



Dr. Konstantin v. Notz
Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretender Fraktionsvorsitzender

Dr. Konstantin v. Notz, MdB • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

Til medlemmerne af
Folketinget
Christiansborg
1240 København K
Danmark

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Jakob-Kaiser-Haus
Raum 1.624
Telefon: 030 / 2 27 - 7 21 22
Fax: 030 / 2 27 - 7 68 22
E-Mail: konstantin.notz@bundestag.de

Wahlkreis
Marktstraße 8 · 23879 Mölln
Telefon: 04542 / 83 07 00
Fax: 04542 / 9 85 48 86
E-Mail: Konstantin.notz@wk.bundestag.de

**MODTAGET
LEDELSESSEKRETARIATET**

Dato 09.06.15 Kl.

28. maj 2015

Forbundsdaysinitiativ til en fast Femern Bælt-forbindelse i dansk oversættelse

Kære medlem af Folketinget,
kære kolleger

På vegne af partigruppen Bündnis 90/Die Grünen i Den Tyske Forbundsdag tillader jeg mig at sende Dem en dansk oversættelse af vores seneste forslag til en fast Femern Bælt-forbindelse (se bilag).

Med vores initiativ ønsker min partigruppe og jeg personligt som slesvig-holstensk medlem af Forbundsdagen og som fagligt ansvarligt partigruppemedlem at bidrage til, at dette store projekt virkelig kan blive diskuteret åbent på tværs af grænsen.

Med den store betydning og de tilsvarende store risici for øje gælder det om af hensyn til de dansk-tyske relationer og den videre udvikling af bæltregionen at foretage en ny omfattende og omkostningsmæssigt realistisk vurdering.

Denne skrivelse sendes ligeledes til hr. minister Markus Heunicke. Den danske oversættelse af forslaget kan også hentes på min homepage (www.von-notz.de).

Det ville glæde mig at modtage Deres kommentarer, og jeg står gerne til rådighed som kontaktperson.

Med venlig, kollegial hilsen

Dr. Konstantin von Notz

Medlem af Den Tyske Forbundsdag
Næstformand for
partigruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Forslag

fra medlemmerne 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 og partigruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sikring af åbenhed og optagelse af forhandlinger om en opsigelse af statstraktaten om opførelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt

Forbundsragen bedes beslutte:

I. Den Tyske Forbundsrag konstaterer:

I årevis har etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt og udbygningen af jernbane- og vejlandanlæggene, især på tysk side, været diskuteret kontroversielt. Allerede den 13.12.2006 fremlagde partigruppen, der har stillet forslaget, for første gang et initiativ „I stedet for en fast forbindelse over Femern Bælt – for et økologisk og finansielt bæredygtigt trafikkoncept“ (tryksag-nr. 16/3798). Den planlagte etablering af forbindelsen har adskillige gange været genstand for parlamentariske behandlinger i Den Tyske Forbundsrag. Mens tilhængerne af projektet fremhæver forbindelsens betydning som et grænseoverskridende europæisk trafikprojekt og de dermed forbundne, formentlige økonomiske vækstchancer for regionen, henviser modstanderne bl.a. til en tvivlsom trafikpolitisk nytte og til omfattende risici for økologi og økonomi.

Opstarten af byggeriet af den faste forbindelse, der oprindeligt var planlagt til 2014, er blevet udskudt adskillige gange, hvorved sandsynligheden for stigende opførelsesomkostninger atter en gang øges. Vedtagelsen af byggeoven har indtil dato ikke fundet sted i det danske Folketing. Heller ikke den på tysk side påkrævede plangodkendelsesbeslutning foreligger endnu. Hvornår opførelsen af forbindelsen virkelig bliver sat i gang, er fortsat uklart.

De hidtil foreliggende trafikprognoser retfærdiggør på ingen måde etableringen af en fast forbindelse, hvor man i dag må gå ud fra, at den vil koste over i alt 9 milliarder Euro, og hvor de tyske landanlæg, der allerede i 2008 af den tyske Rigsrevision blev anslået til 1,7 milliarder Euro, i dag sammen med alle andre, indtil dato ikke tilgodesete omkostninger reelt ville beløbe sig til ca. 2,5 - 3 milliarder Euro. I den

forbindelse kommer en af rederiet Scandlines¹ bestilt aktuel studie fra DIW Econ, Det Tyske Institut for Økonomisk Forskning, til det resultat, at den forudberegnete trafik „i virkeligheden vil være markant mindre“, hvorfor der må sættes spørgsmålstegn ved „hele projektets rentabilitet“.

Forudsætningerne, som statstraktaten blev indgået under mellem de kontraherende stater, har med hensyn til forskellige aspekter ændret sig markant adskillige gange i de foregående år. Det gælder frem for alt de økonomiske rammebetingelser. Den i forvejen store risiko for det offentlige er derved atter en gang blevet betydelig større².

Til de forandrede rammebetingelser kommer yderligere omfattende økologiske påvirkninger i et beskyttet naturområde, da der er tale om et europæisk beskyttet fauna-flora-habitat-område (område 1332-301 Femern Bælt), der er vigtigt som økologisk bindeled for hele Østersøen, ikke bare hvad angår vandudvekslingen, men også som levested og vandroute for f.eks. marsvin, sæler og fisk. Mange af arterne på den røde liste ville blive berørt af projektet, og det står ikke klart, hvordan målene for bevarelse kan opfyldes.

I Forbundsdagens partigrupper vokser antallet af kritiske stemmer, der tidligere bakkede op om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Nu sætter både formanden for Forbundsdagens Revisionsudvalg, Bettina Hagedorn, og også formanden for Forbundsdagens Transportudvalg, Martin Burkert, i henhold til Lübecker Nachrichten af 18.01.2015 i mellemtiden spørgsmålstegn ved hele projektet. Desuden citerer avisen formanden for Transportudvalget som følger: „Vi i Forbundsdagen er alarmerede nu“. I retning af de tilstedeværende besøgende under en paneldiskussion: „Kampen er ikke tabt for Dem, hold fast ved Deres mening, også selvom det er en ømtålelig sag. Jeg har allerede selv oplevet noget lignende med Transrapid i Bayern. Der er sagen fejlet af bordet“. Avisen Die Tageszeitung af 20.01.2015 citerer formanden for udvalget med ordene: „Man bliver nødt til at tale om statstraktaten“.

Møntet på transportministeren stillede formanden for Revisionsudvalget krav om, at man „med tidstabet og omkostningseksplosionen for øje endelig bliver ærlig over for sig selv“ og „påny evaluerer rammebetingelserne for mammutprojektet kritisk og realistisk“ (jf. Schleswig-Holsteinische Landeszeitung af 20.01.2015). Dette krav tilslutter partigruppen sig, der har stillet forslaget.

II. Den Tyske Forbundsdag opfordrer regeringen til:

1. endelig at gå ind på den i Trafikudvalget den 6. maj 2009 af eksperter, Rigsrevisionen, Forbundsdagens Revisionsudvalg, videnskaben, miljøforeninger og talrige borgerbevægelser gentagne gange fremsatte kritik af projektet og den hidtidige projektering af dette, herunder frem for alt med henblik på kravet om en aktualisering af omkostningskalkulationerne og trafikprognoserne, som projektet baserer på, for at gøre en diskussion med et ikke forud fastlagt resultat mulig.

2. i den forbindelse også at inddrage aspekter, der indtil dato ikke er tilstrækkeligt belyst (herunder bl.a. nyopførelsen af forbindelsen over Femernsund, alternative linjeføringer, den faktiske finansiering af de tyske forpligtelser, hensyntagen til

¹ Lübecker Nachrichten af 22.1.2015

(<http://www.ln-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Zweifel-an-Verkehrsprognose>)

² Sml. hermed forslaget fra partigruppen Bündnis 90/Die Grünen fra den 17. valgperiode (BT-tryksag 17/9407).

supplerende støjdemningstiltag, finansiel støtte til kommunerne langs linjeføringen, efterfølgende konsekvensvurdering med hensyn til påvirkningerne på andre trafikprojekter i Nordtyskland, byggeprojektets økologiske følger etc. etc.),

3. til at offentliggøre samtlige data, der baserer på den aktualiserede omkostningskalkulation og trafikprognoserne, på internettet efter åben data-princippet, for at afbøde den i årevis foreliggende utilstrækkelige transparens i processen,

4. på baggrund af den aktualiserede datasituation at gennemføre en indtil dags dato ikke udførligt gennemført, faktisk afvejning af projektets nytteværdi og af de tilsvarende risici. Dertil hører en tilsvarende vurdering af følgerne for habitatområdet og en betænkning vedrørende indflydelsen på natur og miljø, der betragter de samlede økologiske påvirkninger i Østersø-området, og der undersøger de faktiske temporære og vedvarende negative indvirkninger på alle beskyttelsesværdige goder,

5. efterfølgende at føre en offentlig, ikke forud fastlagt dialog med alle interesserede og med særlig hensyntagen til de forvaltningsenheder, amter, kommuner, sogne og beboere, der er direkte berørt af projektet,

6. og parallelt til dette, idet der henvises til § 22, stk. 2, 2. punktum i statstraktaten og til de markant ændrede økonomiske rammebetingelser for projektet, at optage forhandlinger med Kongeriget Danmark. Skulle der i forbindelse med et aktualiseret datagrundlag og den faktiske åbne og offentlige diskussion om dette ikke fremkomme nye resultater med hensyn til nytteværdien af den faste forbindelse og de med realiseringen af denne forbundne risici, har forhandlingerne til formål at opgive det i henhold til den aktuelle viden både økologisk og økonomisk tvivlsomme projekt;

7. at understøtte de nordtyske delstater i forfølgelsen af et fælles, bæredygtigt nordtysk trafikkoncept, der orienterer sig efter de økonomiske realiteter og faktiske trafikpolitiske behov og bidrager til at realisere økonomisk meningsfyldte projekter.

Berlin, den 3. februar 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter og partigruppen

Begrundelse

„Traktaten mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark om en fast forbindelse over Femern Bælt“ blev underskrevet den 3. september 2008. I traktaten er modaliteterne for opførelse, finansiering og den senere drift af en brugerfinansieret forbindelse samt for jernbane- og vejlandanlæggene på tysk og dansk side fastlagt.

Forbundsrepublikken Tyskland forpligter sig til at overtage omkostningerne for udbygningen af forbindelsens tyske landanlæg. I artikel 5, stk. 2 i statstraktaten forpligter Forbundsrepublikken sig til inden den oprindeligt planlagte åbning af den faste forbindelse i 2018 at udbygge vejforbindelsen, E47, mellem Heiligenhafen (øst) og Puttgarden til en firsporet hovedvej (med undtagelse af Femernsundbroen). Desuden forpligter Forbundsrepublikken sig til elektrificering af jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden samt til sikring af en hensigtsmæssig jernbanekapacitet på jernbanestrækningen mellem Bad Schwartau og Puttgarden. Endvidere forpligter Forbundsrepublikken sig til senest 7 år efter åbningen af den faste forbindelse at

udbygge jernbanestrækningen mellem Bad Schwartau og Puttgarden til en driftsklar tosporet elektrificeret jernbanestrækning.

I artikel 22, stk. 2 i statstraktaten fastholder kontrahenterne udtrykkeligt: „Skulle forudsætningerne for projektet eller for dele af projektet udvikle sig markant anderledes end antaget og anderledes end, hvad der er kendt på tidspunktet for indgåelsen af traktaten, vil de kontraherende stater drøfte situationen igen“. Det gælder bl.a. også væsentlige omkostningsstigninger i forbindelse med projektet.

Op til afstemningen om en lov vedrørende traktaten af den 3. september 2008 mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark om en fast forbindelse over Femern Bælt (tryksag nr. 16/12069) fandt der den 6. maj 2009 en høring sted i den Tyske Forbundsdays Udvalg for Trafik, Byggeri og Byudvikling. Inden for rammerne af høringen udtrykte forskellige eksperter stærk tvivl om projektets økologiske, økonomiske og trafikpolitiske betydning (tryksag nr. 16(15)1378). I det store og hele henviste eksperterne og senere også Rigsrevisionen til talrige andre konkrete risici, der er forbundet med etableringen af den faste forbindelse i al almindelighed og med statstraktaten.

Før høringen afgav Rigsrevisionen den 30. april 2009 i en stillingtagen i henhold til § 88, stk. 2 i den tyske statsregnskabslov vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt til Revisionsudvalget ligeledes omfattende betæneligheder vedrørende statstraktaten og finansieringen af forbindelsen til protokol. I dens stillingtagen (tryksag nr. 16/385) advarer Rigsrevisionen mod „omfattende usikkerhedsfaktorer for kommende statsbudgetter“. Endvidere kritiserer Rigsrevisionen talrige uklare juridiske formuleringer i statstraktaten. Traktaten indeholder „klausuler, der forpligter de kontraherende stater til genforhandlinger under kun upræcist formulerede forudsætninger – herunder også om afholdelse af omkostningerne“.

I dens stillingtagen, der senere blev taget til efterretning og godkendt af Den Tyske Forbundsdays Revisionsudvalg, har Rigsrevisionen beregnet omkostningerne for de tyske jernbanelandanlæg til ca. 1,7 milliarder Euro. Samtidig henvises der til, at der her kun er tale om omkostningerne for jernbanelandanlæggene, hvilket bl.a. betyder, at der endnu ikke er taget højde for omkostningerne for udbygningen af vejnettet i landanlæggene. Således henviser Rigsrevisionen til, at der ud over andre omkostninger blandt andet endnu ikke er taget højde for „ekstraomkostningerne i knudepunkterne i Hamborg og for den tosporede udbygning af delstrækningen fra Lübeck til Puttgarden“ i den hidtidige planlægning og opfordrer eksplicit Forbundsregeringen til på baggrund af den stærke omkostningsstigning i forhold til den oprindelige finansplanlægning (840 millioner Euro) at gennemføre en aktualiseret omkostningsanalyse. En sådan aktualiseret omkostningskalkulation med alle supplerende omkostninger for de tyske landanlæg er indtil dato ikke fremlagt. Endvidere siges der: „Efter Rigsrevisionens opfattelse hersker der usikkerhed om bestemmelser i statstraktaten, da traktaten på grund af uklare retsbegreber og manglende data muliggør forskellige fortolkninger“. Statstraktaten indeholder således „klausuler, der forpligter de kontraherende stater til genforhandlinger under kun upræcist formulerede forudsætninger – herunder også om afholdelse af omkostningerne“.

Trods den forudgående kritik vedtog den Tyske Forbundsdag den 18. juni 2009 efter en kontroversiel debat mod stemmerne fra partigruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN og DIE LINKE samt enkelte medlemmer af Forbundsdagen fra de andre partigrupper loven om statstraktaten om en fast forbindelse over Femern Bælt. Forbundsrådet godkendte lovforslaget den 10. juli 2009, hvorved de i henhold til grundlovens artikel 59, stk. 2, 1. punktum nødvendige forudsætninger for traktatens

ikrafttræden blev tilvejebragt. „Traktaten mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark om en fast forbindelse over Femern Bælt“ trådte i kraft den 14. januar 2010.

På baggrund af, at både Rigsrevisionen og Forbundsdagens Revisionsudvalg i flere stillingtagener har henvist til de markant ændrede økonomiske rammebetingelser og har advaret mod „omfattende usikkerhedsfaktorer for fremtidige statsbudgetter“, at en funderet, aktualiseret omkostningskalkulation for de tyske jernbaneanlæg ganske vist flere gange er stillet i udsigt af den tyske regering, men indtil dato ikke foreligger, at omkostningerne for landanlæggene siden underskrivelsen af statstraktaten er mindst tredoblede, at finansieringen indtil nu ikke er sikret, og at den tyske transportminister i en skrivelse til sin danske ministerkollega i mellemtiden måtte bebude en årelang forsinkelse af færdiggørelsen af de tyske landanlæg, hvorved der opstår vidtrækkende spørgsmål med hensyn til den forventede godstrafik på det eksisterende vejnet, så tilrådes det stærkt at indlede nye forhandlinger med kontrahenten om statstraktaten.

Rigsrevisionen beder om at tage i betragtning, at operatøren af forbindelsen i tilfælde af, at Forbundsrepublikken Tyskland ikke skulle opfylde de i statstraktaten indgåede kontraktlige forpligtelser til etablering af de tyske landanlæg, kunne gøre finansielle krav på grund af tabt fortjeneste gældende (jf. Rigsrevisionens rapport til Revisionsudvalget for Den Tyske Forbundsdags Finansudvalg i henhold til statsregnskabslovens § 88, stk. 2 om den faste forbindelse over Femern Bælt med landanlæg af den 30. april 2009, s. 10 f.). At § 22, stk. 2, 1. punktum i statstraktaten muliggør en genoptagelse af forhandlingerne, har Forbundsregeringen bekræftet gentagne gange efter tilsvarende forespørgsler. Ikke desto mindre har Forbundsregeringen hidtil afvist en optagelse af nye forhandlinger.

I et svar af 23.01.2014 på et skriftligt spørgsmål fra forbundsdagsmedlemmet Dr. Konstantin von Notz med hensyn til, om Forbundsregeringen stadigvæk er af den opfattelse, at de i statstraktaten anførte tilsagn på baggrund af de allerede opståede tidsmæssige forsinkelser, omkostningsstigninger, yderligere nødvendige byggetiltag og verserende retssager samt den tyske transportministers brev til sin danske kollega, hvori der bebudes yderligere, omfattende forsinkelser, virkelig kan opfyldes, svarer Forbundsregeringen kort og klart, at den uforandret holder fast ved tilsagnene i statstraktaten og vil gøre alt, hvad der står i dens magt, for at realisere projektet i overensstemmelse med vedtagelserne.