



## Antrag

der Fraktion DIE LINKE

### Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand

Der Landtag wolle beschließen:

#### I. Der Schleswig-Holsteinische Landtag stellt fest,

1. Das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung ist politisch stark umstritten. Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark haben am 3. September 2008 in Kopenhagen einen Vertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet. Am 18. Juni 2009 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zum Staatsvertrag mit der Bundestagsdrucksache 16/12069 gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., der Fraktion Bündnis 90/DIE Grünen sowie 16 Abgeordnete der Fraktionen SDP und CDU/CSU verabschiedet. Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Kein Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung – Fährkonzept verbessern“ Bundestagsdrucksache 16/3668 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU und FDP abgelehnt. Der Vertrag ist am 14. Januar 2010 in Kraft getreten.

2. Der Staatsvertrag regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Favorisiert wurde darin der Bau einer Schrägseilkabelbrücke. Nach Art. 5 Abs. 2 des Vertrages zählen zur Hinterlandanbindung der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße (mit Ausnahme der weiterhin zwei-streifigen Fehmarnsundbrücke), die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Diese Maßnahmen sollen spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Weiterhin zählt zur Hinterlandanbindung der betriebsbereite Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke bis spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung (wobei die Schienenstrecke über die Fehmarnsundbrücke eingleisig bleiben soll).

3. In Art. 22 Abs. 2, Satz 2+3 des Vertrages heißt es: „Sollten die Voraussetzungen, für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentlich Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt“

4. In der Antwort der Bundesregierung in der Bundestagsdrucksache 17/632 vom 03. Februar 2010 auf die kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Hinterlandanbindung einer Festen Fehmarnbeltquerung, Bundestagsdrucksache 17/468, wird in der Antwort auf die Fragen nach Trassenführung und Kompensationsmaßnahmen wie Lärmschutz deutlich, dass lediglich eine möglichst günstige Trasse für den Güterverkehr durch die Tourismusorte in Ostholstein geplant ist. Auf die Frage, ob sie bereit wäre, Mehrkosten für eine die Region weniger belastende Trassenführung zu tragen, antwortete die Bundesregierung, sie werde – an die Maßgaben der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden – nur ihren gesetzlichen Anteil finanzieren und Kompensationsmaßnahmen nur im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte leisten. In der Antwort auf Frage 7 wird angegeben, dass die Gesamtkosten des Endausbaus der Vorzugstrasse den mit Stand 2002 geschätzten Betrag nicht übersteigen und für den zweigleisigen Ausbau zwischen Bad Schwartau und Puttgarden mit Elektrifizierung 817 Mio. Euro betragen. Darüber hinaus wurden zwei Umfahrungsvarianten betrachtet, deren zusätzliche Kosten sich auf 195 Mio. Euro bzw. 231 Mio. Euro belaufen.

5. Laut Bericht des Bundesrechnungshofes an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO, S.22 Ausschussdrucksache 385/16.WP „ergeben sich [jedoch] Projektkosten von rd. 1,7 Mrd. ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten im Knoten Hamburg und für den zweistufigen Ausbau des Teilstücks von Lübeck bis Puttgarden.“. Die vom Ministerium angegebenen Kosten beziehen sich auf den Preisstand von 2002. Bei einer geplanten Bauzeit zwischen 2014 und 2022 müsste ein kalkulierter mittlerer Baukosten-Index von 2018 zu Grunde gelegt werden. Dazu gehört auch eine Risikovorsorge und die Ermittlung der „echten“ Marktpreise (Schattenpreise) für Bauleistungen, anstatt die standardisierte, grobe Ermittlung nach dem Verfahren des Bundesverkehrswegeplanes. Damit ergibt sich eine deutliche, zu erwartende Kostensteigerung. Die EU-Kommission kündigte am 03. November 2010 an, wegen Verzögerungen bei der Planung den EU-Zuschuss von 339 Millionen Euro um 73 Millionen zu kürzen.

6. Am 30. November 2010 schlägt die dänische Betreibergesellschaft Femern A/S den Bau eines Absenktunnels anstelle einer Schrägseilkabelbrücke als bevorzugte Lösung für eine feste Fehmarnbeltquerung vor. Damit wurde die lange Jahre favorisierte Vorzugstrasse einer Brücke aufgegeben. Am 1. Februar 2011 spricht sich auch das dänische Parlament (Folketinget) für diese Variante aus.

7. Entlang der Trasse von Ostholstein bis Hamburg haben sich Bürgerinitiativen gegen den Bau der Querung gegründet, besonders weil sie den damit verbundenen Güterverkehr durch ihre Ortschaften ablehnen, der von der bisherigen Jütlandroute entlang der A7 (Hamburg-Flensburg) auf die Bädertrasse durch die touristischen Ostseeorte umgelenkt werden soll. Vorreiter war das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“, ein breites Netzwerk, dass sich bereits vor 15 Jahren gegründet und von einer breiten Mehrheit der Fehmarnner getragen wird. Aus dem Aktionsbündnis ist im vergangenen Jahr ein klagebefugter Verein mit mehr als 300 Mitgliedern geworden. Derzeit gibt es zwölf Bürgerinitiativen, die sich zum Dachverband „Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ zusammengeschlossen haben und gemeinsam mit den Umweltverbänden NABU und BUND bereits juristische Schritte gegen den Bau angekündigt.

8. Aufgrund des wachsendem Protestes gegen den Bau einer festen Querung, wird am 25. Juni 2011 auf Fehmarn von Verkehrsminister Ramsauer ein Dialogforum unter Vorsitz des ehemaligen deutschen Botschafters in Dänemark, Christoph Jessen, sowie diversen Institutionen, Verbände, Vereine und Bürgerinitiativen angekündigt. Für eine umfassende und kritische Neubewertung des Projektes fehlt dem Dialogforum jedoch das Planungsbudget. Am 05. September 2011 konstituiert sich dies ohne die Umweltverbände BUND und NABU und mit der Mitarbeit der Bürgerinitiativen unter dem Vorbehalt, dass hier eine grundsätzliche Neubewertung des Projektes erfolgt.

9. Auf der 2. Sitzung des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung am 30. November 2011 wird übereinstimmend gefordert: „Das Dialogforum bittet die Landesregierung, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass der Aus-/Neubau der Fehmarnsundquerung - bevorzugt als Tunnellösung – in den nächsten Bundesverkehrswegeplan und die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege als vordringlicher Bedarf aufgenommen wird.“

Laut Bericht des Landesbetreib Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zur Fehmarnsund-brücke wird das denkmalgeschützte Bauwerk im Falle des Baus einer wesentlich breiteren, festen Querung zum Nadelöhr. Sie ist zudem häufig aufgrund von Starkwinden gesperrt. In den letzten eineinhalb Jahren kam es zu 231 (Teil-)Sperrungen. Im Bericht des BMVBS an den Rechnungs-prüfungsausschuss des Deutschen Bundestages vom 21.12.2011 zur Festen Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung heißt es auf S. 4: „Die Fehmarnsundbrücke ist im Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine feste Fehmarnbeltquerung von einem Ausbau im Zuge der Hinterlandanbindung ausgenommen worden, weil sie in der Verkehrsprognose keinen Engpass darstellt.“

10. Im Entwurf des Investitionsrahmenplan 2011- 2015 vom 15. Dezember 2011 sind Investitionsmittel von 50,072 Milliarden Euro für den Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland geplant, wovon keinerlei Mittel für die Hinterlandanbindung einer festen Fehmarnbeltquerung eingestellt worden sind.

11. Zum Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung und Hinterlandanbindung gibt es widersprüchliche Entwicklungen. Die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, haben sich jedoch deutlich geändert.

II. Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert die Landesregierung auf, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. das Dialogforum Beltquerung mit allen notwendigen Planungsmitteln ausgestattet wird, um das Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren über zu dem möglichen Baus einer festen Querung über den Fehmarnbelt unter demokratischer Beteiligung aller Interessensgruppen –auch mit eigenen Gutachten- kritisch zu begleiten.

2. unter umfassender Beteiligung des eingerichteten Dialogforums, eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes einer festen Querung über den Fehmarnbelt und seiner Hinterlandanbindung vorgenommen wird, inklusive einer Umweltverträglichkeitsprüfung und einer Sozialverträglichkeitsprüfung.

3. die Resultate ergebnisoffen geprüft werden. Sollte sich dabei eine deutlich andere Bewertung ergeben, als die angenommenen Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projektes zum Abschluss des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark zum Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt, dann wird Deutschland unter Berufung auf Art. 22 Absatz 2 Satz 2 die Lage mit Dänemark aufs Neue erörtern und die Voraussetzungen für einen Ausstieg aus dem Projekt prüfen.

4. für den Fall, dass die Vertragsverhandlungen zu keinem Ergebnis führen sollten, dafür Sorge zu tragen, dass durch entsprechende Investitionsplanungen für eine gegebenenfalls notwendige Ertüchtigung der bisherigen Schienengüterverkehrstrasse der Jütlandroute nach Skandinavien gewährleistet wird, dass der Güterverkehr weiterhin auf der Jütlandroute bleiben und nicht durch die touristischen Orte der Bädertrasse in Ostholstein umgeleitet wird. Weiterhin zu gewährleisten, dass Bauarbeiten nur außerhalb der Tourisssaison stattfinden, Anpassungen von Bahnübergängen abweichend vom Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht zwischen Bund, Land und Kommunen gedrittelt, sondern allein vom Bund getragen werden und entlang der gesamten Trasse ein über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehender, umfassender Lärmschutz gewährleistet wird und das „Nadelöhr“ der Fehmarnsundbrücke durch einen schallgeschützten Tunnelneubau beseitigt wird.

Björn Thoro und Fraktion