



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Feste Fehmarnbelt-Querung

Vereinbarungen mit der Bundesregierung und dem Land Dänemark

1. Welche Informationen sind für eine Entscheidung zum Bau der festen Fehmarnbelt-Querung noch nötig?

Die Landesregierung hat im *Bericht über Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung* (Drucksache 15/1937) über den aktuellen Planungsstand informiert. Inzwischen haben der Bundesverkehrsminister und der dänische Verkehrsminister in Anwesenheit von Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer beim Treffen am 11. März 2003 eine deutsch-dänische Arbeitsgruppe beauftragt, bis zum Jahresende 2003 Schlüsselfragen relevanter Finanzierungs- und Organisationsmodelle und damit verbundene Rechtsfragen zu klären.

Anschließend wird über weitere Schritte entschieden. Bei Einigung über die wichtigen Punkte könnte eine Regierungsvereinbarung vorbereitet und unterzeichnet werden.

2. Welche Garantien sind seitens des Bundes nötig für eine private Finanzierung des Projektes und welche Bürgschaften müsste das Land Schleswig-Holstein übernehmen?

Ob, für welche Risiken und in welcher Weise Garantien oder Bürgschaften die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark für eine private Finanzierung übernehmen, hängt von dem Finanzierungs- und Organisationsmodell ab, mit dem eine feste Fehmarnbeltquerung realisiert werden wird.

Die Übernahme von Garantien oder Bürgschaften durch das Land Schleswig-Holstein ist nicht vorgesehen.

3. Ist auch eine Ausfallbürgschaft dafür notwendig, wenn die Benutzer nicht in dem geplanten Umfang die feste Querung nutzen?
Zur Reduzierung von Risiken aus dem Verkehrsaufkommen ist zunächst eine Aktualisierung der Verkehrsprognose erfolgt. Der Schlussbericht wird in Kürze veröffentlicht.

Im Übrigen vergleiche Antwort zu Frage 2.

4. Ist in dem neu zu rechnenden Modell vorgesehen, dass sich daneben auch noch Fährlinien von Schleswig-Holstein nach Dänemark in Betrieb befinden?

Die ursprüngliche Verkehrsprognose und deren Aktualisierung umfassen auch die über die Häfen abgewickelten Verkehre. Außerdem wurde in der Aktualisierung ein Prognoseszenario mit einem Fährverkehr parallel zu einer festen Querung gerechnet.

5. Mit wie viel Güter- und Personenzügen pro Tag rechnet der Planer für die Nutzung der festen Belt-Querung nach dem derzeitigen Wissen?

Die Gutachter haben die Rückverlagerung des Schienengüterverkehrs von der Jütlandlinie auf die Vogelfluglinie aufgrund des kürzeren Weges und damit verbundener Kosteneinsparungen angenommen. Je nach Szenario werden zwischen 83 und 101 Züge im Tagesdurchschnitt vorhergesagt.

6. Ist nach dem heutigen Planungsstand eine zweite Fehmarn-Sund-Brücke vorgesehen sowie der Ausbau der Vorlaufstrecke für die Bahn und Straße zwei- bzw. vierspurig ab Heiligenhafen?

Im Gegensatz zu den 1999 vorgelegten Studien (Untersuchungsprogramm siehe Drucksache 15/1937, Bericht der Landesregierung über Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung) legt die aktualisierte Verkehrsprognose nicht mehr den Ausbau der Schiene zur Hochgeschwindigkeitsstrecke zugrunde, sondern einen zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau für 160 km/h beiderseits einer festen Fehmarnbeltquerung. Dieser Ausbaustandard ist auch in der kürzlich paraphierten Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund vorgesehen.

Die Anschlußstrecken auf deutscher Seite für Schiene und Straße sollen zweigleisig (Fehmarnsundbrücke eingleisig) bzw. vierstreifig ausgebaut werden. Zum Ausbau der zweistreifigen B 207 zur vierstreifigen A 1 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden wäre die Errichtung einer zweiten Fehmarnsundbrücke erforderlich.

7. Werden die Kosten der Vorlaufstrecken und der Brücke aus Mitteln des Bundesverkehrsfinanzierungsgesetzes nach Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan finanziert?

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 aus den Staatshaushalten zu finanzieren ist.

8. Wo werden sich regional in Schleswig-Holstein zusätzliche Arbeitsplätze ergeben und in welchen Branchen?

In der Sozioökonomischen Regionalstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesens und des dänischen Verkehrsministeriums aus dem Jahr 1999 wurde festgestellt, dass das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung 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.

Vier Szenarien wurden untersucht:

Szenario 1: Feste Querung, 2-gleisige Schienenstrecke, 4-streifige Autobahn

Szenario 2: Feste Querung, 1-gleisige Schienenstrecke, 2- o. 3-streifige Straße

Szenario 3: Feste Querung, 2-gleisige Schienenstrecke mit Shuttlezügen für Pkw und Lkw

Referenzsituation: Ohne feste Querung, fortgesetzter Fährbetrieb

Tabelle 8.1: Regionale¹⁾ Beschäftigungseffekte während der **Bauphase**

Beschäftigungseffekte	Szenario 1 (2+4)	Szenario 2 (1+2)	Szenario 3 (2+0)	Referenzsituation
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

¹⁾ Bezogen auf den Einzugsbereich Ostholstein/Lübeck/Storstrøms Amt

²⁾ Mannjahre = Jährlicher Arbeitsplatzeffekt x Bauzeit in Jahren -Durchschnittswerte-

Die Beschäftigungseffekte während des Betriebs einer festen Querung beziehen sich auf Norddeutschland und Ost-Dänemark, dargestellt in folgender Tabelle 8.2:

Tabelle 8.2

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

³⁾ Regionale Einteilung nach Bundesverkehrswegeplan: Flensburg, Itzehoe, Kiel, Lübeck/Ostholstein, Bad Oldesloe, Hamburg, Rostock, Schwerin, Güstrow.

⁴⁾ Storstrøms Amt, Kopenhagen, Frederiksborg, Roskilde, West-Seeland.

Die auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezogenen Nettobeschäftigungseffekte ohne die Multiplikatoreffekte sind zusammengefasst in der folgenden Tabelle 8.3:

Tabelle 8.3

Beschäftigungseffekte (Anzahl Personen)	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Beschäftigung 2010 Referenzsituation	
				Relevant	Alle ¹⁾
Güterverkehr	1.930	1.250	400	16.000	711.000
Personenverkehr	510	340	170	3.260	72.000
Betrieb und Unterhaltung	200	120	810	1.280	10.000
Fährbetrieb ²⁾	-900	-400	-100	900	5.000
Summe	1.740	1.310	1.280	21.440	798.000

1) „Alle„ bedeutet alle Arbeitnehmer in Produktion und Handel, Transport und Tourismus innerhalb des Einzugsgebietes

2) ohne indirekte Beschäftigung von Fährbetrieben wie z. B. für Versorgungslieferungen etc.

Die Landesregierung hat mit ihrem Votum vom Dezember 1999 gegenüber der Bundesregierung die Forderung nach vertiefenden Untersuchungen u. a. zur Betroffenheit der regionalen Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Tourismuswirtschaft verbunden.

9. Welche Arbeitsplätze und wie viel werden mit der Aufgabe der Fährlinie Puttgarden - Rödby ausfallen?

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie die Geschäftspolitik und das Betriebskonzept der Reederei werden deren Entscheidung über Fortführung oder Aufgabe des Fährbetriebes bestimmen, wenn eine feste Querung realisiert wird.

Tabelle 8.3 aus der Antwort zu Frage 8 zeigt, dass trotz angenommener Einbußen im Fährbetrieb insgesamt ein positiver Beschäftigungseffekt zu erwarten ist.

10. Welche Kompensation ist für die Arbeitsplatzausfälle auf Fehmarn und dem nördlichen Ostholstein seitens der Landesregierung für den Fortfall der Arbeitsplätze der Fähren vorgesehen und aus welchen Finanzmitteln?

Die Landesregierung hat bereits im Bericht über Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung, Drucksache 15/1937, Abschnitt 2.5, darauf hingewiesen, dass das Projekt einer festen Querung 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 potentiellen 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 als Ausgleichsmaßnahmen, sondern als flankierende Förderungen an.

11. Wie kann der Tourismus auf Fehmarn während der Bauzeit der festen Belt-Querung geschützt werden?

Hierauf gibt ein gutachterlicher Fachbeitrag Auskunft, der wegen der überragenden Bedeutung des Tourismus für die Region Ostholstein, insbesondere für die Insel Fehmarn, auf Initiative und mit Förderung der Landesregierung vom Kreis Ostholstein 1999 in Auftrag gegeben wurde.

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 (vgl. Bericht der Landesregierung, Drucksache 15/1937, Abschnitt 2.5).

Im übrigen wird auf die in Antwort zu Frage 8 genannten vertieften Untersuchungen verwiesen.

12. Wo sind welche Ausgleichsflächen für die Realisierung des Gesamtprojektes vorgesehen?

Zum Gesamtprojekt gehören neben einem Querungsbauwerk die beiderseits anschließenden Eisenbahnstrecken und Straßen. Ausgleichsmaßnahmen sind bereits bei der Umweltuntersuchung der landseitigen Anbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden betrachtet worden. Die konkrete Ausweisung von Ausgleichsflächen erfolgt auf der Grundlage von vertiefenden Umweltverträglichkeitsuntersuchungen und landschaftspflegerischen Begleitplänen im späteren Planfeststellungsverfahren.

13. In wieweit wird die Kommune Fehmarn und der Kreis Ostholstein in die Planungen und Vorabstimmungen insbesondere bei dem jetzt tagenden Vorbereitungsteam einbezogen?

Die Landesregierung hat seit Beginn der Untersuchungen zu einer festen Fehmarnbeltquerung 1995 die Beteiligten auf allen Fachebenen einbezogen, um das Fachwissen und die Interessen des Landes in die von der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geführten bzw. beauftragten Untersuchungen einbringen zu können.

Die Region wurde sowohl aktiv wie zum Beispiel bei der Vorbereitung der sozio-ökonomischen Regionalstudie und bei der Untersuchung der Umweltauswirkungen der landseitigen Anbindung von Schienen und Straßen (Lübeck - Puttgarden) einbezogen als auch über die Ergebnisse von Verfahrensabschnitten informiert, zuletzt am 13. Januar 2003 in Oldenburg / Holstein.

Ebenso hat sich die Landesregierung an dem vom Kreis Ostholstein eingerichteten „Fehmarnbelt-Forum“ beteiligt.

Die Landesregierung wird die beteiligten Gebietskörperschaften auch über den weiteren Fortgang informieren und in Vorabstimmungen einbeziehen. Bei den späteren Planungen wirken sie darüber hinaus im Rahmen der Planung und des Planfeststellungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange mit.