



**Antwort**

**der Landesregierung**

**auf die**

**Große Anfrage**

**der Fraktion von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**

**"Konsequenzen einer festen Querung des Fehmarnbelt"**

**Drucksache 16/701**

**vom 07.04.2006**

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

## I) Geschichte und aktueller Stand

1. Wann und von wem wurde erstmals der Vorschlag unterbreitet, eine feste Fehmarnbelt-Querung zu bauen?

Nach dem Aufkommen der Schienenwege entwarf der Glücksburger Ingenieur Kröhnke 1864 ein Eisenbahnprojekt, das die Fernstrecken von Norden und Süden bis an die Ufer des Fehmarnbelt heranführen und durch eine Fähre miteinander verbinden sollte. Er erhielt hierfür eine Konzession. Die Durchführung des Projektes scheiterte letztlich, doch das Interesse war in Preußen und Dänemark geweckt.

In 1963 wurde schließlich das Kröhnkesche Eisenbahnprojekt von 1864 verwirklicht, die Fehmarnsundbrücke wurde eröffnet. Diese verkehrliche Zwischenlösung brachte Skandinavien und Mitteleuropa einander näher. Auf Initiative von Dr. Kurt Vermehren aus Lübeck wurde 1962 die Studiengesellschaft Fehmarn-Lolland e.V. gebildet. Ihr Zweck war die Erkundung der Möglichkeiten einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt.

Am 23. März 1991 unterzeichneten die dänische und schwedische Regierung einen Vertrag über die Errichtung der Öresundbrücke. Hierin verpflichtete sich die dänische Regierung, sich aktiv für eine feste Fehmarnbeltquerung einzusetzen, sofern die Voraussetzungen für eine umweltverträgliche und finanziell befriedigende Lösung vorliegen.

Auf dieser Grundlage vereinbarten die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks im Mai 1992 Untersuchungen einzuleiten mit dem Ziel, eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage für den politischen Entscheidungsprozess zu einer festen Fehmarnbeltquerung zu schaffen.

2. Welche Studien wurden von wem bisher zu einem Bau einer festen Querung in Auftrag gegeben bzw. welche Dokumentationen von Veranstaltungen wurden veröffentlicht?

Seit 1992 sind folgende Studien/Gutachten nach hiesiger Kenntnis überwiegend gemeinsam von den dänischen und deutschen Verkehrsministerien in Auftrag gegeben worden. Einzelne Studien sind von den jeweiligen Ministerien und/oder dem Kreis Ostholstein bzw. Storstrøms Amt vergeben worden:

- Sozioökonomische Analyse einer festen Fehmarnbeltquerung (Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut in Kopenhagen/Institut f. Regionalforskning d. Christian-Albrechts-Universität zu Kiel - März 1994) Kreis Ostholstein / Storstrøms Amt
- Geologische/Geotechnische Untersuchungen, Phase 1 und Phase 2 FLC/Ramböll, 1996, Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarnbelt - Untersuchungen der Umweltauswirkungen der landseitigen Anbindung von Schiene und Straße (Lübeck-Puttgarden), (Lahmeyer ERM International, Oktober 1998), Deutsches Verkehrsministerium

- Fehmarnbelt Feasibility Study – Coast-to-Coast Investigations. Investigation of Environmental Impact – Landside Investigations: Terminal and Ramp Sites, (COWI-Lahmeyer, 1998), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarnbelt Feasibility Study - Coast-to-Coast Investigations. Investigation of Environmental Impact, (COWI-Lahmeyer, January 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Machbarkeitsstudie Fehmarn Belt Verbindung von Küste zu Küste, Untersuchung der Umweltverträglichkeit, Schlussbericht Phase 2, Kurzfassung, (COWI-Lahmeyer, Januar 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarnbelt Feasibility Study - Coast-to-Coast Investigations. Investigation of Technical solutions, (COWI-Lahmeyer, January 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Machbarkeitsstudie Fehmarn Belt Verbindung von Küste zu Küste, Untersuchung der technischen Lösungen, Schlussbericht Phase 2, Kurzfassung, (COWI-Lahmeyer, Januar 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarnbelt Traffic Demand Study, Final Report - (Fehmarnbelt Traffic Consortium (FTC), January 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Die Verbindung über den Fehmarnbelt. Voruntersuchungen – Stand Januar 1999, Zusammenfassender Bericht (März 1999), Dänisches Verkehrsministerium
- Untersuchung der sozioökonomischen und regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt, Schlussbericht (Kocks Consult GmbH – 30/06/1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Economic and Financial Evaluation of a Fixed Link Across the Fehmarn Belt, Final Report, (Planco/COWI – June 1999), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Ökonomische Untersuchungen zur Fehmarnbeltquerung (August 1999), Dänisches Verkehrsministerium
- Untersuchung touristischer Aspekte einer festen Fehmarnbeltquerung (Wenzel & Partner BDU - November 1999), Kreis Ostholstein / schleswig-holsteinisches Verkehrsministerium
- Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt, Final Report, (Planco Consulting, May 2000), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarnbelt-Komitee: Erfahrungen von Regionen mit festen Querungen, (April 2001), Storstrøms Amt/ Kreis Ostholstein
- Feste Querung des Fehmarnbelt, Finanzierung und Organisation, Markerkundungsverfahren, (Fehmarnbelt Development Joint Venture – FDJV, Juni 2002), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium

- Feste Querung des Fehmarnbelt, Finanzierung und Organisation, Markerkundungsverfahren, Kurzfassung, (Fehmarnbelt Development Joint Venture – FDJV, Juni 2002), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Regionales Entwicklungskonzept Kreis Ostholstein, RegiOH (Convent - Juni 2002), schleswig-holsteinisches Verkehrsministerium / Kreis Ostholstein
- Fehmarnbelt Fixed Link, Financial Analysis, February 2003, Main Results, (Sund & Bælt A/S, March 2003), Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarn Belt Fixed Link, Analysis of Rail Infrastructure Payment, (Tetra-Plan A/S, March 2003), Dänisches Verkehrsministerium
- Finanzanalyse, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn, Kurzbericht, (März 2003), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report, (Fehmarnbelt Traffic Consortium (FTC), April 2003), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fehmarn Belt Forecast 2002, Reference Cases, Supplement to Final Report of April 2003, (FTC - November 2003), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Economic Assessment of a Fixed Link across the Fehmarn Belt, (COWI - March 2004), Dänisches Verkehrsministerium
- Fixed Link across Fehmarn Belt, Financial Analysis (Sund og Bælt A/S – June 2004), Dänisches Verkehrsministerium:
- Economy-wide benefits, Dynamic and Strategic Effects of a Fehmarn Belt Fixed Link, (Copenhagen Economics/Prognos, June 2004), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Economy-wide benefits, Dynamic and Strategic Effects of a Fehmarn Belt Fixed Link, Technical report, (Copenhagen Economics/Prognos, June 2004), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Fixed Link across the Fehmarn Belt - Effect on Emissions to Air (COWI/ Ministry of the Environment Denmark (DMU) - March 2005), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Construction of a fixed link across Fehmarnbelt: preliminary risk assessment on birds, (DMU/Vogelwarte Helgoland - June 2005), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Traffic restrictions due to wind on the Fehmarn Belt bridge, (Risø National Laboratory/Deutscher Wetterdienst – June 2005), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Memorandum Traffic restrictions due to wind on the Fehmarn Belt Bridge, (Femern Bælt A/S – June 2005), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium

- Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link (Copenhagen Economics/Prognos - February 2006), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Regionale Effekte einer Festen Fehmarnbelt-Verbindung, Zusammenfassung, (Copenhagen Economics/Prognos, Februar 2006), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium
- Eine feste Fehmarnbeltquerung und die Umwelt, Umweltkonsultationsbericht, (Femern Bælt A/S/Aregio Consult – Januar 2006), Deutsches Verkehrsministerium / Dänisches Verkehrsministerium

Das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium hat zur internationalen Konferenz zur festen Fehmarnbeltquerung am 08.09.2003 in der Landesvertretung in Berlin eine Dokumentation „Die feste Querung des Fehmarnbelt für Eisenbahn und Straße“ im April 2004 veröffentlicht.

- a. Sind sie im Internet oder an anderer Stelle veröffentlicht worden? Wenn ja, wo? Wenn nein, warum nicht?

Die o. g. Studien sind auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

[www.bmvbs.de/dokumente/,-14371/Artikel/ dokument.htm](http://www.bmvbs.de/dokumente/,-14371/Artikel/ dokument.htm)

auf der Seite des dänischen Ministeriums für Verkehr und Energie:

[www.trm.dk/sw614.asp](http://www.trm.dk/sw614.asp)

und auf der Seite des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein:

[http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/ Aktueller\\_20Bestand/MWV/Information/Verkehr/Feste\\_20Fehmarnbelt-Querung.html](http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/ Aktueller_20Bestand/MWV/Information/Verkehr/Feste_20Fehmarnbelt-Querung.html)

enthalten.

Informationen und Berichte zum Markterkundungsverfahren finden sich auf der Website des Fehmarnbelt Development Joint Venture ([www.fdjv.com](http://www.fdjv.com)). Der Umweltkonsultationsbericht ist unter [www.fehmarnlink.com](http://www.fehmarnlink.com) veröffentlicht. Einige Studien, insbesondere die älteren liegen nur in gedruckter Fassung in den Verkehrsministerien vor. Die beiden Studien, die vom Kreis Ostholstein in Auftrag gegeben wurden, liegen in gedruckter Fassung dort vor und wurden im Rahmen von Informationsveranstaltungen einer breiten Öffentlichkeit präsentiert.

- b. Welche Kosten haben die Studien bzw. Veranstaltungen jeweils verursacht?

Die Kosten für die bisherigen Untersuchungen und Veranstaltungen belaufen sich auf rund 20 Mio. €, inklusive TEN-Zuschüsse.

- c. Welche weiteren Studien sind im Fall einer positiven Entscheidung für den Bau noch zu erwarten?

Im Fall einer positiven Entscheidung sind vertiefte Studien zur Geologie / Geotechnik, zur Umwelt (Umweltverträglichkeitsstudie), Technik und weitere Untersuchungen zu den Navigationsverhältnissen zu erwarten.

3. Welche Beschlüsse (Resolutionen, etc.) wurden bisher mit welcher Aussage zu einer festen Querung gefasst?

- a. von kommunalen Gremien?

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30.03.2006 folgende Resolutionen zur festen Fehmarnbeltquerung angenommen: „Die Lübecker Bürgerschaft spricht sich für eine privatwirtschaftlich finanzierte feste Fehmarnbeltquerung aus.“ und „Bei der Realisierung einer festen Beltquerung wird davon ausgegangen, dass diese sowohl Schiene wie Straße beinhaltet.“

Der Kreis Ostholstein hat mit einem Beschluss des Kreistages vom 05.10.1999 eine Stellungnahme zu den bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten Studien zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung vorgelegt. In der Stellungnahme sind Bedenken und Hinweise des Kreises zu den Ergebnissen der Studien enthalten sowie Kompensationsforderungen für den ggf. zu erwartenden Wegfall von Arbeitsplätzen im Fährverkehr und in vor- und nach gelagerten Wirtschaftsbereichen. Am 20.06.2002 hat der Kreis Ostholstein beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Katalog mit den zentralen Forderungen des Kreises Ostholstein und regionalen Belangen im Zusammenhang mit dem möglichen Bau einer festen Fehmarnbeltquerung übermittelt.

Die früheren Gemeinden auf Fehmarn (Landkirchen, Westfehmarn und Bannesdorf) haben bereits vor ihrem Zusammenschluss mit der Stadt Burg auf Fehmarn (01.01.2004) Beschlüsse gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung gefasst. Auch die Stadtvertretung der Stadt Fehmarn hat in ihrer Sitzung vom 29.09.2005 gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung votiert.

- b. von Landtagen oder Landesregierungen (insbesondere Schleswig-Holstein, Hamburg oder Mecklenburg-Vorpommern)?

Der Schleswig-Holsteinische Landtag hat am 7.9.1999 eine EntschlieÙung (Drucksache 14/2255) gefasst, in der er das Bundesverkehrsministerium auffordert, bei den Untersuchungen der festen Fehmarnbeltquerung auch die Auswirkungen auf die Schifffahrt in der Ostsee, auf die Ostseehäfen und die Häfen Brunsbüttel und Hamburg sowie den Nord-Ostsee-Kanal stärker als bisher zu berücksichtigen.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat sich mit Kabinettsbeschluss vom 14.12.1999 dafür ausgesprochen, dass die Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung mit privatem Kapital erfolgen solle und private Investoren angemessen am Risiko beteiligt werden.

Im Koalitionsvertrag zwischen der CDU und SPD in Schleswig-Holstein vom 16.04.2005 ist die feste Fehmarnbeltquerung als vorrangig zu realisierendes Projekt festgeschrieben. Formelle Beschlüsse anderer Länder sind nicht bekannt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich verschiedentlich für die Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung ausgesprochen, während das Land Mecklenburg-Vorpommern eine private Finanzierung fordert und staatliche Zuschüsse sowie ein Staatsgarantiemodell ablehnt.

c. vom Bundestag oder der Bundesregierung?

Bundeskanzler Gerhard Schröder (D) und Premierminister Anders Fogh Rasmussen (DK) haben am 29.03.2005 bei der Unterzeichnung einer gemeinsamen deutsch-dänischen Erklärung zum 50. Jahrestag der Bonn-Kopenhagener Erklärungen in Sønderborg/DK unter Ziffer 8 die Verkehrsminister aufgefordert, ihre Bemühungen fortzusetzen, Einigkeit über weitere Schritte zur Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung zu erzielen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD auf Bundesebene vom 11.11.2005 haben sich diese dafür ausgesprochen, sich für die Realisierung dieses Verkehrsprojekts als internationales PPP-Referenzvorhaben einzusetzen.

d. von Dänemark, Schweden oder anderen Ländern?

In Artikel 21 der dänisch-schwedischen Vereinbarung über die Öresundquerung aus dem Jahr 1991 erklärt sich Dänemark bereit, sich für den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung einzusetzen, sofern die Voraussetzungen für eine umweltverträgliche und finanziell befriedigende Lösung vorliegen.

Das aktuelle Regierungsprogramm vom Februar 2005 verpflichtet die dänische Regierung, auf Basis der zwischen der deutschen und der dänischen Regierung im Juni 2004 unterzeichneten Grundsatzvereinbarung zur festen Fehmarnbeltquerung auf ein abschließendes Abkommen über die Errichtung der festen Querung hinzuarbeiten.

e. von europäischen Institutionen?

Auf Vorschlag der EU-Kommission wurde die feste Fehmarnbeltquerung im Jahre 1996 erstmalig Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Im Rahmen der Revision der Leitlinien im April 2004 ist die feste Fehmarnbeltquerung einschließlich der Eisenbahnhinterlandanbindungen als vorrangiges Projekt aufgenommen worden. In den Leitlinien ist das Projekt als eines der 30 vorrangigen Vorhaben genannt (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004), Anhang III, Nr. 20 Eisenbahnachse Fehmarnbelt).

## f. von privaten Institutionen?

Nicht bekannt.

4. Wie bewertet die Landesregierung die im Jahr 2002 gesammelten Unterschriften von ca. 85 Prozent der EinwohnerInnen von Fehmarn gegen eine feste Querung?

Die ablehnende Haltung der Umfrage aus dem Jahre 2002 nimmt die Landesregierung ernst und hat Verständnis für die Einwendungen der Einwohner und Touristen auf Fehmarn, die Beeinträchtigungen für die Insel durch den Bau einer festen Querung befürchten. Die Erfahrung zeigt, dass alle großen Bauprojekte in der Planungsphase mit Widerstand der betroffenen Region konfrontiert werden. Durch Informationsveranstaltungen versucht die Landesregierung dazu beizutragen, die Sorgen zu entkräften und die Akzeptanz des geplanten Vorhabens zu erhöhen. Anfang 2006 führten das dänische und das deutsche Verkehrsministerium mit Unterstützung der Landesregierung eine informelle Anhörung zu den Umweltaspekten durch. Als Grundlage wurde ein umfassender Bericht vorgelegt, der den derzeitigen Erkenntnisstand zu den Umweltauswirkungen wiedergibt. Die Stellungnahmen werden in einem Antwortbericht zusammengefasst und fließen in die weitere Planung ein. Darüber hinaus wurden in Burg auf Fehmarn anlässlich einer Konferenz zur festen Fehmarnbeltquerung die Ergebnisse einer Studie zu den regionalen Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung vorgestellt und diskutiert. Die Fehmarnbeltregion wird auch im weiteren Planungsprozess über die laufenden Schritte informiert und nicht zuletzt im formellen Verfahren beteiligt.

5. Welches Baumodell favorisiert die Landesregierung zurzeit für eine feste Querung?

Die Verkehrsminister von Dänemark und Deutschland haben sich im Juni 2005 entschieden, dass bei zukünftigen Untersuchungen eine Schrägkabelbrücke mit einer vierstreifigen Autobahn und zwei Eisenbahngleisen als technische Vorzugslösung oder alternativ ein Absenktunnel mit ebenfalls vier Fahrstreifen für die Straße und zwei Gleisen für die Schiene betrachtet werden sollen.

Die endgültige Entscheidung über das technische Baumodell hängt von weiteren Untersuchungen und Gutachten sowie der sich daraus ergebenden Gesamtabwägung ab. Die Landesregierung ist in den Entscheidungsprozess eingebunden.

6. Welchen aktuellen Zeitplan und welche Initiativen verfolgt die Landesregierung, um zu einer Entscheidung bezüglich einer festen Querung zu kommen?

Auf Initiative von Schleswig-Holstein haben sich die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks auf einen Zeitplan für das weitere Verfahren bis zur endgültigen Entscheidung verständigt. Im Mittelpunkt steht die Finanzierung des Querungsbauwerks und der Hinterlandanbindungen. Zur Unterstüt-



zung des Entscheidungsprozesses hat die Landesregierung angeregt, eine Konferenz mit Vertretern von Bank- und Bauunternehmen durchzuführen, um die Bereitschaft des privaten Sektors zur Beteiligung an der Finanzierung der festen Fehmarnbeltquerung im Rahmen eines Public-Private-Partnership Modells festzustellen. Darüber hinaus werden Gespräche mit der Bundesregierung, der EU-Kommission und den parlamentarischen Vertretern auf Landes- und Bundesebene geführt. Ende 2006 soll laut Zeitplan eine Entscheidung über die Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung erfolgen.

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?

Sollte es zu einer positiven politischen Entscheidung in diesem Jahr kommen, könnte frühestens 2010 mit dem Bau begonnen werden, frühester Eröffnungstermin wäre demnach 2017.

## II) Fährverbindung

8. Wie sieht zurzeit das Fährangebot über den Fehmarnbelt aus?

Auf der Fährlinie Puttgarden-Rødby bietet die Reederei Scandlines im 30-Minuten-Abfahrtstakt rund um die Uhr Fährüberfahrten von 44 Minuten Dauer an.

9. Wie hat es sich in den vergangenen zehn Jahren verändert?

Im Herbst 1997 hat die Reederei Scandlines ein modernes Fährsystem mit vier Doppelendfähren und einer optimierten Hafenlogistik implementiert. Auf die wachsenden Anforderungen reagierte Scandlines 2004 mit einer Erhöhung der Pkw-Kapazität um rund 25 Prozent. Zu diesem Zweck wurden die 4 modernen Doppelendfähren mit zusätzlichen Hängedecks ausgerüstet. Nach erfolgtem Umbau bietet jede Fähre Platz für bis zu 355 Pkw und 1.140 bzw. 1.200 Passagiere an. Auch die Hafenanlagen und die Abfertigungslogistik wurden an die erhöhten Anforderungen angepasst. Der Aufenthalt der Reisenden im Hafenbereich bei halbstündigen Abfahrten reduzierte sich nach Angabe von Scandlines auf maximal 15 Minuten. Längere Wartezeiten können dadurch auch an besonders verkehrsintensiven Tagen in der Hochsaison vermieden werden.

10. Wie viele Personen, PKWs, LKWs und Züge nutzen zurzeit jährlich die Fährverbindungen?

Transportzahlen für das Jahr 2005  
(Veränderung in Prozent gegenüber dem Vorjahr)

Passagiere	Pkw	Lkw	Reisezugwagen
6.760.680	1.777.015	315.719	8.778
(+0,2 %)	(+2,4 %)	(+6,7 %)	(-5,2%)

Quelle: Scandlines

11. Mit welcher Verkehrsentwicklung rechnet die Landesregierung, wenn es nicht zum Bau einer festen Querung aber zu einem optimierten Fährkonzept kommt?

Nach der Studie „Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt, Final Report, Planco Consulting (May 2000)“ wird sich die Verkehrsnachfrage durch das optimierte Fährkonzept gegenüber dem Referenzszenario ohne feste Querung im Jahr 2020 beim Personenverkehr um 19,3 Prozent und beim Straßengüterverkehr um 5,4 Prozent erhöhen. Für den Fall einer festen Querung werden doppelt so hohe Wachstumsraten für das Jahr 2020 prognostiziert.

In Bezug auf den Schienengüterverkehr ist es selbst bei einer Verbesserung der Fährdienste als unrealistisch anzusehen, dass eine Rückverlegung der Streckenführung von der festen Querung über den Großen Belt auf den Fehmarnbelt erfolgt. Seit 1997 die Große Beltquerung eröffnet wurde, findet kein Schienengüterverkehr über den Fehmarnbelt statt.

12. Wie viele Menschen sind zurzeit im Rahmen der Fährverbindung beschäftigt?

Nach Auskunft von Scandlines sind zurzeit ca. 600 Mitarbeiter aus Deutschland und 500 Mitarbeiter aus Dänemark ganzjährig auf dieser Fährverbindung beschäftigt.

13. Welche Wertschöpfung wird zurzeit durch die Fährverbindung erzielt?

Der Landesregierung liegen weder Daten zur gegenwärtigen Wertschöpfung durch die Fährverbindung noch andere betriebswirtschaftliche Ergebnisse vor.

14. Welche Subventionen sind bislang in den Fährbetrieb Puttgarden-Rödbyhavn geflossen?

Der Fährbetrieb auf der Linie Puttgarden-Rödbyhavn hat keine Subventionen vom Land erhalten.

## 15. Ist der gegenwärtige Fährbetrieb rentabel?

Der Landesregierung liegen keine betriebswirtschaftlichen Daten des Fährbetriebs vor.

## 16. Welche Ausbau- und Optimierungsmöglichkeiten im Fährverkehr sind der Landesregierung bekannt?

## a. Welche Einnahmen und Kosten würden jeweils entstehen?

Hierüber sind keine Angaben bekannt. Gesamtwirtschaftlich ist für die Bewertung eines erweiterten Fährschiffkonzepts der Vergleich zwischen Nutzen und Kosten von Bedeutung (siehe Frage 33).

## b. Welche Kapazitäten könnte ein optimiertes Fährkonzept vorhalten?

Nach Angaben von Scandlines würde für das verbesserte Schiffskonzept das bisherige Schiffssystem (seit 1997/1998) mit 4 Fähren (plus eine Fähre für Gefahrgut) um 2 Schiffseinheiten neueren Typs (eine neue Fähre im Jahre 2010 und eine weitere im Jahre 2020) erweitert werden. Damit soll sich gleichzeitig die Abfahrtsfrequenz auf Abfahrten alle 20 Minuten (zurzeit alle 30 Minuten) erhöhen und die Überfahrtszeit von 44 auf 41 Minuten sowie die Umlaufzeit je eingesetzter Fähre von 120 auf 100 Minuten durch verkürzte Hafentiegezeit sowie leicht höheren Geschwindigkeiten auf See verkürzen. Die verfügbare Kapazität würde sich durch die zusätzlichen 2 Fähren fast verdoppeln: von 1072 Pkw pro Stunde heute auf 1930 Pkw pro Stunde mit dem Einsatz von 2 zusätzlichen Fähren.

## c. Welche Investoren bzw. Unternehmen haben Interesse an der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines Fährbetriebes?

Die Reederei Scandlines hat Interesse an der Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Fährbetriebs im Fehmarnbelt. Zurzeit laufen Verkaufsverhandlungen.

## d. Welche technischen Entwicklungen im Fährschiffbereich mit welchen Kostensenkungspotenzialen sind in ein optimiertes System einbezogen worden?

Angedacht sind Doppelend-Ro/Ro-Fähren, die eine höhere Reisegeschwindigkeit erlauben. Gleichzeitig müssten zusätzliche Investitionen für eine Verringerung der Liegezeiten der Fähren und eine Erweiterung der zum Meer führenden Fahrinnen vorgenommen werden. Die Gesamtreisezeit (Überfahrt inklusive durchschnittliche Wartezeit) würde sich nach der Studie „Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt, Final Report, (Planco Consulting, May 2000)“ von 62 Minuten bei 4 Fähren auf 54 Minuten bei 5 Fähren im Jahre 2010 und auf 52 Minuten bei 6 Fähren im Jahre 2020 reduzieren. Nach aktueller Angabe von Scandlines beträgt die heutige

Gesamtreisezeit bei dem Konzept von 4 Fährn aufgrund geringerer Wartezeiten 59 Minuten.

Die zwei Schiffseinheiten neueren Typs (s. Frage 16b) würden einen geringeren Treibstoffverbrauch – nach Auskunft der Rederei Scandlines über 20 Prozent weniger Treibstoff pro Überfahrt im Vergleich zum heutigen Schiffssystem – aufweisen können.

- e. Wie bewertet die Landesregierung die optimierten Fährkonzepte - insbesondere im Vergleich zu einer festen Querung?

Aus verkehrspolitischer Sicht hätte ein ausgebauter Fährbetrieb für die Vogelzuglinie den Nachteil, dass er weiterhin nur gebrochene Verkehre zulässt. Die historische Chance, eine für den Güter- und Personenverkehr attraktive durchgehende Bahnlinie zu schaffen, wäre vertan. Auch die Entwicklungsperspektiven für den Eisenbahnverkehr in Schleswig-Holstein sind völlig unbefriedigend. Eine Entlastung der Engpässe Pinneberg-Elmshorn und Rendsburger Hochbrücke wäre nicht möglich und der Schienenpersonenfern- und nahverkehr auf dieser Verbindung stark beeinträchtigt. Die kürzeste Verbindung zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa bliebe ein Torso.

17. Welche Auswirkungen hätte eine feste Querung für den Fährbetrieb zwischen Puttgarden und Rødby?

Sollte der Fährbetrieb zwischen Puttgarden und Rødby nach Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung bestehen bleiben, ist von einem deutlichen Rückgang der Nutzerzahlen auszugehen.

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?

Ob der Fährverkehr auf niedrigerem Niveau fortgesetzt wird, hängt ganz alleine von der Entscheidung des Fährbetreibers ab. Die völlige Einstellung des Verkehrs wäre nicht unwahrscheinlich.

### 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)

Nach den jüngsten Berechnungen werden die Kosten für die bevorzugte technische Lösung einer Schrägkabelbrücke (Preisstand 2005) wie folgt geschätzt:

Baukosten:	3.136 Mio. €
Konzeption, Planung:	348 Mio. €

Reserven, Versicherung:	602 Mio. €
Gesamtkosten:	4.086 Mio. €

Betriebskosten p.a.: 56,4 Mio. €  
einschl. Ersatzinvestitionen

Die Kosten für die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite für Schiene und Straße werden mit 1.250 Mio. € (BVWP, Preisstand 2005), auf dänischer Seite mit 700 Mio. € (Preisstand 2005) angegeben.

a. Von wann ist die jüngste Kostenschätzung?

Die jüngste Schätzung für die Baukosten (Preisstand 2005) basiert auf Berechnungen des dänischen Verkehrsministeriums auf der Grundlage der Studie von Juni 2004 „Fixed Link across Fehmarn Belt, Financial Analysis (Sund og Bælt A/S).

b. Wie weit berücksichtigt sie Inflation und sonstige gestiegene Kosten (z.B. Stahlpreise)?

Inflation ist in den Kostenschätzungen mit 2,5 Prozent p.a. berücksichtigt.

c. Wie hoch wäre der heutige Barwert?

Der entsprechende Barwert der gesamten Investitionskosten beträgt laut Berechnungen von Femern Bælt A/S 3,3 Mrd. €.

d. Gibt es eine Nutzen-Kosten-Bewertung der festen Querung entsprechend der Kriterien des BVWP?

Eine Nutzen-Kosten-Bewertung der festen Querung basierend auf den Kriterien für die Bundesverkehrswegeplanung wurde 1999 im Rahmen der Studie „Economic and Financial Evaluation of a Fixed Link Across Fehmarn Belt“ von Planco/COWI durchgeführt.

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?

Die Aussage von Frau Hagedorn ist nicht nachvollziehbar, da die „Hinterlandanbindung Straße der Festen Fehmarnbeltquerung“ im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen verankert ist. Der nördliche Abschnitt der B 207 von der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden ist als Maßnahme des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht und Kosten in Höhe von 93,4 Mio. Euro ausgewiesen.

Die Schienenausbaustrecke Hamburg - Öresundregion ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 in der Kategorie „Internationale Projekte“ mit Kosten in Höhe von 1.095,0 Mio. Euro enthalten. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- viergleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg,
- dreigleisiger Ausbau zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe,
- zweigleisiger Ausbau zwischen Bad Schwartau und Puttgarden (Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig) und
- Elektrifizierung zwischen Lübeck, Abzweig Schwartau Waldhalle und Puttgarden.

- f. Ist bei der Finanzierung der Hinterlandanbindungen die Beteiligung privater Investoren vorgesehen? Wenn nein, warum nicht?

Finanzierungsmöglichkeiten zum Ausbau der Hinterlandanbindungen werden im Rahmen der Priorisierung der Verkehrsinfrastruktur geprüft.

- g. Ist in den Kosten ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke enthalten? Wenn nein, mit welchen Kosten ist dafür zu rechnen?

In den bisherigen Kostenschätzungen sind die Kosten für einen Ausbau der Fehmarnsundbrücke nicht enthalten.

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke nicht vorgesehen. Dementsprechend liegen hierfür keine Kostenschätzungen vor.

Die Frage einer Erweiterung der Fehmarnsundbrücke auf zwei Gleise bei Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wurde untersucht. Es hat sich gezeigt, dass in dem verbleibenden eingleisigen Abschnitt auf der Fehmarnsundbrücke die Verkehrsabläufe durch betriebliche Maßnahmen optimiert werden können. Nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums ist es ist daher vorgesehen, dass dieses Bauwerk eingleisig bleibt.

20. Mit welchem Refinanzierungszeitraum für die privaten und öffentlichen Mittel rechnet die Landesregierung im günstigen bzw. im ungünstigen Fall?

Die Berechnungen der Studie „Finanzanalyse, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn, Kurzbericht (März 2003)“ weisen Rückzahlungszeiträume für das Staatsgarantiemodell von 33 - 37 Jahren im Basisfall und 23 - 66 Jahren in den Szenario-Berechnungen aus.

- a. Mit welchen Annahmen begründet sie diese Einschätzung?

Den Berechnungen liegen u.a. Annahmen zu den Bau- und Betriebskosten, zum Verkehrswachstum, der Mauthöhe, den Zinssätzen und TEN-Zuschüssen zugrunde.

Die Annahmen sind in der o.g. Studie im Anhang I veröffentlicht.

b. Welche Zinssätze sind in den Modellen unterstellt worden?

Unterstellt ist ein Realzins von 4 Prozent (s. Anhang I der o.g. Studie).

c. Hält die Landesregierung diese angesichts steigender Zinsen noch für zutreffend?

Die Landesregierung hält die zugrunde gelegten Zinssätze für realitätsnah.

21. Welche möglichen Finanzierungsmodelle (Staatsgarantiemodell, etc.) sind für Projekte dieser Größenordnung denkbar?

Nach dem Ergebnis des Markterkundungsverfahrens aus dem Jahre 2002 wären grundsätzlich folgende Modelle denkbar:

Rein staatliches Modell:

Bei diesem Modell wird das Projekt über den jeweiligen Investitionshaushalt der beiden Staaten finanziert.

Staatsgarantiemodell:

Die Finanzmittel werden am privaten Kapitalmarkt aufgenommen und mit Staatsgarantien hinterlegt. Damit übernehmen die Regierungen weitgehend die Verantwortung einschließlich des Einnahmerisikos für das Projekt. Eine von den Staaten Dänemark und Deutschland initiierte Interstate Company, die privatrechtlich organisiert wäre, würde die gesamte Projektverantwortung für Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb übernehmen. Die Investition würde weitgehend über Darlehen, die durch die Staatsgarantien verbürgt wären, finanziert werden. Bauunternehmen treten als Auftragnehmer auf.

Leasing-Modell:

Bei diesem Modell würde der private Sektor die Verantwortung für die Finanzierung und den Bau des Projektes übernehmen, während die Regierungen die volle Verantwortung für den Betrieb tragen, einschließlich des Einnahmerisikos aus dem Straßen- und Eisenbahnverkehr. Die Regierungen würden den privaten Sektor dafür bezahlen, dass er die Querung zur Verfügung stellt.

BOT-Modell:

Bei diesem Modell wird dem privaten Sektor als Konzessionär die gesamte Verantwortung einschließlich Entwurf, Bau, Finanzierung und Betrieb des Bauwerkes übertragen (Build, Operate and Transfer). Die notwendige staatliche Unterstützung wird entweder über einen einmaligen Investitionszuschuss oder über jährliche Festbeträge während der Laufzeit der langfristig ausgerichteten Konzession bereitgestellt.

Die weiterführende Untersuchung hat sich auf das Staatsgarantiemodell und das BOT-Modell konzentriert, wobei auch Kombinationen dieser Modelle denkbar wären. In Betracht käme z. B. die Beteiligung von Privaten an der Interstate Company. Die Antworten auf die folgenden Fragen werden daher auf diese beiden Modelle begrenzt.

- a. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung für das jeweilige Modell?

Das Staatsgarantiemodell würde gegenüber dem BOT-Modell eine erhebliche günstigere Kreditfinanzierung des Projektes ermöglichen und einen staatlichen Investitionszuschuss entbehrlich machen. Die beiden Staaten würden jedoch das volle wirtschaftliche Risiko in der Betriebsphase übernehmen. Das Risiko der Privatwirtschaft wäre im Wesentlichen auf die Erstellung des Bauwerks begrenzt.

Bei dem BOT-Modell könnte die tendenziell größere Effizienz der Privatwirtschaft im Projektmanagement genutzt werden. Ferner würde das gesamte finanzielle Risiko auf den privaten Konzessionär übertragen werden (insbesondere das Bau- und Marktrisiko). Um diese Risikoübernahme kompensieren zu können, würde der private Sektor jedoch eine hohe Eigenkapitalrendite sowie zur Risikoeingrenzung Investitionszuschüsse einfordern. Ferner wäre die Zinsbelastung für das Fremdkapital wesentlich höher als bei dem staatlichen Modell bzw. dem Staatsgarantiemodell.

Die Finanzierungskosten wären damit erheblich höher als bei dem Staatsgarantiemodell. Von daher dürfte es äußerst schwierig sein, die hohen Kapitalkosten durch eine größere Effizienz im Gesamtprojektmanagement zu kompensieren.

- b. Wie stellt sich die Landesregierung die Aufgabe- und Risikoaufteilung in einem Public-Private-Partnership Modell vor?

Da das reine BOT-Modell aufgrund der wesentlich höheren Finanzierungskosten und der notwendigen staatlichen Zuschüsse voraussichtlich nicht realisierbar sein dürfte, konzentrieren sich die Überlegungen auf das Staatsgarantiemodell. Damit würde die Privatwirtschaft das Baurisiko sowie im Falle einer Beteiligung an der Interstate Company möglicherweise auch einen Teils des Betriebsrisikos tragen. Der überwiegende Teil des Betriebsrisikos müsste aber über die Staatsgarantien der beiden Staaten abgedeckt werden.

- c. Welche Rendite wird für einen privaten Betreiber unterstellt?

Im Markerkundungsverfahren wurde für den Fall des reinen BOT-Modells eine Eigenkapitalrendite nach Steuern in Höhe von 17 Prozent 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“?

Dänemark hat eigenen Aussagen zufolge gute Erfahrungen mit dem Staatsgarantiemodell, das für die festen Querungen des Großen Belts und des Öresunds gewählt wurde. Aufgrund der positiven Erfahrungen und der günstigeren Finanzierungskosten gegenüber dem BOT-Modell plädiert Verkehrsminister Hansen auch bei der festen Fehmarnbeltquerung für das Staatsgarantiemodell.



22. Wie sind die Querung des Großen Belt, des Öresund und des Tunnels zwischen Frankreich und England finanziert worden?

Die Querungen des Großen Belts und des Öresunds wurden über Staatsgarantiemodelle und der Eurotunnel zwischen Frankreich und England über das BOT-Modell finanziert.

- a. Sind die Annahmen, die zu Beginn der Planungen unterstellt worden sind, bisher eingetreten? Bitte differenziert angeben nach Verkehrsmitteln sowie Nah- und Fernverkehr.

Bei der Großen Belt-Querung wurden nach Darstellung des dänischen Verkehrsministeriums die Verkehrsprognosen weit übertroffen. Bei der Projektplanung im Jahre 1988 wurde von durchschnittlich 12.000 Fahrzeugen täglich ausgegangen. Im ersten Betriebsjahr 1999 waren es bereits 18.900 Fahrzeuge und in 2005 25.000 Fahrzeuge im Tagesdurchschnitt.

Bei der Öresund-Querung wurde in der Planungsphase im Jahre 1991 von durchschnittlich täglich 10.000 Fahrzeugen ausgegangen. Nur im ersten Betriebsjahr 2001 konnte die Planung mit einem Ist von 8.100 Fahrzeugen im Tagesdurchschnitt nicht erfüllt werden. In den darauf folgenden Jahren waren jedoch erhebliche Zuwächse zu verzeichnen. 2005 nutzen im Tagesdurchschnitt 13.600 Fahrzeuge die feste Querung.

Auch der Eisenbahnverkehr hat die Erwartungen nach Darstellung des dänischen Verkehrsministeriums weit übertroffen.

Eine Differenzierung der Verkehrsmengen zwischen Nah- und Fernverkehr liegt dem dänischen Verkehrsministerium nicht vor. Nach einer Untersuchung aus dem Jahre 2001 wird die Große Belt-Querung zu 97 Prozent von innerdänischen und zu 3 Prozent von internationalem Verkehr genutzt.

Für den Eurotunnel zwischen Frankreich und England liegen der Landesregierung hierzu keine Angaben vor. Pressemeldungen zufolge gibt es erhebliche Finanzierungsprobleme.

- b. Welche Veränderungen bezüglich der Nutzungszahlen und der Finanzierungsmodelle bzw. Refinanzierungszeiträume sind inzwischen eingetreten bzw. vorgenommen worden?

Nach Darstellung des dänischen Verkehrsministeriums sind sowohl bei der Großen Belt-Querung als auch bei der Öresund-Querung die Finanzierungsmodelle unverändert geblieben. Bei der Großen Belt-Querung beträgt der Refinanzierungszeitraum unverändert 30 Jahre. Infolge der guten Verkehrsentwicklung konnten die Mautgebühren im Jahre 2005 gesenkt werden. Bei der Öresundquerung wurde wegen der anfänglich geringeren Auslastung der Rückzahlungszeitraum um 5 Jahre auf 35 Jahre verlängert.

Für den Eurotunnel liegen der Landesregierung hierzu keine Angaben vor.

- c. Wie bewertet die Landesregierung diese Entwicklungen mit Blick auf eine feste Fehmarnbelt-Querung?

Die positive Verkehrsentwicklung bei beiden skandinavischen Querungsbauwerken verdeutlicht das verkehrswirtschaftliche Potenzial einer festen Fehmarnbeltquerung. Die Finanzierung über Staatsgarantien erscheint auch für die Fehmarnbeltquerung sinnvoller als eine rein private Finanzierung wie bei dem Eurotunnel.

- d. In wie weit hält die Landesregierung diese drei Bauwerke für vergleichbar mit einer festen Fehmarnbelt-Querung?

In baulicher Hinsicht wären die beiden skandinavischen Querungsbauwerke mit einer festen Fehmarnbeltquerung vergleichbar. Der Eurotunnel ist nur begrenzt vergleichbar, da er nur auf den Eisenbahnverkehr ausgerichtet ist.

- e. Wie bewertet die Landesregierung die bisherigen Erfahrungen mit den bemauteten Verkehrsanlagen Warnowtunnel in Rostock und Herrentunnel in Lübeck?

Die ersten mautfinanzierten Projekte in Deutschland („Warnowtunnel“ und „Herrentunnel“) scheinen noch Startprobleme zu haben. Es ist zu verzeichnen, dass die Verkehrsteilnehmer derzeit bei beiden Projekten in vielen Fällen Ausweichrouten benutzen, obwohl die Umwegstrecken bei exakter Kostenberechnung für den einzelnen Nutzer eher kostenträchtiger und auch zeitaufwändiger sein dürften, als die Nutzung der bemauteten Tunnel. Die Landesregierung geht davon aus, dass die potenziellen Nutzer ihr Verhalten mit der Zeit ändern und ein gewisser Gewöhnungseffekt an die Tunnelmaut eintritt. Dieses gilt umso mehr, wenn ausreichend Erfahrung bezüglich der Preiselastizität und damit der Findung der optimalen Mauthöhe hinsichtlich der Nutzerakzeptanz gesammelt ist und entsprechend umgesetzt wird.

Im Übrigen wäre die Akzeptanz einer Maut auf der Fehmarnbeltquerung grundsätzlich positiver zu beurteilen, als beim Warnow- und Herrentunnel. Zum einen ist es möglich im Bereich Warnow- und Herrentunnel mit relativ kurzen Umwegen Alternativrouten zu benutzen – dies wäre bei der Fehmarnbeltquerung mit einem 160 Kilometer langen Umweg über die Jütlandlinie verbunden. Zum anderen ist bereits heute im Zuge der Fährverbindung Puttgarden - Rødby ein entsprechender Fahrpreis zu bezahlen.

Der Einsatz von PPP bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten wird von der Landesregierung grundsätzlich positiv beurteilt, da sie neue Investitionspotenziale erschließt. In Schleswig-Holstein sollen deshalb in Bereich der Verkehrsinfrastruktur derzeit drei große Projekte auf der Grundlage verschiedener PPP-Modelle realisiert werden (westliche Elbquerung im Zuge der A 20 nach dem F-Modell, Ausbau der A 7 nach dem A-Modell, feste Fehmarnbeltquerung).

23. Welche Ankündigungen oder Zusagen für eine finanzielle Unterstützung sind der Landesregierung von europäischen Institutionen bekannt?

Nach der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (zuletzt geändert durch Verordnung Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004) besteht die Möglichkeit, für grenzüberschreitende vorrangige Vorhaben einen Zuschuss von bis zu 20 Prozent der förderfähigen Investitionskosten zu erhalten. Die Kommission hat mehrfach geäußert, diese Förderung möglichst in Höhe des Maximalbetrages zur Verfügung stellen zu wollen.

Derzeit wird der Entwurf einer neuen Verordnung diskutiert, der für grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben eine Bezuschussung von bis zu 30 Prozent der förderfähigen Kosten vorsieht. Es ist allerdings offen, ob diese Bestimmung Geltung erlangen wird. Um die Realisierung der transeuropäischen Netze für Verkehr durch die Einbeziehung privaten Kapitals zu beschleunigen, hat die EU-Kommission ein Garantieinstrument vorgeschlagen, durch das Kreditlinien zur Sicherung der Liquidität eines privaten Betreibers zu Beginn der Betriebsphase gestützt werden sollen.

- a. An welche Bedingungen (zeitlich, rechtlich, etc.) sind diese Ankündigungen bzw. Zusagen gebunden?

Neben den Voraussetzungen, die laut o.g. Zuschussverordnung zu erfüllen sind, wird zurzeit gefordert, dass das Projekt vor 2010 begonnen wird.

- b. 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?

Wie oben ausgeführt, beabsichtigt die EU-Kommission ein Darlehensgarantieinstrument einzuführen. Die Gewährung der Garantie soll nach den Vorstellungen der Kommission additiv möglich sein.

- c. 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?

Die EU-Kommission hatte im Rahmen der Finanziellen Vorschau 2007-13 von Mitte Juli 2004 für die TEN ein Mittelkontingent in Höhe von 20,35 Mrd. € zu laufenden Preisen (d.h. unter Berücksichtigung der Entwicklung der Steigerungen auf der Einnahmen- und Ausgabenseite des Haushalts) vorgesehen. Es trifft zu, dass Mitte Dezember 2005 der Europäische Rat in seinem Entwurf den Ansatz der Kommission auf 6,703 Mrd. € in festen Preisen (d.h. ohne Be-

rücksichtigung der Steigerungen) bzw. ca. 7,5 Mrd. € in laufenden Preisen reduziert hat. Im Verhältnis dazu betrug das TEN-Budget im Zeitraum 2000-2006 4,6 Mrd. €. Bei den weiteren Verhandlungen zwischen der EU-Kommission und dem EP wurde zwischenzeitlich eine Aufstockung des Mittelansatzes für TEN auf 8,013 Mrd. € in laufenden Preisen vereinbart. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Die letzte Lesung des Haushaltsplans ist für den 11.-14. Dezember 2006 angesetzt. Da die grenzüberschreitende feste Fehmarnbeltquerung eines der vorrangigen Projekte der TEN ist, erwartet die Landesregierung die höchstmögliche Förderquote.

- d. 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?

Die vorrangigen Vorhaben gem. Anhang III der TEN-Leitlinien stehen hinsichtlich einer Förderung mit TEN-Zuschüssen nicht in Konkurrenz zu den fünf multimodalen Verkehrsachsen. Die feste Fehmarnbeltquerung ist eines der insgesamt 30 vorrangigen Vorhaben innerhalb der transeuropäischen Netze für Verkehr. Die EU hat darüber hinaus eine Arbeitsgruppe der 25 EU-Staaten und weiterer 28 Staaten eingesetzt, um Hauptverkehrsachsen zwischen der EU und ihren Nachbarstaaten zu identifizieren. Diese Ende 2005 festgelegten fünf Hauptverkehrsachsen, welche die EU mit ihren Anrainern im Norden, Osten, Südosten sowie dem Mittelmeer- und dem Schwarzmeer verbinden, verlaufen in weiten Bereichen außerhalb der Gemeinschaft und sind daher aus Mitteln der Haushaltslinie für transeuropäische Netze nicht förderfähig.

#### IV) Verkehrliche Konsequenzen

##### 24. Wie lange dauert heute die Überfahrt von Puttgarden nach Rødby?

Die reine Überfahrt von Puttgarden nach Rødby dauert nach Angabe von Scandlines heute 44 Minuten. Hinzuzurechnen sind bei Pkw, Lkw und Zügen die Wartezeit und das Auf- und Abfahren auf das Schiff bzw. vom Schiff. Die Gesamtreisezeit auf der Strecke beträgt durchschnittlich 59 Minuten. Siehe Antwort zu Frage 16.

- a. Wie lange würde sie nach dem Bau einer festen Querung dauern?

Nach der Verkehrsprognose "Fehmarn Belt Forecast 2002, Fehmarnbelt Traffic Consortium, April 2003" würde mit einer festen Fehmarnbeltquerung die Überfahrt für einen Pkw ca. 12 Min bzw. einen Lkw ca. 18 Min dauern.

- b. Wie lange würde sie mit einem optimierten Fährkonzept dauern?

Bei einem umgesetzten optimierten Fährkonzept mit 6 Doppelend-Ro/Ro-Fähren, die eine höhere Reisegeschwindigkeit haben, eine verringerte Liegezeit in Rødbyhavn und Puttgarden vorweisen sowie bei einer erfolgten Erwei-

terung der zum Meer führenden Fahrrinnen auf zwei Spuren könnte im Ergebnis die Gesamtreisezeit auf 52 Minuten reduziert werden. Siehe Antwort zu Frage 16.

25. Unterstützt die Landesregierung die Maxime der Europäischen Union, Verkehr von „road to sea“ zu verlagern?

- a. Wenn ja, wie verträgt sich damit der Bau einer festen Querung? In wie weit erwartet die Landesregierung eine Verlagerung des Gütertransports auf die Straße?

Ziel der schleswig-holsteinischen Verkehrspolitik ist es, alle Verkehrsträger mit ihren spezifischen Vorteilen zu nutzen und zu einem attraktiven, umweltschonenden und sicheren Gesamtsystem zu vernetzen. Dazu gehört auch die Zielsetzung "from road to sea". Der derzeitige Gütertransport über den Fehmarnbelt findet ausschließlich per Lkw statt, nachdem der Schienengüterverkehr seit 1997 auf den Großen Belt umgeleitet wurde. Eine feste Fehmarnbeltquerung ist die Voraussetzung für eine Rückverlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Vogelfluglinie und Veränderung des Modal Split in diesem Bereich zugunsten der umweltfreundlicheren Schiene. Die EU fordert in ihrer im Juni 2006 vorgelegten Halbzeitbilanz zum Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010, dass die Politik künftig darauf abzielen solle, die spezifischen Potenziale der einzelnen Verkehrsträger zu optimieren, um effiziente Verkehrssysteme zu erreichen. Damit weicht die Kommission von ihrem grundlegenden, noch im Weißbuch erklärten Ziel, langfristig eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger durch „modal shift“ zu erreichen und setzt einen Schwerpunkt auf die Maßgabe, dass sämtliche Verkehrsmittel besser eingesetzt werden sollen.

- b. Wenn nein, warum nicht?

Nach der Prognose „Fehmarn Belt Forecast 2002, Reference Cases, Supplement to Final Report of April 2003, FTC - November 2003“ werden im Fall der Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung Zuwächse im Güterverkehr in allen schleswig-holsteinischen und mecklenburg-vorpommerischen Häfen erwartet, allerdings würden die Zuwächse geringer ausfallen als in einer Situation ohne eine feste Querung. Die Landesregierung geht daher nicht davon aus, dass bestehende Gütertransporte vom Schiff auf die Straße verlagert werden. Ganz im Gegenteil, es wird eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene erwartet (s.o.)

26. Mit welcher Entwicklung des Verkehrsaufkommens rechnet die Landesregierung über die Refinanzierungszeit einer festen Querung?

Prognosehorizont der aktuellen Verkehrsnachfragestudie ist das Jahr 2015. Die Verkehrsprognose weist von 2001 bis 2015 eine Zunahme des Güterverkehrsaufkommens auf Straße und Schiene um ca. 55 Prozent und eine Zunahme der Passagierzahlen von 44 bis 61 Prozent - je nach Szenario - aus. Es wird von einem Verkehrswachstum von 1,7 Prozent p.a. für die nächsten 25 Jahre nach der Eröffnung einer festen Querung über den Fehmarnbelt ausgegangen.

- a. Wann wurde diese Verkehrsprognose erstellt?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien wurde auch eine Verkehrsnachfragestudie erstellt (1999). Die Verkehrsprognose wurde in 2002/2003 aktualisiert (Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report, Fehmarnbelt Traffic Consortium, April 2003).

- b. Hält die Landesregierung sie für realistisch?

Angesichts der tatsächlichen Zahlen für die festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund können die Verkehrsprognosen für die feste Fehmarnbeltquerung als konservativ angesehen werden.

Das Straßenverkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt hat zwischen 2001 und 2005 stärker als in den Verkehrsprognosen erwartet zugenommen. 2005 lag es bereits auf dem Level des erwarteten Aufkommens für die Jahre 2010 und 2012 (Basis-Szenario B bzw. Basis-Szenario A).

- c. In welcher Form wurden die demographische Entwicklung, die Steigerung des Ölpreises und sinkende Realeinkommen berücksichtigt?

Hinsichtlich der Einkommensentwicklung und Nutzerkosten liegen der Verkehrsprognose, Base Case A, im Wesentlichen die Annahmen des Integrations Szenarios der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde.

Das Bevölkerungswachstum einschließlich Bevölkerungsstruktur und Erwerbstätigkeit haben nach Einschätzung der Gutachter (Stellungnahme von Intraplan Consult vom 15. Okt. 2004 „Langfristige Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf die Verkehrsentwicklung am Fehmarn Belt“) nur einen geringen Einfluss auf das Prognoseergebnis.

- d. Gibt es unter VerkehrsexpertInnen abweichende Meinungen zu der Verkehrsprognose? Wie beurteilt die Landesregierung die Stellungnahme der Baltic Marine Consult (BMC) von 1999?

Die Landesregierung hat keine Kenntnis von Unstimmigkeiten über die Verkehrsprognosen unter den Verkehrsexperten.

Die Stellungnahme von BMC, die im Auftrage von Reedereien, der Häfen sowie der Industrie- und Handelskammer Rostock erstellt worden ist, setzt sich kritisch mit den Studien „Die Verbindung über den Fehmarnbelt –Voruntersuchungen“ und „Fehmarnbelt -Traffic - Demand - Study“ auseinander. Zwischenzeitlich wurden weitere Studien erstellt und die Verkehrsprognose aktualisiert. Dabei wurden auch offene Fragen der BMC Stellungnahme berücksichtigt.

- e. 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?

In den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q) ist die Querschnittswahl für den Neubau von Straßen beschrieben. Bei isolierter Betrachtung der auf einer festen Fehmarnbeltquerung zu erwartenden Ver-

kehrsmengen würde ein Regelquerschnitt RQ 10,5 zunächst ausreichend erscheinen. Allerdings erfolgt die endgültige Festlegung eines Regelquerschnittes unter Abwägung der Aspekte Verkehrsqualität (gewünschte Straßenkategorie), Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit.

Im Zuge der Fehmarnbeltquerung ist insbesondere die besondere bauliche Situation (unabhängig ob Brücke oder Tunnel) für die Benutzer zu berücksichtigen. Dem Aspekt der Verkehrssicherheit kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus gilt auch der Verkehrsqualität ein besonderes Augenmerk. Die Fehmarnbeltquerung stellt einen Lückenschluss innerhalb einer Strecke (E 47) mit beidseitigem Autobahncharakter dar. Kapazitätsengpässe auf der ca. 20 km langen Querung sollen auch zukünftig in den stark frequentierten Sommermonaten und Wochenenden vermieden werden.

- f. 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?

Die Vogelfluglinie ist die kürzeste Verbindung zwischen Skandinavien und dem Kontinent, insgesamt 160 km kürzer als die Jütlandlinie. Bereits heute gibt es Engpässe auf der Jütlandlinie, insbesondere auf dem Schienenstreckenabschnitt Pinneberg – Elmshorn. Da für die Zukunft weitere Zuwächse im Personen- und Güterverkehr erwartet werden, würde der Ausbau der Vogelfluglinie durch eine feste Fehmarnbeltquerung und den Ausbau der Hinterlandanbindung Schiene und Straße eine wichtige Entlastung und Effektivitätssteigerung für den zu bewältigenden Verkehr bedeuten.

- g. Welche Auswirkungen hätte eine feste Querung auf die „Jütlandstrecke“ und die Rentabilität der Großen Belt-Querung?

Nach der Studie „Finanzanalyse, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn, Kurzbericht, (März 2003),“ wurde festgestellt, dass nur 3 Prozent des derzeit über den Großen Belt laufenden Verkehrs von und nach Deutschland fließt, 97 Prozent sind dänischer Inlandsverkehr. Dieses Ergebnis bestätigt frühere Prognosen, die zeigten, dass nur 1,9 Prozent des Pkw- und 0,8 Prozent des Lkw-Verkehrs auf der Verbindung über den Großen Belt auf die feste Fehmarnbeltquerung wechseln würden.

Dies deutet darauf hin, dass eine feste Fehmarnbeltquerung nur für einen kleinen Teil des derzeitigen Verkehrs über den Großen Belt eine sinnvolle Alternative wäre.

27. Welche Ruhezeiten müssen LKW-Fahrer bei einer Fahrt von z.B. Stockholm nach Hamburg einhalten?

Die Entfernung Stockholm - Hamburg beträgt rd. 931 Kilometer, was einer reinen Fahrzeit von mindestens 12 Stunden entspricht. Diese Fahrzeit ist nicht innerhalb einer "Schicht" zu schaffen. Nach den einschlägigen Lenk- und Ruhezeitvorschriften (VO (EWG) Nr. 3820/85 - demnächst VO EG Nr.561/2006 - darf die zulässige Tageslenkzeit max. (2 x pro Woche) 10 Stunden betragen, ansonsten 9 Stunden. D.h., dass jeder Fahrer die Tour Stockholm - Hamburg

auf jeden Fall einmal zur Einlegung einer Tagesruhezeit (mind. 9 Stunden) unterbrechen muss.

- a. Wieweit haben LKW-Fahrer dazu bisher Fahrstrecken nutzen können, um diese Pflicht zu erfüllen?

Soweit der Landesregierung bekannt ist, kann nur ein begrenzter Anteil der Nutzer dieser Relation die Ruhezeit passend in die Fahrzyklen einbauen.

- b. Wurde dies bisher bei den Kosten-Nutzen-Analysen berücksichtigt?

Die Frage der Ruhepausen ist indirekt in den Kosten-Nutzen-Analysen über die Verkehrsprognosen, die einen wesentlichen Input darstellen, 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?

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass abhängig von der Verkehrsentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden sollte, ob der Ausbau der Fehmarnsundbrücke erforderlich ist.

- b. Welche Ausbauvarianten würde die Landesregierung für sinnvoll halten?

Siehe Antwort zu Frage 19 g.

- c. Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung und wer würde für sie aufkommen (sollen)?

In den BVWP-Planungen und damit auch in den Kostenaufstellungen für die Hinterlandanbindungen Straße und Schiene ist der Ausbau der Fehmarnsundbrücke bzw. der Bau einer neuen zweiten Fehmarnsundbrücke nicht berücksichtigt. Sollte die Entscheidung für die Realisierung der Fehmarnbeltquerung fallen, so sind zum gegebenen Zeitpunkt die dargestellten Planungsüberlegungen vorzunehmen. Eine belastbare Kostenschätzung sowie eine Vereinbarung über die Kostenträgerschaft zwischen der DB AG (Baulastträger der Fehmarnsundbrücke) und dem Bund (Baulastträger der Straße) können dann erstellt werden.

- d. Stehen einem Ausbau irgendwelche rechtlichen Hindernisse im Weg? Wenn ja, welche und wie könnten sie überwunden werden?

Das Baurecht für einen etwaigen Ausbau der 1963 fertig gestellten Fehmarnsundbrücke ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu erlangen. Im Planfeststellungsverfahren wird über alle privaten und öffentlich-rechtlichen Belange entschieden. Diese Entscheidung wird einem gerichtlich überprüfbaren Planfeststellungsbeschluss zugeführt.

Die vorhandene Brücke über den Fehmarnsund, die in der Baulast der Deutschen Bahn AG liegt, steht unter Denkmalschutz. Daher sind frühzeitige Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden erforderlich, um deren Belange



in die Abwägung mit anderen Belangen einstellen und die Erhaltung und Nutzung des Kulturdenkmals und Denkmalbereiches sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung sicherstellen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass der Bau von zusätzlichen Brückenbauwerken bzw. Brückenerweiterungsmaßnahmen im Bereich der Fehmarnsundbrücke mit den Anforderungen des Denkmalschutzes vereinbar ist.

Aus heutiger Sicht steht nicht zu erwarten, dass etwaige rechtliche Hindernisse einen Ausbau der Fehmarnsundquerung verhindern würden.

- e. Sollte die Fehmarnsundbrücke eingleisig bleiben, welche Auswirkungen hätte das auf den Verkehrsfluss
  - i. auf der Straßenverbindung?
  - ii. auf der Schienenverbindung?

Sollte die Fehmarnsundbrücke nach Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung eingleisig bleiben, so hätte dies auf die Straßenverbindung zunächst keinen Einfluss, da die Bahngleise auf der Fehmarnsundbrücke separat neben der Straße verlaufen.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Eingleisigkeit auf die ansonsten geplante Zweigleisigkeit vor und hinter der Fehmarnsundbrücke, könnte dieser Engpass durch betriebliche Maßnahmen (z.B. eine intelligente Zugkoordinierung mit modernen Telematikverfahren) geregelt werden.

29. Wird es eine Autobahnauffahrt bzw. eine Eisenbahnhaltestelle auf Fehmarn geben? Welche Entscheidungskriterien werden dafür herangezogen?

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der Ausbau der Bundesstraße B 207 nördlich von Heiligenhafen – ausgenommen der Fehmarnsundbrücke – zur 4-streifigen Bundesstraße vorgesehen. Demzufolge kann es keine Autobahnauffahrt auf Fehmarn geben. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Verkehrsnetz wird entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Einstufung der B 207 sichergestellt.

Die Einrichtung einer Eisenbahnhaltestelle auf Fehmarn wird in Abhängigkeit von dem erwarteten Verkehrsaufkommen für den Schienenpersonenverkehr zu prüfen sein. Für den Schienenpersonenfernverkehr trifft die DB AG diese unternehmerische Entscheidung in eigener Verantwortung.

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?

Das erwähnte Positionspapier für die konventionellen Güterverkehrsnetze, das zwischen der Bundesregierung, der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abgestimmt worden sein soll, ist der Landesregierung nicht bekannt. Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums ist es dort auch nicht bekannt.

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?

Die Landesregierung nimmt die Ausführungen der Gutachter zu den Auswirkungen der Wind- und Witterungsverhältnisse auf eine feste Fehmarnbeltbrücke zur Kenntnis (Traffic restrictions due to wind on the Fehmarn Belt bridge, Risø National Laboratory/Deutscher Wetterdienst – June 2005). Danach wird die Brücke in 98,1 Prozent der Zeit passierbar sein. Der Schienenverkehr wird vom Wind kaum betroffen sein. Die Ergebnisse des Gutachtens sollen im weiteren Planungsverfahren ihren Eingang finden. Die Möglichkeit eines Windschutzes soll ebenfalls im weiteren Planungsverfahren geprüft werden. Durch Anbringung eines Windschutzes würde die Brücke für den Straßenverkehr sogar in 99,7 Prozent der Zeit passierbar sein.

- a. An wie viel Tagen gab es in den vergangenen fünf Jahren jeweils Benutzungsbeeinträchtigungen der Fehmarnsundbrücke?

*Jahresübersicht der Sperrung der Fehmarnsundbrücke  
für leere Lkw und Pkw mit Wohnwagenanhängern*

Jahr	Anzahl	bis 10 Std.	(davon bis 5 Std.)	10 – 24 Std.	länger als 24 Std.
2001	25	16	(8)	9	0
2002	31	18	(11)	12	1
2003	16	9	(3)	6	1
2004	17	13	(6)	4	0
2005	11	7	(5)	2	2

Quelle: Polizeiinspektion Eutin

- b. An wie viel Tagen gab es in den vergangenen fünf Jahren jeweils Benutzungsbeeinträchtigungen des Fährverkehrs?

In den letzten fünf Jahren waren die Wetterverhältnisse im Fehmarnbelt stabil, daher ist es zu keinen Fährausfällen in dieser Zeit gekommen. Der letzte wetterbedingte Fährausfall erfolgte 3.-4.12.1999 aufgrund des Orkans „Anatol“. Die Anzahl der wetterbedingten Verspätungen sowie der technisch bedingten Verspätungen ist hier unbekannt.

- c. Sind bauliche Maßnahmen (Kapselung) geplant, um die Windanfälligkeit der Brückenbauwerke zu vermindern?

Die Möglichkeit eines Windschutzes, um leichte Fahrzeuge bzw. windanfällige Fahrzeuge vor auftretenden Querwinden zu schützen, ist in Machbarkeitsstudien thematisiert worden. Angesichts der Lage der angedachten Fehmarnbeltquerung könnten gegebenenfalls Windabschirmungsmaßnahmen für die Verkehrssicherheit und Nutzungssicherung angebracht werden.

Über den möglichen Einsatz von Windschutzwänden über die gesamte Brückenlänge oder zum Beispiel nur teilweise im Bereich der Ankerblöcke und Pylone wird in den weiteren Planungsphasen zu entscheiden sein.

## V) Ökonomische Konsequenzen

32. Hält die Landesregierung das ökonomische Umfeld der Öresundbrücke und einer festen Fehmarnbelt-Querung für vergleichbar?

- a. 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?

Die Öresundbrücke ist nur zum Teil mit der festen Fehmarnbeltverbindung vergleichbar. Dies hängt vor allem mit den sozioökonomischen Bedingungen des Hinterlandes zusammen. Im Gegensatz zu Storstrøms Amt und dem Kreis Ostholstein, ist die Öresundregion durch eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung gekennzeichnet. Nicht vergleichbar ist auch die Entfernung zu den jeweiligen Metropolen. Während die Öresundregion die beiden Metropolen Kopenhagen und Malmö mit einschließt, beträgt der zeitliche Abstand zu den Regionen Hamburg und Kopenhagen in der Fehmarnbelt-Region auch bei einer festen Verbindung noch 1 bis 1,5 Stunden. Dennoch können nach der Studie „Regional Effekts of a Fixed Fehmarn Belt Link“ (Copenhagen Economics/Prognos, February 2006) folgende positive Auswirkungen der Öresundbrücke auch für eine feste Fehmarnbeltverbindung erwartet werden:

- Durch die Nähe zu Flughäfen und Häfen hat die feste Verbindung im Bereich der Öresundbrücke zu einem deutlichen Bedeutungsgewinn der Region als Verkehrsknotenpunkt und Umschlagplatz geführt.
- Durch eine feste Fehmarnbeltverbindung hätte die Fehmarnbelt-Region die Chance, an dieser Entwicklung zu partizipieren.
- Die feste Verbindung über den Öresund hat vor allem zu einem dynamischeren Wettbewerb, einer höheren internationalen Wettbewerbsfähigkeit und zu einer höheren nationalen Attraktivität als Standort in der Nähe wachstumsträchtiger Märkte geführt. Es ist also zu erwarten, dass es auch in der Fehmarnbelt-Region zu einer höheren Diversifizierung von Produktionsstrukturen und zu einem wettbewerbsfähigeren lokalen Markt für Zwischenprodukte und Arbeitskräfte kommen kann. Vor allem der strategische Standortvorteil in der Nähe der dynamischen skandinavischen Märkte müsste vom Kreis Ostholstein genutzt werden.
- Ähnlich wie im Hinterland der Öresundbrücke könnte die Region Ostholstein im Wettbewerb um Einwohner durch günstige Hauspreise, ein vorteilhaftes Umfeld und die Lage zwischen den Metropolregionen gewinnen.

- b Gibt es in Europa Beispiele dafür, dass sich an einer reinen Transitstrecke zwischen zwei Metropolregionen (hier Kopenhagen/Malmö und Hamburg) ein neuer Wachstumskern entwickelt?

Wie unter a. ausgeführt können Erfahrungen aus anderen Projekten lediglich qualitative Anhaltspunkte für Chancen und Risiken der Fehmarnbeltverbindung darstellen. Am besten geeignet scheint es dabei, die Erfahrungen aus der festen Verbindung über den Großen Belt im Zusammenhang mit den Erfahrungen mit der Öresundbrücke zu betrachten. Am Großen Belt handelt es sich beim Hinterland ähnlich wie am Fehmarnbelt um ökonomisch relativ schwache Regionen, die von starken Nachbarregionen abhängig und vom Tourismus geprägt sind. Am Großen Belt haben sich trotz hohen Verkehrsaufkommens bisher keine signifikanten Effekte auf die Ansiedlung von Unternehmen im Bereich Transport und Logistik ergeben.

Der Fehmarnbelt-Region sollte es aber eher leichter fallen, die Chancen, die sich aus der engeren Integration von Storstrøms Amt und dem Kreis Ostholstein ergeben, zu nutzen, indem neue Nischen im internationalen Wettbewerb gefunden werden. Davon hängt letztlich die Bewertung der ökonomischen Konsequenzen ab (siehe hierzu Frage 39). Nur so kann verhindert werden, dass eine reine Transitstrecke ohne positive Wirkungen auf die Region entsteht.

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?

Ein Vergleich auf Basis des Bundesverkehrswegeplans erfolgte 1999. Neuere Zahlen zum optimierten Fährkonzept liegen von Scandlines vor, neuere Zahlen zur festen Querung enthält die dänische Studie von COWI aus dem Jahr 2004 „Economic Assessment of a Fixed Link across the Fehmarn Belt“. Danach stellt sich ein volkswirtschaftlicher Vergleich wie folgt dar:

- a. Net Present Value (Differenz von volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen in absoluten Zahlen)

Optimiertes Fährkonzept: 0,4 Mio. €; Feste Querung: 1,9 Mio. €.

- b. Benefit-Cost-Ratio (Nutzen-Kosten-Faktor)

Optimiertes Fährkonzept: 5,2; Feste Querung: 1,2.

- c. Internal Rate of Return (Verzinsung des eingesetzten privaten und öffentlichen Kapitals)

Optimiertes Fährkonzept: 34,8; Feste Querung: 7,0.

- d. Wann wurden diese Kennziffern zuletzt ermittelt? Hält die Landesregierung diese Zahlen für nach wie vor zutreffend?

Die Kennziffern wurden in jüngerer Vergangenheit ermittelt (s.o.) und entsprechen in ihrer qualitativen Aussage den früheren Berechnungen aus dem Jahr 1999. Die qualitative Aussage des angestellten Vergleichs ist deshalb verlässlich und nach wie vor zutreffend.

34. Mit welchen Auswirkungen einer festen Querung rechnet die Landesregierung für die schleswig-holsteinischen und mecklenburg-vorpommerischen Häfen?

Für das Verkehrsaufkommen zwischen den schleswig-holsteinischen bzw. mecklenburg-vorpommerischen Häfen und Skandinavien liegen Prognosen für den Transport von Pkw und Eisenbahnwaggons sowie für das Frachtaufkommen vor (Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report, FTC - April 2003). Aus diesen Prognosen, die von einer Fertigstellung im Jahr 2015 ausgingen, ergibt sich, dass auch bei günstigen Annahmen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens über die feste Querung das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in den schleswig-holsteinischen und mecklenburg-vorpommerischen Häfen bis 2015 gegenüber 2001 weiter steigen wird. Die Steigerungsraten betragen dabei 19,1 Prozent für Pkw, 31,2 Prozent für Eisenbahnwaggons und 22,4 Prozent für das Frachtaufkommen. Trendprognosen für das Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 enthält das o.a. Gutachten lediglich für die feste Querung.

35. Wie beurteilt die Landesregierung die Einschätzung der Lübecker Hafengesellschaft (LGH), dass „die Umschlagmenge im Südschweden-Verkehr um bis zu zehn Prozent zurückgehen würde“?

- a. Wenn die Landesregierung ihr nicht zustimmt, warum nicht?

Eine feste Fehmarnbeltquerung wird nicht ohne Auswirkungen auf die Ostseehäfen bleiben; das gilt insbesondere für die Destinationen deutscher Ostseehäfen nach Südschweden. Ladungsrückgänge werden aber nach Auffassung der Landesregierung durch die prognostizierten Umschlagszuwächse weitgehend ausgeglichen werden können.

Den von der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) in den Raum gestellten Rückgang im Südschwedenverkehr um 10 Prozent kann die Landesregierung nicht bestätigen. Mit dieser Zahl beruft sich die LHG auf Einschätzungen verschiedener Reedereien und eigener Experten. Zurzeit wird für die Hafengesellschaft ein externes Gutachten erstellt. Das wird auch auf die Auswirkungen der festen Querung des Fehmarnbelts eingehen.

- b. Hält die Landesregierung sowohl eine feste Querung wie einen weiteren Ausbau des Lübecker Hafens für sinnvoll?

Gestützt auf die Studie „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis 2015“, die 2000 im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums erstellt worden ist, hält die Landesregierung den weiteren Ausbau des Lübecker Hafens für erforderlich und sinnvoll. Diese Auffassung wird auch ausdrücklich – und

ebenfalls unter Berufung auf diese Studie - von der LHG geteilt. Sie hält Ausbaumaßnahmen der verschiedenen Hafenteile zur Aufrechterhaltung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit für erforderlich.

36. Mit welchen Auswirkungen einer festen Querung rechnet die Landesregierung auf den Fährverkehr Travemünde -Trelleborg/Malmö?

Für das Verkehrsaufkommen zwischen Travemünde und Skandinavien wird wie für den Durchschnitt der schleswig-holsteinischen und mecklenburg-vorpommerischen Häfen Wachstum des Frachtaufkommens und des Transports von Eisenbahnwaggons angenommen. Lediglich beim Transport von Pkw wird für diese Verbindung bei günstiger Entwicklung des Verkehrsaufkommens über die feste Querung ein Rückgang erwartet.

37. Welche Auswirkungen wird der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals auf die Verkehrsverlagerung beim Gütertransport „from road to sea“ haben?

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) begünstigt die Verlagerung der Transporte "from road to sea", da es dadurch noch größeren Schiffseinheiten ermöglicht wird, Güter von den Nordseehäfen in den Ostseeraum zu befördern. Hauptmotor des wirtschaftlichen Wachstums ist der steigende Güteraustausch im Transitverkehr mit der Russischen Föderation, den neuen EU-Mitgliedsstaaten und Weißrussland.

Der NOK hat für die Häfen Hamburg und Bremen eine große Bedeutung. In Hamburg werden ca. 35 Prozent aller Container für den Ostseeraum umgeschlagen und mit Containerfeederschiffen via den NOK in die Ostsee transportiert. Es ist damit zu rechnen, dass nach der Anpassung der Oststrecke die Attraktivität der Kanalpassagen zunimmt und für die Zukunft mit einem weiter dynamisch wachsenden Verkehrsaufkommen (speziell bei den Containerfeederschiffen) zu rechnen ist, von dem auch die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen profitieren könnten.

Mit der ausgebauten Oststrecke des NOK und attraktiven Passageangeboten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes für die Kanalfahrt könnte mehr Ladung in/aus Richtung des östlichen Ostseeraums von der Straße und Schiene auf das Wasser verlagert werden.

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?

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Transporte / Warenmengen nach Erstellung einer festen Fehmarnbeltquerung nicht mehr via den NOK gehen werden. In der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Anpassung der Oststrecke des NOK wird jedoch davon ausgegangen, dass eine feste Fehmarnbeltquerung die Wirtschaftlichkeit des NOK Ausbaus nicht erkennbar beeinflusst. Die dynamischen Märkte, die hauptsächlich für den Ladungszuwachs beim NOK sorgen, liegen im baltischen Raum und in der Russischen Föderation. Für Verkehre dorthin stellt die Fehmarnbeltquerung keine echte Alternative dar.

39. Mit welchen positiven ökonomischen Auswirkungen rechnet die Landesregierung im Fall einer festen Querung?

Bei den ökonomischen Auswirkungen auf die Region (zu den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen vgl. Ausführungen zu Frage 33) ist es nach der Studie „Regional Effekts of a Fixed Fehmarn Belt Link (Copenhagen Economics/Prognos, February 2006)“ eher wahrscheinlich, dass insgesamt ein positiver Arbeitsplatzeffekt dadurch entsteht, dass der Wegfall von Jobs im Fährbetrieb durch neue Jobs im Bereich Hochbau, Wartung und Betrieb mehr als ausgeglichen wird (siehe hierzu Frage 40). Langfristig ist für den Kreis Ostholstein entscheidend, die Chancen der engeren Anbindung an Dänemark zu nutzen und möglichen Risiken entgegenzutreten. Folgende Chancen werden nach der o.g. Studie als langfristig am aussichtsreichsten eingestuft:

- Die feste Verbindung wird im Tourismus sowohl das Marktpotenzial als auch die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Standorten verbessern.
- Im Exportbereich ist insbesondere ein Wachstum für kleine und mittelständische Unternehmen sowohl in bestehenden als auch in neuen Märkten zu erwarten.
- Die feste Querung wird auch im Cluster Life Science, das für die Zukunft von Schleswig-Holstein eine entscheidende Rolle spielen wird, zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit führen.

Die Gutachter weisen darauf hin, dass beide Regionen in der sozioökonomischen Analyse unterdurchschnittlich abschneiden, wie dies für Randregionen typisch ist. Eine zentralere Stellung im europäischen Markt durch den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung könnte sich für beide Regionen also eher positiv auswirken.

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

- a. für die Insel Fehmarn?
- b. für den Kreis Ostholstein?
- c. für die Stadt Lübeck?
- d. für den Landesteil Schleswig?
- e. für Schleswig-Holstein?
- f. für die Region Hamburg/Schleswig-Holstein?

Die Wirkungen des Baus einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt auf die Arbeitsplätze in der Region (Storstrøms Amt und Kreis Ostholstein) lassen sich nur teilweise bestimmen. In der vorliegenden „Untersuchung der sozio-

ökonomischen und regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt, Schlussbericht (Kocks Consult GmbH – 30/06/1999) und der Studie „Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link“ (Copenhagen Economics/Prognos, February 2006) sind einige regionale Arbeitsplatzeffekte betrachtet worden.

Danach wird während der Bauphase angenommen, dass etwa 40 Prozent der Arbeitsnachfrage aus der Region gedeckt wird. Für die 4+2 Lösung bedeutet dies eine Beschäftigungswirkung von 6300 Arbeitsplätzen. Davon entfallen 2000 direkt auf den Bau der festen Verbindung; weitere 4300 Arbeitsplätze entstehen in der Region. Dieser Multiplikatoreffekt betrifft vor allem den Industriesektor (Produktion von Ausrüstung etc.) und den Sektorservice (Hotels, Restaurants etc.). Hinzu kämen noch etwa 2000 Arbeitsplätze durch notwendige Hinterlandinvestitionen. Diese positive Wirkung auf den Arbeitsmarkt wäre für einen Zeitraum von 7 bis 8 Jahren zu erwarten. Eine genauere regionale Aufschlüsselung des Arbeitsmarkteffekts für die Bauphase liegt nicht vor.

Nach Aufnahme des Betriebs der festen Verbindung würden dauerhafte Arbeitsplätze entstehen, die von den vorliegenden Schätzungen auf netto 1740 im Falle einer 4+2 Lösung beziffert werden. Dabei ist unterstellt, dass der Fährbetrieb nicht aufrechterhalten wird und die hier bestehenden Arbeitsplätze verloren gehen. Bei den Arbeitsplätzen, die durch die feste Verbindung dauerhaft geschaffen werden, wird angenommen, dass 1930 Arbeitsplätze im Bereich Güterverkehr, 510 Arbeitsplätze im Bereich Personenverkehr und 200 Arbeitsplätze für Betrieb und Wartung der festen Verbindung benötigt werden. Die Anzahl der direkt entstehenden Arbeitsplätze ist also positiv. In Bezug auf die regionale Beschäftigung in diesen Sektoren liegt der Zuwachs bei 8,1 Prozent, in Bezug zur relevanten Beschäftigung in der Produktionsindustrie, Handel, Verkehr und Tourismus in der Region bei 0,6 Prozent. Etwas mehr als die Hälfte des direkten regionalen Nettobeschäftigungseffekts entfallen auf Deutschland (920), wobei sich folgende Aufteilung ergibt:

Flensburg:	30
Itzehoe	40
Lübeck/Ostholstein	280
Bad Oldesloe	120
Hamburg	350
Mecklenburg-Vorpommern	40

Eine genauere Aufschlüsselung des Nettoarbeitsmarkteffekts für Fehmarn, Ostholstein und Lübeck liegt nicht vor. Eine dänische Studie aus dem Jahr 2000 „The Regional Economic Effects of the Femer Belt Link for the Western Baltic Area, Jensen-Butler/Madsen“ zu den regionalen Wirkungen kommt bei der kurzfristigen Analyse zu Arbeitsplatzverlusten von 320 für Storstrøms Amt bzw. von 420 für das übrige Dänemark. Abgesehen davon, dass es sich hierbei um eine kurzfristige Analyse handelt, könnte der Unterschied darin liegen, dass zusätzliche Arbeitsplätze im Schienenverkehr mit Ausnahme von Dienstleistungen im Personenreiseverkehr nicht berücksichtigt werden. Dabei ist allerdings davon auszugehen, dass diese Arbeitsplätze eher in Lübeck als in Ostholstein entstehen. Die Zusammenfassung von Lübeck und Ostholstein



lässt somit nur eingeschränkt eine Aussage über die Wirkungen auf den Kreis Ostholstein bzw. Fehmarn zu.

Daraus folgt, dass die regionalen Beschäftigungseffekte für Fehmarn und den Kreis Ostholstein vor allem in der Bauphase und in Form von indirekten Multiplikatoreffekten für das verarbeitende Gewerbe und die Tourismusindustrie in der Betriebsphase bedeutsam sind. Letztere hängen allerdings zum größten Teil davon ab, in wie weit die Region die Chancen, die aus einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt resultieren, nutzen kann und sind deshalb nicht zu beziffern. Von einem Abbau von Arbeitsplätzen in der Region ist aber zumindest für Schleswig-Holstein nicht auszugehen.

Bezüglich eines optimierten Fährkonzepts liegen keine Zahlen zu den Arbeitsplatzeffekten vor. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Arbeitsplätze für den Fährbetrieb von 6 Fähren entsprechend höher liegen dürfte als die für den derzeitigen Fährbetrieb von 4 Fähren erforderlichen Arbeitsplätze. Ein verbessertes Fährkonzept würde allerdings eher zu einer Festigung des Status Quo beitragen, in dem Beschäftigung in traditionellen Sektoren geschaffen würde, von denen kaum Wachstumsimpulse ausgehen.

- g. 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?

Mit einem Arbeitsplatzabbau ist mittel- bis langfristig bei Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung für Fehmarn nicht zu rechnen. Damit die feste Verbindung eine möglichst große Beschäftigungs- und Wachstumsdynamik bewirkt, sind allerdings regionale Initiativen notwendig. Die Landesregierung ist bereit, 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.

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)?

Eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt führt nicht automatisch zu Wachstumsimpulsen für die Region. Es ergeben sich Chancen durch eine Neupositionierung der Tourismusindustrie, die Einbindung in bestehende europäische Netzwerke und die Möglichkeit einer verstärkten Kooperation mit Dänemark im Bereich des Clusters Life Science, die die Region nutzen kann,

um wirtschaftlich aufzuholen und die sozioökonomische Situation der Einwohner zu verbessern (vgl. auch Antwort zu Frage 39).

42. Welche Beschäftigungs- und Wertschöpfungsschwerpunkte haben Touristik- und Gesundheitswirtschaft auf der Insel Fehmarn?

Der Tourismus ist aufgrund der natürlichen Gegebenheiten der bedeutendste Wirtschaftszweig der Ostseeinsel Fehmarn.

Mit ca. 3,0 Mio. Übernachtungen im gewerblichen Unterkunftsbereich (inkl. Camping) werden ca. 144,75 Mio. € Umsatz generiert. Hinzu kommt noch ein geschätzter Umsatz aus dem Tagestourismus in Höhe von ca. 45,0 Mio. € (Erhebung durch Wenzel Consulting, Hamburg, 1994 – neuere Daten liegen nicht vor). Der Beschäftigungseffekt aus dem Tourismus mit ca. 2340 direkten Arbeitsplätzen (Wenzel Consulting, Hamburg, 2003) ist für die Insel von großer Bedeutung.

Eine Differenzierung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungsschwerpunkte in Touristik- und Gesundheitswirtschaft ist wegen fehlender Daten nicht möglich.

43. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch den Bau der festen Querung auf das touristische Profil von Fehmarn?

Besonders betroffen von einer festen Fehmarnbeltquerung sind die Bereiche Ostholstein Nord (Städte Oldenburg und Heiligenhafen sowie die Gemeinde Großenbrode) und die Insel Fehmarn.

In der Abwägung der Chancen und Risiken für die Teilregion Fehmarn / Großenbrode ist die ca. 7-jährige Bauphase als besonders problematisch anzusehen. Infolge der umfangreichen Baumaßnahmen können Imageverluste nicht ausgeschlossen werden. Während der Bauphase könnte es insbesondere auf Fehmarn eine Belastung der Urlaubsqualität durch Baustellenaktivitäten, zunehmende Staugefahren, Lärm, Abgase und sonstige Umweltbeeinträchtigungen geben. Eine gewisse Kompensation bietet möglicherweise die touristische Vermarktung der Baustelle („größte Baustelle Europas“). Ein touristisches Baustellenmanagement soll sich frühzeitig darum kümmern.

Im weiteren Planungsverfahren sind die Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf den Tourismus weiter zu beleuchten. Zu hinterfragen ist dabei insbesondere, inwieweit der Inselcharakter sowie das Image als Natur- und Erholungsregion durch eine feste Fehmarnbeltquerung beeinträchtigt werden und inwieweit sich daraus eine rückläufige touristische Nachfrage ergeben könnte. Auf der anderen Seite wird zu untersuchen sein, wie durch die feste Fehmarnbeltquerung auch neue Gästegruppen, z.B. skandinavische Gäste, „Brückentouristen“ angesprochen werden können.

44. Welche Auswirkungen werden durch eine mögliche Einstellung des Fährverkehrs auf den Grenzlandhandel von Fehmarn erwartet?

Die Auswirkungen einer möglichen Einstellung des Fährverkehrs auf den Grenzlandhandel von Fehmarn sind nicht bekannt. Eine Studie weist jedoch darauf hin, dass durch die feste Verbindung eine höhere Zahl von Besuchern

aus Skandinavien zu erwarten ist und dass davon auch der Grenzlandhandel profitiert. Die Erfahrungen mit dem Eurotunnel und der Öresundbrücke zeigen einen intensiveren regionalen Handel und im Radius einer Reisezeit von 1 – 1,5 Stunden steigende Zahlen für den Einkaufstourismus.

## 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?

Das Bundesverkehrsministerium hat mehrere Gutachten zu den Umweltbelangen einer festen Fehmarnbeltquerung in Auftrag gegeben. Mit dem vorgelegten Umweltkonsultationsbericht 2006 ist der heutige Wissensstand zusammengetragen worden. Erst nach Festlegung der Linienführung und im Rahmen der Planfeststellung können Auswirkungen einer Maßnahme festgestellt werden.

46. Mit welchen Zuwächsen bei den CO<sup>2</sup>-Emissionen wird durch die erwarteten zusätzlichen Verkehre gerechnet?

Das Gutachten „Fixed Link across the Fehmarn Belt - Effect on Emission to Air (COWI/DMU - März 2005)“ kommt unter der Annahme einer steigenden Kilometerleistung der verschiedenen Verkehrsträger für die Referenzsituationen 2015 und 2040 zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die Errichtung einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt, im Vergleich zum Fährbetrieb, zu einer Reduktion von allen Arten von Verkehrsemissionen, z. B. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> in Dänemark und Deutschland führen wird.

47. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf den nordischen Vogelzug?

- a. Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?

Die Landesregierung teilt die bislang vorläufige Einschätzung, die im Umweltkonsultationsbericht zum Ausdruck kommt.

- b. Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Der Umweltkonsultationsbericht führt aus, dass ein Tunnel vom Kollisionsrisiko nicht betroffen wäre, während bei einer Brücke Kollisionen als dauerhafte Auswirkungen auftreten. Betroffen ist als wichtigster Bereich der jährliche Vogelzug zwischen Brut- und Überwinterungsgebieten. Zur quantitativen Betroffenheit von Vogelarten und zu Maßnahmen zur Verminderung potenzieller Auswirkungen einer Brückenquerung werden im Zuge des Verfahrens weitere Untersuchungen erforderlich, z.B. in Hinblick auf die Beleuchtungseinrichtungen.

48. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf den Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee bzw. zwischen der äußeren und der inneren Ostsee?

a. Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?

Die Landesregierung teilt die bislang vorläufige Einschätzung, die im Umweltkonsultationsbericht zum Ausdruck kommt.

b. Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Regional kann der von einer festen Querung ausgehende Strömungswiderstand zu gewissen und gegebenenfalls temporal unterschiedlichen Veränderungen der horizontalen und/oder vertikalen Verteilung des Salzgehalts in der Ostsee führen. Der Wasseraustausch und die Verteilung des Salzgehaltes sind nicht statisch, sondern unterliegen jahreszeitlichen Schwankungen. Wie im Umweltkonsultationsbericht ausgeführt ist eine hydrodynamische Optimierung durch technische Konfliktverminderungsmaßnahmen bereits in der Vorplanung enthalten.

49. Mit welchen Umweltauswirkungen rechnet die Landesregierung durch Zerschneidungseffekte?

Bei raumbedeutsamen Eingriffen in die Umwelt, wie zum Beispiel Siedlungs- und Infrastrukturmaßnahmen jeder Art, ist mit Umweltauswirkungen zu rechnen. Es gilt, den jeweiligen Eingriff so gering bzw. umweltverträglich wie möglich zu halten. Erst nach Festlegung der Linienführung und im Rahmen der Planfeststellung kann der Effekt einer Maßnahme eindeutig klargestellt und bewertet werden.

a. Teilt sie die Einschätzung des Umweltkonsultationsberichtes 2006?

Die Landesregierung teilt die bislang vorläufige Einschätzung, die im Umweltkonsultationsbericht zum Ausdruck kommt.

b. Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für das neue Gleis bzw. die neuen Fahrbahnen gehen hauptsächlich zu lasten von Agrar- und Forstflächen. Die Landesregierung wird sich um eine Konfliktminderung und Planungsoptimierung unter Umweltgesichtspunkten bemühen.

c. 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?

Siehe hierzu die Antworten zu 49 a und b.

50. Mit welchen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und -kosten rechnet die Landesregierung?

- a. Teilt die Landesregierung die Einschätzung des LNV, der diesbezügliche Kosten von bis zu 500 Mio. Euro für möglich hält? Wenn nein, warum nicht?

Die Ermittlung von Art und Umfang der Maßnahmen, die zum Ausgleich von Eingriffen in die Natur nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen erforderlich sind, erfolgt durch den landschaftspflegerischen Begleitplan, der im Zusammenhang mit den sonstigen Planfeststellungsunterlagen zum Bau der Fehmarnbeltquerung aufgestellt werden muss. Hierbei sind die jeweils konkret erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sowie der verbleibende Ausgleichsbedarf zu bestimmen. Über die Art der Ausgleichsmaßnahmen und die Höhe der Kosten können aufgrund des frühen Planungsstandes noch keine konkreten Angaben erfolgen.

- b. Wie gedenkt die Landesregierung mit ökologischen Beeinträchtigungen umzugehen, die nicht ausgleichbar erscheinen?

Die Landesregierung legt Wert darauf, dass die für diesen Fall geltenden naturschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden. Das heißt, dass nach § 7 a Abs. 3 S. 2 LNatschG die Genehmigung zu versagen wäre, wenn und soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht ausgeglichen oder nicht in sonstiger Weise kompensiert werden können. Wird ein nicht oder nicht vollständig ausgleichbarer oder in sonstiger Weise kompensierbarer Eingriff jedoch wegen Vorrangigkeit nach § 7 a Abs. 3 S. 2 LNatschG zugelassen, hat die verursachende Person eine Ausgleichszahlung für die verbleibenden Beeinträchtigungen nach § 8 b LNatschG zu leisten, soweit die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen oder Maßnahmen, die in sonstiger Weise zu kompensieren, der verursachenden Person nicht möglich ist oder diese Maßnahmen ökologisch nicht sinnvoll sind.

51. Welche Auswirkungen werden bei dem Bau der Hinterlandanbindungen auf die sensiblen Bereiche des Oldenburger Grabens und des Neustädter Binnenwassers erwartet?

Es wurden bislang vier vorläufige Varianten der Schienenstreckenführung der Hinterlandanbindung mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die genannten sensiblen Bereiche untersucht. Bisher ist keine Festlegung auf eine Variante erfolgt, daher ist hierzu noch keine endgültige Aussage möglich.