



Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

"Konsequenzen einer festen Querung des Fehmarnbelt"

Federführend ist

Wir fragen die Landesregierung:

I) Geschichte und aktueller Stand

1. Wann und von wem wurde erstmals der Vorschlag unterbreitet, eine feste Fehmarnbelt-Querung zu bauen?
2. Welche Studien wurden von wem bisher zu einem Bau einer festen Querung in Auftrag gegeben bzw. welche Dokumentationen von Veranstaltungen wurden veröffentlicht?
 - a. Sind sie im Internet oder an anderer Stelle veröffentlicht worden? Wenn ja, wo? Wenn nein, warum nicht?
 - b. Welche Kosten haben die Studien bzw. Veranstaltungen jeweils verursacht?
 - c. Welche weiteren Studien sind im Fall einer positiven Entscheidung für den Bau noch zu erwarten?
3. Welche Beschlüsse (Resolutionen, etc.) wurden bisher mit welcher Aussage zu einer festen Querung gefasst?
 - a. von kommunalen Gremien?
 - b. von Landtagen oder Landesregierungen (insbesondere Schleswig-Holstein, Hamburg oder Mecklenburg-Vorpommern)?
 - c. vom Bundestag oder der Bundesregierung?
 - d. von Dänemark, Schweden oder anderen Ländern?
 - e. von europäischen Institutionen?
 - f. von privaten Institutionen?
4. Wie bewertet die Landesregierung die im Jahr 2002 gesammelten Unterschriften von ca. 85 Prozent der EinwohnerInnen von Fehmarn gegen eine feste Querung?
5. Welches Baumodell favorisiert die Landesregierung zurzeit für eine feste Querung?
6. Welchen aktuellen Zeitplan und welche Initiativen verfolgt die Landesregierung, um zu einer Entscheidung bezüglich einer festen Querung zu kommen?
7. Sollte es zu einer positiven politischen Entscheidung in diesem Jahr kommen, mit welchem Termin für einen Baubeginn rechnet die Landesregierung und wann wäre der Bau abgeschlossen?

II) Fährverbindung

8. Wie sieht zurzeit das Fährangebot über den Fehmarnbelt aus?
9. Wie hat es sich in den vergangenen zehn Jahren verändert?
10. Wie viele Personen, PKWs, LKWs und Züge nutzen zurzeit jährlich die Fährverbindungen?
11. Mit welcher Verkehrsentwicklung rechnet die Landesregierung, wenn es nicht zum Bau einer festen Querung aber zu einem optimierten Fährkonzept kommt?
12. Wie viele Menschen sind zurzeit im Rahmen der Fährverbindung beschäftigt?
13. Welche Wertschöpfung wird zurzeit durch die Fährverbindung erzielt?
14. Welche Subventionen sind bislang in den Fährbetrieb Puttgarden-Rödbyhavn geflossen?
15. Ist der gegenwärtige Fährbetrieb rentabel?
16. Welche Ausbau- und Optimierungsmöglichkeiten im Fährverkehr sind der Landesregierung bekannt?
 - a. Welche Einnahmen und Kosten würden jeweils entstehen?
 - b. Welche Kapazitäten könnte ein optimiertes Fährkonzept vorhalten?
 - c. Welche Investoren bzw Unternehmen haben Interesse an der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines Fährbetriebes?
 - d. Welche technischen Entwicklungen im Fährschiffbereich mit welchen Kostensenkungspotenzialen sind in ein optimiertes System einbezogen worden?
 - e. Wie bewertet die Landesregierung die optimierten Fährkonzepte - insbesondere im Vergleich zu einer festen Querung?
17. Welche Auswirkungen hätte eine feste Querung für den Fährbetrieb zwischen Puttgarden und Rödby?
18. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006 (Seite 10), dass eine feste Querung voraussichtlich den bestehenden Fährverkehr ersetzen würde? Wenn nein, warum nicht?

III) Finanzielle Konsequenzen

19. Welche Kosten werden zurzeit für den Bau und Betrieb einer festen Fehmarnbelt-Querung geschätzt? (Bitte möglichst detailliert für die verschiedenen Bestandteile wie Planungskosten, Anbindungen, Betrieb, Risikovorsorge, etc. auflisten)
- a. Von wann ist die jüngste Kostenschätzung?
 - b. Wie weit berücksichtigt sie Inflation und sonstige gestiegene Kosten (z.B. Stahlpreise)?
 - c. Wie hoch wäre der heutige Barwert?
 - d. Gibt es eine Nutzen-Kosten-Bewertung der festen Querung entsprechend der Kriterien des BVWP?
 - e. Ist die Aussage der schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten, Bettina Hagedorn, im Fehmarnschen Tageblatt vom 3. März 2006 zutreffend, dass „im Bundesverkehrswegeplan und im Bundeshaushalt bisher kein Geld für die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite vorgesehen“ sei? Wie bewertet die Landesregierung diesen Sachverhalt? Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung für die Hinterlandanbindungen?
 - f. Ist bei der Finanzierung der Hinterlandanbindungen die Beteiligung privater Investoren vorgesehen? Wenn nein, warum nicht?
 - g. Ist in den Kosten ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke enthalten? Wenn nein, mit welchen Kosten ist dafür zu rechnen?
20. Mit welchem Refinanzierungszeitraum für die privaten und öffentlichen Mittel rechnet die Landesregierung im günstigen bzw. im ungünstigen Fall?
- a. Mit welchen Annahmen begründet sie diese Einschätzung?
 - b. Welche Zinssätze sind in den Modellen unterstellt worden?
 - c. Hält die Landesregierung diese angesichts steigender Zinsen noch für zutreffend?
21. Welche möglichen Finanzierungsmodelle (Staatsgarantiemodell, etc.) sind für Projekte dieser Größenordnung denkbar?
- a. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung für das jeweilige Modell?
 - b. Wie stellt sich die Landesregierung die Aufgabe- und Risikoaufteilung in einem Public-Private-Partnership Modell vor?
 - c. Welche Rendite wird für einen privaten Betreiber unterstellt?
 - d. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage des dänischen Verkehrsministers Hansen auf der Veranstaltung am 23. Februar 2006,

dass sich Dänemark entschieden hätte, „keine privaten Investoren einzubeziehen“?

22. Wie sind die Querung des Großen Belt, des Öresund und des Tunnels zwischen Frankreich und England finanziert worden?
- Sind die Annahmen, die zu Beginn der Planungen unterstellt worden sind, bisher eingetreten? Bitte differenziert angeben nach Verkehrsmitteln sowie Nah- und Fernverkehr.
 - Welche Veränderungen bezüglich der Nutzungszahlen und der Finanzierungsmodelle bzw. Refinanzierungszeiträume sind inzwischen eingetreten bzw. vorgenommen worden?
 - Wie bewertet die Landesregierung diese Entwicklungen mit Blick auf eine feste Fehmarnbelt-Querung?
 - In wie weit hält die Landesregierung diese drei Bauwerke für vergleichbar mit einer festen Fehmarnbelt-Querung?
 - Wie bewertet die Landesregierung die bisherigen Erfahrungen mit den bemauteten Verkehrsanlagen Warnowtunnel in Rostock und Herrentunnel in Lübeck?
23. Welche Ankündigungen oder Zusagen für eine finanzielle Unterstützung sind der Landesregierung von europäischen Institutionen bekannt?
- An welche Bedingungen (zeitlich, rechtlich, etc.) sind diese Ankündigungen bzw. Zusagen gebunden?
 - Welche Bedeutung hat die Zusage des EU-Transportkommissars, Jacques Barrot, gegenüber dem dänischen Verkehrsminister Flemming Hansen vom 17. März 2006, dass der Europäische Investitionsfonds 20 Prozent der Bausumme garantieren wolle? Ist diese Zusage additiv oder alternativ zu einer Beteiligung an den Baukosten im Rahmen der transeuropäischen Netze (TEN) zu verstehen?
 - Ist es richtig, dass der Europäische Rat in seinem Vorschlag zur Agenda 2007 die Gemeinschaftsmittel für die transeuropäischen Netze im Vergleich zum Vorschlag der Europäischen Kommission von 20 auf 6,7 Mrd. Euro gekürzt hat? Wie bewertet die Landesregierung angesichts dieser Kürzung die Berücksichtigungschancen einer festen Fehmarnbelt-Querung im Rahmen der TEN?
 - Ist es richtig, dass die Fehmarnbelt-Querung zwar ein vorrangiges Projekt, aber nicht Teil der fünf multimodalen Verkehrsachsen ist? Wie bewertet die Landesregierung angesichts dieser Einstufung die Berücksichtigungschancen einer festen Fehmarnbelt-Querung im Rahmen der TEN?

IV) Verkehrliche Konsequenzen

24. Wie lange dauert heute die Überfahrt von Puttgarden nach Rödby?
- Wie lange würde sie nach dem Bau einer festen Querung dauern?
 - Wie lange würde sie mit einem optimierten Fährkonzept dauern?
25. Unterstützt die Landesregierung die Maxime der Europäischen Union, Verkehr von „road to sea“ zu verlagern?
- Wenn ja, wie verträgt sich damit der Bau einer festen Querung? In wie weit erwartet die Landesregierung eine Verlagerung des Gütertransports auf die Straße?
 - Wenn nein, warum nicht?
26. Mit welcher Entwicklung des Verkehrsaufkommens rechnet die Landesregierung über die Refinanzierungszeit einer festen Querung?
- Wann wurde diese Verkehrsprognose erstellt?
 - Hält die Landesregierung sie für realistisch?
 - In welcher Form wurden die demographische Entwicklung, die Steigerung des Ölpreises und sinkende Realeinkommen berücksichtigt?
 - Gibt es unter VerkehrsexpertInnen abweichende Meinungen zu der Verkehrsprognose? Wie beurteilt die Landesregierung die Stellungnahme der Baltic Marine Consult (BMC) von 1999?
 - Ist es richtig, dass die Verkehrsprognose nach der gängigen Straßenbau-Richtlinie normalerweise nur den Bau einer „Landstraße“, d.h. einen zweibahnigen Regel-Querschnitt von RQ 10,5 rechtfertigen würde? Wenn nein, warum nicht?
 - Hält die Landesregierung eine feste Querung für die Bewältigung zukünftiger Verkehrsströme für zwingend notwendig? Oder könnten sie auch über die „Jütlandstrecke“ (A 7 bzw. Eisenbahnlinie) oder die Fährhäfen (Travemünde, Puttgarden, Kiel, etc.) bewältigt werden?
 - Welche Auswirkungen hätte eine feste Querung auf die „Jütlandstrecke“ und die Rentabilität der Großen Belt-Querung?
27. Welche Ruhezeiten müssen LKW-Fahrer bei einer Fahrt von z.B. Stockholm nach Hamburg einhalten?
- Wieweit haben LKW-Fahrer dazu bisher Fährstrecken nutzen können, um diese Pflicht zu erfüllen?

- b. Wurde dies bisher bei den Kosten-Nutzen-Analysen berücksichtigt?
28. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006 (Seite 34), dass die Fehmarnsundbrücke eingleisig bleiben soll?
- a. Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
- b. Welche Ausbauvarianten würde die Landesregierung für sinnvoll halten?
- c. Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung und wer würde für sie aufkommen (sollen)?
- d. Stehen einem Ausbau irgendwelche rechtlichen Hindernisse im Weg? Wenn ja, welche und wie könnten sie überwunden werden?
- e. Sollte die Fehmarnsundbrücke eingleisig bleiben, welche Auswirkungen hätte das auf den Verkehrsfluss
- i. auf der Straßenverbindung?
- ii. auf der Schienenverbindung?
29. Wird es eine Autobahnauffahrt bzw. eine Eisenbahnhaltestelle auf Fehmarn geben? Welche Entscheidungskriterien werden dafür herangezogen?
30. Ist der Landesregierung das Positionspapier für die konventionellen Güterverkehrsnetze, das zwischen der Bundesregierung, der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt wurde, bekannt? Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagen des Positionspapiers, wonach der Skandinavienverkehr über die Strecke Hamburg - Flensburg geführt werden soll und dementsprechend eine Ausbauplanung für die Zubringerstrecke zur geplanten Fehmarnbelt-Querung nicht priorisiert und nicht finanziell hinterlegt ist?
31. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen von Wind- und Witterungsverhältnissen auf eine feste Querung mit einer Brücke – insbesondere vor dem Hintergrund, dass sie quer zur Hauptwindrichtung liegen würde?
- a. An wie viel Tagen gab es in den vergangenen fünf Jahren jeweils Benutzungsbeeinträchtigungen der Fehmarnsundbrücke?
- b. An wie viel Tagen gab es in den vergangenen fünf Jahren jeweils Benutzungsbeeinträchtigungen des Fährverkehrs?
- c. Sind bauliche Maßnahmen (Kapselung) geplant, um die Windanfälligkeit der Brückenbauwerke zu vermindern?

V) Ökonomische Konsequenzen

32. Hält die Landesregierung das ökonomische Umfeld der Öresundbrücke und einer festen Fehmarnbelt-Querung für vergleichbar?
- Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der beiden Ballungsräume Kopenhagen und Malmö auf die Öresundbrücke im Vergleich zu der Siedlungsdichte auf den beiden Seiten des Fehmarnbelts?
 - Gibt es in Europa Beispiele dafür, dass sich an einer reinen Transitstrecke zwischen zwei Metropolregionen (hier Kopenhagen/Malmö und Hamburg) ein neuer Wachstumskern entwickelt?
33. Wie wurde eine feste Querung bzw. ein optimiertes Fährkonzept bisher volkswirtschaftlich bewertet? Welche Bewertung wurde bisher für folgende Vergleichskennziffern für eine feste Querung und für ein optimiertes Fährkonzept ermittelt
- Net Present Value (Differenz von volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen in absoluten Zahlen)
 - Benefit-Cost-Ratio (Nutzen-Kosten-Faktor)
 - Internal Rate of Return (Verzinsung des eingesetzten privaten und öffentlichen Kapitals)
 - Wann wurden diese Kennziffern zuletzt ermittelt? Hält die Landesregierung diese Zahlen für nach wie vor zutreffend?
34. Mit welchen Auswirkungen einer festen Querung rechnet die Landesregierung für die schleswig-holsteinischen und mecklenburg-vorpommerischen Häfen?
35. Wie beurteilt die Landesregierung die Einschätzung der Lübecker Hafengesellschaft (LGH), dass „die Umschlagmenge im Südschweden-Verkehr um bis zu zehn Prozent zurückgehen würde“?
- Wenn die Landesregierung ihr nicht zustimmt, warum nicht?
 - Hält die Landesregierung sowohl eine feste Querung wie einen weiteren Ausbau des Lübecker Hafens für sinnvoll?
36. Mit welchen Auswirkungen einer festen Querung rechnet die Landesregierung auf den Fährverkehr Travemünde-Trelleborg/Malmö?
37. Welche Auswirkungen wird der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals auf die Verkehrsverlagerung beim Gütertransport „from road to sea“ haben?
38. Wird die Stärkung der Seetransporte in den Ostseeraum durch den ertüchtigten Nord-Ostsee-Kanal (NOK) durch den späteren Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung konterkariert und damit die Wirtschaftlichkeit des NOK verschlechtert?

39. Mit welchen positiven ökonomischen Auswirkungen rechnet die Landesregierung im Fall einer festen Querung?
40. Mit welchen Brutto- bzw. Netto-Arbeitsplatzeffekten (Fährbetrieb, Zulieferung, Restauration, Dienstleistungen, Tourismus, etc.) rechnet die Landesregierung im Fall eines Baus einer festen Querung und im Fall eines optimierten Fährkonzeptes während der Bau- und während der Betriebsphase jeweils
- für die Insel Fehmarn?
 - für den Kreis Ostholstein?
 - für die Stadt Lübeck?
 - für den Landesteil Schleswig?
 - für Schleswig-Holstein?
 - für die Region Hamburg/Schleswig-Holstein?
 - Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Achim Großmann, der in der Fragestunde des Bundestages am 8. März 2006 ausgeführt hat, dass der Ausgleich wegfallender Arbeitsplätze auf Fehmarn „wirklich Aufgabe der Landesregierung“ ist? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, was gedenkt die Landesregierung diesbezüglich zu tun und wie wird sie es finanzieren?
41. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussage des Landrats von Ostholstein, Reinhard Sager, der die Aussagen des Gutachtens zu den „regionalen Aspekten“, das am 23. Februar 2006 vorgestellt wurde, als „sehr abstrakt“ beurteilt bzw. festgestellt hat, dass „eine feste Querung allein nicht automatisch zu Wachstumsimpulsen für die Region führt“ (Fehmarnsches Tageblatt vom 24.02.2006)?
42. Welche Beschäftigungs- und Wertschöpfungsschwerpunkte haben Touristik- und Gesundheitswirtschaft auf der Insel Fehmarn?
43. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch den Bau der festen Querung auf das touristische Profil von Fehmarn?
44. Welche Auswirkungen werden durch eine mögliche Einstellung des Fährverkehrs auf den Grenzlandhandel von Fehmarn erwartet?

VI) Ökologische Konsequenzen

45. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des Landesnaturschutzverbandes Schleswig-Holstein (LNV), dass eine Abschätzung der Umweltrisiken mit den bisher vorgelegten Informationen nicht machbar ist? Wenn nein, warum nicht?
46. Mit welchen Zuwächsen bei den CO²-Emissionen wird durch die erwarteten zusätzlichen Verkehre gerechnet?
47. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf den nordischen Vogelzug?
- Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?
 - Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
48. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf den Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee bzw. zwischen der äußeren und der inneren Ostsee?
- Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?
 - Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
49. Mit welchen Umweltauswirkungen rechnet die Landesregierung durch Zerschneidungseffekte?
- Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?
 - Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
 - Wird die Landesregierung sich für Trassenvarianten einsetzen, die eine Vermeidung der Querung sensibler Gebiete beinhalten und gleichzeitig Zerschneidungseffekte minimieren, wie sie der LNV in seiner Stellungnahme vom 13. März 2006 vorschlägt?
50. Mit welchen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und -kosten rechnet die Landesregierung?
- Teilt die Landesregierung die Einschätzung des LNV, der diesbezügliche Kosten von bis zu 500 Mio. Euro für möglich hält? Wenn nein, warum nicht?
 - Wie gedenkt die Landesregierung mit ökologischen Beeinträchtigungen umzugehen, die nicht ausgleichbar erscheinen?
51. Welche Auswirkungen werden bei dem Bau der Hinterlandanbindungen auf die sensiblen Bereiche des Oldenburger Grabens und des Neustädter Binnenwassers erwartet?

Begründung:

Der Ministerpräsident, der Wirtschafts- und der Europaminister haben sich in den vergangenen Monaten entschieden für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung ausgesprochen. Der Ministerpräsident hat bei seinem Dänemark-Besuch im Januar 2006 eine feste Querung sogar als „eines der wichtigsten internationalen Verkehrsprojekte“ und sie als „außerordentlich wichtig für Schleswig-Holstein“ bezeichnet.

Bei den Gesprächen mit Mitgliedern der Bundesregierung im Februar 2006 ist allerdings trotz der Verankerung im Bundeskoalitionsvertrag eine gewisse Skepsis deutlich geworden, die angesichts der beträchtlichen Kosten, der regionalökonomischen Konsequenzen und ökologischer Auswirkungen nachvollziehbar ist.

Um die anstehende Debatte auf eine fundierte und aktuelle Grundlage zu stellen, haben Bündnis 90/Die Grünen diese Große Anfrage eingereicht.

Klaus Müller und Fraktion