

Entschließungsantrag

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

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 16/12069, 16/13261 –**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Nach § 23 Absatz 4 des Vertrages vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung werden „die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden“ und keinerlei Forderungen bezüglich getätigter Investitionen gegenseitig geltend machen. Es gibt daher keine Notwendigkeit, eine parlamentarische Entscheidung schon jetzt zu treffen.
2. Die Vorplanungen und Untersuchungen laufen unabhängig vom Vertragsgesetz. So läuft zurzeit von der dänischen Betreibergesellschaft ein Umweltuntersuchungsprogramm mit sieben Einzelvorhaben und Langzeituntersuchungen zur Schiffssicherheit. Zwei Ingenieur-Gemeinschaften untersuchen parallel die Umsetzung einer Schrägseilbrücke oder die Variante eines Absenktunnels. Das Ergebnis soll frühestens 2011 vorliegen. Des Weiteren müssen Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Das Dänische Folketing wird erst nach Abschluss sämtlicher Planungen und Genehmigungen in Form eines Baugesetzes über das Projekt entscheiden. Die einzige parlamentarische Mitbestimmung des Deutschen Bundestages ist die Entscheidung über das Vertragsgesetz. Diese sollte daher parallel zur Beratung des Baugesetzes im Dänischen Folketing nach Abschluss des Prozesses erfolgen, denn beim heutigen Planungsstand ist keine sachgerechte Entscheidung des Deutschen Bundestages über das Projekt möglich.
3. Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom 30. April 2009 gemäß § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) über die feste Verbindung

über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte aufzeigt und empfiehlt angesichts der geringen Verkehrsprognose, die Wirtschaftlichkeit des beabsichtigten Ausbaus kritisch zu prüfen. Zentrale Planungsdetails zur Ermittlung der Haushaltsbelastung, die wie die Grobplanung und Kostenermittlung des Trassenverlaufs der schienenseitigen deutschen Hinterlandanbindung von der DB Netz, liegen bisher noch nicht vor.

4. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes beträgt nach einer aktuellen Studie von Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann, Geschäftsführender Direktor des Ostseeinstituts für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock lediglich 1:0,65. Die Kosten liegen also über dem volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Realisierung des Projektes würde zu einem Wohlstandsverlust führen.
5. Das Projekt ist überdimensioniert. Angesichts der Tatsache, dass die Kapazität einer zweispurigen Schnellstraße üblicherweise mit rund 26 000 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag angesetzt wird, liegt die heutige Kapazitätsauslastung auf den zweispurigen Schnellstraßenabschnitten der Fehmarnbeltroute durch die Grundlast unter 20 Prozent und selbst durch die Spitzenlast immer noch unter 50 Prozent. Die Grundlast des Kfz-Verkehrs auf der Fehmarnbeltroute ist so gering, dass hierfür an Land nicht einmal eine zweispurige Ortsumfahrungsstraße genehmigungs- und förderungswürdig wäre, wie in der Stellungnahme des Sachverständigen Karlheinz Rößler von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 6. Mai 2009 zum Thema verdeutlicht wurde.
6. Gegen den Staatsvertrag liegt eine begründete Anzeige des „Aktionsbündnisses gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung“ bei der EU-Kommission vor, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark zu prüfen, da es gegen das europäische Gemeinschaftsrecht verstößt. Demnach hätte das Projekt nicht in einem bilateralen Staatsvertrag einer dänischen Planungsgesellschaft erteilt, sondern europaweit ausgeschrieben werden müssen. Eine Zustimmung zum Staatsvertrag wäre demnach EU-vertragswidrig.
 - a) Mit dem Staatsvertrag wird Dänemark von Deutschland mit der Errichtung, der Finanzierung und dem Betrieb des deutschen Teils der Festen Fehmarnbeltquerung beauftragt. Im Gegenzug erhält Dänemark das Recht, von den Nutzern der Querung Mautgebühren und Schienennutzungsentgelte auch für diesen Teil zu verlangen. Damit erteilt Deutschland der Sache nach eine Baukonzession an Dänemark. Der Vertrag sieht weiter vor, dass Dänemark seine Rechte und Pflichten als Konzessionär an eine Projektgesellschaft übertragen wird, die zunächst ein dänisches Staatsunternehmen ist, das ausschließlich von Dänemark kontrolliert wird.
 - b) Es ist irrelevant, dass die Baukonzession auf der Grundlage eines Vertrags zwischen zwei Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erteilt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen auch durch bilaterale völkerrechtliche Verträge nicht vom Gemeinschaftsrecht abweichen.
 - c) Eine vergaberechtsfreie Inhouse-Vergabe liegt nicht vor, da die Bundesregierung die Feste Fehmarnbeltquerung nicht als Gemeinschaftsvorhaben mit Dänemark errichten will. Vielmehr soll das wirtschaftliche Risiko für die Durchführung des Vorhabens, wie sich aus dem Vertrag ergibt, alleine bei Dänemark liegen. Nur Dänemark ist daher gegenüber der Projektgesellschaft weisungsbefugt. Zudem kann Dänemark über eine (Teil-)Privatisierung der Projektgesellschaft als eigentlicher Konzessionär alleine entscheiden.

- d) Der Staatsvertrag enthält auch keine unter Umständen vergaberechtsfreie staatsorganisatorische Zuständigkeitsverteilung, bei der Deutschland hoheitliche Befugnisse und Verantwortlichkeiten an Dänemark delegieren würde. Der Vertrag stellt beispielsweise ausdrücklich klar, dass die Straßenbaulast für den deutschen Teil der Querung bei Deutschland verbleibt und lediglich die Durchführung bestimmter Aufgaben an Dänemark übertragen wird. Eine Delegation staatlicher Zuständigkeit an einen anderen Staat wäre verfassungsrechtlich unzulässig.
- e) Eine vergaberechtskonforme Lösung ist kaum denkbar, ohne dass Deutschland stärker in die Verantwortung für die Feste Fehmarnbeltquerung gezogen wird. Eine solche Lösung entspricht aber nicht mehr dem unterzeichneten Staatsvertrag. Dieser basiert auf der Grundidee, dass Finanzierung und Durchführung des Vorhabens allein Sache Dänemarks sind. Das Projekt soll gerade kein deutsch-dänisches Gemeinschaftsprojekt sein.
7. In mehreren Anträgen wurde Kritik am Bauprojekt aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen bereits ausführlich begründet (u. a. Antrag der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 16/3668).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, den Gesetzesentwurf zurückzuziehen und die Entscheidung über das Projekt durch den Deutschen Bundestag einzuleiten, wenn die ausstehenden Untersuchungsergebnisse vorliegen und alle rechtlichen Fragen umfassend geklärt sind.

Berlin, den 17. Juni 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

