



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, 30.11.18

Kostenexplosion um den Faktor 3: Bundesrechnungshof rechnet mit 4 Mrd. Euro für Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung!

(Im Anhang finden Sie ein Foto zur freien Verfügung.)

Als Tagesordnungspunkt 18 stand am 30. November 2018 bereits zum zweiten Mal im Jahr 2018 die „Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung und Fehmarnsundquerung“ auf der Tagesordnung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages. Gegenstand der Debatte war der 4-seitige Bericht des Verkehrsministeriums vom 18. Oktober, den der Bundesrechnungshof in seiner Bewertung erneut als vollkommen unzureichend massiv kritisiert und insbesondere bemängelt, dass das Verkehrsministerium zum wiederholten Male (Zitat) „die bisherigen Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses nicht vollständig umgesetzt hat.“. Die SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein, Bettina Hagedorn, hat an der Sitzung des Ausschusses – dessen Vorsitzende sie von 2013 bis 2017 war – teilgenommen und kommentiert:

„Der Bundesrechnungshof (BRH) hat aktuell eine umfassende, eigenständige Prüfung zur Planung und Umsetzung der Hinterlandanbindung angekündigt, deren Planung er seit April 2009 intensiv begleitet hat. Zusätzlich will er auch die Vorplanung der Fehmarnsundquerung sowie die verschleppte Instandsetzung der Sundbrücke durch die Deutsche Bahn intensiv untersuchen – alleine bei der Grundsanierung des ‚Kleiderbügels‘ habe die Bahn wiederholt gegen Beschlüsse des Ausschusses von 2016 verstoßen, obwohl der Bahn-Vorstand sich damals ausdrücklich und persönlich dazu verpflichtet hatte,

endlich seiner Verantwortung gerecht zu werden und ‚Tempo‘ zu machen. Auch das Verkehrsministerium muss im ersten Quartal 2019 dem Ausschuss einen umfassenden Bericht zu aktualisierten Kosten und Zeitplänen sowie zum Projektmanagement der vier (!) Planfeststellungsverfahren (Belttunnel, Schienenhinterlandanbindung, Autobahnbau und Sundquerung) vorlegen. Am 1. Oktober 2010 konnte ich - als damals zuständige Berichterstatterin für Verkehr - im Rechnungsprüfungsausschuss mit der Unterstützung von CDU/CSU und FDP und GEGEN die Stimmen der Linken und Grünen (!) folgenden Beschluss (Zitat, auszugsweise) durchsetzen: ‚Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist der Rechnungsprüfungsausschuss erneut mit einem Bericht über die dann vorliegenden Kosten und Risiken der Hinterlandanbindung zu informieren.‘ Darin liegt durchaus Dynamit, denn schon jetzt schreibt der BRH, dass aufgrund seiner aktuellen Erhebungen bei der DB Netz AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) er ‚nach konservativer Schätzung‘ mit 4 Mrd. Euro Gesamtkosten (inkl. der Sundquerung), aber OHNE die übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen der Hinterlandkommunen kalkuliert – wörtlich: ‚Die Gesamtkosten für die Hinterlandanbindung Schiene erhöhen sich damit gegenüber der zuletzt durch das Verkehrsministerium (BMVI) genannten Zahl um den Faktor 3.‘ Man darf gespannt sein, wie das Verkehrsministerium in seinem Bericht Anfang 2019 mit diesen Erkenntnissen des BRH umgehen wird. Verschleiern und Salamitaktik sind da keine gute Strategie, wie zuletzt auch die aufgedeckte Kostenexplosion am Nord-Ostsee-Kanal gezeigt hat. Der Verkehrsminister und die Bahn müssen sich endlich ehrlich machen und bei der Sanierung der Sundbrücke Gas geben!‘

Erneut kritisiert der Bundesrechnungshof in seinem Bericht die seit 15 Jahren fahrlässig vernachlässigte Instandhaltung der Brücke. Es sei nicht nachvollziehbar, wie die Deutsche Bahn die im Dezember 2016 zugesagte Aufstockung der Sanierungsinvestitionen von 2017 bis 2020 von 5 Mio. Euro auf knapp 11 Mio. Euro noch zeitgerecht investieren wolle (Anm.: die Kosten für die Erneuerung der Tragseile kommen auf die 11 Mio. Euro ‚on Top‘). Die Kosten zur Beseitigung der aufgestauten Mängel würden sich deshalb von Tag zu Tag erhöhen. Eine Ortsbesichtigung gemeinsam mit dem dänischen Rechnungshof im September 2018 habe ergeben, dass (Zitat) „bereits erfolgte Instandsetzungen, z.B. an den Endquerträgern, konnten nicht beobachtet werden. [...] Es ist unverständlich, warum die für das Jahr 2018 anstehende

Hauptprüfung weder – wie vom Rechnungsprüfungsausschuss gefordert – vorgezogen worden ist, noch bisher im Jahr 2018 stattgefunden hat.“

Dazu Hagedorn abschließend: **„Es ist höchste Zeit, dass Verkehrsministerium und Bahn einerseits endlich Transparenz herstellen und ´mit offenen Karten´ spielen und andererseits die Grundinstandsetzung der Sundbrücke mit dem notwendigen Ehrgeiz umsetzen und zur ‚Chefsache‘ machen - das sind sie den Menschen in unserer Region schlicht schuldig.“**