man sich jedoch darauf verständigt, im Gleichklang mit der Bundesverkehrswegeplanung über den Zeitraum 2010 hinaus keine weitergehenden Annahmen zu treffen.

Herr Dr. Muser vom Consulting-Unternehmen Lahmeyer International stellt den Ausschußmitgliedern im folgenden die im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersuchten **technischen Lösungen** vor (s. auch Umdruck 14/3438, Anlagen 4 (1 - 5)).

In der Aussprache erwidert Herr Dörries auf eine Frage von Abg. Poppendiecker, daß man bei der Untersuchung der technischen Lösungen primär im Auge gehabt habe, welche Kapazitäten bei welchen Lösungen möglich seien, unabhängig von konkreten Verkehrsnachfragen. Dies sei deshalb geschehen, um auch den politischen Entscheidungsspielraum offenzuhalten. - Herr Dr. Muser antwortet auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, daß er eine phasenweise Tunnellösung 4 + 1 favorisieren würde, weil diese Lösung die nötige Anpassungsflexibilität eröffne.

Herr Dr. Raschke, Consulting-Unternehmen ERM-Lahmeyer, nimmt sodann zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie in bezug auf Umweltauswirkungen Stellung (s. hierzu auch Umdruck 14/3438, Anlagen 5 (1 - 4)). In der folgenden kurzen Aussprache erwidert Herr Dörries auf eine Frage von Abg. Benker, daß die noch ausstehende Kosten-Nutzen-Untersuchung Auskunft darüber geben werde, welche Energiebilanz bei Alternativen zu erwarten sein werde.

Die Ergebnisse der Untersuchungen der **Umweltauswirkungen der landseitigen Anbindung** von Schiene und Straße auf deutscher Seite wird von Frau Joel vorgestellt (Umdrucke 14/3418 sowie 14/3438, Anlagen 6 (1 - 3)). - Nachfragen zu diesem Komplex werden nicht gestellt.

Zum weiteren Entscheidungsprozeß erwidert Herr Dörries in der abschließenden Aussprache auf Fragen von Ausschußmitgliedern, nach Vorliegen der noch ausstehenden Untersuchungen, deren Vorlage in den nächsten drei bis vier Monaten zu erwarten sei, solle in Absprache mit Dänemark der politische Entscheidungsprozeß vorbereitet werden. Beabsichtigt sei, die Grundsatzentscheidung Mitte des nächsten Jahres herbeizuführen. Parallel dazu seien die in den laufenden Diskussionen angesprochenen Nachbesserungswünsche zu erfüllen sowie die für eine

politische Grundsatzentscheidung noch erforderlichen zusätzlich Angaben zu liefern. Eine zügige Umsetzung der Baumaßnahme im Falle einer „Grundsatzentscheidung pro Bau“ erfordere es darüber hinaus, die hierzu erforderlichen begleitenden Maßnahmen wie die Abstimmung des Projektes in der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung, Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren bis hin zu einem Staatsvertrag anzudenken und vorzubereiten.

Von entscheidender Bedeutung für die letztliche Grundsatzentscheidung sei auch die Frage, ob man das Bauprojekt mit einer rein staatlichen oder mit einer gemischt-staatlichen Finanzierung realisieren wolle. Hierzu bedürfe es ebenfalls vorbereitender Vorschläge der Banken und der Bauindustrie. Weiter sei die Klärung der Frage wichtig, zu welchem Zeitpunkt auch die vorbereitenden weiteren Arbeiten einem privaten Konsortium übertragen werden sollten.

Selbstverständlich - so fährt Herr Dörries fort - werde auch dem Wirtschaftsausschuß des Schleswig-Holsteinischen Landtages nach Vorliegen der ausstehenden Studien noch einmal Gelegenheit gegeben werden, die Untersuchungsergebnisse bewerten und dazu auch inhaltlich Stellung nehmen zu können.

Zum Technischen verweist Herr Dörries sodann darauf, daß man sich mit den Dänen sowohl aus kapazitiven als auch aus konstruktiven Gründen auf die Lösung 3 + 1 verständigt habe. Dies bedeute jedoch nicht, daß eine Lösung 4 + 1 absolut ausgeschlossen sei. Aufgrund des begrenzten Budgets für die Voruntersuchungen habe man jedoch nicht eine unendliche Zahl von Lösungsmöglichkeiten untersuchen können.

Diese Eingleisigkeit und die kapazitive Verbesserung der Zulaufstrecken stünden im Einklang mit den jeweiligen Lösungsmodellen für die reine Küste-Küste-Verbindung. Dies bedeute, es seien schrittweise, entsprechend den kapazitiven Anforderungen Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau erforderlich; zunächst könne aber abschnittsweise eine Streckenverbesserung auch eingleisig erfolgen.

Noch einmal zum Finanzierungsmodell erklärt Herr Dörries, daß es in der Tat so sei, daß man Private auch schon mit der Erstellung der Planunterlagen und der Durchführung des Raumordnungsverfahrens beauftragen könne. Möglich sei auch die Bezuschussung derartiger Aktivitäten durch die EU im Rahmen der Vorhaben der Transeuropäischen Netze. Die Frage, wie sich die dänische Seite zur Beteiligung privaten Kapitals stelle, könne im Augenblick definitiv nicht beantwortet werden. Das sogenannte ppp-Projekt (private public partnership) bei der Øresund-Querung sei jedoch ein rein staatliches Projekt mit hundertprozentiger Risikoübernahme aus den Haushalten Dänemarks und Schwedens. Wenn man aus deutscher Sicht dazu nach § 8 der Haushaltsordnung in der Lage wäre - dies sei im Augenblick jedoch nicht der

Fall -, könnte man auch hier entsprechende Modelle auflegen. Man sei in den Verhandlungen mit Dänemark aber noch nicht so weit, um das abschließend beantworten zu können.

M Bülc verdeutlicht, daß es hierbei um die grundsätzliche Frage gehe, wer künftig Eigentum an solch einer festen Querung behalte. Aber wenn von „ppp“ gesprochen werde, sei praktisch die Finanzierung gemeint. Das Øresund-Konsortium sei eine staatliche Gesellschaft mit einer 50 : 50-Beteiligung von Dänemark und Schweden. Aber die Finanzierung sei nicht aus staatlichen Mitteln erfolgt, sondern die Gelder seien am Kapitalmarkt aufgenommen worden. Damit wolle man sich auch für die Zukunft den Einfluß auf ein solches Projekt sichern. - Abg. Schmitz-Hübsch ergänzt, daß die Überlegungen von Dänemark bei Erreichung des Break-even-Points natürlich auch die Gewinne im Auge hätten.

Abg. Benker verweist abschließend auf den Bundesverkehrswegeplan, der seines Wissens für acht Projekte die Möglichkeit einer Privatfinanzierung eröffne. - Herr Dörries stellt klar, daß sein Hinweis auf § 8 der Haushaltsordnung nur auf die Verpflichtung abgestellt habe, daß Risiken für den Finanzier jeweils voll kalkulierbar sein müßten. Das bedeute, eine Risikoübernahme, die nicht absehbar sei, sei nach § 8 der Haushaltsordnung nicht möglich. Kalkulierte man jedoch zum Beispiel im Rahmen einer Risikoversicherung eine feste Prämie, wäre ein solcher Weg nach § 8 Haushaltsordnung abbildbar.

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, schließt die Sitzung um 15:15 Uhr.

gez. Müller
stellv. Vorsitzender

gez. Neil
Geschäfts- und Protokollführer