

Antrag

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung – Fährkonzept verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung ist weder zur Verbesserung der Verkehrssituation noch aus wirtschaftlichen Gründen sinnvoll und notwendig. Die Kosten von derzeit geschätzten fünf Mrd. Euro für die bevorzugte Variante einer Schrägkabelbrücke sowie weiterer ca. zwei Mrd. Euro Baukosten für die Hinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark stehen in keinem Verhältnis zu dem, keineswegs sicheren, geringen wirtschaftlichen Nutzen und der geringen verkehrlichen Bedeutung. Dies belegt das 2004 in einer Studie ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Brücke von lediglich 1,2, das sich zudem auf unsichere Annahmen stützt und mit dem das Projekt nur knapp über der Schwelle für ein volkswirtschaftlich sinnvolles Projekt liegt. Im Gegensatz dazu wurde für ein optimiertes Fährkonzept ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 ermittelt, weswegen diesem aus volkswirtschaftlichen Gründen eindeutig der Vorzug zu geben ist. Zudem liegen die Kosten für die Optimierung der bestehenden Fährverbindung nur bei einem Bruchteil der Kosten des Brückenneubaus und diese könnte vom Fährbetreiber ohne finanzielle staatliche Unterstützung realisiert werden. Selbst die für die Brücke prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens von ca. 50 Prozent könnten mit einem optimierten Fährkonzept problemlos abgewickelt werden.

Die Kosten für die Brücke lassen sich angesichts der sehr geringen prognostizierten Verkehrsmengen nicht über eine Nutzerfinanzierung durch Trassengebühren für die Schienennutzung und Mautgebühren für Kraftfahrzeuge refinanzieren, weswegen ein rein privatwirtschaftlicher Bau und Betrieb dieser Verbindung ausgeschlossen ist. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes – entweder in Form eines Zuschusses oder einer Staatsgarantie – ist angesichts der geringen Nutzen einerseits und der Haushaltssituation des Bundes andererseits nicht zu rechtfertigen. Wie die schlechten Erfahrungen mit anderen in einer Öffentlich Privaten Partnerschaft realisierten Straßenbauprojekten zeigen, sind diese trotz bestehender Verträge mit hohen Risiken für die öffentliche Hand verbunden.

Der geplante Bau einer Brücke über den Fehmarnbelt hätte massive und überwiegend nicht auszugleichende negative ökologische Folgen. Schweinswale und Fischbestände sind gefährdet. Die Planungen für den Bau der Verbindung wurden bislang ohne Rücksicht auf die starken Bedenken der betroffenen Be-

völkerung, insbesondere auf Fehmarn, die diesen Bau mit überwältigender Mehrheit ablehnt, vorangetrieben.

Verkehrspolitisch unsinnig

Für die feste Querung des Fehmarnbelt mit zwei Schienengleisen und einer vierspurigen Autobahn werden für das Jahr 2015 gegenüber dem jetzigen Fährbetrieb Steigerungen für den Güterverkehr um etwa 55 Prozent und für die Passagierzahlen nur um 44 bis 61 Prozent prognostiziert, die den Bau dieser Verbindung nicht rechtfertigen. Für die Bewältigung der Verkehrssteigerungen ist vielmehr eine wesentlich kostengünstigere und schneller zu realisierende Optimierung der bestehenden Fährverbindung völlig ausreichend. Ein vorliegendes optimiertes Fährkonzept zeigt, dass damit das Doppelte der derzeitigen Verkehrsmengen und damit deutlich mehr als die für die Brücke prognostizierte Verkehrsmenge bewältigt werden können.

Die wirtschaftlich positive Entwicklung der Öresundbrücke mit Verkehrsmengen, die über den Verkehrsprognosen liegen, ist mit einer festen Fehmarnbelt-Querung nicht zu vergleichen. Mit der Öresundbrücke wurden zwei wirtschaftliche Zentren verbunden, die Fehmarnbelt-Querung würde aber die überwiegend durch Landwirtschaft und Tourismus gekennzeichneten Regionen Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt miteinander verbinden, die keine intensivere wirtschaftliche Verflechtung beider Regionen erwarten lassen. Statt einer Verkehrsentwicklung über die Verkehrsprognosen hinaus ist vielmehr bereits das Eintreffen der Verkehrsprognosen höchst unwahrscheinlich und unsicher, auch weil die Gebühren für die Nutzung der Brücke mit voraussichtlich mehr als 50 Euro für die einfache Fahrt mit einem Pkw ähnlich hoch sein werden wie die für die Benutzung der Fährverbindung.

Für den Schienenverkehr ist eine feste Querung des Fehmarnbelt ebenfalls nicht notwendig, da die bestehende Verbindung über Jütland und den Großen Belt ausreichend ist. Der dort bestehende Engpass zwischen Pinneberg und Elmshorn kann als Begründung für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung nicht herangezogen werden, da eine Beseitigung dieses Engpasses und eine Anpassung der gesamten Strecke an einen steigenden Verkehrsbedarf um ein vielfaches schneller und kostengünstiger zu realisieren ist als ein Brückenneubau über den Fehmarnbelt.

Große finanzielle Risiken für die öffentliche Hand

Das Scheitern der beiden einzigen in Deutschland bislang als Öffentlich Private Partnerschaft realisierten Verkehrsprojekte in Lübeck und Rostock mit Erreichen von jeweils nur etwa 50 Prozent der prognostizierten Verkehrsmengen und dementsprechend deutlich niedrigeren Einnahmen zeigt, dass Verkehrsprognosen für mautpflichtige Straßenabschnitte mit großer Vorsicht zu betrachten sind. Die geringe Akzeptanz der Bevölkerung für solche Strecken führt dazu, dass die Menschen solche Strecken selbst unter Inkaufnahme größerer Umwege – die durch höhere Treibstoffkosten sogar insgesamt teurer sein können – zur Vermeidung einer Mautzahlung umfahren. Da die Fährverbindung wie beim Eurotunnel zwischen Frankreich und Großbritannien auch nach Eröffnung der Brücke weiterhin aufrecht erhalten werden könnte und es zudem weiterhin möglich sein wird, über Jütland kostenlos von Deutschland nach Dänemark zu fahren, ist die für eine feste Fehmarnbelt-Querung prognostizierte Verkehrsmenge äußerst ungewiss.

Wegen dieser Ungewissheit und der schlechten Erfahrungen mit den beiden in Öffentlich Privater Partnerschaft realisierten Straßenprojekten in Deutschland lassen einen rein privatwirtschaftlichen Bau und Betrieb selbst bei staatlichen Bauzuschüssen wegen des damit verbundenen Einnahmerisikos mehr als unwahrscheinlich erscheinen. Zudem wäre dieses Modell im Falle einer drohenden Insolvenz der Betreiberfirma mit großen finanziellen Risiken für die

beteiligten Staaten behaftet, da diese entweder eine Verpflichtung zur Übernahme aller Pflichten und Kosten oder erhebliche finanzielle Nachforderungen der Betreiberfirma zur Folge hätte. Bei dem von Dänemark favorisierten Staatsgarantiemodell oder einem Leasingmodell würde das Einnahmerisiko vollständig bei den beteiligten Staaten liegen, was angesichts der geringen und zudem unsicheren Verkehrsprognosen ein erhebliches finanzielles Risiko für den Bund bedeuten würde.

Ökologisch bedenklich

Die Brücke würde die Strömungsverhältnisse und damit den Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee beeinträchtigen, wie es bereits bei den Brücken über den Großen Belt und den Öresund zu beobachten ist. Die voraussichtliche Folge wäre eine noch stärkere Sauerstoffknappheit in der Ostsee, die gravierende Auswirkungen auf die Fischbestände und damit auch auf die Fischereiwirtschaft haben würde. Bedroht sind insbesondere die bereits extrem in ihrem Bestand gefährdeten Schweinswale. Eine große Gefährdung geht von der Brücke insbesondere für die bis zu 80 Millionen Zugvögel aus, die die Vogelzuglinie mit der nach Angaben des Naturschutzbundes stärksten Bündelung von Zugwegen in Mitteleuropa alljährlich im Frühjahr und Herbst überfliegen. Erfahrungen mit vergleichbaren Brückenbauwerken zeigen, dass Kollisionen der Zugvögel mit der Brücke und den Kabeln jährlich voraussichtlich den Tod abertausender Vögel zur Folge haben würden.

Kein Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region

Positive wirtschaftliche Effekte durch eine feste Fehmarnbelt-Querung werden überwiegend in der Bauphase erwartet, während die Annahmen für einen wirtschaftlichen Nutzen durch den Betrieb dieser Verbindung und die Entstehung dauerhafter Arbeitsplätze höchst unsicher und zweifelhaft sind. Vielmehr gibt es in Deutschland eine Vielzahl von Beispielen für Transitregionen, die trotz ihrer Lage an wichtigen europäischen Verkehrsachsen daraus keinen positiven Impuls für ihre wirtschaftliche Entwicklung ziehen konnten. Ein positiver wirtschaftlicher Einfluss dieser Verbindung auf Fehmarn ist schon deshalb höchst fraglich, weil nicht einmal sichergestellt ist, dass es auf Fehmarn eine Eisenbahnhaltestelle geben wird und inwieweit eine Straßenanbindung auf Fehmarn erfolgen soll. Während die Entstehung neuer Arbeitsplätze höchst unsicher ist, würden allein durch die voraussichtliche Einstellung der Fährverbindung 1 100 sichere und beständigere Arbeitsplätze entfallen. Dem Hafen Lübeck drohen empfindliche Einbußen und auch die anderen Ostseehäfen rechnen mit einem deutlichen Ladungsrückgang. Zudem würden die bis zu 65 Meter hohe Brücke und ihre Zufahrten auf Fehmarn zu einer erheblichen Beeinträchtigung der touristischen Attraktivität der Insel und eine Gefährdung der über 2 300 im Tourismus Beschäftigten in der ohnehin wirtschaftlich eher schwachen Region bedeuten. Aus diesen Gründen haben sich 85 Prozent der Einwohner Fehmarns in einer Unterschriftensammlung gegen den Bau ausgesprochen, dieses Votum sollte die Bundesregierung respektieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung dazu auf,

1. mit der dänischen Regierung und der Landesregierung Schleswig-Holsteins in einen Dialog zu treten mit dem Ziel,
 - einen Stopp der Planungen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu vereinbaren,
 - darauf hinzuwirken, dass die bestehende Fährverbindung optimiert wird und
 - gemeinsam mit dem Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt Konzepte zur Stärkung der wirtschaftlichen Situation dieser Regionen zu erarbeiten und diese finanziell zu unterstützen;

2. keinerlei finanzielle Zusagen für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu treffen und keine Haushaltsmittel, weder direkt noch indirekt über eine Staatsgarantie, dafür zur Verfügung zu stellen;
3. auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass das Projekt einer festen Querung des Fehmarnbelt aus der Liste der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) gestrichen wird.

Berlin, den 29. November 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion