

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp
Landeshaus
Düsternbrooker Weg

24105 Kiel

Kiel, 14. November 2008

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Antrag der FDP-Fraktion „Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung“ (Drs. 16/2253) wurde am 5. November 2008 im Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages erörtert. Wie von MdL Dr. Garg in dieser Sitzung erbeten, bin ich gerne bereit, den Sachverhalt schriftlich darzustellen.

In dem am 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossenen Staatsvertrag wurde hinsichtlich des Ausbaus der Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite folgendes vereinbart:

- Die B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden soll spätestens bis zur Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung im Jahre 2018 vierspurig ausgebaut werden.
- Die Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden soll - ebenfalls spätestens bis 2018 - elektrifiziert werden und spätestens nach weiteren 7 Jahren - somit bis zum Jahr 2025 - zweigleisig ausgebaut werden.

Mit den Planungen für den Ausbau der B 207 wurden bereits unmittelbar nach Unterzeichnung des Memorandum of Understanding am 29. Juni 2007 durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr als Auftragsverwaltung begonnen. Angestrebt wird, den Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2011 zu erreichen und mit dem Bau Anfang 2012 zu beginnen, so dass der Ausbau der B 207 bereits Ende 2015 - also noch drei Jahre vor dem vertraglich vereinbarten Termin - fertig gestellt wäre.

Für den Ausbau der Schienenstrecke hat das Bundesverkehrsministerium eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG mit einem Volumen von rd. 14 Mio. Euro geschlossen. Der erste Schritt ist eine Vorstudie, in der alternative Varianten untersucht und bewertet werden. Mit den Arbeiten wurde begonnen, die Vorstudie soll in 2009 abgeschlossen werden und konkrete Vorschläge für die anschließende Planung aufzeigen. Der Planfeststellungsbeschluss soll bis spätestens 2015 erreicht werden. Für die bauliche Umsetzung des Ausbauvorhabens kalkuliert die Bahn drei Jahre mit Fertigstellung bis Ende 2018.

Die Kosten für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen werden auf rund 5,6 Mrd. Euro veranschlagt. Hiervon entfallen nach bisheriger Kalkulation rund 840 Mio. Euro auf den Ausbau der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite. In Artikel 5 Abs. 4 des Staatsvertrages haben sich die Vertragsparteien unter anderem darauf verständigt, bei wesentlichen Kostensteigerungen im Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen die Lage aufs Neue zu erörtern. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.

Die Landesregierung hat in den Verhandlungen zum Staatsvertrag eine finanzielle Beteiligung von bis zu 60 Mio. Euro für den Ausbau der Hinterlandanbindungen gegenüber dem Bund zugesagt - natürlich vorbehaltlich der Zustimmung des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Hierüber wurde der Landtag am 11. Juli 2007 durch Ministerpräsident Carstensen informiert. Inzwischen ist mit dem Bund geklärt, dass dieser Betrag der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden soll. Der Bund stellt dafür für den Ausbau der B 207 60 Mio. € zusätzlich zur Verfügung. Der verbleibende Betrag von rund 38 Mio. € ist aus der jährlichen Quote für Bundesstraßen in Schleswig-Holstein zu erbringen.

Hinsichtlich der Fehmarnsundbrücke wurde im Staatsvertrag vereinbart, dass diese weiterhin zweistreifig für den Straßenverkehr und eingleisig für die Schienenstrecke bleiben soll. Ein Verkehrsengpass über die Fehmarnsundbrücke ist vorerst nicht zu befürchten, da die Verkehrsabläufe auf diesem relativ kurzen Teilstück durch betriebliche Maßnahmen optimiert werden können. Sollte sich jedoch herausstellen, dass die Fehmarnsundbrücke aufgrund steigender Verkehrszahlen zu einem Nadelöhr zu werden droht, wird man zu gegebener Zeit auch hierfür eine Lösung finden, etwa durch den Bau einer parallelen Brücke oder eines Tunnels. Im Zuge der Revision der Bundesverkehrswegeplanung wird die Landesregierung dieses Anliegen erneut vorbringen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Werner Marnette