

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/3668 –**

#### **Kein Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung – Fährkonzept verbessern**

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/3798 –**

#### **Statt fester Fehmarnbelt-Querung – Für ein ökologisch und finanziell nachhaltiges Verkehrskonzept**

##### **A. Problem**

Zu Nummer 1

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein in einen Dialog zu treten mit dem Ziel, einen Stopp der Planungen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu vereinbaren; darauf hinzuwirken, dass die bestehende Fährverbindung optimiert wird und gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt Konzepte zur Stärkung der wirtschaftlichen Situation dieser Regionen zu erarbeiten und diese finanziell zu unterstützen; keinerlei finanzielle Zusagen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu treffen und keine Haushaltsmittel, weder direkt noch indirekt über eine Staatsgarantie, dafür zur Verfügung zu stellen und auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass das Projekt einer festen Querung des Fehmarnbelt aus der Liste der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) gestrichen wird.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Pläne für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung sowie die Pläne zur Finanzierung durch öffentliche

Gelder aufzugeben; sich in Kooperation mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein für den Erhalt und die Optimierung des Fährkonzepts der Reederei Scandlines einzusetzen und dahingehend auf die Anteilseigner dänische Regierung und Deutsche Bahn AG einzuwirken; darauf hinzuwirken, dass auch bei einem Verkauf der Reederei Scandlines die Aufrechterhaltung der funktionierenden Fährverbindung im jetzigen Umfang sichergestellt bleibt; den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, die Stärkung des Schiffs- und Fährverkehrs auf der Ostsee, den Metroexpress von Kiel nach Hamburg und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck prioritär zu behandeln und die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, den das BMVBS für das Jahr 2009 angekündigt hat, auf das Jahr 2008 vorzuziehen. Der Erhalt der am Kanal gelegenen Biotope sowie die naturschutzgerechte Entsorgung bzw. Weiterverwendung des Baggergutes sollen dabei berücksichtigt werden.

## **B. Lösung**

Zu Nummer 1

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/3668 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zu Nummer 2

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/3798 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

## **C. Alternativen**

Zu den Nummern 1 und 2

Annahme

## **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 16/3668 abzulehnen,
2. den Antrag auf Drucksache 16/3798 abzulehnen.

Berlin, den 28. Februar 2007

### **Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Klaus W. Lippold**  
Vorsitzender

**Gero Storjohann**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

### I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/3668** in seiner 73. Sitzung am 14. Dezember 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/3798** in seiner 73. Sitzung am 14. Dezember 2006 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein in einen Dialog zu treten mit dem Ziel, einen Stopp der Planungen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu vereinbaren; darauf hinzuwirken, dass die bestehende Fährverbindung optimiert wird und – gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt Konzepte zur Stärkung der wirtschaftlichen Situation dieser Regionen zu erarbeiten und diese finanziell zu unterstützen; keinerlei finanzielle Zusagen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu treffen und keine Haushaltsmittel, weder direkt noch indirekt über eine Staatsgarantie, dafür zur Verfügung zu stellen und auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass das Projekt einer festen Querung des Fehmarnbelt aus der Liste der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) gestrichen wird.

Zu Nummer 2

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Pläne für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung sowie die Pläne zur Finanzierung durch öffentliche Gelder aufzugeben; sich in Kooperation mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein für den Erhalt und die Optimierung des Fährkonzepts der Reederei Scandlines einzusetzen und dahingehend auf die Anteilseigner dänische Regierung und Deutsche Bahn AG einzuwirken; darauf hinzuwirken, dass auch bei einem Verkauf der Reederei Scandlines die Aufrechterhaltung der funktionierenden Fährverbindung im jetzigen Umfang sichergestellt bleibt; den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, die Stärkung des Schiffs- und Fährverkehrs auf der Ostsee, den Metroexpress von Kiel nach Hamburg und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck prioritär zu behandeln und die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals,

den das BMVBS für das Jahr 2009 angekündigt hat, auf das Jahr 2008 vorzuziehen. Der Erhalt der am Kanal gelegenen Biotope sowie die naturschutzgerechte Entsorgung bzw. Weiterverwendung des Baggergutes sollen dabei berücksichtigt werden.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 16/3668 in seiner 28. Sitzung am 28. Februar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 27. Sitzung am 28. Februar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 36. Sitzung am 31. Januar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Nummer 2

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 16/3798 in seiner 28. Sitzung am 28. Februar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 26. Sitzung am 31. Januar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 36. Sitzung am 31. Januar 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Anträge auf Drucksachen 16/3668 und 16/3798 in seiner 31. Sitzung am 28. Februar 2007 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies darauf hin, dass man in Gesprächen zwischen Dänemark, dem Bund und Schleswig-Holstein am 20. Februar 2007 die grundsätzliche Machbarkeit des Projekts festgestellt habe und man sich für eine pri-

vatwirtschaftliche Finanzierung, flankiert durch EU-Hilfen und Regierungsbürgschaften, ausgesprochen habe. Mit einer endgültigen Entscheidung werde in den nächsten Wochen gerechnet. Man sehe den Vorteil der Fehmarnbelt-Querung vor allem in einer Verbesserung der Schienenverbindung. Eine Intensivierung des Schienenverkehrs sei notwendig. Sie sei aber nur mit einer festen Verbindung möglich, nicht durch den Einsatz von Fähren. Alternative Schienenverbindungen seien nicht realistisch. Eine feste Fehmarnbelt-Querung leiste einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung, gerade in Ostdeutschland. Die feste Fehmarnbelt-Querung sei notwendig, um Nordeuropa wirtschaftlich zu integrieren, und sie leiste einen wesentlichen Beitrag für das Zusammenwachsen Europas. Es handele sich um ein zukunftsweisendes Projekt, welches man unterstütze.

Die **Fraktion der SPD** betonte, man befinde sich in Bezug auf das Projekt einer festen Fehmarnbelt-Querung noch in einer Prüfphase für ein PPP-Projekt, wie dies auch in der Koalitionsvereinbarung festgelegt sei. Es gebe noch kein konkretes Finanzierungsmodell und es liege auch noch kein Entwurf eines Vertrages vor. Auch die Haushaltsrisiken für den Bund seien noch nicht abzuschätzen. Man müsse darauf achten, dass für den Bund keine unkalkulierbaren Risiken entstünden. Es gebe auch noch Fragen des Umweltschutzes, welche zu klären seien. Der derzeitige Kenntnisstand reiche nicht aus, um sich für oder gegen das Projekt auszusprechen. Eine Entscheidung könne man erst treffen, wenn man einen gesicherten Erkenntnisstand habe. Die beiden Anträge seien hingegen auf eine Ablehnung des Projektes festgelegt, weshalb sie diese ablehne.

Die **Fraktion der FDP** wies darauf hin, dass es in Deutschland eine Vielzahl von Verkehrsprojekten mit einem wesentlich günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis gebe, welche aus finanziellen Gründen derzeit nicht realisiert werden könnten. Man halte die nun getroffenen Vereinbarungen für sehr ambitioniert und sehe deren haushaltmäßige Realisierung noch nicht. Dies gelte vor allem für die Kosten der Hinterlandanbindung. Man bezweifle zwar, dass es gelinge, für das Projekt einen Investor zu finden. Es gebe aber sowohl gute Argumente für als auch gegen das Projekt. Man halte es daher für ein falsches Signal, eine feste Fehmarnbelt-Que-

rung zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich abzulehnen. Daher stimme man den beiden Anträgen nicht zu.

Die **Fraktion DIE LINKE**, vertrat die Auffassung, eine feste Fehmarnbelt-Querung sei überflüssig. Sie sei insbesondere für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins entbehrlich. Deren Hauptabsatzmärkte lägen in Süd- und Westeuropa. Die Brücke werde auch keine neuen Arbeitsplätze schaffen. Man solle das Projekt daher aufgeben und die Haushaltsmittel für sinnvollere Investitionen verwenden. Die Privatwirtschaft werde das Projekt nur aufgreifen, wenn der Staat dafür finanzielle Garantien gebe, da es sich sonst nicht rechne. Sie wies auch auf den Aufwand hin, welcher bei einer Realisierung des Projektes für die Hinterlandanbindung erforderlich sei. Ein solcher Aufwand werde durch die Verkehrsprognosen nicht gerechtfertigt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, das Projekt rechne sich nicht, die Verkehrskennzahlen rechtfertigten es nicht und es sei vorhersehbar, dass es deswegen auch nicht realisiert werde. Es gebe in Deutschland kein anderes Projekt dieser Dimension, welches eine vergleichbar schlechte Kennzahl aufweise. Die Fährverbindung sei hingegen sehr effizient und erhalte viele Arbeitsplätze in der Region. Auch die Hoffnung, dass die EU 1,5 Mrd. Euro in das Projekt investiere, sei unrealistisch. Die zur Verwirklichung der festen Fehmarnbelt-Querung erforderliche Hinterlandanbindung werde auch mindestens 1,2 Mrd. Euro kosten. Dass man eine feste Fehmarnbelt-Querung trotzdem weiter diskutiere und damit falsche Hoffnungen erwecke, verhindere in der Region sinnvolle Infrastrukturinvestitionen. Man solle das Projekt aufgeben und stattdessen realisierbare Alternativen prüfen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag auf **Drucksache 16/3668** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Den Antrag auf **Drucksache 16/3798** hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Berlin, den 28. Februar 2007

**Gero Storjohann**  
Berichterstatter





