



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Ergänzung zur Kleinen Anfrage Drs. 15/3699 Information zum Ausbau der Festen Fehmarn Belt Querung

1. Wie kann für das Projekt ein durchgehender vierspuriger Ausbau der B 207 von Lübeck bis Puttgarden und der Schienenausbaustrecke durchgehend mindestens zweigleisig im BVWP vorgesehen sein, ohne den Bau einer Brücke über den Fehmarnsund, die keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr zulässt?

Die zusätzliche Querung des Fehmarnsundes war schon im BVWP 1992 nicht vorgesehen. Die verkehrliche Belastung der B 207 im Bereich der Fehmarnsundbrücke ist im hohen Maße von der Entscheidung über die feste Fehmarnbeltquerung abhängig. Daher ist in dem jetzt geltenden BVWP (Zeithorizont 2015) eine zusätzliche Querung des Fehmarnsundes nicht vorgesehen. In Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft, ob der Ausbau der Fehmarnsundbrücke erforderlich ist oder ob zumindest in einer Interimsphase darauf verzichtet werden kann. Im Schienenverkehr wird, da es sich bei der Fehmarnsundbrücke nur um einen kurzen eingleisigen Streckenabschnitt handelt, davon ausgegangen, dass zunächst keine wesentlichen Kapazitätseinschränkungen eintreten.

2. Wie hoch sind die Kosten einer notwendigen zusätzlichen Straßen- und Brückenverbindung über den Sund?

Die Kosten einer zusätzlichen Brückenverbindung über den Fehmarnsund können für ein neues Brückenbauwerk mit ca. 75 Mio. € angesetzt werden.

3. Ist die bisherige Sundbrücke denkmalgeschützt?
Wenn ja, welchen Einfluss hat das auf Brückenerweiterungsmaßnahmen?

Die vorhandene Brücke über den Fehmarnsund, die in der Baulast der Deutschen Bahn AG liegt, steht unter Denkmalschutz. Daher sind frühzeitige Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde erforderlich, um deren Belange in die Abwägung mit anderen Belangen einstellen und die Erhaltung und Nutzung des Kulturdenkmals sowie eine angemessene Gestaltung seiner Umgebung sicherstellen zu können. Die Landesregierung geht davon aus, dass beim Bau einer zusätzlichen Brücke bzw. Brückenerweiterungsmaßnahmen im Bereich der Fehmarnsundbrücke eine Ausgestaltung möglich ist, die mit den Anforderungen des Denkmalschutzes vereinbar ist.

4. An wie viel Tagen ist in den letzten 5 Jahren die bisherige Sundbrücke wegen starken Windes für leere LKW und Gespanne gesperrt worden und an wie viel Tagen sind die Fährverkehre auf der Strecke Rödby-Puttgarden wegen Sturm eingestellt worden?

Nach Angabe der Polizei wurde die Fehmarnsundbrücke

2000 :	25 mal,
2001 :	23 mal,
2002 :	34 mal,
2003 :	21 mal,
2004 :	bisher 25 mal

gesperrt.

Die einzelnen Sperrzeiten lagen in der Regel unter 12 Stunden.

Nach Auskunft von Scandlines Deutschland ist der Fährverkehr auf dieser Linie in den letzten 5 Jahren nur einmal im Dezember 1999 wegen des Orkans „Anatol“ unterbrochen worden.

5. Verstehe ich die Antwort der Kleinen Anfrage zu Punkt 1 richtig, dass für das Straßenbauprojekt keine EU-Zuschüsse erfolgen, sondern nur für das Bahnprojekt?

Das Gesamtquerungsprojekt (Straße und Schiene) einschließlich der Schienen-Zulaufstrecken in Deutschland und Dänemark ist als vorrangiges Vorhaben innerhalb der TEN-Leitlinien definiert und damit auch EU-zuschussfähig. Die Hinterlandanbindungen der Straße in Dänemark und Deutschland sollen vollständig aus den nationalen Haushalten finanziert werden, da die TEN-Leitlinien vom April 2004 die Zuschussfähigkeit der Straßenhinterlandanbindungen nicht vorsehen.

6. Kennt die Landesregierung die Anzahl der von Malmö nach Travemünde und umgekehrt pro Jahr verladenen Trailer und LKW für die letzten 5 Jahre?

Laut Auskunft der Hansestadt Lübeck, Abteilung Statistik, wurden auf der Strecke Malmö –Travemünde und umgekehrt insgesamt folgende Zahlen der verladenen Lkw und Trailer registriert:

	1999	2000	2001	2002	2003
Lkw	109.989	112.005	115.509	107.776	120.537
Trailer	74.301	75.663	65.859	61.187	63.765

7. In den Antworten auf die Fragen 4 und 9 wird auf Befragungen Bezug genommen. Liegen diese der Landesregierung vor und sind diese zumindest als Zusammenfassung für die Abgeordneten verfügbar zu machen?

Einzelne Befragungssätze liegen der Landesregierung nicht vor und dürfen aus Datenschutzgründen nicht herausgegeben werden. Die Auswertung der Befragungen ist in der Prognose „Fehmarnbelt Traffic Demand Study, Final Report“ aus dem Jahre 1999 enthalten, die der Landesregierung vorliegt. Diese kann für die Abgeordneten verfügbar gemacht werden.

8. Was spricht dagegen, wenn die Landesregierung zur Absicherung ihrer Annahmen die Spediteursverbände Schwedens und Dänemarks sowie Deutschlands zum Thema „Vorteile einer Festen Fehmarn Belt Querung unter dem Gesichtspunkt der Lenkzeitengesetzgebung“ befragt?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage Drs. 15/3699 ausgeführt, werden aus einer zusätzlichen Befragung der Speditionsverbände keine zusätzlichen Erkenntnisse erwartet. Der Aspekt der Lenkzeiten im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen ist in der o.g. Studie ausdrücklich bewertet worden. Die Studie ist publiziert worden. Einwände der Speditionsverbände sind hier nicht bekannt.