



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### **Feste Fehmarn-Belt-Querung**

ich frage die Landesregierung:

1. Ist der Landesregierung der dpa-Bericht vom 16.01.2001 bekannt, wonach ein halbes Jahr nach Einweihung der Øresund-Verbindung zwischen Dänemark und Schweden die Erwartungen des Privatbetreibers über die Nutzungsintensität erheblich unterschritten werden und statt der erwarteten 10.000 Fahrzeuge pro Tag durchschnittlich nur 6.000 Fahrzeuge die Brücke passieren?  
Ist der Landesregierung ferner bekannt, dass nur 300 LKW statt erwarteter 1.000 LKW pro Tag die Brücke passieren?

Wenn der Landesregierung diese Tatsachen bekannt sind, haben diese Tatsachen Einfluss auf die Verkehrsprognosen hinsichtlich der von der Landesregierung befürworteten festen Fehmarn-Belt-Querung?

Wenn ja, welche?

Die Verkehrszahlen der Øresund-Querung sind im Verkehrsministerium bekannt und werden regelmäßig verfolgt.

Zwischen den beiden fertiggestellten festen Querungen des Großen Belts und des Øresunds sowie der geplanten festen Fehmarnbeltquerung besteht durchaus ein verkehrlicher Zusammenhang. Gleichwohl müssen alle drei Querungen entsprechend ihrer unterschiedlichen Verkehrsfunktion differenziert betrachtet werden.

Die Große-Belt-Querung hat ihre Bedeutung in erster Linie als innerdänische Verbindung. Nach der Fertigstellung ist es zu Verlagerungseffekten von Verkehren zwischen Kopenhagen und Hamburg auf diese feste Querung gekommen. Die Verkehrsmengen sind dort höher als prognostiziert.

Die Øresundquerung besitzt eine hohe Bedeutung für die regionalen Verkehre der zusammenwachsenden Øresundregion. Die zurzeit in der Presse diskutierte Verkehrszahlen liegen im Rahmen der jahreszeitlichen Schwankungen und entsprechen nach Angaben des Øresundkonsortiums einem Jahresdurchschnitt von etwa 10.400 Kfz/24 h. Die Zielplanung im Jahr 1999 betrug 11.800 Kfz/24 h. Um dieser Zielplanung voll zu entsprechen, wurde ein neues Preissystem für Lkw aufgestellt. Das Konsortium erwartet, dadurch die Lkw-Nutzung auf 1.000 Lkw/24h steigern zu können.

Die Fehmarnbeltquerung dient dagegen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr. Grundsätzlich wird das Kraftfahrzeugaufkommen dieser Verkehre für die Fehmarnbeltquerung nicht dadurch verändert, dass ein Teil dieser Verkehre u.a. aus Kostengründen statt der Øresundbrücke die weiter vorhandenen Fähren Helsingborg/Helsingör nutzt. Die Prognose für die feste Fehmarnbeltquerung – die, abhängig von der Querungsvariante, von bis zu etwa 7.700 Kfz/24h im Jahresdurchschnitt 2015 ausgeht - wird somit durch die bisherigen Verkehrszahlen der Øresundbrücke nicht in Frage gestellt.

2. Hält die Landesregierung trotz dieser Informationen an der Planung einer festen Fehmarn-Belt-Querung fest?

Ja. Eine feste Fehmarnbeltquerung bietet unverändert beschäftigungspolitische, wirtschaftliche, verkehrliche und strukturpolitische Chancen für Schleswig-Holstein. Die Landesregierung unterstützt daher das zwischen dem dänischen Verkehrsminister Jacob Buksti und Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig am 6. Dezember 2000 verabredete Interessenbekundungsverfahren. Darin soll unter anderem eine privatwirtschaftliche Lösung für Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb einer festen Fehmarnbeltquerung untersucht werden.