

# 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 Gondesens 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](mailto:info@femernbaelt.dk)