

Fragen der Allianz an Herrn Dr. Nägele zum Dialogforum am 8. Mai 2014:

- 1. Warum hat die Landesregierung die Öffentlichkeit nicht beteiligt bei der Anmeldung der Verkehrsprojekte zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015? Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber möglich. Das Bundesverkehrsministerium gibt den Bürgern erstmalig die Gelegenheit sich zu Verkehrsprojekten und zur Methodik der Bewertung zu äußern. Die Landesregierung hat die Anmeldeliste ohne Bürgerbeteiligung gemacht. Siehe Seite 32 „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“.**

Antwort des MWAVT: Es ist richtig, dass es den Ländern freigestellt wurde, im Vorfeld ihrer Projektanmeldungen Bürgerbeteiligungen durchzuführen. Bürgerbeteiligungen schaffen Transparenz, stellen jedoch auch eine enorme organisatorische Herausforderung dar. Des Weiteren können sich Erörterungen in Form einer Bürgerbeteiligung nur auf die Frage des Bedarfs einer Maßnahme (Neubau eines Verkehrswegs oder Ausbau vorhandener Infrastruktur) und ihre Realisierungswürdigkeit beziehen. Da der Bund bereits im Vorwege der Aufstellung des BVWP angekündigt hatte, ein Beteiligungsverfahren durchzuführen, war nach Auffassung der Landesregierung eine Bürgerbeteiligung in einem getrennten Verfahren für Schleswig- Holstein nicht notwendig. Die Landesregierung hat im Landtag im Februar 2013 ausführlich über die Projektanmeldungen zum BVWP 2015 informiert. Der Bericht der Landesregierung ist als Drucksache 18/497 vom 7. Februar 2013 für jedermann öffentlich zugänglich.

Bei der Aufstellung des BVWP werden Mittel wie die Konsultation oder Stellungnahmen als aktive Einflussnahme genutzt. So konnten z.B. vom 1. Februar 2013 bis 15. März 2013 von allen Bürgerinnen und Bürgern Online-Stellungnahmen zum Entwurf der Grundkonzeption und zur neuen Methodik des BVWP abgegeben werden. Dies kann auch schriftlich voraussichtlich im 2. Halbjahr 2015 zum Referentenentwurf des BVWP erfolgen.

- 2. Hält das Wirtschaftsministerium den Bau der ca. 6 Milliarden Euro teuren Querung, die zusätzlich noch 6 Milliarden Euro Kosten verursacht für beide Hinterlandanbindungen für gerechtfertigt für ein Verkehrsaufkommen, dass zur Zeit bei ca. 5400 KFZ pro Tag liegt (ca. 1/3 davon Bordershopverkehr). insgesamt 12 Milliarden Euro für ca. 5400 Fahrzeuge? Die PKW-Fahrten, die den größten Anteil an der Refinanzierung haben, nehmen ab zeigt die Statistik. Der Bordershop- Verkehr ist rabattiert. Damit gerät die Refinanzierung ins Schwanken, da die Autofahrer fast 50% der Kosten für die Querung tragen sollen. Der LKW Verkehr soll zwar auf die Schiene umgelegt werden. Wenn das tatsächlich passiert, führt das aber zu weiteren Mautausfällen. Der finanzielle Aufwand für die Querung steht in einem krassen Missverhältnis zum Nutzen. Warum wird nicht von der Landesregierung eine sofortige Prüfung des N/K Verhältnisses gefordert? Da die Planungen immer weiter voranschreiten, sollten die Verantwortlichen aktiv werden, da ja auch erhebliche Kosten auf Kommunen und das Land zukommen werden.**

Antwort des MWAVT:

Die Landesregierung hat mit ihren Schreiben vom 26. September 2012 und vom 20. September 2013 die Bundesregierung um eine Neubewertung der Schienenanbindung bzw. des Gesamtprojektes gebeten. Die Antworten wurden im Dialogforum vorgelesen und sind im Internet einsehbar.

3. Nimmt die Landesregierung an den Sitzungen des Konsultationsausschuss mit Dänemark teil und wird dort über das Dialogforum und den Bürgerprotest gesprochen?

Antwort des MWAVT: Dem Konsultationsgremium nach Art. 20 des Staatsvertrages gehören auf Arbeitsebene Vertreter der Vertragsstaaten Dänemark und Deutschland sowie die Region Seeland, die Lolland Kommune, das Land Schleswig-Holstein und der Kreis Ostholstein sowie die Stadt Fehmarn an. Aufgabe dieses Gremiums ist es, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern, dazu gehört auch der Austausch über den Diskussionsprozess im Dialogforum und in den Regionen.

4. Ist mit den Dänen das krasse Missverhältnis der Kosten und des Nutzens des Gesamtprojektes Fehmarnbelt-Verkehrsachse besprochen worden im Rahmen des Konsultationsausschusses? Sind schon Reaktionen der Dänen darauf erfolgt?

Antwort des MWAVT: Über die Diskussion zum Gesamtprojekt in der Region Ostholstein und im Dialogforum wird im Konsultationsgremium berichtet. Zur Frage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) für das Gesamtprojekt wird darauf hingewiesen, dass für die Planung, den Bau und die Finanzierung des Festen Fehmarnbeltquerung allein das Königreich Dänemark verantwortlich ist.

Auf deutscher Seite wurde im Jahr 2010 für die Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,7 festgestellt, wodurch die Wirtschaftlichkeit des Projekts bestätigt wurde. Eine Konkretisierung des NKV wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Schienenanbindung erfolgen, wenn die Kosten in der dafür nötigen Tiefe bestimmt sind.

5. Hat die Landesregierung der dänischen Regierung mitgeteilt, dass es 2013 beim Raumordnungsverfahren 8300 Einwendungen von Bürgern sowie diverse Stellungnahmen von Behörden und Verbänden gegen die verschiedenen Trassenführungen der Hinterlandanbindung gegeben hat?

Antwort des MWAVT: Bei verschiedenen Treffen von Vertretern der Landesregierung mit dem dänischen Verkehrsministerium ist über den Stand des Raumordnungsverfahrens regelmäßig berichtet worden, so auch über die Zahl der Einwendungen.

6. Hat sich die Landesregierung mit den Ergebnissen des Workshops am 18.6.2014 beschäftigt? Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Erkenntnissen speziell den Erkenntnissen zur Verkehrsprognose, den ge-

änderten Rahmenbedingungen wie z.B. demografischer Wandel, falsche Einschätzung der Nutzerkosten, Explosion der Rohstoffpreise.

Antwort des MWAVT: Der besagte Workshop fand am 18. Juni 2013 statt. Da die finanzielle Verantwortung für das Gesamtprojekt beim dänischen Staat liegt, hat die Landesregierung die Diskussionsergebnisse zur Kenntnis genommen.

7. Der Nord-Ostsee-Kanal ist ein Verkehrsweg von sehr großer Bedeutung für die Wirtschaft. Hier sind 1,4 Milliarden notwendig für Ausbau und Sanierung. Die Rendsburger Eisenbahnbrücke ist 100 Jahre alt, der Kanaltunnel ständig sanierungsbedürftig, die Rader Hochbrücke mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 50 000 KFZ täglich (davon bis zu 7000 LKW) ist zwar mit einem Stützkorsett versehen, aber trotzdem marode. Sie hält noch ca. 12 Jahre, dann müsste sie durch einen Neubau ersetzt sein. Die Schienenhinterlandanbindung wird ca. 2,4 Milliarden kosten. Wie sieht die Prioritätenliste der Landesregierung aus? Geht die Landesregierung davon aus, dass für sämtliche gewünschten Verkehrsprojekte wie A 20 Weiterbau, A 21, NOK, Hinterlandanbindung, neue Sundquerung, Neubau der Rader Hochbrücke, S 4 bis Bad Oldesloe Bundesmittel fließen werden in den nächsten Jahren?

Antwort des MWAVT: Die Landesregierung/das MWAVT hat die in der Frage genannten sowie weitere Infrastrukturvorhaben für den künftigen Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) angemeldet. Die Bewertung der Anmeldungen und die Einbeziehung in den BVWP sowie die Einstufung in Dringlichkeitsstufen obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Es besteht kein Zweifel an der Aussage des Bundesverkehrsministers, dass das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung und dessen Schienen- und Straßenanbindung nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein stehen wird. Dies erwartet die Landesregierung auch vom Bund. Schleswig-Holstein ist nicht Vertragspartei des Staatsvertrages. Daher darf die Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung nicht zu Lasten anderer Projekte in Schleswig-Holstein gehen.