

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay,  
Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/6030 –**

### **Geplanter Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Planungen einer Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt, seit im Jahr 1984 der „Roundtable der europäischen Industrie“ diese Verbindung in sein Forderungskonzept „missing links“ aufgenommen hatte ([www.waterkant.info/old/wt\\_2000-03.html](http://www.waterkant.info/old/wt_2000-03.html)). Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel“ – scheinen sich seit der Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Letztlich würde das Projekt die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Dabei gibt es einen sehr guten Fährverkehr, der im 30-Minutentakt zwischen den Inseln pendelt, 48-mal pro Tag, 365 Tage im Jahr.

In Dänemark wurde am 25. Februar 2015 ein Gesetzentwurf zum Bau der FFBQ im Folketing eingebracht, wie es das dänische Baurecht vorschreibt. Noch vor der Sommerpause sollte das Baugesetz vom Folketing verabschiedet werden, d. h. noch bevor die Baufinanzierung im Herbst 2015 geklärt ist. Das Baubudget soll mit 7,4 Mrd. Euro gedeckelt werden. Anträge auf EU-Förderung sind fristgemäß eingereicht worden. Mit der Bearbeitung der Erwidernungen zum Planfeststellungsverfahren (PFV) sei das Unternehmen Femern A/S „auf der Zielgrade“. Keine konkrete Angabe findet sich jedoch dazu, wann mit der Abgabe der Erwidernungen zu rechnen sei.

Auf deutscher Seite verzögern sich die PFV zur Hinterlandanbindung der FFBQ. Beim letzten Dialogforum am 5. März 2015 räumte der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, Dr. Frank Nägele, ein, dass für das PFV zur FFBQ die Erwidernungen der Femern A/S auf die zahlreichen Stellungnahmen von Einzeleinwendern fehlen, die Anfang Juli 2014 eingereicht wurden. Das PFV verzögert sich deshalb, bis diese Erwidernungen vorliegen.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e. V., wonach der Bau des geplanten Fehmarnbelttunnels über mehr als sechs Jahre Sedimentfahnen verursachen würde, welche die Ostsee von der Kieler Bucht bis nach Rügen eintrüben würden (Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rødby, deutscher Vorhabenabschnitt – Einwendungen des Aktionsbündnisses und andere Umweltvereinigungen gegen den Plan, Juni 2014, [www.wmecklenburg.de/plugins/files/793638/00-belt-pf-ausl-2014-einw-27-bis-29-stand-20140703.pdf](http://www.wmecklenburg.de/plugins/files/793638/00-belt-pf-ausl-2014-einw-27-bis-29-stand-20140703.pdf); bitte begründen), und ist nach Ansicht der Bundesregierung ein solcher Eingriff in das Ökosystem Ostsee mit der Helsinki-Konvention vereinbar (bitte begründen)?

Die Bundesregierung respektiert die Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörden. Aus diesem Grund enthält sie sich wertender Stellungnahmen zu den eingereichten Unterlagen.

2. Haben die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die zwischen Fehmarn und Hamburg gegründeten Bürgerinitiativen gegen den Bau der FFBQ und deren Hinterlandanbindung besucht (bitte begründen), und ist mit einem künftigen Besuch zu rechnen (bitte begründen und gegebenenfalls Termine angeben)?

Weder die Bundeskanzlerin noch der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur planen einen derartigen Besuch.

3. Auf welche Höhe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Gesamtkosten des geplanten Fehmarnbelttunnels (bitte aktuellen Stand angeben), und auf welche Höhe belief sich die Kostenprognose für den Fehmarnbelttunnel bei Abschluss des Staatsvertrages im Jahr 2008?

Derzeit finden Preisverhandlungen zwischen Femern A/S und den Bieterkonsortien statt, deren aktueller Stand der Bundesregierung nicht bekannt ist. Die letzte Finanzanalyse der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S vom November 2014 nennt für den Absenktunnel Kosten in Höhe von 6,2 Mrd. Euro (Preisstand 2014). Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ging die dänische Seite von Kosten für die 2008 favorisierte Schrägkabelbrücke von in Höhe von 4,4 Mrd. Euro aus (Preisstand: 2008).

4. Auf welche Höhe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Kosten der Hinterlandanbindung der FFBQ (bitte die prognostizierten Gesamtkosten sowie deren Bestandteile auf deutscher und dänischer Seite getrennt nach Verkehrsträgern differenziert angeben), und auf welche Höhe belief sich die Kostenprognose bei Abschluss des Staatsvertrages (bitte die im Jahr 2008 prognostizierten Gesamtkosten sowie deren Bestandteile auf deutscher und dänischer Seite und nach Verkehrsträgern differenziert angeben)?

5. Sind die möglichen Steigerungen bei den Kostenprognosen des Fehmarnbelttunnels und dessen Hinterlandanbindung nach Ansicht der Bundesregierung „wesentliche Kostensteigerungen“ (Artikel 5 Absatz 4 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung)?

Wenn ja, inwiefern kam die Bundesregierung der in Artikel 5 Absatz 4 des Staatsvertrages zur Festen Fehmarnbeltquerung verankerten Bestimmung nach, in diesem Fall mit der Regierung Dänemarks „die Lage aufs Neue [zu] erörtern“, und mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, mit welcher Begründung, und ab welcher prozentualen Überschreitung der ursprünglichen Kostenprognosen liegen nach Auffassung der Bundesregierung „wesentliche Kostensteigerungen“ vor, welche gemäß Artikel 5 Absatz 4 des Staatsvertrages zur Überprüfung des Gesamtprojekts verpflichten?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Deutschland hat mit Dänemark den Staatsvertrag abgeschlossen, als Dänemark sich bereit erklärte, die Kosten für die Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) allein zu tragen. Dementsprechend ist dort geregelt, dass Dänemark die Kosten für den Bau der FBQ vollständig übernimmt und Deutschland sich verpflichtet, bis zur Fertigstellung der FBQ seine Anbindungen für Schiene und Straße auszubauen. Bei Abschluss des Staatsvertrages lagen keine Kostenschätzungen für die Schienenanbindung vor. Nach derzeitigem Stand werden die Kosten für die Schienenanbindung zur FBQ auf ca. 1,7 Mrd. Euro geschätzt.

Die voraussichtlichen Kosten für den 4-streifigen Ausbau der B 207 zwischen AS Heiligenhafen-Ost – Puttgarden (ohne Fehmarnsundbrücke) betragen nach jetzigem Planungsstand rund 109 Mio. Euro. Zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2003 wurden die Kosten auf 93,4 Mio. Euro geschätzt. Diese Kosten wurden beim Staatsvertrag zugrunde gelegt.

Der Finanzanalyse der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S zufolge belaufen sich die Kosten der Anbindungen in Dänemark auf 1,3 Mrd. Euro für die Schiene bzw. 540 000 Euro für die Straße.

Erörterungen zum Projekt finden regelmäßig auf Arbeits- und Ministerebene zwischen den Verkehrsministerien beider Vertragsstaaten statt. Beide Seiten sind nach wie vor entschlossen, auch angesichts aktueller Entwicklungen gemäß Artikel 5 Absatz 4 des Staatsvertrages alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um das Projekt zu realisieren.

Die Bundesregierung kommentiert nicht die Kosten für das Querungsbauwerk, die das Königreich Dänemark allein trägt.

6. Ist eine Kürzung von EU-seitigen Finanzierungsanteilen des Gesamtprojekts nach Auffassung der Bundesregierung eine Änderung „der Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts“ (ebd. bitte begründen)?

Sowohl für das Querungsbauwerk als auch für die Planungen der deutschen Schienenhinterlandanbindung sind aktuell EU-Zuschüsse aus der „Connecting Europe Facility“ (CEF) zugesagt. Von einer Kürzung ist der Bundesregierung nichts bekannt.

7. Auf welchem Stand befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anmeldeprozess des Fehmarnbelttunnels zum Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI), und war diese Anmeldung in den letzten zwölf Monaten Gegenstand von Konsultationen zwischen den Regierungen Deutschlands und Dänemarks (bitte begründen)?

Der Bundesregierung sind keine entsprechenden Aktivitäten oder Absichten des Königreichs Dänemark oder der Projektgesellschaft bekannt.

8. Inwieweit hält die Bundesregierung die prognostizierten Gesamtkosten (Querung und Hinterlandanbindung) angesichts des aktuellen Verkehrsaufkommens von etwa 5 500 Fahrzeugen täglich über die bestehende Fährlinie ([www.femern.de](http://www.femern.de), „Verkehrsprognose“, November 2014) für kosteneffizient?

Die Wirtschaftlichkeit bemisst sich nicht nach dem aktuellen sondern nach dem prognostizierten Verkehrsaufkommen, welches nach Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung maßgeblich höher ist.

9. Welche Vorsorgemaßnahmen plant die Bundesregierung, um die Gefahr von Schiffskollisionen und möglichen Öl- und Chemikalienlachen auf der Ostsee während des Baus der FFBQ zu verringern, und welche Einsatzpläne gibt es für den Fall von Kollisionen und Ölteppichen?

Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist u. a. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu wurden durch den Träger des Vorhabens umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und in das Verfahren eingebracht.

10. Warum werden die unterschiedlichen Baumaßnahmen, wie der Fehmarnbelttunnel, die Verlängerung der Autobahn nach Puttgarden, die Hinterlandanbindung, neue Brücken und die Erweiterung der Querung über den Fehmarnsund, nach Kenntnis der Bundesregierung nicht in einem einzigen Genehmigungsverfahren gebündelt?

Bei einem Zusammentreffen mehrerer Vorhaben ist ein einziges Planfeststellungsverfahren grundsätzlich möglich (§ 78 Verwaltungsverfahrensgesetz). Die konkrete Verfahrensgestaltung obliegt den Vorhabenträgern und den Planfeststellungsbehörden. Die Bundesregierung hat darauf keinen Einfluss.

11. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die endgültigen Kosten der Genehmigungsverfahren für die verschiedenen mit der FFBQ zusammenhängenden Kosten, und auf welcher Grundlage wurden diese Kosten errechnet?

Nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Bundesländer im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes die Bundesfernstraßen. Zu diesen Aufgaben gehören auch die vorbereitenden Planungen sowie die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren. Daher hat die Bundesregierung keine Kenntnis über die Höhe der Kosten des Genehmigungsverfahrens der Straßenhinterlandanbindung.

Für die Schienenanbindung können vor Abschluss der Baurechtsverfahren keine endgültigen Kosten benannt werden. Dem Vorhabenträger Schiene werden Gebühren von der Planfeststellungsbehörde nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung in Rechnung gestellt.

12. Mit welcher Dokumentation hat die Bundesregierung in ihrem bei der Europäischen Kommission gestellten Antrag auf CEF-Fördermittel für die Projektierung der deutschen Schienenanbindung FFBQ nachgewiesen, dass letztere die Voraussetzungen der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 hinsichtlich seiner erforderlichen wirtschaftlichen Tragfähigkeit (Artikel 7 Absatz 2, Buchstabe c) und das Unionsrecht, insbesondere bzgl. des Umweltschutzes (Artikel 7 Absatz 4), erfüllt?

Der Nachweis erfolgte im Rahmen des standardisierten Antragsverfahrens.





