Deutscher Bundestag **Drucksache** 18/…
18. Wahlperiode 04.02.2015

Antrag

der Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, Dr. Valerie Wilms, Luise Amtsberg, Steffi Lemke, Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Dr. Tobias Lindner, Dr. Harald Terpe, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transparenz herstellen und Verhandlungen über den Ausstieg aus dem Staatsvertrag über den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung aufnehmen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung und der Ausbau der Schienen- und Straßenhinterlandanbindung wird, vor allem auf deutscher Seite, seit Jahren kontrovers diskutiert. Bereits am 13.12.2006 legte die antragsstellende Fraktion erstmals eine Initiative „Statt fester Fehmarnbelt-Querung – Für ein ökologisch und finanziell nachhaltiges Verkehrskonzept“ (Drs.-Nr. 16/3798) vor. Der geplante Querungsbau war seitdem mehrfach Gegenstand parlamentarischer Beratungen im Deutschen Bundestag. Während die Befürworter des Vorhabens auf die Bedeutung der Querung als grenzüberschreitendes europäisches Verkehrsprojekt und angebliche ökonomische Wachstumschancen für die Region hinweisen, verweisen die Gegner u.a. auf einen zweifelhaften verkehrspolitischen Nutzen und erhebliche ökologische und ökonomische Risiken.

Der ursprünglich für 2014 anvisierte Baubeginn der Querung wurde wiederholt verschoben, wodurch sich die Wahrscheinlichkeit von Kostensteigerungen noch einmal erhöhen. Die Verabschiedung des Baugesetzes im dänischen Parlament ist bis heute nicht erfolgt. Auch der auf deutscher Seite notwendige Planfeststellungsbeschluss liegt noch immer nicht vor. Wann das Querungsbauwerk tatsächlich eröffnet wird, ist weiter unklar.

Die bisher vorliegenden Verkehrsprognosen rechtfertigen den Bau einer festen Querung, von der heute ausgegangen werden muss, dass sie insgesamt mehr als 9 Milliarden Euro kosten wird und ihrer deutschen Hinterlandanbindung, die vom Bundesrechnungshof ohne Einbeziehung zahlreicher weiterer Kosten bereits im Jahr 2008

mit als 1,7 Milliarden Euro veranschlagt werden, tatsächlich jedoch unter Einbeziehung aller weiterer, bisher nicht berücksichtigter Kosten tatsächlich heute bei ca. 2,5 – 3 Milliarden Euro liegen dürfte, in keinster Weise. So kommt eine durch die Reederei Scandlines[1] in Auftrag gegebene, aktuelle Studie von DIW Econ zu dem Ergebnis, dass der prognostizierte Verkehr „tatsächlich deutlich geringer ausfallen" werde, wodurch die „Wirtschaftlichkeit des gesamten Projekts" in Frage stünde.

Die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag zwischen den Vertragspartnern abgeschlossen wurde, haben sich hinsichtlich verschiedener Aspekte in der Vergangenheit mehrfach deutlich verändert. Dies betrifft v.a. ökonomische Rahmenbedingungen. Das ohnehin hohe Risiko für die öffentliche Hand ist hierdurch noch einmal signifikant gestiegen[2].

Zusätzlich zu diesen veränderten Rahmenbedingungen kommen erhebliche ökologische Auswirkungen in einem Schutzgebiet: denn es handelt sich um ein europäisch geschütztes Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (Gebiet 1332-301 Fehmarnbelt), das als ökologisches Bindeglied für die gesamte Ostsee, nicht nur für den Wasseraustausch, sondern auch als Lebensraum und Wanderroute beispielsweise für Schweinswale, Seehunde und Fische wichtig ist. Viele Arten der roten Liste wären durch das Vorhaben betroffen und es ist unklar, wie die Erhaltungsziele erfüllt werden können.

Es mehren sich die kritischen Stimmen in den Fraktionen des Deutschen Bundestages, die den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung bislang mittrugen. So stellen sowohl die Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses des Bundestages, Bettina Hagedorn, als auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Martin Burkert, nach Darstellung der Lübecker Nachrichten vom 18.01.2015 das Projekt mittlerweile insgesamt in Frage. Weiter zitiert die Zeitung den Verkehrsausschuss- Vorsitzenden mit den Worten: „Wir im Bundestag sind jetzt aufgeschreckt." In Richtung der anwesenden Besucher einer Podiumsdiskussion: „Der Kampf ist für sie nicht verloren, bleiben Sie standhaft, auch wenn dies eine heiße Nummer ist. Ich selbst habe soetwas mit dem Transrapid in Bayern schon erlebt. Der ist vom Tisch." Die Tageszeitung vom 20.01.2015 zitiert den Ausschussvorsitzenden mit den Worten: „Man wird über den Staatsvertrag reden müssen."

Die Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses stellte in Richtung des Bundesverkehrsministers die Forderung, sich „endlich mit Blick auf die Zeitverzögerungen und die Kostenexplosionen ehrlich" zu machen und „die Rahmenbedingungen des Mammutprojekts kritisch und realistisch neu zu bewerten" (vgl. Schleswig-Holsteinische Landeszeitung vom 20.01.2015). Dieser Forderung schließt sich die antragsstellende Fraktion an.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. auf die von Seiten des im Verkehrsausschuss im Rahmen der am 6. Mai 2009 angehörten Sachverständigen, des Bundesrechnungshofes, des Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages, der Wissenschaft, von Umweltverbänden und zahlreicher Bürgerinitiativen wiederholt vorgebrachten Kritik an dem Projekt und dessen bisheriger Planung endlich einzugehen, v.a. bezüglich der Forderung, die dem

---

[1] Lübecker Nachrichten vom 22.1.2015 (http://www.ln-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Zweifel-an-Verkehrsprognose)

[2] Vergleiche hierzu den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen aus der 17. Wahlperiode (BT-Drs 17/9407).

Projekt zugrundeliegenden Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen zu aktualisieren, um eine ergebnisoffene Diskussion zu ermöglichen.

2. dabei auch bislang nicht ausreichend beleuchtete Aspekte (u.a. Neubau Fehmarnsundquerung, alternative Trassenführungen, tatsächliche Finanzierung der deutschen Verpflichtungen, Berücksichtigung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, finanzielle Unterstützung für die an der Trasse liegenden Gemeinden, Folgeabschätzung bezüglich der Auswirkungen auf andere Verkehrsprojekte im norddeutschen Raum, ökologische Auswirkungen der Bauvorhaben etc. pp.) einzubeziehen,

3. sämtliche, dieser aktualisierten Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen zu Grunde liegenden Daten nach dem Prinzip der Open Data im Internet zu veröffentlichen, um der seit Jahren bestehende, unzureichende Transparenz des Verfahrens zu begegnen,

4. auf Grundlage dieser aktualisierten Datenlage eine bis heute nicht in angemessener Art und Weise vorgenommene, tatsächliche Abwägung des mit dem Projekt verbundenen Nutzens und der Risiken vorzunehmen.. Dazu gehört eine entsprechende FFH-Verträglichkeitsprüfung und Gutachten zu Auswirkungen auf Natur und Umwelt, die die gesamträumlichen ökologischen Auswirkungen in der Ostsee betrachtet und die tatsächlichen temporären und nachhaltigen negativen Auswirkungen auf alle Schutzgüter untersucht,

5. anschließend einen tatsächlich ergebnisoffenen öffentlichen Dialog mit allen Interessierten und unter besonderer Berücksichtigung der von dem Projekt direkt betroffenen Gebietskörperschaft, Kreise, Gemeinden und Anwohner zu führen,

6. und parallel hierzu unter Bezugnahme auf § 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrags mit Hinweis auf die signifikant veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen des Projekts Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark aufzunehmen, die, sollte sich im Zuge der Vorlage einer aktualisierten Datengrundlage und der tatsächlichen, ergebnisoffenen und öffentlichen Diskussion darüber keine neuen Erkenntnisse bezüglich des Nutzens der Querung und der mit ihrer Realisierung verbundenen Risiken ergeben, das Ziel verfolgen, aus diesem sowohl ökologisch als ökonomisch aus heutiger Sicht fragwürdigem Projekt auszusteigen.

7. die norddeutschen Bundesländer zu unterstützen, ein gemeinsames norddeutsches Verkehrskonzept zu verfolgen, dass sich an ökonomischen Realitäten und tatsächlichen verkehrspolitischen Bedarfen orientiert und tatsächlich sinnhafte Projekte zu realisieren hilft.

Berlin, den 3. Februar 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Am 3. September 2008 wurde der „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“ unterzeichnet. In dem Vertragswerk sind die Modalitäten für die Errichtung, der Finanzierung und des späteren Betriebs einer nutzerfinanzierten Querung, sowie der Schienen- und Straßenhinterlandanbindung auf deutscher und dänischer Seite festgehalten.

Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich, die Kosten für den Ausbau der deutschen Hinterlandanbindung der Querung zu übernehmen. In Artikel 5 Absatz 2 des Staatsvertrags verpflichtet sich die Bundesrepublik, bis zur ursprünglich anvisierten Eröffnung der Querung im Jahr 2018 die Straßenverbindung E47 zwischen Heiligenhaften (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße (mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke) auszubauen. Ferner verpflichtet sich die Bundesrepublik zur Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie zur Sicherstellung einer angemessenen Kapazität der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Weiterhin verpflichtet sich die Bundesrepublik bis spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Querung zum betriebsbereiten Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke.

In Artikel 22 Absatz 2 des Staatsvertrags halten die Vertragspartner ausdrücklich fest: „Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern.“ Dies gelte u.a. auch für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.

Im Vorfeld der Abstimmung eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung (Drs. Nr. 16/12069) fand am 6. Mai 2009 eine Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages statt. Im Rahmen der Anhörung wurde von Seiten verschiedener Sachverständiger erhebliche Zweifel an der ökologischen, ökonomischen und verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit des Projekts geäußert (Drs.-Nr. 16(15)1378). Insgesamt wiesen die Sachverständigen, wie später auch der Bundesrechnungshof, auf zahlreiche weitere mit dem Querungsbau im Allgemeinen und dem Staatsvertrag im Konkreten verbundene Risiken hin.

Im Vorfeld der Anhörung gab der Bundesrechnungshof am 30. April 2009 in einer Stellungnahme nach § 88 Absatz 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur festen Verbindung über den Fehmarnbelt an den Rechnungsprüfungsausschuss ebenfalls erhebliche Bedenken bezüglich des Staatsvertrags und der Finanzierung der Querung zu Protokoll. In seiner Stellungnahme (Drs.-Nr. 16/385) warnt der Bundesrechnungshof vor „erheblichen Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte“. Des Weiteren kritisiert der Bundesrechnungshof zahlreiche unklare juristische Formulierungen im Staatsvertrag. So enthalte der Vertrag „Klauseln, welche die Vertragsparteien unter nur unpräzise formulierten Voraussetzungen zu Nachverhandlungen – auch über die Kostentragung – verpflichte.

In seiner Stellungnahme, die später durch den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, ermittelt der Bundesrechnungshof Kosten für die deutsche Schienenhinterlandanbindung von rund 1,7 Milliarden Euro. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei lediglich um die Kosten für die Schienenanbindung handelt, d.h. u.a. die Kosten für den Straßenausbau der Hinterlandanbindung noch nicht berücksichtigt seien. So weist der Bundesrechnungshof darauf hin, dass neben weiteren Kosten u.a. auch die „zusätzlichen Kosten im Knoten Hamburg und für den zweigleisigen Ausbau des Teilstücks von Lübeck bis Puttgarden“ in der bisherigen Planung noch nicht berücksichtigt seien und fordert die Bundesregierung angesichts dieser im Vergleich zu ursprünglichen Finanzplanung (840 Millionen Euro) erheblichen Kostensteigerung explizit dazu auf, eine aktualisierte Kosteneinschätzung vorzunehmen. Eine solche ak-

tualisierte, alle zusätzlichen Kosten einbeziehende Kostenkalkulation für die deutsche Hinterlandanbindung liegt bis heute nicht vor. Weiter heißt es: „Nach Ansicht des Bundesrechnungshofes bestehen Unsicherheiten über Regelungen des Staatsvertrags, da der Vertrag auf Grund unbestimmter Rechtsbegriffe und fehlender Daten unterschiedliche Auslegungen zulässt“. So enthalte der Staatsvertrag „Klauseln, welche die Vertragsparteien unter nur unpräzise formulierten Voraussetzungen zu Nachverhandlungen – auch über die Kostentragung – verpflichte.

Trotz der im Vorfeld vorgebrachten Kritik beschloss der Deutsche Bundestag am 18. Juni 2009 nach kontroverser Debatte gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE sowie einzelner Abgeordneter der übrigen Fraktionen das Gesetz zum Staatsvertrag über den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung. Der Bundesrat stimmte dem Gesetz am 10. Juli 2009 zu, wodurch die nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes erforderlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Vertrags geschaffen wurden. Der „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine feste Fehmarnbelt-Querung“ trat am 14. Januar 2010 in Kraft.

Vor dem Hintergrund, dass sowohl Bundesrechnungshof als auch Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages in mehreren Stellungnahmen auf die signifikant veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen hingewiesen haben und vor „erheblichen Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte“ warnen, eine fundierte, aktualisierte Kostenkalkulation der deutschen Schienenhinterlandanbindung durch die Bundesregierung zwar wiederholt in Aussicht gestellt wurde, aber bis heute nicht vorliegt, sich die Kosten für die deutsche Hinterlandanbindung seit Unterzeichnung des Staatsvertrags absehbar mindestens verdreifacht haben, die Finanzierung bislang nicht sichergestellt ist und der deutsche Bundesverkehrsminister in einem Schreiben an seinen dänischen Ministerkollegen mittlerweile eine jahrelange Verzögerung der Fertigstellung der deutschen Hinterlandanbindung in Aussicht stellen musste, wodurch sich erhebliche Fragen bezüglich der auf der Bestandstrasse zu erwartenden Güterverkehre ergeben, ist es dringend angeraten, mit dem Vertragspartner in Neuverhandlungen über den Staatsvertrag zu treten.

Der Bundesrechnungshof gibt zu bedenken, dass bei nicht vertragsgerechter Verwirklichung der im Staatsvertrag durch die Bundesrepublik Deutschland eingegangenen Verpflichtungen zur Errichtung der deutschen Hinterlandanbindung Forderungen wegen Einnahmeausfällen seitens des Betreibers der Querung drohen können (vgl. Bundesrechnungshof, Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30. April 2009, S. 10 f.) Dass § 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrags eine Neuaufnahme der Verhandlungen grundsätzlich ermöglicht, hat die Bundesregierung mehrfach auf entsprechende Nachfragen bestätigt. Dennoch lehnt die Bundesregierung bislang den Eintritt in Neuverhandlungen bislang ab.

In einer Antwort vom 23.01.2014 auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, ob die Bundesregierung noch immer der Ansicht sei, dass die im Staatsvertrag gemachten Zusagen vor dem Hintergrund bereits eingetretener zeitlicher Verzögerungen, Kostensteigerungen, zusätzlich notwendiger Baumaßnahmen und anhängiger Klagen sowie des Briefes des deutschen Bundesverkehrsministers an seinen dänischen Kollegen, in dem weitere, erhebliche Verzögerungen in Aussicht gestellt werden, tatsächlich eingehalten werden können, antwortet die Bundesregierung lapidar, dass sie unverändert zu den im Staatsvertrag gemachten Zusagen stünde und alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen.