



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Fehmarnbelt-Querung**

Vorbemerkung des Fragestellers:

In seiner Regierungserklärung vom 11. Juli 2007 zur festen Fehmarnbelt-Querung führte Ministerpräsident Peter Harry Carstensen aus: „Bis 2018 muss auf deutscher Seite die Hinterlandanbindung sicher gestellt sein. Die B 207 von Heiligenhafen nach Puttgarden soll vierspurig ausgebaut werden. Die Kosten werden mit rund 100 Millionen Euro veranschlagt. Wenn dieses hohe Haus zustimmt, wird das Land 60 Millionen Euro investieren. Die 60 Millionen Euro werden im Laufe der nächsten elf Jahre fällig.“

1. Aus welchem Haushaltstitel bzw. Finanztopf soll der 60 Mio. Euro-Anteil des Landes finanziert werden?

Die Verhandlungen der Landesregierung mit der Bundesregierung über die Frage, in welcher Form der in Aussicht gestellte Investitionszuschuss von 60 Mio. Euro eingebracht werden kann, sind noch nicht abgeschlossen. Im Anschluss daran wird ein Haushaltstitel für den Landeshaushalt angemeldet.

2. In welchem Jahr ist die Einstellung einer Verpflichtungsermächtigung (VE) für die o. g. Gesamtsumme bzw. für Teilbeträge geplant?

Entfällt (siehe Antwort zu Frage 1).

3. Werden noch weitere finanzielle Belastungen für die Hinterlandanbindungen auf den Haushalt des Landes zu kommen?

Weitere Landeszuschüsse für den Ausbau der Hinterlandanbindungen sind nicht vorgesehen.

4. Wird der Bund zusätzliche Finanzmittel für die Hinterlandanbindungen bereitstellen oder muss das aus den jährlichen anteiligen Finanzmitteln für Vorhaben in Schleswig-Holstein aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) finanziert werden?

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Finanzmittel für die Hinterlandanbindungen aus dem Bundesverkehrshaushalt bereitgestellt werden.

5. Wann sollte der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark zur Fehmarnbelt-Querung unterzeichnet werden und was sind die Gründe für die Verzögerung bei der Unterzeichnung?
6. Wann ist aus heutiger Sicht mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages zu rechnen?

Antwort auf Fragen 5 und 6:

Der Entwurf für den Staatsvertrag sollte nach der Absichtserklärung vom 29.6.2007 (Memorandum of understanding) bis Ende 2007 durch die jeweiligen Verkehrsminister von Deutschland und Dänemark unterzeichnet werden. Der Entwurf befindet sich zurzeit noch in der Abstimmung zwischen der Bundesregierung und der dänischen Staatsregierung. Eine Einigung wird noch vor der parlamentarischen Sommerpause angestrebt.

7. Wird auch Schleswig-Holstein den Staatsvertrag mit unterzeichnen? Wenn ja, wann soll das geschehen und wie wird der Landtag beteiligt?

Nein.

8. Trifft es zu, dass wegen der alleinigen Finanzierung des Brückenbauwerks durch Dänemark deutsche Hoheitsrechte auf das Königreich Dänemark übertragen werden sollen? Wenn ja, welche Hoheitsrechte wären das?

Hoheitsrechtliche Fragen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.

9. Wie soll die Übertragung der Hoheitsrechte gesetzestechnisch erfolgen?

Entfällt (siehe Antwort zu Frage 8).

10. Trifft es zu, dass die DB AG Vorbehalte gegen das Brückenbauprojekt hat?

Der Landesregierung sind keine Vorbehalte der DB AG bekannt.

11. Werden für die schienenseitigen Hinterlandanbindungen neben den Mitteln aus den BVWP auch Mittel aus dem Investitionshaushalt der DB AG benötigt? Wenn ja, wird sich die DB AG auch an der Finanzierung beteiligen?

Inwieweit sich die DB AG mit Eigenmitteln an den Investitionskosten der Schienenhinterlandanbindung beteiligen könnte, ist der Landesregierung nicht bekannt.

12. Hält die Landesregierung den kalkulierten Gesamtkostenrahmen von 5,6 Mrd. Euro für das Gesamtprojekt noch für belastbar? Wenn ja, welche Gründe sprechen dafür? Wenn nein, von welchem Kostenrahmen geht die Landesregierung mittlerweile aus?

Die Landesregierung geht nach wie vor von diesem Gesamtkostenrahmen aus. Die Berechnungen beruhen auf vorsichtigen Annahmen. Mit den weiteren Planungsschritten können die Baukosten konkretisiert werden.

13. Wann wird in Dänemark über die Vorfinanzierung des Brückenbauwerks entschieden?

Die Finanzierung des Querungsbauwerks soll im Rahmen des Staatsgarantiemodells erfolgen, d. h. über eine Kreditaufnahme auf dem privaten Kapitalmarkt mit einer Refinanzierung über Mauterlöse nach der Inbetriebnahme.

14. Werden neben den zugesagten 375 Mio. Euro Fördermittel der EU noch weitere Fördermittel in Aussicht gestellt? Wenn ja, wann entscheidet die EU darüber?

Die von der EU bislang zugesagten Fördermittel in Höhe von 374,2 Mio. Euro betreffen den Programmzeitraum für TEN-Projekte von 2007 bis 2013. Die Landesregierung erwartet, dass die EU das Projekt auch im Rahmen des Folgeprogramms ab 2014 mit gleicher Quote unterstützen wird.

15. Wie sollen ggf. die zusätzlich erforderlichen Mittel finanziert werden, wenn die angestrebte Förderung der EU von 1,5 Mrd. Euro nicht zustande kommt?
16. Wie soll ggf. der zusätzliche Finanzbedarf durch Mehrkosten des Brückenbaus finanziert werden?
17. In welchem Umfang kann ein zusätzlicher Finanzbedarf durch eine höhere Maut als geplant erfolgen? Wie soll der übrig bleibende Finanzbedarf finanziert werden – durch Dänemark alleine, durch Schleswig-Holstein, durch den Bundeshaushalt, durch die DB AG oder in welchen Anteilen gemeinsam?

Antwort auf Fragen 15 bis 17:

Über einen etwaigen zusätzlichen Finanzbedarf für das Querungsbauwerk und die Hinterlandanbindungen auf dänischer Seite entscheidet allein das Königreich Dänemark bzw. die dänische Brückengesellschaft im Rahmen des Staatsgarantiemodells. Dazu gehört auch die Frage der Mauthöhe. Für die Finanzierung der Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite ist die Bundesregierung verantwortlich.

18. Gibt es dafür eine Finanzausgabe durch das dänische Parlament?

Siehe Antwort zu Frage 13.