

Bericht des Europaausschusses

über das Thema

Fehmarnbeltquerung

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft(GO))

Vorsitz: **Robert Bläsing**

Schriftführung: **Sabine Steppat**

I. Vorbemerkung

Der Europaausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft hatte in seiner Sitzung am 4. September 2014 einstimmig beschlossen, sich im Rahmen einer Selbstbefassung mit dieser Thematik zu befassen, was in den Sitzungen am 7. und 28. November 2014 geschah. Am 28. November 2014 tagte zeitgleich im selben Sitzungsraum der Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Dieser Bericht beinhaltet die Ausführungen beider Ausschüsse.

II. Beratung am 7. November 2014

Über diese Beratung wurde ein Wortprotokoll geführt. Das Protokoll 20/70 des Europaausschusses vom 7. November 2014 kann entsprechend den seit 1. März 2006 geltenden Richtlinien des Präsidenten der Hamburgischen Bürgerschaft über die Einsichtnahme von Ausschussprotokollen über die Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter der Internetadresse **www.buergerschaft-hh.de/parldok/** aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden.

III. Beratung am 28. November 2014

Der Vorsitzende merkte einleitend an, er habe das Thema bewusst auf die Tagesordnung der Sitzung gesetzt, in der der Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags zugegen sein werde, weil das Thema für Schleswig-Holstein noch von viel unmittelbarer Bedeutung sei als für Hamburg. Anschließend informierte der Vorsitzende die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags kurz über die am 7. November 2014 durchgeführte Anhörung. Ihn interessiere, wie das Projekt in Schleswig-Holstein bewertet werde, insbesondere auch vor dem Hintergrund der angekündigten Kostensteigerungen.

Der Vorsitzende des Europaausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags berichtete, die Fehmarnbeltquerung sei in Kiel immer mal wieder Thema und werde von der überwiegenden Mehrheit des Landtags positiv gesehen. Die angekündigten

Kostensteigerungen schienen insoweit unproblematisch zu sein, als die Verkehrserwartungen noch stärker gestiegen seien und die betriebswirtschaftliche Berechnung dadurch sogar positiver ausfalle. Im Übrigen hätten die Dänen mit solchen Projekten relativ viele Erfahrungen und seien in der Vergangenheit bei den Kostenkalkulationen immer sehr solide aufgestellt gewesen. Da die Dänen auch das finanzielle Obligo für die Querung übernommen hätten, sei der Schleswig-Holsteinische Landtag, was das angehe, relativ zuversichtlich.

Eine Zusammenarbeit mit Hamburg, fuhr der Vorsitzende fort, wäre aber bei Fragen der Hinterlandanbindung sinnvoll, insbesondere wenn es darum gehe, gemeinsam eine finanzielle Unterstützung durch den Bund zu erreichen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten ergänzten, für das Projekt sei 2008 ein deutsch-dänischer Staatsvertrag geschlossen worden, den der Schleswig-Holsteinische Landtag nicht infrage stellen könne. Die Herausforderung für Schleswig-Holstein stelle deshalb die schon erwähnte Hinterlandanbindung dar. Die Deutsche Bahn AG würde diese auf der vorhandenen Bahntrasse durch die Bäderorte direkt an der Ostsee führen wollen. Für die Suche nach einer geeigneten Bahntrasse durch Ostholstein würden sie sich deshalb die Unterstützung Hamburgs wünschen, nicht nur, um gemeinsam gegenüber dem Bund aufzutreten, sondern insbesondere auch wenn es darum gehe, den Menschen zu vermitteln, warum die Metropolen Hamburg und Kopenhagen miteinander verbunden werden sollten. Die Dänen seien ihrem Eindruck nach insgesamt schon etwas weiter. Ein weiteres Problem sei im Übrigen, dass die in die Jahre gekommene Fehmarnsundbrücke unter Denkmalschutz stehe.

Die Abgeordnete der GRÜNEN bezog sich auf die in der Anhörung am 7. November 2014 von den Experten herausgestellten kritischen Punkte und fragte, wie in Schleswig-Holstein

- die Auswirkungen der Querung auf Natur und Umwelt diskutiert worden sei,
- die Beeinflussung des Tourismus - die für Hamburg in der Expertenanhörung eher als positiv beschrieben worden seien - und welche diesbezüglichen Risiken gesehen würden,
- die Folgen der festen Fehmarnbeltquerung für weitere wichtige andere Infrastrukturprojekte im Norden beurteilt würden und
- mit der Frage umgegangen werde, wie der in der Zukunft zu erwartende Verkehr bewältigt werden solle, wenn der Fokus nur auf das Fehmarnbeltprojekt gelegt werde.

Die Abgeordneten von BRÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstrichen, dass der festen Fehmarnbeltquerung ein Staatsvertrag zugrunde liege, den Schleswig-Holstein hinzunehmen habe. Sorge bereiteten allerdings die Kosten für die Hinterlandanbindung, die sich ausgehend von ursprünglich 800 Mio. Euro inzwischen fast verdoppelt hätten, sowie die denkmalgeschützte Fehmarnsundbrücke. Zu den Auswirkungen der Fehmarnbeltquerung auf den Tourismus könnten sie zurzeit noch nichts sagen, außer dass sie sicher davon ausgingen, dass die Achsendpunkte Hamburg und Kopenhagen profitierten. Zur Frage des Naturschutzes sei festzustellen, dass ein Bohrtunnel besser als der offene Tunnel sei.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten merkten an, aus der Sorge um das Ökosystem heraus sei die Entscheidung für den Bau eines Tunnels gefallen. Selbstverständlich hätten auch sie sich einen Bohrtunnel und keinen Absenktunnel ge-

wünscht, aber letzterer sei immer noch der anderen Alternative vorzuziehen, nämlich einer Brücke mit 72 Brückenpfeilern, die zu dauerhaften Beeinträchtigungen - beispielsweise des Wasseraustausches - geführt hätten. Zur Frage nach den Auswirkungen auf andere infrastrukturelle Großprojekte erklärten sie, dass die Fehmarnbeltquerung als TEN-Projekt gefördert werde. Die Mittel stünden also ausschließlich für dieses Bauprojekt zur Verfügung und könnten überhaupt nicht für andere Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt werden.

Zum Tourismus bemerkten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, dass sich die Fehmarnbeltregion - sowohl auf ostholsteinischer als auf dänischer Seite - schon vor einigen Jahren aufgemacht habe, sich als touristische Destination zu entwickeln. Sie glaubten, dass dies gelingen könne. Auf jeden Fall seien die Gäste aus Skandinavien für die schleswig-holsteinische Tourismuswirtschaft schon jetzt relevant und die Entwicklung einer solchen Region komme gerade Recht.

Die Senatsvertreter bestätigten die von den schleswig-holsteinischen Abgeordneten in die Diskussion eingebrachten Informationen hinsichtlich des verbindlich geltenden Staatsvertrages. Klar sei auch, die feste Fehmarnbeltquerung werde die Investitionen des Bundes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans lenken. Schleswig-Holstein und Hamburg hätten parallel die für die Hinterlandanbindung erforderlichen Projekte für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet und sie könnten sich nicht vorstellen, dass diese Projekte durch das Raster der Bewertung beim Bund fielen. Richtig sei aber auch, dass durch diese Investitionslenkung ein Spannungsfeld in Bezug auf die Frage, welche Projekte im Norden, aber auch in der gesamten Bundesrepublik, darüber hinaus noch finanziert würden, entstehe. Hinsichtlich der angemeldeten S4 sei zudem eine harte Diskussion in Bezug auf die Frage, ob es sich um ein Nah- oder Fernverkehrsprojekt handle, zu erwarten. Aus Sicht des Senats entstehe durch die Herausnahme des Nahverkehrs von der Hauptstrecke ein Nutzen für den Fernverkehr, der über den Bundesverkehrswegeplan finanziell abgedeckt werden müsse. Sollte das nicht passieren, werde es sehr schwierig. Es sei wichtig die Hauptstrecke vom Nahverkehr zu befreien, um den zu erwartenden Anstieg des Güterverkehrs nach Öffnung der festen Fehmarnbeltquerung verträglich aufnehmen zu können. Der Verlegung neuer Schienen brauche es ihres Erachtens nicht; die Zweigleisigkeit würde ausreichen.

Die Senatsvertreter bezeichneten die Prognosen für den Straßenverkehr in diesem Zusammenhang, insbesondere unter Hamburger Maßstäben betrachtet als eher nicht beunruhigend. Trotzdem glaubten sie, dass der Fehmarnbelttunnel nach seiner Fertigstellung weitere Verkehre anziehen oder erzeugen werde. Deshalb hätten sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein einen achtstreifigen Ausbau der A 1 für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet, obwohl die Autobahn gerade erst ausgebaut worden sei.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass Hamburg bezogen auf die Fehmarnbeltquerung bei Schiene und Straße gut aufgestellt sei. Die Senatsvertreter sähen diesbezüglich nun den Bund gefordert. Ihnen sei bewusst, dass das für dieses Gesamtprojekt eingesetzte Geld an anderer Stelle fehlen werde, möglicherweise sogar für die Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens Richtung Süden, was die Stadt sehr treffen würde.

Die Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bedankten sich für die Ausführungen der Senatsvertreter und das Aufzeigen der Probleme.

Der Europaausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft verständigte sich darauf, die Beratungen zu der Selbstbefassung nunmehr abzuschließen.

IV. Ausschussempfehlung

Der Europaausschuss bittet die Bürgerschaft einstimmig um Kenntnisnahme seiner Beratungen.

Sabine Steppat, Berichterstattung