

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

(redigiertes)
Wortprotokoll

88. Sitzung

Berlin, den 6. Mai 2009, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Berlin

Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungsaal)

Vorsitz: Dr. Klaus W. Lippold, MdB

TAGESORDNUNG:

Öffentliche Anhörung

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1

S. 8

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich
Dänemark über eine Feste Fehmarnbelt-Querung

BT-Drucksache 16/12069

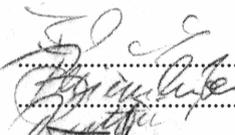
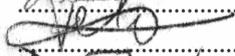
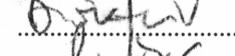
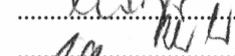
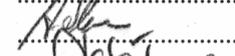
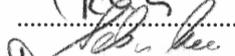
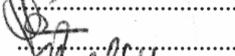
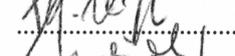
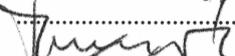
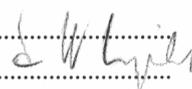
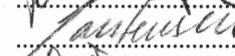
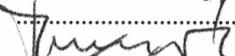
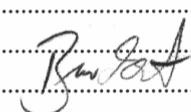
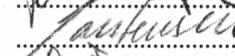
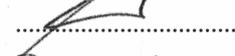
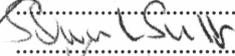
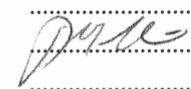
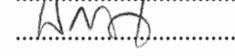
Mittwoch, 06. Mai 2009, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Blank, Renate		Bellmann, Veronika	.....
Brunnhuber, Georg		Börsen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Deittert, Hubert		Dörflinger, Thomas	.....
Ferlemann, Enak		Eichhorn, Maria	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Friedrich (Hof) Dr., Hans-Peter	.....
Götz, Peter		Granold, Ute	.....
Hofbauer, Klaus		Heynemann, Bernd	.....
Scheuer Dr., Andreas		Hübinger, Anette	.....
Schmitt (Berlin), Ingo		Kammer, Hans-Werner	.....
Sebastian, Wilhelm Josef		Königshofen, Norbert	.....
Storjohann, Gero		Koepfen, Jens	
Vogel, Volkmar Uwe		Lippold Dr., Klaus W.	.....
Wächter, Gerhard		Mayer (Altötting), Stephan	.....
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
Bartol, Sören		Blumentritt, Volker	.....
Beckmeyer, Uwe		Brase, Willi	
Carstensen, Christian		Burkert, Martin	.....
Faße, Annette		Danckert Dr., Peter	.....
Fornahl, Rainer		Graf (Rosenheim), Angelika	.....
Hacker, Hans-Joachim		Grasedieck, Dieter	.....
Kranz, Ernst		Herzog, Gustav	.....
Paula, Heinz		Hübner, Klaas	.....
Schwarzelühr-Sutter, Rita		Müller (Chemnitz), Detlef	
Vogelsänger, Jörg		Multhaupt, Gesine	.....
Weis, Petra		Ortel, Holger	.....
Wetzel Dr., Margrit		Schmidt Dr., Frank	.....
Wright, Heidi		Thießen, Jörn	.....
HAGE DORN BETTINA			

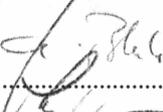
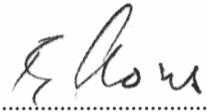
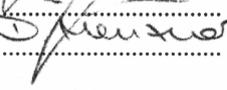
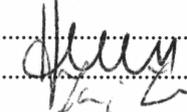
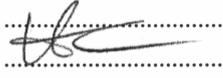
Mittwoch, 06. Mai 2009, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>FDP</u>		<u>FDP</u>	
Döring, Patrick		Geisen Dr., Edmund Peter	.....
Friedrich (Bayreuth), Horst		Goldmann, Hans-Michael	.....
Günther (Plauen), Joachim	Haustein, Heinz-Peter	.....
Mücke, Jan	Kopp, Gudrun	.....
<u>DIE LINKE.</u>		<u>DIE LINKE.</u>	
Bluhm, Heidrun		Claus, Roland	
Heilmann, Lutz	Leutert, Michael	.....
Menzner, Dorothee		Seifert Dr., Ilja	.....
<u>BÜ90/GR</u>		<u>BÜ90/GR</u>	
Hermann, Winfried		Andreae, Kerstin	
Hettlich, Peter	Herlitzius, Bettina	.....
Hofreiter Dr., Anton	Steenblock, Rainer	.....
<u>fraktionslos</u>			
Nitzsche, Henry *		
* Beratendes Mitglied			

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 06. Mai 2009, 11:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

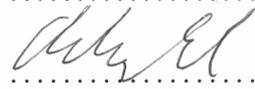
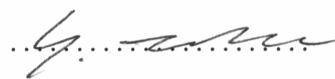
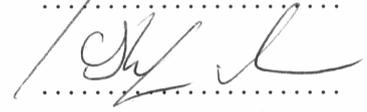
CDU/ CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

BRUCH	CDU/CSU	
Odenwald	"	
Buh	SPD	
Schwanen	Linke	
Reyberg	SPD	
STERNAL	FDP	
Mitt	SPD	
Worriyer	CDU/CSU	
Burb	Grü	

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 06. Mai 2009, 11:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/ CSU

.....

.....

SPD

.....

.....

FDP

.....

.....

DIE LINKE.

.....

.....

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

.....

.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

NEUHOF

FDP



Mittler

SPD



.....

.....

.....

.....

.....

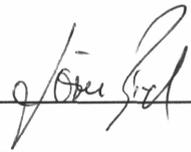
.....

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 6. Mai 2009 ab 11.00 Uhr**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung:
(BT-Drs. 16/12069)
Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark
über eine Feste Fehmarnbeltquerung**

**Unterschriftenliste
der Sachverständigen**

Dr. Jörn Biel
Minister für Wirtschaft,
Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein



Prof. Jens Froese
Technische Universität Hamburg-Harburg



Bernd Jorkisch
Präsident der IHK zu Lübeck



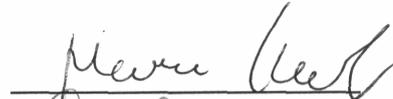
Peter Lundhus
Geschäftsführer von Femern Baelt A/S



Karlheinz Rößler
VIEREGG-RÖSSLER GmbH



Dr.-Ing. Markus Schubert
Geschäftsführer der Intraplan Consult GmbH



Malte Siegert
Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU)
Projektleiter Fehmarnbelt



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbelt-Querung

BT-Drucksache 16/12069

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich darf die 88. Sitzung des Ausschusses eröffnen, in der wir uns mit der Fehmarnbelt-Querung auseinandersetzen werden. Ich begrüße insbesondere die Kollegen, die jetzt zu uns gestoßen sind und nicht originäre Mitglieder des Verkehrsausschusses sind und denen wir selbstverständlich wie immer Rederecht einräumen. Ich sehe keinen aus dem Verkehrsausschuss, der dem widerspricht. Damit ist das so beschlossen. Wir werden von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellen. Ich gehe davon aus, dass alle mit der Erstellung dieses Wortprotokolls einverstanden sind. Auch das ist dann so beschlossen, da kein Widerspruch vorliegt. Wir haben uns bereits in etlichen Diskussionen mit der Frage befasst. Wir haben auch etliche Diskussionen mit den Vertretern aus dem Königreich Dänemark zu dieser Frage gehabt. Es hat auf Regierungsebene Gespräche gegeben. Es hat darüber hinaus Gespräche gegeben. Insofern ist es jetzt sehr gut, dass wir die Unterlagen vorliegen haben, hierfür danke ich den Sachverständigen nochmals ganz besonders. Diese möchte ich hier dann auch herzlich begrüßen. Ich fange auf der linken Seite an. Ich begrüße Herrn Dr. Jörn Biel, den Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, herzlichen Dank, dass Sie heute hier sind. Ich begrüße Herrn Prof. Dr. Jens Froese, von der Technischen Universität Hamburg-Harburg, herzlich willkommen. Ich begrüße Herrn Bernd Jorkisch, den Präses der IHK zu Lübeck, ganz herzlich willkommen. Dann haben wir eigentlich zwei Präses hier. Einen ehemaligen, einen jetzt aktiven. Ich begrüße mit besonderer Freude, Herrn Peter Lundhus, den Geschäftsführer der Femern Baelte A/S. Ich hoffe, dass wir in diesem Falle mit der Übersetzung adäquat hinkommen. Das wird kein Problem machen, hoffe ich. Falls Sie zeitlich etwas mehr zur Verfügung haben möchten, aufgrund dieser Situation, würde ich Ihnen das gerne einräumen. Ich begrüße Herrn Karlheinz Rößler, von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, herzlich begrüßt. Ich begrüße Herrn Dr.-Ing. Markus Schu-

bert, den Geschäftsführer der Intraplan Consult GmbH, ganz herzlich willkommen. Und Herrn Malte Siegert, Projektleiter Fehmarnbelt Naturschutzbund Deutschland. Ich darf unsere Dolmetscherin Frau Helle Merete Hopfe – ich hoffe, ich habe das jetzt richtig ausgesprochen – und Frau Karen Lundgaard Hansen, begrüßen, die übersetzt werden. Ich gehe davon aus, dass wir jetzt eine erste Runde machen, mit – ich würde vorschlagen – 5-minütigen Einführungsstatements der Sachverständigen, in dem Sie ihre Auffassung noch einmal komprimiert darlegen und wir das dann zur Grundlage des Gespräches mit Ihnen machen werden. Ich sehe keinen Widerspruch. Herr Dr. Biel, Sie haben das Wort!

Minister Dr. Jörn Biel: Dankeschön! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Dr. Lippold, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete. Ich danke Ihnen für die Einladung und für die Gelegenheit, Ihnen die Bedeutung der festen Fehmarnbelt-Querung für Schleswig-Holstein darstellen zu können. Für das Land Schleswig-Holstein ist die feste Fehmarnbelt-Querung ein verkehrspolitisches Schlüsselprojekt für das wir uns seit Jahren über Parteigrenzen hinweg einsetzen. Warum? Erstens, weil die Fehmarnbelt-Querung hilft, wachsende Transitverkehre zu bewältigen. Wegen seiner verkehrsgeografischen Lage hat sich Schleswig-Holstein nach der Wiedervereinigung und im Zuge der EU-Osterweiterung zunehmend zu einer Verkehrsdrehscheibe zwischen Skandinavien, den Ballungszentren in Westeuropa und den Staaten der östlichen Ostsee entwickelt. Die Chancen dieser Entwicklung können wir nur nutzen, wenn wir gut ausgebaute Verkehrsverbindungen haben, mit denen die wachsenden Verkehrsmengen aufgenommen und bewältigt werden können. In Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise sind die Transportmengen derzeit zwar deutlich zurückgegangen, aber ich bin mir sicher, dass der internationale Warenaustausch wieder wachsen wird. Die feste Fehmarnbelt-Querung wird Skandinavien und Kontinentaleuropa auf dem geografisch kürzesten Weg, der Vogelfluglinie, verbinden. Der Eisenbahngüterverkehr kann den Umweg von 160 Kilometern über die Jütlandroute vermeiden. Die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen/Malmö werden verkehrlich näher zusammenwachsen. Die feste Fehmarnbelt-Querung wird eine bessere Alternative zur Jütlandroute schaffen. Sie hilft, die größeren Gütermengen der Zukunft einfacher, schneller und umweltschonender zu bewältigen. Zweitens eröffnet die feste Fehmarnbelt-Querung neue Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins, Norddeutschlands und sogar Nord-Europas. Zunächst erwar-

ten wir, dass Unternehmen aus Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern während der 7jährigen Bauphase profitieren. Entscheidend und dauerhaft jedoch sind die Wirkungen, die nach der Bauphase zum Tragen kommen. Konkret: 1.) Die durchgehende Straßen- und Eisenbahnverbindung bringt erhebliche Zeitvorteile für den Personen- und Güterverkehr. Märkte können schneller erreicht werden. Damit verbessern sich Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen. 2.) Infolge der besseren Standortqualität erwarte ich ein Wachstum der bestehenden Firmen und Neuansiedlungen entlang der Achse Hamburg-Kopenhagen; zum Beispiel dem Transport- und Logistikgewerbe, aber auch in anderen Branchen wie zum Beispiel der Life Sciences. 3.) Berufstätige aus ländlichen Regionen werden die Metropolen schneller erreichen. Der Arbeitsmarkt wird größer, Berufspendler werden Kaufkraft in der Region erhalten. 4.) Die Tourismuswirtschaft in Ost-Holstein und Lübeck, kann wegen der leichteren Erreichbarkeit der Region neue Zielgruppen und Potentiale erschließen. 5.) Die feste Fehmarnbelt-Querung treibt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran. Vom Arbeitsmarkt über Unternehmenskooperation, Forschung und Wissenschaft bis hin zum kulturellen Austausch. Für unsere dänischen Nachbarn ist dies das dritte Querungsbauwerk, für uns das Erste. Das Vertrauen der Dänen in den Erfolg des Projektes spiegelt die positiven Erfahrungen mit den beiden ersten verwirklichten Querungsbauwerken über den großen Belt und den Öresund wieder. Deshalb ist Dänemark bereit, das finanzielle Risiko für das Querungsbauwerk über eine Staatsgarantie alleine zu tragen. In Dänemark ist eine überwältigende Mehrheit für das Vorhaben. Ich empfinde großen Respekt vor der Entschlossenheit und dem Mut Dänemarks. So sind große Projekte anzugehen und zu verwirklichen. Das Projekt liegt bei der dänischen Planungsgesellschaft, Femern Baelte A/S, in sehr kompetenten und erfahrenen Händen. In der betroffenen Region auf der Insel Fehmarn und in Ost-Holstein stößt das größte Infrastrukturvorhaben Nordeuropas bei Teilen der Bevölkerung nicht nur auf Begeisterung, sondern auch auf Skepsis und Ablehnung. Einige befürchten negative Auswirkungen auf den Tourismus, den Verlust von Arbeitsplätzen in der Fährschiffahrt, Umweltschäden und Gefahren bei der Schifffahrt. Diese Bedenken uns Sorgen nehme ich ernst, halte sie aber im Ergebnis überwiegend für unbegründet. Deshalb möchte ich Ihnen gegenüber den dritten und letzten Punkt ansprechen. Deutschland trägt „nur“ Verantwortung für den Ausbau der Straßen und Schienenhinterlandanbindung mit einem Investitionsvolumen von rund 850 Mio. Euro. Zum Vergleich, das Querungsbauwerk

wird derzeit auf 4,4 Mrd. Euro eingeschätzt. Die Investitionen auf deutscher Seite sollten aber so geplant und ausgeführt werden, dass nicht nur die Straßen sondern auch die Schienenhinterlandanbindung zukunftsfähig erfolgt. Alle bislang von der Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums untersuchten Varianten, orientieren sich weitestgehend am vorhandenen Trassenverlauf, der in mehreren Gemeinden die zentrale Ortslage durchquert. Die betroffenen Seebäderorte befürchten zu Recht, aufgrund der erwarteten Zunahme der Eisenbahnverkehre, erhebliche Lärmbelastung und -Belastung, sowohl für die Einwohner als auch für den Tourismus, als ihrem Hauptwirtschaftszweig. Sie fordern daher eine teilweise Neutrassierung der Bahnstrecke außerhalb der Wohngebiete und möglichst parallel zur Autobahn A1. Da diese Forderung verständlich ist, habe ich Bundesverkehrsminister Tiefensee gebeten, die Untersuchung einer teilweisen Neutrassierung in die Variantenbetrachtung einfließen zu lassen und diese mit dem Land und den Gemeinden zu diskutieren. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese Vorgehensweise unterstützen würden. Auch die Fehmarn-Sundbrücke könnte zu einem Nadelöhr werden, wenn die Verkehrsnachfrage nach Freigabe der Beltquerung steigt. Wir werden die Verkehrsströme sorgfältig beobachten. Auch hierfür bitte ich um Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung für einen bedarfsgerechten Ausbau. Ich fasse zusammen: Feste Fehmarnbelt-Querung hilft wachsende Transitverkehre zu bewältigen. Sie eröffnet Wachstumschancen für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins, für die Metropolregionen Kopenhagen/Malmö und Hamburg, für die Korridor der sie verbindet und für Nordeuropa insgesamt. Wir sollten die Hinterlandanbindung zukunftsfähig ausbauen und dabei die Akzeptanz in der Bevölkerung nicht unnötig strapazieren. Ich appelliere an den Verkehrsausschuss, dem Gesetzentwurf zuzustimmen und Schleswig-Holstein bei der Bewältigung der Herausforderung Feste Fehmarnbelt-Querung zu unterstützen. Herzlichen Dank, für Ihre Aufmerksamkeit. Ich freue mich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Minister Dr. Biel! Herr Prof. Froese!

Prof. Jens Froese: Meine Rolle ist so einfach, dass ich zwei der zugewiesenen fünf Sprechminuten gerne weiter verschenken kann. Die Femern Baelte A/S führt die Untersuchung und koordiniert alle Voruntersuchungen und Studien zu diesem Verfahren. Meine Rolle ist es, gemeinsam mit zwei dänischen Kollegen von der Technischen Universität Kopenhagen hinzugucken, ob alles, was in Hinblick auf die navigatorische Sicherheit dort gemacht wird, den Stand

der Technik entspricht. Das heißt, wann immer irgendein Bauwerk in einem Schifffahrtsbereich errichtet wird, besteht die theoretische Chance, dass da auch ein Schiff gegen fährt. Und damit muss man sich auseinandersetzen. Einmal, wie sieht es mit den Risiken aus, dass Schiffe dagegen laufen? Und welche Möglichkeiten kann man dagegen einsetzen, um dieses Risiko zu vermindern? Es wird im Zusammenhang in allen Unterlagen immer von so genannten „Risk Control Options“ gesprochen, darum geht es ganz stark. Das Risiko ist relativ leicht zu berechnen, das ist internationaler Standard, da kann man sich an bewährte Verfahren halten. Viel schwieriger wird es, wenn man darüber nachdenkt, wie man entstandene Risiken denn kompensieren kann. Ich persönlich mag den Begriff „Risk Control Option“ nicht, weil er aus meiner Sicht schlicht falsch ist. Wir wollen Risiken nicht kontrollieren oder steuern, was es konkret heißt, sondern wir wollen sie reduzieren. Da wäre also der internationale Begriff „Risk Mitigation Options“ der Richtigere. Aber um diese Diskussion geht es dabei und ich denke, dazu wird auch die eine oder andere Frage kommen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Froese! Mit Ihren zwei eingesparten Minuten, werde ich sehr vorsichtig umgehen. Denn ich habe mittlerweile 11 Wortmeldungen. Sie sehen also, das Ganze wird noch einen hinreichenden Zeitraum in Anspruch nehmen. Ich kann aber alle nur ermuntern, Ihrem löblichen Beispiel zu folgen. Herr Jorkisch!

Bernd Jorkisch: Sehr geehrter Herr Dr. Lipold, meine Damen und Herren! Ich danke sehr für die Möglichkeit hier zum Thema „Fehmarnbelt“ vortragen zu können. Der bevorstehende Brückenschlag zwischen Dänemark und Deutschland ist ein Bauwerk mit Weltgeltung und hat Jahrhundert-Charakter. Dieses größte europäische Infrastrukturprojekt ist ein ganz wichtiger Bestandteil des Europakorridors Hamburg – Lübeck – Kopenhagen – Malmö – Göteborg – Stockholm und auch Oslo. Skandinavien und Zentraleuropa erhalten eine direkte, eine schnelle und zwar eine kontinuierliche Verbindung. Diese Verbindung wird ganz große Möglichkeiten der Entwicklung wirtschaftlich wie gesellschaftlich beinhalten. Der Ostseeraum wird auch in Zukunft prosperieren, das sagen alle Voraussagen schon heute. Die Verkehrsströme werden auch in Zukunft steigen. Damit ist die feste Fehmarnbelt-Querung ein Schlüsselprojekt im Bereich der zukünftigen Entwicklung der Ostseeregion und schafft eine Magistrale zwischen Hamburg und Malmö/Kopenhagen. Es entsteht eine neue Entwicklungs- und Wachstumsachse zwischen den

Metropolen Hamburg und Malmö/Kopenhagen, mit viel Wachstum und hineinvernetzt tief nach Schweden und auch auf Deutschland wirkend. Impulse werden auch kommen Richtung Hannover, Richtung Nordrhein-Westfalen und natürlich auch Richtung Berlin. Als TEN-Projekt und mit der Aufnahme in die 30 prioritären Projekte der EU wird die Bedeutung dieser großen Brücke, die wir schaffen werden, uns allen klar. Internationale Verknüpfung von Wirtschaftsräumen, das war Ziel der EU und natürlich auch die Steigerung der Lebensqualität von 20 Millionen Menschen, die in diesem Großraum leben. Es war gar nicht geplant, aber es passt einfach dazu. Lange geplant war eine Reise von mir mit einer Delegation der IHK Lübeck nach Stockholm, nach Schweden. Dort haben wir Gespräche geführt, mit der Deutsch-Schwedischen Handelskammer, mit der Handelskammer von Stockholm, mit der Deutschen Botschaft, mit dem Botschafter, Herrn Dr. Rücker und mit dem Staatssekretär des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Schwedens, Herrn Zetterberg. Und ganz klare Signale kamen auch von allen Gesprächspartnern zu diesem wichtigen europäischen Projekt, auch im Kontext der gesamten europäischen Einigung. Man will auch in Schweden sein Teil dazu leisten und schnelle Schienenwege schaffen, aus dem oberen Schweden heraus Richtung Süden, um uns als wichtigsten Handelspartner – Deutschland ist der wichtigste Handelspartner in Schweden – entsprechend weiter zu priorisieren. Die Begeisterung der Dänen, die muss ich nicht hervorheben, die belegt sich einfach in der Gesamtübernahme der Gesamtsituation Bau- und Hinterlandverbindungen in Dänemark. Wo liegen jetzt die großen Vorteile dieses Bauwerkes für uns alle? Im ersten natürlich schaffen wir eine bessere Standortsituation für Unternehmen. Die Regionen links und rechts des Belts werden im besonderen Maße miteinander vernetzt. Schon heute vorhandene Cluster, auf beiden Seiten des Belts im Bereich Logistik, Tourismus, Medizintechnik, Gesundheitswirtschaft und Ernährungswirtschaft werden sich gegeneinander weiter stärken und werden wachsen und werden für zusätzliche Arbeitsplätze sorgen. Unternehmen können über die feste Verbindung leichter und besser kooperieren. Wir werden eine bessere Verknüpfung von Forschung und Entwicklung haben. Und es wird zusätzliche Potentiale im Bereich der Gäste geben, für den jeweiligen Tourismus. Kurze Wege ermöglichen dieses und die Brücke ist ein kurzer Weg. Es wird Technologietransfer geschaffen, es wird Innovation geschaffen und es entstehen durch dieses Bauwerk Arbeitsplätze, die für uns alle so sehr wichtig sind. Herr Minister Dr. Biel, hat es angesprochen, die schon vorhandenen Brücken auf dänischer Seite, über den großen Belt und über

den Öresund haben bewiesen, was es heißt, wenn Regionen enger zueinander geführt werden, was dadurch an wirtschaftlichen Impulsen und an gesellschaftlichen Impulsen vor allen Dingen, entstehen kann. Um dieses zu realisieren, um zu antizipieren, hat die IHK Lübeck begleitet von der Handelskammer Hamburg, mit anderen Institutionen und Mitstreitern in Norddeutschland, in Dänemark, in Schweden, den Fehmarnbelt-Business-Council auf den Weg gebracht, um schon heute neben dem Entstehen der physischen Brücke, die mentale Brücke zu bauen, um jetzt schon den Menschen klar zu machen, welche Chancen, welche Möglichkeiten dort bestehen, um Gewerbegebiete voranzubringen. Um natürlich auch im Bereich der Landespolitik vielleicht auch schon Dinge einzuleiten, die uns aufzeigen, was alles möglich ist. Ich bin überzeugt, schon in der Bauphase wird es durch Dynamik, durch Strategie Impulse geben, die uns wirtschaftlich auf jeden Fall voranbringen. Und hier meine ich nicht nur den Aspekt des Bautourismus, den es natürlich auch ohne jede Frage geben wird. Alle Möglichkeiten dieses Jahrhundertbauwerkes müssen betrachtet werden und da bedarf es natürlich auch einer schnellen, möglichst zweigleisigen Schienenverbindung zwischen Skandinavien und Zentraleuropa. Und das nach Möglichkeit schneller, als die bisher geplanten 160 Kilometer pro Stunde. Die DB-Projekt GmbH ist hier gefordert, über eine Trasse im Bereich der Hochgeschwindigkeit nachzudenken und zwar entfernt der touristisch sensiblen Orte. Es kann natürlich nicht sein, dass wir eine Trasse planen auf Strecken, die geplant wurden im 19. und 20. Jahrhundert, um sich touristisch zu entwickeln, um kleinere Orte miteinander zu verbinden. Hier muss entsprechend reagiert werden. Wissen Sie, meine Damen und Herren, stellen Sie sich vor, eine Autobahn und ein Gleis werden direkt bis ans Wasser geführt. Es erhebt sich über viele Stützen hoch in luftige Höhe, Stützen und Pfeiler von mehr als 100 Meter recken sich gen Himmel, halten riesige Stahlseile, dick wie viele Schiffstau und tragen eine Brücke über fast 20 Kilometer offenes Meer. Allein diese Vorstellung ist begeisternd und aus diesem Grunde kann es nur eine große, breite, tiefe Zustimmung geben. Probleme in Einzelfällen gilt es natürlich zu berücksichtigen, meine Damen und Herren. Darauf muss eingegangen werden. Darüber kann man nicht hinweg gehen. Sie gilt es zur Lösung zu bringen. Aber ich kann nur darum bitten, dass dieser Ausschuss ein klares Votum abgibt, für die Entstehung dieser tollen Brücke. Lassen Sie uns den dänischen Freunden zeigen, dass wir deren Signal verstanden haben. Deren Signal eines weiter zusammenwachsenden Europas und zwar eines erfolgreichen Europas. Ich hätte den Wunsch, dass Sie sich positionieren. Dass

der Bundestag mit einem ähnlich klaren Votum entscheide, wie es das Folketing in Dänemark uns schon so wunderbar vorgemacht hat. Herzlichen Dank! Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Jorkisch! Herr Lundhus!

Peter Lundhus: Ich werde in Dänisch sprechen. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Bundestages, meine Damen und Herren. Ich danke Ihnen für Ihre Einladung zu dieser Ausschusssitzung. Es ist eine große Ehre, die Gelegenheit zu erhalten, Ihnen die große feste Querung zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarn Belt persönlich vorstellen zu dürfen. Mein Name ist Peter Lundhus. Ich vertrete die Femern Bælt A/S als Geschäftsführer für die Gesellschaft, die von der dänischen Regierung damit beauftragt worden ist, als Bauherr die Planung und den Genehmigungsprozess für die feste Querung über den Fehmarn Belt und später den Bau und Betrieb zu betreiben. Die Fehmarn Belt-Querung ist ein Vorhaben der Möglichkeiten. Es ist ein Vorhaben, das Möglichkeiten für Wohlstand, Arbeitsplätze und Wachstum schafft. Schon die physische Größe des Vorhabens macht es zu einer der größten technischen und architektonischen Errungenschaften Europas. Eine vierspurige Autobahn und zwei elektrifizierte Eisenbahngleise über den 20 km breiten Fehmarn Belt sind nichts, was wir ohne weiteres bauen. Das erfordert Umsicht und Gründlichkeit. Es erfordert Erfahrung und Können. Doch dies sind Kompetenzen und Erfahrungen, die meine Organisation, die Femern Bælt A/S, und die Kooperationspartner, die wir wählen, durch langjährige Erfahrung erzielt haben. Das Vorhaben vereint daher eine Reihe der größten Kapazitäten in den Bereichen Umweltschutz, Geologie, Brücken- und Tunnelbau, und gemeinsam mit unseren Beratern vertritt die Femern Bælt A/S einzigartige Erfahrungen und Expertise aus einer langen Reihe der größten Brücken- und Tunnelvorhaben der Welt. Der Absenktunnel unter dem Bosphorus und eine Stonecutter-Brücke in Hongkong, und natürlich auch unsere eigenen gigantische Vorhaben, die feste Querung über den Großen Belt und die feste Querung über den Öresund zwischen Schweden und Dänemark. Wie gesagt, die feste Querung über den Fehmarn Belt ist nicht nur eine große ingenieurmäßige Herausforderung. Sie ist nicht nur ein Ziel, sondern auch ein Mittel. Das Vorhaben wird eine grenzübergreifende deutsch-dänische Kooperation und ein Katalysator für den Kontakt, die Gemeinschaft und Zusammenarbeit sein, die die Länder Europas in immer höherem Maß kennzeichnen. Das Wort „Brü-

ckenbau“ erhält dadurch eine sehr breite Bedeutung. Die Erfahrungen vom Großen Belt und Öresund zeigen uns, dass feste Querungen neue Möglichkeiten schaffen. Um den Öresund ist eine schlagkräftige Region mit einem großen wettbewerbsmäßigen Vorsprung gegenüber anderen Regionen entstanden. Wir wissen natürlich, dass alle Vorhaben unterschiedlich sind. Die Fehmarn Belt-Querung hat ihre eigenen Bedingungen und einzigartige Verhältnisse. Doch es ist unsere Erfahrung, dass effiziente Infrastruktur Wachstum schafft und den Wohlstand der Zukunft sichert. Nicht zuletzt der Eisenbahnteil der Fehmarn Belt-Querung wird große Bedeutung für den Gütertransport zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland haben, was auch daran erkennbar ist, dass das Vorhaben erhebliche Unterstützung von der EU erhält. Hinzu kommen markant verringerte CO₂-Emissionen im Verhältnis zu einer Situation mit fortwährendem Fährverkehr. Wir erkennen auch an, dass ein Vorhaben dieses Ausmaßes mit größter Umsicht vorbereitet werden muss. Wir nehmen diese Verantwortung sehr ernst. Wir werden dies mit Sorge um und Respekt für die Natur, für Menschen und zukünftige Generationen tun. Als Bauherr ist es unsere Aufgabe, politische Zielsetzungen zu erfüllen, die politischen Zielsetzungen, die für das Vorhaben aufgestellt worden sind. Wir müssen unser Budget einhalten und Qualität bauen. Das ist ausschlaggebend und verpflichtet. Denn wir bauen eine Brücke, mit der unsere Nachkommen in den nächsten 100 bis 150 Jahren leben müssen. Und wir erfüllen natürlich die Anforderungen, die deutsche und dänische Behörden an das Vorhaben stellen. Doch unser Ehrgeiz reicht weiter. Wir wollen uns bemühen, ein wenig gründlicher, besser und mit noch höherem Standard zu arbeiten, als es die geltenden Gesetze und Regeln vorschreiben. So, wie wir es auch am Großen Belt und Öresund getan haben. Als Bauherr verhalten wir uns zu Fakten, zu dem, was man messen, berechnen und zeichnen kann. Doch wir sind uns bewusst, dass ein Vorhaben von der Größe der Fehmarn Belt-Querung ein Eingriff in die Natur ist, und dass wir mit ihr die Lebensbedingungen und bestehenden Verhältnisse der Menschen beeinflussen. Wir sind davon überzeugt, dass die Vorteile der festen Querung ihre Nachteile bei weitem übersteigen. Wir sind davon überzeugt, dass die Menschen neue Möglichkeiten sehen werden, wenn die Querung erst eröffnet und die Zeitbarriere verschwunden ist. So war es sowohl beim Großen Belt als auch beim Öresund. Und wir wissen aus Erfahrung, dass die Nachteile für die Menschen minimiert werden können und das Risiko unter Kontrolle gehalten werden kann. Das haben wir *auch* bewiesen.

Wir führen im Augenblick eine lange Reihe von Untersuchungen durch, besonders im Hinblick auf Umweltfragen und Schifffahrtssicherheit. Brücke und Tunnel werden im Augenblick unter völlig gleichartigen Bedingungen untersucht, damit wir die best mögliche Entscheidungsgrundlage für die Wahl zwischen einer Brücke und einem Tunnel erhalten. Wir wissen, dass nicht zuletzt bei der Bevölkerung von Fehmarn Besorgnis herrscht, und vor dieser Besorgnis haben wir großen Respekt. Die nehmen wir sehr ernst. Doch wir können die gleichen Fragen wiedererkennen, die uns schon früher mit Hinblick auf Wasseraustausch, Vogelbestand, Verhältnisse für Fische, Schifffahrt usw. begegnet sind. Wir haben gezeigt, dass es möglich war, diese großen Vorhaben am Großen Belt und Öresund mit akzeptablen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge durchzuführen. Alle Untersuchungen beweisen dies. Wir sind davon überzeugt, dass dies auch bei diesem Vorhaben machbar ist. Falsche oder fehlende Informationen können zur Mythenbildung beitragen. Mythen beruhen auf Fiktion, nicht auf Fakten. Wir werden laufend über die Fakten und die Entwicklung des Vorhabens informieren. Offenheit und Transparenz sind für uns sehr wichtig. Und sollte es daher Fragen geben, zu denen Sie Informationen vermissen, oder sollte es Bemerkungen dazu geben, wie wir informieren, zögern Sie bitte nicht, sich an mich oder mein Unternehmen zu wenden. Noch einmal vielen Dank, dass Sie mir die Möglichkeit gegeben haben, die Haltungen und Ideen unseres Unternehmens vorzustellen. Vielen Dank

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lundhus! Umgekehrt ist es so, dass wir Ihnen danken, dass Sie heute hier sind und für unsere Fragen hinterher zur Verfügung stehen. Herr Rößler!

Karlheinz Rößler: Sehr geehrter Herr Vorsitzenden, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete und sehr geehrte Damen und Herren oben auf dem Podium! Seit rund 17 Jahren befindet sich das Projekt „Feste Fehmarnbelt-Querung“ in der Phase der intensiven Planung. Seit dem Jahr 1992 Dänemark und Deutschland die Initiative für eine Reihe von Studien, insbesondere für die große Machbarkeitsstudie – veröffentlicht 1999 – in Auftrag gegeben haben. Auffällig ist für uns als Gutachter bei diesem ganzen Projekt, dass bezüglich der Straße, die Feste Fehmarnbelt-Querung nur noch ein letzter Lückenschluss in einer sonst beinahe perfekten Autobahnschnellstraßenachse von Kopenhagen bis Hamburg darstellt. Aber bezüglich der Eisenbahnverbindung Kopenhagen-Hamburg setzt die Planung nicht dort an, wo die Rückständigkeit gegenüber vergleichbaren europäischen Schienenkorridoren am größten ist, näm-

lich bei den rund 350 Kilometern langen landseitigen Abschnitten, sondern nur am 18 Kilometer langen Seeweg über den Belt. Bereits die Wortwahl „Hinterlandanbindung“ zeigt, dass hier Gewichte vertauscht sind. Es geht um die Brücke und noch einmal um die Brücke. Während die landseitigen Abschnitte mit dieser Wortwahl „Hinterlandanbindung“ eigentlich abqualifiziert werden. Hinterland erinnert irgendwie ein bisschen an Hinterhof. Ich bitte diese Polemik zu entschuldigen, aber ich kann nicht anders. Die Planungen begannen Anfang der 90-iger Jahre, kurz nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ in einer Phase der Euphorie, nach der Deutschen Wiedervereinigung. Aber auch in einer Zeit als der Klimawandel ein Thema von „Grünen Spinners“ war und an eine Weltwirtschaftskrise überhaupt niemand dachte und auch nicht denken konnte. Inzwischen ist die Euphorie nach dem Fall von Mauer und Stacheldraht in Deutschland schon längst verfliegen. Maßnahmen zur Verhinderung des Klimawandels oder zumindest zur Abmilderung der Folgen der Erwärmung, sind in aller Munde, insbesondere in Dänemark. Und die Weltwirtschaftskrise hat aus der Wachstumskurve, vor allem des Lkw-Verkehrs per Fähre über den Belt, einen Absturz ins Bodenlose gemacht. Ich bitte da die Abbildung 3 unserer schriftlichen Stellungnahme zu betrachten. Allein diese völlig veränderten Rahmenbedingungen gegenüber dem Anfang der 90-iger Jahre sollten Grund genug sein, innezuhalten und das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung grundsätzlich zu überdenken. Das mindeste jedoch, was in dieser Situation zu erwarten ist, wäre eine Redimensionierung der 4+2-Lösung, das heißt, der als vier Autofahrspuren und zwei Eisenbahngleise konzipierten festen Querung. Denn diese Lösung ist sowohl bezüglich der Straße, als auch bezüglich der Eisenbahn schlichtweg überdimensioniert. Außerhalb der sommerlichen Hauptreisezeit lag der Pkw-Verkehr am Fehmarnbelt in der absoluten Boomphase 2006 bis 2007 bei rund 3.000 bis 5.000 Pkw pro Tag, in beiden Richtungen zusammen. Dabei verkräftet eine vierspurige Autobahn – eine solche soll ja dann mal auf der Brücke verlaufen – problemlos 50.000 Fahrzeuge in beiden Richtungen pro Tag. In der absoluten Verkehrsspitzen während der sommerlichen Reisezeit, werden 2006/2007 rund 12.000 Pkw am Tag über den Belt übergesetzt. Also gerade mal ein Viertel der Kapazität einer vierspurigen Schnellstraße. Selbst wenn man den aktuellen Prognosen zur Folge, mit einer Verdoppelung dieses Verkehrs rechnen könnte, wäre eine vierspurige Autobahn auch in der sommerlichen Spitze, nur zur Hälfte aufgelastet. Aber die erwarteten Verkehrszahlen für das Jahr 2015 sind – ich bitte da die Abbildung 4 in unserer Stellungnahme zu betrachten – stark überhöht. Ich

möchte im Moment darauf nicht näher eingehen. Im Eisenbahnverkehr sieht es nicht besser aus. Selbst die prognostizierten Zugzahlen, weniger als 100 Züge pro Tag, könnten mit einem Einleisbauwerk bewältigt werden. Die Schweizer beweisen dies mit dem neugebauten 30 Kilometer langen Lötschbergbasistunnel, der auf rund 20 Kilometer Länge, nur ein einziges Gleis besitzt. Eine Redimensionierung des Bauwerkes „Feste Fehmarnbelt-Querung“ auf ein realitätsgerechtes Maß, nämlich als 2+1-Lösung, vielleicht auch eine 0+1- oder 0+2-Lösung, nämlich als reinen Eisenbahntunnel mit voller Beibehaltung des Fährbetriebes für Lkw, Pkw und Omnibusse, wäre also die sinnvolle Konsequenz aus diesen Überlegungen. Und es ist zu fordern, eine Umkehrung der Gewichte bezüglich der Eisenbahn. Meine Vorredner, der Herr Minister und der Herr Präses der IHK, haben das ja glücklicherweise schon angedeutet, die Eisenbahnverbindung Richtung Puttgarden – aber ich denke auch an die dänische Seite – muss aufgewertet werden. Es muss ein maximaler Ausbau der landseitigen Abschnitte bis Puttgarden und ab Rödby stattfinden. Wenn man hier klotzt statt kleckert – das heißt nicht unbedingt mehr Geld investieren, aber das Geld gezielt investieren – könnte man trotz Beibehaltung des Fährbetriebs Puttgarden-Rödby die Fahrzeit Hamburg-Kopenhagen der ICE- und EC-Züge auf drei Stunden reduzieren. Genau diese Ziel, was bislang mit der festen Querung erreicht werden kann. Wenn man die feste Querung dann schließlich auch noch baut, wäre eine Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen von zwei Stunden und weniger, ohne weiteres erreichbar. Die Franzosen, die Spanier, die Italiener machen es uns vor. Mich wundert es, dass man hier im Norden bei der Eisenbahn etwas „kleinmütig“ ist. Ich habe in der schriftlichen Stellungnahme geschrieben: „Wenn man drei Stunden Fahrzeit für die 285 Kilometer lange Luftlinie Hamburg-Kopenhagen als Ziel ansetzt, dann ist das ein Armutszeugnis. Zwei Stunden müssten das Ziel sein, sonst wäre die Investition in die landseitigen Strecken eigentlich eine Geldverschwendung“. Doch mit Rücksicht auf das Befinden der Dänen, die sich ohne Feste Fehmarnbelt-Querung anscheinend vom Rest der Welt abgeschnitten fühlen – ich kann das nachfühlen, meine Damen und Herren – plädieren wir natürlich nicht dafür, auf jede feste Querung des Beltes zu verzichten, sondern unser Votum beinhaltet – und das fasse ich noch einmal zusammen – das Projekt hinsichtlich Fahrspuren und Gleise auf das Maß zurechtzustutzen, das der Realität entspricht. Dies setzt aber auch voraus, dass belastbare Prognosen erstellt werden, für den Zeitpunkt ungefähr vier Jahre nach Eröffnung des Bauwerkes. Ob die Inbetriebnahme tatsächlich 2018 erfol-

gen wird, wie heutzutage angedacht ist, sei dahingestellt. Ich denke, das ist eher ein Wunsch als ein handfester Zeitplan. Das heißt, wir bräuchten einen Prognosehorizont für 2021/2022. Des Weiteren schlagen wir vor, nicht nur an die Brücke zu denken, sondern mindest mit gleicher Intensität einen Tunnel zu untersuchen und zwar auch nicht nur Absenktunnel, sondern den gebohrten Tunnel. In der Tunnelbohrtechnik haben sich in den letzten 10 Jahren gigantische technische Fortschritte in Deutschland getan. In Baden, in der Nähe von Freiburg, sitzt der weltgrößte Hersteller von Tunnelbaumaschinen. Ich denke, der wäre in der Lage, auch im eher unsoliden Untergrund des Belts einen Tunnel zu bohren. Ein Tunnel hätte weniger Nachteile. Herr Siegert vom NABU, wird es – denke ich – nachher noch aufzeigen. Insgesamt eine Gewichtsverschiebung, massiver Ausbau der landseitigen Abschnitte und nicht so sehr die Betonung der Festen Fehmarnbelt-Querung dieses 18 Kilometer langen kleinen Stückchens noch einer Lücke. Während landseitig ist sehr viel mehr rauszuholen, 350 Kilometer Strecke. Ich danke Ihnen, für die Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rößler! Herr Dr. Schubert!

Dr.-Ing. Markus Schubert: Meine Damen und Herren! Mein Vorredner hat schon die Verkehrsuntersuchung, die Verkehrsprognosen angesprochen, für die unter anderem mein Institut und ich auch persönlich verantwortlich sind. Wir haben die Verkehrsprognosen für die feste Querung Fehmarn im Zusammenhang mit anderen Instituten in Deutschland, Dänemark und auch im europäischen Ausland durchgeführt. Ich werde jetzt auf die einzelnen Dinge meines Vorredners bezüglich der Prognosen noch gar nicht eingehen. Ich denke, da ist nachher noch genug Zeit dazu. Nur kurz die wichtigsten Ergebnisse dieser Verkehrsprognosen ganz kurz dargestellt. Diese Verkehrsprognosen, die für die feste Querung durchgeführt wurden, schließen den gesamten Ostseeraum mit ein. Das ist also nicht nur ein Ausschnitt der hier betrachtet wurde, sondern im Grunde der gesamte Verkehr zwischen Skandinavien und Deutschland bzw. dem Kontinent, sind hier detailliert untersucht, recherchiert worden. Ich darf vielleicht in dem Zusammenhang sagen: Ich selber habe die ersten Untersuchungen in der Richtung 1990 durchgeführt. Also seit 18 Jahren bin ich praktisch an diesem Projekt und an den entsprechenden Verkehrsprognosen beteiligt. Die wichtigsten Verkehrsprognosen, die auch den wirtschaftlichen Bewertungen zu Grunde liegen, stammen aus dem Jahr 2002/2003 und beziehen sich auf das Jahr 2015 primär. Wobei das

auch einen Grund hat, nämlich das basiert auch auf den Prognosen, die zum Bundesverkehrswegeplan 2003 durchgeführt wurden, also sozusagen kompatibel sind. Es erfolgte allerdings auch ein Ausblick auf 2025. Also es ist nicht nur so, dass hier 2015 betrachtet wurde, sondern das geht schon darüber hinaus. Bis 2015, in diesen 14/15 Jahren bis 2015 erwarten wir im Skandinavien – Kontinent Verkehr, eine Steigerung von knapp 50 Prozent im Personenverkehr, wobei der größte Teil hier auf den Luftverkehr – der auch mit berücksichtigt wurde – entfällt. Das ist der dynamischste Verkehrszweig in dieser Richtung. Der Landverkehr, hier rechnen wir mit einer Steigerung von etwa einem Viertel, 25 Prozent in erster Linie Pkw-Verkehr. Der Güterverkehr wächst stärker, nach diesen Prognosen, nämlich deutlich über 50 Prozent. Wobei wir davon ausgehen, dass durch eine feste Fehmarn-Querung einschließlich der Hinterlandinfrastruktur und nicht nur der Hinterlandinfrastruktur – wie Herr Rößler das gesagt hat – sondern das weitere Netz, das wird ja auch ausgebaut, auf den Kontinent und in Skandinavien ein erhöhter Bahnanteil erreicht werden wird. Insbesondere im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr. Wir rechnen damit, dass durch diese feste Landverbindung ein größerer Teil auch des Nord-Süd-Verkehrs konzentriert wird, auf diese Strecke. Mehr noch als die derzeitige Vogelfluglinie, die ja schon heute die stärkste Nord-Süd-Verbindung hier darstellt. Es wird also Abzugseffekte von anderen Routen geben, das ist auch detailliert untersucht worden, detailliert dargestellt worden. Aber auch die anderen Fährverbindungen beispielsweise zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Schweden, die werden auch gegenüber der heutigen Situation wachsen, weil wir insgesamt mit einem Verkehrswachstum zu rechnen haben. Insgesamt erwarten wir für 2015 – oder ich sage jetzt vielleicht am besten die Zahlen von der TEN-Projektion 2025 – ein Pkw-Verkehrsaufkommen auf der festen Querung von 8.000 bis 10.000 Pkw pro Tag im Mittel, bei diesen – von Herrn Rößler genannten – saisonalen Schwankungen. Lkw-Verkehr 1.300 bis 1.800 Lkw pro Tag; es sind verschiedene Szenarien betrachtet worden. Wir erwarten, dass auch nach 2015 der Güterverkehr auf der Schiene, überproportional zunehmen wird. Wir haben selbstverständlich auch ex post Analysen durchgeführt, aus der heutigen Sicht und geschaut, inwieweit die Prognosen, die wir – mittlerweile schon ein paar Jahre her, das ist bei solchen Planungen häufig der Fall, weil die Planungszeiträume entsprechend lang sind – aber wir haben geschaut, wie die Expostsituation aussieht. Und wir haben festgestellt, dass wir abgesehen von den derzeitigen Einbrüchen aufgrund der Wirtschaftsentwicklung bei den Prognosen im Per-

sonenverkehr genau auf dem Projektionspfad liegen. Im Straßengüterverkehr haben wir 2007 bereits die Prognosen, die wir für 2015 erwartet haben, erreicht. Also das heißt, es hat ein deutlich stärkeres Wachstum gegeben als wir dies erwartet haben. Es ist im Zusammenhang mit den Prognosen immer wieder gesagt worden, dass Risiken darin bestehen. Die Risiken gibt es selbstverständlich immer bei solchen Prognosen, das ist ganz klar. Es wurden in dem Zusammenhang unter anderem genannt: Kraftstoffpreise, dass das größere Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen hätte. Wir haben hierzu Untersuchungen durchgeführt und festgestellt, kein merkbarer Effekt ist hier festzustellen. Die Bevölkerungsentwicklung ist immer wieder genannt worden, die ja in den beteiligten Ländern stagniert, bzw. längerfristig zurückgeht. Auch hier sehen wir im Fernverkehr – das ist im Nahverkehr anders – im Personenfernverkehr, im Güterfernverkehr nur geringe Wirkungen, denn die Verkehrsentwicklung hängt in erster Linie – gerade im Güterverkehr, im Geschäftsreiseverkehr – an der Wirtschaftsentwicklung. Hierzu stellen wir in der Tat aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Situation erhebliche Einbrüche fest, die derzeit eintreten. Dennoch erfahrungsgemäß, das zeigen Langfristprognosen immer wieder, die ja von einem Prognosepfad ausgehen, der natürlich immer wieder durch Auf's- und Ab's gekennzeichnet ist. Wir sehen bei längerfristigen, bei Verkehrseinbrüchen aufgrund von Krisen, in der Regel sogar einen Aufholprozess nachher. Das heißt, überproportionale Wachstumsraten. Das heißt, auch trotz der derzeitigen schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass der Prognosepfad dann mittel- bis längerfristig wieder erreicht wird. Im Hinblick auf die Prognosen, im Hinblick auf die Projekte, die wir ja schon vorhin besprochen haben, Öresund, großer Belt in Dänemark und die Beobachtungen, die wir hier angestellt haben – wir sind übrigens auch an diesen Projekten beteiligt gewesen – haben wir bei diesen Prognosen generell die Verkehrsentwicklung unterschätzt. Das heißt, die Projekte haben immer deutlich mehr gezogen, sowohl im Öresund als auch beim großen Belt, als erwartet wurde. Wir sehen deshalb die vorgelegten Verkehrsprognosen hier als eher konservativ gerechnet. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Schubert! Herr Siegert!

Malte Siegert: Sehr geehrter Herr Dr. Lippold, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Im Weißbuch der DG-Transport heißt es: TEN-Projekte sollen ökonomisch, ökologisch sowie sozial verträglich sein. Und ihr Ziel ist es, Ver-

kehr von der Straße auf die Schiene und auf die Blue-Highways zu verlagern. Die geplante Feste Fehmarnbelt-Querung, meine Damen und Herren, entspricht diesem Vorhaben nicht. Drei Beispiele: Die Feste Fehmarnbelt-Querung soll ein Eisenbahnprojekt sein. Aber, Dänemarks offizielle Mauterwartungen aus dem Straßenverkehr zur Refinanzierung, sind vier Mal höher als die der Bahn. Das ist absolut unökologisch. Allein der Lübecker Hafen rechnet mit 10 Prozent Einbruch im RO-RO-Verkehr, weil Güterverkehr von Hamburg auf die Straße und nicht auf das Schiff verlagert würde. Das ist unökologisch und wegen der zu erwartenden Arbeitsplatzverluste auch noch unsozial. Intraplan prognostiziert – wie wir gerade gehört haben – für 2025 keine 12.000 Fahrzeuge auf einer festen Fehmarnbelt-Querung. Sie wissen, 20.000 Verkehrsbewegungen sind allgemein nötig, um den Ausbau von 2-spurigen auf 4-spurige Bundesstraßen zu ermöglichen. Das ist also völlig unwirtschaftlich und wir unterhalten uns hier über Prognosezeiträume von 20 Jahren. Also wenn man in 20 Jahren nur 12.000 Verkehrsbewegungen auf dieser Strecke erwartet, dann ist das geradezu armselig. Deswegen, meine Damen und Herren, ist eine Feste Fehmarnbelt-Querung im EU-Vergleich – wir hatten das schon gehört, Köln-Paris zum Beispiel – keine effiziente Magistrale oder Aorta, wie wir das immer gehört haben, sondern allenfalls ein mit einer 2-spurigen Sundbrücke verstopftes Ärdchen. Im Gesetzentwurf zum Staatsvertrag zur festen Fehmarnbelt-Querung wird behauptet, es entstünden keine Kosten für die sozialen Sicherungssysteme. Das stimmt nicht. Besonders die IHK und das Land Schleswig-Holstein planen, real existierende Arbeitsplätze durch wage Hoffnungen zu ersetzen. Anstelle von Garantien heißt es unverbindlich: Wir rechnen mit, wir gehen davon aus, wir hoffen, es wird. Fakt ist, dass mit nachhaltigen Verlusten von schätzungsweise 2.000 Stellen zu rechnen ist. In der Fähr- und Hafenwirtschaft in Puttgarden und Lübeck, in der Fischereiwirtschaft, in Handel und Gastronomie und insbesondere in der florierenden Tourismuswirtschaft in Schleswig-Holstein. Dazu kommen aggregierte Einkommensverluste von bis zu 800 Mio. Euro während der Bauzeit, nur auf Fehmarn. Weder Bund noch Land, meine Damen und Herrn, werden dafür einen Schutzschirm aufspannen – denke ich mal. Ein zweiter Punkt aus dem Staatsvertrag: Die Feste Fehmarnbelt-Querung sei alternativlos. Auch das stimmt nicht. Die erfolgreiche und effiziente schwimmende Brücke, mit Faktor größer fünf – volkswirtschaftlich erstaunlich – soll ersetzt werden durch ein Vorhaben mit einem Nutzen kleiner eins. Und dass bei einer Auslastung von nur 40 Prozent. Die Schiffssicherheit und Handhabung zu Folgekosten im

Falle einer Havarie, wurden im Vertrag völlig ausgespart. Das ist aus deutscher Sicht eigentlich fahrlässig. Fazit: Ökonomische, verkehrliche und staatsvertragliche Unzulänglichkeiten des Vorhabens, rechtfertigen nach Auffassung des NABU's nicht das unbestrittene ökologische Risiko. Für den Vogelzug von besonders 20 Millionen gefährdeten Wasservögeln, für seltene Schweinswale im besonders geschützten Meeresgebiet Ostsee, oder für den lebenswichtigen Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee. Es gibt erhebliche Unterschiede in der Bewertung der zu erwartenden Folgen, auch zur Schiffssicherheit. Dazu sollten die Untersuchungsergebnisse, meine Damen und Herren, übrigens schon lange vorliegen. Prof. Froese erkennt eine theoretische, mittlere Schadenswahrscheinlichkeit. Die Havarie der „Karen Danielsen“ an der großen Beltbrücke 2005, gab bereits einen Vorgeschmack auf eine sehr praktische Wahrscheinlichkeit von Kollision im Fehmarnbelt. Selbst die COWI-Lahmeyer-Feasibility-Studie von 1999, die diesem Projekt zugrunde liegt, errechnet eine Kollision pro 11 Monaten, ohne Verkehrsleitsystem und eine Kollision pro 32 Monaten mit Verkehrsleitsystem. Also, Sie können sich ausrechnen, da geht man relativ fix von davon aus, dass da eine Havarie stattfinden wird und das in einer ganz enorm wichtigen Tourismusregion in Deutschland. Der Bundesrechnungshof übt in seiner aktualisierten Stellungnahme zur geplanten festen Fehmarnbelt-Querung vom Montag dieser Woche harsche Kritik am Bundesverkehrsminister. Er rechnet mit einer erheblichen Kostensteigerung auf insgesamt 1,7 Mrd. Euro, von jetzt 840 Mio. Euro für die deutsche Hinterlandanbindung für die es noch nicht einmal einen Etat gibt. Er fürchtet unkalkulierbare Haftungsrisiken für die Bundesrepublik Deutschland. Er rügt die mangelnde Planungstransparenz und ist verwundert, dass bis heute keine aktuelle Kostenschätzung zu diesem Projekt vorliegt, meine Damen und Herren. Der Bundesrechnungshof rät, den Gesetzentwurf zum Staatsvertrag zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu ratifizieren. Dieser Auffassung schließt sich der NABU an. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Siegert! Wir treten jetzt ein in die erste Fragerunde. Ich schlage vor, dass wir wie üblich fünf Kolleginnen und Kollegen in der ersten Runde sprechen lassen, dann die nächsten in der zweiten. Und dass wir nach der ersten Runde dann eine Antwortrunde durch die Experten machen. Kollege Storjohann!

Abg. Gero Storjohann: Danke, Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich danke Ihnen recht herzlich für Ihre Präsen-

tion. Es macht deutlich, dass wir durchaus die Richtigen ausgewählt haben, um hier in eine interessante Fragerunde einzutreten. Sie haben Ihre Überzeugungen jedenfalls kurz, prägnant und gut dargestellt. Was für die Union wichtig ist, dass wir den Güterverkehr auf die Schiene bekommen. Deswegen ist das ja ein TEN-Projekt und deswegen wird es von der EU gefördert. Und es hat ja auch im Vorwege, vor diesem Staatsvertrag, schon eine Förderung erfahren. Deswegen sind wir auch sehr zuversichtlich, dass wir im zweiten Korridor dann eine Förderung erfahren werden. Jetzt ist ja die Frage, der Sachverständige Herr Rößler hat sehr eindeutig hier auch vorgetragen, eine Magistrale zu errichten. Wenn schon, dann richtig klotzen. Da sind wir auf Ihrer Seite. Wirtschaftsminister Biel hat das so vorgetragen, Bernd Jorkisch hat es so vorgetragen. Ich glaube, das ist auch ein sehr wichtiges Signal für uns gewesen, mit der DB hier die Gespräche noch intensiver zu führen. Dass, wenn wir die Metropolen Kopenhagen-Hamburg zusammenführen wollen, dass wir dann auch die richtigen Entscheidungen treffen müssen. Nun ist für mich noch die Frage, wie weit wir aufsetzen können, denn der Güterverkehr wird ja nicht im Hochgeschwindigkeitsbereich abgewickelt. Also erst einmal anfangen und dann 2025 zu optimieren, inwieweit das für Sie eine Option ist. Dann hatten Sie, Herr Rößler, gesagt: Die Hinterlandanbindung stört Sie, der Begriff. Also wir sprechen hier im fachlichen immer über Hinterlandanbindung, auch wenn wir über Häfen reden, ist es bisher noch nie negativ aufgefallen. Insofern werden wir natürlich unsere Sprachgewohnheit überdenken. Aber sein Sie versichert, es ist nicht negativ gemeint. Wir meinen schon, dass wir Europa-weit hier eine wichtige Infrastruktur schaffen, die Auswirkungen hat auf zwei riesige Metropolen, so dass auch dann der Zwischenraum, der Muskelraum, der Krafraum dazwischen, davon profitieren wird. Niemand hat etwas zur Fehmarn-Sundbrücke gesagt. Das finde ich schon einmal gut. Also, alle haben gesagt, dass die Prognosen noch nicht so sind, dass die Auslastung riesig ist. Herr Rößler sagt, man sollte eigentlich runtergehen von der 4+2 auf 2+1. Eine Frage an Peter Lundhus: Wie sind Ihre Erfahrungen bezüglich der Öresundquerung? Meines Wissens fehlt da eine Notstrecke, ein Rettungstunnel. Wäre es nicht fahrlässig, eine 2+1-Lösung zu machen? Die dänischen Parlamentarier haben sich in erster Linie auch aus Klimaschutzgründen für eine Fehmarnbelt-Querung ausgesprochen, weil sie gesagt haben: Die CO₂-Minderung, die CO₂-Bilanz ist positiv, deswegen sind wir dafür. Also auch die dänischen Grünen haben sich entsprechend entschieden. Insofern glaube ich, ist die politische Debatte in Dänemark schon geführt worden und wir sollten

es nicht umdrehen. Wenn man also das Projekt nicht will, wie Herr Siegert das hier ausführt, wird man aber auch eine Verlagerung auf die Schiene nicht erreichen. Weil dann keine Mittel aus Europa für diesen norddeutschen Bereich zur Verfügung gestellt werden. Dann ist das ein Wunschtraum, dass die Schiene ausgebaut wird. Insofern glaube ich, sollten wir das als Politiker nutzen, Fehmarnbelt zu bauen. Ich glaube auch aus persönlichen Gesprächen gehört zu haben, dass Sie grundsätzlich für einen Bau sind, wenn es dann ein Tunnel ist. Aber diese Entscheidung ist ja noch nicht getroffen. Wenn es ein Tunnel wird, glaube ich, haben wir keine Probleme mit den Vögeln. Hätte ich noch einmal ein Wort gehört, Herr Siegert, wie das ist mit den Walen, wenn es ein Tunnel ist. Denn die meisten Zuschriften, die ich zurzeit als Abgeordneter erhalte, befassen sich mit den Schweinswalen. Wo wir ja ein Schweinswal-Schutzgebiet nicht nur in der Nordsee haben, sondern auch in der Ostsee. Die Frage ist, ob dass dann der ganzen Problematik gerecht wird, wenn wir uns nur darauf konzentrieren. Also, wie schaut es aus mit der Lebenssituation von Schweinswalen, wenn ein Tunnel kommt? Als Union freuen wir uns grundsätzlich darauf, dass wir hier ein Projekt auf den Weg gebracht haben, dass für Europa, für den norddeutschen Bereich ein Schlüsselprojekt ist, an dem viele arbeiten. Ich merke es auch an meinem Wahlkreis, wie jetzt schon Firmen sich bei den Voruntersuchungen mit dieser ganzen Thematik beschäftigen dürfen. Es schafft also auch Arbeitsplätze, es sichert Arbeitsplätze, das möchte ich hier auch zum Ausdruck gebracht haben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Storjohann! Kollege Beckmeyer!

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Eine Vorbemerkung: Es ist – glaube ich – immer wichtig, dass man sich bei einer Anhörung mit denen unterhält, die Verantwortung in diesem Bereich tragen und nicht nur darüber spricht, dass es da welche gibt, die das bauen, sondern dass man sich auch mit denen unterhält, die das bauen. Insofern bin ich dankbar, dass Herr Lundhus hier heute bei uns ist. Aber, er wird sich natürlich auch Fragen gefallen lassen müssen, die im Zusammenhang mit diesem ganzen Projekt stehen. Das sind einmal Fragen, die ich aber auch an die anderen Kollegen Sachverständige auch weitergeben möchte. Erstens: Es ist sicherlich nicht in erster Linie deutsches Risiko, sondern bei der Wirtschaftlichkeit eher dänisches Risiko. Aber dennoch interessiert uns ein solches Risiko schon. Denn auch wir mit den Infrastrukturen, die auf deutscher Seite geschaffen werden, hängen irgendwie damit zusam-

men. Nicht nur irgendwie sondern tatsächlich, massiv. Und die Frage, die ich habe: Wie ist es um die Wirtschaftlichkeit dieser ganzen Querung bestellt? Wir sind jetzt in einem Prozess, in dem die Deutsche Regierung und die Dänische Regierung einen Staatsvertrag unterzeichnet haben, und wir sind jetzt im Ratifizierungsprozess. Also, ob auch Parlamente zustimmen. Das Dänische hat zugestimmt. Die Königen – habe ich gehört – hat bereits unterzeichnet. Und wir sind jetzt auf deutscher Seite in dem zweiten Teil. Vorort - das heißt mein zweiter Fragekomplex - ist das Thema „Umwelt und Sicherheit“, das haben wir auch von Herrn Siegert gehört, ein ganz wichtiges. Ich finde, bei solch einem großen Projekt muss man sehr seriös mit diesen Themen umgehen und diese Themen auch so ansprechen und entsprechend aufklären und auch – denke ich – bearbeiten, damit man keine „blinden Flecken“ hat, in diesem Felde. Insofern wäre ich sehr daran interessiert, Herr Lundhus, dass auch Sie aus dänischer Sicht uns auch noch einmal Dinge vermitteln, die aus den anderen Projekten, die bereits gebaut worden sind, auch übertragen werden können. Und zwar einmal zu den Themen „des Wasseraustausches“. Der ja eine große Rolle spielt und auch immer wieder angesprochen wird. Und hinzu kommt auch die Frage: Gibt es andere negative Auswirkungen, die erwartet werden? Beziehungsweise, welche Erfahrungen haben Sie aufgrund Ihres bisherigen schon vollzogenen Brückenschlages „Öresund“ im Bereich dort gewonnen? Zum Thema „Sicherheit“ und das ist der dritte Komplex. Ich habe mir auf Einladung von Frau Hagedorn auch den Schiffsverkehr anschauen können, der nicht nur ein Verkehr in der Ostsee in Richtung baltische Staaten sondern auch nach Russland ist. Das sind – glaube ich – jährlich 66.000 Schiffe, die in Ost-West-Richtung fahren und teilweise aufgereiht hintereinander wie auf einer Perlenschnur dort laufen. Wie beurteilen Sie dieses Risiko? Eben haben wir von einem theoretischen Unfallrisiko gesprochen. Wie ist das tatsächliche Risiko in der Vergangenheit gewesen, mit Querverkehren auch von Fähren? Ich hörte beim Besuch, dass sogar möglicherweise eine zweite Fährlinie sich dafür interessiert – was auch bemerkenswert ist – wenn eine feste Querung gebaut wird und eine existierende Fährlinie schon da ist. Wie beurteilen Sie die Sicherheitsfrage im Zusammenhang mit Brücke, in diesem Fall? Denn das ist ein nicht geringes Risiko, möglicherweise wegen der Kollisionsvermeidung. Welche technischen Möglichkeiten sehen Sie da vor? In welcher Form würde das zum Beispiel auch das Wirtschaftlichkeitsrisiko dieses ganzen Projektes berühren? Soweit erst einmal von mir aus, in der ersten Runde.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! Meine Damen und Herren, Sie haben gesehen, hier hat ein Wechsel stattgefunden. Mein Name ist Peter Hettlich, ich bin der Stellv. Vorsitzende dieses Ausschusses. Ich werde Sie durch den Rest dieser Anhörung begleiten. Ich rufe als nächstes den Kollegen Patrick Döring, von der FDP auf.

Abg. Patrick Döring: Herr Vorsitzender, vielen Dank! Ich will zunächst und das ist bei Kollege Beckmeyer schon angeklungen, mir die Vorbemerkung erlauben, dass wir wesentliche Details des unterzeichneten Staatsvertrages als Parlament nicht werden verändern können. Also bestimmte Parameter sind wie sie sind. Dass man sich etwas anderes vorstellen kann, haben wir auch zum Teil in den Stellungnahmen gehört. Aber die Parameter 4+2 sind Bestandteil des Staatsvertrages. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass wir dieses Verfahren erneut aufdröseln. Es sei denn, im Deutschen Bundestag gibt es für diesen Staatsvertrag keine Mehrheit, der trägt allerdings die Unterschrift eines Bundesministers. Da die Mehrheiten, die diese Bundesregierung gebildet hat noch im Amt sind, gehe ich davon aus, dass man diesem Bundesminister auch die Zustimmung nicht verweigern können wird. Soweit zur Vorbemerkung. Ich habe zunächst eine Frage zum Thema „Schiffssicherheit“ an Herrn Prof. Froese, weil das ja auch in der Stellungnahme von Herrn Siegert eine Rolle gespielt hat. Ausweislich der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat es zwischen 2003 und 2006 drei Schiffsunfälle gegeben. Also, kann man sagen, statistisch pro Jahr einen. Da sind wir ziemlich nahe an den 11 Monaten, die der NABU ebenfalls genannt hat. Was spricht, Herr Prof. Froese, aus Ihrer Sicht dafür, dass sich dieses Risiko, beim Thema „Brücke“ jedenfalls, nicht wesentlich erhöhen wird? Das ist ja die Kernaussage Ihrer schriftlichen Stellungnahme und auch ein wesentlicher Punkt vielleicht in der Frage Tunnel oder Brücke. Die zweite Frage will ich richten an Herrn Lundhus: Sie haben deutlich gemacht, dass ergebnisoffen in das Planungsverfahren gegangen wird, Tunnel oder Brücke. Und Sie haben auch Ihre Erfahrungen als Unternehmen mit anderen Bauwerken dieser Art deutlich gemacht. Deshalb gehe ich davon aus, dass Sie in Ihrem Leben schon sehr oft Prognosen von Verkehrsentwicklung gehört haben. Können Sie uns noch einmal deutlich machen, inwieweit sich die Wirklichkeit an Ihren andern Brücken nicht an den Prognosen orientiert hat. Also, war die Verkehrsentwicklung in der Regel bei den anderen Bauwerken, die Sie mit begleitet haben, höher als zuvor prognostiziert oder nicht? Auch das scheint mir ein wichtiger Aspekt zu sein. Die dritte Frage geht an Herrn Dr. Biel und

– wenn er mag – auch an Herrn Jorkisch. Wir haben von Herrn Siegert das Argument gehört: Es wird sehr wohl volkswirtschaftliche Auswirkungen haben, auf die Sozialversicherungssysteme, weil eben Arbeitsplätze, die vielleicht entstehen könnten, auch in jedem Fall den Arbeitsplätzen entgegen stehen, die an anderer Stelle wegfallen. Nun weiß ich, dass das Land Schleswig-Holstein ein großes Interesse daran hat, auch als Tourismusland wahrgenommen zu werden. Wie bewerten Sie die Einschätzung, welche Auswirkung – auch welche negativen aber auch welche positiven Auswirkungen – kann denn eine bessere Erreichbarkeit touristisch attraktiver Regionen auch haben? Da hätte ich gerne die Einschätzung zu dem Argument, das wir von Herrn Sieger gehört haben, aus Sicht der Landesregierung. Herzlichen Dank!

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Kollege Döring! Als nächstes der Kollege Rainer Steenblock und danach der Kollege Lutz Heilmann.

Abg. Rainer Steenblock: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte mich auch noch einmal sehr herzlich bedanken, bei allen vortragenden Gutachtern, für die Stellungnahmen. Ich glaube die Breite macht deutlich, dass wir es hier haben ja wirklich mit dem größten Verkehrsprojekt Europas zu tun haben, es sind hier Milliarden, die investiert werden. Und diese Milliarden werden auf dänischer Seite, aber auch auf deutscher Seite investiert. Denn die Anbindung der Hinterlandanbindung, das sagt uns ja das neue Gutachten des Bundesrechnungshofes, wird auch in Deutschland ungefähr 1,7 Mrd. Euro betragen. Darauf bezieht sich meine erste Frage, Herr Minister Biel: Schleswig-Holstein ist ja betroffen von diesen Hinterlandanbindungen. Schleswig-Holstein hat daneben noch die A20 mit dem finanziell etwas ungeklärten mit der Elbquerung im Panel, die finanziert werden muss. Also, wir kommen, wenn wir uns das einmal anschauen, auf ungefähr 4 Mrd. Euro Investitionskosten in Straßen und Schienen; also Infrastrukturausbau in Schleswig-Holstein. Was mir nicht so ganz klar ist –, vielleicht können Sie uns da noch einmal aufklären – ob Schleswig-Holstein diese Kosten aus dem „Königsteiner Schlüssel“ bezahlen will, oder ob diese Kosten Schleswig-Holstein zusätzlich einwerben will, zu Lasten der anderen Bundesländer im Bundesverkehrswegeplan, der demnächst aufgestellt wird. Oder ob Sie glauben, dass Sie diese Anbindung aus Ihren Zuteilungen Schleswig-Holstein/Königsteiner-Schlüssel bezahlen können? Herr Biel, ich würde Sie gerne noch etwas fragen. Und zwar auch, weil Herr Döring das angesprochen hat, diese Frage der Region, die touristisch für Schleswig-Holstein

ganz wichtig ist: Fehmarn ist eine Tourismusinsel. Der größte Teil der Bevölkerung lebt vom Tourismus. Und es ist nicht so, wie Sie sagten, dass ein Teil das mit Skepsis sieht. Sondern alle Umfragen zeigen, dass es die große Mehrheit der Bevölkerung dieser Insel ist, die dieses Projekt ablehnt. Weil sie natürlich Sorge hat, um die Arbeitsplätze im Fährverkehr, aber insbesondere im Tourismus. Wie stellt sich das denn in der Landesregierung vor, wenn jetzt mitten in einem Tourismusgebiet über viele Jahre die größte Baustelle Nordeuropas stattfindet? Das hat vielleicht einen gewissen kleinen Teil von Erlebnischarakter, wenn vielleicht neue Leute kommen und sich das mal anschauen. Aber der Tourismus wird zusammenbrechen. Gibt es von der Landesregierung Pläne, hier die Insel zu unterstützen, das zu kompensieren? Das tatsächlich schon sich zu überlegen, wie man diese Insel unterstützen kann? Sie sind ja der einzige Politiker als Minister, der auch politische Verantwortung trägt. Eine Hauptkritik der Grünen geht ja dahin, dass der Zeitpunkt der Entscheidung völlig falsch ist. Ich würde Sie mal jetzt auch als Politiker fragen, ob Sie über einen Vertrag tatsächlich dann abstimmen können und es den Abgeordneten empfehlen, wo die Wirtschaftlichkeit des Vertragsgegenstandes völlig unklar ist. Wir haben Berechnungen, die um eins schwanken. Wo die Frage der Schiffssicherheit für Schleswig-Holstein – aus Erfahrungen, die ich auch gemacht habe, die Sie kennen – eine ganz zentrale ist. Und sie ist gegenwärtig völlig unklar, obwohl die Abgeordneten abstimmen sollen. Die Streckenführung der Bahn in Schleswig-Holstein ist völlig unklar. Keiner weiß, wo die Bahn fahren soll. Die Kosten dieses Projektes sind unklar. Keiner weiß, ob es eine Brücke oder ein Tunnel wird. Also, der Vertragsgegenstand ist unklar, die Kosten sind unklar, die Streckenführungen sind unklar und die Wirtschaftlichkeit ist unklar. Würden Sie sagen, die Abgeordneten des Deutschen Bundestages können mit Fug und Recht vor so einem Erfahrungshintergrund als politische Verantwortliche über den Haushalt abstimmen? Vor dem Hintergrund, dass der Bundesrechnungshof Ihnen, den Abgeordneten, empfiehlt, zu dem jetzigen Zeitpunkt nicht abzustimmen. Dann würde ich gerne Herrn Froese noch einmal fragen, weil Sie ja die Frage der Schiffssicherheit angesprochen haben. Ihnen ist sicherlich dieses Lahmeier-Gutachten bekannt. Das ist ein Gutachten, auf dessen Grundlage ganz andere Zahlen von Unfällen prognostiziert werden. Herr Döring hat auch darauf hingewiesen, einer pro Jahr oder je nach dem, ob VTS eingeführt wird oder nicht. Das ist das eine. Warum kommen Sie zu völlig anderen Ergebnissen, als dieses ja auch von der IMO anerkannte Gutachtenverfahren von Lahmeyer? Das zweite ist, Sie schließen in h-

rem Risikogutachten aus, dass es weiterhin Fährverkehr geben wird. Nun ist das eine Wunsch-dir-was-Perspektive, aber die Realität siehe nach meinen Erkenntnissen anders aus, weil die Fährlinie immer gesagt hat, wir fahren weiter. Also müssen vor diesem Hintergrund, natürlich alle Untersuchungen gemacht werden mit einem tatsächlich vorhandenen Fährverkehr, der zwischen Rödby und Puttgarden weitergeht. Was würde das nach Ihrer Meinung für die Schiffssicherheit bedeuten? Herr Jorkisch würde ich gerne noch einmal fragen. Herr Jorkisch, bei Ihrem Vortrag, das hat mich nun wirklich erinnert, als meine Tochter noch nicht zur Schule ging und sie im Advent über den Weihnachtsmann redete, diese Begeisterung finde ich toll, wenn man sich das so erhalten kann. Auch im fortgeschrittenen Alter. Ich würde aber gerne noch einmal fragen, weil diese Achse über die Sie gesprochen haben und die Sie ja sehr gewürdigt haben. Man muss ja sagen, auch die guten Prognosen gehen von 8.000 Autos aus. Also eine richtige Magistrale mit hohen Innovationspotentialen. Das ist eine Kreisstraße, was vom Verkehr dort stattfindet. Es ist eine Kreisstraße und die Frage ist ja, ob all das von der Verkehrsbelastung her, tatsächlich stattfinden kann, vor den Hintergrund dieser Entwicklung. Ich würde, weil Sie ja, Herr Jorkisch, aus Lübeck kommen, noch einmal, wir machen hier eine Entwicklung, alle reden von „route to sea“. Wir machen es hier das Umgekehrte, „from sea to route“. Der Lübecker Hafen rechnet mit gravierenden Einbußen, aufgrund der Fehmarnbelt-Querung, 10 Prozent. Sie haben vielleicht noch das letzte Treffen mit der Hafengewirtschaft in Erinnerung, wo Ihnen das ja auch vorgetragen worden ist, dass der Hafen alles andere als erfreut ist darüber. Vielleicht könnten Sie sich da noch einmal zu äußern. Und auch zur Tourismuswirtschaft, für die Sie ja auch als Verwaltungs-IHK-Beauftragter mit zuständig sind. Herrn Lundhus würde ich gerne noch fragen, einmal vielleicht zum Verfahrensstand in Dänemark. Es wird hier immer so ein bisschen kolportiert, die Dänen hätten schon über den Bau entschieden und es wäre alles klar. Ist mein Kenntnisstand richtig, dass die Dänen nur über ein Planungsgesetz entschieden haben? Und dass sie in mehreren Jahren Abstand, dann noch einmal die Entscheidung über ein Baugesetz fällen? Also, dass die Baumentcheidung in Dänemark überhaupt noch gar nicht getroffen ist. An Sie auch nochmals die Frage, weil Ihre ganzen Analysen ja auch davon ausgehen, dass der Fährbetrieb eingestellt wird. Was bedeutet das auch für die Wirtschaftlichkeit aus Ihrer Sicht, wenn die Fähren – so, wie Scandlines es hier angekündigt hat – weiterfahren? Herrn Schubert würde ich gerne noch mal fragen. Herr Schubert, Sie haben ja auch dar-

gestellt, Sie sind extrem lange schon in diesem Geschäft tätig. Ist Ihnen schon einmal irgendwann ein Projekt dieser Größenordnung unter die Finger gekommen, das ein so miserables Kosten-Nutzen-Verhältnis hat? Das wäre nett, wenn Sie uns da mal so ein Beispiel nennen könnten. Sie haben ja viele Tunnel als Beispiele genannt. Herr Jorkisch aus Lübeck wird Ihnen ja auch noch einmal das Beispiel „Herrentunnel“ für eine innerstädtische Verbindung nennen können. Wie toll es sich entwickelt. Öresundquerung ist ein anderes Beispiel für eine innerstädtische Verbindung. Aber ist nicht, weil es hier ja wirklich um Verbindung von mehreren 100 Kilometer auseinander liegenden Metropolen geht, der Vergleich mit dem Eurotunnel und der Verbindung – sozusagen – zwischen London-Brüssel-Paris, das richtige Beispiel? Auch wenn es hier nur um ein Eisenbahnprojekt geht, um auch die Gefährdungsabschätzung für die Investoren mal zu sehen, weil das ja ein bisschen anders in die Hose gegangen ist, als der Öresundtunnel, der ja nur eine innerstädtische Verbindung ist. Ich hätte an Sie, als Fachmann, auch noch einmal die Frage: Welche Potentiale sehen Sie eigentlich als Alternative in einen optimierten Fährverkehr? Können die Ziele nicht für die Steuerzahler wesentlich günstiger erreicht werden, indem man Fährkonzepte tatsächlich optimiert? Das waren meine Fragen im ersten Durchgang. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Kollege Steenblock! Als nächstes der Kollege Heilmann. Danach machen wir eine Antwortrunde für die Experten.

Abg. Lutz Heilmann: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Bundesrechnungshof hat uns ja in dieser Woche recht eindeutig gesagt, was er zu der Frage Feste Fehmarnbelt-Querung denkt. Wir wollen uns ja heute noch einmal über das Für und über das Wider verständigen. Ich denke aber, die Argumente, die der Bundesrechnungshof schon sozusagen ins Buch geschrieben hat, die wiegen schwer. Vor dem Hintergrund habe ich natürlich auch noch ein paar Fragen, trotz dessen meine Kollegen natürlich schon sehr viel Fragen gestellt haben. Deswegen an Herrn Minister Biel und auch an Herrn Jorkisch insbesondere: Sie sprachen auch die landseitige Anbindung an. In den Lübecker Nachrichten war es ja auch am Sonntag, auch in Auswertung der Konferenz von letzter Woche Donnerstag in Lübeck, als wir mit der Logistikwirtschaft darüber diskutiert haben, dass es jetzt eine neue Hoffnung an der Ostsee gibt, Güterzugchaos, und dass Sie jetzt davon ausgehen, dass eben nicht die bestehende oder überwiegend oder zum Teil die bestehende

Bahnstrecke ausgebaut wird, sondern dass es Alternativenprüfung gibt. Jetzt möchte ich Ihnen ganz einfach mal.... Ich habe da auch nachgefragt bei der Bundesregierung. Da kam diese Woche die Antwort von der Bundesregierung, vom Bundesminister. Da heißt es insbesondere: Zur Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbelt-Querung zwischen Deutschland und Dänemark übernimmt Deutschland die Verpflichtung, dass der Ausbau der Schienenhinterlandanbindung in Deutschland entsprechend der Festlegung des Staatsvertrages realisiert wird. In einem ersten Schritt soll bis zur Eröffnung des Querungsbauwerkes 2018 die vorhandene Eisenbahnstrecke zwischen Puttgarden und Lübeck elektrifiziert werden. Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Puttgarden soll in einem zweiten Schritt sieben Jahre später, nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbelt-Querung, betriebsbereit sein, sofern die Voraussetzungen für das Projekt sich nicht deutlich anders entwickeln als angenommen. Die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben. Sie haben ja auch insbesondere jetzt gefordert, dass die Fehmarnsundbrücke ja auch so schnell wie möglich in den neuen Bundesverkehrswegeplan rein soll, weil dies nicht ausreichen würde. Das lehnt alles die Bundesregierung mit Schreiben vom 4. Mai – 13.57 Uhr ist das per Fax bei mir ins Büro gekommen – ab. Wie schätzen Sie denn das nun jetzt noch mal ein? Können Sie das noch einmal konkretisieren? Ich schätze nicht ein, dass der Bundesminister oder seine Staatssekretäre in irgendeiner Art und Weise gesplante Persönlichkeiten sind, die mir das so antworten und Ihnen vielleicht schon andere Antworten gegeben haben. Vor dem Hintergrund würde ich da ganz einfach noch einmal etwas genauer nachhaken, auch hinsichtlich der Kosten, wie sie dann, wenn Sie davon ausgehen – wir haben jetzt gesagt, dass es teilweise Alternativstrecken geben soll, der Bundesrechnungshof geht auch von einer erheblichen Kostensteigerung aus – wie Sie das einschätzen. Das waren die Fragen, die ich an die beiden Herren hatte. An Herrn Siegert ganz einfach noch einmal die Frage oder Nachhaken zur CO₂-Reduzierung. Der Kollege Storjohann hat das auch schon gebracht. Es wird ja gesagt, 160 Kilometer sparen wir ein. Und deswegen würde das zu einer erheblichen CO₂-Reduzierung führen. Können Sie dem so zustimmen? Und insbesondere möchte ich hier noch einmal auf die Frage Europa und TEN zu sprechen kommen. Das Projekt der Beltquerung ist ja als vorrangiges TEN-Projekt der EU ausgewiesen. Diese stehen ja im Moment mit dem Grünbuch gerade auf dem Prüfstand. Die Bundesregierung hat hierzu ja auch eine Stellungnahme abgegeben, die auch bei uns im Ausschuss mehrfach auf der Tagesordnung stand.

Leider wurde sie immer wieder vertagt. Könnte man ja jetzt auch ganz einfach mal etwas dahinter vermuten. Entspricht das Projekt allen Anforderungen der Transeuropäischen Verkehrsnetze? Jetzt sind ja gerade 70 Mio. Euro bewilligt worden. Für die nächste Förderperiode, sind ja 30 Projekte, stehen ja 8 Mrd. Euro zur Verfügung. Wie schätzen Sie ein, oder können Sie denn die Auffassung teilen, dass dann eben halt noch mal 1,1 Mrd. Euro in der nächsten Förderperiode für dieses Projekt sozusagen darüber hinaus locker gemacht werden? Dann zur Frage der Schiffssicherheit, auch an Herrn Siegert noch einmal: In Ihrer Stellungnahme haben Sie die Ergebnisse der bereits 1999 fest vorgelegten Analyse zum Kollisionsrisiko für die Schifffahrt im Fehmarnbelt erwähnt, falls eine Brücke gebaut wird. Demnach kamen die Consultants damals schon bei der Einschätzung auf eine offensichtlich nicht hinnehmbare hohe Häufigkeit von Kollisionen, egal ob nun so genannter Vessel Traffic Service, das heißt ein Schiffsleitsystem, eingeführt wird oder nicht. Warum haben diese höchst bedenklichen Ergebnisse nicht zum Abbruch der weiteren Planung an einer Brücke geführt? Meine Frage deswegen. Und welche Auswirkung hätten Schiffskollisionen mit der Brücke oder auch untereinander? Dann noch einmal zu Herrn Rößler. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie ja, man kann auf diese 18 Kilometer oder 20 Kilometer Brücke ganz einfach verzichten. Den gleichen Effekt einer erheblichen Verkürzung der Fahrzeit, könnte man anders erreichen, eben indem man halt die Bahnstrecke von Lübeck bzw. Hamburg bis Puttgarden entsprechend gut ausbaut, ordentlich ausbaut und halt nicht so, wie es jetzt geplant ist – zumindest spricht ja vieles dafür –, nur jetzt einmal ein paar Stromleitungen hinzustellen und den Rest eigentlich zu belassen. In Ihrer Stellungnahme haben Sie eine Zielfahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen von drei Stunden als ein Armutszeugnis bezeichnet. Welche Rolle spielen dabei die wasserseitige Querung und welche die Hinterlandanbindung? Also ganz konkret würde ich Sie jetzt bitten, noch mal zu konkretisieren, wie Sie das denken. An Herrn Lundhus: Sie haben die Öresundbrücke gebaut. Wir haben uns als Verkehrsausschuss ja letztes Jahr im September auch die Öresundbrücke angeschaut. Mir ist ja dabei aufgefallen, dass es eben halt grundsätzlich etwas anderes ist. Dort ist Kopenhagen auf der einen Seite und Malmö auf der anderen Seite. Das heißt, da sind nicht sozusagen mal schöne ostholsteinische Rapsfelder mit dänischen Rapsfeldern verbunden worden, sondern wirklich Städte. Das ist ja erheblich anders zu bewerten. Denn von Lübeck bis Puttgarden, das ist schon mal eine Fahrstrecke von, ich meine, so um die 100 Kilometer. Wir haben uns ja auch

auf mehreren Konferenzen schon getroffen. Noch mal die Nachfrage nach den Arbeitsplätzen, denn Minister Biel und auch Herr Jorkisch sagten, es würden Arbeitsplätze geschaffen werden, durch den Bau. Können Sie mir denn ganz einfach mal sagen, wie die Struktur der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Öresundbau war. Das heißt: Waren dort vorrangig örtliche Bauunternehmungen vertreten? Das heißt, nicht nur Großkonzerne wie Hochtief oder Bilfinger Berger. Sondern wie war die Struktur dort? Oder ist es eher so, dass solche Großprojekte eher von ausgebildeten Spezialisten gebaut werden, die sozusagen von Baustelle zu Baustelle ziehen, weil sie halt das entsprechende Fachwissen und das Know-how haben, um solche Projekte zu realisieren. Denn ich stelle es mir sehr kompliziert vor, für einen kleinen Bauunternehmer, mit 10 Mitarbeitern, aus Ostholstein, Eutin, dass er da plötzlich so eine große Brücke baut. Insofern würde ich Sie ganz einfach mal bitten, mir das nochmals genauer zu erläutern. Insofern denke ich, sollten wir hier genau gucken. Herr Jorkisch, Sie sagten, es ist imposant mit Beton und die Stahlseile und was weiß ich nicht. Ich denke, wir sollten uns in Zukunft eher davon leiten lassen, Intelligenz statt Beton anzuwenden. Soweit fürs erste.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Kollege Heilmann! Wir kommen dann jetzt zur Antwortrunde. Und als erstes bitte ich Dr. Biel um seine Antworten.

Minister Dr. Jörn Biel: Dankeschön! Auf mich sind mehrere Fragen zugekommen, die sich teilweise überschneiden. Ich möchte zunächst auf den Tourismusbereich eingehen. Dort bin ich angesprochen worden, ob die Arbeitsplätze dort nicht in Gefahr sind und wie die Pläne der Landesregierung dazu aussehen, Fehmarn als Tourismusinsel nicht zu verschandeln oder zu gefährden. Wir haben als Land Anfang dieses Jahres, gemeinsam mit dem Kreis und den Kommunen, ein Papier zum Tourismus erstellt, in dem Forderungen und Herausforderungen im Bereich des Tourismus festgehalten werden. Sie sehen daran, dass wir uns darum auch schon in der Vergangenheit gekümmert haben. Selbstverständlich ist das ein Thema für uns, denn klar, Fehmarn ist eine Tourismusinsel. Man muss aber auch bedenken, Fehmarn wird jetzt bereits durch eine Bundesstraße durchschnitten. Diese wird praktisch erweitert werden, wenn es zu dem Bauwerk kommt, was ich hoffe, und dann ist dieselbe Situation da wie vorher. Sie ist nicht anders. Denn die Feriengebiete in Fehmarn befinden sich nicht an dieser Trasse, die Hauptferiengebiete. Aber dort kümmern wir uns drum. Ich sehe insgesamt keine Gefahr für den Tourismus – aus heutiger Sicht jedenfalls

nicht – auf Fehmarn. Wir sind da aber am Ball und ständig in Gesprächen und versuchen das aufzufangen, wenn es dort etwas gibt. Das zu dem einen. Dann geht es um die Wirtschaftlichkeit, vollkommen unklar, jetzt abstimmen usw., Bundesrechnungshofbericht. Ich kenne diesen Bundesrechnungshofbericht noch nicht. Ich habe ihn heute Morgen gesehen, aber nicht gelesen. Ich habe gestern Abend davon gehört. Ich habe mich, wenn ich ehrlich bin, über den Zeitpunkt der Veröffentlichung etwas gewundert. Aber es ist nicht meine Aufgabe, das zu kritisieren. Ich habe diesen – wie gesagt – noch nicht gelesen, kann dazu auch nicht Stellung nehmen. Deswegen muss ich dabei bleiben, also jetzt dazu nichts zu sagen. Zu dem Thema, das Sie ansprachen, Hinterlandanbindung und die Antwort von Herrn Tiefensee. Wir haben im Ministerium, durchaus nicht schriftlich, aber mündlich, Anregungen bekommen, sowohl von der DB AG als auch aus dem Verkehrsministerium, die besagen: „So, kümmert euch mal ein bisschen mehr um alternative Trassen“. Das haben wir getan. Ich habe Herrn Tiefensee nicht nur, wie ich vorhin gesagt habe, angeschrieben. Ich habe darauf noch keine Antwort erhalten. Sie scheinen schneller Antwort zu bekommen als ich, sage ich mal so. Ich habe ihn aber auch am Rande der Verkehrsministerkonferenz vor 14 Tagen in Erfurt darauf angesprochen. Er hat selbstverständlich, das ist seine Aufgabe, zu mir gesagt, dass das auch eine Frage der Finanzierung ist. Das ist ganz klar. Aber ich habe auch nur darum gebeten, das habe ich vorhin gesagt, Alternativen aufzuzeigen und nicht nur auf einer Trasse zu planen. Dann sprachen wir von der Finanzierung dieser Hinterlandanbindung, ob wir das zum Beispiel aus dem „Königsteiner Schlüssel“ bezahlen können. Also ich halte die Vermengung von A 20 und Fehmarnbelt-Querung in dem Zusammenhang für nicht ganz zulässig. Ganz kurz zur A 20, sie gehört eigentlich gar nicht hierher. Nur da haben wir zusätzliche Mittel bekommen, aus der Mauterhöhung, das nehmen wir auch gerne wahr und freuen uns darüber. Bei den Kosten für die Hinterlandanbindung Straße entfallen nach heutigem Plan 93 Mio. Euro auf diese Hinterlandanbindung. Das Land Schleswig-Holstein hat sich bereit bereit erklärt, 60 Mio. Euro mitzufinanzieren. Dass das nicht auf die Straße geht, sondern auf die Schiene, ist eine ganz andere Sache. Aber rein gedanklich sind wir dabei und wir können den Rest aus dem „Königsteiner Schlüssel“ durchaus bezahlen. Ich hoffe, ich habe alles beantwortet. Moment.... Von dem was ich mir aufgeschrieben habe: Ja.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Herr Dr. Biel! Als nächstes Prof. Froese, bitte!

Prof. Jens Froese: Vielen Dank! Zunächst auch noch einmal zu meiner Rolle. Ich habe versucht, das in meiner kurzen Stellungnahme klarzumachen. Herr Steenblock, ich habe keine Risikostudie durchgeführt. Es ist, gemeinsam mit zwei Kollegen der Technischen Universität Kopenhagen, meine Aufgabe, darüber zu wachen, dass die Verfahren, die zur Risikoeermittlung angewandt werden, dem Stand der Technik entsprechen. Das heißt, ich kann Ihnen zu allem Auskunft geben, ich kann bewerten, aber ich werde nicht verteidigen. Das ist nicht meine Aufgabe und das kann ich auch gar nicht. Stand der Technik muss nicht wahr sein. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, wenn wir es mit Schifffahrt zu tun haben. Wir sind hier in einer völlig anderen Rolle, als im Straßenverkehr. Ich habe eben darüber nachgedacht, wie ich Ihnen kurz diese Dinge erklären kann, ohne Ihnen eine Grundlagenvorlesung in Gefährdungsanalyse, Statistik und Kasuistik zuzumuten. Denn die Stellungnahme von Herrn Siegert machte schon klar, das wird furchtbar gerne vermischt. Wenn sie also aus einer Gefährdungsanalyse, wie das hier der Fall ist, das Ergebnis bekommen, dass sie mit einem Unfall per annum zu rechnen haben und es hat dann drei Jahre tatsächlich einen Unfall per annum gegeben, hat das überhaupt nichts miteinander zu tun. Das ist ein absoluter Zufall und eigentlich völlig unwahrscheinlich, dass genau so etwas passiert. Denn wir können in der Schifffahrt nur mit Modellen arbeiten. Wir brauchen für statistische Untersuchungen sehr hohe Zahlen. Sonst können wir die Modelle nicht überprüfen. Das, was wir für die Prognose für 2030 an Gesamtverkehr für den Fehmarnbelt vorsehen, ist das, was auf einer Autobahn an einem einzigen Tag drüberauscht. Das heißt, um die geringe Anzahl der Schiffe, und damit geringe Unfallzahlen, wirklich in ein statistisches Verfahren überführen zu können, müssen wir über sehr lange Zeiträume gucken. Dieses wiederum können wir auch nicht, weil sich dann innerhalb der Zeiträume Technik, Verfahren usw. ändern. Das heißt, sie können gar nicht mehr vergleichen. Ich habe Ihnen dieses jetzt eben zugemutet, um klarzumachen, dass wir hier anders verfahren müssen, als wir es zum Beispiel im Straßenverkehr tun. Wir können nur Referenzmodelle bilden und miteinander vergleichen. Das heißt, man nimmt ein Gefährdungsmodell, ein Risikomodell, rechnet das für die aktuelle Situation und vergleicht dann mit anderen Situationen, mit Prognosen, hier Verkehrsprognosen, für die kommenden Jahre, mit unterschiedlichen Brücken, mit unterschiedlichen Brückendurchfahrten, mit einer Tunnelinsel, die die Belüftung liefert, und so weiter, und kann dann darüber feststellen, erhöht sich dieses Risiko oder reduziert es sich, was natürlich sehr unwahrscheinlich ist. Wann

immer Sie ein Bauwerk in einen Schifffahrtsbereich hineinstellen, kann jemand dagegen fahren. Ich habe das schon anfangs einmal gesagt. Das ist gesunder Menschenverstand. Und Gefährdungsanalysen sind nichts anderes als angewandte Logik mit ein bisschen Mathematik und Statistik. Es kann also dann nur darum gehen, wie kann man dieses zusätzliche Risiko wieder auf ein erträgliches zurückführen. Dieses ist hier in diesem Verfahren gemacht worden. Ich kann aus meiner Beobachtung, und ich habe mir das sehr genau angesehen, was da gemacht worden ist, und zwar schon nicht nur bei den Risikoanalysen, sondern auch bei den Verkehrsprognosen.... Die Verkehrsprognosen sind nach meiner persönlichen Meinung viel zu hoch. Ich habe nichts dagegen gesagt, weil es, wenn wir die zugrunde legen, zu einer höheren Sicherheit führt. Und ich kann ja auch nicht das Gegenteil beweisen, dieses wieder in meiner Bewerterrolle. Bei der Durchführung der Risikoanalyse ist mir etwas aufgefallen, was ich bis heute auch noch nicht genau interpretieren kann. Ich habe eine ähnliche Rolle im Auftrag des Bundesverkehrsministers bei den Offshore-Windparks gehabt, die Risikoanalysen für die Offshore-Windparks. Meine Erfahrung ist, dass grundsätzlich Consultants, die Risikoanalysen machen, versuchen, das Risiko runterzuspielen. Grundsätzlich! Ich habe noch nie etwas anderes in meiner beruflichen Laufbahn erlebt. Hier ist es anders gewesen. Hier ist einmal der Auftraggeber Fehmarnbelt, der den Consultant, der die Risikoanalysen durchgeführt hat, Rambøll Arup Dorsch, extrem harsch vorgekommen hat, wesentlich harscher, als wir das zum Teil als Bewerter gemacht haben. Hier wurde also erkennbar, hier möchte der Auftraggeber ein Ergebnis, das keiner mehr anfassen kann, wo keiner gegen kann. Und es ist mir weiter aufgefallen, dass der durchführende Consultant – sie haben immer Spielräume bei diesen Dingen, sie können immer Annahmen treffen, die ein bisschen nach oben oder nach unten gehen – grundsätzlich Annahmen getroffen hat, die zu einer Risikoerhöhung führen. Auch dagegen habe ich als Sachverständiger in diesem Verfahren nie etwas gesagt, weil ich mir gesagt habe: Na gut, damit sitzen wir auf der sicheren Seite. Das nur als pauschale Zusammenfassung. Dann kurz zur Lahmeyer-Studie oder irgendeiner anderen. Ich habe dort keine fachliche Bewertung vorzunehmen gehabt. Ich habe die deswegen niemals untersucht. Ich kann deswegen fachlich dazu auch nichts sagen. Die IMO bewertet und nimmt solche Ergebnisse niemals an. Die IMO hat damit gar nichts zu tun. Sondern solche Studien werden von den Ländern vorzulegen sein, wenn sie zum Beispiel ein Verkehrstrennungsgebiet bei der IMO anmelden wollen. Dann wird geprüft, ob das den IMO-

Empfehlungen entspricht. Die IMO-Empfehlungen sagen hier: Es ist das Verfahren des Formal Safety Assessments anzuwenden. Und dazu kann ich Ihnen sagen, das ist nichts anderes als jedes andere Risikoverfahren. Die sind im Prinzip alle gleich. Der einzige Vorteil der IMO-Empfehlung ist, dass es ein Verfahren ist, das ungewöhnlich transparent ist. Man kann es leichter durchschauen, wenn man kein Sachverständiger ist. Und das ist natürlich ein großer Vorteil. Aber es kann dabei eigentlich nichts anderes rauskommen als wenn ich ein anderes Risikoermittlungsverfahren anwende. Und dieses ist hier gemacht worden. Alle, die sich damit befassen, beziehen sich auf Formal Safety Assessment. Die Studie, die von dem Consultant in diesem Verfahren erstellt worden ist, ist im April an die Schifffahrtsbehörden und sonstigen Behörden gegangen. Die haben noch zu kommentieren, bevor das Ding veröffentlicht wird und das ist der momentane Sachstand. ... (Zwischenfrage)... Ja, richtig! Entschuldigung! Das ist, glaube ich, entweder von Ihnen oder von Herrn Döring die Frage gewesen, mit den Fähren. Es ist in der Tat bei der Risikostudie davon ausgegangen worden, dass nach Vorliegen Fester Querung im Grunde genommen kein Fährverkehr mehr stattfindet. Das sagen auch die Risikoergebnisse. Wenn man zusätzlichen Fährverkehr annimmt, verändert das ganz selbstverständlich das Risiko, das Kollisionsrisiko. Dies erwarte ich, dass das jetzt dabei rauskommt, wenn diese Studie diskutiert wird. Dann wir der Consultant vermutlich noch einmal begeben müssen und rechnen müssen: Und was bedeutet es, wenn der Fährverkehr so bleibt, wenn er zunimmt, wenn er abnimmt. Aber Sie können davon ausgehen, jeder zusätzliche Verkehr bedeutet selbstverständlich eine Risikoerhöhung, es sei denn, man greift zu Maßnahmen, die bisher nicht eingesetzt werden.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Prof. Froese! Als nächstes Herr Jorkisch, bitte sehr!

Bernd Jorkisch: Vielleicht noch eine Teilantwort an Herrn Döring, der ja im Zusammenhang mit den Ausführungen des Herrn Siegert darüber sprach, dass gegebenenfalls Arbeitsplätze verloren gehen, dass es zu Einkommensverlusten kommen kann. Ich wüsste nicht, wo diese herkommen sollen. So etwas regelt Angebot und Nachfrage. Die Nachfrage in der Region wird in erheblichem Maße steigen, auch nach Arbeitsplätzen. Da kann ich keine Einkommensverluste erkennen. Schleswig-Holstein ist ein Tourismusland. Im besonderen Maße die Region rund um die Ostsee, natürlich Ostholstein, Lübeck. Und hier wird es eher Beflügelung geben, durch bessere Erreichbarkeit, denn ein

Nachlassen. Es mag einzelne Problemfelder geben, das habe ich vorhin gesagt, die gilt es zu betrachten, gar keine Frage. Ansonsten kann es nur im positiven Sinne vorankommen und nicht im negativen Sinne, was Arbeitsplätze und was vor allen Dingen die Einkommenssituation angeht. Herr Steenblock, ich würde Ihnen doch schon empfehlen, sich Begeisterung für gewisse Zielerreichungen im Leben zu erhalten. Denn nur über Begeisterung, lieber Herr Steenblock, wird man zum Erfolg kommen. Und wenn Sie Ihrer Tochter die Begeisterung genommen haben, wäre das schade. Wenn sie sie selbst hat, ist das eine schöne Sache, Verbesserung der Situation innerhalb Ihrer Familie. Den Eurotunnel haben Sie angesprochen. Der lässt sich überhaupt gar nicht, lieber Herr Steenblock, vergleichen. Da habe ich einen gebrochenen Verkehr und ich muss auf einen Zug mit meinem Fahrzeug oder in ein schwarzes Loch hineinfahren und habe keine Möglichkeit, mit besserer Aussicht auch über das Meer zu fahren. Aus dem Grunde gilt es übrigens auch an der Fehmarnbelt-Querung, den Fährverkehr natürlich zu erhalten. Schon aus dem Grunde heraus und wegen der Wettbewerbssituation. Selbstverständlich bedarf es eines ausgeklügelten Wettbewerbes zwischen der Mauterhebung auf der Brücke und einem Fährverkehr. Gar keine Frage. Für uns Verbraucher doch ganz wichtig und für die Wirtschaft noch viel wichtiger. Dafür stehe ich hier mit ganz klarem Votum ein. Und auch der Herrentunnel, der wird immer so gerne genannt. Auch der ist mit solch einem Jahrhundertprojekt überhaupt gar nicht vergleichbar, das uns die Dänen im Übrigen ja hier auf einem Silbertablett servieren, wenn ich das hier noch einmal sagen darf. Der Herrentunnel ermöglicht Wege, links und rechts vorbei, ohne Maut auch zu meinem Ziel zu kommen, ohne einen größeren Zeitaufwand und ohne größere weitere Kosten. Und wissen Sie, bei so einem Projekt – ein Tunnel der hält 100 Jahre und länger – da kommt es doch nicht darauf an, ob er sich 10 oder 15 Jahre später amortisiert oder nicht. Ich meine: Über welche Verhältnisse reden wir? Und der Lübecker Hafen wird weiter wachsen. Das ist so klar wie nichts anderes. Prognosen in den nächsten 15 bis 20 Jahren sagen ein Wachstum von bis zu 65 Prozent voraus, die aktuelle Wirtschaftskrise mal ein wenig ausgeblendet. Natürlich haben wir jetzt Irritationen. Das sind Prognosen, die liegen der Lübecker Hafengesellschaft vor. Und eine davon sagt, von der Gesellschaft im Übrigen selbst in Auftrag gegeben, dass das Wachstum, lieber Herr Steenblock, sich vielleicht um 2 bis 4 Prozent reduzieren wird. Nicht das Volumen, das Wachstum wird sich reduzieren. Wir reden nicht von der Querung nach Schweden, wir reden vom Gesamtgeschäft. Und ob die Fähren nach

Finnland, nach Russland oder ins Baltikum und nach Schweden fahren, mag wohl egal sein. Wichtig ist, dass der Hafen funktioniert und sich entwickeln wird. Und er wird sich entwickeln. Seien Sie da ganz sicher! Der Tourismus wird sich beflügeln. Das habe ich schon eben gesagt. Der wird nicht darunter leiden, der Tourismus wird sich beflügeln. Und nicht nur durch den Bautourismus. Der gibt auch zusätzliche Chancen, überhaupt gar keine Frage. Es wird genug Unternehmerinnen und Unternehmer geben, die diese Chance nutzen werden und die ein ganz tolles Geschäft daraus entwickeln werden und Arbeitsplätze für Menschen dieser Region schaffen. Und wenn es denn tatsächlich nur 8.000 Fahrzeuge sind, die dort fahren, ich leite so ein bisschen über, Herr Heilmann, da sind ja auch Ihre Fragen gleich entsprechend hier integriert, dann mag das ja uns glücklich schätzen, dass dann die dänischen Freunde uns solch eine Ertüchtigung einer solchen Kreisstraße ermöglichen. Dann können wir ja ganz in Ruhe schauen, wie wir denn die Entwicklung positiv hinbekommen, indem wir gestalten, indem wir politisch gestalten und indem wir wirtschaftlich gestalten. Den Bericht des Bundesrechnungshofes hier nur ganz kurz aufgegriffen. Nach meinem Kenntnisstand – und der ist natürlich auch noch nicht so ganz ausgeprägt worden, ich habe da nur über Telefon heute so ein bisschen was erfahren – steht da nicht so ganz viel Neues drin. Natürlich mag es sein, dass die Hinterlandanbindungen in Deutschland vielleicht den einen oder anderen Euro mehr kosten. Vielleicht ist es auch ein Betrag, der acht oder neun Stellen hat, das will ich hier gar nicht ausschließen, aber wir sprechen über ein Jahrhundertprojekt, lieber Herr Steenblock und Herr Heilmann. Da vermag ich hier zu sagen, da darf es um 100, oder vielleicht auch mehrere 100 Millionen, glaube ich, nicht darauf ankommen. Wenn wir uns Entscheidungen gönnen, die im Fünf-Milliarden-Euro-Bereich liegen, für eine Abwrackprämie, die mit großen Fragezeichen zu versehen ist. Sie sprechen von einem Güterzugchaos. Was ist denn nun richtig? Haben wir Kreisstraßenniveau oder haben wir eine Ertüchtigung und eine Magistrale, die vielleicht ein Güterchaos hervorrufen könnte? Hier gilt es selbstverständlich, und das habe ich vorhin korrekterweise gesagt, darüber nachzudenken – hier ist die Projektbau GmbH gefordert – natürlich über Strecken nachzudenken, die, dem Cargobereich entsprechend, natürlich nicht durch touristische Gebiete führen. Das ist überhaupt gar keine Frage. Das, denke ich, ist richtig. Und zu Architektur und Beton will ich Ihnen auch noch etwas sagen. Natürlich begeistert so etwas Menschen. Und natürlich werden von diesem Projekt, das Weltgeltung hat, Millionen Menschen beeindruckt. Das sage

ich Ihnen jetzt einmal so voraus. Oder warum meinen Sie, dass dieses Gebäude von so vielen Menschen besucht wird? Nicht um Sie zu besuchen oder Herrn Steenblock, sondern weil die dieses Gebäude begeistert und sie schauen wollen, wie die Entscheider der Republik arbeiten und wo sie arbeiten. Das will ich Ihnen sagen, zu Begeisterung für Architektur und Beton. Und zur CO₂-Reduktion, die ist hier so ein bisschen untergegangen, die wird natürlich nach heutigem Kenntnisstand stattfinden. ... (Zwischenruf)... Bitte? Nein, durch die Reduktion entsprechend, ich sage mal, der Ausstoße im Fährverkehr. So, das sind auch Berechnungen, die kennen Sie wahrscheinlich viel besser als ich. Ich muss ja nebenbei auch noch Unternehmer sein, ich kann mich nicht den ganzen Tag damit befassen. Aber ich habe auch darüber entsprechend gelesen. Also, seien Sie ganz sicher, es ist ein gutes Projekt. Wir können uns glücklich schätzen, dass die Dänen, mit sechs Prozent der Einwohnerzahl im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland, uns zeigen, wie man auf Wirtschaftsachsen zu Erfolgen kommt. Zwei europäische Kraftzentren – Hamburg – Malmö/Kopenhagen – werden direkt miteinander verbunden. Wir können den dänischen Freunden nur dankbar sein, dass man uns diese Chance eröffnet. Wir müssen klug genug sein, alles dafür zu tun, um letztlich den Erfolg zu generieren, der uns eröffnet wird.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Herr Jorkisch! Vielleicht könnten Sie uns verraten, was für ein Unternehmer Sie sind. Denn Präses ist – glaube ich – eine ehrenamtliche Tätigkeit. Aber hier in der Runde hat uns das schon interessiert.

Bernd Jorkisch: Ich bin rund um die Ostsee unterwegs. Ich bin Holzimporteur, Holzgroßhändler und Produzent diverser Holzartikel, und habe so gesehen rund um die Ostsee zu tun und kenne mich eigentlich in dem Bereich ganz gut aus.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank! Als nächstes Herr Lundhus, Sie haben das Wort. Bitte sehr!

Peter Lundhus: Ich bedanke mich für die vielen Fragen. Ich habe versucht, sie so gut wie möglich in Gruppen zu unterteilen: Umwelt, Verkehr, Wirtschaft, Schiffssicherheit, Arbeitsplätze und die Gesetzgebung in Dänemark. Wenn wir beim Anfang anfangen, dann ist mit den Voruntersuchungen begonnen worden. Wir befinden uns in einem politischen Entscheidungsprozess, der abgeschlossen ist. Daher konnten die Voruntersuchungen beginnen, d.h., alle Aspekte müssen erneut betrachtet werden, und wir müssen be-

rechnen, entwerfen, Umweltuntersuchungen vornehmen, was alles zu dem Ergebnis führen soll, das wir den Behörden in Dänemark, Deutschland und international vorlegen werden, sodass wir von diesen Behörden eine Baugenehmigung erhalten. Alle Behörden werden daher miteinbezogen. In diesem Zusammenhang kann ich sagen, dass wir mit den Informationen, die wir haben, und unseren Erfahrungen erwarten, dass wir in der Lage sind, die Probleme, die es gibt, in einem vernünftigen wirtschaftlichen Rahmen zu lösen. Doch all die Einwände, die es gibt, nehmen wir ernst. Das habe ich bereits gesagt, und das bedeutet, dass wir in den nächsten zwei Jahren, in denen diese Voruntersuchungen durchgeführt werden – und diese Voruntersuchungen bestehen darin, dass wir einen Tunnel und eine Brücke entwerfen, Untersuchungen vornehmen, sodass wir sehen können, wie Tunnel und Brücke Umgebung, Sicherheit, Schifffahrt usw. beeinflussen werden – woraufhin wir zum Ausgangspunkt zurückkehren und die Vorhaben ändern, sodass sie den Anforderungen genauer entsprechen, die gestellt werden, und diesen Prozess wiederholen wir, bis wir ein Ergebnis erreichen, von dem wir sagen können: dies ist die richtige Lösung, die legen wir den Behörden vor, um die Baugenehmigung zu erhalten. Und dazu muss gesagt werden, dass Brücke und Tunnel unter völlig gleichen Bedingungen untersucht werden, sodass wir eine gute Grundlage für eine Entscheidung erhalten. Doch der Grund hierfür ist natürlich, dass ein Tunnel teurer ist als eine Brücke. Wir geben nicht eine Milliarde Euro aus, die zurückgezahlt werden sollen, wenn wir nichts für unser Geld bekommen. Doch eins will ich klarstellen: Es ist nicht das Geld, das bestimmt, welches Vorhaben gewählt wird. Es sind die Untersuchungen. Wir müssen das richtige Vorhaben wählen. Es sind die früheren Vorhaben angesprochen worden. Wie hat sich die Umwelt bei den anderen Vorhaben entwickelt? Und da ist es so, dass sowohl beim Großen Belt als auch beim Öresund die umweltschutzmäßigen Bedingungen, die gestellt worden waren, erfüllt worden sind, und der Umwelt geht es heute besser als vor den Bauvorhaben. Unter anderem sorgen Ausgrabungen für Brückenpfeiler für mehr Nahrung im Wasser, d.h. es gibt mehr Fische, mehr Muscheln, daher mehr Vögel und dadurch kommen auch mehr Seehunde. Also die Bevölkerung, wenn ich so sagen darf, die Tierbevölkerung um die Bauten herum ist nicht negativ beeinflusst worden. Ich möchte auch sagen, dass zwischen einer Brücke und einem Tunnel umweltmäßig Unterschiede in verschiedenen Bereichen bestehen. Im Sicherheitsbereich und im Umweltbereich. Doch im Umweltbereich ist es so, dass man bei einer Brücke für die Brückenpfeiler Erde aushebt, während man

bei einem Tunnel eine große Menge Erde aushebt, die irgendwo deponiert werden muss. Und das sind fünf Mal mehr Kubikmeter, die für einen Tunnel als für eine Brücke ausgehoben werden müssen. Beim Thema Sicherheit ist es klar, dass die Schiffahrtssicherheit ein großes Problem oder ein wichtiges Thema bei den Untersuchungen für die Brücke darstellt, doch ein entsprechendes Unfallrisiko in einem 20 km langen Tunnel 35 m unter dem Meeresspiegel kann auch nicht einfach ignoriert werden. Und deshalb führen wir alle diese Untersuchungen gleichberechtigt für beide Vorhaben durch, so dass wir alle Konsequenzen kennen. Wir meinen zum jetzigen Zeitpunkt, dass wir alle diese Probleme innerhalb eines vernünftigen wirtschaftlichen Rahmens lösen können, doch das kann sich immer noch ein wenig in die eine oder andere Richtung ändern. Was den Verkehr angeht, kann ich sagen, dass die Verkehrsprognosen dargelegt worden sind. Es ist immer schwierig, Verkehrsprognosen für die Zukunft zu erstellen, besonders wenn es sich um ein 10-jähriges Vorhaben handelt, doch es ist auf jeden Fall unsere Erfahrung, dass die Verkehrsprognosen, die für den Großen Belt und den Öresund erstellt wurden, weit unter dem lagen, womit man gerechnet hatte. Im Fall Großer Belt waren es 6000 Kraftfahrzeuge zurzeit des Fährbetriebs, heute, 10 Jahre nach der Eröffnung sind es täglich durchschnittlich 30 000 Kraftfahrzeuge, 365 Tage im Jahr. Das könnte der Fährbetrieb nicht bewältigen. Dabei passierte irgendwas, und über die Ursache müssen Forscher entscheiden. Im Fall Öresund waren es zum Baubeginn auch 6000 Kraftfahrzeuge beim Fährbetrieb. Heute sind es 20 000. Auch dies wäre für Fährbetrieb nicht zu bewältigen. Und das bringt mich zur Frage des fortwährenden Fährbetriebs. Wir rechnen zum jetzigen Zeitpunkt bei den ersten, einleitenden Schiffahrtssicherheitsuntersuchungen nicht damit, dass es auch weiterhin Fährbetrieb geben wird, doch wir haben natürlich keinen Einfluss darauf, ob die Fähren weiter fahren wollen, und deshalb müssen die Analysen auch diesen Aspekt enthalten. Doch die Erfahrungen vom Großen Belt und Öresund haben gezeigt, dass die Fähren von selbst den Betrieb einstellen. Am Großen Belt geschah dies drei Monate nach der Eröffnung. Am Öresund geschah es sechs Monate vor der Eröffnung. Und dort war der Betreiber auch Scanlines. Es besteht kein Zweifel, dass sie unserer wegen gerne weiterarbeiten dürfen. Wir können sie daran nicht hindern, und wir wollen sie daran nicht hindern. Es darf gerne Wettbewerb herrschen, doch unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass der Vorteil darin besteht, dass die Brücke immer da ist, wenn man sie braucht, dass man gleich auf ihr losfahren kann, morgens, mittags, abends und nachts, und man sie auch in Spit-

zenbelastungszeiten benutzen kann. Mit dieser Bequemlichkeit können Fähren nur sehr schwer konkurrieren. Das heißt, wenn wir dies voraussetzen, liegt das daran, dass unsere Erfahrungen uns sagen, dass es nicht möglich ist, den Fährbetrieb rentabel weiterzuführen. Bei den Finanzen gibt es die besondere Garantie, die sowohl beim Großen Belt als auch beim Öresund verwendet wurde, dass mit einer Staatsgarantie die Anleihen aufgenommen werden, die für den Bau der festen Querung notwendig sind, und die werden von den Benutzern zurückgezahlt. Auf diese Art sind keine Steuergelder in diesem Vorhaben involviert. Und das bedeutet, dass wir erwarten, dass eine solche Querung im Lauf von 30 Jahren zurückgezahlt werden kann – sich selbst zurückzahlt. Doch die Querung wird ja für die nächsten 100 oder 150 Jahre gebaut. Und da hat das dänische Folketing Mut bewiesen und auf dem Hintergrund der beiden früheren Vorhaben keine Angst davor gezeigt, sich auf ein Zukunftsmodell einzulassen, dessen Sinn es ist, dass man zukünftigen Generationen die Möglichkeit gibt, sich zu entwickeln. Und dazu gehört auch, dass wir beim Öresund ursprünglich zwei Fahrstreifen und keinen Standstreifen geplant hatten. Während des laufenden Prozesses fügten wir einen Standstreifen hinzu, und darüber sind wir heute froh, denn der Verkehr ist acht Jahre nach der Eröffnung so dicht, dass vier Fahrstreifen und ein Standstreifen notwendig sind. Und damit legen wir uns darauf fest, dass die feste Querung, ganz gleich, ob es sich um eine Brücke oder einen Tunnel handelt, sicherer sein muss als der Verkehr zu Lande. Es ist ja schwer, Unfälle mit Rettungsmannschaft usw. zu erreichen. Bei einer festen Querung, die 20 km lang ist, ist der Ausgangspunkt, dass die Sicherheit auf der festen Querung wesentlich höher sein muss als bei einem entsprechenden Abschnitt zu Lande. Und das ist so gesehen, was wir durchgehend machen: Alle unsere Prognosen, Entwürfe, Fortschreibungen gehen auf Nummer Sicher, sodass wir die politischen Vorstellungen erfüllen können, dass diese Querung viele Jahre hält. Was die Finanzen betrifft, möchte ich gerne sagen – und das tue ich mit großem Stolz –, dass der Bau der festen Querung über den Öresund, obwohl sie grenzüberschreitend war, rechtzeitig abgeschlossen war, und das Budget eingehalten wurde. Ich hoffe, dass sich das hier wiederholen wird. Ich möchte noch die Schiffssicherheit ansprechen. Das ist ein Bereich... Zurzeit untersuchen wir die Schiffssicherheit, und das liegt daran, dass wir eine Menge Erfahrungsmaterial mit einbeziehen müssen. Und es ist eindeutig, dass die Radarbilder heute totales Chaos auf dem Fehmarn Belt zeigen. 10.000 Schiffe fahren kreuz und quer durch den Fehmarn Belt, von Osten nach Westen. Die fahren nach Norden, und die

fahren nach Süden, und gleichzeitig ist da der Fährbetrieb, der im 20-Minuten-Takt hin- und herfährt. Das ist nicht gerade sicher. Auf jeden Fall ist die Sicherheit nicht besonders hoch. Wir erwarten, und das ist schließlich etwas, das wir beweisen müssen, wenn Professor Froese seine Voruntersuchungen abgeschlossen hat, dass wir gerne beweisen wollen, dass wir zu größerer Sicherheit beitragen können. Und das tun wir in Verbindung mit der Regulierung von Schiffen, die nach Osten fahren. Die fahren in einem Korridor auf der Südseite, und Schiffe, die nach Westen fahren, die fahren in einem Korridor auf der Nordseite. Es wird VTS-Überwachung eingesetzt werden, wie wir sie vom Großen Belt kennen. Also, auf diese Art errichten wir eine Landstraße des Meeres quer über den Fehmarn Belt, der auf jeden Fall mindestens genauso sicher sein wird wie heute, vermutlich sogar sicherer. Also, es wäre möglich für uns, dazu beizutragen, einer Situation Ruhe und Regulierung zuzuführen, in der heute völliges Chaos herrscht. Und alle Vorschläge, die wir machen, werden natürlich letzten Endes auch der IMO, der International Maritime Organisation, zur Genehmigung vorgelegt. Der letzte Punkt sind die Arbeitsplätze und inwieweit es für große und kleine Unternehmen möglich ist, an dem Bauvorhaben beteiligt zu werden. Und da gibt es wirklich viele Möglichkeiten. Unserer Erfahrung nach können kleinere Unternehmen bei vielen kleineren Aufgaben Hilfe leisten, den großen Unternehmern dabei helfen, Arbeitsplätze zu errichten. Doch dazu braucht man ausgebildete Arbeitskräfte. Deshalb haben wir bereits auf der dänischen Seite die Kommunen, die in der Nähe von Rødby liegen, dazu aufgefordert, zu überlegen, wie sie ihre Arbeitskräfte fortbilden können und Arbeitskräfte anziehen, die, sagen wir mal, wesentlich besser ausgebildet sind als heute. Im Hinblick auf Arbeitsplätze beim Brückenbau selbst müssen wir sagen, dass das Vorhaben so umfangreich ist, dass die Möglichkeit besteht, dass alles, was gemacht werden muss, anderswo als zwischen Rødby und Fehmarn gemacht werden kann. Wir glauben, dass es für uns und die Bauunternehmer, die in einigen Jahren dorthin kommen, zweckmäßig ist, Arbeitsplätze in der Nähe zu errichten. Das reduziert das Risiko für alle, auch für uns als Bauherr. Doch das hängt damit zusammen, wie man die betreffenden Gebiete organisiert. Es verhält sich schließlich so, dass die Bauunternehmer selbst entscheiden, wo sie ihren Arbeitsplatz haben wollen. Und wenn die berührten Gebiete es wünschen, können sie auch dabei sein. Ich sage immer: Wenn die Bauunternehmer kommen, steht am Empfang „Herzlich Willkommen“. Es muss ermöglicht werden, dass sie gerne kommen. Aber auf der anderen Seite muss man auch sagen, dass,

wenn man im Gebiet an Arbeitsplätzen nicht interessiert ist, ist es ganz natürlich, dass sich die Bauunternehmer woanders ansiedeln. Doch wenn etwas im Nahbereich getan werden soll, sind wir als Bauherren gern dabei behilflich, die Arbeitsplätze zu gestalten, die Regeln zu formulieren, die das Benehmen der Bauunternehmer an diesen Arbeitsplätzen bestimmt. So waren wir dabei behilflich, Arbeitsplätze in Kopenhagen für den Tunnel bei der Öresundquerung zu sichern. Wir waren der Kommune Malmö dabei behilflich, den Brückenteil zu sichern, sodass die Betonabschnitte der Brücke in Malmö hergestellt werden konnten. Dabei wurden Arbeitsplätze für 4000 Menschen in beiden Städten geschaffen, und daran wollen wir uns wirklich gerne beteiligen, um für eine gute Zusammenarbeit zu sorgen. Und das bedeutet so gesehen, wie ich bereits erwähnt habe, dass die nächsten beiden Jahre, in denen wir Voruntersuchungen vornehmen, in denen nehmen wir gerne alle Anfragen entgegen, sodass wir das Vorhaben, die Bauarbeiten und die Planung rechtzeitig strukturieren können und hinterher alles so schnell und effizient wie möglich funktioniert. Das ist gut für uns. Das ist gut für die Unternehmer. Das ist gut für die berührten Kommunen. Für kleine Unternehmer ist es natürlich ein Problem, wenn sie sich nicht fortbilden. Und das heißt, dass sie auch selbst eine Aufgabe haben. Das bekommen sie nicht einfach umsonst. Aber lassen Sie mich mit einer kleinen Anekdote schließen zu dem, was Herr Heilmann sagte, dass es klar sei, dass man eine Brücke zwischen Kopenhagen und Malmö hat. Das ist so nicht richtig. Als wir 1992 mit der festen Querung über den Öresund angingen, da sahen alle in der Querung eine Autobahn von Süden nach Norden und nichts weiter. Erst als die ersten Brückenpfeiler aus dem Wasser herausragten, guckten die Leute sich um und fragten: Was ist denn das? Wird hier eine Autobahn gebaut? Und damit begann eine Diskussion darüber, wie Kopenhagen und Malmö mit einander verbunden werden könnten. Und das Interessante ist, dass das heute das große Diskussionsthema ist. Nicht die große Landstraße zwischen dem europäischen Festland und Stockholm, zum Beispiel. Aber es muss auch gesagt werden, dass sich nicht nur Dänemark vom europäischen Festland abgeschnitten fühlt, das tut ganz Skandinavien. Zum Staatsvertrag zwischen Dänemark und Schweden gehörte damals, dass sich Dänemark auf Wunsch Schwedens dazu verpflichtete, auf eine feste Querung über den Fehmarn Belt hinzuwirken. Und das hat Dänemark jetzt getan, und deshalb sind wir heute hier. Ich danke Ihnen.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Herr Lundhus! Als nächstes dann Herr

Rößler. Ich habe nur eine Bitte. Ich gucke schon mal auf die Uhr. Wir werden noch zwei Runden haben. Ich habe hier noch neun Fragesteller auf der Liste. Und mit den Antwortrunden laufen wir auf 15.00 Uhr zu. Deswegen wollte ich alle bitten, wir haben ja auch Mittwoch schon immer Sitzungen und Plenum, sich möglichst in den Fragen, aber auch vielleicht, wenn es geht, in den Antworten etwas kürzer zu fassen, damit wir gegen 15.00 Uhr in etwa fertig werden können. Denn ich denke, danach werden viele Kollegen Probleme haben. Damit wir nicht zum Schluss hier unter uns sitzen. Das ist noch mal die Bitte an die nächsten Antwortenden und auch für die nächste Fragerunde. Herr Rößler, Sie haben das Wort! Bitte sehr!

Karlheinz Rößler: Herr Vorsitzender, ich denke Ihre Bitte findet bei mir offene Ohren. Ich werde nur einen Bruchteil der Zeit meines Vorredners brauchen, auch wenn ich auch auf Themen eingehen werde, die vielleicht nicht explizit an mich in Form einer Frage gerichtet waren. Zuerst zu dem, was Herr Storjohann gesagt hat. Leider ist er jetzt, glaube ich, nicht da!? Ach doch, Entschuldigung! Ich habe Sie mit Herrn Ferlemann verwechselt. Weil die Namensschilder...., Ja, Dankeschön. Herr Storjohann, Sie haben ja das Thema Güterverkehr versus Hochgeschwindigkeitsverkehr angesprochen. Ich habe aus ihren Worten herausgehört, dass Sie da Zweifel haben, ob das harmoniert. Ist das so richtig? Ja, O. k.! Die Lösung ist eigentlich ganz einfach. Wir haben in Europa eine Vielzahl von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die sogenannte Mischverkehrsstrecken sind, da fährt der ICE, da fährt der Eurostar, da fährt der TGV und zwischendurch, in den sogenannten Fahrplanlücken, fahren Güterzüge. Die Schweizer bauen zwei Alpentunnels, oder den einen haben sie schon gebaut, für diesen Mischverkehr. Am Brenner ist ein solches Tunnelprojekt am laufen, zwischen Italien und Frankreich, zwischen Frankreich und Spanien. Die Deutschen ICE-Strecken sind, mit Ausnahme Köln-Frankfurt, auch alle für Mischverkehr ausgelegt. Das geht! Und wenn ich mich jetzt auf die Prognosen beziehe, Herr Dr. Schubert, Sie haben mit ihren Kollegen bei der Festen Fehmarnbelt-Querung 40 Personenzüge pro Tag in beiden Richtungen zugrunde gelegt. Das bedeutet von 4 bis 24 Uhr, täglich betrachtet, ungefähr einen Zug pro Stunde und Richtung. Da ist dann zwischen den Hochgeschwindigkeitszügen von den sogenannten Fahrplananlagen her massig Platz für Güterzüge. Außerdem kann man Ausweichgleise usw. bauen. Ich denke, wenn man hier massiv in die Infrastruktur investiert, und Herr Jorkisch und Herr Minister Biel haben das ja auch mit Nachdruck gefordert, dann profitiert natürlich auch der Güterzugverkehr davon. Sie wissen,

die heutige Bahnstrecke, nördlich Neustadt, südlich Großenbrode, ist eine ehemalige Nebenbahn. Die ist im Zuge der Vogelfluglinie Fehmarnsundbrücke zur Hauptbahn aufgestuft worden, aber ohne an der Trassierung etwas zu verändern. Wir haben Kurven, insbesondere in Oldenburg, berühmt berüchtigt, die sind auf 70 km/h beschränkt. Moderne Güterzüge können mit 120 km/h fahren. Und in der Zukunft werden Güterzüge auch mit 160 km/h fahren. Das ist natürlich kein zukunftsfähiger Verkehrsweg, deswegen brauchen wir auch für den Güterverkehr eine Neutrassierung. Die Autobahn gibt von ihrer Trassenführung her schon vor, wie Eisenbahnzüge fahren können. Das bedeutet für Personenzüge durchweg Geschwindigkeiten von 200 bis 250 sogar 300 km/h, insbesondere in den geraden Abschnitten. Das heißt, Güterzüge könnten ihre technische Höchstgeschwindigkeit dann auch ausfahren. Ja, Sie haben fast gerügt oder angemerkt, dass ich das Wort Hinterlandverbindung als, ja, Abwertung betrachte. Da müssen Sie mir nachsehen, ich komme aus dem tiefsten Hinterland, nämlich aus Südbayern. Da kennt man vielleicht doch nicht so ganz Ihre Sprachregelung. Bekannt ist mir, dass die Häfen von Hinterland sprechen, bei allem was landseitig ist. Mir war neu, dass man auch bei einer Brücke von Hinterland spricht. Ich wage trotzdem den Vorschlag, dass man von landseitigen Anbindungen oder von Zulaufstrecken spricht. Denn eine Brücke hat doch nicht diesen Stellenwert wie ein großer Hafen. Ja, Sie haben angesprochen, wenn man das Ganze auf eine 2+1-Lösung reduzieren würde und dann gar noch als Tunnel vorschlagen würde, wäre das fahrlässig, aus Sicherheitsgründen. Dazu muss ich sagen, ein Tunnel muss natürlich in Sicherheitshinsicht ein Optimum bieten. Und das heißt ja nicht – eine 2+1-Lösung, zwei Autofahrspuren, also dem Verkehrsaufkommen angemessen, Herr Steenblock, das Kreisstraßenniveau, zwei Fahrspuren für die Autos, ein Gleis für Eisenbahn –, dass es dann keine Sicherheitsröhren gibt. Selbstverständlich muss die Sicherheit ein Maximum sein. Aber eine Sicherheitsröhre – wir nennen das in unserem Sprachgebrauch, auch als **VIEREGG-RÖSSLER** GmbH, Sicherheit hat für uns oberste Priorität, wir haben diverse Sicherheitsstudien gemacht – heißt für uns einen separaten Zufluchtsstollen, zu dem man von jedem Punkt des Tunnels aus auch hingelangen kann. Dieser Stollen hat natürlich nicht die Dimension wie eine Eisenbahn- oder eine Straßenfahrröhre, sondern eben so, dass ein Mensch hineinpasst, dass ein Pkw, ein Sanitätsfahrzeug, ein kleines Feuerwehrfahrzeug fahren kann. Es wurden hier mehrfach von fast allen Experten auf dem Podium die Prognosen angesprochen. Die Verkehrszahlen bei der Festen Querung des großen Belts und des Öre-

sunds sind durch die Realität längst widerlegt worden. Die Zahlen heute sind deutlich höher als die prognostizierten Zahlen. Das ist auch kein Wunder, die große Beltquerung ist die Hauptader, sozusagen die Aorta Dänemarks. Und, dass hier mit dem Entfall einer Fährverbindung und deren Ersatz durch eine feste Querung, die Kfz-Zahlen, die Lkw-Zahlen, gegenüber der Fähre vorher, in die Höhe schnellen, ist doch naheliegend. Dasselbe gilt für die Verbindung Kopenhagen-Malmö. Herr Steenblock, ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie das als innerstädtische Verbindung dargestellt haben. Kopenhagen und Malmö vorher durch einen Meeresarm getrennt, in Wirklichkeit zwei Stadthälften inmitten eines 3,5-Millionen-Ballungsraumes. Diese beiden Stadthälften wachsen natürlich zusammen. Wenn die Spree in Berlin so breit wäre und man würde jetzt Brücken bauen statt Fähren, würden die Hälften Berlins auch zusammenwachsen, so wie sie nach dem Mauerfall zusammengewachsen sind. Da liegt es auf der Hand, dass die Zahlen des Straßenverkehrs und auch des Schienenverkehrs in die Höhe schnellen. Das gilt aber nicht bei einer reinen Fernverkehrsachse, wo die beiden Ballungszentren, Kraftzentren, Hamburg und Kopenhagen knapp 300 km Luftlinie auseinander liegen, wo dazwischen, von Lübeck abgesehen, keine Großstadt mehr ist. Insbesondere die Nachbarregionen des Fehmarnbells, die Insel Lolland und die Insel Falster, die Insel Fehmarn und der ganze ostholsteinische Raum, sind eben bevölkerungsmäßig keine Kraftzentren, das sind landwirtschaftlich geprägte Räume. Und im Sommer sind sie durch einen erheblichen Tourismus ausgewiesen. Aber da liegen, was die Generierung von Verkehr betrifft, Welten zwischen Kopenhagen/Malmö einerseits und der innerdänischen Verbindung über den großen Belt. Das ist wirklich nicht vergleichbar. Es wurde die CO₂-Reduktion angesprochen, indem ein Umweg von 160 km im Schienengüterverkehr heute über den großen Belt, Jütland, Flensburg auf der Route Hamburg-Kopenhagen gefahren wird. Meine Damen und Herren, diese 160 Kilometer Umweg sind ja nicht natürlich. Die wurden künstlich erzeugt, mit Inbetriebnahme der festen großen Beltquerung. Vorher sind die Güterzüge selbstverständlich auf der Luftlinie Hamburg-Kopenhagen – nämlich mit Fähren – über den Fehmarnbelt gefahren. Das hat man preisgegeben. Das lag nicht in der Natur der Sache. Vermutlich wollte man einfach die Feste Querung des großen Belts mit Zügen einigermaßen füllen. Das kann man auch jederzeit rückgängig machen. Ich denke, Scandlines wäre in der Lage, wieder Güterwaggon-Fährschiffe anzuschaffen. Und dann gäbe es diesen 160-Kilometer-Umweg nicht. Aber was eintritt, wenn die kühnen Prognosen für die Feste Fehmarn-

belt-Querung Wirklichkeit werden sollten, ist, dass massiv Verkehr, der heute als RoRo oder sonst als Cargoladung auf den Schiffen die Ostsee quert, dass dieser Verkehr in Zukunft per Lkw transportiert wird. Und das bedeutet „from Sea to Road“, genau das Gegenteil dessen, was die Europäische Union verlangt, auch aus Umwelt- und Klimaschutzgründen. Kein Verkehrsmittel im Gütertransportbereich ist dermaßen energiespararm und somit dermaßen CO₂-emissionsarm wie das Schiff. Die massiven Zuwächse, die erwartet werden, die sicher von Fehmarnbelt AS auch zur Amortisierung der Brücke gewünscht werden, diese massiven Zuwächse sind nur möglich, wenn Transporte vom Schiff auf die Straße verlagert werden. Und das bedeutet eine gewaltige Vermehrung des CO₂-Ausstoßes. Dann das Schwerpunktthema, mit dem ich mich beschäftigt habe, in der Vorbereitung auf dieses heutige Expertenhearing, die Fahrzeitverkürzung, die auf der Schiene im Korridor Kopenhagen-Hamburg möglich ist. Ich danke Ihnen, insbesondere Herrn Jorkisch, für Ihre euphorische Aussage, hier handele es sich um zwei Kraftzentren, Hamburg und Kopenhagen. Ich sehe das genauso. Nur, diese Kraftzentren müssen auf der Schiene – auf der Straße passiert das ohnedies – auch diesen Kräften entsprechend vernetzt werden. Es geht nicht an, dass man eine Nebenbahn zweigleisig ausbaut, dass man die Höchstgeschwindigkeit der Eurocity-Züge, der ICE-Züge auf 160 deckelt. Tempo 160 ist eine Geschwindigkeit, wie sie in Frankreich auf allen Hauptstrecken Gang und Gäbe war, insbesondere auch zwischen Straßburg und Paris. Was haben die Franzosen gemacht? Ihnen war Tempo 160 nicht gut genug. Sie haben eine neue Strecke für Tempo 320 gebaut. Ähnlich in Italien, ähnlich in Spanien. Damit müssen wir uns messen, mit den dortigen Kraftzentren. Und da zeigt es sich eben, das meiste an Fahrzeitverkürzung ist herauszuholen, wenn man die landseitigen Strecken, südlich Puttgarden, nördlich Rödby, dem europäischen Kraftstrom entsprechend ausbaut, neu baut. Wenn die Fähre durch die Feste Fehmarnbelt-Querung ersetzt wird: Heute braucht der Zug nach der Ankunft in Rödby und seiner Weiterfahrt in Puttgarden 67 Minuten. Das kann man dem Fahrplan entnehmen. Durch die Fehmarnbelt-Querung kann das auf ungefähr sieben Minuten reduziert werden. Also da spart man 60 Minuten ein. Landseitig, wenn man die Strecken auf europäisches Metropolverbindungs-niveau ausbaut, betrachten wir nur mal die Strecke Lübeck-Puttgarden und Rödby-Kopenhagen. Wenn man hier massiv investiert, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke schafft, lassen sich noch knapp zwei Stunden reduzieren. Das ist also fast das Doppelte dessen, was die Feste Fehmarnbelt-Querung gegenüber der Fähre bringt.

Nimmt man dann noch eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Lübeck hinzu. Ich glaube, ein drittes Gleis Hamburg-Bad Oldesloe, wie es angedacht ist – ich kenne die Strecke sehr gut, sie hat viele Kurven –, ist auch nicht europamagistralenwürdig. Unterstellt man auch noch zwischen Hamburg und Lübeck eine Neubaustrecke, dann ist die Fahrzeit Hamburg-Kopenhagen, inklusive Fester Fehmarnbelt-Querung, auf ungefähr eine Stunde dreißig Minuten zu drücken. Und selbst wenn es bei zwei Stunden bleiben sollte, weil man in Hamburg – Lübeck nichts investiert, dann hat man immerhin das Niveau erreicht – siehe die Abbildung 1 in unserer schriftlichen Stellungnahme –, wie es zwischen den Kraftzentren Brüssel und Paris heute ist. Unter dieses Niveau sollten wir hier in Norddeutschland, südliches Nordeuropa allerdings nicht zurückfallen.

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Herr Rößler, können Sie bitte ein bisschen auf die Zeit achten!

Karlheinz Rößler: Zum Schluss noch: Ideal wäre es, wenn man sich an Fahrzeiten wie Paris-Brüssel oder Köln-Frankfurt, auch Köln und Frankfurt sind deutsche Kraftzentren, orientieren würde, dort beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit, bezogen auf die Luftlinie, immerhin 180. Ich habe hier in der Tabelle unter 143 km/h Luftliniengeschwindigkeit als möglich angegeben, Fahrzeit 120. Also Sie sehen, da ist noch viel Luft drin. Aber unter vergleichbare europäischer Hauptmagistralen sollte man nicht absinken. Und deswegen, Herr Minister Biel, Herr Jorkisch, bin ich Ihnen sehr dankbar, dass Sie auch für eine Aufwertung der landseitigen Verbindung plädieren. Aber das sollte auch in Dänemark passieren, nicht nur auf der relativ kurzen Strecke Lübeck-Puttgarden. Somit bin ich auch am Ende, Herr Vorsitzender!

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Herr Rößler! Als nächstes Herr Dr. Schubert bitte!

Dr.-Ing. Markus Schubert: Vielen Dank! Ich bin einmal direkt angesprochen worden, von Herrn Steenblock, bezüglich Nutzen-Kosten-Untersuchung. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die hier durchgeführt wurde, hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,29, also rund 1,3. Wir selber haben diese Nutzen- und Kosten-Untersuchung nicht durchgeführt, aber Inputs für diese Berechnungen geliefert. Ich gehe davon aus, dass die sachgerecht durchgeführt wurde. Für internationale Projekte, das muss man wirklich dazu sagen, internationale Projekte bei Kosten-Nutzen-Untersuchungen haben es in der Regel deutlich schwerer, über

das entsprechenden Nutzen-Kosten-Verhältnis zu kommen, als das beispielsweise inländische Verbindungen darstellen, wo normalerweise auch die Verkehrsaufkommen entsprechend höher sind, weil Binnenverkehre betroffen sind. Insofern, es gibt jede Menge Projekte im internationalen Bereich, wo die Nutzen-Kosten-Verhältnisse unter 1 sind, und zwar deutlich unter 1 sind, die aber trotzdem realisiert werden. Ich denke daran, wir haben länger an dem Brenner-Basistunnel auch mitgearbeitet, und diese Nutzen-Kosten-Untersuchung, da sind wir in ganz anderen Größenordnungen nach unten, sage ich jetzt mal. Dennoch, wie man hört, haben Italien und Österreich beschlossen, dieses Projekt zu errichten. Im Übrigen: Ich nehme den Ball so ein bisschen von meinem Nachbarn auf, der ja relativ vehement eine, ja, ordentliche Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen hier gefordert hat. Das, was hier nach seiner Meinung nach gemacht wird, mit V_{max} , also Höchstgeschwindigkeit, 160 km/h, würde dem Charakter dieser Verbindung, bzw. dieser beiden Metropolen, die verbunden sind, Kopenhagen-Hamburg, nicht gerecht werden. Nur bei so einer Verbindung, da bin ich ganz sicher, wir haben nämlich auch entsprechende Untersuchungen in früheren Phasen der Fehmarnprojekte unterstellt, eine solche Verbindung wäre mit Sicherheit bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis wesentlich unter dem, was wir hier für die Feste Fehmarnbelt-Querung haben. Das heißt, dieses Projekt einer durchgehenden Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Kopenhagen hat aus heutiger Sicht, auch unter absehbarer Entwicklung, derzeit keine Chance. Das kann ich vielleicht, auch wenn ich mich hier ein bisschen aus dem Fenster lehne, mit Sicherheit so sagen. Im Übrigen, es sind immer wieder angesprochen worden, die niedrigen Zahlen, 8.000, 10.000 Pkw, 1.500 bis 2.000 Lkw auf der festen Landverbindung gemäß Prognosen. Ich habe es ja schon angesprochen, internationale Projekte, im internationalen Verkehr sind das durchaus Größenordnungen, auch auf Autobahnstrecken und Eisenbahnstrecken, auf Magistralen, die erreicht werden. Ich habe jetzt gerade die Belastungskarte Straßenverkehrszählungen 2005 vorliegen. Wir kommen sehr viel an Grenzabschnitten, selbst im deutsch-holländischen Verkehr, wo wir ja andere Bevölkerungsdichten haben, teilweise auf Autobahnen, Ost-West-Autobahnen, Nord-Süd-Autobahnen in entsprechende Größenordnungen. Bei der Schiene sieht es ähnlich aus. Ich habe gerade im Kopf die Verbindung Emmerich, also Amsterdam-Köln. Also immerhin zwei der größten europäischen Ballungsgebiete. Wir haben dort im Querschnitt Personenverkehr größenordnungsmäßig 1,5 Millionen Personenfahrten pro Jahr, also Passagiere pro Jahr in

beiden Richtungen. Das ist ungefähr das, was wir hier für Fehmarn, für die Fehmarnbelt-Querung prognostiziert haben. Das heißt, das ist auch eine Größenordnung im internationalen Verkehr, die hier, sagen wir mal realistisch ist. Aber man kann hier nicht erwarten, dass wir hier Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenfernverkehr erreichen, die einen Hochgeschwindigkeitsausbau rechtfertigen. Darüber hinaus eine Bemerkung: Ich war jetzt nicht direkt angesprochen, aber Fährverkehr wurde angesprochen, optimierter Fährverkehr. Ich verweise darauf, dass wir bei den Prognosen, die hier durchgeführt wurden, auch alternativ optimierte Fährrou-ten, auch zwischen Rödby und Puttgarden, op-timal unterstellt und durchgerechnet haben. Das heißt, das ist hier auf jeden Fall erfolgt. Und wir haben auch für die anderen Fährverbindungen, also die parallelen Routen Mukran-Trelleborg, andere Routen, Rostock-Trelleborg, Rostock-Gedser, auch eine entsprechende Optimierung unterstellt, die sogar aus heutiger Sicht optimis-tischer war, also das heißt, wir sind hier bewusst aus Sicht des Fehmarnprojektes vorsichtig ran-gegangen. Ja, ich denke, das war im Wesentli-chen das, was ich ausführen wollte. Vielleicht noch eine kurze Bemerkung, Herr Rößler hat es angesprochen, 40 Personenzüge, die hier un-terstellt wurden. Es ist ja auch in seiner schriftli-chen Stellungnahme kritisiert worden, dass das sozusagen angebotsorientiert wäre oder zu viel wäre. Ich verweise nur darauf, da ist, glaube ich, ein Missverständnis da. Wir sind davon ausge-gangen, dass die Regionalbahnen, die sowohl auf der deutschen Seite verkehren, zwischen Lübeck und Puttgarden, und auf der dänischen Seite zwischen Kopenhagen bzw. Orten dazwi-schen und Rödby verkehren, dass die dann durchgebunden werden. Das heißt, dass die dann die 18 Kilometer sozusagen noch über die Brücke fahren, damit eine Verknüpfung besteht. Also das sind nicht alles neue Züge, die hier auf die Strecke geschickt werden, sondern das ist zum Teil auch nur eine Umschichtung und auch eine entsprechende Optimierung. Die Progno-sen haben diese Effekte hier auf jeden Fall fein säuberlich berücksichtigt. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Dr. Schubert! Und letzter in der Runde Herr Siegert. Bitte!

Malte Siegert: Sehr geehrter stellvertretender Vorsitzender! Sie haben jetzt das Problem, dass ich fünf oder sechs Vorredner hatte und jetzt das alles subsumieren werde, das dauert natür-lich noch länger. Ich werde versuchen, es so kurz wie möglich zu machen. Ich möchte erst mal sagen, dass zu diesen Verkehrsprognosen über den Festen Fehmarnbelt noch dazu kommt, dass wir da etwa 30% Alkoholtourismus

abziehen müssen. Es kommen nämlich von Lolland Menschen nach Fehmarn gefahren, die nur wegen des Alkoholeinkaufes und wegen der höheren Steuern in Dänemark in Deutschland einkaufen. Das heißt, dieser Verkehr, den wird es danach auf einer Festen Fehmarnbelt-Querung nicht mehr geben. Das ist keine Mär, das können Sie nachrechnen, bei Scandlines, Herr Storjohann, auch. Fragen Sie.... Herr Hå-vernemann sitzt oben auf der Tribüne. Der wird Ihnen das gerne sagen, die Zahlen sind öffent-lich. Da kann man genau sehen, 3-Stunden-Tickets für Leute, die nach Fehmarn fahren, um Alkohol zu kaufen. Das wird es natürlich nicht mehr bringen, wenn man dann nachher eine wesentlich höhere Maut bezahlen muss. Gut. Das nur vorab. Wir haben ja auch schon gehört, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke hat keine Chance. Das hat natürlich auch seine Gründe. Deutschland ist ja nicht daran interessiert. Des-wegen gibt es da überhaupt den Staatsvertrag in seiner Ausformulierung mit den nur 160 km/h, weil Deutschland eben kein Interesse hat. Ich sage mal, und da sage ich das mal Herrn Stor-johann, wenn der gerne möchte, dass es dann entlang der A 1 noch eine etwas schnellere Geschwindigkeit gibt, dann möchte ich ihn schon in der Diskussion mit den Bürgermeistern sehen. Da werden 50 Bahnübergänge nach dem Eisenbahnquerungsgesetz dann neu zu untertunneln oder zu überführen sein. Und dar-an sind die Kommunen mit einem Drittel betei-ligt. Ich bin mal gespannt, wie er den Kommu-nen diese Milliarden aufs Auge drücken will. Das kann kein Mensch finanzieren. Das ist auch der Grund, warum jetzt die Planung so läuft wie sie momentan läuft. Das nur mal zu dem Punkt. Der zweite Punkt. Sie hatten mich angespro-chen wegen des Tunnels. Sie haben behauptet, ich hätte gesagt, wir wären für einen Tunnel. Das ist natürlich nicht richtig. Sie haben das rhetorisch gut gemacht, war ein schöner Ver-such, stimmt aber nicht. Ich habe Ihnen gesagt, in dem Gespräch mit Ihnen, das wissen Sie auch ganz genau, das wir, wenn es sich nicht verhindern ließe – und wir werden versuchen, es juristisch im Planfeststellungsverfahren zu verhindern –, wenn es sich nicht verhindern ließe, wäre der Tunnel die einzig mögliche Vari-ante, denn die ist in der Tat, und da gebe ich Ihnen Recht in Ihren Ausführungen, für das Thema Schweinswale, für das Thema Vogelzug und selbstverständlich auch für die Schiffssi-cherheit besser. Also, ich bitte auch Sie, meine Herren und meine Damen, das noch mal in ih-rem Herzen zu bewegen, dass die Tunnelvari-ante in der Tat ökologisch gesehen ein paar Vorteile haben würde. Gut. Nächster Punkt. Die Mär vom Klimaschutzprojekt. Wird ja immer wieder gesagt, 200.000 Tonnen Einsparung. Es ist wirklich ungelogen völliger Blödsinn. Erstens,

und Herr Jorkisch muss da vielleicht auch mal in neuere Prognosen reingucken, und ich fordere auch Sie noch mal auf, diesbezüglich noch mal ein Gutachten erstellen zu lassen, zu den tatsächlichen Klimaschutz einsparungen, das sind teilweise Zahlen aus Ende der neunziger Jahre, mit denen da gerechnet wurde. Wir haben natürlich bei den Fähren heute schon ganz andere Einsparungspotenziale, die sind da gar nicht mit eingegangen. Das Wuppertal-Institut hat auf eine Anfrage von mir eine vorsichtige Schätzung gemacht, dass es wahrscheinlich Nullsummenspiel würde. Also insofern sollte man doch mal bitte zumindest aufhören, dieses Projekt als Beitrag zum Klimaschutz – und alleine das ist schon, finde ich, ziemlich perfide – darzustellen. Gut. Der fünfte Punkt, Schiffssicherheit. Wir haben im Fehmarnbelt 66.000 Schiffsbewegungen. Und 1999, als diese Studie erstellt wurde, da war praktisch das Kollisionsrisiko, was ich vorhin dargestellt habe, mit einer Kollision pro 11 Monate ohne VTS, eigentlich ein peinliches Nebenprodukt der technischen Untersuchungen. Also man hat untersucht, wie muss man die Pfeiler bauen, damit man sozusagen möglichst wenig Kollisionsrisiko hat. Dabei ist aber herausgekommen, dass diese Zahlen dann eben da waren. Die hat man dann aber in einem Anhangsbericht versteckt. Die sind im Ergebnisbericht überhaupt nicht aufgetaucht. Deswegen weiß die im Prinzip auch keiner. Auch alleine ein Skandal. Und da man mal wieder daran sehen, wie man natürlich auch in Ergebnisberichten, Gutachten sozusagen optimieren kann. Zu dem Zufall, den Herr Froese genannt hat: Ich meine, klar, Schiffsunfälle sind immer Zufälle. Und wenn ich jetzt mal sage, dass in der Kadettrinne 2001 die „Baltic Carrier“ mit der „Tern“ kollidiert ist, dann hat das 2.700 Liter Rohöl in die Ostsee gepumpt. Und ehrlich gesagt, die Prestige, 2002, ist uns auch noch in guter Erinnerung. 77.000 Tonnen in die Biscaya, 5 Milliarden Euro Schaden. Und das sind Kosten, meine Damen und Herren, die hier nie in irgendeiner Diskussion mit eingerechnet werden. Ich habe noch keine Prognose, keine Rechnung gesehen, in der von vornherein die ökologischen Folgekosten für so ein Projekt mit eingerechnet wurden. Auch das gehört meiner Ansicht nach dazu. Das gehört dazu und sollte auch in diesem grundsätzlichen Kosten/Nutzenverhältnis mit eingeschlossen werden. Bei Herrn Biel habe ich mich nur gefragt, warum er die Veröffentlichung der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes kritisiert wird. Wir sollten alle an Erkenntnisgewinn interessiert sein, finde ich jedenfalls. Das ist auch unser gutes Recht. Also insofern finde ich es überhaupt sehr schön, dass dieser Bericht schon am Montag vorgelegen hat, damit man heute noch mal dazu Stellung nehmen kann. Zu Herrn Jorkisch muss ich

noch sagen, ich weiß nicht, wie er sich das denkt, ob in Zukunft die Kellnerinnen aus Ostholstein als Logistikfachfrauen arbeiten sollen. Dieses sehe ich noch nicht. Und ich sehe auch nicht, dass hier in dieser Form eine Art von Arbeitsplatzumschichtungsprozess stattfinden kann oder soll. So. Dann möchte ich noch mal eine Sache sagen. Wir wissen alle, nutzerfinanzierte Querungen haben eine ganz starke Barrierewirkung. Also diese Mär auch, dass es da einen Wissenschaftsaustausch gibt. Den sollte es eigentlich jetzt schon geben. Und ich mache meinen Wissenschaftsaustausch per Mail-Verkehr, international. Ich weiß nicht, wie Sie das in Schleswig-Holstein machen. Aber es ist eine Mär, zu glauben, dass man mehr Menschen von Schleswig-Holstein bewegen könnte, nach Dänemark zu fahren, wenn im Prinzip ein nutzerfinanziertes System, wie jetzt durch eine Fähre, durch ein weiteres nutzerfinanziertes System ersetzt werden soll. Das kann ich nicht sehen, das wird auch nicht passieren. Und ich habe bei dieser Veranstaltung bei der IHK in Lübeck gehört, dass irgendjemand sich darauf gefreut hat, dass er dann von Lübeck aus in die Oper nach Kopenhagen fahren kann. Wenn Sie das hochrechnen, sind Sie bei 400 Euro, hin und zurück, mit Opern Eintrittskarten für zwei Personen. Das können sich natürlich nur Menschen aus dem oberen Bereich leisten und keine Handwerker, die dann in Dänemark arbeiten sollen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Herr Siegert! Wir haben die erste Runde hinter uns gebracht und wir haben jetzt, ich lese mal ganz kurz vor, für die nächste Runde Herrn Storjohann, den Kollegen Hacker, den Kollegen Döring, den Kollegen Steenblock, die Kollegin Menzner. Dann haben wir noch eine weitere Runde. Und da bitte ich eben halt die Kolleginnen und Kollegen, die sich da gemeldet haben, zu überlegen, ob sie zurückziehen oder O.K. Kollege Döring zieht für diese Runde schon zurück. Dann rückt die Kollegin Margit Wetzel nach vorne, in der nächsten Runde. Und dann habe ich noch den Kollegen Detlef Müller, die Kollegin Hagedorn, den Kollegen Schwabe, den Kollegen Heilmann und den Kollegen Hofreiter, also für die dritte Runde. Wir machen also jetzt die zweite Runde. Und wir fangen dann mit dem Kollegen Gero Storjohann an. Bitte sehr! Haltet euch ein bisschen kürzer!

Abg. Gero Storjohann: Danke, Herr Vorsitzender! Ich habe noch eine Frage. Und zwar wegen der Fähren, die dann ja weiter fahren, wenn die Brücke besteht. Es wird hier immer gesagt 66.000 Fahrzeugbewegungen im Fehmarnbelt. Jetzt fahren die Fähren aber ja von Fehmarn nach Rödby-Hafen. Und das ist immer an der

Brücke längs. Wo ist jetzt das zusätzliche Risiko, das dadurch entsteht, Professor Froese?

Stellv. Vorsitzender Peter Hettlich: Vielen Dank, Kollege Storjohann! Dann der Kollege Hacker!

Abg. Hans-Joachim Hacker: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe drei Fragenkomplexe. Der erste richtet sich an Herrn Prof. Froese und an Herrn Lundhus. Hier ist zu dem Thema Schiffssicherheit einiges ausgeführt worden. Herr Prof. Froese, Sie haben das auch sehr technisch dargestellt. Ich will das bloß mal für einen Abgeordneten etwas verständlicher formulieren und bitte um Nachsicht, dass ich den wissenschaftlichen Grad nicht erreiche. Bei den jetzigen Bewertungen, ich habe auch aus dem NABU-Gutachten entnommen, dass eine Neubewertung der Kollisionsrisiken noch bevorsteht. Da schließe ich mal Herrn Lundhus noch ein, mit dieser Fragestellung. Kann man aus heutiger Sicht sagen, dass die Risiken, die heute erkennbar sind, im Grunde genommen als unvermeidbare Risiken zu bezeichnen wären oder aber ein Ausschlusskriterium für den Bau einer Brücke wären? Das wäre meine erste Frage. Damit verbinde ich auch bei Herrn Lundhus die Frage, wie das dann jetzt mit dieser Neubewertung der Kollisionsrisiken aussieht. Die Frage an Herrn Lundhus zur Tunnelquerung. Ich habe aus Ihrer Darstellung entnommen, dass Sie im Moment gleichwertig untersuchen, ob es bei der technischen Lösung zu einer Tunnelquerung kommen könnte oder aber eine Brückenquerung gebaut werden sollte. Das würde ich mir gerne von Ihnen noch mal bestätigen lassen. Und könnten Sie einen Satz dazu sagen, welche Erkenntnisse Sie bei dem Projekt Tunnelquerung im Moment schon erreicht haben. Die Frage an Herrn Dr. Schubert, zu einem zweiten Komplex. Es gab auch heute unterschiedliche Bewertungen zu den Verkehrsströmen. Es gibt Feststellungen und Behauptungen, mit einem Brückenprojekt oder Tunnelprojekt würden Verkehrsströme organisiert, die im Großraum Hamburg gar nicht mehr gelenkt werden könnten. Ich will mal die Frage auf einen zentralen Punkt konzentrieren. Meinen Sie, dass nach dem gegenwärtigen Vertragswerk und nach den gegenwärtigen Untersuchungen tatsächlich die Hinterlandanbindungen in Deutschland – Entschuldigung, dass ich den Begriff „Hinterland“ noch mal verwende – ertüchtigt werden sollen, oder ob das, was wir im Staatsvertrag geregelt haben, eigentlich ausreichend ist? Frage eins. Eine zweite Frage. In dem Land, in dem ich meinen Wahlkreis habe, in Mecklenburg-Vorpommern, gibt es zwar inhaltlichen Widerstand, aber immer noch Widerstand gegen eine Idee, gegen das Projekt Fehmarnbelt-Querung.

Wie bewerten Sie die Aussage von Landespolitikern aus Mecklenburg-Vorpommern, dass mit einer Fehmarnbelt-Querung, in welcher Variante auch immer, negative Auswirkungen auf die Hafenstandorte Rostock und Wismar verbunden sein würden. Aus der Studie von NABU, auf Seite drei, entnehme ich, das eigentlich gerade in diesem Bereich künftig mit stärkeren Verkehrsentwicklungen zu rechnen sein wird, so dass eigentlich dann von einer Festen Fehmarnbelt-Querung keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Halten Sie aus dieser Diskussion heraus die Forderung für richtig, dass sich das Land Mecklenburg-Vorpommern, wenn denn eine feste Fehmarnbelt-Querung gebaut wird, eben anders aufstellen muss, hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur und der Bewerbung der Häfen. Ein dritter Fragenkomplex, den ich an Prof. Froese und Herrn Lundhus richte, vielleicht kann Herr Siegert auch noch etwas dazu sagen. Es sind heute die Fragen Meeresfauna, die Fragen Auswirkung auf die Umwelt schlechthin, hier diskutiert worden. Herr Lundhus, Sie haben ein optimistisches Bild gemalt. Ich glaube, das entspricht auch Ihrer Funktion als Geschäftsführer der Gesellschaft. Daraus möchte ich jetzt mal zwei Fragen ableiten. Die erste: An welche Maßnahmen ist denn gedacht worden, beim Bau und beim Betrieb, an Maßnahmen baulicher Art, um die Auswirkungen auf Umwelt, Natur, Meeresfauna, Menschen zu minimieren? Und gibt es hierfür Erfahrungen aus den bereits umgesetzten Brückenbauprojekten? Ich denke insbesondere an den Öresund. Die zweite Frage zu diesem Komplex. Und damit meine letzte Frage. Das Umweltkonsultationsverfahren 2006 hat einige schlüssige Aussagen zu den Fragestellungen einer Festen Fehmarnbelt-Querung getroffen. Es sind aber in diesem Konsultationsverfahren auch einige Fragen offen geblieben, so wie wir, glaube ich, heute auch noch nicht alle Fragen endgültig beantworten können. Und daraus ableitend die Frage: Sehen Sie es als eine Verpflichtung und Verantwortung an oder sehen Sie da keine Bindung, dass die heute noch nicht zu beantwortenden Fragen zwingend nach deutschem Recht – ich sage bewusst, zwingend nach deutschem Recht – sämtlich im Plangenehmigungsverfahren und in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu prüfen sind und einer nach dem Gesetz geforderten Beantwortung zuzuführen sind. Also die Frage: Wie stellen Sie sich auf das Plangenehmigungsverfahren, Herr Lundhus, und auf die Umweltverträglichkeitsuntersuchung ein, um dann die Voraussetzung zu schaffen, dass deutsches Baurecht erreicht wird? Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hacker! Jetzt der Kollege Steenblock, dann die Kollegin Menzner und dann die Kollegin Wetzel.

Abg. Rainer Steenblock: Vielen Dank! Herr Biel, noch mal kurz dazu. Sie lesen ja gerade unsere Pressemitteilung. Und nur um das deutlich zu machen, Sie haben gesagt, Sie haben den Rechnungshofbericht nicht gekannt. Der Rechnungshofbericht ist von Oktober 2008. Es gibt jetzt noch mal eine neue Version, nach der Intervention des Bundeswirtschaftsministeriums, der aber in der Sache, das hat Herr Storjohann, glaube ich, auch schon gesagt, in der Sache enthält der Bundesrechnungshofbericht gegenüber dem, was der Bundesrechnungshof schon im Oktober letzten Jahres gesagt hat, tatsächlich nicht viel Neues. Er bleibt bei seiner Kritik, die sehr hart ist und die im Grunde sehr deutlich sagt, dass es – egal wie man zu dem Projekt steht, so sage ich jetzt mal – zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der vielen Unklarheiten und aufgrund der vielen Fakten, die wir überhaupt noch nicht wissen, von Wirtschaftlichkeit angefangen, von Strecke, Kosten, Brücke, Tunnel, alles, Schiffssicherheit, alles soll noch erfahren werden, Unfug wäre, jetzt einen Staatsvertrag abzuschließen, über diese vielen Unwägbarkeiten, sondern, dass man, auch wenn man dafür ist, sage ich jetzt mal, ruhigen Gewissens eigentlich erst in der nächsten Legislaturperiode darüber entscheiden kann, wenn die ganzen Fakten vorliegen. Das nur noch mal zu dieser Bundesrechnungshofgeschichte. Herr Biel, ich würde Sie aber gerne schon noch mal fragen, weil Sie ja auch mit dem Verkehrsminister hier auf Bundesebene gesprochen haben: Diese Frage der Neutrassierung, die ja aufgrund... Sie wissen das ja, in Schleswig-Holstein gibt es, gerade von Timmendorf, von den anderen Küstenorten, erhebliche Debatten, die auch nachvollziehbar sind. Aber es gibt ja tatsächlich auch die Frage, wenn man die Trasse an die A 1 ranrückt, das hat mein Kollege von der Linken ja auch gesagt, dann ist die Frage der Querungsbauwerke, für die es eine festgelegte Finanzierung gibt, eine enorm wichtige für die Kommunen in Schleswig-Holstein. Deshalb die Frage: Ist das auch Gegenstand des Gespräches gewesen – weil ich mir nicht vorstellen kann, dass die schleswig-holsteinischen Kommunen die Lasten, die dadurch entstehen, tatsächlich alleine tragen können, denn das ist wirklich in dieser Region immens –, ob es von Ihrer Seite angesprochen worden ist, dass es dort eventuell auch Kompensation oder Unterstützungsmaßnahmen des Bundes gibt oder ob das Land dann die Kommunen an dieser Stelle – Schleswig-Holstein geht es ja finanziell richtig Klasse – noch mal das Land irgendwie in eine finanzielle Kooperation reingeht. Ich habe das mit der A 20

nicht gesagt, um die Projekte zu vermitteln, sondern ich habe das mit der A 20 gesagt, weil in Schleswig-Holstein eben mehrere große Verkehrsprojekte anstehen, die enorme Mittel binden, und die Frage, wie die Lastenverteilung zwischen den Bundesländern und dem Bund ist, ja irgendwann mal geklärt werden muss, damit es realistisch ist. Und deshalb auch eben die Frage der Anbindung der Brücke an das Schienen- und Straßennetz. Straßennetz ist dabei nicht so sehr die Frage wie an das Schienennetz, was der größere Brocken dabei ist. Das würde mich schon interessieren, ob es da zumindest Andeutungen aus dem Verkehrsministerium gibt, dass hier eine andere Regelung als „Königsteiner Schlüssel“ gefunden wird. Dann würde ich gerne noch mal von Herrn Schubert... Sie haben diese Fragen angesprochen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, gilt bei internationalen Projekten eigentlich nicht wirklich. Natürlich gilt es das, aber na ja, Sie haben es mal so dargestellt, dafür sind andere Relationen relevant. Nun haben Sie dann noch Brennerbasistunnel erwähnt. Der ist nun auf dem gleichen Niveau wie Fehmarnbelt, unter diesen „Wünsch dir was“ Projekten. Keiner findet sie wirtschaftlich, aber es gibt immer Leute, die glänzende Augen dabei kriegen. So! Oder ein anderes Projekt, die Brücke nach Sizilien. Also diese Großprojekte, die irgendwie über Jahrzehnte immer wieder diskutiert werden. Die Brücke hat ja eine ähnliche Kosten/Nutzenrelation gehabt wie Fehmarnbelt. Die ist ja abgekippt worden, weil die italienische Regierung gesagt hat, mit Steuergeldern muss man eigentlich ein bisschen verantwortlicher umgehen, an der Stelle, weil sich das nicht refinanziert. Die Frage ist ja bei internationalen Verbindungen nicht, dass da auch andere Kriterien angelegt werden müssen, um Orte zu verbinden. Wir sind ja in dieser Situation, wir haben eine gute Verbindung nach Skandinavien. Da muss keiner mit einem Paddelboot hin oder schwimmen oder zu Fuß gehen, sondern wir haben eine richtig gut funktionierende Verbindung, die optimiert werden kann. Das haben Sie auch selber gesagt. Und da stellt sich doch die Frage, muss zu solchen bestehenden Verbindungen tatsächlich noch mal, ohne einen besonderen Nutzeffekt zu haben... Sie haben selber gesagt, die Relationen bleiben in etwa so, man kann sich streiten, ob es 5.000, 6.000, 7.000, 8.000, 8.800 sind oder was auch immer – das ist ja nicht so relevant, diese Größenordnung –, ohne das ein zusätzlicher Effekt tatsächlich eintritt, dass mehr Verkehr tatsächlich transportiert werden kann, dass mehr Austausch erfolgt. Sie haben auch gesagt, es wird dabei wahrscheinlich eine Verlagerung geben, noch mal von der See auf die Straße. Also alles Effekte, die wir eigentlich nicht wünschen können. Es findet nicht zusätzlicher Ver-

kehr statt, ein bisschen von der See. Ob es vor diesem Hintergrund, dieser Unwirtschaftlichkeitsprognose, die es gibt, nicht verkehrswirtschaftlich dazu führen müsste, dass man mit dem Geld, was man ja vielleicht einsetzen will, Vernünftigeres macht als so etwas zu bezahlen, was keine großen Effekte hat. Warum die Dänen das wollen, das ist eine andere Diskussion, was bei den Dänen dahintersteht, warum sie so viel Geld finanzieren wollen. Aber Herr Lundhus, ich würde gerne doch noch mal Sie ansprechen, ob ich das jetzt richtig verstanden habe, dass in Dänemark über den Bau nicht entschieden ist, dass über den Bau erst in einem Baugesetz entschieden wird. Und da wüsste ich gerne, ob Sie wissen, wann in etwa die Dänen über den Bau tatsächlich entscheiden. Also Sie machen jetzt Planung. Und wann wird nach Ihrer Vorstellung in etwa dieses Baugesetz in das dänische Parlament eingebracht und wann ist da mit einer Entscheidung zu rechnen. Das würde mich interessieren. Und weil ich ja vielfach missverstanden bin, mit den Vergleichen mit dem Tunnel, wollte ich noch mal fragen, Herr Lundhus, ob Sie nicht mit mir übereinstimmen, dass man den Öresund, so wie das ja mehrere andere auch gesagt haben, nicht mit Fehmarnbelt vergleichen kann, weil die Metropolen eben sehr weit auseinander sind, keine innerstädtische Verbindung, sondern das die einzig großräumige Verbindung zwischen Metropolen, die vergleichbar ist, der Eurotunnel ist. Und Sie wissen, was aus dem Eurotunnel finanziell geworden ist. Es ist eine Katastrophe gewesen, für die, die das gebaut haben. Und es musste mit Steuergeldern alles repariert werden. Wir haben im Staatsvertrag ja, Herr Lundhus, diese Klausel, dass, wenn sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ändern, dann über die ganze Finanzverteilung noch einmal neu geredet werden kann. Also Deutschland ist nicht aus dem Spiel, Deutschland ist mit allen Milliarden, die das Ding kostet, dann im Spiel, wenn sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gravierend ändern. Die Frage ist z. B., ob eine gravierende Änderung die Aufrechterhaltung des Fährbetriebes wäre, der sich ja auswirkt, oder ob aus Ihrer Sicht das keine gravierenden Änderungen sind und was aus Ihrer Sicht tatsächlich gravierende Änderungen sind, in einer Situation, wo man die Wirtschaftlichkeit noch nicht tatsächlich fassen kann. Ich würde Herrn Siegert noch mal gerne fragen, denn eines der großen ökologischen Probleme der Ostsee ist ja, dass wir mit dem Sauerstoffgehalt in der Ostsee, mit dem Wasseraustausch in der Ostsee, immer große Probleme haben, also, dass die Verbindung zur Nordsee existenziell wichtig ist, der Wasseraustausch dahin. Noch mal, was dieses Brückenbauwerk denn für den Wasseraustausch bedeutet und die ökologischen Folgen, die daraus

dann auch resultieren, wenn es hier zu Beeinträchtigungen kommt. Ja, das wären meine Fragen. Danke!

Vorsitzender: Das ist auch ganz hervorragend, um das mal so zu sagen. Denn wenn wir jetzt bei der Form bleiben, das von meinen werten Kollegen jeder 10 bis 12 Minuten Fragen stellen, dann haben wir noch 1 ½ Stunden Fragestellung, ohne die Antworten der Experten. Ich möchte nur in aller Bescheidenheit darauf hinweisen, das vieles, wenn ich das richtig sehe, auch wenn ich von draußen zugehört habe, schon gesagt worden ist. Wir können das natürlich gerne noch fünf Mal sagen, aber das ändert nicht die Qualität der Aussage. Wiederholungen bringen in argumentativer Hinsicht relativ wenig. Neue Argumente und neue Lichtblicke wären erforderlich. Ich bitte also die Kollegen, bei den weiteren Fragestellungen darauf zu achten, was sie zur höheren Erleuchtung des Ganzen noch beitragen können, indem wir nicht wiederholen, was schon fünf Mal gesagt worden ist. So, ich habe jetzt die Kollegin Menzner.

Abg. Dorothee Menzner: Danke Herr Vorsitzender, sehr geehrte Herren! Ich habe zu mehreren Komplexen Fragen. Ich versuche es aber möglichst kurz zu fassen. Wir haben sehr unterschiedliche Prognosen zur Steigerung von Verkehr, die alle nicht euphorisch machen, wobei Herr Lundhus deutlich gemacht hat, dass in Dänemark realisierte Brückenprojekte alle sehr viel stärker angenommen wurden als es prognostiziert war. Aber wir haben auch vorliegend das schlechte Kosten/Nutzenverhältnis und die voraussichtliche Kostensteigerung. An Herrn Lundhus deswegen die Frage: Von welcher Refinanzierungsdauer gehen Sie aus und beziehen Sie automatisch z. B. das höhere Verkehrsaufkommen beim Öresund ein, dass das jetzt auf den Fehmarnbelt eins zu eins oder in einem anderen Verhältnis übertragbar wäre? Wir haben über die Unterschiedlichkeit der jeweiligen angrenzenden Regionen schon eine Menge gehört. An den Herrn Minister Biel die Frage, auch jetzt an den IHK-Präsidenten: Natürlich haben wir Jahrzehnte festgestellt, dass wenn neue Straßen, neue Infrastruktur, neue Anbindungen irgendwo entstanden, dass dann auch eine regionale Entwicklung, Industriegebiete, Arbeitsplätzeansiedlung usw. häufig folgten, aber wir sehen in den letzten Jahren, dass es in ländlichen Regionen genau anders herum laufen kann, dass solche Verkehrsanbindungen auch sehr wohl zu einer weiteren Entleerung der ländlichen Räume führen, zu längeren Pendelwegen. Ist dies einmal untersucht worden und wird einkalkuliert, dass das durchaus auch sehr negative Auswirkungen für die angrenzenden ländlichen Regionen beidseitig der Grenze oder

des Sundes nach sich ziehen würde oder könnte? Noch eine Frage zu der Hinterlandanbindung, ich benutze jetzt auch diesen Begriff, bei der Schiene. Wir haben sehr ausgiebig dargelegt, vielleicht kann da auch Herr Rößler noch etwas zu sagen, dass eine Neutrassierung durchaus notwendig wäre. Ich stamme aus Niedersachsen, wir haben es dort auch mit verschiedenen Vorhaben der Neutrassierung zu tun und ich weiß von daher, dass es sehr lange Planungs- und Realisierungszeiträume sind. Gibt es von Ihnen oder auch von der Landesregierung eine Vorstellung, von welchen Zeiträumen wir hier überhaupt reden und gibt es des Weiteren Vorstellungen, wie diese dann darauf verkehrenden, vor allem Güterzüge auch weiter südlich von Hamburg abgeleitet werden können? Wir haben ja auch dort einen massiven Engpass, während wir auf der östlichen Trasse über Rostock, über die östliche Nordsüdtrasse für Verkehre und gerade für Güterverkehre durchaus noch Platz hätten, aber so eine Anbindung würde natürlich Güterverkehre gerade von dieser östlichen Trasse auf die überlastete mittlere Trasse bei Hamburg dann noch einmal verlagern, was auch im südlicheren Bereich weitere Probleme schaffen würde, nach meiner Vorstellung. Vielleicht täusche ich mich und Sie können mir das noch einmal sagen. Eine letzte Frage. Wenn ich in Niedersachsen Verkehrsfunk höre, dann ist es doch im Winterhalbjahr relativ häufig, dass die Fehmarnsundbrücke für leere Wohnwagen- und LKW-Gespanne bei Westwindlage gesperrt ist. Gibt es Untersuchungen, ob das bei der Fehmarnbelt-Querung, wenn denn eine Brückenlösung kommt, auch problematisch wäre und wenn ja an wie viel Tagen im Jahr sie dann doch nur eingeschränkt für Straßenverkehr zur Verfügung stehen könnte? Ich danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner! Es folgt Kollegin Dr. Wetzel.

Abg. Dr. Margrit Wetzel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen haben sich auch schon reduziert, weil ich ja keine doppelt stellen möchte. Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Prof. Froese. Zum einen erstaunt mich sehr, dass man in den Untersuchungen, Risikoanalysen usw. davon ausgegangen ist, dass die Fährverkehre eingestellt werden. Ich gehe jetzt vom Zeitpunkt heute aus und dem absehbaren Zeitpunkt, sodass also die Fährverkehre nach meiner Ansicht zunächst bleiben und einbezogen werden müssen. Deshalb die Frage: Können Sie hier und heute in dieser Anhörung eine verbindliche und verantwortliche Risikobewertung vornehmen oder sagen, wie ein Risiko angesichts der längs der Brücke laufenden Fährverkehre zu bewerten und zu minimieren

ist, zumal die Fährverkehre meines Wissens Vorrang haben? Das ist die erste Frage. Können Sie nicht? Na gut. O.K. Das ist ja in der Antwort dann zu klären. Dann hat Herr Lundhus erwähnt, dass Verkehrstrennungsgebiete kommen würden und er hat auch von Vessel Traffic Service gesprochen. Meine Frage ist: Ist die Einrichtung eines zusätzlichen Vessel Traffic Service in die Kostenkalkulation mit eingegangen und wären die auf deutscher oder auf dänischer Seite einzurichten? Die damit im Zusammenhang stehende Frage ist: Wie sieht es mit den Notschleppkonzepten auf der Ostsee aus? Müssen diese gegebenenfalls überarbeitet und ergänzt werden oder nicht? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Dr. Wetzel! Herr Hagedorn, Kollege Hagedorn. Oh, ich nehme alles zurück. Bettina Hagedorn!

Abg. Bettina Hagedorn: Da ich hier offensichtlich das einzige Mitglied des Haushalts- und Rechtsprüfungsausschusses bin, werde ich auch stellvertretend versuchen für meine Kollegen mit meinen Fragen, gerade auf den finanziellen Bereich einzugehen und fange mit einer Frage an Herrn Jorkisch an. Herr Jorkisch, in dem Koalitionsvertrag dieser großen Koalition in Berlin steht: „Wir wollen PPP voranbringen und uns deswegen für die Realisierung der Fehmarnbelt-Querung als internationales PPP-Referenzvorhaben einsetzen“. PPP heißt ja üblicherweise eine hälftige Risikoteilung zwischen Staat und Wirtschaft. Das war auch so für dieses Projekt beabsichtigt und auf der Investorenkonferenz im September 2006 hier in Berlin hat sich die Wirtschaft aus dem Bereich Bauwirtschaft, Hoch-Tief und Bilfinger Berger, aber auch aus dem Bereich Banken aus der Mithaftung für dieses Projekt auf deutscher Seite komplett zurückgezogen und seitdem haftet ja der Staat in Deutschland, der Steuerzahler für die Hinterlandanbindung und der dänische Staat auf der anderen Seite. Da Sie hier mit blühenden Augen berichtet haben, was Sie sich als Wirtschaft, Sie und Ihre Unternehmen, von diesem Projekt versprechen: Es ist natürlich ausgesprochen schwierig für uns, als Haushälter zu erleben, dass Sie einerseits von dem Erfolg glauben überzeugt zu sein und andererseits nicht in die Mithaftung gegangen sind, Sie und Ihre Unternehmen. Ich würde Sie bitten, dazu Stellung zu beziehen. Ich bleibe bei dem Thema Finanzen und meine nächste Frage richtet sich an Herrn Dr. Biel für das Land Schleswig-Holstein. Herr Dr. Biel das Land Schleswig-Holstein hat ja diese feste Beltquerung und das haben Sie hier noch einmal betont, immer gefordert, allerdings auch, wenn ich das mir erlauben darf zu sagen, bis 2006 als PPP-Projekt und Sie haben vorhin schon dargestellt, dass

Sie sich mit 60 Millionen Euro als Land Schleswig-Holstein an dem Straßenausbau beteiligen werden, an dem, was hier aber maßgeblich diskutiert wird und sehr viel kostenträchtiger ist, nämlich die Schienentrasse, natürlich nicht. Sie haben vorhin gesagt, ich habe mir das aufgeschrieben, Sie sind rein gedanklich dabei. Sie können mir glauben, dass das einen Haushälter nicht wirklich tröstet. Sie haben hier alle, bis auf Herrn Siegert, wenn ich das richtig mitbekommen habe, eine Hochgeschwindigkeitstrasse gefordert und die ist nicht Gegenstand des Staatsvertrages, über den wir hier eigentlich eine Anhörung haben. Im Staatsvertrag ist von Tempo 160 km/h die Rede, auch hier liegt ein Schreiben der DB vor, ziemlich aktuell, vom 23. April, wo damals noch Herr Mehdorn ausgeführt hat, wie die Strecke zu planen ist: „Der Ausbau der Strecke auf deutscher Seite wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen, Ziel der Planung ist es, die Variante zu ermitteln, die ein bestmögliches Kosten/Nutzenverhältnis bietet. Es ist auch vorgesehen ein Ausbau der Hinterlandanbindung als zweigleisige elektrifizierte Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h“. An einer anderen Stelle schreibt er: „Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Trassierung für eine zweigleisige Strecke für 160 km/h in der bisherigen Lage weitgehend möglich ist. Punktuell sind Linienverbesserungen erforderlich“ usw. Und jetzt kommt noch ein wichtiger Punkt, denn davon war auch schon die Rede: „Eine weiträumige Umfahrung von Ortskernen mit gleichzeitigem Halt in der Ortsmitte ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Daher muss hier in der Planung ein Optimum bei der Lösung des Zielkonfliktes aus Lärm und guter Verkehrsanbindung für den Nahverkehr gefunden werden“. Dieses Antwortschreiben ist eins zu eins identisch mit dem, was der Staatsvertrag vorsieht, insofern kann man der Bahn auch keinen Vorwurf machen, aber die Menschen in der Region wünschen sich etwas anderes und das ist hier von Ihnen vorgetragen worden, Herr Dr. Biel. Nun würde ich gerne wissen, wenn Sie denn fordern und angeblich auch schon Hoffnung haben aus dem Verkehrsministerium aus Berlin, dass eine zusätzliche Trassierung mit Hochgeschwindigkeitscharakter in Ostholstein errichtet werden soll, das heißt mindestens Tempo 220 km/h statt 160 km/h. Wird das dann allein der Bund bezahlen mit einer Erhöhung der Kosten um 1 Milliarde? Der Bundesrechnungshof hat ja eh schon gesagt, dass wir statt bei 840 Millionen, bei 1,7 Milliarden Euro sind. Das ist aber nur die Hochgeschwindigkeitstrasse. Der Kollege Steenblock hat darauf hingewiesen, dass dann 50 Querungsverkehre zu unter- oder übertunneln sind. Dort sind zu 1/3 Kreise und Gemeinden dabei. Bestätigen Sie das so als Straßenbaulastträger und nehmen Sie das so-

zusagen als Land Schleswig-Holstein für die Kommunen billigend in Kauf? Was ist eigentlich mit der verbleibenden Strecke, die am Strand entlangführt, mit den Bahnhöfen, die dann ja ausschließlich für den Regionalverkehr zu nutzen sind? Mit anderen Worten, dafür erhalten Sie als Land Schleswig-Holstein vom Bund ja bereits Mittel für den Regionalverkehr. Ich kann mir gut vorstellen, dass der Bund nicht zwei Strecken unterhalten wird. Wären Sie bereit, diese Kosten, die dann ja zusätzlich für das Land Schleswig-Holstein und auf die Kommunen zukommen würden, nur um eine Hochgeschwindigkeitstrasse zu haben, sie zu tragen und dafür auch bei den Kommunen zu werben? Wenn ich etwas zu den blühenden Landschaften sagen darf. Da ich jede Woche zweimal mit so einer Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Hamburg und Berlin hin und herfahre, kann ich nachvollziehen, dass es Vorteilsnehmer gibt, ich brauche seitdem eine Stunde weniger. Allerdings haben die Züge vorher in Wittenberge, Ludwigslust und Büchen gehalten und das tun sie jetzt nicht mehr. Ich kann mir nicht wirklich vorstellen und erlebe es auch nicht so, dass das für Büchen, Ludwigslust und Wittenberge ein enormer Vorteil wäre und dass seitdem dort blühende Landschaften ausgebrochen wären. Zum Thema Ausgleichsmaßnahmen, Herr Dr. Biel, noch eine Frage an Sie. Das ist hier schon angesprochen worden. Sie haben ja bisher verneint, dass es überhaupt Nachteile für die Menschen in Schleswig-Holstein, insbesondere auf Fehmarn im Bereich Tourismus geben würde. Ich glaube, dass sehen alle Menschen in Ostholstein komplett anders. Wenn also während dieser achtjährigen Bauzeit es doch die Notwendigkeit zum Ausgleich geben würde, was ich glaube: Stimmen Sie mir zu, dass dafür das Land Schleswig-Holstein und nicht der Bund zuständig ist und dass es dafür GA-Mittel gibt und dass diese GA-Mittel für die Haushaltsjahre 2009, 2010 und 2011 vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages um 200 Millionen erhöht worden sind? Sie haben also die Möglichkeit als Land Schleswig-Holstein, wenn sie diese Mittel cofinanzieren und nach Fehmarn lenken, dort Projekte zum Ausgleich zu machen. Würden Sie bitte dazu Stellung beziehen, ob Sie das vorhaben? Was den Bundesrechnungshofbericht anbelangt, der hier schon angesprochen worden ist; Der Bundesrechnungshof berichtet und, das hat der Kollege Steenblock ja schon gesagt, hat an vielen Stellen auf die Unwägbarkeiten hingewiesen, hat vor allen Dingen etwas gesagt, was Sie eigentlich heute mit fünf Sachverständigen belegt haben. Der Bundesrechnungshof hat nämlich gesagt, dass die Formulierungen im Staatsvertrag so unklar sind, dass es weitergehende Forderungen zu Lasten des Bundes, der Bundesrepublik Deutschland geben

könnte, auch im Übrigen von der Deutschen Bahn selber aus eigenem Interesse heraus und dass der Bund das dann aber bezahlen müsste und genau darum legt er den Abgeordneten ja nahe, nicht abzustimmen, solange diese Zahlen nicht auf dem Tisch sind. Würden Sie, was Sie alle fünf gesagt haben, sagen, dass eine Trasse mit 220 km/h als einzige die ist, die zukunftsfähig ist? Ich glaube, der Herr Rößler hat es so gedacht. Das würde bedeuten, dass die im Staatsvertrag geplante Variante aus Ihrer Sicht nicht zukunftsfähig ist. Raten Sie uns also davon ab, so zu bauen wie es im Staatsvertrag beschrieben ist?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Hagedorn! Kollege Schwabe!

Abg. Frank Schwabe: Herr Vorsitzender, verehrte Damen und Herren! Als Umweltpolitiker interessieren mich natürlich insbesondere die Umweltauswirkungen. Das ist schon ein paar Mal gefragt worden, aber so richtig noch nicht endgültig beantwortet worden, für mich jedenfalls nicht ausreichend. Mich interessiert, wenn man denn eine solche feste Verbindung braucht, ob das eine Brückenkonstruktion ist oder eine Tunnelkonstruktion, ich habe gelernt, das muss untersucht werden und mir ist nicht klar geworden, warum eigentlich der Deutsche Bundestag dann jetzt eine Entscheidung treffen muss. Ich habe den Eindruck, der Deutsche Bundestag würde sich Entscheidungsmöglichkeiten nehmen, wenn jetzt die Entscheidung gefällt würde. Was spricht dafür, dass jetzt unbedingt die Entscheidung getroffen werden muss und was spricht dagegen, dass abgewartet werden kann, bis wirklich klar ist, was die vernünftige, vertretbare Variante ist? Ich hätte das, wenn es geht, von allen möglichst beantwortet.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Schwabe! Kollege Heilmann! Dann nehmen wir Kollegen Hofreiter, der ist auch gerade draußen. O.K. Kollege Hofreiter verzichtet. Dann würde ich Kollegen Heilmann gleich einspielen und würde jetzt erst einmal mit der Rückrunde der Experten beginnen. Herr Minister Biel!

Minister Dr. Jörn Biel: Dankeschön, Herr Vorsitzender! Mir ist aufgefallen, dass ich aus der ersten Runde noch zwei Antworten offen bin, denen ich noch kurz nachgehen würde. Ich werde mich auch bemühen die Antworten möglichst kurz zu geben. Erstens zu den Arbeitsplatzeffekten. Es ist errechnet worden, dass wir in der Bauphase unmittelbar wegen des Bauwerks mit rund 2.000 Arbeitsplätzen rechnen können und mittelbar in Industrie und Dienstleistungen mit gut 4.000 zzgl. noch mit denjenigen

Arbeitsplätzen, die dann bei den Hinterlandanbindungen entstehen werden. Nach Inbetriebnahme rechnen wir, das ist gutachterlich erstellt worden, im Bereich Logistik, Transport, Medizintechnik auch Tourismus, Instandhaltung usw. mit rund 1.740 Arbeitsplätzen, also mit gut 1.700 Arbeitsplätzen, davon 920 in Deutschland. Das ist jetzt unter der Annahme errechnet worden, dass der Fährbetrieb eingestellt wird. Wie wir aber mehrfach gehört haben, wird dies nicht der Fall sein, wie sich auch bei den anderen Brücken, Bauwerken im innerdänischen Bereich bzw. zwischen Dänemark und Schweden gezeigt hat. Das zweite was ich noch schuldig bin, das hat Herr Steenblock dann auch noch einmal nachgefragt, betrifft die Schienenfinanzierung. Die Schienenfinanzierung ist noch nicht gesichert. Allerdings ist sie im jetzigen Bundesverkehrswegeplan schon mit 1,2 Milliarden beziffert. Zudem müssen wir davon ausgehen, dass die EU dadurch, dass es ein TEN-Projekt ist, ein sehr großes Interesse hat. Sie zahlt jetzt bereits 374 Millionen Euro dazu und es steht in Rede ab 2014 noch mal 1,2 Milliarden an Zuschuss zusätzlich zu geben. An dieser Priorität der Firma Fehmarnbelt-Querung soll auch nicht gerüttelt werden, da die 30 prioritären Projekte laut EU zügig abgearbeitet werden sollen. 2014 ist sogar ein neues Mehrjahresprogramm in der Diskussion und das könnte sogar zu einer Erhöhung der Gesamtmittel führen. Ganz kurz nur zu Herrn Siegert. Herr Siegert, ich sehe nicht ganz, warum das, was Sie als Alkoholtourismus bezeichnen, sich mit einer Brücke ändern soll, denn die Leute die dort Alkoholtourismus machen, kommen auch mit dem Auto über, die werden also kaum was trinken und das wird bei der Brücke genauso sein, weil die Brücke nämlich teurer werden wird. Jetzt zu den Fragen die in der zweiten Runde gekommen sind. Herr Steenblock, wenn dieser Rechnungshofbericht nichts Neues zeigt, als wir im Oktober schon gehört haben, dann kenne ich ihn, aber davon war ich jetzt nicht ausgegangen. Warum soll eine zusätzliche Veröffentlichung jetzt neue Erkenntnisse bringen? Wir haben vorhin schon gehört, dass dort nicht viel Neues drinsteht. Der Rechnungshof hat immer generell die Pflicht auf die Risiken hinzuweisen, für die Chancen ist er leider nicht zuständig. Warum sollten wir das jetzt machen? Ich finde wir sollten unsere dänischen Partner, die sich mehr als Partner erwiesen haben, nicht im Regen stehen lassen. Dänemark hat entschieden, Dänemark ist gut dafür, Dänemark hilft auch uns. Warum sollen wir dann nicht sagen: „Wir machen es mit“? Zu dem Gegenstand der Gespräche mit Herrn Tiefensee. Ich habe die Belastung der Kommunen für Querungsbauwerke nicht angesprochen. Das hieße für mich auch, das Pferd vom Schwanz her aufzuzäumen. Denn ich muss ja erst einmal

erreichen, dass überhaupt andere Varianten gedacht und errechnet werden. Dann kann man sich die Gesamtkosten ausrechnen und darüber muss diskutiert werden. Wenn ich aber gar keine anderen Varianten habe, wird es schwierig. Also darum geht es jetzt in erster Linie, also Step by Step. Zur regionalen Entwicklung. Es wurde von Ihnen, Frau Menzner, von der Entleerung der ländlichen Räume gesprochen. Ostholstein ist nach landläufiger Definition ein ländlicher Raum, eine ländliche Region. Auch nach Ihrer Definition müsste Ostholstein eigentlich gewinnen, allerdings auch nach meinen Einschätzungen. Zum Thema Windschutz, wurde gefragt: „Ist das bei der Brücke überhaupt möglich? Man hört so viel von Fehmarnbelt“. Dazu gibt es Gutachten. Dies ist beherrschbar laut Gutachten, eine Brücke wäre voraussichtlich 98,1 % der Zeit passierbar, Schienenverkehr ist davon kaum betroffen, Straßenverkehr schon eher wegen der möglichen Querwinde. Mit Windschutz könnte man hier eine Nutzungsdauer von 99,7% erreichen. Dies ist gutachterlich so festgestellt, also es sind nicht meine Zahlen. Dann zum Thema Hochgeschwindigkeitstrasse. Ich habe diese nicht gefordert. Ich habe gesagt, dass wir Alternativen rechnen, sollen aber nicht als Hochgeschwindigkeitstrasse, das ist nicht aus meinem Munde gekommen und ich denke auch nicht daran, dass zu fordern, weil es über den Staatsvertrag hinausgehen würde und es ist nicht mein Anliegen, dies zu fordern. Auf gar keinen Fall. Die Argumente mögen zwar richtig sein, dass man zwei Metropolen dann näher zusammenbringen kann, aber mit einer solchen Trasse sind wesentlich mehr Schwierigkeiten verbunden als mit allem anderen. Das haben Sie zu Recht aufgezeigt, Frau Hagedorn, aber ich habe sie nicht gefordert und werde sie auch nicht fordern. Ich bitte nur darum, alternative Trassen zu untersuchen. Zum Thema Ausgleichsmaßnahmen. Ich hatte vorhin gesagt, wir beobachten das, was da passiert, gemeinsam mit Kreis und Kommunen. Wir beobachten das und fällen dann Entscheidungen. Wir haben im Zukunftsprogramm Wirtschaft in Schleswig-Holstein die Möglichkeit Förderungen vorzunehmen, wenn dies denn erforderlich ist und wenn entsprechende Projekte anstehen. Mehr kann ich dazu auch nicht sagen, weil wir natürlich noch gar nicht wissen, was dabei herauskommt, aber wir sind natürlich dazu bereit, dann zu helfen, wenn es notwendig ist. Eine kleine Zusatzbemerkung noch Herr Steenblock: Ich habe jetzt Ihre Pressemitteilung gelesen. Ich finde es nur etwas merkwürdig, wenn Sie mich vorhin schon als Politiker angesprochen haben, dass Sie ihr Fazit ziehen bevor wir hier fertig sind. Dankeschön!

Vorsitzender: Kollege Heilmann!

Abg. Lutz Heilmann: Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe doch noch ein paar Nachfragen. Also Herr Jorkisch, Sie sprachen da von Förderung des Wettbewerbes, d. h. ja, dass die Brücke stehen soll, oder ein Tunnel und wenn die Fähren fahren sollen und dass wir dann am Ende, wenn der Wettbewerb gut wirkt, vielleicht für einen Zehner über die Fähre bzw. über die Brücke fahren können. Jetzt bin ich bei der Auswirkung auf soziale Sicherungssysteme. Sind Sie denn nicht der Meinung, dass das dann erhebliche Auswirkungen haben könnte? Denn wenn es dann zu Preissenkungen oder auch Mautsenkungen kommt, ist es ja immer so, dass Kosten durch die jeweiligen Unternehmungen gesenkt werden und es ist ja erwiesenermaßen so, dass Kostensenkungen meistens dadurch zu Stande kommen, dass Löhne gekürzt werden und so weiter und so fort. So ist es ja bei den Privatisierungen der öffentlichen Daseinsvorsorge u. a. auch in Lübeck gewesen, dass dann eben halt nicht mehr Tarife gezahlt werden, sondern andere wesentlich geringere Löhne. Insofern könnten Sie mir doch dann zustimmen, dass es am Ende wieder teurer für die öffentliche Hand wird, weil wir dann die sozialen Sicherungssysteme erheblich belasten. Sind Sie denn der Meinung, Sie haben das ja am Beispiel des Herrtunnels auch deutlich gemacht und wir haben ja von Herrn Lundhus eigentlich die Aussage etwa 30 Jahre Maut, dann soll das refinanziert sein. Sind Sie tatsächlich der Meinung, dass man dann auf Ewigkeiten für Maut rüber fahren soll, oder durch den Tunnel in Lübeck? Also das ist schon interessant für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, wenn man erst gesagt bekommt, wir bauen für 30 Jahre und dann werden es plötzlich 40, 50, 60. Also für die Menschen ist es schon sehr wichtig, das Ganze einfach einmal zu erfahren. Herr Minister Biel. Sie sprachen ja TEN an. Jetzt sind 374 Millionen Euro geflossen und jetzt sagen Sie, dass in der nächsten Periode sozusagen noch mal 1,2 Milliarden fließen sollen. Glauben Sie wirklich daran? Oder gehen Sie davon aus, haben Sie Kenntnisse? Den Glauben sollte man ja lieber in der Kirche lassen, sage ich ja immer. Wenn es noch ungefähr einen Gesamtbedarf für die 30 TEN-Projekte von knapp 400 Milliarden Euro gibt, dass es dann 1,2 Milliarden Euro für diese Brücke gibt? Schätzen Sie das wirklich so ein, gerade im Hinblick auf die Diskussion? Ich hatte das ja auch schon am Donnerstag letzte Woche in der abschließenden Podiumsdiskussion angesprochen, dass die EU ja dabei ist, dies neu zu bewerten, dass wir ganz einfach auch andere Wege gehen müssen. Schätzen Sie das denn wirklich so ein, dass es dann noch mal 1,2 Milliarden Euro für dieses Projekt gibt? Dankeschön!

Vorsitzender: Dann würde ich jetzt noch mal zurückgehen. Herr Minister Biel und Sie würden diese Frage noch nehmen, bevor ich dann zu Ihnen weitergehe, ja? Bitteschön. Herr Minister Biel!

Minister Dr. Jörn Biel: Sehr geehrter Herr Heilmann, den Glauben sollte man nicht in der Kirche lassen. Ich glaube es ist ganz wichtig, diesen gerade mit rauszunehmen, sonst hat das Ganze nämlich überhaupt keine Grundlage. Ich bin wirklich guter Hoffnung, wenn ich das mal anders ausdrücken darf, dass das so kommen wird. Denn diese Priorität, die dort für die 30 Projekte festgelegt worden ist, wird nicht in Frage gestellt und wenn die EU dies anpackt und schon fast 400 Millionen reinsteckt, dann wird sie nicht morgen sagen: „ätsch, das war es dann“. Darum geht es jetzt. Diese Hoffnung habe ich wirklich und – ich glaube – die ist auch sehr berechtigt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Professor Froese!

Prof. Jens Froese: Herzlichen Dank! Ich fange mit Herrn Storjohann an. Die Antwort kann sehr kurz ausfallen. Die Frage von Herrn Storjohann war: Warum erhöhen die Fähren das Risiko, wenn sie denn weiterfahren und der Fährverkehr nicht, wie in dem bisherigen Ansatz angenommen, mit der Brücke eingestellt wird? Das ist sehr einfach zu beantworten. Hier müssen wir uns den Begriff Risiko kurz ansehen. Risiko ist das simple Multiplikationsergebnis aus Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittlerer Schadenshöhe. Ein Risiko wird also dann hoch, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit anwächst oder wenn die mittlere Schadenshöhe, also die Konsequenz, anwächst. Es ist also schlicht eine simple Rechnerei, eine simple Quantifizierung. Diese Studie oder die Betrachtung ist für den ganzen Fehmarnbelt gemacht worden und jedes einzelne Schiff oder jedes einzelne Hindernis, das in dieses Szenario zusätzlich hineinkommt, ist eine zusätzliche Möglichkeit, dass etwas passieren kann. Also wird damit ganz automatisch das Risiko ansteigen. Die Frage, in welchem Maß es ansteigen wird, hängt davon ab, von welcher Anzahl von Fährverbindungen man ausgeht, wenn die Brücke oder der Tunnel, das heißt die feste Querung, einmal existieren wird. Man kann dieses relativ einfach quantifizieren. Dann zu Herrn Hacker. Herr Hacker hat mich tief getroffen. Dazu muss ich etwas sagen. In der deutschen Professorenschaft gibt es eine selbstkritische Erkenntnis, die da sagt „ein deutscher Professor ist dazu in der Lage, einen trivialen Sachverhalt so darzustellen, dass ihn keiner mehr versteht. Ein amerikanischer Professor ist in der Lage, einen komplexen Sachverhalt darzustellen, so dass ihn jeder versteht“. Ich habe

mich in meinem beruflichen Leben immer bemüht, der amerikanischen Maxime zu folgen und wenn er dann sagt, das war sehr technisch, was ich dargestellt habe, hat er nämlich gesagt, ich habe das so gesagt, dass es keiner verstanden hat. Das tut mir natürlich ganz furchtbar Leid und da werde ich, Herr Hacker, ganz massiv an mir arbeiten. Aber Ihre wesentliche Frage war ja: Vertretbares Risiko. Zum vertretbaren Risiko kann ich nur etwas Quantitatives beitragen. Man kann wissenschaftlich, technisch das Risiko ermitteln, man kann es quantifizieren. Ob es vertretbar ist, das ist Ihre Aufgabe. Das ist nämlich eine politische Entscheidung und die hat überhaupt nichts mit Ingenieuren zu tun. Ich habe es sehr wohl erlebt. Nämlich als ich das Risiko für die Verbindung von Land auf Flughafen in Hongkong zum Festland berechnet habe, hat die chinesische Regierung, damals noch die Hongkong-Regierung, gesagt: „Das bisher akzeptierte Risiko akzeptieren wir in diesem Fall nicht, es muss darunter liegen“. Es muss also immer eine politische Entscheidung sein. Hier noch einmal ganz kurz zu dem, was ich schon gesagt habe. Es wird bei dem Verfahren hier immer verglichen, ob das Risiko durch eine Maßnahme höher oder geringer geworden ist und wenn, in welchem Umfang. Das ist also hier das Entscheidende. Mit der Aufgabe, nachher zu sagen es ist vertretbar oder nicht, müssen wir die Politiker – und dafür haben wir sie gewählt – leider alleine lassen. Es ist von mehreren, auch von Frau Menzner entschuldigend gesagt worden: „Ich verwende noch einmal den Begriff Hinterland“. Um Himmels willen, lassen Sie den Begriff nicht fallen. Was machen wir dann in der englischen Sprache? Hinterland ist ein internationaler Begriff und heißt auch auf Englisch Hinterland. Genauso wie Kindergarten. Wir kämen also in große Not, wenn wir plötzlich einen anderen Begriff verwenden würden und der Rest der Welt sagt Hinterland dazu. Also ich bitte darum, doch dabei zu bleiben. Herr Hacker hat dann weiter auf ein sehr, sehr kritisches Gebiet hingewiesen, das ansonsten überhaupt keine Beachtung gefunden hat, was für mich erstaunlich ist: Maßnahmen beim Bau und Betrieb im Bezug auf die Umwelt. Zur Umwelt kann ich wenig sagen, ich kann aber zu dem was sagen, was dabei passieren kann. Die Maßnahmen beim Bau bedürfen ganz besonderer Beachtung. Immer wenn Sie Veränderungen in einem funktionierenden System herbeiführen, schaffen Sie ein besonderes Unfallrisiko. In der Ostsee haben wir eine besondere Situation. Wir haben hier sehr viele, die regelmäßig dort fahren, die gucken schon kaum mehr aus dem Fenster, weil sie wissen, ihr Dampfer findet den Weg. Wenn wir dort plötzlich eine massive Veränderung haben, nämlich weil Baumaßnahmen sind, dann ist das in der Tat eine nicht ganz

einfach zu lösende Situation. Ich habe mir erlaubt mich während der Örezeit-Bauzeit in der Verkehrszentrale in Malmö aber auch auf der dänischen Seite einmal an die Radarsensoren zu setzen und da gab es wiederholt Herzklopfen, wenn man vor dem Radarschirm saß und überlegte, na, hat er nun begriffen, wo er durchfahren muss, oder hat er es nicht verstanden. Also darüber muss man schon sehr massiv nachdenken. Es ist zwar eine begrenzte Zeit, aber sie erfordert außergewöhnliche Maßnahmen, um dort das Risiko in erträglichen Grenzen zu halten. Man muss sich damit halt einfach auseinandersetzen. Herr Steenblock war ich sehr dankbar, dass er mich diesmal als Adressat rausgelassen hat, aber dafür hat Frau Dr. Wetzel in gewohnter Weise zugeschlagen. Das Risiko Fährverkehr noch mal. Trotz dieser charmanten parlamentarischen Aufforderung, dieses jetzt und hier und heute sofort zu berechnen, was gar nicht schwierig ist, das lässt relativ einfach rechnen. Man muss nur die Eingangswerte kennen, man muss sich einigen, wie viel Fähren werden denn in Zukunft fahren, dann kann man das rechnen. Ich würde mich dem trotzdem verweigern, weil dies nicht meine Aufgabe ist. Ich habe zu bewerten, ob der Stand der Wissenschaft und der Technik in diesem Verfahren ordentlich angewandt wird, aber nicht selbst Studien durchzuführen. Darüber können wir ja noch einmal verhandeln, das wäre ein interessanter Kontrakt. Der Begriff, der von Herrn Lundhus eingeführt worden ist und vermutlich von wenigen verstanden worden ist, Frau Dr. Wetzel hat ihn auch verwendet, VTS, Vessel-Traffic-Service, Verkehrslenk- und Leitsystem spielt eine Schlüsselrolle in allen Betrachtungen zur Sicherheit. Darüber wird man sehr massiv nachdenken müssen und ich habe auch ein bisschen gestutzt als ich den Gesetzesentwurf gelesen habe und zwar den Art. 14, der sich so liest: „Für die dänische Seite sind die Dänen zuständig, für die deutschen sind die Deutschen zuständig“. Was ist nun im Bereich dazwischen, wo sie sich überlappen, wo man mit dem Seeverkehr umgehen muss, sowohl von deutscher als auch von dänischer Seite? Es steht zwar denn weiter, man soll zusammenarbeiten, aber an der Stelle wird auch noch sehr viel nachzudenken sein. Dann hat Frau Dr. Wetzel einen bei mir persönlich allergischen Punkt erwischt. Und zwar einen aus der Liste. Es gibt 22 aus Diskussionen mit Fachleuten ermittelte risikomindernde Maßnahmen. Darunter gibt es eine, die heißt Eskortschlepper oder Notfallschlepper. Wenn Sie sich die Fehmarnbelt-Querung angucken, wir nehmen jetzt einmal eine Brücke und man stellt fest, ein Schiff fährt nicht so, wie es fahren soll. Dann ist das relativ kurz vor der Brücke, die mittleren Schiffsgeschwindigkeiten bewegen sich alle so zwi-

schen 14 und 16 Knoten. Wir dürfen einen Schlepper an einem Schiff nicht festmachen, wenn dieses Schiff schneller als 6 Knoten durch das Wasser fährt, weil dann die Gefahr für den Schlepper viel zu hoch ist, dass er kentert. Das sind nahezu weltweit in allen Häfen die Vorschriften. Ich möchte mal sehen, wie auf so kurzer Distanz ein Schlepper ein Schiff unterstützt. Nach meinem Kenntnisstand ist dieses schlicht unmöglich. Da kann ich bei der Fahrt gegen fahren und ihn irgendwo hindrücken aber das geht in eine ganz andere Richtung, dann müssen die risikomindernden Maßnahmen einzeln von Fachleuten diskutiert werden. Dieses ist sicherlich noch erforderlich, das ist auch noch nicht geschehen und das Notschlepperkonzept für die Ostsee/Fehmarnbelt wird da sicherlich eigene Betrachtungen erfordern, weil einfach die Vorwarnzeiten relativ kurz sind. Man hat nicht viel Zeit nachzudenken, was man denn tut. Zum Abschluss hat der Herr Schwabe, uns ja alle aufgefordert, etwas dazu zu sagen, warum denn der Deutsche Bundestag jetzt dieses Gesetz beschließen muss. Sowohl die Kompetenz dieses zu bewerten als auch die Entscheidungsfindung habe ich mit der Abgabe meiner Stimme meinem Bundestagsbeauftragten übertragen, d.h. dazu möchte ich nichts sagen. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Froese! Frau Kollegin Hagedorn mit einer Minimalfrage!

Abg. Bettina Hagedorn: Eine letzte Nachfrage zum Bereich Finanzen, nachdem jetzt hier einige – bitte sehen Sie es mir nach flapsige Bemerkung – zu Millionen gekommen sind. Als Beispiel sagte Herr Jorkisch: „Da darf es auf hunderte oder mehrere hundert Millionen nicht ankommen, wenn es um die optimale Lösung geht“. Und Herr Minister Biel. Sie haben vorhin so charmant gesagt, der Bundesrechnungshof sei nun einmal für die Bedenken und Risiken zuständig und nicht für die Chancen. Ich finde das schon schwierig, wenn gerade Sie als Minister, Sie haben ja auch einen Landesrechnungshof in Schleswig-Holstein, so mit dem unabhängigen Hof als Institution umgehen. Das ist nicht irgendein Gutachter, sondern das ist der Bundesrechnungshof. Der genießt bei den Parlamentariern hohes Ansehen und dessen Gutachten wird hier nicht auf die leichte Schulter genommen. Wenn der prognostiziert und das mit aller Vorsicht, dass wir hier nicht von 840 Millionen für die Hinterlandanbindung reden, sondern mindestens von 1,7 Milliarden, dass er das aber auch nicht so genau sagen kann, weil man das ja alles erst noch ermitteln muss und dass er uns ja deshalb auch davon abrät, nicht zu entscheiden, dann denke ich, ist es schon wichtig, dieses ernst zu nehmen. Darum noch

einmal die Frage an das Land Schleswig-Holstein: Ich weiß, dass es viele Kollegen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages aus anderen Bundesländern, nicht so wahnsinnig stören würde, wenn die Kosten von 840 auf 1,7 Milliarden steigen, wenn sie wüssten dass die Verkehrsvorhaben in Hessen, Sachsen, Bayern, Niedersachsen - wo auch immer - nicht tangiert sind, weil es auf die Länderquote angerechnet wird. Da Sie das mit den Kostensteigerungen so betont entspannt sehen, habe ich fast den Eindruck, als würden Sie die Hoffnung haben, dass das alles für Schleswig-Holstein on top kommt. Nicht zu Unrecht hat ja der Kollege Steenblock hier auch andere wichtige und teure Verkehrsvorhaben angesprochen, die im Übrigen, siehe Elbquerung im Verkehrswegeplan, eigentlich als mautfinanzierte Projekte vorgesehen sind, wo aber die Autos im Moment Stoßstange an Stoßstange stehen und wo wir gewaltige Probleme haben, auch für die Wirtschaftsbetriebe dort in der Region. Nach den Zahlen, die nun einmal auf dem Tisch liegen, kann man ja von vielen Zügen träumen, 220 aktuell, 2025 träumen, sage ich bewusst, weil im Moment fahren dort 22 exakt und wir haben es aktuell mit 6.100 oder 800 Autos am Tag zu tun, die im Schnitt auf Fehmarn an dieser Stelle fahren und wie gesagt dafür baut man normalerweise nicht einmal eine Ortsumgehung. Darum nehmen Sie diese Zahlen – denke ich – ernst. Am überzeugendsten ist Ihre Freude und Ihr Optimismus über das Projekt, ich habe schon bei der Wirtschaft darauf hingewiesen und das sage ich auch bei meinem Land Schleswig-Holstein, wenn Sie in die eigene Tasche fassen und es mit finanzieren und darum würde ich Sie um eine klare Aussage dazu bitten, ob Sie als Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein davon ausgehen, dass die Mittel des Bundes für die Hinterlandanbindung on top kommen, dass diese wie wir so schön sagen: „vor die Klammer gezogen werden“, oder ob Sie zumindest teilweise auf den Schleswig-Holsteinischen Schlüssel anzurechnen sind?

Vorsitzender: So viel zur politischen Definition einer kurzen Frage. Herr Minister Biel!

Minister Dr. Jörn Biel: Ich will versuchen, politisch kurz zu antworten. Ich habe es zu den Straßenbauprojekten gesagt, ich habe gesagt, dass wir jetzt für die A20 zusätzliches Geld erhalten und zwar aus den Mautmehreinnahmen, wir sind auch sehr dankbar dafür. Zur Fehmarnbelt-Querung ist es so, dass wir dort uns bereit erklärt haben, 60 Millionen in den Straßenbau reinzugeben. Das ist aber rechtlich schwierig. Deswegen werden diese 60 Millionen wohl in den Schienenbau reinfließen. Dort haben wir eine Verpflichtungsermächtigung, in dem Schie-

nenausbau. Das hat aber rein technische Gründe, also gedanklich rechnen wir das eigentlich dem Straßenbau zu. Wir haben auf Schleswig-Holsteiner Seite eine Straße mit 93 Millionen zu finanzieren, ich habe vorhin gesagt, das können wir auch über den Königsteiner Schlüssel erledigen. Insofern sehe ich dort überhaupt keine Probleme. Wenn ich jetzt aber einmal zur Schiene kommen darf. Für die Schiene gibt es keine Länderquote. Die Zahlen, die wir dort haben, die bekommen wir von der DB-AG und vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben und die referiere ich hier nur. Ich erkenne den Bundesrechnungshof, den ich übrigens vollkommen in seiner Unabhängigkeit, trotzdem darf ich – glaube ich – meine Meinung dazu sagen. Übrigens mit dem Landesrechnungshof verstehe ich mich blendend, um es deutlich zu sagen. Ich verstehe aber nicht, wie jetzt der Bundesrechnungshof auf 1,7 Milliarden kommt, er sagt auch nicht, wie er dazu kommt. Es sind ja auch Schätzungen seinerseits. Ich gehe von den offiziellen Zahlen aus, die liegen mir vor und die verwende ich, nichts anderes.

Vorsitzender: Herr Jorkisch!

Bernd Jorkisch: Frau Menzner hat die Frage, der sich leerenden Räume aufgeworfen. Natürlich passiert so was in Deutschland und hat mit dem demografischen Faktor zu tun, wie wir alle wissen. Im Bereich der Metropolregionen ist das nicht zu befürchten, dort haben wir ja doch eher Bevölkerungszuwächse prognostiziert. Genau das wird auch in der von uns beschriebenen hier heute diskutierten Region passieren. Wir werden eher Bevölkerungszuwächse haben denn Bevölkerungsabgänge. Ansonsten ist natürlich dem Demografiefaktor mit einer Brücke nicht zu begegnen. Das will ich hier gerne eingestehen. Frau Hagedorn hat viele Fragen gestellt und vorgetragen, dass die große Koalition sich für die Zukunft vorgenommen hat, mehr PPP-Projekte umzusetzen. Das ist – glaube ich – eine gute, eine richtige Entscheidung. PPP-Projekte werden uns in den nächsten Jahrzehnten ganz intensiv begleiten, bis hin zu Ganztagschulen und was weiß ich, was über solche Modelle initiiert wird. Ich erachte das auch vom Grundsatz her für richtig. Die Wirtschaft, liebe Frau Hagedorn, beteiligt sich sehr wohl. Ich erinnere mich, dass wir eine LKW-Maut eingeführt haben, die mehrere Milliarden Euro im Jahr für den Bundeshaushalt generiert. Ich glaube, wir könnten ein Gutteil davon in den richtigen Bereich hineinlenken, dort, wo er eigentlich hingehört, wo er nämlich von der Wirtschaft unserer Bundesrepublik Deutschland und anderen Anrainern, die unser Verkehrsnetz hier mit LKWs entsprechend benutzen erhoben wird. Also glaube ich schon, dass sich die Wirtschaft

daran beteiligt. An klar definierten PPP-Projekten wird die Wirtschaft sich auch direkt beteiligen, da bin ich fester Überzeugung. Ich will auch gerne noch einmal darauf eingehen, weil wieder der Eurotunnel, als Beispiel genannt wurde. Ich habe vorhin beschrieben, warum er als Beispiel nicht gelten kann. Es ist eine ganz andere Konstellation und ist mit solch einem Brücken- oder Tunnelbauwerk, das ich direkt durchfahren kann, nicht zu vergleichen. Regionsabhängig kommt noch einmal etwa dazu. Weltweit gibt es sehr wohl gute Beispiele, wie so was funktionieren kann. Ich denke da an den San Francisco Bay, Silicon Valley, das ist alles über gute Infrastrukturmaßnahmen entwickelt worden, über vier Brückenbauwerke, die dort eine weit über viele hundert Kilometer reichende Region zusammengeführt haben, wo man sich die Arbeit in verschiedenen Clustern entsprechend teilt und sie können auch auf die andere Seite der Welt schauen, nach China. Wenn Sie Shanghai nehmen und den Bereich viele hundert Kilometer rum um Shanghai mit dem Tiefwasserhafen, der der drittgrößte Containerhafen der Welt ist, und wenn ich den Gesamtumschlag nehme, der weit über 100 Kilometer von Shanghai entfernt dort entsprechende wirtschaftliche Entwicklung hat stattfinden lassen. Also es gibt sehr wohl schöne Beispiele. Und Frau Hagedorn: Natürlich möchte ich hier nicht den Eindruck erwecken, dass es unseren Haushalt betreffend auf 100 Millionen nicht ankommt. Ich habe nur gesagt, in Betrachtung des Gesamtzusammenhanges.... Herr Heilmann, ich komme gleich zu Ihnen. In Betrachtung des Gesamtzusammenhanges, dass ich über ein Bauwerk spreche, das weit über 100 Jahre halten soll, das im europäischen Kontext verbindendes Element sein wird, da glaube ich, darf es sein, wenn man mal die Gesamtsituation betrachtet, dass vielleicht auch die Sache etwas teurer wird, als ursprünglich gegebenenfalls veranschlagt. Und die blühenden Landschaften, Frau Hagedorn, sind natürlich seit etwa 2 Jahrzehnten ein geflügeltes Wort in unserer Republik. Die entstehen nicht an einem Schienenstrang, da will ich Ihnen gerne Recht geben. Zwischen Hamburg und Berlin bedarf es natürlich der Gestaltung. Ich habe vorhin z. B. ein Fehmarnbelt-Business-Council erwähnt und die Landesregierung wird mit gestalten. Herr Dr. Biel hat sich hier dazu ausgelassen. Er hat gesagt, es bedarf der Kombination der Schiene, des Carobereiches und natürlich entsprechend der verkehrlichen Verbindung auf der Straße. Ich glaube hier sind wir alle im Bilde und einer Meinung. Es wurde die Frage von Herrn Schwabe nach Brücke oder Tunnel aufgeworfen. Was ist die vertretbarere Variante? Da bin ich sicherlich nicht der Verkehrsexperte. Da aber alle aufgefordert sind dies zu beantworten, halte ich die

Brücke für die richtige Variante. Sie ist günstiger, sie ist schneller amortisiert und sie hat vielleicht nicht eine ähnliche psychologische Sperre wie ein Tunnel hätte, wenn ich über 20 Kilometer durch die Finsternis nur von Lampen erhellt fahren soll. Ich glaube, im Bereich völkerverbindender Elemente ist eine Brücke die attraktivere Variante und auch das gilt es zu berücksichtigen, neben den ganzen wirtschaftlichen Aspekten. Eine Frage war auch, warum die Entscheidung jetzt gefällt werden soll. Ich glaube die ist ganz einfach zu beantworten. Wir haben hier einfach den europäischen Kontext zu betrachten und ich habe vorhin von Dänemark und Schweden gesprochen. Ich glaube, dass wir uns als großes Land nicht ausklinken können und eine falsche Entscheidung innerhalb dieses europäischen Kontexts hier treffen können. Aus dem Grunde bedarf es eines klaren und deutlichen Signals. Herr Heilmann. Wettbewerb muss erhalten werden. Dort bin ich, komplett Ihrer Meinung. Ich hoffe, Sie sind sie auch. Der Wettbewerb regelt alles, der Wettbewerb regelt auch die Thematik der Lohnkosten, da können wir ganz sicher sein und Sie können fest der Überzeugung sein, wir werden natürlich nicht für 10 Euro diesen Fehmarnbelt queren können, auch innerhalb eines härtesten Wettbewerbes. Vorher würde einer aussteigen. Da wir die Brücke nicht wegnehmen können, wird es dann die Fähre sein. Das regelt der Wettbewerb innerhalb eines ganz austarierten Verhältnisses. Da müssen wir uns gar keine Sorgen machen und im Bereich der Lohn- und Gehaltskosten wird es eher einen positiven Einfluss denn einen negativen haben, so dass eine Belastung der öffentlichen Hand im Bereich der Sozialsysteme durch die Brücke in jedem Fall nicht in Betracht kommt. Vielleicht durch andere Aspekte, die uns in unserem Land hier bewegen, mag das sein. Mit der Brücke wird es eher für die Region einen anderen Effekt haben. Und zum Stichwort: „Auf Ewigkeit Maut“. Hier habe ich nur gesagt, auch wieder betrachtet auf Bauwerke die auf hundert Jahre und länger angelegt sind darf es keine Rollen spielen, dass will ich hier gerne noch einmal bestätigen, ob eine Amortisation 5, 10 oder vielleicht gar 15 Jahre später erfolgt. Auch hier gilt es einfach die Gesamtsituation zu betrachten. Ich denke, das waren die Fragen, die hier aufgeworfen sind, die es galt von meiner Seite zu beantworten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lundhus!

Peter Lundhus: Natürlich stehen Umwelt und Sicherheit auf See hoch auf der Tagesordnung. 2007 legten wir einen Bericht vor, den wir für die Verkehrsministerien in Dänemark und Deutschland ausgearbeitet hatten, einen Beratungsbericht zur Umwelt. Der war mit Hinblick darauf

erstellt worden, einen ersten Eindruck von dem Umweltproblemen bei einer festen Querung zu gewinnen und gab nur zu einigen wenigen neuen Bemerkungen Anlass. Doch einige der wichtigsten Bemerkungen drehen sich um Vögel und eine Nulllösung, d.h. um die Frage des Wasseraustauschs. Das überraschte uns nicht, doch aufgrund dieses Berichts sind wir – d.h. mein Unternehmen – dafür verantwortlich, alle noch ausstehenden Fragen, die sich ergeben haben, zu untersuchen und wir werden eine sogenannte Umweltverträglichkeitsuntersuchung vornehmen, in der sie behandelt werden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung ist Bestandteil des Antrags auf Genehmigung des Vorhabens, der bei den Behörden eingereicht werden muss. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthält alle Anforderungen, die wir als Gesellschaft an die Unternehmen stellen, die die Bauarbeiten ausführen werden. D.h., wir legen eine große Bau- und Betriebsanalyse vor. Eine Bemerkung zum Wasseraustausch. Es ist klar, dass es sich dabei um die Brücke handelt, und wir sprechen in diesem Zusammenhang von der Brücke, dass ihr Einfluss wesentlich kleiner ist als die natürlichen Variationen im Fehmarn Belt. Das bedeutet nicht, dass man sie ignorieren kann, doch wir sprechen von einer Größenordnung in Promillen. Aber es handelt sich immer noch um Variationen. Die natürlichen Variationen im Gebiet sind wesentlich größer. Doch dies sind alles Dinge, die wir jetzt untersuchen, und die zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung gehören. Wenn wir über Sicherheit und den Umweltschutz im Meer sprechen, muss man zwischen Schifffahrtssicherheit, d.h., der Sicherheit zwischen Schiffen, der Sicherheit, dass sie nicht gegeneinander fahren oder Eigenunfälle verursachen oder Unfälle mit der Brücke. Der andere Punkt ist das Kollisionsrisiko mit der Brücke, wobei die Brücke so konzipiert werden muss, dass sie nicht zusammenbricht, wenn ein Schiff in sie hineinfährt. Doch wir müssen den ersten Bericht über die Schifffahrtssicherheit abschließen, und wenn es so weit ist, wenn er zumindest gedanklich abgeschlossen ist, und wenn die Risiko begrenzenden Maßnahmen, die wir untersuchen und durchführen wollen, abgeschlossen sind, können wir die Brücke planen, sowie die Fundamente für die Brücke unter Einbeziehung der Einwirkungen, die diese haben können. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang bemerken, dass nicht die Brücke das Problem ist, sondern treibende Kraft für uns sind die Schiffe und die Schadstoffemissionen, die von diesen Schiffen kommen können. Zurzeit führen wir Simulationen mit erfahrenen Kapitänen durch, die verschiedene Kombinationen von Brücke und Abständen zwischen den verschiedenen Korridoren befahren. Und die Ergebnisse werden wir dazu verwenden, den Antrag zu

formulieren, den wir den Behörden vorlegen werden. Aber wir tun dies für die zuständigen Meeresbehörden in Dänemark und Deutschland. Sie bestimmen nämlich darüber, was wir tun. Wir geben Ratschläge, doch es sind die Meeresbehörden, die die Anforderungen stellen, die wir erfüllen müssen. Zur letzten Frage von Herrn Steenblock, die ich beim ersten Mal vergessen hatte, verhält es sich so, dass der dänische Gesetzgeber ein Planungsgesetz verabschiedet hat. Das ist der erste Teil, bei dem alle Voruntersuchungen, die Planung und die Baugenehmigung vorgenommen werden und wir Angebote von Bauunternehmern erhalten. Das dänische Folketing hat 1,5 Milliarden dänische Kronen, das sind etwa 200 Millionen Euro, für diese Voruntersuchungen bewilligt. Und die sollen in den nächste drei bis vier Jahren durchgeführt werden. Und deshalb ist es klar, dass wir nicht auf alle Fragen, die gestellt werden, eine Antwort geben können. Wir haben eine Vorstellung davon, wo wir uns befinden, ob es möglich ist, die Probleme zu lösen. Aber es ist auch klar, dass wir nicht 200 Millionen Euro ausgeben würden, wenn wir bereits alle Antworten hätten. Es ist daher auch klar, dass die 200 Millionen Euro, über die ich im Augenblick verfüge – und alleine in diesem Jahr verwenden wir etwa 70 Millionen Euro für diese Voruntersuchungen – die sind ein Ausdruck dafür, dass wir unsere Hausaufgaben gründlich machen. Wir kommen nicht mit unbegründeten Behauptungen, wenn wir fertig sind. Das Planungsgesetz beinhaltet, dass wir alle Anforderungen definieren müssen. Wir definieren das Vorhaben – was soll gebaut werden? Brücke oder Tunnel? Linienführung und alle Anforderungen der Behörden, die von dänischen, deutschen und internationalen Behörden mit Hinblick auf die Sicherheit gestellt worden sind und bis das deutsche Genehmigungsverfahren abgeschlossen ist. Dann legen wir dem dänischen Folketing ein Baugesetz vor, sodass das Folketing Stellung zu folgenden Fragen nehmen kann: Welche Anforderungen wurden gestellt? Sind sie erfüllt worden? Wie sieht das Vorhaben aus, und was kostet es? Zu diesem Zeitpunkt können die Mitglieder des Folketings sehen, was wir mit den 200 Millionen Euro gemacht haben. Wir finden, dass es eine vernünftige Lösung ist, dass die Politiker nicht einfach einen Blankoscheck ausstellen, und ich soll ausrichten, dass die dänischen Politiker genauso an Schifffahrtssicherheit und Umweltschutz interessiert sind wie alle anderen auch. Mit Hinblick auf eine einzelne Frage über Refinanzierung kann ich sagen, dass wir dafür keine Pläne haben. Wenn Refinanzierung überhaupt zur Sprache kommen sollte, dann, weil der dänische Staat Bankrott ist. Damit rechnen wir nicht.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lundhus! Herr Rößler!

Karlheinz Rößler: In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit und auch weil wenige Fragen gestellt wurden, die mich selber betreffen, kann ich mich sehr kurz fassen. Frau Abg. Menzner hat die Frage angesprochen, wie lange die Zeiträume sein werden, wenn es zu einer Neutrassierung der Zulaufstrecke Bad Schwartau- Puttgarden statt zum Ausbau der Altstrecke kommt. Nach den Erfahrungen mit Eisenbahnprojekten kann man sagen, eine Neutrassierung abseits der Wohnbebauung, schon gar wenn ein vorhandener Verkehrsweg benutzt werden kann, als Bündelungstrasse, wie es hier die A1 darstellt, erfordert in der Regel kürzere Zeiträume, als wenn eine Ausbaustrecke mitten durch Ortschaften, durch Städte, durch Dörfer, durch Fremdenverkehrsorte zu bauen ist. Dort herrscht ein riesiges Widerstandspotenzial sozusagen aus Sicht des Projektträgers bzw. eine erhöhte Betroffenheit der Anlieger. Was eben nicht der Fall ist, wenn man ortsfremd entlang einer schon bestehenden Trasse neben der Autobahn plant. Selbstverständlich ist die Frage zu klären, wie Güterzüge, die vom Fehmarnbelt dann kommen werden oder zum Fehmarnbelt fahren, den hoch belasteten Bereich Hamburg und weiter südlich passieren können. Hier herrschen bekanntlich starke Engpässe vor, aber diese Frage muss auch geklärt werden, wenn man nur die Altstrecke ausbaut, auch in diesem Fall ist ja mit einem erhöhten Güterzugverkehr zu rechnen. Also mit der Neutrassierung oder dem Ausbau der Altstrecke nördlich von Lübeck ist die Frage der Engpassbeseitigung südlich von Hamburg überhaupt nicht berührt. Herr Abg. Schwabe hat uns nun alle hier konkret gefragt, wir sollen ein Statement abgeben, ob wir die Brücke oder den Tunnel vorziehen. Mein Statement lautet eindeutig einen Tunnel und zwar einen gebohrten Tunnel. Meines Wissens untersucht Femern Baelte A/S im Moment als Alternative zur Brücke nur den Senktunnel, bei dem eben der Meeresgrund aufgedigelt wird. In diese Rinne, die geschaffen wird, werden dann Tunnelsegmente abgesenkt. Ich bin der Überzeugung es müsste gleichrangig auch ein gebohrter Tunnel untersucht werden, weil – wie von mir vorhin schon ausgeführt – die Tunnelbohrtechnik in den letzten 10 Jahren immense Fortschritte gemacht hat, Fortschritte, die damals, 1999, als der gebohrte Tunnel ausgeschrieben wurde, in den Voruntersuchungen noch nicht erkennbar waren. Wir haben aber inzwischen einen ganz anderen Stand der Technik. Zu dem, was Herr Jorkisch gesagt hat: Zur Akzeptanz Brücke vs. Tunnel. Sicher, viele Leute, viele Autofahrer werden sich scheuen, 20 Kilometer durch eine dunkle Röhre zu fahren. In

diesem Fall wäre aber immer noch die Möglichkeit, auf die Fähre auszuweichen, die ja laut Scandlines nicht aufgegeben werden soll. Aber ich frage: Was ist mit der Brücke? Nach meinen Informationen gibt es auch sehr viele Autofahrer, die eine Scheu haben, lange und hohe Brücken zu befahren. Immerhin, Sie müssen bedenken, die Brücke wird über der Fahrrinne der Hochseeschiffe, die eine lichte Durchfahrthöhe von 65 Metern erreichen sollen, annähernd 100 Meter über dem Meeresspiegel verlaufen. Da wird manchem Autofahrer schwindelig. Bei der Europabrücke, der Brennerautobahn südlich Innsbrucks gibt es eine Lotsenstation. Da setzt sich der Lotse ans Steuer weil der Autofahrer vor Angst zittert. Er ist dann nur noch Beifahrer und das ist eine Brücke, die ist gut einen Kilometer lang. Hier ist es eine Brücke, die fast 20 Kilometer über das Meer geht, ich denke da werden ähnliche Probleme auftauchen. Und was ist, wenn über der Ostsee, über dem Fehmarnbelt Nebel wabert? Die ehemals längste Straßenbrücke der Welt, die über den Lake Pontchartrain nördlich New Orleans führte, wurde beim Sturm Catherina zerstört. Diese konnte bei Nebel nur befahren werden, indem die Autos einen Konvoi gebildet haben, bei dem immer ein Polizeifahrzeug mit Blaulicht oder Gelblight vorausgefahren ist und am Ende des Konvois noch einmal ein Begleitfahrzeug. Ähnliche Vorkahrungen – ich denke, Nebel wird es über der Ostsee weiterhin geben - sind vermutlich an der Fehmarnbeltbrücke auch notwendig, aber nicht wenn es einen Tunnel gibt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rößler! Herr Schubert!

Dr.-Ing. Markus Schubert: Vielen Dank! Es sind von zwei Abgeordneten Fragen zur Prognose gestellt worden. Einmal von Herrn Hacker, die eine Frage bezog sich auf die negativen Auswirkungen auf die Häfen Wismar und Rostock. Wir haben ja in den Verkehrsuntersuchungen je Fährstrecke, je Hafen letztendlich ausgewiesen, wie sich die Verkehrsströme in den einzelnen Szenarien entwickeln, also auch ohne feste Landverbindung und mit fester Landverbindung. Beim Hafen Wismar sehen wir überhaupt keine Effekte, für Rostock gibt es Effekte für den reinen Fährverkehr wobei die Effekte im Personenverkehr etwas größer als im Güterverkehr sind, also beim LKW-Verkehr. Die Effekte sind aber überschaubar und werden mit Sicherheit durch ein allgemeines Verkehrswachstum im Ostseeraum kompensiert. Zweitens wurde von Ihnen gefragt hinsichtlich der Verkehrsströme und der Verkehrsprognosen, der Zahlen, die ja schon häufiger angesprochen worden mit den Kfz-Verkehren und auch mit den Schienenverkehren, ob ein Ausbau der Hinterlandanbindung

erforderlich ist und inwieweit das erforderlich ist. Da kann man ganz klar sagen: Das, was hier geplant ist, ist angemessen. Es ist angemessen, was den Verkehrsbedarf betrifft und es ist auch angemessen was den Ausbauzustand betrifft. Diese Aussage gilt aus verkehrlicher Sicht, wie gesagt. Herr Steenblock, Sie haben dann noch die Frage zu der optimierten Fährverbindung angemerkt. Ich weise noch einmal darauf hin, dass eine optimierte Fährverbindung in den entsprechenden Untersuchungen immer mit berücksichtigt wurde, also auch in der Nutzen/Kostenuntersuchung. Es gibt einen Referenzfall, also einen Ausgangsfall ohne feste Landverbindung, da ist man selbstverständlich nicht von dem damaligen Zustand ausgegangen, sondern von einer optimierten Fährverbindung zwischen Rödby und Puttgarden. Im Übrigen habe ich darauf schon hingewiesen, dass bei den anderen Fähren, also von Rostock und von Mukran aus entsprechende Optimierungen in den Untersuchungen immer unterstellt wurden, um hier wirklich auf der sicheren Seite zu sein. Sie haben außerdem von einer Unwirtschaftlichkeitsprognose gesprochen, in diesem Zusammenhang haben Sie mich angesprochen. Ich wollte nur sagen, das ist Ihr Wort. Wir haben ganz klar gesagt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat einen Nutzen/Kostenindikator von 1,29 erreicht. Ich habe lediglich darauf hingewiesen, dass bei internationalen Projekten, grenzüberschreitenden Projekten – und wir haben eigentlich für alle Nachbarländer entsprechende deutsch-französische, deutsch-österreichische, deutsch-schweizer Projekte usw. durchgeführt – meine Erfahrung ist, dass ganz einfach im Gegensatz zu inländischen die Nutzen/Kostenfaktoren oder Quotienten bei grenzüberschreitenden Projekten schwieriger sind und über eins liegen. Also die Ausgangsbedingungen sind in der Regel etwas ungünstiger als bei vergleichbaren inländischen Projekten. Nur eine kleine Bemerkung noch am Schluss zu dem was Herr Rößler bezüglich der Lotsendienste usw. gesagt hat. Ich denke, da kann man ggf. auch Fragen, wie dies bei dem großen Belt und beim Öresund der Fall ist, ob dort bei Nebel oder ähnlichem dann auch entsprechende Fahrhilfen vorhanden sind. Also mir, ich bin ein paar Mal die Strecken gefahren, ist so etwas nicht bekannt. Aber das nur noch einmal als kurze Bemerkung. Danke.

Vorsitzender: Herr Siegart!

Malte Siegart: Ich muss auch noch mal ganz kurz auf Herrn Heilmann eingehen. Ich habe nämlich in der letzten Fragerunde die Frage nach den TEN-Projekten nicht beantwortet. Ich war in Brüssel bei der DG-Transport und habe mich dort mit den Leuten aus dem TEN-Büro

getroffen. Diese haben mir gesagt, angesichts der Tatsache, dass dieses Projekt ja noch in der Planung ist, wird man am bestimmten Zeitpunkt sehr genau gucken. Es wird von drei unterschiedlichen, unabhängigen externen Sachverständigen bewertet werden. Die Mittelzuweisung ist noch überhaupt keineswegs sicher. Es gäbe schließlich auch noch große andere Projekte, Stuttgart 21, Gotthard-Basis-Tunnel und die feste Fehmarnbelt-Querung und noch 27 weitere. Es ist überhaupt noch nicht geklärt, ob es das Geld in der Höhe geben werde und ob die Qualität dieses Projektes erreicht wird, von der man ja bisher zumindest gesagt hat, dass es diese haben wird. Zu Herrn Dr. Biel noch einmal wegen der Tickets, nur das wir das richtig verstehen. Scandlines bietet momentan Drei-Stunden-Tickets an. Das sind sehr günstige Tickets, die nicht mit den normalen Tickets zu vergleichen sind und soweit ich informiert bin, soll es später keine Sondertickets mehr geben. Dies zum einen und zum anderen müssen wir wissen, dass es natürlich im Laufe der Zeit eine Steuerharmonisierung zwischen Deutschland und Dänemark geben wird. Noch kann natürlich dieser Vorteil des günstigeren Einkaufs in Deutschland voll genutzt werden und wie gesagt es sind 30 % der Überfahrten, die bei Scandlines nur durch diesen Alkoholismus, der irgendwann auch auslaufen wird, erzeugt wird. D. h. man kann getrost bis zur Eröffnung der Brücke, wenn es denn eine gibt, diese Zahlen abziehen, dann sind wir eben halt dann noch bei ganz anderen Transportzahlen. Dann möchte ich jetzt aber auch noch einmal auf die Umweltwirkungen eingehen, weil dazu auch gefragt worden ist. Erst einmal kann man die beiden Brücken, die wir schon haben, mit ihrer West/Ostausrichtung nicht mit dieser geplanten Nord/Südausrichtung vergleichen. Sie müssen wissen, der Fehmarnbelt ist ein ganz wichtiges, oder das wichtigste Vogelzuggebiet Nordeuropas, nur noch vergleichbar mit dem Bosphorus. Dort ziehen insgesamt etwa 100 Millionen Vögel von Nord/Süd und Ost/West. Besonders betroffen wären 20 Millionen Wasservögel, die von West nach Ost ziehen, diese fliegen - und das steht auch schon in der COWI-Lahn Meyer Studie Technical Note 2 genauso drin - auf genau Höhe der Brücke. D. h. für diese Vögel und das ist auch unter Wissenschaftlern unbestritten, ist das ein reales Hindernis. Nun kann man das ja nicht wegdiskutieren, diese Vögel fliegen über Wasser, die fliegen dann mal eben nicht über Land. Das sind Wasservögel, die fliegen da viel länger als wir wahrscheinlich hier sozusagen auf der Erde sind. Das muss man einfach im Kopf haben. Man kann diese Brücke nicht ausgleichen. Es gibt dafür keine Ausgleichsmaßnahme. Diese steht da und ist ein Hindernis für Wasservögel. Das darf man nicht vergessen. Das zwei-

te ist ganz wichtig. Das ist der Wasseraustausch das ist wohl das wichtigste Thema in dem Zusammenhang. Wie ich mir das habe erklären lassen, hat es zwar Femern Baelt A/S geschafft, an Storebelt und Öresund einen quantitativen Wasseraustausch hinzubekommen. Das heißt also, man hat nicht die Wassermenge, die einströmt, reduziert, aber man hat nicht den qualitativen Wasseraustausch hinbekommen, wie zumindest das IOW dies schon an beiden Brücken festgestellt hat. Was heißt das? Sie müssen sich vorstellen: Kaltes, salzhaltiges, schweres Nordseewasser fließt nur über das kleine Kattegat in das Binnenmeer Ostsee. In den unteren Bereichen fließt einmal ein ganz bisschen nach Finnland und fließt dann nach oben und wird brackiger und fließt dann wieder raus. Ein Wasseraustausch dauert etwa 25 Jahre. Wenn jetzt schon beim Eintreten in die Ostsee bereits die Storebeltbrücke und die Öresundbrücke diesen Effekt haben, dass an den Pfeilern das kalte, salzhaltige Wasser schon frühzeitig hochgequirlt wird, dann kommt als Effekt nicht mehr genug Wasser in den hinteren Teil der Ostsee. Und nun sagt auch das Bundesamt für Naturschutz, die haben das auch bewertet, dass unter Umständen eine Störung von mehr als 0,3 % erhebliche Auswirkungen auf die Qualität der Ostsee haben wird und zu mittelfristigem Absterben führen kann. Femern Baelt A/S hat gesagt, 0,5 % gehen. Das ist natürlich nachher eine Frage, wie glaubt man und was entscheidet man. Fakt ist aber, dass es eine Schädigung wahrscheinlich geben wird. Das ist natürlich nachher eine Entscheidung, die Sie treffen müssen. Deswegen freue ich mich auch über das was Prof. Froese vorhin gesagt hat. Das ist ja auch richtig. Sie als Politiker müssen das nachher letztendlich bewerten. Aber es ist ein erhebliches Risiko, was dort zum Tragen kommt und was, wie gesagt, vom Bundesamt für Naturschutz auch so bewertet wird. Genauso ist es übrigens auch beim Thema Vogelzucht, das sehen die genauso, und auch beim Thema Schweinswale. Sie müssen wissen, der Schweinswal ist die Aufzuchtstube für die kleinen Kälber, d.h. also es ist ein wichtiges Gebiet. Diese werden heute schon natürlich durch den Fährverkehr und nicht nur durch den Fährverkehr, sondern durch den Schiffsverkehr allgemein sehr gestört. Es gab Mitte der 90-iger Jahre etwa 15.000 Tiere, wir haben jetzt unter 1.000. Man kann natürlich sagen: „Was wollen wir mit Schweinswalen?“ Man kann auch sagen: „Was wollen wir mit Vögeln?“ Das ist natürlich auch eine ethische Frage und wenn man natürlich die Auswirkungen überhaupt nicht beurteilen kann, dann muss sich natürlich auch die Politik Fragen, was sie auch im Sinne der Nachhaltigkeit – wir führen jetzt nämlich eine Biodiversitätsdiskussion – bereit ist in Kauf zu

nehmen. Wenn wir nicht irgendwann einmal anfangen zu stoppen oder gewisse Projekte, die technisch möglich wären, aus anderen Gesichtspunkten heraus einfach auch einmal zu den Akten zu legen, weil es ja auch ein bestehendes System gibt, dann sind wir unter Umständen schlecht beraten. Hinzu kommt noch, dass der Fehmarnbelt mit dem FFH-Gebiet 1332 ein FFH-Gebiet ist, was den höchsten europäischen Schutzstatus hat. Das liegt in der AWZ, also liegt jetzt noch nicht einmal in Deutschland oder in Dänemark, sondern in der AWZ und ist hochgeschützt, wie überhaupt die Ostsee auch. Die Ostsee ist als sogenanntes internationales PSSA-Gebiet anerkannt – Particularly-Sensitive-Sea-Area – d.h. es hat auch einen ganz hohen Schutzstatus und es ist eben die Frage, ob wir diese ganzen Risiken, die durch den Bau und Betrieb eingegangen werden, in Kauf nehmen wollen. Das noch einmal zu den Umweltauswirkungen. Es gibt natürlich noch weitere durch die Emissionen, was ich vorhin schon gesagt hatte. Zu Prof. Froese wollte ich noch sagen: Wie gesagt, danke für seine Bewertung. Es ist nachher eine politische Entscheidung, ob die Politik es sich sozusagen an bestimmten Punkten zutraut, vielleicht, was diesen Punkt Schiffsicherheit angeht, große Risiken einzugehen. Wir haben in der Vergangenheit schon gesehen, welche Probleme es gegeben hat. Dann muss die Politik sehr genau überlegen, was sie tut. In Art. 14, das hat der Herr Prof. Froese auch gesagt, da steht übrigens drin: „Im Fall eines schweren Unglücksfalles oder einer Katastrophe ist das Abkommen vom 16. Mai 1985 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über die gegenseitige Hilfeleistung bei Katastrophen und schweren Unglücksfällen anwendbar“. Das ist gut, da wird aber nicht über die Kosten geredet. Da entstehen massive Kosten und es ist die Frage: Wer trägt diese? Trägt diese jedes Land? Ist das irgendwo vereinbart, irgendwo geregelt? Das ist es nicht in diesem Vertrag. Aber, Fakt ist: Wer räumt auf und wer bezahlt dafür, wenn denn irgendwas passiert? Wer entschädigt den Tourismus? Wer entschädigt diejenigen, die dann letztendlich mit den Folgen leben müssen? Fakt ist: Wenn wir den Nullfall hätten, also sprich keine Brücke, hätten wir, das hat Prof. Froese auch gesagt, ein kleineres Problem. Dann hatte Herr Schwabe noch nach Art. 23 Abs. 4 gefragt. Dort geht es um das Thema: Warum muss der Bundestag jetzt überhaupt abstimmen? Der Bundestag muss überhaupt nicht abstimmen. Bereits seit der Unterzeichnung des Staatsvertrages am 03. September letzten Jahres laufen die Untersuchungen, weil der Art. 23 Abs. 4 genau regelt, dass vorläufige Untersuchungen bereits begonnen werden können, ohne dass die Parlamente die Staats-

verträge ratifiziert hätten. Das läuft, also insofern ist überhaupt kein Grund für irgendeine Hektik für Sie, sich noch vor der Sommerpause zusammensetzen zu müssen, um über diesen Staatsvertrag zu debattieren, bzw. den zu ratifizieren. Das kann man wunderbar in der nächsten Legislaturperiode machen. Dann liegen, das hatte Frau Hagedorn ja vorhin auch sehr gut erklärt, dementsprechend hoffentlich auch irgendwann einmal die nötigen Zahlen vor, die ja sowohl die Deutsche Bahn als auch das Bundesverkehrsministerium missen lässt. Wir kennen die Kosten nicht. Dann weiß man vielleicht auch schon ein bisschen mehr über das Design der ganzen Geschichte. Dann wissen wir vielleicht, ob wir darüber reden, ist es ein Tunnel oder eine Brücke. Aus meiner Sicht kann es, wenn es denn nicht zu vermeiden ist, ohnehin nur ein Tunnel werden, auch gerade aus Gründen der Schiffsicherheit. Dann sind wir ein bisschen schlauer und Sie wahrscheinlich auch, denn Sie wissen – das hatte Frau Hagedorn vorhin auch gesagt – nichts derzeit. Sie kennen keine Kosten, kein Design, Sie kennen die Risiken für die Bundesrepublik Deutschland nicht, für die Haushalte nicht, Herr Minister Biel kennt die Risiken für die Länderhaushalte nicht. Also insofern wären Sie gut beraten, dem Ganzen noch etwas mehr Zeit zu geben, auch wie der Bundesrechnungshof das sieht, um einen größeren Erkenntnisgewinn zu haben. Ich möchte noch einmal sagen, weil Herr Jorkisch vorhin die Bay Area in San Francisco genannt hat, da hat er wahrscheinlich auch nicht mitbekommen, dass vor 2 Jahren – 2007 – ein großes Schiff gegen ein Pfeiler gefahren ist und die größte Katastrophe in der Bay Area jemals ausgelöst hat. Herr Prof. Froese lächelt gerade, der stimmt mir wahrscheinlich zu. Also insofern ist das ein ähnliches Bauwerk. Auch das ist ein Stelzenbauwerk, was dadurch gebaut wird, und insofern ist das eine Bedrohung, weil das vorhin so gesagt wurde. Von wegen Zufall, man kann ja viele Rechenmodelle machen, aber wir sehen doch jedes Mal wieder, diese Bedrohungen sind real und sie passieren jedes Jahr irgendwo auf der Welt und Sie können sehr gut auch in Fehmarnbelt passieren. Ich glaube, soweit bin ich durch. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank! Mein Dank gilt in erster Linie den Sachverständigen, die hier ausgehalten haben und die jetzt noch ein kurzes Wort der Bundesregierung mit auf den Weg nehmen.

PSts Achim Großmann: Danke, Herr Vorsitzender! Ich mache es ganz kurz. Ich glaube, wir sollten nicht im Raum stehen lassen, dass wir über die Kosten nichts wissen. Das ist dann so

schnell dahingesagt, aber – ich denke – wir sollten uns andere Projekte in der Bundesverkehrswegeinfrastrukturfinanzierung anschauen und sehen, dass wir hier nicht anders verfahren, auch wenn es ein größeres Projekt, als alle anderen Projekte ist. Wenn wir eine bestehende Strecke elektrifizieren, haben wir ein Kostenrisiko der Gestalt haben, wie es hier teilweise auch hochgeredet worden ist, von natürlich Mitgliedern des Deutschen Bundestages, die das Projekt nicht wollen. Von daher ist mir die Motivation schon klar. Ich habe den neuen Bericht des Bundesrechnungshofes noch nicht lesen können. Das, was ich gelesen habe, lässt mich Ihnen sagen: Ich bitte Sie auch abzuwarten, welche Stellungnahme wir als Haus dazu abgeben. Ein kurzer Blick hat gezeigt, dass der Bundesrechnungshof von dem falschen Planfall ausgegangen ist und uns eine Kostensteigerungserwartung unterstellt, die wir zu diesem Projekt gar nicht haben. Also von daher – denke ich mal –, dass wir zu ganz anderen Zahlen kommen werden und dann wird man beide Meinungen haben, die man dann im Parlament diskutieren kann. Vielen Dank!

Vorsitzender: Gut! Ich bin immer dafür, dass man auch ein bisschen Optimist ist. Wenn man so alt ist wie ich und vor ungefähr 35 Jahren in der Anhörung zur Startbahn West in Frankfurt teilgenommen hat und gehört hat was dort prognostiziert ist, welche Wüste dort entsteht und dass man dort nicht mehr leben kann. Wenn ich heute mit Herrn Großmann um den Flughafen herum gehe und wir ein fröhliches Vogeltreiben erleben, dann sage ich: Ich entlasse Sie mit dem Punkt, das manches was neu ist, nicht ganz so risikoreich ist, wie es sich darstellt. Vor allen Dingen hoffe ich, dass wenn Sie jetzt ins Auto oder in die Bahn steigen, der Risikofaktor nicht so hoch ist wie das, was Sie ansonsten erwartet. Also, gehen Sie optimistisch heim und sehen Sie, dass man Dinge auch in Zukunft gestalten kann und dass nicht jede Veränderung ausschließlich negativ bewertet werden muss. Ich danke den Dolmetscherinnen, die eine hervorragende Arbeit geleistet haben. Ich bedanke mich bei den Zuschauern, die hervorragend durchgehalten haben. Herzlichen Dank! Ich wünsche allen noch einen schönen Tag!

Schluss der Sitzung: 15.20 Uhr

Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Vorsitzender

Stellungnahmen der Sachverständigen

Dr. Jörn Biel Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	Anlage 1	S. 50
Prof. Jens Froese Technische Universität Hamburg-Harburg	Anlage 2	S. 54
Bernd Jorkisch Präses der IHK zu Lübeck	Anlage 3	S. 62
Peter Lundhus Geschäftsführer von Femern Baelt A/S	Anlage 4	S. 65
Karlheinz Rößler VIEREGG-RÖSSLER GmbH	Anlage 5	S. 73
Dr.-Ing. Markus Schubert Geschäftsführer der Intraplan Consult GmbH	Anlage 6	S. 83
Malte Siegert Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) Projektleiter Fehmarnbelt	Anlage 7	S. 86

Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

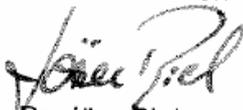
Kiel, ~~28~~ 29. April 2009

Sehr geehrter Herr Dr. Lippold,

für die Einladung zu der öffentlichen Anhörung über den Gesetzentwurf zur festen Fehmarnbeltquerung danke ich Ihnen. Ich freue mich über die Möglichkeit, Ihnen die Bedeutung dieses Jahrhundertprojektes für das Land Schleswig-Holstein persönlich darstellen zu können.

Zur vorherigen Kenntnisnahme übersende ich Ihnen vorab die von Ihnen erbetene schriftliche Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Jörn Biel

**Stellungnahme des Landes Schleswig-Holstein
- Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr -
zum Gesetzentwurf zum Staatsvertrag über eine
Feste Fehmarnbeltquerung**

**im Rahmen der öffentliche Anhörung
im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages
am 6. Mai 2009**

Für das Land Schleswig-Holstein ist die feste Fehmarnbeltquerung ein verkehrspolitisches Schlüsselprojekt, für das sich Landtag und Landesregierung seit Jahren - über Parteigrenzen hinweg - eingesetzt haben. Das erklärt sich aus der verkehrsgeographischen Lage Schleswig-Holsteins: Nach der Deutschen Wiedervereinigung und der EU-Osterweiterung hat sich Schleswig-Holstein zunehmend zu einer Verkehrsdrehscheibe zwischen Skandinavien, den Ballungszentren in Westeuropa und den Staaten der östlichen Ostsee entwickelt. In dieser Entwicklung liegen Herausforderungen und Chancen für Schleswig-Holstein. Angesichts der stark wachsenden Verkehrsmengen, insbesondere im Gütertransport, werden die vorhandenen Verkehrsverbindungen jedoch auf Dauer nicht ausreichen, um die Chancen auch zu nutzen.

Mit der festen Fehmarnbeltquerung werden Skandinavien und Kontinentaleuropa auf der geographisch kürzesten Verbindung - der Vogelfluglinie - optimal miteinander verbunden. Nach der Realisierung der festen Querungen in Dänemark und Schweden (über den Großen Belt und den Öresund) wird mit der festen Fehmarnbeltquerung das seebezogene Teilstück einer wesentlichen Strecke des Transeuropäischen Verkehrsnetzes geschlossen. Die Europäische Union hat daher die feste Fehmarnbeltquerung und deren Schienenhinterlandanbindung als prioritäres Vorhaben der vorrangigen Achse Nr. 20 eingestuft, die von Kopenhagen über Hamburg bis Bremen bzw. Hannover führt.

Durch die feste Fehmarnbeltquerung und den Ausbau der Hinterlandanbindungen in Dänemark und Deutschland werden die Metropolen Hamburg und Kopenhagen/Malmö verkehrlich näher zusammenrücken. Diese schnelle Verbindung wird darüber hinaus gesamtwirtschaftliche Effekte in einem großen europäischen Raum haben, die von Stockholm bis Süddeutschland reichen. Davon wird auch die Region entlang der Achse Hamburg-Kopenhagen profitieren.

Während der siebenjährigen Bauphase wird es direkte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte geben. Entscheidend sind jedoch die langfristigen Effekte, die nach der Bauphase zum Tragen kommen:

1. Die Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft wird erheblich verbessert, da die durchgehende Straßen- und Eisenbahnverbindung erhebliche Zeitvorteile bringt und die relevanten Märkte (zu Geschäftspartnern, Kunden und Zulieferern) schneller erreicht werden können. Damit kann sich das Marktpotential der Unternehmen und die Reichweite ihrer Geschäftsbeziehungen erhöhen. Exportorientierung gerät auch für kleine und mittlere Unterneh-

men in Reichweite, wodurch zusätzliches Wirtschaftswachstum generiert werden kann.

2. In der Folge ist mit einer Expansion der bestehenden Firmen und mit Neuan-siedlungen zu rechnen, denn die zentrale Lage zwischen Berlin, Hamburg und Kopenhagen ist für Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor. Dies gilt nicht nur für das Logistik- und Transportgewerbe.
3. Durch die bessere Erreichbarkeit wird die Region auch als Wohngebiet für Pendler in die Metropolen attraktiv. Insbesondere für junge und qualifizierte Menschen wird eine Alternative zur Abwanderung aus der Region eröffnet. Damit fließt nicht nur zusätzliches Einkommen in die Region und erhöht die örtliche Konsumnachfrage, sondern es steigt auch die Qualität des regionalen Arbeitskräfteangebots.
4. Auch für den Tourismus kann die verbesserte Erreichbarkeit der Region zusätzliche Potentiale entwickeln, zum Beispiel im Tages- und Tagungstourismus und für Gäste aus Skandinavien.
5. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit kann sich auf verschiedenen Ebenen stärker entwickeln: vom Arbeitsmarkt, über Unternehmenskooperationen, Forschung und Wissenschaft bis hin zum kulturellen Austausch.

Für die Landesregierung und die Region gilt es, diese Chancen zu nutzen, damit die Verkehrsachse nicht zu einer reinen Transitstrecke wird und die Wertschöpfung anderenorts stattfindet. Auch die Wirtschaft wird stärker aufeinander zugehen müssen. Sprachliche und andere bestehende Barrieren müssen beseitigt sowie grenzüberschreitende unternehmerische Kooperationen verstärkt werden. Die Landesregierung ist überzeugt, dass mit Realisierung des Projektes einer festen Fehmarnbeltquerung Entwicklungschancen für das Land Schleswig-Holstein und gesamt Norddeutschland entstehen. Sie unterstützt die Region in ihrem Engagement, diese Chancen wahrzunehmen.

Bei einem so komplexen Infrastrukturprojekt ist es verständlich, dass die feste Fehmarnbeltquerung in der betroffenen Region (Insel Fehmarn, Ostholstein) bei Teilen der Bevölkerung auf Ablehnung und Skepsis stößt im Hinblick auf Auswirkungen auf den Tourismus, Verlust von Arbeitsplätzen in der Fährschiffahrt, Umweltauswirkungen und Schiffssicherheit. Die Bedenken und Sorgen werden - soweit sie berechtigt sind - von der Landesregierung ernst genommen. Hier gilt es, die Menschen zu informieren, Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu reduzieren und nachteilige Folgen zu kompensieren.

In unserem Nachbarland Dänemark gibt es diese Befürchtungen kaum. Dort ist eine überwältigende Mehrheit für die feste Fehmarnbeltquerung. Deshalb ist Dänemark bereit, das finanzielle Risiko für das Querungsbauwerk über eine Staatsbürgerschaft alleine zu tragen. Das Vertrauen in den Erfolg des Projekts spiegelt die positiven Erfahrungen mit den beiden bereits realisierten Brückenbauwerken über den Großen Belt und den Öresund. Die schleswig-holsteinische Landesregierung empfindet großen Respekt vor der Entschlossenheit und der Risikobereitschaft Dänemarks.

Die Fehmarnbeltquerung hat eine historische Dimension mit einer außerordentlich hohen verkehrs- und regionalwirtschaftlichen sowie europapolitischen Bedeutung für den gesamten nordeuropäischen Raum. Die Landesregierung appelliert an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, dieses Jahrhundertprojekt zu unterstützen; auch aus Respekt vor Dänemark, das die finanziellen Hauptlasten schultern wird.

88. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 06. Mai 2009 - Öffentliche Anhörung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung BT-Drucksache 16/12069

Stellungnahme zur maritimen Sicherheit

Überblick

Die Femern Bælt A/S in Kopenhagen assistiert den dänischen und deutschen Schifffahrtsbehörden bei der Untersuchung der Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung auf die maritime Sicherheit. Dabei sind verschiedene Brücken- und Tunnelvarianten zu prüfen.

Die Femern Bælt A/S hatte das Konsortium Rambøll Arup Dorsch mit der Untersuchung des Schiffsverkehrs beauftragt. Das Ergebnis, die Abschätzung der Seeverkehrsentwicklung, wurde 2008 vorgelegt und auf dieser Grundlage ein „Formal Safety Assessment“, d.h. eine Risikoabschätzung nach den Empfehlungen der International Maritime Organisation (IMO) für die Brückenquerung begonnen. Der Studienentwurf „Formal Safety Assessment – Bridge“ liegt den beteiligten Behörden auf dänischer und deutscher Seite seit April zur Kommentierung vor.

Vergleichsanalysen der Ergebnisse mit den Erfahrungen Öresund- und Große Belt-Brücken als Teil der Validierung werden zur Zeit von Rambøll Arup Dorsch durchgeführt.

Im März hat FORCE Technology, Lyngby, ebenfalls beauftragt von Femern Bælt A/S, damit begonnen, die Ergebnisse der Risikoabschätzung mit Hilfe der Simulation (Manövriersimulator) zu überprüfen und zu ergänzen. Es wird erwartet, dass die sehr umfangreichen und zeitaufwendigen Untersuchungen bis Ende des Jahres erste Ergebnisse liefern werden.

Im April hat Rambøll Arup Dorsch damit begonnen, die Auswirkungen der Tunnellösung auf den Schiffsverkehr zu untersuchen. Im Wesentlichen ist dabei die Tunnelbelüftung auf ungefähr halber Tunnellänge zu betrachten, für die eine künstliche Insel geschaffen werden muss, die ein Navigationshindernis darstellt.

Als unabhängige „Reviewer“ für die Untersuchungen zur maritimen Sicherheit wurden

- Prof. Peter Friis-Hansen, Department of Mechanical Engineering at Technical University of Denmark
- Prof. Preben Terndrup Pedersen, Department of Mechanical Engineering at Technical University of Denmark
- Prof. Jens Froese, Institut für Schiffsbetrieb, Seeverkehr und Simulation (ISSUS) der Technischen Universität Hamburg-Harburg und International Logistics Management and Engineering der Jacobs University Bremen

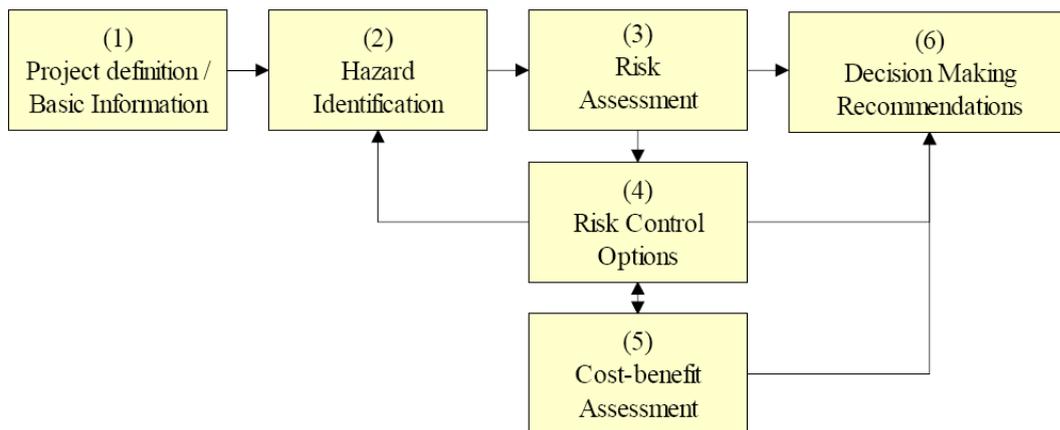
benannt.

Für die Simulationsuntersuchungen wurde eine „Simulation Task Group“, die direkt an die zuständigen Schifffahrtsverwaltungen (WSD Nord und DMA/DAMSA) berichtet, berufen. Ihr gehören an:

- Hermann von Morgenstern
- Aron Sørensen
- Jens Froese

Bisherige Ergebnisse der Bewertung des Risikos für den Schiffsverkehr durch die Brückenquerung

Vorgehensweise:



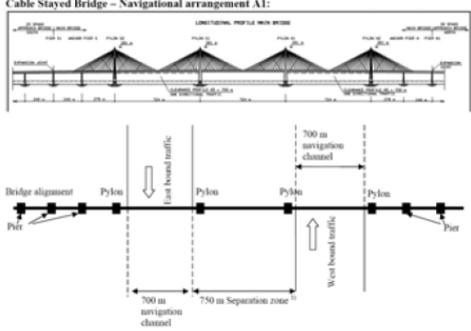
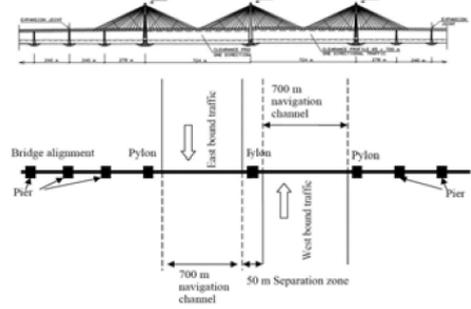
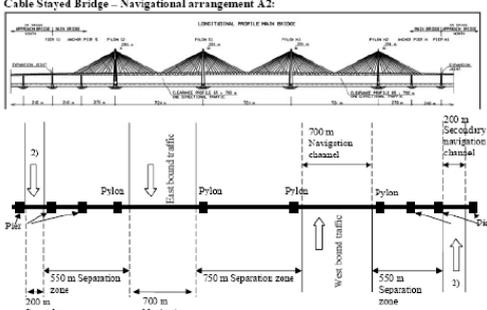
Formal Safety Assessment - Phasen und Aktivitäten

Quelle: Rambøll, ARUP, Dorsch: Formal Safety Assessment – Bridge, April 2009

Brückenvarianten (in Bezug auf die Durchfahrt/en):

Als Bezugsvarianten für die Brückendurchfahrtszenarien dienen die Brückentwürfe aus der Machbarkeitsstudie. Insgesamt wurden 8 Brückenvarianten betrachtet (vgl. folgende Übersicht).

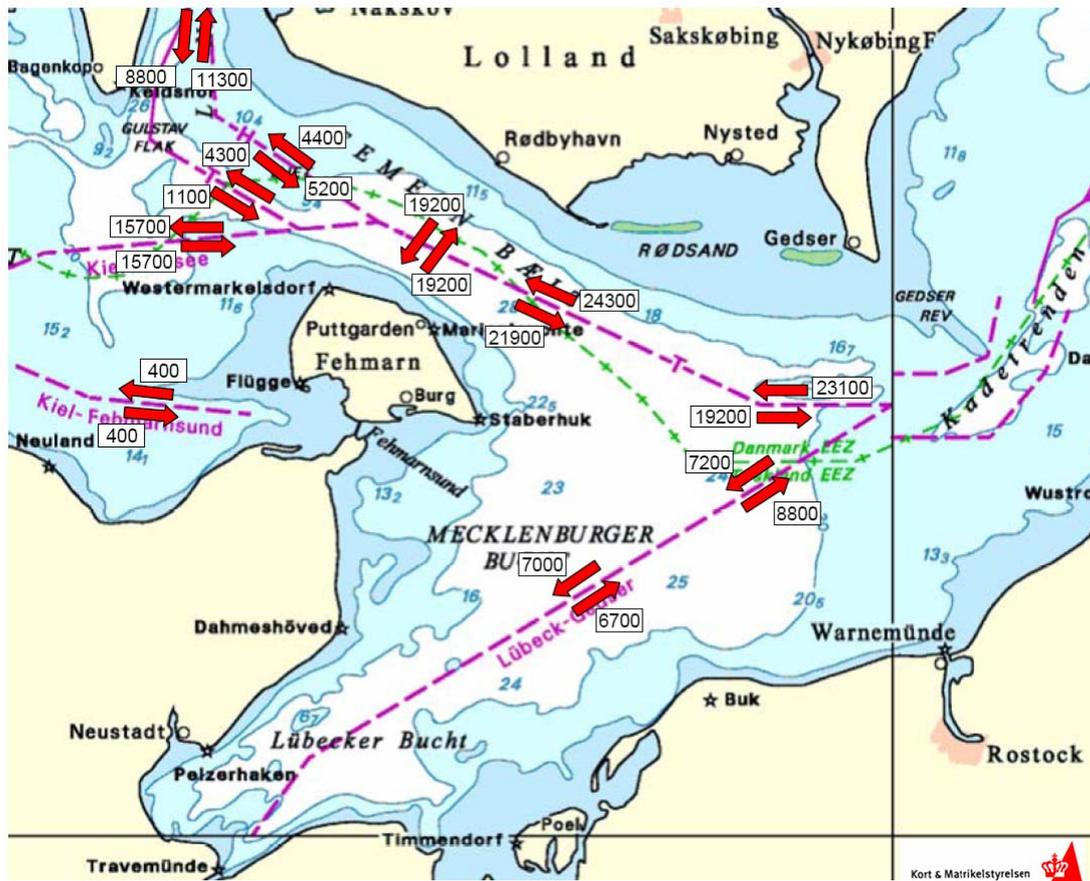
88. Sitzung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 06. Mai 2009
Öffentliche Anhörung

<p>1. Reference scenario – no link</p>	
<p>2. Cable stayed bridge with three main spans. One westbound and one eastbound navigational lane separated by the central span of 750 m.</p>	<p>Cable Stayed Bridge – Navigational arrangement A1:</p> 
<p>3. Cable stayed bridge with two main spans. One westbound and one eastbound navigational lane through the main spans with a separation zone of 50 m.</p>	
<p>4. Similar to scenario 2 but with two additional secondary lanes – one for westbound and one for eastbound traffic with a width of 200 m and located 550 m away from the primary lanes.</p>	<p>Cable Stayed Bridge – Navigational arrangement A2:</p> 

88. Sitzung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 06. Mai 2009
Öffentliche Anhörung

<p>5. Similar to scenario 4 but with two-way traffic in the secondary lanes.</p>	<p>Cable Stayed Bridge – Navigational arrangement A2:</p>
<p>6. Cable stayed bridge with three main spans. As in scenario 2 there is one lane for east bound traffic and one lane for west bound traffic, but in this scenario the mid span is dedicated for westbound deep draught traffic.</p>	<p>Cable Stayed Bridge – Navigational arrangement A3:</p>
<p>7. Suspension bridge with east- and westbound traffic through the main span with a separation zone of 50 m.</p>	<p>Suspension Bridge – Navigational arrangement B1:</p>
<p>8. Similar to scenario 7 but with two additional secondary lanes with a width of 450 m through the side spans. The secondary lanes are separated from the main navigational lanes by a separation zone of 50 m.</p>	<p>Suspension Bridge – Navigational arrangement B2:</p>

Verkehrsdaten:



Verkehrsflüsse per annum auf der Grundlage der Verkehrserfassung 2007/2008 (AIS/Radar)

Quelle: Rambøll, ARUP, Dorsch: Formal Safety Assessment – Bridge, April 2009

Gefährdungstypen und Einzelgefährdungen:

- Kollision
 - Schiff - Schiff
 - Schiff – Hindernis
- Strandung

mit möglicher Auswirkung auf Menschen, Sachwerte und die Umwelt.

Die insgesamt 22 kategorisierten Gefährdungen zur Festlegung der Untersuchungszenarien wurden während eines Workshops mit Experten (Lotsen, Kapitänen usw.) ermittelt.

Risikobewertung:

4 verschiedene „Base Line Scenarios“ (Brückenvarianten 2, 3, 7 und 8 (siehe oben) wurden mit dem Referenzszenarium „keine feste Querung“ verglichen und die Unfallhäufigkeiten (per annum) und die Risiken als Ergebnis aus Eintrittswahrscheinlichkeit und mittlerer Schadenshöhe (Konsequenz) ermittelt.

Die Unfallhäufigkeiten und die Risiken für die „Base Line Scenarios“ weichen nicht signifikant vom Referenzszenarium ab. Dabei sind folgende Faktoren von Bedeutung:

- Im Vergleich zum Referenzszenarium ohne feste Querung erhöht eine Brücke durch zusätzliche Hindernisse im Fahrwasser die theoretische Unfallhäufigkeit.
- Ein für die Verkehrsführung der die Brücke passierenden Schifffahrt erforderliches Verkehrstrennungsgebiet („Traffic Separation Scheme“) vermindert die theoretische Unfallhäufigkeit.
- Die Annahme, dass der Fährverkehr zwischen Puttgarden und Rødby mit Inbetriebnahme der Brücke eingestellt wird, vermindert die theoretische Unfallhäufigkeit weiter.

Im Ergebnis gleichen sich also die die theoretische Unfallhäufigkeit erhöhenden und mindernden Einflüsse aus. Mögliche weitere, das Risiko vermindernde Maßnahmen („Risk Control Options“), wie in einem Workshop mit Experten erarbeitet, sind nicht berücksichtigt. Die kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch technische Innovationen, wie sie im Hinblick auf das Bezugsjahr 2030 angenommen werden können, wurden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Kosten-Nutzen-Betrachtung risikomindernder Maßnahmen:

Folgende risikomindernde Maßnahmen wurden als kosteneffizient identifiziert:

- „Vessel Traffic Service (VTS)“
- Verkehrstrennung (vgl. Brückenvarianten 2 und 7)
- Verbesserung der Verkehrsregelungen für die westliche Ansteuerung der Brücke.



Präses

Telefon 0451 6006-101
 Telefax 0451 6006-990
 E-Mail praeses@ihk-luebeck.de

28. April 2009

Deutscher Bundestag
 Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
 Herrn Dr. Klaus W. Lippold
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Vorab per Fax 030 227-30017

Stellungnahme der IHK zu Lübeck zum Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine feste Fehmarnbeltquerung (Drucksache 16/12069 Deutscher Bundestag, 16. Wahlperiode vom 28.02.2009)

Sehr geehrter Herr Dr. Lippold,

vielen Dank für die Gelegenheit, dass ich als Präses der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck am 6. Mai 2009 in Berlin zum Entwurf des Gesetzes über eine feste Fehmarnbeltquerung aus Sicht der regionalen Wirtschaft Stellung nehmen kann.

Die IHK zu Lübeck setzt sich seit Jahren für die Schaffung dieser zukunftsweisenden Verbindung zwischen den Staaten Deutschland und Dänemark ein. Die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck befürwortet den Entwurf des Gesetzes und appelliert an die Mitglieder des Deutschen Bundestages, bei der Abstimmung über die endgültige Gesetzesvorlage positiv abzustimmen. Der Wortlaut des Gesetzesentwurfes folgt im Wesentlichen den Vorgaben aus dem Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland; bereits dieser ist von unserer IHK wie auch den anderen norddeutschen Handelskammern und Unternehmensverbänden nachdrücklich begrüßt worden.

Wir erwarten von einer festen Querung des Fehmarnbelt positive wirtschaftliche Effekte für ganz Nordeuropa. Im Zentrum dieser Bewertung steht die Erkenntnis, dass die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren wegen des prognostizierten überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums im Ostseeraum weiterhin deutlich steigen werden. Die Wirtschaft Norddeutschlands engagiert sich deswegen seit langem für die feste Querung des Fehmarnbelt. Sie sieht in dieser Verkehrsinfrastrukturmaßnahme ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Ostseeregion und für die Verbindung der nordeuropäischen Staaten mit Kontinentaleuropa. Das Projekt verbindet mit der Metropolregion Hamburg und der Öresund-Region zwei Wirtschaftsräume, die zu einem wichtigen Gravitationszentrum im Norden der EU mit enger Verknüpfung zur Region Berlin werden. Die feste Querung und der mit ihr verbundene Ausbau der Hinterlandanbindungen verbessern die Standortqualität insgesamt erheblich und haben wesentliche positive Effekte für überregionale Verkehre.



Mit der festen Fehmarnbeltquerung entsteht eine neue Entwicklungs- und Wachstumsachse von Hamburg über Lübeck und Ostholstein nach Kopenhagen und Malmö mit deutlicher Aufwertung auch der regionalen Standorte. Damit trägt sie zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei. Die dazu erforderlichen landesplanerischen Anpassungen sollen im neuen Landesentwicklungsplan der Landesregierung Schleswig-Holstein verankert werden.

Die weitreichende Bedeutung der Fehmarnbeltquerung wird auch durch die Einstufung als prioritäres Projekt im Rahmen der „Transeuropäischen Netze“ (TEN) durch die EU belegt. Mit der Aufnahme der Fehmarnbeltquerung in die Liste der 30 prioritären Verkehrsprojekte der EU wird deutlich: Die Bedeutung dieses Projekts reicht weit über die neue Achse Öresund-Lübeck-Hamburg hinaus. Ziel der EU ist die Verknüpfung von Wirtschaftsräumen und die Verbesserung der Lebensverhältnisse bzw. der Wirtschaftskraft in den Regionen.

Insbesondere erwarten wir von der festen Fehmarnbeltquerung die folgenden positiven wirtschaftlichen Impulse:

- Die Regionen beiderseits des Fehmarnbelts werden verkehrlich wesentlich besser erreichbar. Damit steigt die Standortqualität insbesondere für solche Unternehmen, die auf gute logistische Vernetzung in der Ostseeregion setzen.
- Profitieren werden auch die beiderseits des Fehmarnbelts vorhandenen starken Branchencluster wie die Ernährungswirtschaft, die Medizintechnik und Gesundheitswirtschaft und der Tourismus. Kürzere Wege erleichtern die Kooperation von Unternehmen, den Austausch von Arbeitskräften und die Verknüpfung von Forschung und Entwicklung. Für die Tourismuswirtschaft erschließen sich mit der schnelleren Erreichbarkeit der Region höhere Gästepotentiale.
- Gestärkt werden auch die Kooperationen zwischen Hochschulen und Bildungseinrichtungen der Öresundregion und der Region Hamburg/Schleswig-Holstein. Das fördert die Bildung gemeinsamer Exzellenzschwerpunkte und schafft über den entsprechenden Technologietransfer in die Unternehmen Innovationen und neue Arbeitsplätze.
- Die bereits realisierten Querungen über den Großen Belt und den Öresund haben gezeigt, dass die hier genannten positiven Effekte infolge eines Zusammenrückens von Regionen sogar in einem stärkeren Maße erreicht werden konnten, als ursprünglich in den Prognosen zugrunde gelegt.

Um diese Chancen bereits während der Planungs- und Bauphase zu nutzen, hat die IHK zu Lübeck gemeinsam mit weiteren Kammern und Verbänden Norddeutschlands sowie Dänemarks und Schwedens das Fehmarnbelt Business Council (FBBC) initiiert. Ziel ist, gemeinsam für die neuen Möglichkeiten infolge der Querung zu werben, konkrete Kooperationen zwischen Unternehmen und im Bereich von Forschung und Technologietransfer zu fördern und parallel zur physischen Brücke auch eine „mentale Brücke“ zu bauen.

Insgesamt führt die Fehmarnbeltquerung auch zu einer deutlichen Stärkung des Logistikstandortes in der Region Lübeck/Ostholstein. Dynamische und strategische Effekte führen dazu, dass sich die wirtschaftliche Integration in Ostholstein und Sjaellands Amt deutlich erhöht. Eine steigende Arbeitsplatznachfrage wird vor allem für die Bereiche Bauwirtschaft, Tourismus, Industrie und Großhandel (Export) sowie Gesundheitswirtschaft/ Medizintechnik teilweise schon in der Bauphase prognostiziert.

Um die vollen Möglichkeiten einer festen Fehmarnbeltquerung zu nutzen, kommt es aus Sicht der IHK zu Lübeck darauf an, parallel zum Bau der Brücke die Eisenbahnstrecke beiderseits des Fehmarnbelts mindestens auf Vmax 160 km/h, möglichst aber auf höhere Geschwindigkeiten zu ertüchtigen. Dies schließt langfristig den zweigleisigen Ausbau unbedingt mit ein. Alle positiven Verkehrsprognosen haben diese infrastrukturelle Voraussetzung und einen leistungsstarken Eisenbahngüterverkehr unterstellt. Kapazitätseinschränkungen wären nachteilig für den Verkehrswert des Bauwerkes. Dafür wird es langfristig nötig sein, das Nadelöhr Fehmarnsundbrücke durch eine adäquate Erweiterung zu entschärfen.

Beim Ausbau der Schienenstrecke Lübeck-Puttgarden ist sicherzustellen, dass die Schienentrassen in sensiblen Bereichen aus den touristischen Orten herausgeführt (teilweise Neutrassierung) oder gleichwertige, tourismusverträgliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Eine alternative Hochgeschwindigkeitstrasse ohne Ortsdurchfahrten ist durch die DB Projektbau GmbH gleichrangig in der Vorentwurfsplanung zu untersuchen. Diese Variante würde neben einer Entlastung der Ostseebäder aufgrund der geringen Reisezeiten erheblich zu einem Zusammenwachsen der Metropolregionen Hamburg und Öresund beitragen. Kommt es zu einer Realisierung der Hochgeschwindigkeitstrasse, so muss die Erreichbarkeit der Urlaubsorte an der ostholsteinischen Ostseeküste durch Bahnanbindungen gesichert werden.

Wir würden uns sehr freuen, wenn der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der Deutsche Bundestag dieses für den gesamten Norden wichtige Zukunftsprojekt durch entsprechende Abstimmungen unterstützen würde.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Jorkisch

STELLUNGNAHME

der

Femern Bælt A/S

zu dem

Gesetzentwurf der deutschen Bundesregierung

„Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“

(BT-Drucksache 16/12069)

15. Mai 2009

Zum Hintergrund der Fehmarnbeltquerung

Die Femern Bælt A/S wurde in einem Schreiben vom 27. April 2009 vom dänischen Verkehrsminister mit der Leitung der Planungsarbeiten für eine Feste Fehmarnbeltquerung beauftragt. Die Arbeit, die bereits in Angriff genommen worden ist, umfasst ein Umweltuntersuchungsprogramm, das aus sieben unabhängigen Vorhaben besteht. Es werden außerdem geotechnische Untersuchungen durchgeführt und Entwürfe für eine Brücken- (Vorzugslösung) sowie eine Tunnellösung (alternative Vorzugslösung) vorbereitet. Weiterhin wird das Genehmigungsverfahren durch die zuständigen Behörden vorbereitet. Behörden, andere Institutionen und die Öffentlichkeit werden über den aktuellen Planungsstand informiert.

Am 3. September 2008 wurde der Staatsvertrag über die Finanzierung, Errichtung und den Betrieb einer Festen Fehmarnbeltquerung vom deutschen Verkehrsminister, Wolfgang Tiefensee, und seiner damaligen dänischen Kollegin, Carina Christensen, unterzeichnet.

Der Staatsvertrag wird in beiden Ländern durch Gesetze ratifiziert.

In Dänemark wurde die Ratifizierung mit der Annahme des Planungsgesetzes über die Planung einer Festen Fehmarnbeltquerung mit dazugehöriger Hinterlandanbindung (Gesetz Nr. 285 vom 15. April 2009) am 26. März mit großer Mehrheit durchgeführt.

Der Rahmen für die Planungsarbeiten ist im Planungsgesetz sowie im Staatsvertrag vom 3. September 2008 definiert, u.a. mit der Bedingung, dass die Verbindung von Küste zu Küste aus einer zweigleisigen Eisenbahnverbindung sowie einer vierspurigen Autobahn bestehen soll.

Dänemark ist für Planung, Errichtung, Finanzierung und Betrieb der Verbindung von Küste zu Küste sowie für den Ausbau der dänischen Hinterlandanbindung verantwortlich. Die Finanzierung der Querung wird durch dänische Staatsgarantien gesichert und ausschließlich durch die Mautzahlungen der Benutzer finanziert. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich im Staatsvertrag zum Ausbau der Hinterlandanbindung auf deutscher Seite verpflichtet.

Vorteile einer Festen Fehmarnbeltquerung

Das dänische Verkehrsministerium fasste bereits zu einem früheren Zeitpunkt die Vorteile einer Festen Fehmarnbeltquerung folgendermaßen zusammen:

- *Starker Transportkorridor zwischen den skandinavischen Ländern und dem europäischen Festland.* Die feste Querung wird u.a. die Infrastruktur zwischen Hamburg, der Øresundregion und Stockholm maßgeblich verbessern.
- *Größere Flexibilität und Zeiteinsparungen.* Die Reisezeit zwischen Rødby und Puttgarden wird verkürzt und Verkehrsteilnehmer müssen nicht länger Wartezeiten an den Fährhäfen in Kauf nehmen. Im ersten Jahr nach der Eröffnung werden Autofahrer insgesamt etwa 3 Millionen Stunden einsparen. Darüber hinaus wird der Umweg über den Großen Belt überflüssig.
- *Stärkung des Bahntransports.* Für den Schienengütertransport bedeutet die Feste Fehmarnbeltquerung eine 160 km kürzere Strecke zwischen Hamburg und Kopenhagen. Dies führt zu Zeiteinsparungen und senkt die Kosten.

- *Umweltvorteile.* Berechnungen zeigen, dass eine Verringerung der Kohlendioxidemissionen von jährlich mehr als 200.000 Tonnen im Verhältnis zum Fährverkehr erwartet werden kann. Dies entspricht den jährlichen Kohlendioxidemissionen einer Kleinstadt.
- *Gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit.* Die Querung wird die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auf beiden Seiten des Fehmarnbells, u.a. in Norddeutschland und der Øresundregion, steigern. Für Unternehmen wird es preisgünstiger und einfacher Waren und Dienstleistungen in ganz Europa zu vermarkten, was für die Verbraucher von Nutzen sein wird.
- *Volkswirtschaftliche Vorteile.* Die volkswirtschaftlichen Vorteile, die das Resultat von erhöhter Flexibilität und Reisezeiteinsparungen sind, werden voraussichtlich 2 Milliarden Euro netto betragen. Hiervon wird etwa die Hälfte an Deutschland, ca. 0,7 Milliarden Euro an Dänemark und etwa 0,3 Milliarden Euro an das übrige Europa gehen. Hinzu kommen langfristige wirtschaftliche Vorteile, die aufgrund stärkeren Wettbewerbs, gesteigerter Wettbewerbsfähigkeit, erhöhter Produktivität und geringerer Kosten entstehen. Diese werden etwa 0,4 Milliarden Euro über die direkten volkswirtschaftlichen Vorteile hinaus betragen.
- *Arbeitsplätze während der Bauphase.* Es wird erwartet, dass sowohl der direkte als auch der indirekte Beschäftigungseffekt während der Bauphase insgesamt zwischen 44.000 und 66.000 Arbeitsjahre betragen wird. Das entspricht 6-9.000 Beschäftigten pro Jahr in der etwa siebenjährigen Bauphase.
- *Langfristiger Beschäftigungszuwachs.* Nach der Eröffnung der festen Querung wird es durch die Ansiedlung von Unternehmen, Tourismus und Einzelhandel u. a. in Norddeutschland und Südostdänemark – Regionen, in denen die Arbeitslosigkeit heute relativ hoch ist – einen Beschäftigungszuwachs geben.

Voruntersuchungen

Die politische Vereinbarung über die Feste Fehmarnbeltquerung beruht auf vorbereitenden Untersuchungen zu technischen Lösungen, Verkehr, Wirtschaft und Umwelt, die über eine Reihe von Jahren durchgeführt wurden.

Technische Lösungen

Die Bestimmung des Staatsvertrags, dass eine Schrägseilbrücke die Vorzugslösung und ein Absenktunnel die alternative Vorzugslösung darstellt, geht von früheren Machbarkeitsstudien aus, die 1999 vorgelegt und veröffentlicht wurden. In diesen Machbarkeitsstudien wurden eine Reihe verschiedener anlagentechnischer Lösungen untersucht.

Verkehr

Berechnungen haben gezeigt, dass im ersten Jahr nach ihrer Eröffnung im Durchschnitt etwa 7.700 Kraftfahrzeuge pro Tag die feste Querung nutzen werden. Fünf Jahre nach der Eröffnung – und dem Abschluss einer gewissen Einführungsphase – wird die Zahl der Fahrzeuge pro Tag durchschnittlich 10.300 betragen. In den Prognosen ist man für die ersten 25 Jahre nach der Eröffnung der festen Querung von einem jährlichen Wachstum des Ver-

kehrsaufkommens von nur 1,7 Prozent ausgegangen. Dies sind sehr vorsichtige Erwartungen. Zwischen 1970 und 2008 betrug die durchschnittliche Wachstumsrate 3,8 Prozent.

Es ist zu erwarten, dass jährlich etwa 14.600 Personenzüge und 15.700 Güterzüge die feste Querung nutzen werden.

Bei den Verkehrsprognosen wurde nicht davon ausgegangen, dass nach der Eröffnung einer festen Querung zwischen Rødby und Puttgarden weiterhin Fähren verkehren werden. Diese Entscheidung liegt jedoch im Ermessen der Fährgesellschaften.

Erfahrungen von anderen festen Querungen – z.B. dem Großen Belt und dem Øresund – haben gezeigt, dass der Verkehr beträchtlich ansteigt, wenn eine neue, feste Querung den Fährverkehr ersetzt. Dieser sogenannte „Verkehrssprung“ entsteht durch die neuen Möglichkeiten, die sich plötzlich in Form von Zeiteinsparungen und größerer Zugänglichkeit eröffnen. Im ersten Jahr nach der Eröffnung der festen Querung über den Øresund stieg das Verkehrsaufkommen um etwa 60 Prozent. Bei der Querung über den Großen Belt betrug der „Verkehrssprung“ etwa 130 Prozent. Vorsichtige Prognosen gehen bei der Festen Fehmarnbeltquerung von einem „Verkehrssprung“ von etwa 40 Prozent aus.

Wirtschaft und Finanzierung

Die vorläufige Kostenschätzung für eine feste Querung beträgt zum jetzigen Zeitpunkt vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen etwa 4,4 Milliarden Euro für eine Schrägseilbrücke und etwa 5,5 Milliarden Euro für einen Tunnel, in beiden Fällen berechnet nach dem Preisindex des Jahres 2008.

Hinzu kommen die Ausgaben für den Ausbau der Hinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark.

Diese Schätzung beruht u.a. auf den Kosten für den Bau der festen Querungen über den Großen Belt und den Øresund. Wenn die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen in Deutschland und Dänemark abgeschlossen worden sind, wird dem dänischen Folketing ein revidierter Vorschlag zu dem Vorhaben unterbreitet.

Die Finanzierung der Verbindung von Küste zu Küste und der dänischen Hinterlandanbindung wird durch die Aufnahme von Darlehen auf den internationalen Kapitalmärkten vorgenommen. Der dänische Staat sichert diese Anleihen durch Staatsgarantien ab, wie es bereits bei den festen Querungen über den Großen Belt und den Øresund der Fall war.

Es sind die Benutzer, nicht die Steuerzahler, die für die Kosten der festen Querung von Küste zu Küste aufkommen. Die finanzielle Analyse von September 2008 zeigt, dass die Tilgungszeit der Darlehen für eine Schrägseilbrücke einschließlich Hinterlandanbindung etwa 30 Jahre beträgt.

Umwelt

In Verbindung mit der Durchführung einer gemeinsamen deutsch-dänischen Umweltkonsultation wurde 2006 der Umweltkonsultationsbericht *„Eine Feste Fehmarnbeltquerung und die Umwelt“* veröffentlicht. Die übergeordnete Schlussfolgerung des Konsultationsberichts ist, dass die Feste Fehmarnbeltquerung relativ wenige, überschaubare Konsequenzen für die Umwelt haben wird.

Behörden, Interessenorganisationen und die Öffentlichkeit wurden aufgefordert, an der Umweltkonsultation zu diesem Vorhaben teilzunehmen. Im Konsultationszeitraum wurde eine große Zahl von Stellungnahmen eingereicht. Im Oktober 2006 veröffentlichten die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks ihre vorläufigen Antworten auf die wichtigsten Fragen und Kommentare, die während des Konsultationsverfahrens zur Sprache gekommen waren.

Die Feste Fehmarnbeltquerung muss so vorbereitet, errichtet und betrieben werden, dass schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt und die Natur vorgebeugt und Verschlechterungen der Umweltbedingungen – besonders mit Hinblick auf das europäische Netzwerk *Natura 2000* – in Übereinstimmung mit geltendem Recht entgegengewirkt wird. Beide Vorschläge – Brücke und Tunnel – waren Teil des Umweltkonsultationsverfahrens und berücksichtigten wesentliche Umweltaspekte, u.a. die Wasserzirkulation in der Ostsee.

Die Rolle der Femern Bælt A/S

Der Geschäftsführer der Femern Bælt A/S, einer zu 100 Prozent in staatlichem Besitz befindlichen Gesellschaft im Geschäftsbereich des dänischen Verkehrsministeriums, ist Peter Lundhus. Die Gesellschaft beschäftigt zurzeit 40 Mitarbeiter. Zum jetzigen Zeitpunkt sind etwa 200 Berater mit Aufgaben in Bereichen wie Geotechnik, Umwelt und Design beschäftigt.

Ausgangspunkt für die Arbeit der Femern Bælt A/S sind die Erfahrungen bei den Brücken- und Tunnelbauarbeiten am Großen Belt und Øresund. Die feste Querung über den Großen Belt, die die beiden dänischen Inseln Fünen und Seeland miteinander verbindet, wurde 1997 für den Bahn- und 1998 für den Straßenverkehr eröffnet. Im Jahr 2000 wurde die feste Querung über den Øresund eröffnet, die die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit der schwedischen Stadt Malmö verbindet und dadurch einen Beitrag zur Schaffung der Øresundregion leistete.

In den kommenden Jahren werden umfangreiche Untersuchungen in den Bereichen Umwelt und Schiffssicherheit durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchungen, technischen Bewertungen, finanziellen Überlegungen etc. wird entschieden, ob die feste Querung in Form einer Brücke oder eines Tunnels gebaut wird. Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine Schrägseilbrücke die präferierte Lösung ist. Brücke und Tunnel werden jedoch in gleichem Maße und als vollwertige Alternativen untersucht.

Schiffssicherheit

Die Frage der Schiffssicherheit ist eines der wichtigsten Themen bei Planung und Bau der Festen Fehmarnbeltquerung. Im Auftrag der Schifffahrtsbehörden beider Länder und mit Hilfe anerkannter Experten untersucht die Femern Bælt A/S daher sämtliche relevanten Aspekte in diesem Zusammenhang, insbesondere für den Fall, dass die Querung in Form einer Brücke gebaut wird. Auch die Auswirkungen einer Tunnellösung auf die Schiffssicherheit werden untersucht, auch wenn zu erwarten ist, dass diese technische Lösung weniger Einfluss auf die Schifffahrtsverhältnisse im Fehmarnbelt haben wird. Die Untersuchungen werden nach den Richtlinien der International Maritime Organisation (IMO) vorgenommen. In

diesem Zusammenhang wird nicht nur der jetzige Schiffsverkehr analysiert, sondern auch eine Prognose für den Schiffsverkehr der Zukunft erstellt.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird die aktuelle Situation der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt sowie bei anderen Tunneln und Brücken bewertet. Kollisionsrisiken bei verschiedenen Routenverläufen sowie bei unterschiedlichen Brücken- und Tunnelmodellen werden mit Hilfe von Simulationen in einer hochmodernen Simulationseinrichtung in Dänemark untersucht. Diese umfangreichen Untersuchungen sowie der eigentliche Genehmigungsprozess, u. a. bei der IMO, werden voraussichtlich im Jahr 2012 abgeschlossen sein.

Umwelt

Ein Infrastrukturprojekt in der Größenordnung der Festen Fehmarnbeltquerung wird Einfluss auf die Umwelt haben, sowohl während des Baus als auch nach der Inbetriebnahme. Das Hauptziel bei der Wahl der Baumethoden und auch während des Betriebs ist es, negative Konsequenzen zu vermeiden bzw. zu minimieren. Dies wird durch besondere Rücksichtnahme auf Umweltaspekte in der Planungsphase sichergestellt. Fester Bestandteil jeder Entscheidung, die wir treffen, ist die Abwägung der möglichen Umwelteinflüsse. Es wurde bereits eine große Zahl von Umweltuntersuchungen vorgenommen und in den kommenden Jahren werden weitere hinzukommen.

Folgende Untersuchungen sind Bestandteil des großen Untersuchungsprogramms, das im Herbst 2008 in Angriff genommen wurde:

- Felduntersuchungen an Land (Fehmarn und Lolland), um die örtlichen Tier- und Pflanzenarten sowie regionale Natur- und Landschaftswerte zu erfassen
 - Untersuchung der Bewegungsmöglichkeiten von Tieren in der Landschaft
 - Registrierung von Kulturerbe und Landschaftscharakteristiken

- Untersuchungen auf See
 - Messung von Strömungsverhältnissen, Wasserschichten, Salzgehalt, Wassertemperatur etc.
 - Messung der Wasserqualität und des Planktonvorkommens
 - Zählung der überwinternden Wasservögel und ihrer wichtigsten Nahrungsgebiete
 - Untersuchung der Fischbestände und Fischerei
 - Registrierung von Seehunden und Tümmlern

Nach Abschluss der Untersuchungen und der statistischen Auswertung der Daten werden die Ergebnisse vorgelegt. Diese dienen dann als Ausgangspunkt für die Ausarbeitung einer Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen, die voraussichtlich im Jahr 2011 vorliegen wird.

Die Schlussfolgerungen dieses Berichts werden dann als Grundlage für die Entscheidung über die endgültige Lage und die Anforderungen an die technische Ausführung der Festen Fehmarnbeltquerung dienen.

Die Umweltuntersuchungen werden von sieben Umweltberaterteams vorgenommen, die nach einer im Jahr 2008 durchgeführten EU-Ausschreibung den Auftrag erhielten.

Unter den 20 präqualifizierten Kandidaten wählte die Femern Bælt A/S folgende Gruppen aus:

Hydrographie: DHI / IOW Joint Venture in Zusammenarbeit mit LIC Engineering, Bolding & Burchard und Risø-DTU Partnership

Meeresbiologie: DHI / IOW / MarinLim Joint Venture in Zusammenarbeit mit DTU-Aqua und CEFAS

Vögel: DHI / BioConsult SH Joint Venture in Zusammenarbeit mit der Universität Kopenhagen und BIOLA

Fische und Fischerei: Orbicon A/S / IFAÖ / Fiskeøkologisk Laboratorium ApS Joint Venture in Zusammenarbeit mit IFM-Geomar, SIMRAD, Naturfocus und University of Oslo

Meeressäugetiere: BioConsult SH / CEFAS Joint Venture in Zusammenarbeit mit DHI, Sea Mammal Research Unit (SMRU Ltd.) und BIOLA, UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) für die dänische Hinterlandanbindung sowie COWI A/S

Umweltverträglichkeitsprüfung für die deutsche Hinterlandanbindung: Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA in Zusammenarbeit mit leguan planungsbüro GmbH, LAIRM CONSULT GmbH, URS Deutschland GmbH, N.I.T. GmbH sowie Ingenieurbüro Dr. Kebe und Dipl.-Ing. Rosenquist

Auf der Insel Fehmarn werden die archäologischen Untersuchungen von den archäologischen Behörden Schleswig-Holsteins, auf der Insel Lolland vom Museum Lolland-Falster und auf See von den archäologischen Behörden Schleswig-Holsteins in Zusammenarbeit mit dem Wikingerschiffmuseum in Roskilde durchgeführt.

Wirtschaft und Tourismus

Die Femern Bælt A/S ist sich darüber im Klaren, dass der Tourismus auf Fehmarn und Lolland ein wichtiger Wirtschaftszweig ist. Deshalb soll dafür gesorgt werden, dass eventuelle Konsequenzen für den örtlichen Tourismus, die im Rahmen der Bauarbeiten entstehen können, gemeinsam mit den örtlichen und regionalen Behörden und Organisationen minimiert werden. Dies kann z. B. gewährleistet werden, indem Baggerarbeiten, die zur Eintrübung des Badegewässers führen könnten, außerhalb der Touristen- und Badesaison vorgenommen werden. Natürlich wird die Femern Bælt A/S sämtliche behördlichen Auflagen bezüglich der Lärm- und Staubbelastung einhalten.

Die Femern Bælt A/S ist außerdem gerne bereit, in dem vor Ort erwünschten Maße den örtlichen Tourismus in seinen Bestrebungen zu unterstützen, das Bauprojekt während der Bauphase zu einem interessanten Ausflugs- und Reiseziel zu machen.

Nicht erst nach Fertigstellung der festen Querung, sondern bereits während der Bauphase werden viele Arbeitsplätze geschaffen. Berechnungen zeigen, dass die direkte und indirekte Beschäftigungswirkung in der etwa siebenjährigen Bauphase jährlich mehrere Tausend Arbeitsplätze betragen kann.

Bei früheren großen Bauvorhaben in Dänemark stand die Transparenz gegenüber den Auftraggebern und der Öffentlichkeit immer im Vordergrund. Die Femern Bælt A/S wird offen, zeitnah und ehrlich über Planung, Untersuchungsergebnisse und Arbeitsmethoden informieren.

Der Genehmigungsprozess

Das Bauvorhaben einer festen Querung über den Fehmarnbelt, die sowohl auf deutschem als auch auf dänischem Hoheitsgebiet liegt, muss ebenso nach deutscher wie nach dänischer Gesetzgebung genehmigt werden.

In Dänemark wird die endgültige Genehmigung durch die Annahme eines Baugesetzes im dänischen Folketing erteilt, wie im kürzlich angenommenen Planungsgesetz vorgeschrieben. Vor der Genehmigung müssen alle relevanten Behörden und die Öffentlichkeit nach den Regeln der dänischen Gesetzgebung und unter Rücksicht auf die Bestimmungen des Staatsvertrags in den Prozess miteinbezogen werden.

In Deutschland muss das Vorhaben nach der geltenden Straßen- und Eisenbahngesetzgebung von den verantwortlichen Behörden in Schleswig-Holstein genehmigt werden. Auch hier werden die relevanten deutschen Behörden und andere betroffene Akteure in den Genehmigungsprozess miteinbezogen. Wie bei jedem anderen grenzüberschreitenden Vorhaben auch werden beide Länder die Möglichkeit haben, Einfluss auf die Gestaltung des Vorhabens und die Bedingungen, die an die Durchführung des Projekts gestellt werden, zu nehmen.

Darüber hinaus werden die Ostseeanrainerstaaten im Rahmen der Umweltbewertung des Vorhabens gemäß der sogenannten Espoo-Konvention zur Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen konsultiert.

Kontakt:

Peter Lundhus
Geschäftsführer
Femern Bælt A/S
Vester Sogade 10
DK-1601 Kopenhagen V

Tel.: (+45) 33 41 63 00
E-Mail: info@femernbaelt.dk



München, den 28.4.2009

Stellungnahme

**zum Entwurf eines Gesetzes
zu dem Vertrag vom 3. September 2008
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Königreich Dänemark
über eine Feste Fehmarnbeltquerung
(Drucksache 16/12069)**

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages
am 6. Mai 2009**

Schornstr. 10 D-81669 München
Tel.: 089/260236-55 Fax -56
E-Mail: roessler@vr-transport.de
Internet: www.vr-transport.de

Geschäftsführer:
Karlheinz Rößler
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833

Flessabank München
BLZ: 70030111
Konto-Nr.: 770 504
USt-IdNr.: DE129487819

1. Stellenwert der Festen Fehmarnbeltquerung vs. landseitige Abschnitte Kopenhagen - Hamburg

Im **Straßenverkehr** schließt die Feste Fehmarnbeltquerung (im folgenden abgekürzt als FFBO) die letzte noch offene Infrastruktur-Lücke der landseitig bereits hervorragend ausgebauten Autobahn-/Schnellstraßenverbindung Kopenhagen - Hamburg. Die tatsächliche Fahrzeitverkürzung, die durch die FFBO anstelle der heutigen Fährverbindung erzielt werden kann, ist marginal. Dies gilt generell für den PKW-, Omnibus- und LKW-Fernverkehr auf der Route Kopenhagen - Hamburg und besonders für den Urlauberverkehr mit dem PKW zwischen Skandinavien und Mittel-/Südeuropa, da die heute während der Überfahrt per Fähre mögliche Ruhepause (45 Minuten) entfällt und somit meist durch eine ähnlich lange Fahrtunterbrechung an Land nachgeholt werden muß.

Im **Schieneverkehr** hat die FFBO hingegen einen anderen Stellenwert:

- Die landseitigen Abschnitte der Bahnstrecke Kopenhagen - Hamburg haben einen völlig unzureichenden Ausbaustandard, der dazu führt, daß die Fahrzeit der heutigen EC- und ICE-Züge 4 h 50 Minuten beträgt, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 60 km/h, bezogen auf die Luftlinien-Distanz (ca. 285 km) ergibt.
- Durch das Projekt "Feste Fehmarnbeltquerung mit Ertüchtigung der Hinterlandanbindungen" soll zwischen Kopenhagen und Hamburg zwar eine Fahrzeit von rund 3 Stunden erreicht werden, aber dies wäre ebenso mit Beibehaltung des Fährbetriebs und zugleich maximalem Aus-/Neubau der Bahnstrecken Kopenhagen - Rödby und Puttgarden - Hamburg möglich. Wird zusätzlich zu diesem Streckenaus- und -neubau die FFBO realisiert, so müßte die Fahrzeit Kopenhagen - Hamburg sogar auf max. 2 Stunden reduzierbar sein.
- Verglichen mit anderen europäischen Eisenbahnmagistralen zwischen benachbarten Ballungsräumen (siehe Abb. 1 im Anhang) ist die Zielfahrzeit von 3 Stunden zwischen Kopenhagen und Hamburg geradezu ein "Armutzeugnis".

2. Planungen für Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck

Konkret ist im Rahmen des Gesamtprojekts für die Eisenbahn auf deutscher Seite folgendes geplant:

- Elektrifizierung der Bahnstrecke von Puttgarden bis Abzweigung Schwartau-Waldhalle
- Anhebung der Strecken-Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h
- Bau eines 2. Streckengleis entlang der heute nur 1-gleisigen Bahnstrecke Puttgarden - Bad Schwartau
- Beibehaltung der nebenbahn-artigen Trassierung von Großenbrode bis Neustadt (Holstein)
- Beibehaltung der Durchfahrung zahlreicher Ortschaften, insbesondere der Ferienorte von Timmendorfer Strand bis Neustadt
- kein Streckenneubau für 250 bis 300 km/h, was sonst der europäische Standard zur Verbindung von Millionenstädten wäre
- Investitionssumme von über 1 Mrd EUR, was Baukosten von fast 12 Mio EUR pro Streckenkilometer für den ca. 84 km langen Ausbauabschnitt Puttgarden - Schwartau-Waldhalle ergibt; zum Vergleich: Beim derzeitigen Ausbau der Bahnstrecke Augsburg - München (Totalsanierung der vorhandenen 2-gleisigen Trasse, Bau eines 3. und 4. Gleises, Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h) belaufen sich die Kosten auf 15 Mio EUR pro Streckenkilometer.

Wenn der Streckenausbau Puttgarden - Schwartau-Waldhalle in der jetzt geplanten Form tatsächlich umgesetzt wird, so bedeutet dies:

- Verstärkung der bereits vorhandenen Zerschneidungswirkung durch die Bahntrasse in zahlreichen Ortschaften
- Zunahme des Lärms des Zugbetriebs, insbesondere durch (Wieder-) Einführung des Güterzug-Verkehrs mit höheren Zugzahlen als früher
- Beeinträchtigung der Wohnqualität entlang dieser Ausbaustrecke
- Schäden für den Tourismus
- extrem ineffiziente Verwendung von Steuergeldern.

Um diese Nachteile zu vermeiden, ist eine völlige Umplanung im Abschnitt Puttgarden - Lübeck erforderlich, und zwar hin zu einer Eisenbahnstrecke, die abseits der Wohngebiete verläuft und sowohl dem schnellen Personenverkehr als auch dem Güterverkehr dient. Bei einer Optimierung der Baumaßnahmen dürfte es sogar möglich sein, die genannte Investitionssumme deutlich zu unterschreiten.

3. Zeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs und heutige Kapazitätsauslastung der Fehmarnbelt-Route

Betrachtet man die zeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs über die Spitzenjahre 2006 und 2007, so fällt hinsichtlich des **PKW-Verkehrs** folgendes auf (siehe Abb. 2 im Anhang):

- eine relativ geringe Grundlast von rund 20.000 bis 30.000 PKWs/Woche (lediglich ca. 2.900 bis 4.300 PKWs/Tag) im Lauf von 42 Wochen außerhalb der Sommersaison
- eine extrem hohe Spitzenlast mit rund 40.000 bis knapp 80.000 PKWs/Woche (rund 5.700 bis 11.400 PKWs/Tag); diese Spitzenlast konzentriert sich auf den kurzen Zeitraum von Mitte Juni bis Ende August

Der **LKW-Verkehr** zeigt folgendes Bild:

- eine Grundlast von rund 7.500 LKWs/Woche (rund 1.100 LKWs/Tag)
- eine Abschwächung auf nur noch 6.300 LKWs/Woche im Monat Juli (weniger als 1.000 LKWs/Tag)

Der **Omnibus-Verkehr** weist ganzjährig mit durchschnittlich weniger als 700 Fahrzeugen/Woche nur ein marginales Aufkommen auf.

Der **Kfz-Verkehr insgesamt** hat somit während des Jahres eine Grundlast von rund 5.000 Kfz/Tag und eine hohe Spitzenlast von rund 12.000 Kfz/Tag.

Doch selbst diese Verkehrsspitze ist nicht außergewöhnlich, wenn man sie in Beziehung zu den tatsächlichen Kapazitäten setzt, die im Straßenverkehr üblich sind:

- Angesichts der Tatsache, daß die Kapazität einer 2-spurigen Schnellstraße üblicherweise mit rund 26.000 Kfz/Tag angesetzt wird, liegt die heutige Kapazitäts-Auslastung auf den 2-spurigen Schnellstraßen-Abschnitten der Fehmarnbelt-Route durch die Grundlast unter 20% und selbst durch die Spitzenlast immer noch unter 50%.
- Da die Kapazität einer 4-spurigen Autobahn oder Schnellstraße über 50.000 Kfz/Tag beträgt, sind die 4-spurigen Abschnitte der Fehmarnbelt-Route heute durch die Grundlast nur zu 10% und selbst durch die Spitzenlast lediglich zu 25% ausgelastet.

Das bedeutet: Die Grundlast des Kfz-Verkehrs auf der Fehmarnbelt-Route ist so gering, daß hierfür an Land nicht einmal eine 2-spurige Ortsumfahrungsstraße genehmigungs- und förderungswürdig wäre.

4. Tatsächliche Entwicklung des Kfz-Verkehrs via Fehmarnbelt von 1990 bis 2009

Beim **PKW-Verkehr**, der mit Fährschiffen den Fehmarnbelt quert, handelt es sich inzwischen zu rund 33% um induzierten Verkehr, der durch Marketing-Maßnahmen der Reederei Scandlines (nach dem Wegfall des zollfreien Einkaufs auf Schiffen in der EU) gezielt hervorgerufen wird. Deshalb ist das tatsächliche Verkehrsaufkommen um diesen künstlich hervorgerufenen PKW-Verkehr zu bereinigen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache läßt sich folgende Entwicklung ab 1990 feststellen (siehe Abb. 3 im Anhang): Nach einer Abschwächung um ca. 20% gegenüber 1990 bleibt des PKW-Aufkommen von 1993 bis 1999 in etwa gleich, aber steigt danach stark an, was vor allem auf das drastisch verbesserte Fährangebot am Fehmarnbelt (30-Minuten-Takt, Fahrzeit nur noch 45 Minuten) zurückzuführen ist. Nach einer absoluten Spitze 2007 ist das PKW-Aufkommen seit der zweiten Jahreshälfte 2008 stark rückläufig.

Der **Omnibus-Verkehr** zeigt nach einer einmaliger Spitze im Jahr 1992 (Anstieg um rund 15% gegenüber 1990) eine rückläufige Tendenz (2008: -20% gegenüber 1990). Insgesamt entwickelt sich der Omnibus-Verkehr via Fehmarnbelt zur Marginalie (siehe Abb. 3).

Im **LKW-Verkehr** ist ab 1990 zunächst eine relativ gleichmäßige Zunahme zu beobachten - mit Ausnahme 1993: Abschwächung des LKW-Aufkommens durch einen Konjunkturinbruch. Ab 2003 ist bis 2007 eine starke Zunahme zu verzeichnen, aber ab 2008 ein Rückgang. Aktuell ist das LKW-Aufkommen auf das Niveau des Jahres 2005 zurückgefallen. Wenn sich die seitherige Abwärtsentwicklung ein weiteres Jahr fortsetzen sollte, wäre 2010 das relativ tiefe Niveau von 2000 wieder erreicht (siehe Abb. 3).

5. Überprüfung der Verkehrsprognosen

Die "aktuellsten" Verkehrsprognosen wurden bereits 2002 erarbeitet (Forecast 2002") und sind somit alles andere als aktuell. Sie beziehen sich auf das Jahr 2015 als Prognose-Horizont (4. Betriebsjahr nach der damals erwarteten Fertigstellung des FFBO). Aber da die FFBO frühestens 2018 eröffnet wird, müßte der Prognose-Horizont auf mindestens 2021 verschoben werden, um verwertbare Zahlen zu erhalten. Dies bedeutet, daß neue Prognosen für den Verkehr via Fehmarnbelt für die Zeit nach Fertigstellung der FFBO erstellt werden müssen.

Die vorliegenden Verkehrsprognosen enthalten schwerwiegende Fehler hinsichtlich Prognose-Randbedingungen und Input-Daten (siehe Abb. 4 im Anhang) und sind allein schon aus diesem Grunde wenig aussagekräftig.

Das Fazit aus der Überprüfung der Verkehrsprognosen lautet:

Die Prognosen beinhalten eine starke Überschätzung der Zahl an PKWs, Omnibussen und LKWs sowie der Zahl an Zügen, welche die FFBO benutzen werden. Daraus resultiert eine ebenfalls starke Überschätzung der Erlöse aus Brücken-Maut des Kfz-Verkehrs und Trassenbenutzungsgebühren der Züge.

Eine realistische, aber noch grobe Schätzung der Fahrzeugmengen, die von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH noch vor Beginn der Weltwirtschaftskrise, aber in Erwartung dieser Krise, vorgenommen wurde, kommt zum Ergebnis, daß die Kfz-Zahlen im 4. Betriebsjahr ab Eröffnung der FFBO allenfalls bei knapp 2/3 der prognostizierten Verkehrsmengen liegen dürften und daß die Zahl der Personen- und Güterzüge vermutlich weniger als halb so hoch wie laut aktueller Prognose sein werden (siehe Abb. 5 im Anhang).

6. Dimensionierung der FFBO

Die FFBO ist als sogenannte 4 + 2-Lösung geplant (siehe auch den betreffenden Text im Staatsvertrag Deutschland - Dänemark): 4 Fahrspuren für den Straßenverkehr plus 2 Gleise für den Eisenbahnverkehr. Hierzu ist anzumerken:

Selbst dann, wenn die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung der Jahre nach 2000 angehalten hätte, wäre die Feste Fehmarnbeltquerung mit 4 Straßen-Fahrspuren und mit 2 Eisenbahn-Gleisen aufgrund der immer

noch relativ geringen Kfz-Zahlen und der sehr geringen Zugzahlen überdimensioniert; selbst eine 2 + 1-Lösung wäre nicht ausgelastet.

Erst recht sollte die derzeitige Weltwirtschaftskrise der Anlaß sein, die von Dänemark gewünschte 4 + 2-Lösung grundlegend zu überdenken, um eine realitäts-gerechte Re-Dimensionierung des Bauwerks zu erreichen.

7. Wirtschaftlichkeit der FFBO

Für die von Dänemark favorisierte Schrägseilbrücke als 4 + 2-Lösung wurde 1999 eine gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt, die zu einem **Nutzen-Kosten-Faktor** von 1,29 : 1 kommt.¹Die zugrunde liegende Nutzen-Kosten-Berechnung wurde von Wissenschaftlern des Ostseeinstituts Rostock (Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock) einer fundamentalen Kritik unterzogen und in mehreren Stufen entsprechend korrigiert. Nach diesen Korrekturen errechnet sich lediglich noch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 0,65 : 1.²Das heißt, daß volkswirtschaftlichen Kosten von 100 EUR nur 65 EUR an volkswirtschaftlichem Nutzen gegenüberstehen.

In einer Finanzanalyse 2003 des dänischen und deutschen Verkehrsministeriums wurde ermittelt, daß im Jahr 2049 die **Amortisation der getätigten Investitionen** erreicht sein werde.³Hierbei wurde vorausgesetzt, daß

- die FFBO bereits im Jahr 2012 eröffnet werde und somit eine Zeit von 37 Jahren bis zur Tilgung aller Kredite zum Bau dieses Verkehrswegs erforderlich sein werde
- sich das bisherige Wachstum von Wohlstand und BIP auch in der Zukunft ungeschmälert fortsetzen werde, also keine Konjunktur- oder gar Weltwirtschaftskrisen eintreten werden
- der Straßen- und Schienenverkehr via Fehmarnbelt während der gesamten Lebensdauer der FFBO pro Jahr um 1,7% zunehmen werde.

Aber diese drei Annahmen sind durch die Realität (Eröffnung der FFBO nicht 2012, sondern frühestens 2018, Schrumpfung der Wirtschaftsleistung aufgrund der Weltwirtschaftskrise, Rückgang des Verkehrs) inzwischen widerlegt. Hinzu kommt, daß bereits eine nennenswerte Verlängerung der Bauzeit oder eine gravierende Kostensteigerung beim Bau der FFBO (z.B. Hängebrücke oder Absenktunnel statt Schrägseilbrücke) jegliche Amortisation der getätigten Investitionen zunichte machen würde.

Doch selbst dann, wenn die Annahme eines immerwährenden Verkehrswachstums von 1,7% pro Jahr realitätsgerecht wäre, so würde dies den weltweiten klimapolitischen Zielen diametral entgegenstehen. Besonders der Klimapolitik Dänemarks würde dieses für die Amortisation der FFBO erwünschte Verkehrswachstum vollkommen widersprechen. Denn anlässlich einer Tagung von rund 2.000 Klimaforschern im März 2009 in Kopenhagen erklärte die dänische Ministerin für Klima und Energie, Connie Hedegaard:

"Wir müssen unsere Lebensweise für die kommenden Generationen überdenken." Die augenblickliche Wirtschaftskrise sei für den Klimaschutz kein Hindernis, sondern Ansporn. "Es ist eine phantastische Gelegenheit, unser ökonomisches Modell zu überdenken und die Wirtschaft neu auszubalancieren."⁴

8. Vergleich der FFBO mit der Festen Öresund-Querung

Die starke Verkehrszunahme auf der 2000 eröffneten Festen Verbindung über den Öresund wird in der politischen Diskussion häufig als "Vorbild" für die etwaige Entwicklung des Verkehrs über den Fehmarnbelt nach dem Bau der FFBO herangezogen. Doch der Verkehrskorridor über den Fehmarnbelt unterscheidet sich in mehrfacher Hinsicht grundlegend von der Route über den Öresund:

- Die Brücke-Tunnel-Kombination am Öresund stellt einen quasi innerstädtischen Verkehrsweg zwischen den beiden "Stadthälften" Kopenhagen und Malmö im Zentrum des Ballungsraumes Öresund-Region mit 3,5 Millionen Einwohnern dar. Doch im Gegensatz dazu existiert diesseits und jenseits des Fehmarnbelts gerade kein wirtschaftlich starker Ballungsraum, sondern nur ein relativ dünn besiedeltes, ländlich geprägtes Gebiet.
- Wegen des quasi innerstädtischen Charakters der Festen Öresund-Querung sind hier rund 80% der PKW-Fahrten dem Nahverkehr und nur rund 20% dem Fernverkehr zuzuordnen, der im Gegensatz zum stürmisch wachsenden Nahverkehr kaum zunimmt.⁵ Am Fehmarnbelt wird sich aufgrund der hier vorhandenen wirtschaftsgeographischen Struktur allein der letztgenannte Verkehr abspielen, der folglich auch nur dieselben marginalen Wachstumsraten wie der Fernverkehr am Öresund aufweisen wird.

- Die Brücke-Tunnel-Kombination am Öresund bildet die direkte Straßen- und Schienenverbindung aus Südschweden zum Großflughafen Kopenhagen-Kastrup, so daß hier starke Personen- und Güter-Verkehrsströme von und zu diesem Flughafen stattfinden. Dagegen besitzt weder die dänische Insel Lolland noch die deutsche Insel Fehmarn einen Verkehrsflughafen.

Deshalb wird die FFBO nur einen Bruchteil der Verkehrsmenge zu verzeichnen haben, den die Feste Öresund-Querung heute bewältigt.

9. Schlußfolgerungen

Aus einer rationalen, ökonomischen Sichtweise heraus wäre allein die Beibehaltung des Fährbetriebs und der Verzicht auf jegliche feste Querung des Fehmarnbelts angemessen. Aber wenn man auch den eher emotionalen Faktor berücksichtigt, daß die Bewohner der dänischen Inseln Seeland, Falster und Lolland und insbesondere die Bürger der dänischen Hauptstadt Kopenhagen ein starkes Bedürfnis nach einer "festen", verlässlichen Verbindung direkt nach Süden haben, kommt als Kompromiß durchaus eine FFBO mit zwei Straßenfahrs Spuren und einem Bahngleis (2 + 1-Lösung) in Frage.

Vor allem sollte in den parlamentarischen Beratungen über den Staatsvertrag Deutschland - Dänemark die Eisenbahnstrecke zwischen Puttgarden und Lübeck gegenüber der FFBO nicht nachrangig betrachtet werden, sondern zusammen mit der Eisenbahnstrecke auf dänischer Seite als Herzstück einer zukünftigen europäischen Magistrale.

Karlheinz Rößler

VIEREGG-RÖSSLER GmbH
Innovative Verkehrsberatung

Quellenangaben

- 1) Planco Consulting GmbH / COW' Consulting Engineers and Planners A/S: Economic and Financial Evaluation of a Fixed Link across the Fehmarn Belt, June 1999
- 2) Breitzmann, Karl-Heinz (Hrsg.): Die deutsch-dänischen Untersuchungen zu einer festen Querung des Fehmarnbelts - Kritische Bestandsaufnahme zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung, in: Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, Heft 20, Rostock 2007, S. 37ff
- 3) Trafikministeriet (Kopenhagen), Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Berlin): Feste Verbindung über den Fehmarnbelt - Finanzanalyse, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn, Kurzbericht, März 2003
- 4) Schrader, Chistopher: Weckrufe aus Kopenhagen, in: Süddeutsche Zeitung, 11.3.2009, S. 16
- 5) VIAREGG-RÖSSLER GmbH: Gutachterliche Stellungnahme zu den aktuellen Verkehrsprognosen und Kostenkalkulationen der geplanten Festen Fehmarnbelt-Querung, Aktualisierte Fassung, Auftraggeber: NABU Naturschutzbund Deutschland e.V., März 2009, S. 35f

Stellungnahme

zum Entwurf des Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung (Drucksache 16/12069)

Die folgende Stellungnahme zur festen Landverbindung über den Fehmarn Belt bezieht sich auf die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes. Fragen bezüglich der technischen Lösung, der Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt und die regionale Wirtschaft und anderes wurden von uns nicht untersucht und können von uns nicht beurteilt werden.

Wir führen seit vielen Jahren im In- und Ausland allgemeine und projektspezifische Verkehrsuntersuchungen durch, unter anderem im Bereich der deutschen Bundesverkehrswegeplanung und im Bereich von Planungen im Schienenverkehr in den skandinavischen Ländern, darunter auch im Zusammenhang mit der festen Öresundverbindung.

Durch unser Engagement sowohl auf kontinentaleuropäischer als auch nordeuropäischer Ebene waren wir mehr oder minder von Anfang an in die Verkehrsuntersuchungen im Zusammenhang mit einer möglichen festen Querung des Fehmarn Belts einbezogen. Unsere ersten Untersuchungen hierzu stammen aus dem Jahr 1990. Von Anfang an wurden bei unseren Untersuchungen die Auswirkungen auf den gesamten Ostseeverkehr betrachtet, also auch auf den Fährverkehr insgesamt und je Linie. Und es wurden nicht nur die Verkehre im engeren Untersuchungsgebiet betrachtet, also zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein auf der einen und Ost-Dänemark auf der anderen Seite, sondern detailliert der gesamte internationale Nord-Süd-Verkehr zwischen allen Regionen Deutschlands sowie des übrigen Kontinents einerseits und allen Ländern und Regionen Nordeuropas andererseits.

Die wichtigsten Verkehrsuntersuchungen, die auch den ökonomischen Bewertungen zugrunde liegen, stammen von 2003 und beziehen sich auf den Prognosezeitraum 2001 bis 2015. In diesem Zeitraum wird ein Anstieg im Verkehr zwischen Nordeuropa (ohne Jütland) und dem Kontinent von 45 bis 50 % im Personenverkehr (einschließlich Luftverkehr) bzw. rund 55 % im Güterverkehr erwartet. Der überwiegende Teil des Verkehrswachstums im Personenverkehr entfällt aber auf den Luftverkehr. Der Oberflächenverkehr, überwiegend Pkw, wird 2015 gut ein Viertel über dem Zustand 2001 liegen. Beim Güterverkehr wird ein stärkeres Wachstum auf der

Schiene (mehr als Verdoppelung) als auf der Straße (+37 %) erwartet. Dies ist auch die Folge des unterstellten Schienenausbaus gemäß Bundesverkehrswegeplanung und entsprechender Pläne in Skandinavien.

Durch die feste Landverbindung wird ein größerer Verkehrsanteil im Verkehr mit Nordeuropa über den Fehmarn Belt geleitet als heute über die Vogelfluglinie. Die feste Landverbindung wird also Verkehr von anderen Routen abziehen. Allerdings ist das Verkehrswachstum insgesamt so stark, dass gegenüber heute auch der Verkehr der anderen Routen zunehmen wird. Ein weiterer Effekt der festen Landverbindung, die ja sowohl eine Straßen- als auch Schienenverbindung beinhaltet, wird eine Steigerung des Anteils der Bahn sein, und zwar im Güter- wie im Personenverkehr.

Es werden täglich 7.500 bis 8.000 Pkw, 130 Busse und 1.100 bis 1.200 Lkw die feste Landverbindung überqueren. Hinzu kommen bis zu 100 Eisenbahnzüge, wovon die größere Zahl davon Güterzüge sind.

Die Prognosen berücksichtigen Veränderungen in den Verkehrsnetzen aller Verkehrszweige, die Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung und anderes. Zum Zwecke der Wirtschaftlichkeitsstudien wurde auch eine Vergleichsrechnung mit einem verbesserten Fährbetrieb auf der Vogelfluglinie durchgeführt.

Die detaillierten Verkehrsberechnungen bezogen sich, wie auch die Prognosen, die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegen und mit denen die Fehmarn Belt Prognosen abgestimmt sind, auf das Jahr 2015, was aus heutiger Sicht vor Inbetriebnahme einer festen Landverbindung liegt. Es erfolgte jedoch eine Trendprojektion bis 2025 in einem oberen und unteren Eckwert. Demnach würde der Pkw-Verkehr bei 8.000 bis 10.000 pro Tag liegen, der Lkw-Verkehr bei 1.300 bis 1.800 Fahrzeugen. Der Güterverkehr auf der Schiene würde auch nach 2015 überproportional zunehmen.

Vergleiche mit der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (2001 bis 2007) zeigen, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung im Personenverkehr genau auf dem prognostizierten Entwicklungspfad liegt. Dies gilt sowohl für den Skandinavienverkehr insgesamt als auch im speziellen für den Abschnitt Rödby – Puttgarden. Im Straßengüterverkehr ist das Wachstum deutlich stärker gewesen als prognostiziert. Hier wurden 2007 Transportzahlen erreicht, die erst für 2015 erwartet wurden.

Risiken dafür, dass die Verkehrsentwicklung nicht so eintritt, wie erwartet, kann es immer geben, wie einige Projekte in Deutschland (Warnowtunnel, Herrentunnel) zeigen. Doch handelt es sich hier um Mautstrecken, die durch gebührenfreie Straßen "umfahren" werden können. Dies ist im Falle der festen Fehmarn-Belt-Verbindung nicht der Fall. Hier wird eine gebührenpflichtige Fähr-Verbindung durch eine ebenso gebührenpflichtige feste Landverbindung ersetzt. Und, für sämtliche denkbare alternative Ostsee-Routen, Fähren oder die Große Belt Querung sind Gebühren zu entrichten, meist sogar über dem Rahmen, der für eine feste Fehmarn-Belt-Querung erwartet wird.

Risiken für die Verkehrsentwicklung durch ansteigende Kraftstoffpreise, dies wird immer wieder, auch in anderem Zusammenhang, vorgebracht, sind nicht gegeben. Tatsächlich führen derartige Preissteigerungen im Fährverkehr nur in geringem Maße zu Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl (die bei einer kombinierten Straßen-/Schienenverbindung ohnehin nur zu internen Verlagerungen führen würden) oder zu Verkehrsvermeidungen. Der massive Anstieg der Rohölpreise seit 2004 hatte im Ostseereiseverkehr keine messbare Wirkung, wie unsere Untersuchungen gezeigt haben. Ebenso wenig ist das Projekt durch eine langfristig sinkende Bevölkerungszahl betroffen. Anders als im Personennahverkehr ist der Personenfernverkehr wie der Güterverkehr von der reinen Bevölkerungszahl nur wenig beeinflusst. Viel wichtiger ist die Wirtschaftsentwicklung, einschließlich der damit zusammenhängenden Weiterentwicklung des europäischen Binnenmarktes. Die derzeitige Rezession spiegelt sich deshalb auch deutlich negativ in den Verkehrszahlen wider. Allerdings ist das Projekt langfristiger Natur und es ist davon auszugehen, dass mit einer Erholung der Wirtschaft das Verkehrswachstum, zumal das internationale, wieder deutlich an Dynamik gewinnt. Erfahrungsgemäß tritt nach einer Krise nicht nur eine Erholung des Verkehrswachstums ein, sondern es folgt eine Periode überproportionaler Zuwachsraten, so dass der langfristige Entwicklungspfad wieder erreicht wird.

Wir sehen insgesamt, auch vor dem Hintergrund der derzeitigen Wirtschaftskrise, die vorgelegten Verkehrsprognosen für die feste Querung des Fehmarn Belt als "eher konservativ" ein. Auch die anderen, in den letzten Jahren errichteten festen Verbindungen in Nordeuropa Großer-Belt-Brücke und Öresund-Brücke haben weit größere verkehrliche Wirkungen gezeigt, als vorher angenommen, und man muss diese Projekte als verkehrlich äußerst erfolgreich bezeichnen.

Dr.-Ing. Markus Schubert

Intraplan Consult GmbH, Orleansplatz 5a, 81667 München

Tel: 089 / 45 91 1127, Fax: 089 / 45 91 1200, Mail: markus.schubert@intraplan.de



Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung

(Drucksache 16/12069)

Vorbemerkung

Das Königreich Dänemark möchte ab 2012, nach Verabschiedung eines Baugesetzes im dänischen Folketing, eine nutzerfinanzierte feste Verbindung vom dänischen Rödby nach Puttgarden auf der Ostseeinsel Fehmarn bauen. Von der dänischen Regierung wird aus Kostengründen eine Schrägkabelbrücke mit vier Fahrspuren und zwei Eisenbahngleisen bevorzugt, die bis 2018 fertiggestellt sein soll.

In den kommenden drei Jahren sollen im Auftrag der staatseigenen dänischen Planungsgesellschaft Femern Baelte A/S zwei unabhängige Ingenieur-Gemeinschaften untersuchen, ob sich eine Brücken- oder Tunnelvariante im Fehmarnbelt angesichts unbestrittener verkehrlicher und ökologischer Risiken realisieren lassen könnte. Auf deutscher Seite werden konkrete Planungen zur Bahntrasse durch die DB Netz und weitere Gutachten zu den Auswirkungen des Projektes auf Tourismus und Wirtschaft in Ostholstein erstellt. Erste wesentliche Untersuchungsergebnisse (besonders Schiffssicherheit und Trassenführung), zu einer sichereren Beurteilung der ökonomischen und ökologischen Gesamtauswirkungen des Vorhabens sollen ab Sommer, erst nach der Ratifizierung des Staatsvertrages von Bundestag und Bundesrat, vorliegen.

Der NABU Bundesverband, der durch das verbandseigene Naturschutzgebiet Wasservogelreservat Wallnau auf Fehmarn direkt von möglichen ökologischen, ökonomischen und touristischen Auswirkungen der geplanten festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) betroffen wäre, beschäftigt sich gemeinsam mit dem NABU Landesverband Schleswig-Holstein sowie als Mitglied des „Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ bereits seit Mitte der 1990er Jahre intensiv mit dem Projekt. Einerseits mit den ökologischen Risiken von Europas größtem Infrastrukturprojekt, andererseits mit seiner verkehrspolitischen und gesamtwirtschaftlichen Rechtfertigung. Durch ein eigenes Gutachten (02/2008, aktualisiert 03/2009 unter www.NABU.de) hat der NABU unter anderem unvollständige Ermittlungsparameter bei den dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrsprognosen nachgewiesen und eine aktuelle

Kostenschätzung vorgenommen. Die Einschätzungen der Experten decken sich weitgehend mit der wirtschaftlichen Bewertung des Bundesrechnungshofes (10/2008) für die Bundesrepublik Deutschland. Die bisher unangefochtene Studie von Prof. Breitzmann (Institut für Marketing, Verkehr und Tourismus Universität Rostock) kommt zu einem volkswirtschaftlichen Negativ-Ergebnis. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Querung betrüge nach Berechnungen des Institutes 1:0,65 (08/07). Zudem bemängelt Breitzmann, wie die Gutachter des NABU, fehlerhafte Referenzszenarien der im Rahmen der Projektplanung erstellten Gutachten.

Der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark, über den Deutscher Bundestag und Bundesrat abstimmen sollen, wirft zudem eine Reihe von Fragen auf, die bisher in politischen und gesellschaftlichen Diskussionen unzureichend beantwortet worden sind. So werden in der Präambel gemeinsame Ziele ohne klare Definition und spezifizierte Infrastrukturkomponenten angesprochen. Ob eine dort behauptete zwischenstaatliche Verbesserung des Verkehrs angesichts einer auch weiterhin als Kosten-Barriere wirkenden nutzerfinanzierten Querung eintritt bleibt ebenso spekulativ, wie die prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung in strukturschwachen Regionen beiderseits des Belts (Barrieregutachten Prof. Bröcker, Kiel, 2006). Weiterhin ist die Behauptung einer fehlenden Querungsalternative angesichts des zuverlässigen und zudem gesamtwirtschaftlich nachweislich effizienteren Fährsystems völlig unzutreffend.

Zur Maximierung der Mauteinnahmen muss Dänemark angesichts des geringen Refinanzierungsbeitrages des Bahn-Gütertransportes interessiert sein, klimaanverträglichen Straßengüterverkehr (bereits Schwedens Voraussetzung zum Bau der Öresundbrücke) zu fördern. Und das entgegen der TEN-V-Ziele, die eine feste Fehmarnbeltquerung als Eisenbahnprojekt ausweisen. Fragwürdig bleibt in diesem Zusammenhang die ausschließlich auf der Querung vertraglich vereinbarte Geschwindigkeit von 120 / 160 km/h für Güter- bzw. Personenverkehr. Angesichts der von der DB Netz kürzlich vorgelegten Varianten einer Hinterlandanbindung wird deutlich, dass die DB einerseits kaum Interesse am Projekt zu haben scheint. Billigend ist sie in Kauf zu nehmen bereit, den dann zusätzlichen Güterverkehr über größtenteils bestehende Trassen durch vom Tourismus abhängige Küstenorte zu leiten. Und das, obwohl Ostholstein mit Fehmarn im Norden eine der vom Tourismus wirtschaftlich abhängigen Regionen in Deutschland ist. Eine „signifikante Fahrzeitverkürzung“ auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen wird so nicht zu erreichen sein und macht ein Projekt dieser Größenordnung - bei nur rund 9000 offiziell prognostizierten Fahrzeugbewegungen täglich - angesichts der ökonomisch wie ökologisch wahrscheinlichen Kollateralschäden völlig überflüssig. Die aggregierten Einkommensausfälle in Tourismus, Handel und Gewerbe während der Bauzeit werden allein auf Fehmarn - abgesehen von Arbeitsplatzverlusten - mit bis zu 800 Mio. Euro beziffert. Hinzu kommen die nachhaltigen Schäden, die den Güterverkehr von Beginn an für die betroffenen Gemeinden der Lübecker Bucht entständen.

Der Begriff „Schifffahrt“ fehlt dem Vertrag völlig. Damit stellt sich die Frage, ob Sicherungsmaßnahmen in einer der am dichtesten befahrenen Wasserstraßen der Welt eigenständig und durch Kostenteilung zwischen den Vertragsstaaten finanziert werden soll? Hierzu fehlt eine zwischenstaatliche Vereinbarung. Allein die Tatsache, dass eines der sensibelsten verkehrsplanerischen sowie ökologischen Themen keinen Eingang in den Staatsvertrag findet, ist aus Sicht des NABU- auch mit Blick auf Haftungsfragen und Kostenverteilungen bei prognostizierten Havarien (COWI-Lahmeier-Machbarkeitsstudie, 1999) – unverständlich und nicht akzeptabel.

Im Gegensatz zum Vertrag zur Öresundbrücke, der um eine Zusatzvereinbarung zur völligen Vermeidung qualitativer und quantitativer Veränderung des Wasseraustausches ergänzt wurde, fehlt eine Klausel zum Wasseraustausch völlig. Dass die Bundesrepublik Deutschland sich vertraglich schlechter stellen will als das Königreich Schweden, lässt nach Auffassung des NABU zwei Interpretationen zu.

(1) Eine Null-Barriere-Wirkung ist von vornherein unmöglich. Damit bliebe sie jedoch besonders riskant und wäre im Vertrag zwingend zu würdigen gewesen.

(2) Deutschland ist sich bei den Verhandlungen zum Vertrag des Problems nicht bewusst gewesen. Beide Möglichkeiten wären aus Sicht des NABU allein, nur in diesem einen essentiellen Punkt Wasseraustausch, Grund genug, überhaupt keinen Staatsvertrag zu unterschreiben.

Nimmt man die erwähnten Schwachstellen des Staatsvertrages inklusive schwammiger, nicht spezifizierter Formulierungen („deutlich andere Entwicklung“, „wesentliche Kostensteigerungen“ o. ä.) zusammen, stellt sich die Frage nach möglichen, auch einseitigen Ausstiegsmöglichkeiten. Diese sind aber nur im Einvernehmen mit Dänemark bei erheblichen, eben nicht näher definierten Änderungen der Vorhabens-Voraussetzungen möglich.

Deutschland gibt nach Auffassung des NABU durch eine Ratifizierung des Staatsvertrages seine Verantwortung de jure für ein Projekt ab, dessen ökologische Folgen völlig unabsehbar, dessen volkswirtschaftlicher Nutzen negativ und dessen Finanzierungsparameter mit möglichen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt selbst nach Auffassung des Präsidenten des Bundesrechnungshofes äußerst fragwürdig sind. Das Projekt eignet sich nicht, um aus diplomatischer Höflichkeit gegenüber Dänemark möglichen Schaden für die Bundesrepublik Deutschland zu riskieren.

Der Staatsvertrag gibt den Vertragspartnern nach Artikel 23 (4) bereits seit Unterzeichnung durch die Verkehrsminister am 3. September 2008 die Möglichkeit, den Vertrag anzuwenden. Der NABU empfiehlt deswegen dringend, analog zur Entscheidung des Folketings über ein Baugesetz, den Staatsvertrag erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und in genauer Kenntnis aller möglichen ökologischen und ökonomischen Risiken zu ratifizieren.

Im Folgenden listen wir die nach unserer Ansicht wesentlichsten Punkte kurz auf, die aus verkehrlichen und ökologischen Gründen gegen eine feste Fehmarnbeltquerung sprechen.

1. Infrastruktur und Verkehr

1.1 Wachstumskorridore

Wachstum erwarten viele Verkehrs-Experten zukünftig allenfalls im Ostkorridor (Rostock/Gedser). Die Erweiterung der EU nach Osten und Südosten führt zu einer stärkeren Nachfrage für Straßen- und Schienenverkehr in Osteuropa. Die Bedeutung des Mittelkorridors (Fehmarnbelt) wird, mit Ausnahme des Seeverkehrs, dagegen mittel- und langfristig abnehmen.

1.2 Entwicklung transportintensiver Industrien

Die ökologisch nicht unproblematische Öresundbrücke war ein Beitrag zur regionalen Entwicklung der Metropolen Kopenhagen und Malmö. Zudem machte Schweden angesichts seiner in Südschweden angesiedelten Autoindustrie die Zusage zum Bau der Öresundbrücke abhängig von Dänemarks Engagements für eine zukünftige FFBQ. Die Autoindustrie Südschwedens (u.a. Insolvenz Saab) um Malmö wird durch die langfristigen Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf diesen Industriezweig rückläufig sein.

1.3 Entwertung von Investitionen

Eine feste Fehmarnbeltquerung generiert nach Einschätzung von Verkehrsexperten keinen zusätzlichen Verkehr. Verkehr würde von Flensburg und Rostock zu deren Nachteil abgezogen werden. Sassnitz-Murkrän (Rügen)/Trelleborg (S) entwickelt sich neben Rostock/Gedser mit Zuwachsraten trotz Finanzkrise als Güterhafen für Skandinavien. Bisherige Investitionen in die A 20 sowie in die Ostseehafeninfrastruktur würden durch eine Beltquerung entwertet, Wachstum im Ostkorridor zum Nachteil Rostocks und Rügens gebremst und im Westkorridor gemindert werden. Durch den Bau der Großen Beltbrücke wurden bereits ökologischen Risiken in Kauf genommen. Nach nur rund 20 Jahren Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen würde diese auf 100 Jahre angelegte Maßnahme bis auf den innerdänischen Verkehr überflüssig.

1.4 Knotenpunkt Hamburg

Aufgrund des überlaufenen Knotenpunktes Hamburg werden Güterverkehre heute bereits verstärkt über Polen und Tschechien Richtung Nord- und Osteuropa organisiert. Ausreichende Mittel für Schleswig-Holstein für den Ausbau der A 7, den Westausbau der A 20 oder einer lange geplanten Westumgehung Hamburgs stünden über den Bundesverkehrswegeplan mittelfristig nicht mehr in ausreichender Höhe zur Verfügung, wenn Schleswig-Holsteins Anteile ausschließlich in die deutsche Hinterlandanbindung der FFBQ investiert werden.

1.5 Regionalisierung der Güterverkehre

Schon heute gibt es angesichts der Kostenexplosion im Transportwesen eine stärkere Regionalisierung der Güterverkehre. Auch die wahrscheinliche Entwicklung von quantitativem zu qualitativem Wachstum, wie von Bundespräsident Köhler aus ökologischem Bewusstsein und ökonomischen Kalkül prognostiziert und gefordert, lässt in Zukunft einen Rückgang der Transporte erwarten.

1.6 Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen ist in der EU mit wenigen Ausnahmen rückläufig. Allein in der Bundesrepublik Deutschland wird sich bis 2050 nach Berechnungen der Demographie die Bevölkerungszahl von heute 80 Millionen auf nur noch rund 68 Millio-

nen Einwohner reduzieren. Entsprechende Abnahme von Konsum und (Transport-) Bedarf ist auch in Nordeuropa die Folge.

1.7 Fährlinie Scandlines

Die Fährlinie Puttgarden-Rödby der Reederei Scandlines ist nur zu 40% auf das Jahr ausgelastet. Während die Sundbrücke für leere LKW und Wohnwagengespanne häufig gesperrt ist, fallen nur sehr selten Fähren aus. In 2008 wies Scandlines wegen der Finanzkrise erstmals seit Anfang der 90er Jahre wieder ein deutliches Minus bei den Transportzahlen aus. Wachstum entwickelt sich nicht linear, wie fälschlicherweise in den Prognosen zur FFBQ aufgezeigt, sondern in Wellen. Die Dynamik der vergangenen Dekade wird angesichts zahlreicher Faktoren nach Auffassung von Finanz- und Verkehrsfachleuten nicht mehr erreicht werden.

Ein Drittel des Gesamtverkehrsaufkommens über den Fehmarnbelt wird durch Marketingmaßnahmen der Reederei künstlich induziert (Alkoholtourismus durch Spezialtickets). Diese Angebote wird es einerseits mit einer festen Fehmarnbeltquerung nicht mehr geben, andererseits wird die Attraktivität des Günstigeinkaufes in Deutschland mit einer Harmonisierung der Steuern abnehmen.

1.8 Speditionsgewerbe

Zusätzlich zur Brückenmaut kommen 20 km Fahrstrecke/Überfahrt je Richtung, dazu Verschleiß an den Fahrzeugen und zusätzliche Emissionen. Eine „koordinierte“ Ruhezeit auf der Fähre entfällt, vorgeschriebene Pausenzeiten müssen auf den Parkplätzen vor oder hinter der Querung gemacht werden. Viele Spediteure sehen in einer festen Querung deswegen keinen Vorteil.

1.9 Zweispurige Fehmarnsundbrücke

Die zweispurige Sundbrücke bei einer vierspurigen Bundesstraße davor und dahinter produziert zwangsläufig einen Flaschenhals. Kosten für eine Erweiterung der Sundquerung (geschätzte 300 Millionen Euro) waren einerseits nicht vorgesehen, da das Bundesverkehrsministerium angesichts der Verkehrsprognosen offensichtlich keinen Bedarf sieht. Andererseits hätten zusätzliche Kosten für die deutsche Hinterlandanbindung sowohl in Bevölkerung als auch in der Bundespolitik für eine stärkere Ablehnung der gesamten Maßnahme gesorgt.

1.10 TEN-Tauglichkeit einer festen Querung

Der Kostenrahmen für die doppelgleisige Elektrifizierung der Bahn von Bad Schwartau bis Puttgarden ist mit 840 Millionen angegeben. Nach Einschätzungen von Verkehrsexperten wird das Geld kaum reichen, um zwei Gleise zugunsten höherer Geschwindigkeiten (160 km/h im Personen, 120 km/h im Güterverkehr) zu begradigen, zu elektrifizieren

und gleichzeitig Lärm mindernde Ortsumgehungen z.B. der Orte Sierksdorf, Neustadt, Lensahn, Oldenburg oder Großenbrode zu erreichen. Das ist auch nicht im Interesse der DB Netz, die keinen wirklichen Bedarf für einen derartigen Streckenausbau zu sehen scheint.

Ob das BMVBS angesichts anderer wichtiger deutscher Infrastrukturprojekte mehr Geld ausgeben wird, ist fraglich. Die DB Netz ist ohnehin nicht an den Vertrag gebunden und wird die Kosten vom Bund einfordern. So kommt es unter Umständen zu einem vierspurigen Ausbau der Straßenverbindung und einer langsamen einspurigen Bahntrasse. Ob das geplante zweite Gleis ab 2018 überhaupt gebaut werden wird, bleibt fraglich.

Die geplante FFBQ sollte laut TEN-V nach europäischen Maßstäben ein Bahnprojekt sein. Weder der wahrscheinlich unterentwickelte und im europäischen Vergleich zweitklassige Ausbau der Bahnstrecke Bad Schwartau-Puttgarden, noch die Bevorzugung der Straße entspricht europäischer Verkehrspolitik. Denn zur Finanzierung des Vorhabens ist Dänemark vornehmlich am Ausbau der Straßengüterverbindung interessiert, da die Durchleitung des Schienengüterverkehrs wesentlich weniger einträglich ist. Aus diesem Grund war bereits eine wichtige Voraussetzung zum Bau der Öresundbrücke die Erfüllung der Forderung Schwedens nach vier Fahrspuren.

1.1 Deutsche Hinterlandanbindung

Die den betroffenen Kommunen von der DB Netz kürzlich vorgelegten Planungen zur deutschen Hinterlandanbindung stellen die Bürgermeister vor enorme infrastrukturelle Probleme. Aus Kostengründen soll kaum neu trassiert, sondern mehrheitlich die bestehende Bahnstrecke, welche teilweise mitten durch die touristisch stark frequentierten Küstenstädte verläuft, ertüchtigt werden. Sowohl im südlichen Ostholstein (Timmendorfer Strand, Neustadt, Sierksdorf) aber auch in Großenbrode und auf Fehmarn wird besonders durch den zukünftig von Hamburg kommenden bahn-Güterverkehr mit erheblichem negativen Einfluss auf den Tourismussektor und damit einhergehenden erheblichen und nachhaltigen Einkommensverlusten gerechnet. Wünsche und Vorschläge der Bürgermeister zu Trassenalternativen blieben von der DB Netz komplett unberücksichtigt. Die Website www.rettetdiebucht.de der Gemeinden an der Lübecker Bucht macht deutlich, welchen Unmut die Unterfinanzierung des für die Bundesrepublik Deutschland ganz offensichtlich zweitrangigen Projektes bei den Betroffenen auslöst. Sollten die offiziellen Prognosen eintreffen und bis zu 100 Güter- und Personenzüge täglich durch Ostholstein geleitet werden, wären zahlreiche in den Orten gelegene Bahnübergänge u. U. pro Stunde über 30 Minuten für den besonders zu Ferienzeiten stark zunehmenden PKW-Verkehr gesperrt. Vielen Einwohnern der an der Bahn gelegenen Orte ist die Belastung durch lärmenden Bahngüterverkehr, der bis zur Eröffnung der Großen Beltbrücke bereits durch Ostholstein lief, als massive Beeinträchtigung der Lebensqualität noch in schlechter Erinnerung.

1.12 Verkehrsprognosen

Die offiziellen Prognosen für die Bahn sehen 40 Personenzüge täglich mit insgesamt 4000 Fahrgästen vor. Es darf bezweifelt werden, dass ein für eine Privatisierung gehandeltes Unternehmen Züge, die 1.500 Personen fassen können, für umgerechnet 100

Fahrgäste bereitstellen und damit unrentabel fahren wird. Ähnlich fragwürdig ist die Prognose für die Tonnage des Güterverkehrs.

Die offiziell erwarteten rund 9.000 täglichen Verkehrsbewegungen, von denen allein rund ein Drittel nachweislich durch Marketingmaßnahmen von Scandlines induziert sind (Alkoholtourismus aus DK), liegen weit unter den 20.000 Verkehrsbewegungen, die im Regelfall dem Ausbau von Bundesstraßen zugrunde gelegt wird.

1.13 Schiffssicherheit

Der Fehmarnbelt ist eine der am dichtesten befahrenen Wasserstraßen der Welt. Besonders eine Schrägkabelbrücke stellt nach Auffassung von deutschen und dänischen Nautikern und Lotsen eine besondere Gefährdung dar. Gegenwärtig passieren rund 50 000 Schiffe von mehr als 300 BRT Größe jährlich im Fehmarnbelt, Tendenz steigend. Täglich fahren zahlreiche einwandige, mit russischem Öl und Flüssiggas beladene und bis zu 350 Meter lange Tanker durch eine heute rund 10 Kilometer breite Meerenge, die durch Brückenpfeiler auf zwei Durchfahrten a rund 720 Meter, mit einer ebenso breiten mittleren Notdurchfahrt, verengt würde. (siehe auch 2.2. Kollisionsrisiko)

1.14 Grünbuch zur künftigen TEN-V-Politik

Das BVBS drängt in einer aktuellen Stellungnahme zur Überprüfung der TEN-V-Politik (Grünbuch) neben europaweit einheitlichen Verkehrsprognosen auf eine vorrangige Betrachtung des Nutzen-Kostenverhältnisses. Es unbestritten, dass das Kosten-Nutzenverhältnis beim Projekt feste Fehmarnbeltquerung nicht nur kleiner 3, sondern mit 1:0,65 (Breitzmann) sogar negativ ausfällt. Somit wäre die Bundesregierung angehalten, dass Vorhaben hinsichtlich seines zweifelhaften volkswirtschaftlichen Nutzens, für den Fall einer Realisierung aber unzweifelhaft festgestellter ökologischer Schäden, zu überdenken.

Denn in der Stellungnahme der Bundesregierung wird die Einschätzung getroffen, Umweltbelange (Energieeffizienz, CO₂-Reduktion) würden zukünftig eine größere Rolle spielen. In Bezug auf verantwortungsvolles und vorausschauendes staatliches Handeln (S.8, Sonstige Anmerkungen) heißt es: „Im Hinblick auf den künftigen Umgang und auf z. T. konkurrierende Zielsetzungen zum „Klimawandel“ und zur „Verkehrsentwicklung“ ist von zunehmendem Problem- und Handlungsdruck auf Infrastrukturplanung auch in Folge künftiger EU-Rechtssetzung, z. B. in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmschutz oder Bodenschutz, auszugehen.“ (siehe auch 2.10 „Emissionen“).

Der vierspurige Ausbau der Straßenverbindung bei gleichzeitig nachrangig behandeltem Ausbau der Schienenverbindung (2.Gleis erst ab 2018) unterläuft deutsche und europäische Zielsetzungen in der Verkehrspolitik und wäre eine ökologisch anachronistische Entwicklung. Unklar bleibt, ob überhaupt ein zweites Gleis gebaut werden wird. Dagegen wird der vierspurige Ausbau der Straßenverbindung E 47 unabhängig vom Verkehrsaufkommen durchgeführt.

2. Umweltschäden und Gefahren

2.1 Kollisionsrisiko

Bis zu 50.000 Schiffsbewegungen (über 300 BRT Größe) werden jährlich in der Beltregion, einem explizit als PPSA (Particular Sensitive Sea Area) ausgewiesenen und dadurch besonders geschützten Meeresgebiet, registriert.

Die aus Kostengründen bevorzugte Schrägkabelbrücke wird von deutschen und dänischen Lotsen mehrheitlich abgelehnt. Bei einem Bremsweg von bis über drei Kilometern und unterschiedlichen Geschwindigkeiten ist in kürzester Zeit mit einer Schiff-zu-Schiff- oder Schiff-zu-Brücke-Kollision zu rechnen. Die offizielle Prognose von 1999 (COWI-Lahmeier-Machbarkeitsstudie, ausgehend von rund 40.000 Schiffsbewegungen) liegt bei durchschnittlich einer Kollision alle 11 Monate ohne Verkehrsleitsystem (VTS), bei einer Kollision alle 32 Monate mit VTS. Eine Hängebrückenvariante, welche rund 1600 Meter überspannen würde, ist angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte nach Einschätzung zahlreicher Nautiker ebenso problematisch.

Eine ursprünglich für April 2008 angekündigte Neubewertung der Kollisionsrisiken im Rahmen eines Formal Safety Assessments (Ramböll) soll nun erst voraussichtlich im Spätsommer oder Herbst von Femern Baelt A/S vorgelegt werden. Einerseits könnte das auf massive nautische und analytische Schwierigkeiten bei der Planung von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen hindeuten. Andererseits lässt es die Vermutung zu, u. U. problematische Ergebnisse nicht vor den parlamentarischen Abstimmungen in Dänemark und Deutschland veröffentlichen zu wollen. Zuständig für die abschließende Bewertung der Vorschläge ist die IMO (International Maritime Organisation / UN in London). Sie soll hinsichtlich der möglichen Behinderung der „Leichtigkeit des Seeverkehrs“ erst im Planfeststellungsverfahren konsultiert werden soll. Eine Havarie im Fehmarnbelt hätte nicht nur für das sensible Ökosystem Ostsee fatale Folgen. Je nach Strömung wäre auch massiv der Tourismus in Dänemark und Deutschland, sowie u. U. in Schweden und Polen betroffen.

2.2 Zugvögel

Das geplante Querungsprojekt (Nord-Süd) blockiert als Brückenvariante eine der weltweit wichtigsten Vogelzuglinien. 80 Millionen Landvögel (Sing- und Greifvögel, Gänse etc.) überfliegen die Ostsee an seiner schmalsten Stelle zwischen Lolland und Fehmarn von Norden nach Süden. Speziell für rund 20 Millionen Wasservögel (Ost-West) stünde eine Brücke wie ein riesiges Netz quer zur Flugrichtung. Besonders bei schlechten Sichtverhältnissen drohen viele Tausend Vögel, teilweise seltene oder vom Aussterben bedrohte Arten, an der Brücke zu verenden. In der Machbarkeitsstudie COWI-Lahmeier (Technical Note, Phase 2, Birds and Marine Mammals: Baseline Investigation, (3) Flight Altitude) wird festgestellt, dass „eine beachtliche Anzahl von einigen Hunderttausend Wasservögeln auf Langstreckenflügen über offenem Wasser im Fehmarnbelt jeden Herbst auf Höhe der Brücke fliegen.“

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie weist hinsichtlich der Scheuch- und Barrierewirkung für Zugvögel im Zusammenhang mit dem geplanten dänischen Offshore-

Windpark Roedesand II in einer Stellungnahme darauf hin, dass das sie beratende Bundesamt für Naturschutz (BfN) hinsichtlich des Vogelzuges dafür plädiert, die Beltregion grundsätzlich frei von weiteren Installationen zu halten. Dänemark verharmlost vor Abschluss der offiziellen Untersuchungen den möglichen negativen Einfluss auf den Vogelzug (Broschüre Femern Bælt A/S: Die Fehmarnbeltquerung).

2.3 Wasseraustausch Nord- und Ostsee

Das Leibnizinstitut für Ostseeforschung in Warnemünde sieht bereits durch die Brücken über den Öresund und Großen Belt den lebenswichtigen Salz- und Sauerstoffaustausch zwischen Nord- und Ostsee behindert. Eine weitere Querung im Fehmarnbelt könnte nach Einschätzung des Leibniz-Institutes das Absterben der Ostsee beschleunigen. Mit unabsehbaren Folgen für Meeresflora- und Fauna sowie den Tourismus.

Kaltes, sauerstoffhaltiges und tief fließendes Nordseewasser wird an den Brückenpfeilern aufgequirlt und erreicht nicht mehr die gesamte östliche Ostsee. Das Binnenmeer ist ausschließlich auf die Sauerstoffzufuhr durch die Nordsee angewiesen.

Das deutsche Bundesamt für Naturschutz (BfN) erklärt in einer offiziellen Bewertung, dass sich bereits eine weitere Verringerung des Wasseraustausches um nur 0,3% (Brücke) und 0,1% (Tunnel) erhebliche negative Folgen für die maritime Ökologie der Ostsee haben könnte.

Dagegen sehen offizielle Infobroschüren (01/2009) der dänischen Planungsfirma Femern Bælt A/S kein Gefahrenpotential, obwohl die durch Dänemark beauftragten Untersuchungen durch das Leibniz-Institut für Ostseeforschung noch nicht abgeschlossen sind. Gerechnet wird von dänischer Seite mit einer noch weniger umweltverträglichen, d. h. tolerierbaren Verringerung des Wasseraustausches von bis zu 0,5%. In den dänisch-schwedischen Vereinbarungen zur Öresundbrücke wurde eine so genannte Null-Barriere-Toleranz festgelegt, die keine Beeinträchtigung des Wasseraustausches zuließ. Ausgleichsbaggerungen wie an Öresund und Großem Belt können im Fehmarnbelt nicht vorgenommen werden. Quantitativ (Wassermenge) wurde zwar dort das Ziel erreicht. Qualitativ (Vermischungseffekt der Wasserschichten) sieht das Leibniz-Institut Schwierigkeiten.

2.4 Verschlechterung der Wasserqualität

Eine durch mangelnden Wasseraustausch oder Bauarbeiten hervorgerufene Minderung der Wasserqualität führt zur Zunahme von teilweise giftigen Blaualgen. Während der Bauphase ist zudem mit einer für den Tourismus schädlichen Verschlechterung der Badewasserqualität zu rechnen.

2.5 Sedimentaufwirbelung

Baggerarbeiten hätten eine Trübung der Ostsee auf Jahre zur Folge. Die Auswirkungen durch aufgeschwemmte Sedimente wirken verheerend auf die Meeresökologie (Flora und Fauna). Besonders betroffen wären seltene Schweinswale, Kegelrobben und Fische (Zerstörung der Laichgründe) sowie zahlreiche Pflanzen. Ein Teil des Fehmarnbelts ist ein

vom Bundesumweltministerium ausgewiesenes Schweinswalschutzgebiet, die Ostsee untersteht als PSSA-Gebiet (Particular Sensitive Sea Area) internationalem Schutz.

2.6 Schweinswalschutzgebiet

Der Fehmarnbelt wurde vom damaligen Bundesumweltminister Trittin zum Schweinswalschutzgebiet erklärt, da die Ostsee von der IMO bereits als PSSA-Gebiet ausgewiesen wurde. Von ehemals rund 15.000 Tieren Mitte der 90er Jahre leben heute nur noch wenige Hundert der akustisch sehr empfindlichen Tiere in der Ostsee. Zur Überwinterung ziehen Schweinswale von Osten durch den Fehmarnbelt in die wärmere Kieler Bucht und nutzen das Gebiet um die Insel Fehmarn zur Aufzucht ihrer Jungen.

2.7 Klimawandel

Durch in Zukunft verstärkt zu erwartende Stürme (Westwindlage) ist mit häufiger Sperrung der Beltquerung (Brückenvariante) zu rechnen. Bereits heute ist die kleine Fehmarnsundbrücke an ca. 60 Tagen für leere LKW und Wohnwagengespanne gesperrt, an ca. 20 Tagen für alle Fahrzeuge. Über den Belt findet kein Verkehr statt, wenn die Sundbrücke gesperrt ist. In der Planung der Beltbrücke ist aus Kostengründen kein Windschutz vorgesehen. Für die Statik wäre ein Windschutz unter Umständen ohnehin problematisch und würde nach Schätzungen eines Gutachtens (Vieregg&Rössler, München 02/2008) ca. 70 Millionen Euro extra kosten. Der Fährbetrieb läuft dagegen, mit wenigen Ausnahmen, ganzjährig bei Sturm bis Windstärke 11.

2.8 Weltkriegsmunition in der Beltregion

Durch Baggerarbeiten erhöht sich die Gefahr von Explosion oder Anspülung gefährlicher Stoffe aus dem zweiten Weltkrieg an die Ostseeküsten (Stern 34/ 2007). Explosionen sind besonders für akustisch empfindliche Schweinswale problematisch, da ihre Trommelfelle leicht zum Platzen gebracht werden können. Umweltverträgliche Verfahren sind wenig entwickelt, zeitaufwändig und kostspielig und kommen bisher kaum zum Einsatz. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat das Problem der zwar Altlasten anerkannt, tut aber kaum etwas dagegen.

2.9 Emissionen

Die Behauptung, eine feste Querung sei ein Beitrag zum Klimaschutz, ist nach einer groben Abschätzung des Wuppertal Institutes zweifelhaft. Nach Ansicht der Fachleute würde eine Studie höchstwahrscheinlich zu dem Ergebnis kommen, dass sich die Emissionen bei einem Vergleich der festen Querung einerseits mit Fährtransport (Bau und Betrieb) andererseits ausgleichen würden und keine 200.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Heute könnten „Green Ships“ (mit Leichtöl oder Diesel sowie neuen Filteranlagen) mit minimierten Emissionen eingesetzt werden. Restaurants und Shops, die allein rund 15% der Schiffsemissionen ausmachen, entstünden alternativ vor oder hinter einer festen Querung.

Kontakt:

Malte Siegert

Leitung NABU Wasservogelreservat

Wallnau und

Projektreferent Fehmarnbeltquerung

23769 Fehmarn

Tel. 04372.806910

Fax 04372.1445

Malte.Siegert@NABU-Wallnau.de

www.NABU-Wallnau.de

Dietmar Oeliger

Referent für Verkehrspolitik

NABU-Bundesgeschäftsstelle

Charitéstr. 3

10117 Berlin

Tel. 030.284984-1613

Fax 030.284984-3613

Dietmar.Oeliger@NABU.de

www.NABU.de