

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg, Frank Sitta, Jens Beeck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/19943 –**

### **Fortschritte bei der Festen Fehmarnbeltquerung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Medienberichten zufolge hat die dänische Regierung angekündigt, am 1. Januar 2021 mit dem Bau des Fehmarnbelt-Tunnels zu beginnen. Sie rechne damit, dass die Querung im Jahr 2029 in Betrieb genommen werden könne (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Fehmarnbeltquerung-Kritik-an-Daenemarks-Startplaenen,fehmarbeltquerung174.html>). Aus Sicht der Fragesteller ist eine zügige Durchführung dieses Projekts zu begrüßen.

Allerdings liegen auf deutscher Seite noch zahlreiche Klagen gegen das Projekt und die Anbindung auf deutscher Seite vor (<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-fehmarn-daenemark-baubeginn-fuer-fehmarnbelt-tunnel-anfang-2021-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200424-99-819575>). Somit besteht nach Auffassung der Fragesteller die Gefahr, dass die Anbindung auf deutscher Seite mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung fertiggestellt werden könnte.

Dabei ist die Feste Fehmarnbeltquerung nach Auffassung der Fragesteller von zentraler Bedeutung für bessere Verkehrsverbindungen von Deutschland nach Dänemark und von dort weiter in andere skandinavische Länder. Laut der Planungs- und Baugesellschaft Femern A/S würde sich die Fahrzeit der Bahn zwischen Hamburg und Kopenhagen von viereinhalb Stunden auf unter drei Stunden reduzieren. Autofahrer würden für eine Querung nur noch zehn Minuten statt 45 Minuten benötigen (<https://femern.com/de/Benefits/Zusammenwachsen/10-gute-Grunde>). Tatsächlich könnte nach Auffassung der Fragesteller im Straßenverkehr die Zeitersparnis noch höher ausfallen, weil etwa Warte- und Ladezeiten der Fähren nicht mehr anfallen würden.

1. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass auf dänischer Seite die Bauarbeiten an der Festen Fehmarnbeltquerung zum 1. Januar 2021 beginnen sollen?
  - a) Wann hat die Bundesregierung in welcher Form Kenntnis von diesem Termin bekommen?

Die Fragen 1 und 1a werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde vom dänischen Verkehrsministerium am 24. April 2020 über den zum 1. Januar 2021 auf dänischer Seite vorgesehenen Baubeginn informiert.

- b) Was hat die Bundesregierung seit Kenntnis dieses Datums unternommen, um das Projekt voranzutreiben?
5. Mit welchen Kosten von deutscher Seite rechnet die Bundesregierung aktuell für die Feste Fehmarnbeltquerung?
6. Was unternimmt die Bundesregierung, um Bauverzögerungen auf deutscher Seite zu vermeiden?
7. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die dänische Seite eine Maut für den Tunnel erheben möchte, und wird es zur Erhebung einer Mautstelle auf deutscher Seite geben (<https://femern.com/de/Tunnel/Finance/Ticket-prices-in-the-Fehmarnbelt-tunnel>)?

Die Fragen 1b und 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bau, Finanzierung und Betrieb der Fehmarnbeltquerung liegen nach dem zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Staatsvertrag in alleiniger Zuständigkeit Dänemarks.

2. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass alle Klagen gegen das Projekt auf deutscher Seite gerichtlich entschieden sind?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat das Bundesverwaltungsgericht die Planfeststellung der Festen Fehmarnbeltquerung betreffende Verhandlungstermine für den Zeitraum 22. September 2020 bis 8. Oktober 2020 angesetzt.

3. Wann soll auf deutscher Seite mit den Bauarbeiten für die Anbindung des Fehmarnbelt-Tunnels begonnen werden?
  - a) Wann werden welche Leistungen ausgeschrieben?
  - b) Wann werden welche Leistungen endgültig vergeben?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Hinterlandanbindungen Schiene und Straße liegt bislang kein bestandskräftiges Baurecht vor. Damit ist eine Terminierung der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen noch nicht möglich.

Im Rahmen der straßenseitigen Anbindung des Fehmarnbelttunnels wurde auf der deutschen Seite mit einzelnen Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen, Leitungsarbeiten sowie land- und seeseitige Baugrunduntersuchungen begonnen, soweit für diese eine Genehmigung/Sofortvollzug bereits vorliegt.

4. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass auf deutscher Seite die Anbindung fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben werden kann?

Es ist vorgesehen, die Hinterlandanbindungen für Schiene und Straße zeitgleich mit der Eröffnung des Fehmarnbelttunnels in Betrieb zu nehmen.

8. Welche Ausgleichsprojekte, etwa im Bereich des Naturschutzes, müssen auf deutscher Seite für den Tunnel selbst und für die Anbindung durchgeführt werden, und welche Kosten verursachen sie jeweils?

Ausgleichsprojekte, etwa im Bereich des Naturschutzes sind in Deutschland Bestandteil der Planfeststellungsbeschlüsse.

Die derzeitigen planerisch vorgesehenen Ausgleichsprojekte für den Fehmarnbelttunnel sind den öffentlich zugänglichen Unterlagen (<https://planfeststellung.bob-sh.de/verfahren/07e48f40-b5c4-4a25-b5ec-800e585c8c3f/index>) zu entnehmen. Die Kosten liegen nach dem zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Staatsvertrag in alleiniger Zuständigkeit Dänemarks.

Für den Ausbau der B 207 liegt derzeit kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Die derzeitigen planerisch vorgesehenen Ausgleichsprojekte sind den öffentlich zugänglichen Unterlagen (<https://planfeststellung.bob-sh.de/verfahren/657bd974-4aa2-11e7-a711-0050568a354d/index>) zu entnehmen. Die Kosten können erst nach einem rechtskräftigen Beschluss vollständig beziffert werden. Im Bereich der Hinterlandanbindung Schiene liegen noch keine Planfeststellungsbeschlüsse vor, so dass hier ebenfalls keine verbindlichen Aussagen möglich sind.

