



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

Berlin, 23.03.18

Bundesrechnungshof bleibt hartnäckig: Harsche Kritik an der Hinhaltetaktik der Bahn - verschleppte Instandsetzung der Fehmarnsundbrücke vergrößert Schäden!

*Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages kontrolliert DB-Planung der
Hinterlandanbindung - dänische Planung durch Femern A/S außer Kontrolle*

Am Freitag, den 23. März 2018, um 7:30 Uhr hat der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestags sich zum 17. (!) Mal seit Juni 2009 mit der Wirtschaftlichkeit der Festen Fehmarnbeltquerung, der Solidität der Planung des Deutschen Bahn zur Hinterlandanbindung und mit der mangelhaften Instandsetzung der Fehmarnsundbrücke beschäftigt und erneut einstimmig den Bericht des Bundesverkehrsministeriums vom 14. Dezember 2017 als substanzlos kritisiert: (Zitat) „Aus Sicht des Bundesrechnungshofes erfüllt der vorliegende Bericht des BMVI den Auftrag des Rechnungsprüfungsausschusses nicht, zum ‚Stand der Planungen‘ zu berichten.“ Bettina Hagedorn, Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein, die heute nach fast 16 Jahren das erste Mal nicht mehr an einer Ausschusssitzung des Rechnungsprüfungsausschusses teilnahm, dessen Vorsitzende sie jahrelang war, ist zufrieden:

„Auch, wenn ich heute in meiner neuen Funktion als Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesfinanzministerium erstmalig nicht mehr aktiv im Ausschuss mitgewirkt habe, bin ich mit dem Ergebnis sehr zufrieden: Der Ausschuss bleibt sich treu und hat heute zum 17. Mal einstimmig einen sehr kritischen Beschluss zum Thema Hinterlandanbindung und Fehmarnsundquerung gefasst, der das Verkehrsministerium zum 31. Oktober 2018 zu einem sehr detaillierten Bericht auffordert. Insbesondere

die diversen Verzögerungen um bis zu einem Jahr bei fast allen beschlossenen Maßnahmen zur Beseitigung von Schäden durch mangelhafte Instandhaltung an der Fehmarnsundbrücke durch die Deutsche Bahn standen im Kreuzfeuer, denn durch die erneut verschleppten Sanierungsmaßnahmen werden die Schäden immer größer, ihre Behebung immer teurer und letztlich sind einige Maßnahmen schlicht wichtig für die Statik und Standhaftigkeit der Brücke! Ausschussmitglieder sprechen von ‚grober Fahrlässigkeit‘ der Bahn, während der Bundesrechnungshof es so ausdrückt: dass *„nicht zuletzt infolge des Verzugs von dringend notwendigen Instandsetzungsarbeiten die Aussage der DB Netz AG nicht nachvollziehbar [ist], dass sie die Funktionsfähigkeit der Brücke bis mindestens zu Jahr 2035 sicherstellen wird.“*

Im Detail: Die Ergebnisse der Seilprüfung sowie der Korrosionsschutzplanung verschieben sich auf voraussichtlich Ende Juni 2018 (anstatt November 2017!), während sich die Prüfung des mittlerweile ausgetauschten Tragseils ebenfalls um ein halbes Jahr verzögert. Diese Prüfung ist allerdings Voraussetzung dafür, dass die Notwendigkeit, eventuell weitere Seile austauschen zu müssen, geplant werden kann. Auf diesen „Plan“ legt der Bundesrechnungshof besonders viel Wert, weil die Seile die elementare Voraussetzung für die Statik bilden. Die Instandsetzung und Begutachtung der Seilkästen dauere länger als geplant, da die Schäden größer seien als gedacht und sich hierdurch der Instandsetzungsumfang vergrößert habe. Folge: Verzögerung um ein Jahr bis Sommer 2018. „Weitere dringend notwendige Instandsetzungsmaßnahmen seien „in Planung, würden sich jedoch aus verschiedenen Gründen verzögern.“ Eine für 2017 geplante Ausschreibung in Bezug auf die Erneuerung von Stahlleitwänden und maroder Entwässerungsvorrichtungen, die der Sicherung des Straßenverkehrs dienen, habe wegen massiver Kostensteigerungen „aufgehoben werden müssen“. Folge: Verzögerung um mindestens ein Jahr.

Bettina Hagedorn: **„Bei allem Ärger über die weiteren Verzögerungen bei der soliden Instandsetzung der Sundbrücke durch die Deutsche Bahn, bin ich sehr, sehr froh, dass der Rechnungsprüfungsausschuss mit der Expertise des Bundesrechnungshofes seit nunmehr neun Jahren bei diesem Großprojekt Feste Beltquerung sam Hinterlandanbindung den Akteuren im Verkehrsministerium und bei der Deutschen Bahn konsequent ‚auf die Finger‘ und ‚in die Bücher guckt‘. Auf diese parlamentarische Kontrolle können die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland wirklich stolz sein. Ein Blick nach Dänemark zeigt uns gerade in den letzten Wochen, was**

passieren kann, wenn ein Staat seine Planungsverantwortung an eine private Firma wie Femern A/S abgibt, die es dann offenbar mit der Weitergabe kritischer Erkenntnisse zu Planungsproblemen Folketing und Regierung nicht so ernst genommen hat, weil sie ja – Dank hundertprozentiger Staatsgarantie – keine eigene Verantwortung durch von ihr verursachte Probleme mit massiven finanziellen Konsequenzen für den dänischen Staat befürchten muss. Die erneute Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses für den Belttunnel um ein halbes Jahr auf Ende 2018 – offenbar erneut aufgrund der verzögerten Zuleitung wichtiger Planungsunterlagen von Femern A/S nach Deutschland – wird in Dänemark in zweifacher Hinsicht zu erheblichen finanziellen Problemen führen: Dänemark wird die mit ursprünglich 1,3 Mrd. Euro kalkulierten EU-Zuschüsse – von denen Brüssel im Sommer 2015 ohnehin ‚nur‘ 589 Mio. Euro für die EU-Förderperiode bis 2020 bewilligt hatte – nicht abrufen können, wodurch sie dann – zumindest überwiegend – ‚verfallen‘ und ab 2021 neu beantragt werden müssen. Dass die Dänen mit den Baukonsortien bereits unterschriebene Verträge teuer ‚nachverhandeln‘ oder sogar neu ausschreiben müssen, weil nun klar ist, dass mit dem Bau nicht 2019 begonnen werden kann, ist ein weiteres Desaster. Die Verantwortung dafür liegt allerdings allein bei Dänemark bzw. bei den hochproblematischen Weichenstellungen von Femern A/S. Dabei hätte gelten müssen: **Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit!**“