



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Informationen zum Ausbau der Festen Fehmarn Belt Querung

1. Ist in den bisher genannten Kosten von 930 Mio. Euro für die Hinterland-Straßenanbindung und von 407 bis 920 Mio. Euro für die Schienenanbindung eine von Lübeck bis Puttgarden durchgehende Vierspurigkeit der Straße plus Haltestreifen und eine durchgehende Zweispurigkeit der Schiene berücksichtigt?

Die Hinterlandanbindung Straße der Festen Fehmarnbeltquerung ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen verankert. Der nördliche Abschnitt der B 207 von der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden ist als Maßnahme des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht und Kosten in Höhe von 93,4 Mio. Euro ausgewiesen. Bei der Kostenabschätzung wurde eine durchgehende Vierspurigkeit ohne Haltestreifen berücksichtigt. Die Frage der Notwendigkeit eines Haltestreifens wird in der weiteren Planung geprüft.

Die Schienenausbaustrecke Hamburg - Öresundregion ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 in der Kategorie „Internationale Projekte“ mit Kosten in Höhe von 1.095,0 Mio. Euro enthalten. Danach soll die Strecke durchgehend zweigleisig, abschnittsweise drei- bzw. viergleisig (Streckenabschnitt Bad Oldesloe bzw. Ahrensburg - Hamburg) ausgebaut werden.

2. Ist es richtig, dass in den bisherigen Planungen der Bau einer 2. Fehmarn-Sund-Brücke nicht vorgesehen und dementsprechend in den geplanten Baukosten nicht enthalten ist?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 1999 ist eine landseitige Anbindung von Schiene und Straße mit Varianten eines Ausbaus der Anschlussstrecken einschließlich einer zusätzlichen Eisenbahnbrücke über den Fehmarnsund untersucht worden. In den BVWP-Planungen und damit auch in den Kostenaufstellungen für die Hinterlandanbindungen Straße und Schiene ist der Bau einer zweiten Fehmarnsundbrücke nicht berücksichtigt.

3. Ist es richtig, dass Gutachter wegen der Mauteinführung einen Rückgang von 30 % im Straßen-Transitverkehr über Puttgarden sehen?

Das für die Fortschreibung des Güterverkehrskonzeptes in Auftrag gegebene Gutachten enthält eine Verkehrsprognose, die auf der Grundlage eines theoretischen Simulationsmodells die Entwicklung des Güterverkehrs in Schleswig-Holstein nach Einführung einer LKW-Maut bis zum Jahr 2015 darstellt. In diesem Modell kommt es im Jahr der theoretischen Einführung 2003 zu einem Rückgang des Güterumschlags für den Hafen Puttgarden in Höhe von 29 Prozent. In der Betrachtung bis 2015 profitiert Puttgarden von den steigenden Transportmengen, so dass der Rückgang im Vergleich zum Referenzjahr nur noch 13 Prozent beträgt.

Der prognostizierte Rückgang des LKW-Transitverkehrs wird insbesondere begründet mit der Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene. In Puttgarden findet derzeit kein Schienengüterverkehr statt, so dass dort ein solcher ausgleichender Zuwachs im Schienengüterverkehr nicht ausgewiesen werden kann. Mit Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung (frühester Fertigstellungstermin 2015) und damit auch einer festen Schienenverbindung werden Rückverlagerungen und Verlagerungen von Lkw-Transitverkehren auf die Schienenverbindung über die Vogelfluglinie erwartet. Das Gutachten konnte aufgrund des Zeithorizonts 2015 eine feste Fehmarnbeltquerung nicht berücksichtigen.

4. Ist es richtig, dass seitens der Gutachter und der Regierung bisher keine Gespräche mit dem dänischen und schwedischen Spediteursverband geführt wurden, um zu klären, ob diese unter Berücksichtigung der Lenkzeitenproblematik die Notwendigkeit einer festen Fehmarn-Belt-Querung sehen?

Die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitpausen sind bei der Verkehrsprognose zur Festen Fehmarnbeltquerung berücksichtigt. Zu den Güterverkehrs-

ablaufen sind Interviews mit Nutzern durchgeführt worden (s. Antwort zu Frage 9). Vor diesem Hintergrund waren Gespräche mit den Speditionsverbänden entbehrlich, da darüber hinaus keine neuen Erkenntnisse zu erwarten waren. Für die Verkehrsprognose ist eine eventuelle Nutzung der Fährüberfahrt Rödby - Puttgarden als Ruhezeit nicht in Betracht gezogen worden, weil nur ein begrenzter Anteil der Nutzer dieser Relation die Ruhezeit passend in die Fahrzyklen einbauen kann.

Insgesamt haben die Gutachten sowohl verkehrlichen als auch volkswirtschaftlichen Nutzen für eine feste Fehmarnbeltquerung festgestellt. Danach wird insbesondere die südschwedische Wirtschaft aufgrund einer schnelleren und effizienteren Verbindung ihren Kostennachteil gegenüber dem übrigen Europa reduzieren können.

5. Ist es richtig, dass mehr und mehr schwedische Spediteure den RoRo-Verkehr oder nur den Transport der Trailer auf dem Schiff nach Lübeck und Rostock wegen der Lenkzeitenproblematik und der drohenden Mauteinführung nutzen?

Es liegen keine Erkenntnisse über mögliche Änderungen der Transportwege vor. Die Entwicklung des Güterumschlags im Hafen Puttgarden weist in den letzten Jahren sowohl eine steigende Anzahl des Lkw-Verkehrs als auch einen relativ konstanten Umschlagumfang aus. Im Jahre 2003 ist der Güterumschlag gegenüber 2001 und 2002 gestiegen.

6. Wenn die nachhaltigen Rückgänge von LKWs auf der Strecke Rödby - Puttgarden prognostiziert werden, wie wirkt sich dies auf die Rentabilität des Brücken-Projektes aus?

Die Rentabilitätsberechnungen gehen davon aus, dass es mit der Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung zu teilweisen Verlagerungen der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene und Rückverlagerungen von Schienengüterverkehren auf die Vogelfluglinie kommen wird (s. Antwort zu Frage 3). Daher besteht kein Anlass die vorliegenden Rentabilitätsbetrachtungen zu aktualisieren.

7. Wie viele Personenzüge werden zum Winterfahrplan die Strecke Hamburg/Lübeck – Kopenhagen nutzen und wie viele waren es noch vor 10 Jahren?

In der folgenden Tabelle ist die Anzahl der Züge dargestellt:

Zeitraum	Anzahl der Züge/Tag
Winter 1994/1995	14
7. November - 11. Dezember 2004	6
12. Dezember 2004 – 2. Januar 2005	8
3. Januar 2005 – 18. März 2005	6

8. Wie viele Waggon pro Zug befahren die Strecke zurzeit?

Die Züge bestehen zurzeit alle aus dreiteiligen dänischen Triebwagen (IC3) mit 16 Sitzplätzen in der 1.Klasse und 128 Sitzplätze in der 2.Klasse. Von den in der Antwort zu Frage 7 genannten Zügen werden 4 Züge pro Tag in Zweifachtraktion gefahren, so dass die doppelte Anzahl an Sitzplätzen zur Verfügung steht.

9. Gibt es Nutzerbefragungen zur Stützung des Bedarfsszenarios für den Bau einer festen Belt Querung?

Wann wurde diese wo durchgeführt und wie waren die Ergebnisse?

Es wurden stichprobenartige Befragungen von Dezember 1995 bis November 1996 sowohl bei Reisenden als auch Lkw-Fahrern, Verladern und Transportunternehmen aus Dänemark, Deutschland, Norwegen und Schweden auf Fähren und in Häfen durchgeführt. Auf den Fähren wurden 1.500 Lkw-Fahrer zu deren Fahrt sowie zur Art und zum Gewicht der Fahrzeugbeladung befragt. Ca. 400 weitere Interviews bei Verladern und Spediteuren ergaben Hintergrundinformationen über die Güterverkehrsabläufe, den Entscheidungsprozess und die Gründe für die Wahl des Verkehrsweges und der Verkehrsart. Auf Grundlage der Ergebnisse der Erhebungen und der Erfassung einer Reihe anderer Daten wurde das Verkehrsmodell erstellt und geeicht sowie die Prognose (1999) erstellt. Für die Aktualisierung der Prognosen im Frühjahr 2003 wurden keine neuen Erhebungen durchgeführt. Grundlage war das Modell der Prognose aus dem Jahre 1999.