



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Bertold Sprenger (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung — Minister für Wirtschaft, Technik
und Verkehr —

Fährbahnhof Puttgarden

1. Welche konkreten Versäumnisse rechtzeitiger Verkehrsplanung der ehemaligen CDU-Landesregierung liegen im Bereich des Fährbahnhofs Puttgarden und der Insel Fehmarn vor?

Die Bemühungen der ehemaligen CDU-Landesregierung, den Bund zu einer Elektrifizierung der Vogelfluglinie zu bewegen, blieben erfolglos.

2. Lagen zum Zeitpunkt der ehemaligen CDU-Landesregierung Anträge von der Deutschen Bundesbahn oder der Stena-Line vor, die eine rechtzeitige Verkehrsplanung erforderlich machten?

Auf Antrag der Lion Ferry AB, einer Tochtergesellschaft der Stena-Line, vom 17. März 1987 wurde ein Raumordnungsverfahren gemäß § 14 Landesplanungsgesetz für den Neubau eines zweiten Fährhafens östlich des Bundesbahnfährhafens als Ausgangspunkt einer zusätzlichen Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rödby eingeleitet. Unter der ehemaligen CDU-Landesregierung wurde das Raumordnungsverfahren nicht abgeschlossen.

3. Gibt es Anträge bei der jetzigen Landesregierung zum Betreiben einer neuen Fähre von Puttgarden nach Skandinavien und seit wann datieren diese Anträge?

Die Einrichtung einer Fährlinie bedarf keiner Genehmigung. Für den Bau eines neuen Fährhafens in Puttgarden liegt ein Antrag der Scan-Port GmbH Hafenanlagen, einer Tochter des Stena-Konzerns, vom 01.02.1989 auf Genehmigung gemäß § 101 d Landeswassergesetz vor.

4. Seit welchem Jahr hat die damalige Landesregierung von Schleswig-Holstein den Ausbau der E 47 über Oldenburg hinaus gefordert?

Nach Fertigstellung der A 1 bis Oldenburg 1980 sah das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 25.08.1980 den Ausbau der B 207 von Oldenburg bis Heiligenhafen in der Stufe 1 b (Baubeginn ab 1991) vor. Das Fernstraßenausbaugesetz vom 21.04.1986 hat den Ausbau in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“, deren Realisierung bis zum Jahr 2000 vorgesehen ist, eingestuft. Weiterreichende Forderungen hat die damalige Landesregierung nicht erhoben.

5. Trifft es zu, daß gemäß Absprache mit der Deutschen Bundesbahn ein Umbau der E 47 vor dem Bahnhof Puttgarden erfolgt ist und wie hoch waren die Straßenbaukosten?

In welchem Jahr ist dort umgebaut worden?

Ja, 1985/86 mit Kosten von rd. 4 Mio DM.

6. Welche Verkehrsplanung hat die jetzige Landesregierung zur wirtschaftlichen Öffnung nach Skandinavien im Bereich der Insel Fehmarn und Puttgarden?

Für Schleswig-Holstein als Brücke zum Norden ist eine effiziente Einbindung auch des ostholsteinischen Raumes in ein europäisches Verkehrsnetz notwendig. Dazu gehört die Elektrifizierung der Vogelfluglinie und die Förderung des Ostsee-Fährverkehrs.

7. Welche Vorstellungen hat die Landesregierung zum Bau eines Tunnels von Puttgarden nach Rödby, um eine wirtschaftliche Öffnung nach Skandinavien zu erweitern?

8. Stimmt die Landesregierung einer privaten Tunnelbetriebsung zu?

Die Leistungsfähigkeit der Vogelfluglinie mit der Querung des Fehmarn-Beltes ist z. Z. durch Fähren gewährleistet. Nach Öffnung des EG-Binnenmarktes im Jahre 1993 ist im Ostseeverkehr eine deut-

liche Zunahme des Transportaufkommens über See zu erwarten. Die Landesregierung läßt deshalb die Entwicklungsperspektiven des seewärtigen Güter- und Personenverkehrs über die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen bis zum Jahre 2000 beim Institut für Weltwirtschaft untersuchen. Anhand des Ergebnisses sollen Vorstellungen über eine weitere wirtschaftliche Öffnung nach Skandinavien entwickelt werden.

9. Welche Initiativen hat die Landesregierung ergriffen, daß die Strecke Hamburg – Puttgarden elektrifiziert wird?

Die Landesregierung hat gegenüber der Bundesregierung ihre Forderung nach Elektrifizierung von DB-Hauptstrecken in Schleswig-Holstein, wozu auch die Vogelfluglinie gehört, wiederholt vorgetragen, zuletzt am 30.01.1989 durch den Ministerpräsidenten gegenüber dem Bundesfinanzminister.

10. Rechnet die Landesregierung mit Zunahme des Frachtaufkommens auf der Strecke Hamburg – Puttgarden nach Skandinavien und wie hoch schätzt die Landesregierung diese Zunahme ein?

Europäischer Binnenmarkt und landfeste Querung des Großen Belts werden die Güterverkehrsströme im Ostseebereich beeinflussen. Gegenwärtig läßt sich nicht angeben, welche Veränderungen dadurch auf der Vogelfluglinie eintreten werden. Die in der Antwort auf die Fragen 7 und 8 erwähnte Untersuchung könnte näheren Aufschluß bringen.