



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / Die Grünen)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Auswirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung auf den Güterverkehr in den Ostseehäfen und durch den Nord-Ostsee-Kanal

Vorbemerkung des Fragestellers:

Mit dem geplanten Bau eines Straßen- und Eisenbahntunnels zur Querung des Fehmarnbelt wird sich ein Teil des Güterverkehrs vom Seetransport auf die Straße verlagern. Betroffen sind insbesondere die Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Puttgarden sowie der Nord-Ostsee-Kanal (NOK). So hat der Vorstandsvorsitzende der Stena-Line gegenüber Kieler Kommunalpolitikern mehrmals erklärt, dass nach einer möglichen Fertigstellung des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels im Jahr 2020 die Einstellung der Fährlinie Göteborg-Kiel geprüft wird.

1. Verfolgt die Landesregierung weiterhin das politische Ziel der Güterverkehrsverlagerung from road to sea? Wenn ja, wie verträgt sich dieses Ziel mit der bedingungslosen Unterstützung der Landesregierung für den geplanten Bau eines Fehmarnbelt-Tunnels?

Ja, die Landesregierung verfolgt weiterhin das politische Ziel der Güterverkehrsverlagerung "from road to sea".

Zwischen diesem Ziel und dem Erfordernis, wachsende Güterverkehrsmengen bewältigen zu müssen, besteht kein Widerspruch. Es ist vielmehr erforderlich, die Potenziale aller Güterverkehrsträger zu nutzen, um das Güterverkehrswachstum bewältigen zu können.

Des Weiteren wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen vom 7.06.2006 (Drucksache 16/1008) verwiesen.

2. Welche zusätzlichen Volumina im Güterverkehr auf Schiene und Straße müssen auf der Vogelfluglinie erreicht werden, damit die Mauteinnahmen aus dem Betrieb des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels für die Refinanzierung des geplanten Bauwerks ausreichen?

Die finanzielle Analyse einer Maut finanzierten Festen Fehmarnbeltquerung beruht auf einer konservativen Annahme. In den Berechnungen wurde in den ersten fünf Jahren eine Eingewöhnungsperiode berücksichtigt und dementsprechend das Verkehrsaufkommen und damit die Einnahmen nach der Eröffnung niedriger angesetzt.

Nach der Verkehrsprognose¹ werden im ersten Jahr nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung durchschnittlich 8.000 Kraftfahrzeuge pro Tag erwartet. Fünf Jahre nach Eröffnung unterstellt die Prognose, dass 10.800 Fahrzeuge täglich die Feste Fehmarnbeltquerung nutzen werden. Zum Vergleich: Die Fähren beförderten 2009 insgesamt 5.500 Fahrzeuge pro Tag.

Bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung sieht die Prognose eine jährliche Steigerung des Fährverkehrsaufkommens von durchschnittlich 2,3 Prozent voraus. In den ersten 25 Jahren nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung wird mit einem jährlichen Wachstum des Verkehrsaufkommens von 1,7

¹ „Fehmarn Belt Forecast 2002 Final Report“, im April 2003 vom Fehmarnbelt Traffic Consortium (FTC) für die Verkehrsministerien Deutschlands und Dänemarks erstellt. Der Bericht ist unter folgendem Link verfügbar:
http://www.femern.de/Material+folder/Documents/2003/Fehmarn_Belt_Forecast_2002_Final_Report.

Prozent gerechnet. Zwischen 1970 und 2009 lag die durchschnittliche Wachstumsrate der Route Rødby-Puttgarden bei 3,6 Prozent.

Aus dieser Verkehrsprognose und der aktuellen Kostenkalkulation ergibt sich eine Rückzahlungsdauer von 39 Jahren für den Fehmarnbelttunnel und die dänische Hinterlandanbindung.

Verkehrsvoraussetzungen für die finanzielle Analyse für die Feste Fehmarnbeltquerung

Fahrzeuge pro Tag	2020*	2009**
Pkw	6.800	4.567
Busse	100	77
Lkw	1.100	861
Insgesamt	8.000	5.505

Zugverkehr pro Tag	2015***
Fahrgäste	3.800
Güterwagen	1.300

* Die Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung ist für 2020 geplant. Die Prognose gilt für den Verkehr in den ersten 12 Monaten.

** Jetziges Fährverkehrsaufkommen

*** Eine Anpassung zu dem jetzt geplanten Eröffnungsjahr 2020 liegt noch nicht vor.

Die Refinanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung hängt im Übrigen nicht von einer fixen Verkehrsmenge ab, sondern wird auch von der Mauthöhe und dem Rückzahlungszeitraum beeinflusst.

3. Mit welchem Verlagerungsvolumen im Güterverkehr rechnet die Landesregierung durch den geplanten Bau des Fehmarnbelt-Tunnels vom Seetransport zum Straßenverkehr?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

4. Welche Auswirkungen hätte ein erfolgreicher Betrieb des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels auf den Verkehrsfluss und die Belastungen der Sundbrücke, der A 1, der A 2 und Teilbereiche der A 20 sowie der A 21/B 404?

Die aktuellen Prognosen zur Festen Fehmarnbeltquerung und zum vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden legen dar, dass der durchschnittliche werktägliche Verkehr im Bereich Puttgarden auf der vierstreifig ausgebauten B 207 sukzessive bis zum Jahr 2025 um etwa 4.000 Kfz steigen wird. Für den Bereich bei Puttgarden entspricht dies einer Steigerung von rund 60 Prozent. Dieser Mehrverkehr verteilt sich im vorhandenen Verkehrsnetz. Die Hauptbelastung trägt die A 1/B 207 in der Relation Puttgarden – Hamburg.

Im Bereich der Fehmarnsundbrücke ist mit einer Zunahme von ca. 3.200 Kfz/Tag zu rechnen. Dies entspricht einer Steigerung von nur noch ca. 20 Prozent, da der Grundverkehr im Bereich der Fehmarnsundbrücke bereits deutlich höher ist als im Bereich Puttgarden. Eine durchgeführte Verkehrssimulation, welche die Abwicklung der Verkehre an der zweistreifigen Fehmarnsundbrücke darstellt, hat aufgezeigt, dass es im Ergebnis beim durchschnittlichen werktäglichen Verkehr zu keinen Stauerscheinungen kommen wird. Bei saisonalen Spitzen kann es jedoch zu Rückstau kommen, der maximal je nach Richtungsfahrbahn von der Anschlussstelle Großenbrode bis zur Fehmarnsundbrücke bzw. von der Anschlussstelle Avendorf bis zur Fehmarnsundbrücke reichen kann.

Südlich der Fehmarnsundbrücke nimmt die Mehrbelastung tendenziell mit der Entfernung zur Festen Fehmarnbeltquerung immer mehr ab. Dabei reduziert sich bereits im Bereich Oldenburg die Mehrbelastung auf nur noch 2.700 Kfz/Tag. Insgesamt sinkt im weiteren Verlauf die Mehrbelastung im Verhältnis zu den vorhandenen Verkehrsgrundbelastungen auf der A1, der B 404/A 21 und der A 7 in einen Bereich, der hinsichtlich der Auswirkungen als irrelevant zu bezeichnen ist. Ausbaumaßnahmen sind aufgrund der durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung bedingten Mehrverkehre nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

5. Wie viele Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze werden aktuell jeweils durch den Betrieb der Häfen Lübeck, Kiel, Puttgarden und des NOK sowie der dortigen Fährlinien generiert?

In **Lübeck** sind ca. 1.500 - 2.000 Personen direkt im Hafen bzw. bei den Fährreedereien beschäftigt.

In **Kiel** existieren ca. 1.500 direkt mit dem Hafenbetrieb verbundene Arbeitsplätze inkl. Zulieferer, Schiffsausrüster etc.

Für den **Bereich des Nord-Ostsee-Kanals** ist ein Teil der Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord in Kiel (insg. 181 Beschäftigte) sowie der Wasser- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau (insg. 523 Beschäftigte) und Brunsbüttel (insg. 460 Beschäftigte) tätig.

Die **Reederei Scandlines** beschäftigt auf der Route Puttgarden-Rødby zurzeit ca. 600 Mitarbeiter aus Deutschland und 500 Mitarbeiter aus Dänemark.

6. Welche Auswirkungen haben die Verlagerungen des Gütertransports auf den geplanten Fehmarnbelt-Tunnel auf die o.g. Häfen und den NOK?
7. Wie viele Arbeitsplätze in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen, am NOK, bei den Fährlinien und im Zulieferbereich der maritimen Verbundwirtschaft sind nach Inbetriebnahme des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels gefährdet?

Die Fragen 3, 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der **Lübecker Hafengesellschaft** sei von einem Verlust von 10 Prozent des Gesamtumschlags auszugehen, was bisher aber nicht durch Gutachten belegt wurde.

Der **Seehafen Kiel** ist geprägt durch das Fährgeschäft. Etwa die Hälfte dieser Verkehre entfällt auf die Routen ins Baltikum und nach Russland. Hier sind durch die Feste Fehmarnbeltquerung keine besonderen Auswirkungen zu erwarten. Auch für die Fährverbindung der Color Line nach Oslo werden keine besonderen Auswirkungen erwartet, weil diese Linie in hohem Maße Touristen anzieht, die den Kreuzfahrt-Charakter dieser Verbindung schätzen und deshalb kaum auf

eine feste Querung ausweichen dürften. Am ehesten dürfte die Stena-Line durch die künftige Konkurrenz der Festen Fehmarnbeltquerung potentiell betroffen sein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lassen sich jedoch nach Auffassung der Landesregierung keine seriösen Prognosen hinsichtlich konkreter Verlagerungseffekte abgeben.

Die Zahl der potentiell gefährdeten Arbeitsplätze in **Puttgarden** (und Rødby) sowie der Umfang der Güterverlagerungen kann nicht beziffert werden, da die Entscheidung von Scandlines, ob und in welcher Frequenz das Fährgeschäft ab Puttgarden weiter geführt wird, nach Kenntnis der Landesregierung noch nicht getroffen worden ist.

Grundsätzlich ist nach der PLANCO-Seeverkehrsprognose jedoch bis 2025 auch in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen mit deutlichen Zuwächsen beim Güterumschlag zu rechnen. Aufgrund der Wirtschaftskrise werden die Wachstumsziele gemäß PLANCO voraussichtlich zwar erst einige Jahre später als in der Prognose angegeben erreicht werden können. Dennoch sind in den nächsten Jahren deutliche Steigerungen im Seeverkehr zu erwarten. Die Landesregierung geht davon aus, dass diese Wachstumseffekte die durch die Feste Fehmarnbeltquerung möglicherweise verursachten Umschlags- oder Beschäftigungsrückgänge mehr als kompensieren werden. Im Übrigen unterliegen logistische Abläufe - unabhängig von der Festen Fehmarnbeltquerung - in Abhängigkeit von Märkten und Lieferbeziehungen einer ständigen Veränderung, wie z.B. auch die Verlagerung der Stena-Linie von Lübeck nach Kiel im Jahre 2010 oder die kürzliche Verlagerung von Güterströmen aus Schweden, die früher über den Lübecker Hafen liefen, auf Ganzzüge der Bahn via Jütland zeigt. Veränderungen beim Umschlagsvolumen oder der Zahl der Arbeitsplätze können daher vielfältige Ursachen haben und sind nicht notwendigerweise monokausal auf die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung zurückzuführen.

Der **Nord-Ostsee-Kanal** ist durch die Feederverkehre von Hamburg in die Ostsee geprägt. Auch diese Verkehre werden aller Voraussicht nach stärker steigen als die durch die Feste Fehmarnbeltquerung möglicherweise verursachten Ver-

kehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals bleibt weiterhin dringend erforderlich.

8. Mit welchen Einbrüchen bei den Steuereinnahmen des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein und der betroffenen Kommunen rechnet die Landesregierung im worst-case bei einem erfolgreichen Betrieb des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels?

Die Landesregierung rechnet netto mit positiven Arbeitsplatzeffekten und demzufolge mit keinen Einbrüchen bei den Steuereinnahmen. Im Übrigen gilt auch für die Steuereinnahmen, dass diese wesentlich stärker durch marktseitige und konjunkturelle Auswirkungen bestimmt werden, als durch Auswirkungen, die allein aufgrund der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung entstehen.