



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

15.12.2023

Hagedorn: Rechnungsprüfungsausschuss fordert Gespräche der deutschen und dänischen Regierung zu Art. 22 des Staatsvertrages zur Beltquerung - eine Kostenschätzung der DB zur Elektrifizierung der Sundbrücke als „Rückfalloption“ und Hinterlandanbindung ist für Ende Februar 2024 beschlossen!

(In der Anlage finden Sie ein Foto zu Ihrer freien Verfügung)

Der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hat sich in seiner Sitzung am 15. Dezember unter TOP 30 das dritte Mal binnen 3 Monaten mit den Vorplanungen zur Fehmarnsundquerung kritisch befasst und dazu einstimmig einen weitreichenden Beschluss gefasst, der die Deutsche Bahn auffordert, zum 22. Februar 2024 eine Kostenschätzung für die Elektrifizierung der Sundbrücke mit den 7 km Zuwegen inklusive des späteren Rückbaus dieser Strecke vorzulegen. Weiterhin soll die DB eine aktualisierte Kostenschätzung für die gesamte Hinterlandanbindung mit einem detaillierten Sachstand zu allen zehn Planabschnitten inklusive der Zeitplanung für die Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte liefern, während das Verkehrsministerium jetzt endlich offizielle Gespräche nach Art. 22 des Staatsvertrages mit der dänischen Regierung führen und darüber berichten soll.

Hagedorn: „**Bereits am 22. September beriet der Rechnungsprüfungsausschuss einen Bericht des Bundesrechnungshofes, der sich zum wiederholten Male sehr kritisch mit den Planungen der Deutschen Bahn zur Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung und insbesondere mit der als ‚Doppelplanung‘ vorgesehenen Elektrifizierung der Sundbrücke als ‚Rückfalloption‘ befasste. Da die Aussagen der Bahn zu diesem Thema dermaßen vage und widersprüchlich waren, wurde am 29. September extra eine Sondersitzung des Ausschusses mit den DB-Vorständen Bertold Huber und Ingrid Felipe anberaunt, die leider erneut mehr Fragen aufwarf anstatt Antworten zu liefern. Auch der kurze Bericht des Verkehrsministeriums vom 09. November war dermaßen substanzlos,**

dass der Rechnungsprüfungsausschuss am 15. Dezember mit seinem zugespitzten Beschluss jetzt unmissverständlich deutlich gemacht hat, dass er mit seiner Geduld endgültig am Ende ist, denn als Abgeordnete, die in finanziell schwieriger Zeit Verantwortung im Haushaltsausschuss tragen, haben wir bei einem so großen Infrastrukturvorhaben Anspruch auf solide, aktuelle und aussagekräftige Fakten. Mit Frist zum 22. Februar 2024 sind das Verkehrsministerium und die DB jetzt ultimativ verpflichtet, endlich konkrete Kostenschätzungen zu liefern und nicht weiter mit Zahlen von fast fünf Jahre alten Kalkulationen zu hantieren und Nebelkerzen zu werfen. Schon 2019 kalkulierte die DB mit 714 Millionen Euro für den Sundtunnel und 3,5 Mrd. Euro für die Hinterlandanbindung insgesamt – aber seitdem sind die Baukosten überall explodiert und trotzdem will die DB bislang bis 2026 keine aktuellen Zahlen vorlegen. Das ist absolut inakzeptabel gegenüber dem Bundestag. Besonders befremdlich ist eine von der Bahn geplante Parallel-Planung zur Elektrifizierung der Sundbrücke mit 7 km langen Zu- und Abwegen der Gleise, die nach der Sundtunnel-Einweihung komplett rückgebaut werden müssen und für die es weder eine Rechtfertigung noch eine Kostenschätzung gibt. Mit einem detaillierten Bericht zum Sachstand aller zehn Abschnitte der Planfeststellungsverfahren der Hinterlandanbindung samt der aktuellen Zeitschiene der Planfeststellungsbeschlüsse, des jeweiligen Baubeginns und der jeweiligen Fertigstellung der Bauabschnitte inklusive der Umsetzung aller übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen will der Rechnungsprüfungsausschuss endlich wissen, ob eine Inbetriebnahme der gesamten 88-km-langen Strecke 2029 überhaupt noch realistisch ist und mahnt deswegen – nicht zum 1. Mal (!) – ehrliche Gespräche mit Dänemark auf der Grundlage des Artikel 22 des Staatsvertrages an, damit möglicherweise alle Züge von Kopenhagen so lange über Jütland fahren können bis der Fehmarnsundtunnel und die komplette Strecke inklusive des vom Bundestag beschlossenen übergesetzlichen Lärmschutz betriebsbereit sind. Solche Regierungsgespräche sind im Staatsvertrag ausdrücklich vorgesehen, aber noch nie geführt worden. Wenn die Strecke 2029 nicht inklusive Sundtunnel betriebsbereit sein sollte, dann sind wir es der dänischen Regierung schuldig, dass das Verkehrsministerium umgehend auf der Grundlage von Artikel 22 des Staatsvertrages mit der dänischen Regierung Gespräche führt, um für diesen Fall eine ‚Übergangsregel‘ verbindlich und fair zu vereinbaren.“

Zum Hintergrund:

Die von der Deutschen Bahn beabsichtigte „Elektrifizierung der Sundbrücke“ und der kilometerlangen Zuwegungen missachtet – gemäß einstimmigem Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses vom 29. September 2023 - den Bundestagsbeschluss vom 1. Juli 2020, verschwendet Steuergelder sowie Planungs- und Baukapazitäten ohne zwingenden Grund.

Mit einer Elektrifizierung der bestehenden Sundbrücke als „Rückfalloption“ missachtet die Deutsche Bahn die Zusagen zu übergesetzlichem Lärmschutz gegenüber dem seit 12 Jahre arbeitenden Dialogforum (der Sundtunnel ist eine Lärmschutzmaßnahme gegenüber Zugverkehr auf der Sundbrücke), bedroht den Norden Ostholsteins und Fehmarns durch eine zusätzliche und vollkommen unnötige Baustelle, die Landschaft verschandelt und Natur zerstört, gefährdet durch Zugverkehr auf der Brücke die Nachhaltigkeit der Investitionen der DB in die Grundinstandsetzung der Sundbrücke von aktuell 50 Mio. Euro, obwohl diese Brücke statisch laut DB-Gutachten von 2012 für den geplanten Zugverkehr absolut nicht geeignet ist. In einem Gerichtsvergleich hat die Deutsche Bahn den Kommunen (Großenbrode, Scharbeutz und Bad Schwartau hatten erfolgreich gegen die DB geklagt) zusichern müssen, dass kein Güterzug über die Hinterlandanbindung fährt, solange der übergesetzliche Lärmschutz nicht überall – inklusive Sundtunnel – zu 100 Prozent baulich umgesetzt ist.

Zitat aus dem Beschluss des RPA vom 15. 12. 2023:

„ ...

3. Er fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf,

a) auch weiterhin die Planungen und den Bau der neuen Fehmarnsundquerung als Absenktunnel zu forcieren,

b) zusammen mit der Deutschen Bahn AG detailliert über den Sachstand der zehn Planabschnitte der Planfeststellungsverfahren der Fehmarnsund-Hinterlandanbindung und deren aktueller Zeitschiene der Planfeststellungsbeschlüsse, des jeweiligen Baubeginns und der jeweiligen Fertigstellung der Bauabschnitte inklusive aller übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen dem Ausschuss zu berichten,

c) eine aktualisierte Kostenschätzung für die Hinterlandanbindung und den Absenktunnel sowie für die Maßnahmen zur temporären Elektrifizierung inklusive Rückbau vorzulegen und

d) umgehend Gespräche mit der dänischen Seite gemäß Artikel 22 des Staatsvertrages förmlich zu führen. Dabei hat es eine Übergangslösung zu sondieren, falls wider Erwarten der Absenktunnel bis zur Eröffnung der Fehmarnbeltquerung nicht in Betrieb genommen werden kann. Die Gespräche sollen darauf abzielen, dass Dänemark bereits jetzt ggf. notwendige Übergangslösungen ohne temporäre Elektrifizierung der Fehmarnsundbrücke akzeptiert.

4. Der Ausschuss erwartet hierzu einen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zum 22. Februar 2024.“