



Bericht

der Landesregierung

Bericht über Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung

Drucksache 15/ 1799 (neu)

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Untersuchungsprogramm zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung | 3 |
| 1.1 | Umfang | 3 |
| 1.2 | Wirtschaftlichkeitsberechnungen | 3 |
| 1.3 | Verkehrsmodell und Prognoseszenarios | 4 |
| 1.4 | Annahmen | 4 |
| 1.5 | Ergebnis | 6 |
| 2 | Einzelaspekte | 7 |
| 2.1 | Einfluss der Nutzung der Fährlinien von Trelleborg nach Rostock und Warnemünde auf den Transit- und Güterverkehr über die feste Vogelfluglinie | 7 |
| 2.2 | Ausbaukosten der Vorlaufstrecken (Schiene und Straße) | 8 |
| 2.3 | Ausfallbürgschaften der Landesregierung für potenzielle Investoren | 10 |
| 2.4 | Entwicklung des Personen-Zugverkehrs auf der Vogelfluglinie, Zugverbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen bzw. Malmö | 10 |
| 2.5 | Ausgleichsmaßnahmen für die Region Fehmarn/Ostholstein | 11 |

1. Untersuchungsprogramm zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung

1.1 Umfang

Die Landesregierung bezieht sich auf das umfangreiche Untersuchungsprogramm, das 1995 von den Verkehrsministern Deutschlands und Dänemarks in Auftrag gegeben und von der EU mitfinanziert wurde. Im Jahre 1999 wurden im einzelnen vorgelegt:

- Verkehrsanalysen und -prognosen zum Personen- und Güterverkehr zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa über den Fehmarnbelt im Jahre 2010 (**Verkehrsnachfragestudie**),
- Küste-Küste-Untersuchung der geologischen, umweltbezogenen und wirtschaftlich-technischen Möglichkeiten einer festen Querung (**Machbarkeitsstudie**),
- Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse und betriebswirtschaftliche Analyse einer festen Verbindung (**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**), die im Jahre 2000 für ein optimiertes Fährschiffkonzept ergänzt wurde,
- Untersuchung der Auswirkungen einer festen Querung auf die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Gebiete beiderseits des Fehmarnbelt (**Sozio-ökonomische Regionalstudie**),
- Untersuchung der technischen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Ausbaumöglichkeiten der Straßen und Schienenwege im Korridor Hamburg - Kopenhagen (**Umweltuntersuchung der landseitigen Anbindung einer festen Querung**).

1.2 Wirtschaftlichkeitsberechnungen

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die sozioökonomische Regionalstudie wurden auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsnachfragestudie, der Machbarkeitsstudie und der Untersuchung der landseitigen Anbindung von Schiene und Straße an ein Querungsbauwerk durchgeführt.

Die **Verkehrsnachfragestudie** stellt wichtige Grundlagen zur Beurteilung des Bedarfs, der technischen Anforderungen und der Finanzierbarkeit einer festen Querung im Hinblick auf die Entscheidung über die Realisierung dieses Projektes und für den Vergleich mit einem verbesserten bzw. optimierten Fährschiffkonzept zur Verfügung.

1.3 Verkehrsmodell und Prognoseszenarios

Um die Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt auf den Verkehr abzuschätzen, ist eine großräumige Verkehrsanalyse auf einem großen Teil des europäischen Kontinents durchgeführt worden.

Die Analyse des Verkehrs zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland, über den sogenannten Ostseeschnitt, erfolgte durch stichprobenartige Befragung von Reisenden, Lkw-Fahrern, Verladern und Transportunternehmen. Ferner wurden zahlreiche Daten aus bereits vorhandenen Quellen gewonnen, wie Verkehrsstatistiken, Verkehrszahlen von Fährlinien, Fahrplänen, etc.

Es wurde ein Verkehrsmodell erstellt, das den Personen- und Güterverkehr berücksichtigt. Das Verkehrsmodell diente der Erstellung von Prognosen für den Verkehr für das Jahr 2010. Es wurden vier Szenarios mit unterschiedlicher Verkehrskapazität untersucht:

- *Referenzszenario:*
Fortsetzung des seit 1997 verbesserten Fährbetriebs ohne feste Querung,
- *Szenario 2+4:*
zweigleisige Eisenbahnstrecke und vierstreifige Autobahn,
- *Szenario 2+0:*
zweigleisige Eisenbahnstrecke einschließlich
Pendelzügen für den Straßenverkehr,
- *Szenario 1+2:*
eingleisige Bahnstrecke sowie zweistreifige Straße,

aufgrund eines erst zum Jahreswechsel 1999 / 2000 vorgelegten Konzeptes wurde nachträglich als sogenannter "Vierter Mit-Fall" bewertet ein
- *Optimiertes Fährschiffkonzept:*
Kapazitätserweiterung und Verringerung der Gesamtreisezeit durch je ein zusätzliches Fährschiff in den Jahren 2010 und 2020 sowie "zweispurige" Erweiterung der Fahrinnen.

1.4 Annahmen

Die Gutachter haben für die Prognoseberechnung für das Jahr 2010 folgende Annahmen getroffen:

1. Berücksichtigung von beschlossenen Neu- und Ausbaumaßnahmen: Der ständige Ausbau des Straßen- und Schienennetzes in Dänemark und Norddeutschland wird vorausgesetzt, unabhängig von der Errichtung einer festen FBQ. Speziell für Norddeutschland wird die Realisierung der im vordringlichen Bedarf stehenden Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes angenommen.
2. Die Öresund-Verbindung wird eröffnet.
3. Bei Errichtung einer festen FBQ wird vorausgesetzt, dass der heutige Auto- und Bahnfährverkehr eingestellt ist.

4. Es wird jedoch damit gerechnet, dass eine Personenfähre Puttgarden-Rödby eingerichtet wird.
5. Im Referenzszenario wird vorausgesetzt, dass der heutige Fährverkehr auf den anderen Ostseelinien mit unvermittelter Kapazität (Anzahl der Abfahrten pro Tag, derselben Überfahrzeit, denselben Preisen) fortgesetzt wird.
6. Vorausgesetzt wird ein Anstieg der wirtschaftlichen Schlüsselparameter auf den wichtigsten in Betracht kommenden Märkten (D, DK, S, N, FIN) unter Verwendung vorliegender offizieller Prognosen der betroffenen Länder (z.B. Bundesverkehrswegeplanung, Strukturdatenprognose der Prognos AG). Für Deutschland wurde für den Zeitraum 1996 bis 2010 angenommen:

| | |
|--------------------------|----------|
| - Bevölkerungsstärke | + 0,7 % |
| - Zahl der Beschäftigten | + 2,0 % |
| - Bruttosozialprodukt | + 46,4 % |
| - Fahrzeughaltung | + 15,8 % |
7. Im Einvernehmen mit den Auftraggebern wurde ein mittleres Güterverkehrswachstum von durchschnittlich 3,4 % p.a. angenommen. Das Güterverkehrswachstum ist höher als das reale Wirtschaftswachstum. Dies gilt speziell für höherwertige Güter im langläufigen Verkehr. Massengüter wurden nicht berücksichtigt. Die 3,4 % p.a. basieren auf den Trends der letzten Jahre und stimmen mit Feststellungen kürzlich (1999) durchgeführter Gutachten zum Fähr- und RoRo-Verkehr über die Ostsee überein.
8. Für Deutschland wurde eine Steigerung des Bruttoinlandproduktes (BIP) von 2,7 % p.a. wegen des Auf- und Nachholbedarfs im Osten angenommen. Für Westdeutschland liegt die Steigerungsrate des BIP bei 2,3 %.
9. Für die Szenarios 2+0 und 2+4 wird der Bau einer zweigleisigen und elektrifizierten Hochgeschwindigkeitsbahntrasse für 200 km/h zwischen Kopenhagen und Hamburg vorausgesetzt.
10. Es gilt die generelle Annahme, dass die Preise für die Beförderung über eine feste Verbindung in Höhe der Überfahrtspreise einer Fährverbindung sein werden.
11. Auf den Fähren werden heute keine Güterzüge und Nachtreisezüge mehr übergesetzt. Alle Güterzüge zwischen Seeland und Deutschland fahren über den Großen Belt. Es wird angenommen, dass Güterzüge in Zukunft dann den Fehmarnbelt benutzen, wenn eine feste FBQ eingerichtet wird. Das gleiche gilt für alle internationalen Züge zwischen Hamburg und Kopenhagen.
12. Der zollfreie Verkauf (duty-free) wird im Jahr 1999 eingestellt, was erwartungsgemäß zu einer allgemeinen Preissteigerung von 10 % bei der Personenbeförderung auf Langstrecken-Fährverbindungen sowie von 30 % auf Kurzstrecken-Fährverbindungen führt, während bei den Gütertarifen mit keiner Änderung zu rechnen ist.
13. Es wird angenommen, dass die Preise für Flugscheine und die Zahl der Abflüge in allen Szenarios identisch sind. Die Abflugfrequenz der Fluglinien nimmt um 20 % zu.
14. Die Preise für Pkw- und Lkw-Treibstoff steigen bis 2010 um 15 %. Die Endpreise aller sonstigen Betriebs- und Beförderungskosten ändern sich nicht.

1.5 Ergebnis

Die Annahmen Nr. 3 und 4 gehen auf einen möglichen Wettbewerb zwischen dem Fährbetrieb und einer festen Fehmarnbeltquerung während der 6- bis 8-jährigen Bauphase und während der Betriebsphase einer festen Querung ein. In der Folge sind die Verkehrsanteile, die nicht als potenzielle Nutzer und Mautzahler in Betracht kommen, bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung unberücksichtigt geblieben.

Auch aus heutiger Sicht spricht nach Auffassung der Landesregierung für die Annahme, dass mit der Verkehrsfreigabe einer festen Fehmarnbeltquerung ein paralleler Fährverkehr nur noch eingeschränkt angeboten wird, die ständige Verfügbarkeit einer festen Querung und der Wegfall von Wartezeiten.

Insoweit unterscheidet sich die Situation am Fehmarnbelt von der am Öresund und am Ärmelkanal. Die Öresundquerung zwischen Malmö und Kopenhagen hat als hauptsächlichen Wettbewerber die Fährverbindung Helsingborg - Helsingør, die für Verkehre aus und in Richtung Norden (Oslo) den kürzeren Weg anbietet. Die Fährverbindung über den Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö ist am 30. April 2002 eingestellt worden. Seit Eröffnung der Öresundquerung am 1. Juli 2000 hatte die Reederei auf dieser Route 60 Prozent der Passagiere verloren und beträchtliche Defizite eingefahren.

Für den Straßenverkehr, der den Ärmelkanal queren will, ist wegen des Shuttle-Verkehrs durch den dort gebauten Eisenbahntunnel ebenso wie beim Fährschiffsverkehr ein zweifacher Umschlag (Be- und Entladen) notwendig.

Im Rahmen der sorgfältigen Auswertung der Gutachten und des intensiven Informations- und Diskussionsprozesses mit allen Beteiligten im Lande wurden teilweise von den Gutachtern verwendete Daten und getroffene Annahmen zur verkehrlichen und ökonomischen Entwicklung in Frage gestellt. Diese Zweifel wurden jedoch durch die Gutachter ausgeräumt; etwaige Auswirkungen auf das Prognoseergebnis wurden als marginal bezeichnet. Die Landesregierung hat nach Abwägung aller negativen und positiven Effekte am 14. Dezember 1999 ein positives Votum zum Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung beschlossen und der Bundesregierung zugeleitet.

Gleichzeitig hat sie aber die Notwendigkeit betont, nach einer positiven Entscheidung über die Realisierung des Projektes weitere detaillierte Untersuchungen durchzuführen, unter anderem eine **Aktualisierung der Verkehrsprognose**.

In diesem Zusammenhang wird über die Verkehrsentwicklung am Öresund berichtet: Nach den offiziellen Angaben der Träger dieser Verkehrsverbindung sollte nach der Verkehrsprognose vom Mai 1999 der durchschnittliche tägliche Straßenverkehr 11.800 Fahrzeuge/24 Stunden betragen und bis 2010 mit jährlich 3,2% zunehmen. Diese Zahl wurde in den ersten sechs Betriebsmonaten des Jahres 2000 mit 9.200 Kfz/24 Stunden allerdings nicht erreicht, lediglich im Schienenpersonenverkehr wurden die Erwartungen übertroffen. Im Jahr 2001, dem ersten

vollen Betriebsjahr, betrug die entsprechende Verkehrsmenge 8.100 Kfz/24 Stunden. Die im Vergleich mit der Prognose geringere Nutzung der neuen Verkehrsverbindung hat naturgemäß zu Einnahmeeinbußen geführt. Der für 2001 erwartete Verlust von 558,7 Mio. DKK ist nach Angaben des Öresund Konsortiums jedoch um 105,7 Mio. DKK geringer ausgefallen. Für 2002 soll sich der Verlust weiter vermindern. Außerdem wird erwartet, dass sich der Straßenverkehr auf durchschnittlich 9.495 Fahrzeuge täglich steigern wird, das ist gegenüber 2001 eine Steigerung um 17%.

Das Verkehrsaufkommen zwischen Puttgarden und Rødby ist nach einem Rückgang durch Umleitung auf die Große-Belt-Querung wieder deutlich gewachsen. Im Jahr 2001 wurden mit 4.558 Fahrzeugen (Pkw, Lkw, Busse) im durchschnittlichen täglichen Verkehr rund 1.000 Fahrzeuge mehr befördert als 1994 mit 3.575 Kfz / 24 Stunden. Hierzu hat der „Border Shop“ im „PortCenter Puttgarden“ erheblich beigetragen.

2. Einzelaspekte

2.1 Einfluss der Nutzung der Fährlinien von Trelleborg nach Rostock und Warnemünde auf den Transit- und Güterverkehr über die feste Vogelfluglinie

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass für die Abwicklung des internationalen, regionalen und lokalen Personen- und Güterverkehrs alle zu einem Netz verbunden Verkehrsträger zur Verfügung stehen. Im Verkehr des Ostseeraumes nimmt der Schiffstransport eine dominierende Rolle ein. Es ist das politische Ziel der Landesregierung, diese Position zu halten und zu stärken. Das schließt den Ausbau landgestützter Verkehrsträger aber nicht aus. Ganz im Gegenteil: Die Häfen als Schnittstellen der intermodalen, d. h. von verschiedenen Verkehrsarten getragenen Transportketten sind auf moderne und leistungsfähige Hinterlandverbindungen auf Schiene, Straße und Wasserstraße angewiesen.

Mit dem Zusammenwachsen der Europäischen Union und des europäischen Binnenmarktes und deren geplanter Erweiterung werden die Handelsbeziehungen und damit die Warenströme ansteigen. Dies gilt nicht nur für die Relation Südschweden - Mecklenburg-Vorpommern. Innerhalb des Gesamtverkehrssystems stehen grundsätzlich alle Verkehrsträger und Verkehrswege miteinander im Wettbewerb. Dies entspricht den Anforderungen der verladenden Wirtschaft und der Reisenden, die jeweiligen Zielorte auf kürzestem Wege, in geringster Zeit und zu niedrigen Kosten zu erreichen.

Die oben dargestellte Verkehrsnachfragestudie hat alle für das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung relevanten Verkehrsarten und -routen betrachtet und die Entwicklung prognostiziert.

Die beiden folgenden Tabellen stellen die Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung auf den Personen- und Güterverkehr der Häfen dar:

Personenverkehr

| Passagier-PKW 1000 p.a. | Basisjahr 1996 Fähre | Referenz- Szenario Fähre | Prognosejahr 2010 | | | | | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------|--------------|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | 2+0 | | feste Querung, Szenario 1+2 | | 2+4 | | |
| | | | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | |
| Kiel ¹⁾ | 250 | 398 | 59,20 | 392 | 56,80 | 385 | 54,00 | 386 | 54,40 |
| Travemünde - Trelleborg | 104 | 146 | 40,38 | 143 | 37,50 | 125 | 20,19 | 130 | 25,00 |
| Rostock - Gedser | 198 | 316 | 59,60 | 310 | 56,56 | 276 | 39,40 | 280 | 41,4 |
| Rostock - Trelle- borg | 84 | 445 | 429,76 | 437 | 420,24 | 393 | 367,86 | 393 | 367,86 |
| Saßnitz - Trelle- borg | 121 | 251 | 107,44 | 250 | 106,61 | 246 | 103,31 | 248 | 104,96 |
| Gesamt | 757 | 1.556 | 105,55 | 1.532 | 102,38 | 1.425 | 88,24 | 1.437 | 89,83 |

1) Kiel - Bagenkop, Kiel - Oslo, Kiel - Göteborg

Güterverkehr

| LKW- Transport 1000 t p.a. | Basisjahr 1994 Fähre | Referenz- szenario Fähre | Prognosejahr 2010 | | | | | | |
|-------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | 2+0 | | feste Querung, Szenario 1+2 | | 2+4 | | |
| | | | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | Änd % | |
| Kiel ¹⁾ | 1.049 | 1.646 | 56,91 | 1.609 | 53,38 | 1.596 | 52,14 | 1.592 | 51,76 |
| Travemünde ²⁾ | 4.546 | 7.473 | 64,39 | 7.303 | 60,65 | 7.234 | 59,13 | 7.218 | 58,78 |
| Rostock ³⁾ | 855 | 1.645 | 92,40 | 1.607 | 87,95 | 1.592 | 86,20 | 1.589 | 85,85 |
| Saßnitz - Trelle- borg | 708 | 1.880 | 165,54 | 1.836 | 159,32 | 1.819 | 156,92 | 1.815 | 156,36 |
| Gesamt | 7.158 | 12.644 | 76,64 | 12.355 | 72,60 | 12.241 | 71,01 | 12.214 | 70,63 |

1) Kiel - Bagenkop, Kiel - Oslo, Kiel - Göteborg

2) Travemünde - Malmö, Travemünde - Trelleborg

3) Rostock - Gedser, Rostock - Trelleborg

Nach den vorstehenden Tabellen ist mit nennenswerten Veränderungen im Seegüterverkehr durch die Errichtung einer festen Verbindung nicht zu rechnen. Schifffahrt und Häfen sowie der Nord-Ostsee-Kanal behalten ihre Bedeutung im Verkehrssystem. Eine feste Fehmarnbeltquerung würde die bis 2010 prognostizierten Verkehrszuwächse im Schifffahrtsbereich lediglich vermindern. Bei den Häfen Kiel und Travemünde sind Einbußen von 3 - 6 % bei Wachstumsraten von 57 % (Kiel) bis 64 % (Travemünde) zu erwarten. Deutlich größer fallen die Einbußen im Eisenbahnfährverkehr für die Häfen Travemünde, Rostock und Saßnitz aus. Hier wird es mit einer festen Querung nur noch zu geringen Zuwächsen kommen.

Nimmt man an, dass die Hälfte der Potenziale vom Nord-Ostsee-Kanal auf eine feste Querung abgelenkt würden, dann läge der relative Verlust bei 2,4 % der Gesamtverkehre auf dem NOK.

2.2 Ausbaurkosten der Vorlaufstrecken (Schiene und Straße)

Für die landseitige Anbindung einer festen Fehmarnbeltquerung auf Schiene und Straße belaufen sich die Kostenschätzungen in Dänemark für den Vollausbau auf 5.700 Millionen DKK und für den teilweisen Ausbau auf 1.500 Millionen DKK (Kos-

tenstand Mitte 1996, ohne Mehrwertsteuer). Umgerechnet sind dies (bei 1 € = 7,4351 DKK) 766,6 Millionen € bzw. rund 202 Millionen €

In Schleswig-Holstein werden für den Vollausbau der Straße 154 Millionen DM = 78,7 Millionen € und der Schiene 1.799 Millionen DM = 919,8 Millionen €, zusammen 1.953 Millionen DM = 998,5 Millionen € (Kostenstand Mitte 1996, ohne MwSt) veranschlagt. Bei einem Teilausbau, der dann nur die Schiene betrafte, entstehen Kosten in Höhe von 797 Millionen DM = 407,5 Millionen €

Der volle Ausbau mit Autobahnquerschnitt bis Puttgarden und zweigleisiger elektrifizierter Eisenbahnstrecke Bad Schwartau - Puttgarden entspricht dem Szenario einer festen Querung mit zweigleisiger Schiene und vierstreifiger Straße. Der Teilausbau entspricht dem Szenario mit eingleisiger Eisenbahn und zweistreifiger Straße.

Die Landesregierung hat den Ausbau von Schiene und Straße im Frühjahr 2000 in einem vorläufigen Maßnahmenkatalog beim Bund für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes angemeldet.

Im Memorandum vom 6. Dezember 2000 bestätigen die Verkehrsminister von Dänemark und Deutschland, „dass der sich aus dem Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts ergebende Ausbau von Straßen und Eisenbahnen an Land als aus den Staatshaushalten zu finanzierende Investition zu betrachten ist, während der die Küsten verbindende Abschnitt als Investitionsvorhaben angesehen wird, bei dem es von größtem Nutzen für die Realisierung des Projekts wäre, wenn der Privatsektor das finanzielle Risiko übernehme“.

Ob und unter welchen Bedingungen der Privatsektor bereit und in der Lage ist, eine feste Querung des Fehmarnbelts zu planen, zu finanzieren, zu bauen und zu betreiben, wird in dem gegenwärtig noch laufenden Interessenbekundungsverfahren ermittelt.

Der Ausbau der landseitigen Anbindung müsste in Übereinstimmung mit der ausgewählten technischen Variante des Querungsbauwerks und - ggfls. phasenweise - in einem Zeitraum zwischen der Entscheidung über die Realisierung des Projektes und der Verkehrsfreigabe einer festen Fehmarnbeltquerung vorgenommen werden.

In diesem Zusammenhang unterstreicht die Landesregierung die beschäftigungspolitischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und strukturpolitischen Chancen, die es für Schleswig-Holstein zu nutzen gilt.

Mit einer festen Fehmarnbeltquerung kann

- der zweite wichtige Transportkorridor auf Schiene und Straße zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa gesichert und gestärkt und die Jütlandlinie Hamburg - Flensburg - Dänemark mit Blick auf die prognostizierten Verkehrssteigerungen entlastet werden,
- die Anbindung Schleswig-Holsteins an großräumige Verkehre wesentlich verbes-

sert werden,

- die Verkehrsinfrastruktur im Land durch den Ausbau der landseitigen Anbindung modernisiert und die Hinterlandanbindung insbesondere des Ostseehafens Lübeck und des Überseehafens Hamburg optimiert werden,
- die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung in der Region ausgebaut werden, dies gilt auch für den Bau und Betrieb des Projektes selbst,
- eine vollständige Verlagerung des Schienenverkehrs auf die Jütlandlinie Hamburg - Flensburg - Dänemark vermieden und der Schienenverkehr über Lübeck hinaus und weiter nach Skandinavien gesichert und ausgebaut werden,
- die zentrale und direkte Verkehrsader der noch zu entwickelnden europäischen Wirtschaftsregion von Südschweden über Dänemark und Schleswig-Holstein bis Hamburg gefördert werden,
- die Zusammenarbeit im norddeutschen Raum intensiviert und nicht zuletzt
- der ökologische Nutzen aus der erwarteten Verlagerung von Teilen des Straßenverkehrs auf die Schiene, insbesondere im langlaufenden Güter- und schnellen Personenverkehr gezogen werden.

2.3 Ausfallbürgschaften der Landesregierung für potenzielle Investoren

Die im Berichtsantrag aufgeworfene Frage nach Bürgschaften oder Risikoteilung stellt sich erst mit der Entscheidung über die Realisierung eines Projektes. Die Landesregierung hat bereits in ihrem Beschluss vom 14. Dezember 1999 die Auffassung vertreten, dass die feste Fehmarnbeltquerung nur mit privatem Kapital erfolgen soll. Private Investoren sollen angemessen am Risiko beteiligt werden.

Im Rahmen des erwähnten Interessenbekundungsverfahrens werden neben der privatwirtschaftlichen Machbarkeit auch eine realistische Risikoaufteilung zwischen den beteiligten Staaten und dem privaten Sektor ermittelt sowie technische und finanzielle Lösungsmodelle optimiert. Staaten in diesem Sinne sind das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland.

Nach Vorlage der Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Interessenbekundungsverfahren wollen beide Staaten noch vor Ende 2002 über weitere konkrete Planungsschritte entscheiden.

Die Kommission der Europäischen Union hat mit der Vorlage des Vorschlags zur Änderung der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-Leitlinien) vom Oktober 2001 eine feste Fehmarnbeltquerung in die Liste prioritärer Projekte aufgenommen. Damit wäre auch eine finanzielle Förderung möglich. Die endgültige Entscheidung der EU bleibt abzuwarten.

2.4 Entwicklung des Personen-Zugverkehrs auf der Vogelfluglinie, Zugverbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen bzw. Malmö

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa sind durch die deutsche Einheit und die Grenzöffnung nach Osten am Beginn der neunziger Jahre, durch die Norderweiterung der Europäischen Union und die festen Querun-

gen des Großen Belts und des Öresunds wesentlich beeinflusst worden. Im Sommer 1992 verkehrten noch 6 Nachtzugpaare und 8 Tageszugpaare, insgesamt also 14 internationale Zugpaare (= 28 Züge) auf der Vogelfluglinie. Im Sommer 1997 waren es noch 3 Nacht- und 5 Tageszugpaare, insgesamt also 8 Zugpaare.

Nach der Verkehrsfreigabe der festen Eisenbahnquerung des Großen Belt, d.h. seit dem Winterfahrplan 1997/98, verkehren die Nachtzüge über Flensburg. Im Sommer 1998 verkehrten 5 Zugpaare zwischen Kopenhagen und Hamburg auf der Vogelfluglinie. Im Sommer 2000 ist ein sechstes Zugpaar Malmö - Hamburg hinzugekommen.

Der Winterfahrplan 2002/03 sieht nur noch 2 Zugpaare Hamburg - Kopenhagen und ein Zugpaar Malmö - Hamburg vor, insgesamt also 6 Züge im internationalen Verkehr. Dies betrifft nur die Wintersaison. Über den Sommerfahrplan 2003 gibt es noch keine konkreten Zugzahlen. Das 5. und 6. Zugpaar wurden bisher schon nur im Sommer betrieben.

Wegen der Bedeutung, die die Landesregierung dem Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung für die zukünftige Sicherung des Eisenbahnverkehrs auf der Vogelfluglinie beimisst, wird auf die Ausführungen unter Abschn. 2.2 Bezug genommen.

2.5 Ausgleichsmaßnahmen für die Region Fehmarn/Ostholstein

In der Sozioökonomischen Regionalstudie wurde festgestellt, dass das Projekt unter Berücksichtigung negativer Effekte im Fährschiffverkehr sowohl während der Bauphase als auch während der Betriebsphase positive Beschäftigungseffekte für die untersuchten Regionen in Deutschland (Ostholstein) und Dänemark (Storstrøms Amt) bringen würde. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass bei der Ermittlung der Beschäftigungseffekte während der Betriebsphase indirekte Multiplikatoreffekte, wie z.B. Neuansiedlungen von Betrieben, oder induzierte Effekte, beispielsweise durch positive Veränderungen der regionalen Wirtschaftsstruktur, noch nicht einbezogen worden sind.

Regionale¹⁾ Beschäftigungseffekte während der Bauphase:

| Beschäftigungseffekte | Kombinierte Lösung (2+4) | Kombinierte Lösung (1+2) | Shuttle-Lösung (2+0) | Referenzszenario |
|---|--------------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| durch den Bau der festen Querung | 41.100 | 31.800 | 24.300 | 6.400 |
| <i>(das sind jährliche Arbeitsplätze von)</i> | <i>(5.800)</i> | <i>(4.300)</i> | <i>(3.800)</i> | <i>(900)</i> |
| durch die Hinterlandinvestitionen | 13.460 | 5.610 | 11.890 | |
| Insgesamt (Mannjahre²⁾) | 54.560 | 37.400 | 36.200 | 6.400 |

| Regionale Beschäftigungseffekte während der Betriebsphase (netto, d.h. nach Abzug negativer Effekte): | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Arbeitsplätze in | Szenario 1 (2+4) | Szenario 2 (1+2) | Szenario 3 (2+0) |
| Deutschland Nord-Ost ³⁾ | 920 | 660 | 645 |
| Dänemark Ost ⁴⁾ | 820 | 11 650 | 635 |
| Gesamt | 1.740 | 1.310 | 1.280 |

- ³⁾ Regionale Einteilung nach Bundesverkehrswegeplan: Flensburg, Itzehoe, Lübeck/Ostholstein, Bad Oldesloe, Hamburg, Rostock, Schwerin, Güstrow.
⁴⁾ Storstrøms Amt, Kopenhagen, Frederiksborg, Roskilde, West-Seeland.

Wegen der überragenden Bedeutung des Tourismus für die Region Ostholstein, insbesondere für die Insel Fehmarn, ist dieser Wirtschaftsbereich auf Initiative und mit Förderung der Landesregierung in einem vom Kreis Ostholstein in Auftrag gegebenen ergänzenden gutachterlichen Fachbeitrag einer vertiefenden und kleinräumigeren Betrachtung unterzogen worden.

In dem Fachbeitrag kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass die Teilregionen hinsichtlich der Chancen und Risiken für die Tourismuswirtschaft während der Bau- und Betriebsphase differenziert betrachtet werden müssen. In der Analyse konnten sowohl Chancen als auch Risiken für den Tourismus definiert werden. Die Risiken werden insbesondere in der Bauphase für die Teilregionen Fehmarn und Großenbrode relevant sein. Es werden allerdings auch Chancen während der Bauphase aufgezeigt, wie z.B. die touristische Vermarktung der Baustelle (Informationscenter). Die bei kleinräumiger Betrachtung während der Bau- und Betriebsphase erkennbaren Risiken für die Tourismuswirtschaft können durch geeignete Kompensationsmaßnahmen rechtzeitig ausgeglichen werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung für die betroffene Region mehr wirtschaftliche Chancen als Risiken mit sich bringen würde. Ob und in welchem Umfang die positiven Effekte eintreten, ist ganz entscheidend davon abhängig, dass die Region die Chancen aufgreift und über Aktivitäten und Projekte umsetzt. Dies gilt insbesondere für die potenziellen indirekten Multiplikatoreffekte.

Die Landesregierung hat sich in ihrer Kabinettsentscheidung vom 14. Dezember 1999 bereit erklärt, bei Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung flankierende Maßnahmen zu fördern, die es der Region ermöglichen, die sich aus dem Projekt ergebenden neuen regionalwirtschaftlichen Chancen zu nutzen. Diese möglichen Förderungen sieht die Landesregierung nicht – wie im Berichtsantrag formuliert – als Ausgleichsmaßnahmen an, sondern vielmehr als flankierende Förderungen.

Im Rahmen der Zukunftsinitiative *ziel: Zukunft im eigenen Land* steht ein schlagkräftiges regionalpolitisches Instrumentarium zur Verfügung, insbesondere über die Infrastrukturförderung des Regionalprogramms 2000 aus EU-, GA- und Landesmitteln. Die Region Ostholstein/Lübeck ist Förderregion im Regionalprogramm 2000 und hat auch bisher schon von den Fördermitteln profitiert und damit den Strukturwandel positiv vorangetrieben. Die Regionalförderung trägt der Bedeutung des Tourismus in dieser Region besonders Rechnung, was durch zahlreiche Fördermaßnahmen in diesem Sektor deutlich wird.

Neben zahlreichen Gemeinden der Region Ostholstein, die sich bereits in Verfahren der ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalysen (LSE) befinden, beabsichtigen nun auch die Kommunen der Insel Fehmarn und die Orte Heiligenhafen und

Großenbrode LSE-Verfahren zu starten. Damit werden die Voraussetzungen erfüllt, um frühzeitig und in überörtlicher Kooperation Maßnahmen zur Begleitung der Vorbereitung und Durchführung der Fehmarn-Belt-Querung zu entwickeln. Geeignete Maßnahmen können aus dem Programm „ZAL“ („Zukunft auf dem Land“) gefördert werden.

Die Region ist im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planungen für die feste Fehmarnbeltquerung aufgerufen, die damit verbundenen Chancen zu analysieren, aufzugreifen und eine Umsetzung zu prüfen. Das am 25. November 1999 auf Initiative des Landrates des Kreises Ostholstein konstituierte "Fehmarnbelt-Forum" hat hierbei einen vielversprechenden Anfang gemacht. Die in dem Forum vertretenen Akteure aus allen gesellschaftlichen Bereichen der Region haben bis Mitte 2000 interessante Projektideen diskutiert. Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr und das Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus waren in dem Forum und seinen Arbeitsgruppen vertreten. Die Landesregierung würde es begrüßen, wenn die Aktivitäten des Forums in nicht allzu ferner Zeit wieder aufleben würden.