



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Detlef Matthiessen (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

## **Antwort**

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

### **Kritik des Bundesrechnungshofes an Fehmarnbeltquerung**

Vorbemerkung des Fragestellers:

In seinem Brief vom 30.10. 2008 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schreibt der Präsident des Bundesrechnungshofes als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung abschließend:

„Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht geklärt, ob statt der Vorzugsvariante der Schrägseilbrücke die teure Tunnellösung realisiert wird. Zusätzlich hat das Bundesministerium für Großprojekte Kostensteigerungen von 60 bis 100 % festgestellt. Somit ist eine deutliche Steigerung der Kosten für die Feste Verbindung zu erwarten. Darüber hinaus sind die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zu optimistisch und eine Konkurrenz durch Fährverkehr ist nicht ausgeschlossen. Dies führt nach Eröffnung der Festen Verbindung zu niedrigeren Benutzergebühren als derzeit angenommen. Aufgrund der höheren Baukosten und der niedrigeren Benutzergebühren geht der Bundesbeauftragte davon aus, dass sich die Feste Verbindung nicht refinanzieren wird. Trotz der zugesagten Risikoübernahme durch Dänemark wird für Deutschland der Druck entstehen, sich an der Festen Verbindung finanziell zu beteiligen.“

1. Ist der Landesregierung bekannt, dass der Bundesrechnungshof vor den Gefahren der geplanten festen Fehmarnbeltquerung für den Bundeshaushalt gewarnt hat?

Aktuelle Prüfbemerkungen und Stellungnahmen des Bundesrechnungshofes liegen der Landesregierung nicht vor. Nach Kenntnis der Landesregierung ist das Prüfverfahren des Bundesrechnungshofs auch noch nicht abgeschlossen.

2. Trifft es zu, dass es keine aktualisierte Kostenkalkulation für den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung als Grundlage für den Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland gibt?

Die Landesregierung hat keine Kenntnis einer aktualisierten Baukostenschätzung für die feste Fehmarnbeltquerung als Grundlage des Staatsvertrags. Im Rahmen der weiteren Planung sind die genaueren Baukosten erst zu ermitteln.

3. Was wären mögliche Folgen einer Insolvenz der dänischen Betreiberfirma Fermerne Belt A/S wegen der unkalkulierbaren Entwicklung der Baupreise?

Die Landesregierung beteiligt sich nicht an Spekulationen über eine mögliche Zahlungsunfähigkeit staatseigener dänischer Unternehmen. Sie verweist auf Art. 6 Abs. 3 des Staatsvertrages über eine Feste Fehmarnbeltquerung vom 3. September 2008, in dem die Übernahme einer Staatsgarantie durch das Königreich Dänemark geregelt ist. Im Übrigen weist die Landesregierung darauf hin, dass alle Bauprojekte mit mehrjähriger Planungs- und Bauphase stets den Schwankungen der Marktpreise ausgesetzt sind. Es handelt sich um eine bekannte Erfahrung und keineswegs um eine Besonderheit der Fehmarnbeltquerung.

4. Gibt es eine verbindliche, vertraglich zugesicherte Zusage der EU-Kommission über eine Mitfinanzierung des Baus einer festen Fehmarnbeltquerung?

Zusagen der EU-Kommission richten sich an die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Für die EU ist die feste Fehmarnbeltquerung eines der prioritären

TEN-Projekte. Nach Kenntnis der Landesregierung hat die EU daher Fördermittel aus dem TEN-Mehrjahresprogramm 2007 - 2013 in Höhe von 374,2 Mio. Euro für die Querung und die Schienenhinterlandanbindung verbindlich zugesagt.

5. Gibt es eine aktualisierte Kostenkalkulation für die deutschseitigen Hinterlandverbindungen einer festen Fehmarnbeltquerung?

Die genaueren Baukosten der Hinterlandverbindungen auf deutscher Seite sind im Rahmen der weiteren Planung erst zu ermitteln.