

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft
und Verkehr
Herrn Dennis Schmidt
Für: Den Sprecher des Dialogforums
Feste Fehmarnbeltquerung
Herrn Dr. Christoph Jessen
Postfach 7128

24171 Kiel



Allianz-Themenvorschläge Dialogforum

Sehr geehrter Herr Dr. Jessen.

Wie vereinbart senden wir Ihnen hier unsere Themenvorschläge für die Arbeit des Dialogforums:

1. Chancen und Risiken des Projektes - gutachterliche Bewertungen

Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und der dafür erforderliche Ausbau der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung werden negative Auswirkungen in Hinblick auf Tourismus, Arbeitsplätze, Lebensqualität, Land- und Immobilienwerte, Umwelt usw. haben. Dies bezieht sich nicht nur, aber eben ganz erheblich auf Ostholstein. Dem gegenüber steht das von Befürwortern des Projektes prognostizierte Wirtschafts- und Wohlstandswachstum.

Die Entscheidung für bestimmte Trassenvarianten der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung setzt ein umfassendes Wissen über diese gutachterlich bestätigten Risiken voraus.

Um diese Chancen und Risiken in entsprechender Breite zu ermitteln, wurden seit Beginn der Planungen zahlreiche Gutachten von den Vorhabenträgern auf deutscher und dänischer Seite sowie von unterschiedlichen Interessengruppen vorgelegt. Zu den vergleichsweise aktuellen, sich auf gegenwärtige Erkenntnisse und Entwicklungen beziehende Studien gehören unter anderem:

- Das Gutachten Regionales Entwicklungskonzept (REK) direkt oder indirekt vom Vorhaben betroffener fünf schleswig-holsteinischer Kreise.
- Das Verkehrsgutachten von HTC für die IHK Lübeck und HK Hamburg.
- Das Verkehrsgutachten von Vieregg & Rössler im Auftrag des NABU (2008/2009).
- Die Betroffenheitsanalyse des Kreises Ostholstein.
- Eine von BVU und Intraplan für das BMVBS erstellte gesamtwirtschaftliche Evaluierung der deutschen Bahnkomponente.
- Das Gegengutachten von Vieregg & Rössler zu der obigen Evaluierung von BVU und Intraplan.
- Das Tourismuskutachten des N.I.T, das im Auftrag von Femern A/S erstellt wurde und Mitte November 2011 öffentlich vorgestellt werden soll.

Diese Arbeiten sollten den Teilnehmern des Dialogforums in Kurzfassung vorgestellt werden, um einen einheitlichen Wissensstand zu ermöglichen. Hierzu sollten die Gutachter geladen werden, um für Nachfragen und Erläuterungen zur Verfügung zu stehen.

2. Umfassende Projektevaluierung

Andere wichtige Projekteinschätzungen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Wissensstand. Dies gilt u. a. für die Verkehrsprognosen und Kosten, die zur positiven Gesamtbeurteilung des Projektes herangezogen wurden und werden. Die in der Vergangenheit weitgehend vernachlässigten Umweltauswirkungen müssen aufgrund der neuen Erkenntnisse angemessen berücksichtigt und möglichst bewertet werden. Besonders sozio-ökonomische Sekundärwirkungen wie die Streichung oder Zurückstellung anderer wichtiger Infrastrukturprojekte wurden nicht oder nicht in gebührender Tiefe untersucht.

Die heute vorliegenden Fakten sind also schon lange nicht mehr aktuell und gewähren keine Planungssicherheit, weder für Haushaltsentwürfe der Kommunen, noch für fundierte Investitionsentscheidungen der Wirtschaft. Da aber dieses Megaprojekt ganz besonders auf Grund der erwarteten positiven infrastrukturellen Impulse für Schleswig-Holstein vorangetrieben wird, sollten alle in der Region planenden und wirtschaftenden Akteure an aktualisierten und realistischen Daten und Bewertungen interessiert sein.

Daher sind die bestehenden Gutachten durch professionelle Projektevaluatoren auf ihre Aussagefähigkeit hin zu überprüfen und zu aktualisieren. Dies sollte extern, ergebnisoffen und zeitnah erfolgen.

Siehe Anlage „Begründung Projektevaluierung“

3. Neue Raumordnungsfragen durch den beschleunigten Ausbau des E-Leitungsnetzes

Die aktuelle Leitungsplanung der 380-KV-Stromtrassen in Ostholstein wirft neue Raumordnungs- und Planungsfragen bezüglich der Schienenhinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung auf. Die technischen und raumordnerischen Möglichkeiten, nicht nur Straßen- und Schienenverkehr im Rahmen infrastruktureller Planungen weitestgehend zu bündeln, sondern auch die 380KV-Leitungen in diesem Korridor anzusiedeln, müssen den Teilnehmern des Dialogforums von Experten erläutert werden. Hier sind insbesondere Aspekte des Landverbrauchs, der Gesundheitsgefährdung und des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Siehe Anlage „Ausbau E-Leitungsnetze“

4. Der Staatsvertrag

Artikel 5

Beschreibung der Hinterlandanbindungen

(4) Die Vertragsstaaten unternehmen alles in ihrer Macht stehende, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für 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 gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.

Artikel 22

Änderungen des Vertrags sowie übrige Verpflichtungen

(2) Wie aus Artikel 5 Absatz 4 hervorgeht, gilt der allgemeine Grundsatz, dass die Vertragsstaaten alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. 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 gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt. Die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland betreffen in jedem Fall nur die deutschen Hinterlandanbindungen.

Um Planungssicherheit für die Gebietskörperschaften und auch die Wirtschaft zu erhalten, ist eine

28.10.2011, Allianz-Themenvorschläge-Dialogforum

Klärung der Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieser Vertragsbestandteile, insbesondere hinsichtlich der Kostenentwicklungen, notwendig.

Hierzu gehört eine Klärung darüber, wo und in welcher Form die in obigen Artikeln angesprochenen ursprünglichen Projektvoraussetzungen, Annahmen und Kosten, die bei der Vertragsaushandlung vereinbart wurden, schriftlich festgehalten wurden, und wie sie lauten. Insbesondere gehört dazu die Definition für den passus „...deutlich anders, als angenommen...“

5. Rechtliche Fragen zum Projekt

Verzögerungen der Arbeiten an Querung und Hinterlandanbindung bedeuten zusätzliche Beeinträchtigungen und wirtschaftliche Verluste während der Bauzeit für das ganze betroffene Gebiet.

Um dem vorzubeugen, ist grundsätzlich zu klären, ob z. B. die Auftragsvergabe für die Trassenplanungen der Schienenhinterlandanbindung an die DB AG und der per Staatsvertrag beschlossene zweigleisige Ausbau der Schienentrasse erst spätestens 7 Jahre nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung dem EU-Recht bzw. den Vorgaben für die Einstufung als TEN-V Projekt entsprechen.

6. Auswirkungen auf den ÖPNV

Die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs ist auf Grund der Ankündigungen der DB AG, Schließungen bzw. räumliche Verlagerungen von Bahnhöfen entlang möglicher Trassenvarianten vorzunehmen, gefährdet.

Um auch hier Planungssicherheit für die Kommunen zu erhalten, ist es notwendig zu wissen, welche weiteren Streichungen im ÖPNV geplant sind, wer die Kosten für die Bereitstellung von Alternativen (z.B. Schuttlebus zum Bahnhof) trägt und woher das Geld kommen soll.

Da nicht alle Themen zeitgleich bearbeitet werden können, weisen wir darauf hin, dass angesichts der zeitlichen Gegebenheiten die Punkte 1, 2 und 3 unserer Ansicht nach vorrangig zu behandeln sind.

Während die Erwartungen der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung an das Dialogforum deutlich formuliert sind, bleibt der Allianz größtenteils unklar, welche Ziele andere teilnehmende Interessengruppen verfolgen. Die Allianz bittet deswegen den Sprecher des DF, bis zur nächsten Sitzung bei den Teilnehmern schriftlich abzufragen, welche konkreten Erwartungen jede einzelne Interessengruppe an ein Dialogforum hat und welche konkreten Handlungsaufforderungen die jeweilige Gruppe daraus ableitet.

Wir bedanken uns im Voraus und verbleiben,

mit freundlichen Grüßen

2 Anlagen:

Begründung Projektevaluierung

Erläuterung Ausbau E-Leitungsnetze

Malte Siegert

Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

Mitglieder der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

Aktionsbündnis gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung e.V., Alternative Bahntrasse Großenbrode, BI Göhl,

Pro Lensahn - kontra Bahnlärm, Holstein ohne Feste Fehmarnbeltquerung V.i.G (HoB)

Tourismusort statt Transitort V.i.G. (TsT), Umwelt- und Naturschutzinitiative Ratekau e.V. (UNI), Schutzbündnis Bad

Schwartau (SBBS), Umweltschutzverein Sereetz e.V.(USV Sereetz), Verein zum Schutz von Umwelt- und Wohnqualität

e.V. (VeSUW), Alternative Bahntrasse Ratekau, BI Neukirchen