

Gemeinsame Erklärung
über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung einer festen Fehmarnbeltquerung
zwischen
dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
der Bundesrepublik Deutschland
und
dem Verkehrsministerium
des Königreichs Dänemark

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und das Verkehrsministerium des Königreichs Dänemark begrüßen, dass in den vom Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union im April 2004 angenommenen geänderten gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung sowie Eisenbahnstrecken für die Anbindung in Deutschland und Dänemark in die Liste vorrangig zu realisierender Projekte aufgenommen wurde. Beide Seiten teilen die Auffassung,
 - dass es wünschenswert sei, die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur zu verbessern, um den innereuropäischen Warenaustausch und Personenverkehr zu erleichtern und
 - dass eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt, die zu einer Verbesserung des Verkehrs zwischen Deutschland/dem europäischen Kontinent und Dänemark/Skandinavien führen würde, ein Schritt zur Erreichung dieses Ziels sei.Von deutscher Seite wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben auch die Unterstützung der Regierung des Landes Schleswig-Holstein finde.

2. Beide Seiten teilen weiterhin die Auffassung, dass aus verkehrspolitischen Gründen für eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nur eine kombinierte Straßen- und Schienenverbindung in Frage komme. Eine gute technische Lösung wäre eine Schrägseilbrücke mit einer vierstreifigen Autobahn und zwei Eisenbahngleisen. Alternative wäre ein abgesenkter Tunnel mit ebenfalls vier Fahrstreifen für die Straße und zwei Gleisen für die Schiene. Zur Frage der Umweltauswirkungen sowie Sicherheits- und Schifffahrtsaspekten sollen vor der endgültigen Wahl der technischen Lösung vertiefende

Untersuchungen durchgeführt werden.

3. Die dänische Seite weist darauf hin, dass sie mit dem Modell der Finanzierung der Baukosten durch Staatsgarantien und deren Refinanzierung durch Zahlungen der Nutzer bereits positive Erfahrungen bei anderen Projekten gemacht habe. Deshalb solle nach Auffassung beider Seiten dieser Ansatz als Grundlage für die weitere Arbeit dienen. Dabei weist die deutsche Seite darauf hin, dass aus jetziger Sicht unter anderem eine Anschubfinanzierung erforderlich sei. Die dänische Seite ist der Auffassung, dass die derzeit vorliegenden Finanzanalysen zeigen, dass eine solche Anschubfinanzierung nicht notwendig sei. Die dänische Seite ist jedoch bereit, diese Frage weiter mit dem Ziel zu erörtern, eine für beide Seiten annehmbare Lösung zu finden.
Das Modell mit Staatsgarantien beinhalte die Möglichkeit, private Investoren einzubinden. Im weiteren Verlauf der Arbeiten wollen beide Seiten untersuchen, ob das private Element noch gestärkt werden könnte, zum Beispiel durch Übertragung eines angemessenen Teils des wirtschaftlichen Risikos auf den privaten Sektor. Außerdem wollen beide Seiten versuchen, die Organisation des Projekts in ähnlicher Weise zu gestalten wie dies im privaten Sektor üblich sei. Untersuchungen hätten jedoch gezeigt, dass ein BOT-Modell (Bau, Betrieb, Übertragung) wirtschaftlich nicht tragfähig sei.
4. Um den vollen Nutzen des Projekts zu erzielen, würde es nach Auffassung beider Seiten erforderlich werden, auch die vorhandenen Hinterlandanbindungen in beiden Ländern auszubauen. Das sei bei der Verkehrsinfrastrukturplanung zu berücksichtigen. Diese Anbindungen wären von beiden Seiten zu realisieren und könnten stufenweise in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung ausgebaut werden.
5. Beide Seiten teilen die Auffassung, dass bei den weiteren Überlegungen zu berücksichtigen sei, dass für einen Teil des Verkehrs über den Fehmarnbelt die Strecke über den Großen Belt eine Alternative sein könnte. Daher könnte es für die wirtschaftliche Lebensfähigkeit einer festen Fehmarnbeltquerung von Nachteil sein, wenn die Mautgebühren der festen Verbindung über den Großen Belt erheblich unter das derzeitige Niveau gesenkt würden. Die dänische Seite ist sich bewusst, dass es in ihrer Verantwortung liegen würde, die notwendigen Maßnahmen zu Vermeidung dieses Problems zu ergreifen.

6. Die Vorbereitung der nächsten Schritte für die Realisierung des Projekts soll dem deutsch-dänischen Lenkungsausschuss in seiner bisherigen Zusammensetzung obliegen. Der deutsch-dänische Lenkungsausschuss soll prüfen, in welchen Fällen er durch gemeinsame Arbeitsgruppen, die aus Vertretern der für die einzelnen Fragen zuständigen nationalen Behörden gebildet würden, unterstützt werden könnte. Sollte die Vorbereitung der nächsten Schritte die Unterstützung durch externe Berater erfordern, so wollen beide Seiten die Kosten zu gleichen Teilen tragen. Bei der Europäischen Kommission soll jedoch nach den Vorschriften der Verordnung über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze finanzielle Unterstützung für die Untersuchungen beantragt werden. Alle sonstigen Kosten sollen jeweils von der Seite getragen werden, in deren Bereich sie anfallen. Der deutsch-dänische Lenkungsausschuss soll den beiden Verkehrsministern möglichst bald über die Ergebnisse seiner Arbeit Bericht erstatten. Auf dieser Grundlage wollen sich beide Seiten dann über die erforderlichen weiteren Schritte in gegenseitigem Einvernehmen verständigen.

7. Als einen ersten Schritt zur Sicherstellung, dass das Projekt die Umwelterfordernisse erfüllt, und um das Bewusstsein der Öffentlichkeit für das Projekt zu wecken, wollen beide Seiten mit maßgeblicher Beteiligung der Umweltministerien gemeinsam ein Konsultationspapier für die Öffentlichkeit zu den Umweltaspekten einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt, einschließlich des damit verbundenen Ausbaus der Hinterlandanbindungen, erarbeiten.

Diese Gemeinsame Erklärung wird in zweifacher Ausfertigung, jeweils in deutscher und dänischer Sprache, unterzeichnet.

Berlin, den 23. Juni 2004

Für das Bundesministerium für
Bau- und Wohnungswesen der
der Bundesrepublik Deutschland

Für das Verkehrsministerium des
Königreichs Dänemark

Dr. Manfred Stolpe

Flemming Hansen