



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis90 / DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Finanzmittel des Bundes für die Hinterlandanbindungen Fehmarnbelt

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Antwort auf eine kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vom August 2007 (Drs. 16/6111) erklärte die Bundesregierung: „Der Finanzierungsanteil des Bundes am Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost (Bundesstraße B 501) und Puttgarden erfolgt aus dem Planfond für die Bundesfernstraßen des Landes Schleswig-Holstein. Die Finanzierung der Bau- und Planungskosten für Schienenwegeinvestitionen erfolgt durch den Bund nach den üblichen Finanzierungsgrundsätzen. Zusätzliche Haushaltsmittel werden hierfür nicht zur Verfügung stehen.“

1. Hat sich nach Kenntnis der Landesregierung an der o.g. Aussage der Bundesregierung etwas verändert? Wenn ja, welche Veränderungen sind es?

Nach Kenntnis der Landesregierung haben sich keine Änderungen ergeben.

2. Steht die Landesregierung in Verhandlungen mit dem Bund, um die zusätzlichen Bundesmittel zum Bau der Hinterlandanbindung der geplanten festen Fehmarn-Belt-Querung sicherzustellen?

Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung steht hinsichtlich der Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung in stetigem Kontakt mit dem Bund. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand belaufen sich die Kosten für die Straßenhinterlandanbindung auf ca. 91,4 Mio. Euro und entsprechen damit den Veranschlagungen im Bundesverkehrswegeplan. Für den Bereich Schiene haben sowohl der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann, als auch Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer zugesagt, die Finanzierung für den Ausbau der Trasse gemäß Staatsvertrag sicherzustellen.

3. Teilt die Landesregierung die Auffassung des Bundesrechnungshofes, dass der Bau der Hinterlandanbindung ca. 1,7 Milliarden Euro kosten würde? Wenn nein, aus welchen Gründen kommt die Landesregierung zu einer abweichenden Einschätzung?

Hinsichtlich der Kosten der Straßenhinterlandanbindung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Das Investitionsvolumen für den Ausbau der deutschen Schienenhinterlandanbindung (Bestandsstrecke) beläuft sich auf 817 Mio. Euro nach derzeitiger Kostenschätzung. Eventuelle Abweichungen hiervon sind auch abhängig von der Auswahl der zur Realisierung kommenden Trassenvariante nach Abschluss des Raumordnungs- und des Planfeststellungsverfahrens. Der Bundesrechnungshof hat im Übrigen für den Ausbau der Hinterlandanbindungen keine projektspezifische Kostenermittlung vorgenommen, sondern eine pauschale Kostenerhöhung angenommen. Aus diesen Gründen teilt die Landesregierung diesen Berechnungsansatz nicht.

4. Gibt es Planungen der Landesregierung für die Verteilung der Mittelzuweisungen des Bundes für Autobahnen, Bundesstraßen, Schienenstrecken und Bundeswasserstraßen nach Baubeginn der geplanten festen Fehmarn Beltquerung? Wenn ja, welche?

Grundsätzlich werden die Haushaltsmittel, die für vom Bund in Abstimmung mit den Ländern vorgesehene Ausbauprojekte der Bundesverkehrswege erforderlich sind, durch den Bund geplant und den Projektträgern durch die Bundesregierung (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) zur Verfügung gestellt. Die mittelfristige Planung für die Verteilung der Mittelzuweisung des Bundes für den Bau der Bundesfernstraßen erfolgt im Rahmen des Investitionsrahmenplanes (IRP). Nachdem der IRP 2006 bis 2010 ausgelaufen ist, liegt der Folge-IRP 2011 bis 2015 derzeit noch nicht vor. Die Planungen für die kurzfristige Verteilung der Mittel erfolgt im Rahmen von turnusmäßigen Abstimmungsgesprächen zwischen Bund und Land Ende des Jahres für das Folgejahr. Daher können Planungen für die Verteilung der Mittelzuweisung des Bundes für den Bau der Bundesfernstraßen nach Baubeginn der Festen Fehmarnbeltquerung (ca. 2014) derzeit noch nicht vorliegen. Die Gewährung der Bundesmittel für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung erfolgt mit der zwischen Bund und DB AG abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung. Planungen für die Verteilung einer Mittelbereitstellung des Bundes für die Bundesschienenwege für den Zeitraum nach Baubeginn der Festen Fehmarnbeltquerung gibt es daher noch nicht.

5. Staatssekretär Heinz Maurus erklärt in seiner PE vom 15. April 2011: „Die Kosten für den Bau der A 20 könne Schleswig-Holstein nicht aus den üblichen Mittelzuweisungen finanzieren. Es bedürfe einer Sonderfinanzierung durch den Bund.“
Trifft diese Aussage auch für die Finanzierung der Hinterlandanbindungen für die geplante feste Querung des Fehmarnbelt zu?

Nein.

6. Aus welchen Gründen werden in der o.g. PE zum Treffen der Nord-Regierungschefs mit Bundesverkehrsminister Ramsauer die Hinterlandanbindungen einer geplanten festen Querung des Fehmarnbelt neben der A20 und dem NOK-Ausbau nicht gesondert erwähnt?

Gegenstand des in der vorgenannten Presseerklärung erwähnten Erörterungsgesprächs mit Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer waren die Verkehrsprojek-

te der sog. „Ahrensburger Liste“. Da die Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung Bestandteile des zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Staatsvertrags vom 3. September 2008 sind, wurden sie nicht in diese Liste aufgenommen und daher - im Gegensatz z.B. zur auf der Liste befindlichen A 20 - nicht explizit angesprochen. Der NOK-Ausbau ist zwar ebenfalls nicht Bestandteil der „Ahrensburger Liste“, wurde aber gleichwohl thematisiert, um angesichts des momentanen Ausbaustopps das dringende Bedürfnis Schleswig-Holsteins am Kanalausbau zu verdeutlichen.

7. Erwartet die Landesregierung für den Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) eine deutliche Erhöhung der Finanzmittel für Schleswig-Holstein gegenüber dem IRP 2006 bis 2010? Wenn ja, welche Fakten sprechen dafür?

Nach den gegenwärtigen Erkenntnissen der Landesregierung ist nicht mit einer deutlichen Erhöhung der Investitionsmittel zu rechnen.