



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

24.06.2016

Rechnungsprüfungsausschuss verpflichtet Bundesverkehrsministerium und Deutsche Bahn zur sofortigen Instandsetzung des „Kleiderbügels“!

Hagedorn: Sundbrücke muss laut BRH bis mindestens 2035 halten und kann mit entschlossenen Investitionen für weitere 40 bis 50 Jahre „fit“ gemacht werden!

(Zwei Fotos in der Anlage zur freien Verfügung)

Am heutigen 24. Juni beriet der Rechnungsprüfungsausschuss ab 7:30 Uhr in Berlin bereits zum zweiten Mal innerhalb von 3 Wochen über eine Stunde lang das für Fehmarn und den Norden insgesamt brisante Thema der akuten Baumängel der 53 Jahre alten Sundbrücke und die vom Bundesrechnungshof als quasi „willkürlich“ kritisierte Entscheidung von Verkehrsministerium und der Deutschen Bahn vom November 2015, sich auf den Abriss des „Kleiderbügels“ im Zuge eines Neubaus der Sundquerung festzulegen. Die SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein Bettina Hagedorn, die als Vorsitzende den Rechnungsprüfungsausschuss leitet, ist erfreut über den einstimmigen Beschluss, mit dem der Ausschuss eindeutig den extrem kritischen Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH) vom 11. April unterstützt und sowohl von der Deutschen Bahn wie auch vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) bis Ende August einen detaillierten Bericht abfordert, wie jetzt konkret die Kurskorrektur in Sachen Sundbrücke umgesetzt werden soll.

Hagedorn: „Ich bin froh, dass der Rechnungsprüfungsausschuss heute einstimmig die Deutsche Bahn und das Verkehrsministerium verpflichtet hat, unverzüglich die

Instandsetzung der Sundbrücke sicherzustellen und dafür bis 30. August einen Maßnahmenkatalog vorzulegen, der deutlich über die bisher geplanten 8 Millionen Euro hinausgehen muss, weil – nach Überzeugung des Bundesrechnungshofes – seit mindestens 15 Jahren notwendige Instandhaltungsarbeiten bei der Fehmarnsundbrücke mit der Konsequenz vernachlässigt wurden, dass andernfalls eine eventuelle Vollsperrung der Brücke in spätestens 10 Jahren nicht ausgeschlossen werden kann. Der Ausschuss hat deswegen beschlossen, den Betrieb der Brücke ‚mindestens bis 2035‘ ... ‚uneingeschränkt‘ zu gewährleisten. Außerdem wurde entschieden, dass ‚in der Vorplanung weiterhin auch die Variante A mit einer Ertüchtigung der vorhandenen Brücke‘ (NUR für den Straßenverkehr) untersucht werden soll, sodass die laufende europaweite Ausschreibung der vier Neubauvarianten jetzt angepasst oder gestoppt werden muss. Ich bin sehr froh über diese einstimmige Entscheidung im Rechnungsprüfungsausschuss, die Bahn und Verkehrsministerium jetzt zu einer Kurskorrektur ganz im Sinne der Fehmaraner und vieler anderer ‚Fans‘ des ‚Kleiderbügels‘ zwingen. Bei der Bewertung der jetzt neu zu erstellenden Kalkulationen muss außerdem die vom Bundesrechnungshof als ‚systematisch unbegründet‘ und damit als quasi willkürlich kritisierte Abwägung der Varianten künftig unter anderen Maßgaben erfolgen – aus meiner Sicht ein Erfolg auf der ganzen Linie!“

Der Rechnungsprüfungsausschuss hatte bereits am 3. Juni in seiner Sitzung den BRH-Bericht zur Sundbrücke extrem kritisch diskutiert und seine Entscheidung deshalb um drei Wochen verschoben, weil das Verkehrsministerium diverse Fragen entweder gar nicht oder nur unzureichend beantwortet hatte. Im Nachgang mussten Verkehrsministerium und Deutsche Bahn insgesamt drei schriftliche Berichte abliefern, die allerdings erneut mehr Fragen aufwarfen als beantworteten. Hagedorn: „**Auch der Bundesrechnungshof hatte mit einer beeindruckenden Power-Point-Präsentation zur**

Schadenslage an der Sundbrücke noch diese Woche erneut ‚nachgelegt‘, in der sogar mit Bezug auf einen Vortrag der TU Berlin am 19. April 2016 beim ‚Expertennetzwerk‘ des Verkehrsministeriums eine weitere Lebensdauer der Sundbrücke von 40 bis 50 Jahren dokumentiert wurde. Das Bundesverkehrsministerium muss sich nun endlich dem Druck beugen und einsehen, dass es die Bestandsvariante voreilig und unzulässigerweise aus den Variantenuntersuchungen ausgeschlossen hat. Statt den Vorgaben des Bundesfinanzministeriums für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu folgen, beriefen sich BMVI und Bahn bislang ausschließlich auf das Ergebnis einer methodisch angreifbaren Nutzwertanalyse, in der die Variante A – die Bestandsvariante – nicht auf Platz 2, wie bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung, sondern auf Platz 5 landete.

Im Bericht des Verkehrsministeriums vom 17. Juni heißt es nun sehr deutlich: *„Angesichts der o.g. Forderungen des RPA und der daraus resultierenden Einschätzung, dass diese Bestandsvariante bei der weiteren Planung bis hin zum Planfeststellungsverfahren immer wieder thematisiert werden wird, ist es aus Sicht des BMVI als sachgerecht anzusehen, die Variante A in der Vorplanung mit zu betrachten. Für das spätere Planfeststellungsverfahren ist die Aufnahme dieser Variante in den Variantenvergleich unbedingt zu empfehlen, da sie im Sinne der Rechtsprechung zu den Varianten gehört, „die von der Sache her nahe liegen, sich ernsthaft anbieten oder aufdrängen“.* Damit vollzieht das Verkehrsministerium endlich eine 180-Grad-Wende zu der von Verkehrsstaatssekretär Ferlemann (CDU) schon im Herbst 2014 propagierten Vorfestlegung auf eine Zwei-Brücken-Lösung inklusive des Abrisses der Sundbrücke. Die Variante A ist die einzige Chance, die denkmalgeschützte Sundbrücke als Wahrzeichen Schleswig-Holsteins weiter zu betreiben.“