



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages



Stark im Handeln – nah bei den Menschen!

Die Feste Fehmarnbeltquerung und ihre Hinterlandanbindung – ein kritischer Blick auf Daten und Fakten (Stand: 4. Juni 2010)



Mit dem Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion für Verkehr und seit 2010 neuem Lotsen der SPD-Küstengang Uwe Beckmeyer (rechts) im Dezember 2008 bei einer Scandlines-Tour in Puttgarden



Oldenburger Marktplatz, Mai 2008: Im Gespräch mit dem damaligen Umweltminister und heutigem SPD-Chef Sigmar Gabriel und der Führungsspitze der Initiative gegen die Fehmarnbeltquerung

• Platz der Republik 1 • 11011 Berlin • ☎ (030) 227 – 73 832 • 📠 (030) 227 – 76 920 •

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Wahlkreisbüro • Lübecker Straße 6 • 23701 Eutin • ☎ (04521) 7 16 11 • 📠 (04521) 7 83 86

✉ bettina.hagedorn@wk.bundestag.de

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

unsere Region Ostholstein/Nordstormarn ist eine der tourismusintensivsten Gegenden Deutschlands. Sie ist beliebtes Ausflugs- und Ferienziel für Naturliebhaber, Familien mit Kindern und Wassersportler. Bis zu 80 Prozent der Bevölkerung sind direkt oder indirekt vom Tourismus abhängig und darauf angewiesen, dass unsere intakte Natur erhalten bleibt und der Erholungssuchende hier zur Ruhe kommen kann.

Diese Ruhe wird absehbar - sollte die Fehmarnbeltquerung tatsächlich ab 2014 gebaut werden - empfindlich gestört werden. Dann nämlich soll nach dem Willen der Dänen und deutschen Befürworter aus Wirtschaft und Politik das "Mammutvorhaben" Feste Fehmarnbeltquerung und die damit verknüpfte Hinterlandanbindung quer durch Ostholstein gebaut werden – sowohl als betroffene Ostholsteinerin, aber auch als Mitglied im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages stehe ich diesem Projekt seit Jahren absolut kritisch gegenüber und habe deshalb in der Bundestagsabstimmung über den deutsch-dänischen Staatsvertrag am 18. Juni 2009 aus gutem Grund nicht zugestimmt.

Damals haben immerhin insgesamt 119 Abgeordnete gegen den Staatsvertrag gestimmt. Gemeinsam mit 12 weiteren SPD-Bundestagsabgeordneten – jeweils drei aus Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sowie Fachpolitikern aus den Bereichen Umwelt, Tourismus und Verkehr - hatte ich zuvor in einer Erklärung unser „Nein“ ausführlich begründet und im Parlament zu Protokoll gegeben (Anlage 1): Darin haben wir nicht nur unsere Bedenken hinsichtlich der kaum kalkulierbaren Konsequenzen für Umwelt, Tourismus, Fährbetrieb und Arbeitsplätze in der Region zum Ausdruck gebracht. Vor allem mir als Haushälterin war auch der Verweis auf die fehlende Finanzierungsgrundlage und die daraus resultierenden enormen Risiken für den Bundeshaushalt und Steuerzahler wichtig. Daher hatte ich bereits im März und Dezember 2007 im Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) des Bundestages, dessen Mitglied ich seit 2002 bin, erfolgreich für eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens durch den Bundesrechnungshof gekämpft.



24 August 2007: Gespräch mit dem damaligen stellv. Fraktionsvors. der SPD für Verkehr Klaas Hübner



1. Besuch der Gemeinde Großenbrode am 18. Februar 2010: Thema Fehmarn-Beltquerung

Das Gutachten des Bundesrechnungshofes (BRH) erschien am 30. April 2009 pünktlich zur kurz darauf statt findenden Anhörung des Verkehrsausschusses und lieferte die schlagkräftigsten und fundiertesten Argumente GEGEN den Bau einer Beltquerung (Kernpunkte als Anlage Nr. 4), was für bundesweit kritische Berichterstattung in allen Medien bis hin zum „Spiegel“ sorgte. Kritisch sieht der BRH nicht nur das Kosten-Nutzen-Verhältnis von einzusetzenden Steuergeldern einerseits und „schön“ gerechneten und dennoch zu niedrigen Verkehrsprognosen andererseits, sondern er kritisierte den Zeitpunkt der Abstimmung des Deutschen Bundestages noch vor der Sommerpause 2009 als verfrüht und damit als fast „fahrlässig“, da wesentliche Erkenntnisse (nicht nur) zu den Kosten den Abgeordneten nicht vorlagen.



Anhörung im Verkehrsausschuss in Berlin zur Feste Fehmarnbeltquerung am 6. Mai 2009

Das Votum im Bundestag pro Feste Beltquerung am 18. Juni 2009 konnte der BRH trotz seiner deutlichen Worte leider nicht verhindern – aber bereits einen Tag nach dieser Abstimmung verabschiedeten wir im Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) einen Beschluss (Anlage Nr. 2), in dem das Verkehrsministerium (BMVBS) aufgefordert wurde, bis zum Januar 2010 umfangreich zu den erwarteten Kosten und Trassenvarianten zwischen Puttgarden – Lübeck – Hamburg zu berichten. Der Bericht des Ministeriums vom 28. Januar 2010 (Auszüge daraus unter Pkt. 13, Daten und Fakten) zur Fehmarnbeltquerung warf mehr neue Fragen auf als er beantwortete – was zwei weitere mehrstündige Berichterstattergespräche von mir im Verkehrsministerium am 19. April und am 17. Mai gemeinsam mit dem Bundesrechnungshof erforderlich machte. Lange Fragenkataloge musste das Ministerium schriftlich beantworten – am 2. Juni lag der Bericht endlich im Faxgerät. Ursprünglich am 7. Mai auf der Tagesordnung des RPA geplant, musste die Beratung des Themas FBQ auf den 18. Juni 2010 verschoben werden, weil die Hinhaltetaktik des Ministeriums mit der mangelnden Aussagekraft bei der Beantwortung von Fragen keine andere Wahl ließ.

Festzuhalten bleibt: bereits Ende Januar hat das Verkehrsministerium sich eindeutig FÜR die BESTEHENDE Bahntrasse als „Vorzugsvariante“ für die Hinterlandanbindung ausgesprochen – und damit für die „Billigvariante“. Zitat:

„Für den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung wurde eine Vorzugsvariante ermittelt, die den geltenden Prämissen der Bundeshaushaltsordnung Rechnung trägt... bei einem geplanten Baubeginn ab 2014 ist mit Kosten von ca. 907 Mio. € (indiziert) zu rechnen... Daraus ergibt sich bis 2018 ein Mittelbedarf von bis zu 600 Mio. €. ... Der Bund und die DB Netz AG favorisieren für

den Ausbau für die Schienenhinterlandanbindung FBQ die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante, die den Anforderungen des Staatsvertrages bis 2018 gerecht wird.“

In diese Schätzungen sind bislang keinerlei Kosten für die in Ostholstein geforderten Trassenvarianten (im Kreissüden und Kreisnorden!) zwischen Puttgarden und Lübeck eingeflossen – von den laut BRH zu erwartenden Baukostensteigerungen einmal ganz zu schweigen. Im weiteren Bericht dargestellt sind nur für den Kreissüden zwei Alternativtrassen an der Autobahn mit Mehrkosten von 195 Mio. bzw. 231 Mio. € - wobei klar wird, dass das Ministerium diese Varianten nicht ernsthaft verwirklichen will, sondern sie eher als planerische Alternativen sieht, um das Planfeststellungsverfahren gerichtsfest zu machen:

„Aus der Region – insbesondere im Bereich der Ostseebäder Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf – wurden massive Forderungen zur Umfahrung dieser Gemeinden wegen der zu erwartenden erhöhten Emissionsbelastungen durch den Güterverkehr erhoben. Das BMVBS und die DB Netz AG sahen es **deshalb auch im Hinblick auf die folgende Planfeststellung als unerlässlich an, weitere Trassenvarianten – insbesondere in diesem Bereich – zu untersuchen** und die Auswirkungen auf Schall- und Erschütterungsschutz, Flächeninanspruchnahme und Umweltauswirkungen zunächst unter überschlägiger Ermittlung der Mehrkosten und der Betroffenheiten abzuschätzen...“

Zusagen für weitere Trassenvarianten auch im Kreisnorden – speziell für Großenbrode und Lensahn – und Aussagen dazu, ob diese Varianten angesichts nochmals steigender Mehrkosten vom

Verkehrsministerium ergebnisoffen in Betracht gezogen werden - Fehlanzeige!!! Mut machte zwar ein Besuch von Ute Plambeck, DB-Konzernbevollmächtigte, die auf meine Einladung hin am 29. März 2010 nach Großenbrode kam: Gemeinsam mit Bürgermeister Reise und seinen Gemeindevertretern besprachen wir, wie eine alternative Trassenführung der Bahnlinie aussehen könnte, die im



29. März 2010 - Gespräch mit der Gemeinde Großenbrode zus. mit den Landtagsabgeordneten Sandra Redmann (Bad Schwartau) und Lothar Hay: auf meine Einladung kam die DB-Konzernbevollmächtigte Ute Plambeck, um vor Ort über die Notwendigkeit von Alternativplanungen auch im Kreisnorden zu diskutieren

Flächennutzungsplan der Gemeinde schon seit Jahren vorgesehen ist - schon bei meinem Besuch der Gemeinde Großenbrode am 18. Februar dieses Jahres hatte ich zugesagt, mich um einen Termin mit Frau Plambeck vor Ort kümmern zu wollen, damit die Bedenken und Anregungen der Großenbroder abweichend von der bislang vorgesehenen Trasse in die Planungen einfließen könnten. Aber der Bericht des Verkehrsministeriums an mich als die für Verkehr zuständige

Berichterstatterin im Rechnungsprüfungsausschuss vom 2. Juni 2010 zeigte: leider sind diese Hoffnungen, die der Besuch der DB-Konzernbevollmächtigten vor Ort geschürt hat, offenbar „heiße Luft“: „(...) für den Bereich Großenbrode und Lensahn gibt es diese [Trassenalternativen] nicht.“ (Vollständige Auszüge unter Pkt. 14, Daten und Fakten)

Vorerst bleiben jedenfalls die berechtigten Sorgen der Gemeinden und Anwohner bestehen: ständig geschlossene Schranken bei täglich bis zu 150 Güterzügen, sinkende Lebensqualität für Einheimische und Touristen. Etwa 50 kreuzende Straßen müssten zwingend in Ostholstein unter oder über die Schienen verlegt werden - die Kosten dafür tragen zu einem Drittel als Straßenbaulastträger definitiv Städte, Gemeinden bzw. der Kreis (siehe dazu auch die Antwort des Verkehrsministeriums vom 2. Juni 2010 unter Pkt. 20, Daten und Fakten).

Der Bund wäre dann künftig finanziell allein für diese „Transitstrecke“ verantwortlich – für die insbesondere für Pendler und Touristen wichtige Bäderstrecke an der Küste wäre allein unser finanziell gebeuteltes Land zuständig – ob es diese Last wohl tragen kann? Und wofür das alles? Heute verkehren zwischen Lübeck und Neustadt 38 Personennah- und 14 Personenfernzüge pro Tag – und Null Güterverkehr. 7 Jahre nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung (also vermutlich frühestens 2026) sind für diese Strecke pro Tag 38 Personennah- und 22 Personenfern- sowie 149 Güterzüge prognostiziert - macht insgesamt maximal 209 Züge. Und was haben die Menschen in der Region davon? Keine zusätzlichen Regionalzüge, 8 neue Fernzüge auf der Transitstrecke vermutlich ohne Halt in Ostholstein und fast 150 Güterzüge täglich, die ihre Last – statt heute über Jütland – quer durch Ostholstein von einer Metropole zur nächsten bringen. Beruhigen können auch keine neueren Prognosen, dass angeblich statt 150 „nur“ gut 90 Güterzüge täglich unsere Tourismusregion passieren sollen. Im Gegenteil: wenn die (mautpflichtigen) Güterverkehre massiv wegbrechen, dann müsste die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Beltquerung eigentlich völlig neu gestellt werden! Klar ist: eine Lösung nach dem Motto "Hauptsache billig" darf es nicht geben! Aber: eine komplette Verlegung der Strecke mit Tempo bis 250 km/h ist auch keine gute Lösung für die Menschen.



Veranstaltung Seesicherheit am 4.10.07 in Heiligenhafen: zu Gast die damalige Küstengang-„Lotsin“ MdB Dr. Margrit Wetzni und Willi Piecyk



Berlin 26.02.07: die Scandlines-Betriebsräte Bernd Friedrichs (Puttgarden) und Detlef Kobrow (Rostock) zu Gast bei der SPD-Küstengang zum Thema Beltquerung

Die Beantwortung meiner Fragen durch das Berliner Verkehrsministerium (BMVBS) lief in den letzten Wochen inhaltlich wie terminlich derart unbefriedigend, dass ich eine Verschiebung der planmäßig vorgesehenen Beratungen zur Fehmarnbeltquerung im RPA vom 7. Mai auf den 18. Juni veranlassen musste. In meinem letzten Berichterstattegespräch am 17. Mai hatte ich das Ministerium nochmals aufgefordert, eine Reihe von Fragen – u.a. zu Verkehrsprognosen, der angestrebten Höchstgeschwindigkeit der Bahn, der Finanzierung der Bahnübergänge, Trassenalternativen und den Kosten im Bundeshaushalt – zu beantworten. Diese liegen seit dem 2. Juni nun endlich vor und befinden sich - auszugsweise - unter den Punkten 14-20 der Daten und Fakten.



Es wird sich zeigen, wie ernst es das Verkehrsministerium mit dem Projekt Beltquerung meint. Denn bereits in den Haushaltsverhandlungen für 2010, die mich in den ersten drei Monaten dieses Jahres in Atem gehalten haben, offenbarten sich die ungelösten Finanzierungsprobleme im Verkehrsministerium, die ab dem Haushalt 2011 noch bundesweit für Aufsehen sorgen werden: die Bäume wachsen eben angesichts von Finanz- und Wirtschaftskrise und Schuldenbremse nicht in den Himmel - die Visions- und Konzeptlosigkeit der schwarz-gelben Regierungskoalition wird sichtbar. Da ich im Rechnungsprüfungsausschuss ab 2009 die Verantwortung für das Verkehrsministerium federführend übernahm, habe ich die letzten Haushaltsverhandlungen für diesen Etat - nicht nur im Hinblick auf die Feste Fehmarnbeltquerung - natürlich mit besonders großer Aufmerksamkeit verfolgt.

Die bittere und von niemandem zu leugnende Wahrheit ist: In den kommenden Jahren wird massiv bei den Zukunftsinvestitionen in Schiene und Straße gekürzt werden! Betrug 2008 und 2009 im SPD-geführten Verkehrsministerium die Rekordinvestitionssumme noch jeweils über 13,2 Mrd. €, so stehen 2010 nur noch 10,8 Mrd. € und von 2011 bis 2013 sogar laut Finanzplan nur noch je 9,9 Mrd. € bereit. Ab 2011 entfallen außerdem die zusätzlichen 2 Mrd. € aus dem Konjunkturpaket für den Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen, die unter den SPD-Ministern Wolfgang Tiefensee und Peer Steinbrück im November 2008 in der Großen Koalition befristet auf 2 Jahre beschlossen worden waren. Zusätzlich sorgt die Schuldenbremse ab 2011 für 10 Mrd. € WENIGER Ausgaben im Bund pro Jahr – 2016 sind es also schon



29. Januar 2007, Berlin: mit der damaligen Bundesbeauftragten für maritime Wirtschaft Dagmar Wöhrl, CSU (m.) sowie der Küstengang-„Lotsin“ Dr. Margrit Wetzel, SPD (r.) in der Diskussion

MINUS 60 Mrd. € pro Jahr! Die erste „Sparliste“ von Finanzminister Schäuble vom Mai 2010 trifft das Verkehrsministerium vorrangig – mit knapp 300 Mio. € WENIGER ab 2011 und knapp 600 Mio. € WENIGER ab 2012 (gegenüber Finanzplan). Damit sinken die Investitionen künftig auf Dauer auf unter 9,5 Mrd. €!

Das alles hat natürlich eklatant negative Auswirkungen auf die Projekte des Bundesverkehrswegeplans, auf dessen chronische Unterfinanzierung ich bereits jahrelang hingewiesen habe. Die Hinterlandanbindung einer Fehmarnbeltquerung war im Verkehrswegeplan bislang lediglich im „erweiterten Bedarf“ ausgewiesen - und damit NICHT gegenfinanziert: wie stehen also die Chancen, dass es „kostspielige Extras“ im Interesse der Bürgerinnen und Bürger in Ostholstein geben wird, wenn es einerseits keine gesetzlichen „Zwänge“ gibt, diese „Extras“ seitens des Bundes zu finanzieren und andererseits die Verkehrsinvestitionen gleichzeitig so massiv gekürzt werden?



Drei starke SPD-Frauen im Tourismusausschuss in Berlin am 14. April 2008 nach der Fährfahrt im Gespräch in Puttgarden: SPD-Sprecherin Annette Fasse, MdB und die Lübeckerin Gabi Hiller-Ohm (r.)

In diesem Zusammenhang steht die - von Verkehrsminister Ramsauer und Abgeordneten von CDU/FDP lange eisern geleugnete, im Frühjahr 2010 letztlich doch veröffentlichte - „Streichliste“ der Bahn (Anlage Nr. 5). Mit dabei: die Hinterlandanbindung der Beltquerung als eines von vielen noch nicht finanzierten Projekten. Laut Aussage von Bahnchef Grube im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages (März 2010) bräuchte die Bahn PRO JAHR 600 Mio. € „on Top“ vom Bund (vom Steuerzahler!) kontinuierlich bis 2021 – um eine termingerechte Umsetzung der Projekte auf dieser „Streichliste“ sicherstellen zu können – das sind 50% MEHR als AKTUELL für Ausbauprojekte vorgesehen sind - wie realistisch ist das?



29. März 2006: Gespräch zur Fehmarnbeltquerung in Berlin mit dem Parl. Staatssekretär des Verkehrsministeriums Achim Großmann (2.v.r.), Ex-MdL Gerhard Poppendiecker und Bgm. Schmiedt

Vor dem Hintergrund all dieser unbestreitbaren Tatsachen bin ich weiterhin der festen Überzeugung, dass das letzte Wort über den Bau der Beltquerung noch nicht gesprochen ist.

Im Staatsvertrag heißt es wörtlich im Art. 22: "Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden

die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt."

Ich hoffe also, dass in den schätzungsweise gut 2 Jahren – wenn die umfangreichen jetzt durchzuführenden Untersuchungen inklusive Raumordnungsverfahren in Schleswig-Holstein und Planfeststellungsverfahren in beiden Ländern abschließend bewertet werden – Dänemark NICHT die Genehmigung für den Bau einer Schrägseilbrücke erhält, sondern NUR für einen Tunnel. Ein Tunnel jedoch ist selbst nach den Baukostenprognosen aus dem Jahr 2002 (!) um mindestens 1,2 Mrd. € teurer als die Brücke. Nach seriösen Erhebungen des Bundesrechnungshofes aus dem Jahr 2008 gehören allerdings Großbauprojekte (über 100 Mio. €) und vor allem Tunnelprojekte mit einer Verdoppelung der Baukosten binnen 3 Jahren (2005 bis 2008) zu den Bauprojekten mit den größten Kostenexplosionen weltweit überhaupt. Insofern braucht man kein Prophet zu sein, um zu prognostizieren, dass eine Untertunnelung des Fehmarnbelts (durch Absenk- oder Bohrtunnel) 2 bis 2,5 Mrd. € MEHR als die Brücke kosten würde – ein gewaltiges Kostenrisiko für Dänemarks Steuerzahler (und eben NICHT nur für die Bau- und Betreiberfirma!) und gleichzeitig ein „Hoffnungsschimmer“ für alle Beltquerungsgegner, denn auch in Dänemark gibt es eine Finanz- und Wirtschaftskrise, und die „Dukaten wachsen auch dort nicht auf den Bäumen“. Sollte der Bau einer Schrägseilbrücke über den Fehmarnbelt (vernünftigerweise!) NICHT genehmigungsfähig sein, um die Schiffssicherheit zu verbessern, den Sauerstoffaustausch in der Ostsee nicht zu beeinträchtigen und den Vogelzug nicht zu gefährden... dann können wir neue Hoffnung auf eine Fortsetzung ausschließlich der „schwimmenden Brücke“ – der Fähren – haben. Ich bin davon überzeugt, dass dieses Bauwerk angesichts der Verkehrsprognosen überflüssig sowie ökologisch und sozial unverantwortlich ist, zum „Milliardengrab“ von Steuergeldern zu werden droht - und dass dies sowohl von Dänemark als auch von Deutschland nicht mehr zu leugnen sein wird, sobald in gut 2 Jahren die Ergebnisse aller gesetzlich notwendigen Untersuchungen „auf dem Tisch“ liegen werden.



Aktionsbündnis gegen die Feste Fehmarnbeltquerung aktiv auf der Spree am Reichstag am Tag der Abstimmung 2009

Ich bin und bleibe ein „Fan“ der bestehenden „schwimmenden Brücke“ – also des Fährverkehrs, der im 30-Min-Takt zuverlässig die Häfen von Puttgarden und Rødby verbindet, auf Fehmarn über 600 Menschen einen sicheren Arbeitsplatz bietet und dessen Schiffe im Schnitt nur zu 40 Prozent ausgelastet sind. Ich halte es für irrwitzig, dass für aktuell täglich 6.100 Fahrzeuge ein Bauwerk von mindestens 5,6 Mrd. € (Baukostenzahlen von 2002!) gebaut werden soll – bei einer Verkehrsprognose von 10.500 Fahrzeugen für 2025 Für solch ein Verkehrsaufkommen baut man in Deutschland üblicherweise nicht einmal eine Ortsumgehung! Ich halte den Bau einer Brücke mit 70 Betonpfeilern in einer der mit 66.000 Schiffsbewegungen meist befahrenen Wasserstraßen der Welt aus Gründen der Schiffssicherheit für unverantwortlich, zumal ein Großteil der Schiffe Einhüllentanker sind, die Öl aus Kaliningrad transportieren und deren Kollisionsrisiko mit der Brücke eine unverantwortliche Gefahr nicht nur für die Ostseeestrände und den Tourismus darstellt. Eine Brücke würde den für die Ostsee lebenswichtigen Sauerstoffaustausch weiter behindern, Fischbestände und die letzten knapp 1.000 Schweinswale, die im Fehmarnbelt ihre „Kinderstube“ haben, sowie Millionen Wasservögel auf der „Vogelfluglinie“ gefährden. Dieses sind längst nicht alle Argumente gegen eine feste Beltquerung. Selbst aus Sicht des Bundesrechnungshofes fehlten dem Bundestag die notwendigen Grundlagen für diese folgenschwere Entscheidung im vergangenen Jahr. Zu niedrig kalkulierte Baukosten, zu hoch kalkulierte EU-Zuschüsse, zu hoch kalkulierte Verkehrszahlen und Mauteinnahmen – dieses fatale Raster zieht sich wie ein roter Faden durch alle Verkehrsprojekte, die als „Visionen“ der Wirtschaft gestartet wurden – und als Riesenflop oder als Insolvenzfall der Betreiber endeten (wie der Warnow- oder Herrentunnel, vom Ärmelkanal ganz zu schweigen) – die Fehlinvestition „Transrapid“ wurde im März 2008 bereits zum zweiten Mal „beerdigt“ – dieses Mal nach Hamburg–Berlin in München. All diese Fragen und Ungereimtheiten konnten auch bei der Anhörung im federführenden Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 6. Mai 2009 nicht geklärt werden. Kritische Fragen und Stimmen von Abgeordneten der CDU/CSU und FDP dort gab es nicht – das Protokoll stellt mein Büro gerne jedem Interessierten zur Verfügung.

Was mir wichtig ist: Die Hinterlandanbindung ist NICHT OHNE das Projekt der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung zu betrachten – die SPD in Ostholstein ist GEGEN die Feste Beltquerung und damit auch GEGEN eine Hinterlandanbindung, die den Interessen der Menschen zwischen Puttgarden und Bad Schwartau NICHT entspricht. Am wenigsten dient es jedoch den Menschen, dass im vergangenen Jahr eine Entscheidung



Gast bei der Bundespolizei/Küste in Neustadt mit BPol-Präs. Franklin an Bord der „Rettin“, Juni 2009

PRO Feste Beltquerung in Berlin einerseits ohne Not übers Knie gebrochen wurde und dieselben Funktionäre aus Wirtschaft und IHK sowie Politikvertreter, die diesen Schnellschuss befürworteten, sich andererseits im Wahlkreis als Interessenvertreter der Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf eine Verlagerung der Hinterlandanbindung aufspielen.

In dieses Bild passt auch, wie sich der CDU-Kreisvorsitzende – und seit September 2009 Bundestagsabgeordnete - Ingo Gädechens im vergangenen Sommer auf einmal als Anwalt der Anwohner darstellte und so tat, als habe die Deutsche Bahn AG eine alternative Trassenplanung teilweise entlang der Autobahn auf Veranlassung des Verkehrsministers aus Schleswig-Holsteins Dr. Jörn Biel (CDU) im Juni 2009 erreicht. Fakt ist jedoch, dass mir auf eigene Anfrage bereits am 26. Mai 2009 aus dem Hause des damaligen Verkehrsministers Tiefensee (SPD) die Einbeziehung weiterer Variantenuntersuchungen schriftlich bestätigt wurde (Brief als Anlage Nr. 3) – da allein das Berliner Verkehrsministerium diese Planung finanziert und der Bahn dafür im Sommer 2008 14,1 Mio. Euro extra zur Verfügung gestellt hat, entscheidet auch allein Berlin über weitere Variantenuntersuchungen, die natürlich extra Geld (und Zeit!) kosten.

Ich werde mich auch weiterhin unbeirrt gegen das für unsere Region in jeder Hinsicht fatale „Milliardengrab“ Feste Fehmarnbeltquerung einsetzen und die Interessen der Betroffenen öffentlich und im Parlament engagiert und aktiv vertreten. Dazu gehört, dass ich auch weiterhin Gespräche bspw. mit den großen Naturschutzverbänden NABU und BUND und mit Vertretern des Nautischen Vereins führe sowie einflussreiche Fachpolitiker aus dem Bundestag nach Ostholstein einlade, damit sie sich vor Ort ein Bild der Situation machen und mit den Bürgern ins Gespräch kommen können. Diese Vor-Ort-Termine waren in der Vergangenheit immer ein großer Erfolg: am 24.08.07 mit dem



Als gebürtige Laboerin der Ostsee, dem Segeln und dem Fährverkehr seit Jahrzehnten eng verbunden: Bettina Hagedorn auf privatem Segeltörn mit der „Amphritite“ im August 2008

stellv. Vorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion für Verkehr MdB Klaas Hübner; am 4.10.07 mit der Verkehrspolitikerin MdB Dr. Margrit Wetzels und dem leider verstorbenen Verkehrsexperten MdEP Willi Piecyk; am 14.04.08 mit der tourismuspolitischen Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion MdB Annette Faße und der Lübecker Tourismuspolitikerin MdB Gabi Hiller-Ohm; am 11.12.08 mit dem Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion für Verkehr MdB Uwe Beckmeyer; am 23.02.09 mit dem im Verkehrsausschuss für die Beltquerung zuständigen Berichterstatter MdB Hans-Joachim Hacker; in Berlin habe ich am 23.09.08 für Fehmaraner Genossen einen Gesprächstermin mit dem damaligen Verkehrsminister Tiefensee sowie am 26.11.08 mit der ehem. parlamentarischen Staatssekretärin im Umweltministerium MdB Astrid Klug organisiert.

Mit diesem Papier möchte ich über die zur Beurteilung wichtigen Fakten im Hinblick auf die Hinterlandanbindung ebenso wie über die Bedenken und brisanten Prüfergebnisse des Bundesrechnungshofes vom 30. April 2009 (der komplette Prüfbericht sowie weitere in diesem Papier erwähnte Dokumente können über mein Büro bezogen werden) sowie über die Berichte an den Rechnungsprüfungsausschuss durch das Verkehrsministerium 2010 informieren. Im Anhang ist neben meiner bereits erwähnten Erklärung, die ich bei der Abstimmung im Bundestag zusammen mit meinen zwölf Kollegen zu Protokoll gegeben habe, außerdem ein Interview mit dem Fehmarnschen Tageblatt vom 11. Mai 2009 abgedruckt sowie meine LN-Kolumnen vom 13. Juni 2009 und 10. April 2010. Außerdem finden Sie dort ein Schreiben des damaligen Parl. Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium Achim Großmann vom Mai 2009 zum Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sowie den Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses vom 19. Juni 2009, mit dem das Verkehrsministerium u.a. zur Variantenuntersuchung für die Schienenstrecke zwischen Puttgarden und Lübeck aufgefordert wird. Zusätzlich füge ich meine Presseerklärung vom 6. Oktober 2006 an, mit der ich seinerzeit die Öffentlichkeit über die Inhalte der Investorenkonferenz in Berlin informiert habe, bei der sich die Wirtschaft vollkommen aus jeder Risikoübernahme am Bauprojekt verabschiedete. Das Wortprotokoll der 4 ½ stündigen Anhörung am 6. Mai 2009 des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag zur Beltquerung kann im Internet unter www.bundestag.de abgerufen oder ebenfalls in meinem Büro angefordert werden – ebenso wie die Plenarprotokolle der Beratungen im Parlament. Ich empfehle Ihnen die folgenden Fakten zur Lektüre und Diskussion – vertiefende Informationen zu fast allen kritischen Aspekten kann Ihnen mein Büro gerne zur Verfügung stellen.

Ihre





Kieler-Woche-Fahrt mit Sohn Till (26), der seit 2007 3 Jahre als Bootsbauer in Norwegen arbeitete



23.9.2008, Berlin: Gespräch im Reichstagsgebäude mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit der „SPD-Fehmarn-Delegation“ (v.l. J. Nottebaum, B. Friedrichs, Ex-MdL „Poppi“, P. Baldus und U. Hardt)



Februar 2009: Gemeinsam in Puttgarden mit MdB Hans-Joachim Hacker, zuständiger Berichterstatter zur Festen Beltquerung im Verkehrsausschuss

26. November 2008: Gespräche mit Umwelt-Staatssekretärin Astrid Klug (SPD) zu ökologischen Auswirkungen der Fehmarn-Beltquerung mit einer großen Delegation von Fehmaranern und Naturschutzverbänden.



Daten und Fakten zur Beltquerung und Hinterlandanbindung 2004-2010:

1. Seit **2004** hat sich die **Deutsche Bahn** aus dem Projekt „Hinterlandanbindung für die Beltquerung“ **mangels Interesse zurück gezogen**. Was heißt das? In der Prioritätenliste der Bahn spielt dieses Neubauvorhaben keinerlei Rolle, da die Bahn die Investitionsnotwendigkeiten angesichts der Verkehrsentwicklung auf anderen Trassen sieht. Sie hat es deshalb abgelehnt, sich mit eigenen finanziellen Mitteln an Planungsarbeiten zu beteiligen.
2. Im **Berliner Koalitionsvertrag von 2005** von CDU/CSU und SPD steht wörtlich: „Wir wollen **PPP (Public-Private-Partnership) voran bringen** und uns **deswegen für die Realisierung der Fehmarn-Belt-Querung als internationales PPP-Referenzvorhaben einsetzen**.“
Als „PPP“ werden Projekte bezeichnet, bei denen sich **die Wirtschaft und die Politik aufgrund gemeinsamer Zielvorstellungen** zur Beschleunigung eines Vorhabens **auf eine 50/50 Verteilung von finanzieller Verantwortung und Risikoverteilung vertraglich verständigen**. Bis Herbst 2006 wurde in Schleswig-Holstein (CDU-Wirtschaftsminister Austermann und Ministerpräsident P.-H. Carstensen) von der Politik behauptet, „die privaten Investoren stehen Schlange, um sich in dem Projekt mit eigenen Mitteln zu engagieren“. Diesen Reden folgten keine Taten:
3. Im **September 2006** zogen sich auf einer „Investorenkonferenz“ **in Berlin** sämtliche **Interessenten der Bau- und Finanzwirtschaft mangels solider Prognosen mit Renditeerwartung aus dem Projekt zurück**. Seitdem ist die **Wirtschaft mit Null Cent eigenem Kapital dabei** – aber stellt umso lauter ihre Forderungen an den Staat und die Steuerzahler.
4. Kurz darauf entschied die Bundeskanzlerin mit ihren Ministern für Finanzen Peer Steinbrück und für Verkehr Wolfgang Tiefensee als Reaktion darauf, **dass Deutschland sich NICHT – wie bis dahin vereinbart – die Projektkosten für die Beltquerung (Brücke- bzw. Tunnelbauwerk) 50/50 mit Dänemark teilen wird** (das hätte – abhängig von der Höhe von möglichen EU-Zuschüssen, laut Austermann angeblich 1,5 Mrd. Euro – mindestens 2,5 Mrd. Euro Risikobelastung für Deutschland bedeutet). Deutschland stieg komplett aus der Mitfinanzierung der Brücke aus, um auf diese Art die Steuerzahler von Risiken in Milliardenumfang zu entlasten, denn die Verkehrsprognosen waren u.a. zu optimistisch hoch und die Baukosten zu optimistisch niedrig kalkuliert – und damit „geschönt“.
5. Im **September 2008** wurde der **Staatsvertrag** über eine Feste Fehmarnbeltquerung **zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet**, dessen Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag und Bundesrat noch vor der Sommerpause 2009 durchgesetzt wurde –

obwohl der Bundesrechnungshof (Bericht vom 30. April 2009) das Parlament vor einer solch übereilten Entscheidung eindringlich gewarnt hatte (Zitate aus dem Bericht als Anlage Nr. 4), weil für eine Parlamentsentscheidung noch längst nicht alle notwendigen Fragen von immenser finanzieller und ökologischer Bedeutung geklärt waren und es noch immer nicht sind.

6. Ebenfalls im **Sommer 2008** erteilte das Verkehrsministerium der **Deutschen Bahn für über 14,1 Mio. Euro als Dienstleister einen Auftrag für die Vorplanung der Hinterlandanbindung, die bis Ende 2009 fertig sein sollte**. Dieses ist der EINZIGE Planauftrag an die Deutsche Bahn bundesweit, für den der **Bahn-Konzern EXTRA Geld aus Steuermitteln** (des Verkehrsministeriums) erhält – Grund: **die Bahn** hat eigentlich ein eigenes Budget für solche Planvorhaben. Sie hat sich aber **mangels Wirtschaftlichkeitsprognose geweigert**, dieses **eigene Budget** für diese von ihr nicht favorisierte Planung einzusetzen. Kritikpunkt des Bundesrechnungshofes vom 30.4.09, dass darüber eine verbindliche Vereinbarung mit der Deutschen Bahn über den Ausbau der Hinterlandanbindung fehlt: "Der Bund verpflichtet sich im Staatsvertrag zum Ausbau der Hinterlandanbindung, ohne dass die DB Netz AG an den Staatsvertrag oder in einer Finanzierungsvereinbarung an dessen Ziele gebunden ist. Deshalb ist zu befürchten, dass die DB Netz AG aufgrund ihres geringen Eigeninteresses künftig weitere finanzielle Zugeständnisse vom Bund einfordern wird."
7. Der Staatsvertrag geht davon aus, dass Dänemark allein die Beltquerung (Brücke und Tunnel werden als alternative Varianten geplant und nicht vor 2012 entschieden) finanzieren und über Mauteinnahmen von den Benutzern refinanzieren wird, zusätzlich baut Dänemark seine eigene Hinterlandanbindung. Dafür erhält Dänemark EU-Zuschüsse (für den Förderzeitraum bis 2013 sollten dies knapp 400 Mio. Euro sein, von denen aber aktuell 120 Mio. Euro von der EU nicht als förderfähig anerkannt wurden; siehe dazu Pkt. 15). Die Kosten liegen bei mindestens 4,5 Mrd. Euro im Falle der Brücke (der Tunnel wird mindestens 1,2 Mrd. Euro teurer, ist ökologisch vernünftiger, wird aber aus Kostengründen von den Dänen abgelehnt) – **alle Kostenprognosen sind aus dem Jahr 2002 und damit völlig veraltet** (einen Bericht zu Baukostensteigerungen vom deutschen Verkehrsministerium auf der Grundlage von Zahlen des Statistischen Bundesamts vom September 2008, der Preisexplosionen von 60-100 % allein für die letzten drei Jahre für Großbauvorhaben prognostiziert, greift der Bundesrechnungshof in seiner Kritik vom September 2008 auf).
8. Der **Staatsvertrag verpflichtet Deutschland, die Hinterlandanbindung** mit kalkulierten Gesamtkosten von **840 Mio. Euro** zu bauen (der Bundesrechnungshof geht am 30.4.09 von **mindestens 1,7 Mrd. Euro** aus). Konkret vorgesehen ist:

- Der Autobahnbau von Heiligenhafen bis Puttgarden (ohne Sundbrücke) für knapp 100 Mio. Euro (60 Mio. Euro davon muss Schleswig-Holstein zahlen) soll 2018 fertig sein.
- Die Elektrifizierung des 1. (bestehenden) Eisenbahngleises für 220 Mio. Euro mit der Streckenertüchtigung für max. Tempo 160 (für Personenzüge) soll mit Fertigstellung der Querung fertig sein – **Wunscheröffnungstermin 2018**; bei der Expertenanhörung im Bundestag war aber von **2020/2021** als frühestmöglich machbarem Termin die Rede.
- Das **2. Gleis inklusive Elektrifizierung soll „sieben Jahre nach Eröffnung der Querung“** in Betrieb genommen werden können – also im „optimistischen“ Fall 2025, eher **aber 2027/2028** – und ist mit **deutlich über 500 Mio. Euro der teuerste Teil für den deutschen Steuerzahler**. Der Staatsvertrag sieht eine „Rückzugsmöglichkeit“ für die Bundesrepublik aus dieser Ausbaupflichtung für den Fall vor, dass die Verkehrsprognosen für die Züge deutlich hinter den Kalkulationen zurück bleiben.
- diese **Kostenkalkulation wurde am 28.01.10 vom Verkehrsministerium auf Grundlage neuer Berechnungen zeitlich und finanziell noch einmal differenziert**: Statt der oben genannten Gesamtkosten von 840 Mio. Euro (Stand 2009) kalkuliert das Verkehrsministerium jetzt bei einem geplanten Baubeginn ab 2014 mit **Kosten von ca. 907 Mio. Euro** (indiziert – unter Berücksichtigung jährlicher Preissteigerungen), **die allerdings neuerdings bereits zu 2/3 - und damit 600 Mio. Euro - in der ersten Baustufe bis 2018 fällig werden. Damit hat sich der Mittelbedarf bis 2018 von ehemals 320 Mio. Euro auf jetzt 600 Mio. Euro praktisch verdoppelt!** Grund hierfür: bereits jetzt soll bei Über- bzw. Untertunnelungen und Ausweichstrecken zweigleisig gebaut werden, um nach Eröffnung der Hinterlandanbindung und der Festen Fehmarnbeltquerung längere Sperrpausen zu vermeiden. Dadurch aber werden **Kosten, die eigentlich erst im letzten Abschnitt fällig geworden wären, nach vorn verlagert** (Zitate dazu unter Pkt. 13).
- **Auszug Staatsvertrag (Artikel 5)**: "Die Bundesrepublik Deutschland ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein. Die Schienenstrecke über die Fehmarnsundbrücke soll eingleisig bleiben." Und weiter: "**Die Eisenbahnverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung wird für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h für Personenzüge und mindestens 120 km/h für Güterzüge errichtet.**"
- Dieses war in den Verhandlungen zum Staatsvertrag ein **Streitpunkt zwischen Dänemark und Deutschland**, bei dem Deutschland „hart“ blieb und sich im Staatsvertrag durchsetzte: Dänemark und Schweden bauen ihre Zuganbindungen für **Tempo 220 bis 250 als**

Hochgeschwindigkeitsstrecken aus und wollen das auch für Deutschland erreichen. Deutschland setzte max. Tempo 160 für Puttgarden – Lübeck durch. Was bedeutet das für unsere Region?

9. Eine **Hochgeschwindigkeitstrasse von Lübeck bis Puttgarden** würde eine **komplette Trassenverlegung zwecks Begradigung** mit einer **Vervielfachung der Kosten zu Lasten der deutschen Steuerzahler** notwendig machen – das mag sich für die um den Lärm angesichts astronomischer Zugprognosezahlen (heute angeblich 22 pro Tag – ab 2025 angeblich 210 pro Tag!) bangenden Ostseegemeinden auf den ersten Blick positiv anhöhen. Aber Achtung: es lohnt der genauere Blick:

- **Ab Tempo 160 sind „querungsfreie“ Schienentrassen** vorgeschrieben: d.h. dass ca. **50 Straßenquerungen in Ostholstein** unter oder über die Schienen verlegt werden müssen. Und dafür gibt es eine **gesetzlich fixierte Kostenteilung**: 1/3 Bahn, 1/3 Bund und **1/3 Straßenbaulastträger** (in diesem Fall überwiegend **Städte, Gemeinden und Kreis Ostholstein**). Da der **Bund für den Fernverkehr**, das **Land Schleswig-Holstein für den Regionalverkehr finanziell zuständig** ist (finanziert aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes), würde der Bund bei einer kompletten Trassenverlegung den ICE-Fernverkehr und den Güterverkehr über die neue Trasse lenken – und nicht mehr für die Ostsee-nahe Regionaltrasse finanziell zuständig sein, die mit den kleinen Bahnhöfen aber für Pendler und Touristen allein wichtig ist. Ob das arme Land Schleswig-Holstein wohl in der Lage wäre, dieser Aufgabe im Regionalverkehr im Interesse der Menschen nach zu kommen?
- **Fazit:** Züge auf **einer Hochgeschwindigkeitstrasse** würden bei Tempo 220 max. noch einen Stopp zwischen Hamburg und Kopenhagen einlegen: in Lübeck. **Ostholstein wäre „abgehängt“ und Transittrasse**. Die **Menschen in Ostholstein** hätten ebenso wie die Touristen bei uns **eine Verschlechterung der Erreichbarkeit und des Service der Bahn** zu erwarten. Darum: nicht denjenigen aus Wirtschaft und Politik „auf den Leim gehen“, die eine Hochgeschwindigkeitstrasse fordern (u.a. IHK Lübeck) und auch noch fälschlicherweise behaupten, dieses im Interesse der Menschen in Ostholstein zu tun!

10. Die **im Staatsvertrag fixierte Ausbauvariante für den Zugverkehr (Tempo 160)** ist **Richtschnur für die Vorplanungen der Bahn**, die **ursprünglich schon Ende 2009 vorliegen** sollten. Auszug aus einem Schreiben des ehemaligen Bahnchefs **Mehdorn vom 23. April 2009**: „Der Ausbau der Strecke auf deutscher Seite wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen, Ziel der Planung ist es die Variante zu ermitteln, die ein **bestmögliches Kosten/Nutzenverhältnis** bietet... Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Trassierung für eine zweigleisige Strecke für 160 km/h in der bisherigen Lage weitgehend möglich ist. Punktuell sind Linienverbesserungen erforderlich.“ Am **26. Mai 2009** hatte das **Bundesverkehrsministerium zugesichert** (Anlage

Nr. 3), dass die Deutsche Bahn AG weitere Variantenuntersuchungen für eine Trasse auch entlang der Autobahn in ihre Vorplanung einbezieht. In **Schreiben vom 28. Januar und 2. Juni 2010** machte das Verkehrsministerium unter neuer politischer Führung allerdings unmissverständlich deutlich, dass es **diese Alternativtrassen eigentlich nur als „pro forma“-Varianten ansieht**, die zwar die Rechtssicherheit des Planfeststellungsverfahrens erhöhen sollen, **deren Finanzierung von gut 200 Mio. € Mehrkosten aber nicht ernsthaft erwogen wird** (siehe dazu ausführlich Punkte 13 und 14).

11. Knackpunkt wird bleiben, dass die Orte einerseits ihre Bahnhöfe und die Erreichbarkeit für Pendler und Touristen erhalten und andererseits den Lärm des Transitverkehrs nicht haben wollen – das aber ist auch unter Aspekten der Finanzierbarkeit (s.o.) für Land und Bund fast die Quadratur des Kreises. Mit dem Ausbau der Strecke (2. Gleis) wird frühestens 2020 begonnen werden können. Diesem Ausbauabschnitt (über 550 Mio. € Gesamtkosten) muss jedoch laut Staatsvertrag eine realistische Auswertung der DANN(!) aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen zugrunde liegen.

12. Wichtig ist, dass bei den **Prognosedaten für die Züge** Realitätsbewusstsein einkehrt: Für den **Streckenabschnitt Lübeck – Neustadt** belegen offizielle Zahlen der DB AG **aktuell** folgende Bewegungen **als Summe beider Richtungen pro Tag**:

- Personennahverkehr: 38
- Personenfernverkehr: 14
- Güterverkehr: - ⇒ **insgesamt: 52 Züge**

Bis in den Nordkreis sind es aktuell **lediglich 22 Züge**, die täglich verkehren. Die **Prognose für (frühestens) 2018 (nach Fertigstellung Beltquerung): knapp 100 Züge**.

Die **Prognose für (frühestens) 2025 (nach Fertigstellung 2. Gleis)** geht für dieselbe Strecke von folgenden Zahlen aus:

- Personennahverkehr: 38
- Personenfernverkehr: 22
- Güterverkehr: 149 ⇒ **insgesamt: 209 Züge**

Offensichtlich ist: Der Personennah- und –fernverkehr wird aller Voraussicht nach leider fast gar NICHT profitieren - die Erreichbarkeit unserer Region damit auch nicht.

Zusätzliche Fernverkehrszüge werden höchstens dann in Ostholstein überhaupt anhalten, wenn sie NICHT schneller als Tempo 160 fahren. Man denke nur an die Strecke Hamburg – Berlin: seitdem dort die ICE schneller fahren, wurde die Fahrtzeit zwischen den beiden Metropolen um eine Stunde verkürzt – und seitdem hält der Zug NICHT mehr in Büchen, Wittenberge und Ludwigslust, was sicher NICHT zum Vorteil dieser drei Orte ist. Und UNS will man in Ostholstein weismachen, dass eine Beschleunigung der Erreichbarkeit der Metropolen Hamburg und Kopenhagen zur Transitstrecke in UNSEREM Interesse sein soll???

Ob diese überall diskutierten Zugzahlen überhaupt annähernd realistisch sind, wird sich erst in vielen Jahren zeigen – die Bahn als privatisiertes Unternehmen wird Züge nur dann aufs Gleis setzen, wenn sich damit „schwarze Zahlen“ schreiben lassen und Gewinn machen lässt.

Über diese Kalkulation entscheidet allerdings künftig über die zu zahlenden Mautgebühren allein Dänemark. Fakt ist: die Feste Beltquerung soll **aus der Sicht der Befürworter vorrangig Güterverkehr (149 Züge täglich!!!) anziehen**, der leider nicht vorrangig von der Straße auf die Schiene verlagert, sondern **von der Jütland-Route (mit Querung über die Große-Belt-Brücke) nach Ostholstein umgelenkt** werden soll. D.h.: Dänemark verliert Mauteinnahmen über den Großen Belt, um sie über den Fehmarnbelt zu gewinnen – kein besonders gutes Geschäft!

Zur Zeit wird von den Beltquerungsbefürwortern gerne das Gerücht gestreut, dass **angeblich neuere Verkehrsprognosen** die tägliche Anzahl der überwiegend nachts (!) verkehrenden Güterzüge **von 150 „nur“ noch auf täglich gut 90 Güterzüge reduzieren** würden. Einmal davon abgesehen, dass es diese aktuellen Prognosen derzeit NICHT gibt: was offensichtlich als „frohe Botschaft“ zur Beruhigung der Bahntrassen-Anwohner und Bürgerinitiativen in Ostholstein gezielt als Argument eingesetzt wird, wirft **in Wahrheit gänzlich andere Fragen** auf: der lukrativste Teil des Mautgeschäftes zur Refinanzierung der Baukosten soll ja offensichtlich mit dem Güterverkehr gemacht werden – wie will Dänemark die Querung finanzieren, wenn die Verkehre gegenüber den kalkulatorisch zugrunde gelegten Verkehrszahlen auf 60 Prozent schrumpfen? Der Bau eines 2. Gleises müsste sich dann sogar auf Grundlage des Staatsvertrages „in Luft auflösen“. Dann aber fällt die komplette Kosten-Nutzen-Rechnung in sich zusammen wie ein Kartenhaus – **die Forderung nach einer neuen Wirtschaftlichkeitsstudie (die BVU-Studie ist von 2003 und wurde 2006 aktualisiert) wäre mehr als berechtigt, wenn die Verkehrsprognosen nachweisbar in einer solchen Größenordnung falsch wären!**

13. Am **19. Juni 2009** fasste der **Rechnungsprüfungsausschuss** des Deutschen Bundestages auf meine Initiative einen **Beschluss**, in dem das **Verkehrsministerium (BMVBS)** u.a. **aufgefordert wurde, bis zum Januar 2010 umfangreich zu den erwarteten Kosten und Trassenvarianten zwischen Puttgarden – Lübeck – Hamburg zu berichten** (Anlage 2). Hier einige Auszüge aus dem Bericht vom 28. Januar 2010, der sich **eindeutig für eine „Billigvariante“** ausspricht:

„Für den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung wurde eine Vorzugsvariante ermittelt, die den geltenden Prämissen der Bundeshaushaltsordnung Rechnung trägt. Die Kosten für diese Variante belaufen sich nach der derzeitigen Planungstiefe auf rd. 817 Mio. € für 2009, d. h. bei einem geplanten Baubeginn ab 2014 ist mit Kosten von ca. 907 Mio. € (indiziert) zu rechnen... Auf Grund der derzeitigen Planungstiefe ist erkennbar, dass in der ersten Baustufe ca. zwei

Drittel der Leistungen für die **Vorzugsvariante** zu erbringen sind. Daraus ergibt sich bis 2018 ein Mittelbedarf von bis zu 600 Mio. €. Dies ist insbesondere auf folgende Arbeiten zurückzuführen:

- Signaltechnik komplett erneuert – ETCS Level II, Umbauverbot für Alttechnik und Ersatz,
- Lärmschutz an ca. 75 % der Strecke,
- Herstellung des Unterbaus in Bereichen von Verschwenkungen sofort zweigleisig,
- notwendige Linienverbesserungen werden nach Möglichkeit zweigleisig errichtet,
- Neuerrichtung der Telekommunikationsanlagen,
- Bahnübergänge, die erneuert werden müssen, werden zweigleisig hergestellt,
- Straßenüberführungen, die erneuert werden müssen, werden zweigleisig ausgelegt, genauso wie Eisenbahnüberführungen,
- Sperrpausen für Vollsperrungen sind optional vorrangig bis 2018 vorzusehen, nach Inbetriebnahme der FBQ sollten keine längeren Sperrpausen notwendig sein,
- die umweltschutz-, planrechtlich und betrieblich notwendigen Umfahrungen Oldenburg und Neustadt werden bis zur Inbetriebnahme 2018 zweigleisig neu errichtet und wurden im Betriebskonzept als betrieblich notwendige Begegnungsabschnitte berücksichtigt.

In der dann lt. Staatsvertrag zu realisierenden zweiten Baustufe (sieben Jahre nach Inbetriebnahme der FBQ – 2-gleisiger Ausbau) werden die weiteren Kosten (ca. ein Drittel) fällig... Der Bund und die DB Netz AG **favorisieren für den Ausbau für die Schienenhinterlandanbindung FBQ die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante**, die den Anforderungen des Staatsvertrages bis 2018 (mit Kosten von ca. **600 Mio. €**) gerecht wird.“

In diesen Schätzungen sind **keinerlei** Kosten für die **im Südkreis** geforderten beiden **Trassenvarianten an der Autobahn enthalten**. Im oben zitierten Bericht vom 28. Januar 2010 sind zwar **die Planungen für die Alternativtrassen begründet und die Mehrkosten von 195 Mio. bzw. 231 Mio. €** dargestellt (Zitat): „Aus der Region – insbesondere im Bereich der Ostseebäder Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf – wurden massive Forderungen zur Umfahrung dieser Gemeinden wegen der zu erwartenden erhöhten Emissionsbelastungen durch den Güterverkehr erhoben. Das BMVBS und die DB Netz AG sahen es deshalb auch im Hinblick auf die folgende Planfeststellung als unerlässlich an, weitere Trassenvarianten – insbesondere in diesem Bereich – zu untersuchen und die Auswirkungen auf Schall- und Erschütterungsschutz, Flächeninanspruchnahme und Umweltauswirkungen zunächst unter überschlägiger Ermittlung der Mehrkosten und der Betroffenheiten abzuschätzen.

Aus einer Vielzahl von Varianten haben sich dabei die **zwei Umfahrungsvarianten** als mögliche **weitere Trassenvarianten im Bereich von Timmendorf bis Sierksdorf**

(abweichend von der Vorzugsvariante) herausgestellt. Im Vergleich zur Vorzugsvariante ergeben sich für die o.g. Prämissen zur Einhaltung des Staatsvertrags folgende Mehrkosten:

Umfahrungsvariante A: 195 Mio. €

Umfahrungsvariante B: 231 Mio. €.“

14. Es wird aber spätestens im **neusten Bericht des Verkehrsministeriums vom 2. Juni 2010** dazu deutlich, dass nicht ernsthaft erwogen wird, diese Mehrkosten auch tatsächlich seitens des Bundes bereit zu stellen. Es heißt darin auf meine Fragen, ob eine der für den Kreissüden in der Diskussion befindlichen Alternativen trotz Mehrkosten verwirklicht wird und ob auch für den Kreisnorden Trassenalternativen befürwortet werden (Zitat):

„Im Rahmen der Entwurfsplanung werden für den Bereich der Ostseebäder sich aufdrängende **Trassenalternativen** untersucht, **für den Bereich Großenbrode und Lensahn gibt es diese nicht**. Der Bund ist nach BHO (*Bundeshaushaltsordnung*) **verpflichtet, die wirtschaftlichste Variante, die die rechtlichen Anforderungen bezüglich Lärm und Erschütterung erfüllt und dem Staatsvertrag gerecht wird, zu finanzieren. Varianten mit Mehrkosten können nach BHO dann nicht vom Bund realisiert werden, wenn die gesetzlichen Erfordernisse auch ohne diese Mehrkosten erfüllbar sind.**“

15. Während die Verkehrsprognose für die Beltquerung also voraussichtlich gegenüber der Kalkulation drastisch gesenkt werden muss, **steigen die Kosten und bricht die Finanzierung der öffentlichen Haushalte ein... das gilt nicht nur für Deutschland, sondern auch für Dänemark – und auch für die EU-Finanzierung**. Am **2. Juni 2010** musste Femern A/S gleich **zwei Hiobsbotschaften** im dreistelligen Millionenbereich verkraften: **Während das dänische Parlament einerseits quasi sofort eine Steigerung der Planungskosten um 80 Mio. € und damit um 50 Prozent (von 190 Mio. € auf jetzt 270 Mio. €) bewilligen muss** (angeblich wegen „überraschend strenger Anforderungen an die Planung durch deutsche Behörden“), **wurde am gleichen Tage öffentlich, dass die EU Dänemark bis 2013 120 Mio. € WENIGER an Fördermitteln zur Verfügung stellen wird**, da von Dänemark in Brüssel beantragter Kostenaufwand aus vorausgegangenen Jahren als „nicht förderfähig“ eingestuft wurde. Es bleibt das Geheimnis von Femern A/S, wie sie auf die Idee kommen können, dass diese 120 Mio. € stattdessen nun von 2014 bis 2018 von der EU nachträglich bewilligt würden ... das zeugt vor allem von Realitätsverlust und der Sorge, dass im dänischen Parlament - das diese wegbrechende EU-Förderung durch Steuermittel wird ersetzen müssen - die Zustimmung zu dem Projekt bis zur Abstimmung im „Folketing“ über das Baugesetz in ca. 2 Jahren „kippen“ könnte. Also: Kostenexplosion für den dänischen Staat am 2.6.2010: summa summarum 200 Mio. Euro!!!

16. In Deutschland ist die Finanzsituation für Herrn Schäuble (BMF) und Herrn Ramsauer (BMVBS) indes angesichts der **bis heute NICHT im Bundeshaushalt gegenfinanzierten**

Kosten für die Fehmarnbeltquerung und gleichzeitig rapide sinkender Mittel für den Verkehrsetat nicht viel leichter. **Klar ist:** Im Verkehrsministerium werden in den kommenden Jahren **die Zukunftsinvestitionen in Schiene und Straße gekürzt** werden. Während 2008 und 2009 im SPD-geführten Verkehrsministerium die Rekordinvestitionssumme noch jeweils über 13,2 Mrd. € betrug, so stehen 2010 nur noch 10,8 Mrd. € und - nach aktuellem Stand - von 2011 bis 2013 sogar nur noch je 9,9 Mrd. € bereit. Doch auch diese Zahlen sind schon wieder Makulatur: **aktuelle ERSTE Sparmaßnahmen des Finanzministeriums vom 18. Mai 2010** bedeuten: **2011 muss das Verkehrsministerium knapp 260 Mio. € einsparen – die zweithöchste Einsparsumme aller Ministerien. In 2012 müssen gut 500 Mio. € eingespart werden, in 2013 und 2014 sind es jeweils knapp 622 Mio. € gegenüber der aktuellen Finanzplanung.** Damit werden 2011 maximal nur noch 9,64 Mrd. €, 2012 noch 9,4 Mrd. € und ab 2013 sogar nur noch 9,28 Mrd. € für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehen – **also 4 (!) Mrd. Euro und damit fast ein Drittel WENIGER pro Jahr als noch 2008 und 2009!** Und diese Kürzungen hat das Schäuble-Ministerium ausdrücklich erst als einen erster Schritt zur Haushaltskonsolidierung angesichts der ab 2011 wirkenden Schuldenbremse bezeichnet! **Durch die in der Verfassung verankerte Schuldenbremse muss der Bund ab 2011 jährlich 10 Mrd. € einsparen - 2016 sind es also schon MINUS 60 Mrd. € pro Jahr!** Hinzu kommt: **2008/2009** hatte die Große Koalition mit Peer Steinbrück und Wolfgang Tiefensee **in den Konjunkturpaketen zusätzlich 2 Mrd. € für den Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen** bereitgestellt – **diese zusätzliche „Geldspritze“ für Verkehrsinvestitionen ist 2011 „verbraucht“ und fällt ersatzlos weg.**

17. In diesem Zusammenhang zu sehen ist auch die - von Verkehrsminister Ramsauer und Abgeordneten von CDU/FDP lange eisern geleugnete, doch im Frühjahr 2010 letztlich doch veröffentlichte - **„Streichliste“ der Bahn** (Anlage Nr. 5). Mit dabei: die Hinterlandanbindung der Beltquerung als eines von vielen noch nicht finanzierten Projekte, das mindestens 900 Mio. € kosten soll. Nun wird die Bundesregierung die Finanzierung der Beltquerung natürlich NICHT streichen können, da sie sich durch den Staatsvertrag mit Dänemark VERPFLICHTET hat, diese mindestens knapp 1 Mrd. Euro bereit zu stellen – was allerdings nichts Anderes bedeutet, als das **für ANDERE Verkehrsprojekte in Deutschland (evtl. auch in Schleswig-Holstein) mit ggf. sehr hoher Priorität das Geld NICHT MEHR da ist.** Nach Aussage von Bahnchef Grube vor dem Verkehrsausschuss in Berlin im März 2010 **braucht die Bahn von 2011 bis 2021 PRO JAHR 600 Mio. € „on Top“ vom Bund – und damit jährlich 50% MEHR als aktuell für Ausbauprojekte vorgesehen** – falls die auf der „Streichliste“ befindlichen Projekte termingerecht bis 2021 von der Bahn verwirklicht werden sollen. Angesichts der Verschuldung des Bundeshaushaltes, der Anforderungen der Schuldenbremse in der Verfassung und der Finanz- und Wirtschaftskrise eine geradezu absurde Forderung – wer daran glaubt, der leidet unter komplettem Realitätsverlust!

18. Zusammen mit dem Bundesrechnungshof bin ich mir einig, dass das Bundesverkehrsministerium im **Haushaltsplan für 2011** (liegt Ende Juli 2010 vor) und dem **Finanzplan** der folgenden Jahre eigentlich die Kosten von 600 Mio. € für den 1. Bauabschnitt der Hinterlandanbindung mit den notwendigen Verpflichtungsermächtigungen darstellen müsste. Doch das Ministerium weigert sich, die Kosten vor 2013 transparent darzustellen. So heißt es im Bericht vom **2. Juni 2010**: „... **[D]ie haushaltsseitige Absicherung der Finanzierung der Schienenhinterlandanbindung nach derzeitigen Erkenntnissen [ist] somit voraussichtlich im Haushaltsjahr 2013 vonnöten. Bei der Anmeldung für den Haushalt 2011 wurden die Vorhaben, die der beantragten Linie zugrunde liegen, nicht separat und jahresscheibenschaft ausgewiesen.**“ Erst zum Haushaltsjahr 2013 soll eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, die dann auch die Beträge für alle Jahresscheiben enthält. Paradoxerweise widerspricht sich das Ministerium im selben Bericht selbst und kann einer transparenten Darstellung von großen Verkehrsprojekten im Verkehrshaushalt in der Theorie auch Positives abgewinnen (Zitat): „Vorteilhaft wäre in jedem Fall die deutlich erhöhte Sicherheit in Bezug auf die für die Realisierung der gelisteten Vorhaben zur Verfügung stehenden Bundesmittel, da eventuelle spätere Kürzungen direkt und für jeden offensichtlich beim konkreten Vorhaben erfolgen müssten.“ Genau!
19. Anfang 2010 gab es eine Anfrage aus dem Parlament zu den **Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** bei der Fehmarnbeltquerung. In der Antwort der Bundesregierung hieß es, dass im Juni 2006 eine entsprechende Untersuchung von der „BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH“ erstellt wurde – diese BVU-Studie rechnet in ihrer Bewertung mit Investitionskosten zum Kostenstand des Jahres 2002 und ebenso mit veralteten Verkehrsprognosen. Fakt ist, dass es sich hierbei um eine Fortsetzung (Aktualisierung) des 2003 ebenfalls von der BVU erstellten Forschungsauftrages „Verkehrsstudie Hamburg – Öresundregion“ handelt. Aus meiner Sicht sind die **Ergebnisse dieser Studie allerdings vollkommen veraltet**, denn sie gehen gleich in mehrfacher Hinsicht von nicht mehr aktuellen Eckwerten aus. Nicht nur, dass **Kosten explodieren** (siehe auch dazu ein entsprechender **Bundesrechnungshofbericht zur Verdoppelung der Baukosten bei Großprojekten vom Herbst 2008**), dass Verkehrsprognosen angesichts der **Einbrüche in der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2 Jahren Makulatur** sind. Als die Studie 2006 fertig war, sollte die Beltquerung noch - wie im Koalitionsvertrag 2005 festgelegt und unter Punkt 2 und 3 bereits erläutert - in Öffentlich-Privater-Partnerschaft und damit in geteilter Risikoverantwortung von Staat und Wirtschaft verwirklicht werden. Erst im Herbst 2006 hat sich die Wirtschaft auf der Investorenkonferenz in Berlin von ihren vollmundigen Versprechungen einer eigenständigen Finanzierung mit der Bereitschaft zur Übernahme von Risiken vollständig zurückgezogen (siehe Pressemitteilung vom 6. Oktober 2006, Anlage 6). Auch für die Durchführung zumindest der Hinterlandanbindung als ÖPP-Projekt sieht das Ministerium keine Chance: „Bisherige

Untersuchungen zur Privatfinanzierung von Schienenwegen konnten keine positiven Ansätze für eine aussichtsreiche Vertragsgestaltung aufzeigen. Die Realisierung der Hinterlandanbindung ist somit nicht als ÖPP-Maßnahme geplant,“ heißt es in der Antwort vom 2. Juni 2010.

Kurz nach der Investorenkonferenz und dem „Platzen“ der Mitfinanzierung durch die Wirtschaft im Herbst 2006 stieg Deutschland aus der hälftigen Mitfinanzierung der Brücke bzw. des Tunnels aus – und all diese Veränderungen, die die Grundlagen des Staatsvertrages berühren, sollen OHNE Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeitsstudie bleiben? Befremdlich!

20. Im Hinblick auf die **Höchstgeschwindigkeit** und die **Kostenübernahme von Bahnübergängen** beantwortet der Bericht vom **2. Juni 2010** meine Fragen folgendermaßen:

„Gegenwärtig werden auf der Strecke Lübeck und Puttgarden Geschwindigkeiten zwischen 120 und 160 km/h erreicht. Geplant ist, die Strecke zur Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung **möglichst durchgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h** auszubauen. Die Wirtschaftlichkeit für eine höhere Geschwindigkeit konnte nicht nachgewiesen werden.

Daher besteht nicht die Verpflichtung, alle höhengleichen Bahnübergänge zu beseitigen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf die Durchführung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, soweit keine Bundesstraßen betroffen sind, keine Einflussmöglichkeit. **Es ist allein Sache der beiden Baulastträger – der DB Netz AG für den Schienenweg und dem entsprechenden Straßenbaulastträger (Land/Kreis/Kommune) – zu entscheiden, ob und wie der Bahnübergang geändert werden soll, um den Anforderungen an die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs genüge zu tun.**

Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kommunen haben ein Drittel einer Bahnübergangsbeseitigung dort zu tragen, wo der Bahnübergang eine kommunale Straße betrifft. Die Kommunen können von den Ländern gemäß dem sogenannten Entflechtungsgesetz für ihr Kostendrittel eine finanzielle Unterstützung erhalten. Die Höhe des Fördersatzes wird dabei von den Ländern in eigener Zuständigkeit festgelegt. Der Bund kann den kommunalen Anteil aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht übernehmen.

Die Verlegung einer Trasse mit der Folge, dass ein Bahnübergang an einer anderen Stelle durch eine höhenfreie Lösung ersetzt wird, hat ebenfalls die Finanzierung nach § 13 EKrG zur Folge, sofern die Verlegung der Kreuzung aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs erforderlich ist. Andernfalls handelt es sich um einen neuen Schienenweg mit alleiniger Finanzierung durch den Vorhabenträger. Welcher Fall jeweils vorliegt, ist im Einzelfall vor dem Hintergrund ergangener Urteile zu prüfen.“

Erklärung gemäß § 31 GO-BT vom 18. Juni 2009

Zur abschließenden Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 03.09.2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung

- Drucksache 16/12069 -

erklären die Abgeordneten Bettina Hagedorn, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Wolfgang Wodarg, Christian Kleiminger, Monika Griefahn, Hermann Scheer, Iris Hoffmann, Gabriele Hiller-Ohm, Detlef Müller, Dirk Manzewski, Lale Akgün, Brunhilde Irber, Martin Burkert:

Am 18. Juni 2009 wird der Deutsche Bundestag abschließend über o.g. Vertrag abstimmen. Wir lehnen eine Abstimmung zum jetzigen Zeitpunkt ab und werden dem Gesetz deshalb nicht zustimmen.

Der Vertrag soll in Deutschland noch vor der parlamentarischen Sommerpause beraten werden. Für eine derart kurzfristige Entscheidung besteht weder eine gesetzgeberische Notwendigkeit, noch liegen laut Bundesrechnungshofbericht vom 30. April 2009 alle dafür notwendigen Kosten und Informationen als Entscheidungsgrundlage vor.

In Artikel 23 Abs. 4 des Staatsvertrags heißt es: "Um sicher zu stellen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung so bald wie möglich zur Nutzung fertig gestellt werden kann nach Artikel 1, werden die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden." Vorläufige Untersuchungen wurden von Dänemark und Deutschland seitdem bereits beauftragt und können auch ohne Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag ungehindert fortgeführt werden - eine Verschiebung der Abstimmung gefährdet das Projekt in keinsten Weise, sondern ist dem Respekt der Abgeordneten und ihrem Anspruch auf eine begründete Abstimmung in Kenntnis der wichtigen Grundlagen geschuldet.

Der Verweis auf die in Dänemark bereits erfolgte Abstimmung ist irreführend: Dort wurde im März 2009 im Parlament zunächst nur ein Planungsgesetz verabschiedet und erst später – nach Vorlage der konkreten Zahlen und Fakten – wird ein Baugesetz verabschiedet. In Deutschland jedoch entscheidet das Parlament nur einmal – und kann die Entwicklung danach grundsätzlich nicht mehr beeinflussen.

Wir halten eine Abstimmung noch vor der Sommerpause für unverantwortlich. Wesentliche Kritikpunkte und Risiken v.a. finanzieller Natur hat der Bundesrechnungshof (BRH) in seinem Bericht vom 30. April 2009 dargestellt. Diese werden wir im Folgenden beispielhaft zusammenfassen.

1. Der Staatsvertrag verpflichtet Deutschland, die Hinterlandanbindung mit kalkulierten Gesamtkosten von 840 Mio. Euro zu bauen. Ob diese Zahl realistisch ist, musste schon im September 2008 bezweifelt werden, als der "Bericht zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes" aus dem Bundesverkehrsministerium Kostensteigerungen bei Großprojekten von 60% bis 100% in den letzten drei Jahren offenbarte. Die der Kostenkalkulation für die Feste Fehmarnbeltquerung zugrunde liegenden Zahlen stammen aber aus dem Jahr 2002. Der BRH dazu: "Unter Einrechnung der vom Bundesministerium selbst erwarteten Kostensteigerung von mindestens 60% ergeben sich Projektkosten

(Anm.: für die Schienenhinterlandanbindung) von rd. 1,7 Mrd. Euro."

2. Weitere Risiken sieht der BRH darin, dass durch die Verwendung unbestimmter

Rechtsbegriffe zusätzliche Kosten entstehen können: "Obwohl die Kosten für die Feste Verbindung als solche nach dem Staatsvertrag allein von Dänemark zu tragen sind, birgt dieser Vertrag erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte. So enthält er Klauseln, welche die Vertragsparteien unter nur unpräzise formulierten Voraussetzungen zu Nachverhandlungen – auch über die Kostentragung – verpflichtet."

3. Erst im Juni 2008 wurde mit der Planung der Schienenhinterlandanbindung begonnen, eine Vorplanung wird voraussichtlich Ende 2009/Anfang 2010 vorliegen. BRH dazu: "Ohne eine Festlegung der genauen Streckenführung und der zugehörigen Kosten geht der Bund durch den unterzeichneten Staatsvertrag nicht kalkulierte Verpflichtungen ein." Darüber hinaus fehlt eine verbindliche Vereinbarung mit der Deutschen Bahn über den Ausbau der Hinterlandanbindung: "Der Bund verpflichtet sich im Staatsvertrag zum Ausbau der Hinterlandanbindung, ohne dass die DB Netz AG an den Staatsvertrag oder in einer Finanzierungsvereinbarung an dessen Ziele gebunden ist. Deshalb ist zu befürchten, dass die DB Netz AG aufgrund ihres geringen Eigeninteresses künftig weitere finanzielle Zugeständnisse vom Bund einfordern wird."
4. Zur mangelhaften Einbindung der Parlamentarier auf deutscher Seite resümiert der Bericht: "Der Bundesrechnungshof hält die Art der Darstellung der Kosten gegenüber dem Parlament für nicht angemessen. Diese Vorgehensweise des Bundesministeriums (Anm.: für Verkehr) wird weder der Bedeutung dieses internationalen Vorhabens noch dem Anspruch an eine transparente Information des Gesetzgebers gerecht." Und weiter: "Der Bundesrechnungshof hält abschließend daran fest, dass eine transparente aktuelle Information des Parlaments über die aus jetziger Sicht zu erwartenden finanziellen Belastungen geboten ist."

Neben den haushalterischen Risiken sehen wir auch große Gefahren für jeweils über 600 Arbeitsplätze beim Fährunternehmen Scandlines in Puttgarden und Mecklenburg-Vorpommern. Zurzeit verkehrt im Fehmarnbelt eine „schwimmende Brücke“ zuverlässig im halbstündigen Takt – die Fähren sind nur zu 40 Prozent ausgelastet und verfügen noch über große Kapazitäten. Nicht auszugleichende Gefahren entstehen durch die geplante 19 km lange Brücke für die Schiffssicherheit auf der Ostsee und für die Umwelt. Wir halten den Bau einer Brücke mit 70 Betonpfeilern in einer der mit 66.000 Schiffsbewegungen meist befahrenen Wasserstraßen der Welt aus Gründen der Schiffssicherheit für unverantwortlich, zumal ein Großteil der Schiffe Einhüllentanker sind, die Öl aus Kaliningrad transportieren und deren Kollisionsrisiko mit der Brücke ein unverantwortliches Risiko nicht nur für die Ostseestrände und den Tourismus darstellt. Eine Brücke würde den für die Ostsee lebenswichtigen Sauerstoffaustausch weiter behindern, Fischbestände und die letzten knapp 1.000 Schweinswale, die im Fehmarnbelt ihre „Kinderstube“ haben, sowie Millionen Wasservögel auf der „Vogelfluglinie“ gefährden. Einige dieser Probleme könnten durch den Bau eines Tunnels statt einer Brücke zumindest gemildert werden – aber Dänemark entscheidet erst in ca. 2 Jahren, ob die Querung in Form einer favorisierten Brücke oder eines – mindestens 1,2 Mrd. Euro teureren - Tunnels erfolgen soll. Aktuell verkehren auf dieser Strecke ca. 6000 Fahrzeuge täglich, Verkehrsprognosen gehen für 2025 von ca. 10.500 Fahrzeugen aus – eine Zahl, für die in Deutschland üblicherweise nicht einmal eine Ortsumgehung gebaut wird.

Ohne ausreichende Kenntnis der Kosten, des Designs und der Risiken können wir eine Ratifizierung des Staatsvertrags zum jetzigen Zeitpunkt nicht verantworten.

**Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses des
Haushaltsausschusses**

vom Freitag, dem 19. Juni 2009

PUNKT 11 DER TAGESORDNUNG

Der Ausschuss fasst ohne weitere inhaltliche Beratung folgenden Beschluss:

- 1. Der Rechnungsprüfungsausschuss erwartet vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dass es zu diesem Gesetzentwurf die aktuellen Kosten und finanziellen Folgen für den Bundeshaushalt entsprechend § 10 Abs. 1 Satz 1 BHO mitteilt, sobald die Kosten bekannt sind.**
- 2. Er fordert das Bundesministerium Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf,**
 - eine Nachfolgeregelung/Modifizierung zur Finanzierung der Planungskosten für Bedarfsplanvorhaben (Generationenvertrag) zu entwickeln und dem Rechnungsprüfungsausschuss vorzustellen. Dieser Vorschlag soll sicherstellen, dass die Mittel des Bundes zielgerichtet eingesetzt werden,**
 - bis Januar 2010 die Varianten für die Schienenhinterlandanbindung von Puttgarden bis Lübeck zu ermitteln,**
 - die zugehörigen Kosten für die Schienenhinterlandanbindung bis in den „Knoten“ Hamburg abzuschätzen und dem Rechnungsprüfungsausschuss mitzuteilen,**
 - Grundlage des Planungsauftrages der Deutschen Bahn AG ist der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark.**
- 3. Der Rechnungsprüfungsausschuss bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Rechnungsprüfungsausschuss zu den unter 2. genannten Themen bis zum Januar 2010 zu berichten.**



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Freiheit
Einheit
Demokratie

Achim Großmann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL +49 (0)30-18-300-2300
FAX +49 (0)30-18-300-2319
E-MAIL pts-g@bmvbs.bund.de

Frau
Bettina Hagedorn MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

BETREFF **Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung**

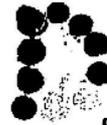
BEZUG Ihr Fax-Schreiben vom 19.05.2009
AZ E 17/5172.2/1-301/607
DATUM Berlin, 26.5.09

Sehr geehrte Frau Kollegin Hagedorn, *Lebe Bettina*

Bundesminister Tiefensee dankt Ihnen für Ihr Schreiben 19.05.2009. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Für die Schienenhinterlandanbindung der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) wurde ein Stufenkonzept vereinbart. In einem ersten Schritt soll bis zur Eröffnung des Querungsbauwerks 2018 die Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden elektrifiziert werden. Der 2-gleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau und Puttgarden soll in einem zweiten Schritt sieben Jahre nach Inbetriebnahme der FBQ betriebsbereit sein, wobei der Vertrag durchaus die Möglichkeit einräumt, bei Kostensteigerungen und sich deutlich anders entwickelnden Voraussetzungen zu neuen Bewertungen zu kommen. Allerdings soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt sein.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Vorplanung für o. g. Konzept begonnen. Die zu erarbeitende Vor-



SEITE 2 VON 2 zugsvariante muss den Geboten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen und alle Vorgaben der betroffenen öffentlichen und privaten Belange und den Schutz von Natur und Umwelt gewährleisten einschließlich der gesetzlichen Bestimmungen des Lärmschutzes. Im Rahmen der Vorentwurfsplanung zeigte sich als erstes Zwischenergebnis, dass der Ausbau im Rahmen der bestehenden Trasse bis auf einige Ausnahmen möglich ist. Diese Ergebnisse wurden auch der Landesregierung Schleswig-Holstein und den betroffenen Regionen vorgestellt. Damit ist eine technische Machbarkeit erwiesen, deren Vorteilhaftigkeit sich aber noch im Variantenvergleich erweisen muss.

Zur Vorplanung gehört es auch, Variantenvergleiche und Alternativen zur Vorzugstrasse zu untersuchen (insbesondere wegen der Einhaltung der Grenzwerte bzgl. Lärm, Erschütterungs- und Naturschutz). Erfahrungsgemäß ist bei derartigen Vorhaben im Rahmen der Planfeststellung mit Einwänden und ggf. daraus folgenden Klagen von Betroffenen gegen das Vorhaben zu rechnen. Deshalb haben die Untersuchungen sich aufdrängender Trassenvarianten im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen. Um dem Rechnung zu tragen, wird im Rahmen der Planungsstudie auch eine autobahnparallele Trassenführung im Bereich Lübecker Bucht untersucht.

Für die nach o. g. Kriterien dann ausgewählte Variante wird anschließend die genauere Planung für die Erlangung des Baurechts erarbeitet. Eine Verzögerung der Vorplanung ist derzeit nicht erkennbar. Ich gehe davon aus, dass die DB AG im Herbst diesen Jahres eine technisch machbare und wirtschaftliche Vorzugsvariante mit einer belastbaren Kostenschätzung vorlegen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Großmann

Anlage 4

Auszüge aus Berichten des BRH zur Wirtschaftlichkeit vom Oktober 2008 und April 2009

(angefordert vom Rechnungsprüfungsausschuss am 30. März 2007 sowie am 12. Dezember 2007)

Die Beweise für die Risikolastigkeit dieses "Mammutprojekts" häufen sich. So hat schon im **September 2008** der „**Bericht zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes**“ aus dem Bundesverkehrsministerium deutlich gezeigt, wie unrealistisch die alten Berechnungen für die Brücke samt Hinterlandanbindung sind (eine ausführliche Darstellung über den Bericht ist auf meiner Homepage veröffentlicht, der Originalbericht über mein Büro erhältlich). Gerade für Großprojekte stellte der Bericht Kostensteigerungen von 60% bis 100% in den letzten drei Jahren fest. Die der Kostenkalkulation für die Feste Fehmarnbeltquerung zugrunde liegenden Zahlen stammen aber aus dem Jahr 2002 und sind damit vollkommen veraltet.

Diese Kritik greift auch der Bundesrechnungshof (BRH) in einer ersten Stellungnahme zum Staatsvertrag vom **Oktober 2008** auf: "Somit ist eine deutliche Steigerung der Kosten für die Feste Verbindung zu erwarten. Darüber hinaus sind die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zu optimistisch und eine Konkurrenz durch Fährverkehr ist (Anm.: im Gegensatz zur kalkulierten Verkehrsprognose) nicht ausgeschlossen."

In einem **aktuellen umfangreichen Prüfbericht des BRH vom April 2009** geht die Kritik noch weiter. Die erheblichen Zweifel, die insbesondere nach dem Rückzug der Wirtschaft aus der Risikohaftung auf der Investorenkonferenz im September 2006 an der Wirtschaftlichkeit geäußert wurden, werden mit diesem Bericht eindrucksvoll untermauert: "Unter Einrechnung der vom Bundesministerium selbst erwarteten Kostensteigerung von mindestens 60% ergeben sich Projektkosten (Anm.: für die Schienenhinterlandanbindung) von rd. 1,7 Mrd. Euro." (statt der 840 Mio. Euro). Weiter heißt es: "Obwohl die Kosten für die Feste Verbindung als solche nach dem Staatsvertrag allein von Dänemark zu tragen sind, birgt dieser Vertrag erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte. So enthält er Klauseln, welche die Vertragsparteien unter nur unpräzise formulierten Voraussetzungen zu Nachverhandlungen – auch über die Kostentragung – verpflichtet." Und weiter: "Ohne eine Festlegung der genauen Streckenführung und der zugehörigen Kosten geht der Bund durch den unterzeichneten Staatsvertrag nicht kalkulierte Verpflichtungen ein." Insbesondere vor dem Hintergrund täglich neuer Zusatzforderungen der Wirtschaft nach kostenträchtigen Trassenverlegungen, auf denen die Züge statt 160 km/h 220 bis 250 km/h fahren können sollen, sowie eines weiteren Brückenbaus oder einer Untertunnelung des Fehmarnsunds werden diese Bedenken des Bundesrechnungshofes aktuell als nur zu berechtigt bestätigt und der Bericht birgt insofern reichlich "Sprengstoff" für den deutschen Steuerzahler.

Zur mangelhaften Einbindung der Parlamentarier auf deutscher Seite resümiert der Bericht abschließend: "Der Bundesrechnungshof hält die Art der Darstellung der Kosten gegenüber dem Parlament für nicht angemessen. Diese Vorgehensweise des Bundesministeriums (Anm.: für Verkehr) wird weder der Bedeutung dieses internationalen Vorhabens noch dem Anspruch an eine transparente Information des Gesetzgebers gerecht."



Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die noch nicht im Bau sind und für die noch Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen

Maßnahmen	Abschnitt	Maßnahmen	Abschnitt
VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt Knoten Halle/ Leipzig	Anteile ABS Nürnberg – Erfurt 2. BS Halle (ESTW mit Spurplanumbau) , 3. BS Leipzig (Einbindung VDE 8.2) Schwarzkopffunnel 3gl. Ausbau, Kapazitätsenerweiterung Bf. Emmerich, Knoten Oberhausen Abschnitt 1 und 5 Teile der 3. BS 50 Mio. € - Paket 2. BS Gaschwitz - Crimmitzschau	ABS/NBS Hanau – Nantenbach ABS D/NL Emmerich – Oberhausen VDE 9 Leipzig – Dresden ABS Paderborn – Chemnitz ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nbg – Leipzig/Dresden	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau ABS Hagen – Gießen ABS / NBS (Roermond -) Grenze NL/D – Mönchengladbach – Rheyt ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover Feste Fehmarnbelquerung ABS Düsseldorf - Duisburg ABS Lübeck/Hagenow Land – Rosstock – Stralsund
ABS/NBS Karlsruhe – Basel	StA 1, 7, 8, 9.0, StA 9.2 (Eimeldingen-Basel inkl. Anteile KP), StA 9.3 (Basel-Rheinbrücke) 2. Baustufe (POS Süd) Nordkopf Mainz (KP)	ABS Berlin – Dresden ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	Abschluss 1. Baustufe, 2. Baustufe weiterer Ausbau (u.a. Abschnitt Hofgeismar, Umfahrung Hümme)
ABS Kehl – Appenweier	Hailer - Gelnhausen	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg ABS Hamburg – Lübeck	Ausbau Ulm – Augsburg auf 200 km/h Anbindung Hamburger Güterumgehungsbahn (GUB)
ABS Mainz – Mannheim	2. Baustufe Frankfurt/Main Stadion, Galluswarte (KP), Homburger Damm	ABS Neumünster – Bad Oldesloe ABS Langwedel – Uelzen ABS Rotenburg – Minden	2 gleisiger Ausbau, Elektrifizierung Ausbau auf 120 km/h, Elektrifizierung 2 gleisiger Ausbau Verden – Rotenburg und Nienburg – Minden 2 gleisiger Ausbau 2 gleisiger Aus- und Neubau
NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ABS Fulda – Frankfurt/Main Knoten Frankfurt/Main	Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn), Nordkreuz – Karow, 2. Baustufe, Nordkreuz – Birkenwerder 2. Baustufe u.a. Knoten Hamburg, Knoten München Düren – Aachen (Ausbauabschnitt II)	ABS Ulzen – Stendal ABS Minden – Haste /ABS/NBS Haste – Seelze ABS Hannover – Berlin (Venlo-) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen /Rheyt – Rheyt/Odenkirchen ABS Neu-Ulm – Augsburg ABS Berlin – Götting ABS Hamburg – Elmshorn ABS Luxemburg – Trier – Koblenz ZBA/KLV Halle/Nord	Stammstrecke Oebisfelde – Staaken 3. Gleis Neuoffingen – Neu Ulm weiterer Ausbau 1. Baustufe Igel - Igel West, 1. Baustufe (KP), 2. BS Halle Nord (Modernisierung), Megahub Lehrte, Drehschleibe Rhein/Ruhr, Ubf Basel, Oberhausen-Osterfeld Süd (2. BS)
Knoten Berlin	2. Baustufe Knoten München		
Knoten Dresden	2. Baustufe		
Weitere Knotenmaßnahmen	2. Baustufe		
ABS Köln – Aachen	2. Baustufe		
ABS München – Mühldorf – Freilassing	3. Gleis Freilassing – Grenze, Altmühldorf – Tüßling (exkl. Innbrücke), Markt Schwaben – Ampfing, sowie übrige Abschnitte		
ABS Knappenrode – Horka	2-gl. Ausbau, Elektrifizierung		
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven	3. Baustufe		
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach /Grenze D/CZ (-Prag)	Elektrifizierung Reichenbach – Hof (KP) und weitere		
ABS Stuttgart – Singen – Grenze Knoten Mannheim	Gäubahn Spurplan/ Bahnsteig F		

Pressemitteilung vom 6. Oktober 2006: **Investorenkonferenz zur Festen Beltquerung offenbart viele ungeklärte Kardinalfragen**

Die ostholsteinische Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn ist angesichts der Presseberichterstattung über den Ausgang der Investorenkonferenz zur Festen Beltquerung am 22. September immer noch irritiert. Hagedorn: "Wer – wie ich – an dieser Konferenz in Berlin persönlich teilgenommen hat, muss den Eindruck haben, dass in der Presse von einer völlig anderen Veranstaltung berichtet wurde. Dafür tragen allerdings nicht die Redakteure die Verantwortung: sie waren nämlich auf der Konferenz selbst nicht zugelassen und konnten nur schreiben, was Ministerpräsident Carstensen und Wirtschaftsminister Austermann ihnen anschließend als Fazit in die Blöcke diktieren. Tatsächlich aber blieben Kardinalfragen auch auf der Veranstaltung ungeklärt." Die Einschätzungen über das finanzielle Risiko wurden einerseits von dänischer und schleswig-holsteinischer Regierungsseite sowie andererseits von Vertretern der Banken und Investoren sowie der EU-Ebene völlig unterschiedlich bewertet. Hagedorn: "Ich konnte nicht erkennen, dass die massiven Schwierigkeiten bei der Finanzierung auch nur im Ansatz aus dem Weg geräumt worden sind. Im Gegenteil: Es wurde offensichtlich, dass das von den Befürwortern favorisierte Modell wegen der geringen Verkehrsströme und der unseriösen -prognosen sowie der unsicheren EU-Zuschüsse selbst von der Wirtschaft und insbesondere den Banken als zu riskant eingestuft wird. Deswegen lehnen sie für diese Eckpfeiler der Finanzierung jede eigene Verantwortung ab und favorisieren ein Modell, bei dem der Wirtschaft auf Dauer ein gutes Geschäft mit Null Risiko garantiert werden soll, während das volle Risiko auf den Bund und Steuerzahler abgewälzt wird."

Alle Investoren und Geldgeber fordern deshalb als Grundvoraussetzung für ein eigenes Engagement Staatsgarantien, die eine milliarden schwere Hypothek für die Zukunft des Bundeshaushaltes darstellen. Im Gegensatz zu der Bewertung von dänischer und schleswig-holsteinischer Regierungsseite, dass das Risiko für die Übernahme der Staatsgarantien gering sei, forderte sogar der Vertreter der EU die Wirtschaft auf, wenigstens für die Verkehrsentwicklung selbst das Risiko zu übernehmen. Die Bankenvertreter hingegen lehnten für diesen Fall eine private Kreditfinanzierung als zu risikoreich ab. Hagedorn: "Als Mitglied des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag kann ich meiner Verantwortung vor dem Steuerzahler nur gerecht werden, wenn ich angesichts dieser geplanten Risikoverteilung frage: Wieso soll der Steuerzahler ein Risiko tragen, dass die privaten Investoren für sich selbst als viel zu hoch einschätzen und nicht eingehen würden?"

Beispiel Verkehrsprognosen: Der Vertreterin der Deutschen Bank waren die Prognosen zu alt, sie sah darin starke Verkehrsrisiken. Dem Vertreter der Hochtief AG Geschäftsführer Bernward Kulle war das Verkehrspotential allgemein zu gering. Schon am 8. August hatte er sich in den Lübecker Nachrichten wie folgt geäußert: "Die Brücke kostet das 50-fache des Herrentunnels, hat aber nur ein Fünftel des Verkehrs." Weitere Vertreter von potentiellen Geldgebern argumentierten ähnlich. Keiner von ihnen traute offensichtlich den überschwänglichen Verkehrsprognosen insbesondere des dänischen Verkehrsministers Flemming Hansen. Er zeigte sich als einziger davon überzeugt, dass die Beltquerung in 25 Jahren über Mauteinnahmen zu finanzieren sei. Hagedorn: "Das von dänischer Seite immer wieder angeführte Beispiel der Öresundquerung ist untauglich, weil hier mit

Kopenhagen und Malmö zwei wirtschaftliche Kraftzentren verbunden wurden. Auf beiden Seiten des Fehmarnbells sind jedoch vergleichbare wirtschaftliche Potentiale im Nahbereich nicht vorhanden. Hinzu kommt, dass zwar die Dänen als kleines Volk auf 100 Inseln Maut- und Fährgelühren als selbstverständlich akzeptieren, da es Teil ihres Alltags ist. Auf deutscher Seite zeigen aber gerade der Warnow- und der Herrentunnel deutlich, dass diese Mentalität in Deutschland nicht ausgeprägt ist. Deshalb werden bei mautpflichtigen Verkehrsprojekten in Deutschland regelmäßig prognostizierte Verkehrsströme – wenn überhaupt – nur zur Hälfte erreicht und enden im Desaster für die Betreiber und ihre Kalkulation. Genau deshalb wurde von den Investoren als Voraussetzung für die Beltquerung das Ausschließen aller Konkurrenzverkehre angemahnt – das bedeutet das geplante Ende jeden Fährverkehrs zwischen Puttgarden und Rödby und für Fehmarn den Verlust von 600-800 Arbeitsplätzen."

Auf der Investorenkonferenz wurde der Refinanzierungszeitraum der Brücke von den potentiellen Geldgebern mit 30-50 Jahren deutlich über den optimistischen Aussagen des dänischen und schleswig-holsteinischen Verkehrsministers mit 25 Jahren eingeschätzt. Der Vertreter von Bilfinger&Berger forderte gar eine budgetierte Absicherung durch den Staat "in Jahresscheiben". Die Investoren würden die Brücke demnach planen, bauen und betreiben und dafür jährlich einen vorher festgelegten Betrag vom Staat erhalten wollen. Die Mautgebühr soll exakt in der Höhe der heutigen Fährkosten festgesetzt werden und stünde "großzügigerweise" dem Staat zu. Fallen die Mauteinnahmen niedriger aus, als prognostiziert, soll der Staat jährlich den Differenzbetrag an die Betreiber draufzahlen. Hagedorn: "So verstandene Staatsgarantien bedeuten deshalb null Risiko für die Investoren, sondern stattdessen eine garantierte Gewinnauszahlung. Auf der anderen Seite bedeuten sie aber ein enormes Risiko für den Steuerzahler und den unnötigen Einstieg in eine staatliche Subventionierung. Heute kommt der Verkehrsträger Schiff nicht nur ohne Subvention aus, sondern erwirtschaftet jährlich Gewinne in zweistelliger Millionenhöhe und sichert hunderte von Arbeitsplätzen."

Beispiel EU-Zuschüsse: Der Vertreter der Europäischen Kommission, Herr Rudischhauser, teilte auf der Konferenz mit, dass im Förderzeitraum bis 2013 nur 8 Milliarden Euro (statt beantragter 20 Milliarden Euro) für 30 prioritäre Projekte europaweit zur Verfügung stünden. Zwar könnten prioritäre Projekte theoretisch mit maximal 20%, grenzüberschreitende Projekte möglicherweise sogar mit maximal 30% gefördert werden – Beschlüsse auf europäischer Ebene dazu sind aber noch nicht gefasst. Hagedorn: "Diese prozentuale Bezuschussung ist aber blanke Theorie, wenn man bedenkt, dass die 30 bezuschussungsfähigen Projekte ein Gesamtinvestitionsvolumen von 160 Milliarden Euro umfassen. Durchschnittlich stehen damit für die Projekte gerade einmal 5% aus dem EU-Topf zur Verfügung. Aber natürlich werden die EU-Zuschüsse nicht mit der Gießkanne verteilt." EU-Vertreter Rudischhauser räumte ein, dass die prozentuale Maximalförderung nur in Einzelfällen bei besonderer Priorität und Erfüllung aller Kriterien aus EU-Sicht ausgeschöpft werden könne. Dies hätte zur Konsequenz, dass es auch Projekte geben werde, die entweder gar keine EU-Förderung, als auch viele Projekte, die nur eine sehr geringe Förderung erhalten werden. Bettina Hagedorn stellt zudem klar: "Eines der Hauptkriterien ist die Planungsreife des Projektes, da die EU-Zuschüsse kassenwirksam bis 2013 verausgabt werden sollen. Planungsreife kann man der Festen Beltquerung bei allem Wohlwollen nicht bescheinigen." Hagedorn kann daher auch die Äußerungen Austermanns nicht nachvollziehen, der weiterhin von den Maximalförderquoten ausgeht und medienwirksam den Eindruck vermittelte, wer schnell beginne, bekomme auch maximale Zuschüsse (OHA 23.9.06). Die in der LN am 23.9.2006 von ihm genannten 1,5 Milliarden Euro EU-Zuschuss seien daher mindestens eine gewagte Prognose, wenn nicht

gar eine Luftbuchung. Auf der Investorenkonferenz wurde deutlich, dass selbst die Geldgeber nicht an diese Summe von maximal 1,5 Milliarden Euro glauben, denn auch für den Ausfall dieser EU-Zuschüsse will die Wirtschaft nicht eigenes Risiko übernehmen, sondern fordert Staatsgarantien.

Ein weiterer Knackpunkt bei der EU-Förderung sind die Hinterlandanbindungen. Sie selbst sind nicht bezuschussungsfähig, sondern zu 100% über den Bundeshaushalt zu finanzieren. Das schlägt mindestens mit 1,2 Milliarden Euro zu Buche – in dieser Rechnung ist eine Erweiterung der bestehenden Sundbrücke nicht enthalten. Hagedorn: "Damit entsteht die absurde Situation, dass die Autobahnen von Hamburg und Kopenhagen kommend, sich über dem Sund auf eine Zweispurigkeit verengen und der zweigleisige elektrifizierte Schienenausbau auf der denkmalgeschützten Brücke ebenfalls eingleisig bleiben soll. Das verstehe wer will." Für die EU hingegen ist der sofortige Anschluss eines geförderten Projektes an das transeuropäische Verkehrsnetz Grundvoraussetzung für eine Förderung. EU-Vertreter Rudischhauser betonte deshalb die Notwendigkeit, dass Hinterlandanbindung und Brückenbauwerk zeitgleich fertig werden und machte klar, dass "Inselprojekte" nicht gewollt seien. Förderschwerpunkt sei die Bahn, weswegen die 23 Bahnprojekte in der TEN-Liste höchste Priorität hätten.

Die gleichzeitige Herstellung der Hinterlandanbindung steht jedoch in Berlin derzeit nicht auf der Tagesordnung. So schrieb der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann an Hagedorn noch im Mai 2006: "Nach Realisierung der Festen Querung über den Fehmarnbelt und einem entsprechenden Verkehrsanstieg würden weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich werden. ... Im Einzelnen handelt es sich dabei um ... Maßnahmen, die in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung und der Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel realisiert werden sollen." Während in einer Hochglanzbroschüre des Dänischen Industrieverbandes vom September 2006 zur Festen Beltquerung noch steht: "Nach dem Ausbau wäre die Fehmarnbeltquerung durch eine durchgehende vierspurige Autobahn mit Hamburg verbunden. Der Eisenbahnausbau umfasst eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke und eine Erweiterung der jetzigen einspurigen auf eine durchgehende doppelspurige Eisenbahnverbindung." Dagegen heißt es im Brief des Verkehrsministeriums vom Mai 2006 an Hagedorn: "Im Ergebnis wurde entschieden, dass dieses Bauwerk eingleisig bleiben soll. ... Eine zweite Fehmarnsundbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich."

Hagedorns Fazit der Investorenkonferenz: "Fakt ist, dass die Erwartungen zur Planreife und zur sofortigen Anbindung an die transeuropäischen Netze in der EU sich erheblich von den Tatsachen in Deutschland unterscheiden. Selbst die potentiellen Investoren sind nicht von der Wirtschaftlichkeit und den Verkehrsprognosen der Festen Beltquerung überzeugt. Das macht ihre Forderung nach Staatsgarantien glasklar. Auf der Investorenkonferenz ist sehr deutlich geworden, wie finanziell risikoreich das Projekt noch immer ist und dass gerade die privaten Investoren dieses Risiko scheuen. Sie und die Geldgeber wollen sich nur unter einer Bedingung engagieren: ihre Gewinne sollen maximiert, ihre Verluste jedoch auf Kosten der Steuerzahler minimiert werden. Weder als zuständige Wahlkreisabgeordnete für Ostholstein noch als Haushaltsausschussmitglied in Berlin kann ich dieses Prinzip unterstützen."

"Auf bundespolitischer Ebene" – Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn zu den offenen Fragen der Beltquerung im FT-Interview, 12. Mai 2009

FT: 60 Jahre Bundesrepublik, einmal eine öffentliche Anhörung im Bundestag, in der es nur um Fehmarn ging. Ist es nicht zu riskant, den Staatsvertrag über den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung zu ratifizieren, ohne die Antworten auf die offenen Fragen zu kennen?

Bettina Hagedorn: Es ist den Abgeordneten aus meiner Sicht gar nicht zuzumuten, das jetzt abschließend abzustimmen, und damit die Ampel für die Projektmanager "auf Grün" zu stellen, ohne die Konsequenzen gerade bei den Kosten, in sicherheitstechnischen Fragen beim Schiffsverkehr und bei der Trassenausführung der Hinterlandanbindung seriös abschätzen zu können. Das sagt ja auch der Bericht des Bundesrechnungshofes klipp und klar. Wenn man außerdem berücksichtigt, dass das Projekt durch eine Verschiebung der Abstimmung ins Jahr 2010 gar nicht in Gefahr gerät, dass alle Vorplanungen weiterhin fortgesetzt werden können, ohne dass "Sand ins Getriebe kommt", dann wäre es eigentlich sehr klug und verantwortungsbewusst, die Abstimmung zu verschieben.

FT: Die Vorplanungen könnten nach Paragraph 23 trotzdem fortgesetzt werden. Doch die Dänen könnten vielleicht nervös werden, weil sie die Kosten dafür tragen müssten ohne verlässliche Entscheidung des Bundestages.

Bettina Hagedorn: Mit den Vorplanungen für Brücke bzw. Tunnel haben die Dänen doch längst auf eigenes Risiko begonnen und die Kosten tragen sie ohnehin allein. Die Kosten für die Vorplanung der Hinterlandanbindung in Ostholstein in Höhe von über 14 Mio. € erstattet der deutsche Steuerzahler der Deutschen Bahn – an beidem ändert sich ohnehin nichts. Fakt ist, dass dem Bundestag aus Sicht des Bundesrechnungshofes die Grundlagen für diese folgenschwere Entscheidung fehlen. Ich kämpfe dafür, dass erst entschieden wird, wenn wir die Antworten haben. Zumal die Dänen bislang auch nur ein Planungsgesetz verabschiedet haben und erst später – nach Vorlage der konkreten Fakten und Zahlen - das Baugesetz beschließen wollen. In Deutschland haben wir ein anderes Procedere - wir entscheiden nur einmal und können die Entwicklung des Projektes dann quasi nicht mehr beeinflussen. Doch mit der Union wird eine Verschiebung nicht leicht hinzubekommen sein - kritische Stimmen in der CDU/CSU sehe ich null, außer von einzelnen Abgeordneten aus Mecklenburg-Vorpommern.

FT: Ist es richtig, wie der Rechnungshof behauptet, dass die Ermittlung der Kosten für die Parlamentarier nicht transparent dargestellt wurde?

Bettina Hagedorn: Ganz klar: ja.

FT: Warum haben sich die Parlamentarier dann eigentlich nicht selbst darüber beschwert?

Bettina Hagedorn: Haben Sie ja - insbesondere ich selbst. Der jetzt vorgelegte Bundesrechnungshofbericht wurde von mir als Mitglied im Rechnungsprüfungsausschuss am 30. März und am 12. Dezember 2007 abgefordert, wegen – so steht es im Bericht selbst – "Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Projektes".

FT: Glauben Sie, dass noch eine umfassende Information für die Parlamentarier vor einer Ratifizierung des Staatsvertrages erstellt wird?

Bettina Hagedorn: Vor der Sommerpause geht das gar nicht mehr, weil die Kosten und andere Schlüsselfragen zum jetzigen Zeitpunkt nicht zuverlässig dargestellt werden können, weil die entsprechenden Untersuchungen noch im Vorplanungsstadium sind. Die Bahn wird die Vorplanung erst Ende 2009 oder Anfang 2010 fertig haben. Auch die Kostensteigerung

für die Hinterlandanbindung von 840 Mio. Euro auf 1,7 Mrd. Euro, die der Bundesrechnungshof nennt, ist eigentlich nur eine gegriffene Zahl, prognostiziert auf der Grundlage eines Berichtes des Verkehrsministeriums vom Herbst 2008 zu Kostensteigerungen bei Großprojekte der letzten 3 Jahre. Wenn wir die echten Kosten auf dem Tisch haben wollen, müssen wir mindestens bis 2010 mit der Abstimmung warten.

FT: *War die Anhörung eher eine lästige Pflichtaufgabe für die Parlamentarier oder glauben Sie, es hat in ihren Köpfen wirklich etwas verändert?*

Bettina Hagedorn: In jeder Anhörung ist es so, dass es auch Abgeordnete gibt, für die ist es eine lästige Pflichtaufgabe. Eine Anhörung ist aber schon etwas ganz Besonderes. Ich bin sehr froh, dass es gelungen ist, sie hinzubekommen. In dieser Anhörung liegt die einzige Chance. Damit ist es den Fehmaranern gelungen, das Thema auf die bundespolitische Ebene zu heben. Das Wichtigste ist das Protokoll(es soll wohl noch in dieser Woche fertig sein, d. Red.), weil darin die überwiegend kritischen Fragen der Abgeordneten sowie die teilweise entlarvenden Antworten der Befürworter unter den Sachverständigen dokumentiert sind. Abgeordnete, die nicht selbst dabei sein konnten, können so kritische Passagen gezielt nachlesen und über ihr Abstimmungsverhalten möglicherweise neu nachdenken.

FT: *Der Rechnungshof sieht erhebliche Risiken für den Bundeshaushalt. Verkehrsausschussvorsitzender Dr. Klaus Lippold sagte am Ende der Sitzung, nicht jedes Risiko sei so hoch, wie es erscheine. Wie ist Ihre Einschätzung?*

Bettina Hagedorn: Die finanzpolitischen Risiken werden von Fachpolitikern, die "ihre" Projekte durchsetzen wollen, gern durch eine rosarote Brille betrachtet und kleingeredet. Für meine Kollegen im Haushalts- und Rechnungsprüfungsausschuss und mich hat der Bundesrechnungshofbericht sehr viel Gewicht – im Haushaltsausschuss werden die finanziellen Risiken die entscheidende Rolle spielen.

FT: *Sie haben gesagt, angesichts der Fülle von offenen Fragen könne der Bundestag noch nicht entscheiden. Haben Sie davon schon ihren Fraktionsvorstand überzeugen können?*

Bettina Hagedorn: Ich habe gleich letzte Woche den Bericht des Rechnungshofes mit einem Schreiben an Peter Struck geschickt. Und ich werde auch noch persönlich mit ihm darüber sprechen. Über das Ergebnis kann ich aber keine Prognose abgeben, weil unser CDU-Koalitionspartner Druck machen wird, noch vor der Sommerpause zu entscheiden.

FT: *Würde der Bundestag den Staatsvertrag ratifizieren auch ohne Vorliegen des Gutachtens über die Risiken von Schiffskollisionen?*

Bettina Hagedorn: Er würde es können, aber wenn man verantwortungsbewusst handeln will, dann geht das aus meiner Sicht nicht.

FT: *Für eine Hochgeschwindigkeitstrasse an der A 1 gab es noch gar keine Kostenermittlung. Doch wäre es nicht sinnvoller, die besten Voraussetzungen zu schaffen, wenn die Beltquerung schon kommt. Dazu würde auch eine zweite Sundquerung gehören. Allerdings würden die Abgeordneten die zusätzlichen Kosten nicht kennen, wenn sie im Juni abstimmen würden ...*

Bettina Hagedorn: Die Frage ist: "die besten Voraussetzungen"- für wen? Ich kann für Ostholstein nur Nachteile in einer Hochgeschwindigkeitstrasse erkennen – zwischen Hamburg und Kopenhagen wird dann höchstens noch in Lübeck gehalten. Was haben die Menschen in Ostholstein von einer reinen Transittrasse? Nichts! Ca. 50 kreuzende Straßen müssten dann zwingend überführt oder untertunnelt werden mit 1/3 Kostenbeteiligung der Straßenbaulastträger – also der Kommunen. Und die jetzige Trasse mit den vielen kleinen Bahnhöfen für den reinen Regionalverkehr müsste dann von Schleswig-Holstein aus den

Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden. Das verschweigen die Befürworter aus Wirtschaft und Politik natürlich wohlweislich. Das ist ein sehr kompliziertes Thema, das Spiel haben viele noch nicht durchschaut. Ich finde die Äußerung von Herrn Jorkisch (Präsident der IHK zu Lübeck, d. Red) empörend, es "komme auf ein paar hundert Millionen Euro nicht an". Die Wirtschaft hat sich 2006 entgegen ihrer Versprechungen aus jeglicher Mitfinanzierung und Risikohaftung für dieses Milliardenprojekt zurückgezogen und "spuckt jetzt große Töne". Für die kostenträchtigen Forderungen müssen er und auch der Wirtschaftsminister Biel ja nicht geradestehen, denn auch das Land Schleswig-Holstein handelt nach dem Fielmann-Prinzip und wird für diese Forderungen nichts bezahlen wollen. Etwas zu fordern, was alleine der Bund und damit der Steuerzahler bezahlen sollen, während die Wirtschaft sich fröhlich zurücklehnt, das empört mich als Haushälterin des Bundestages. Das ist aber genau das, wovon der Rechnungshof gewarnt hat.

FT: *In wiefern?*

Bettina Hagedorn: Weil einige Passagen des Staatsvertrages wegen Interessenkollisionen zwischen Dänemark und Deutschland so unkonkret verfasst sind, warnt der Hof vor teuren Zusatzforderungen. Dänemark wollte bei der deutschen Hinterlandbindung eher die "Mercedes-Variante", während Steinbrück und Tiefensee mit der Kanzlerin im Interesse der deutschen Steuerzahler im Staatsvertrag eher die "VW-Variante" durchgesetzt haben, weil sie alle ja an die Verkehrsprognosen nicht glauben. Wenn man denen nicht traut, dann wäre die "Mercedes-Variante" in der Tat eine Verschleuderung von Steuergeldern auf Bundesebene. Vor diesem Hintergrund haben die Sachverständigen unfreiwillig bereits in der Anhörung dem Rechnungshof beängstigend Recht gegeben: ihre teuren Nachforderungen, die erheblich über den Staatsvertrag hinausgehen, kommen nämlich sogar schon jetzt und würden den Steuerzahler noch sehr, sehr teuer zu stehen kommen.

"Bericht aus Berlin" – Kolumne in den Lübecker Nachrichten vom 13. Juni 2009

Bahntrasse im Interesse Ostholsteins?

Am 18. Juni wird dem Staatsvertrag zur festen Fehmarnbeltquerung im Bundestag vermutlich mit breiter Mehrheit aus Koalition und FDP zugestimmt – auch wenn ich mit einigen Kollegen der SPD dagegen stimmen werde. Festgeschrieben ist dann eine „Hinterlandanbindung“ als Schienentrasse für Zuggeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h zwischen Lübeck und Puttgarden, die (Zitat DB) „in der bisherigen Lage weitgehend möglich ist. Ziel der Planung ist es, die Variante zu ermitteln, die ein bestmögliches Kosten/Nutzenverhältnis bietet.“ Am 26. Mai bestätigte mir das Berliner Verkehrsministerium dennoch schriftlich, weitere Variantenuntersuchungen für eine Trasse entlang der Autobahn in die Vorplanung einzubeziehen. So soll den Sorgen der Menschen in der Region vor Lärm und Beeinträchtigung des Tourismus begegnet werden – ein erster Schritt! Doch Achtung: Schon fordern Lobbyisten eine „zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecke entlang der Autobahn“ - hier wird unter dem Deckmantel der Entlastung der Bürger eine reine Transitstrecke von Tempo 220 bis 250 gefordert, deren Fern- und Güterzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen – wenn überhaupt – nur noch in Lübeck anhalten werden. Was auf den ersten Blick vermeintlich bürgerfreundlich klingt, hat mehrere Haken für die Menschen vor Ort: etwa 50 kreuzende Straßen müssten dann zwingend in Ostholstein unter oder über die Schienen verlegt werden - die Kosten dafür tragen zu einem Drittel als Straßenbaulastträger Städte, Gemeinden bzw. der Kreis. Der Bund wäre dann künftig finanziell allein für diese „Transitstrecke“ verantwortlich – für die insbesondere für Pendler und Touristen wichtige Bäderstrecke an der Küste, wäre allein unser finanziell gebeuteltes Land zuständig – ob es diese Last wohl tragen kann? Und wofür das alles? Heute verkehren zwischen Lübeck und Neustadt 38 Personennah- und 14 Personenfernzüge pro Tag – und Null Güterverkehr. 7 Jahre nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung (also vermutlich frühestens 2028) sind für diese Strecke pro Tag 38 Personennah- und 22 Personenfern- sowie 149 Güterzüge prognostiziert (also insgesamt 209). Und was haben die Menschen in der Region davon? Keine zusätzlichen Regionalzüge, 8 neue Fernzüge auf der Transitstrecke vermutlich ohne Halt in Ostholstein und fast 150 Güterzüge täglich, die ihre Last – statt heute über Jütland – quer durch Ostholstein von einer Metropole zur nächsten bringen. Und das soll im Interesse Ostholsteins sein?

"Bericht aus Berlin" – Kolumne in den Lübecker Nachrichten vom 10. April 2010

Verkehrsetat – ist der Zug abgefahren?!

Am 19. März beschloss Schwarz-Gelb den Bundeshaushalt in Berlin – und damit auch den Verkehrsetat. Offenbar wird dabei: Betrug 2008 und 2009 die Rekordinvestitionssumme noch jeweils über 13,2 Mrd. €, so stehen 2010 nur noch 10,8 Mrd. €, 2011 bis 2013 sogar nur noch je 9,9 Mrd. € bereit. Das vor gut 1 Jahr beschlossene Konjunkturpaket beschert dem Verkehrsminister zusätzlich 2 Mrd. € für den Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen – aber auch dieses Geld ist 2011 ausgegeben. Ab 2011 sorgt die Schuldenbremse für 10 Mrd. € WENIGER Ausgaben in Berlin – 2016 sind es also schon MINUS 60 Mrd. € pro Jahr ... Fakt ist: der Gürtel muss enger geschnallt werden! In diesem Zusammenhang steht die „Streichliste“ der Bahn, deren Existenz lange nicht nur von Verkehrsminister Ramsauer, sondern auch von Abgeordneten von CDU/FDP eisern geleugnet wurde: im März wurde sie in Berlin vorgelegt! Die Liste ist lang – und die Hinterlandanbindung der Beltquerung eines der vielen noch nicht finanzierten Projekte darauf, das mindestens 900 Mio. € in der „Billigvariante“ kosten soll – die Alternativtrassen an der Autobahn im Kreissüden sollen 195 Mio. € bzw. 231 Mio. € MEHR kosten. Alternativtrassen, die zu Recht auch im Kreisnorden gefordert werden – wie z.B. am 29. März bei meinem Besuch mit der Konzernbevollmächtigten der Bahn Ute Plambeck in Großenbrode – sie sind bisher aber weder geplant noch kalkuliert und machen das Projekt logischerweise immer teurer. JÄHRLICH 600 Mio. € „on Top“ – also 50 Prozent MEHR Steuergelder als für Ausbauprojekte aktuell vorgesehen – braucht die Bahn bis 2021 Jahr für Jahr, wenn sie die Projekte der „Streichliste“ alle termingerecht bauen soll, trug Bahnchef Grube im Verkehrsausschuss vor ...wie realistisch ist das?

Im Rechnungsprüfungsausschuss in Berlin bin ich die Hauptberichterstatterin für den Bereich Verkehr. In dieser Funktion liegt mir seit dem 28. Januar ein Bericht des Verkehrsministeriums vor, den wir im Juni 2009 angefordert hatten, um die Varianten der Schienenhinterlandanbindung zwischen Puttgarden-Lübeck-Hamburg mit den Kosten vorgelegt zu bekommen - am 7. Mai steht dieser Bericht auf der Tagesordnung des Ausschusses. Zitat: "Der Bund und die DB Netz AG favorisieren für den Ausbau für die Schienenhinterlandanbindung FBQ die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante, die den Anforderungen des Staatsvertrages bis 2018 gerecht wird." Bis 2018 werden für

diese „1. Baustufe“ 600 Mio. € u.a. für die Elektrifizierung, Lärmschutzmaßnahmen und die teilweise zweigleisige Linienverbesserung gebraucht - weitere 300 Mio. € werden in der zweiten Baustufe zur Fertigstellung des 2. Gleises - 7 Jahre nach Inbetriebnahme - fällig. Doch viele Gemeinden, Anwohner und engagierte Bürger haben zu Recht weiter gehende Sorgen und Erwartungen – was ist mit ständig geschlossenen Schranken bei 150 Güterzügen täglich? Wie sollen die Kommunen 1/3 der Kosten von Über- und Untertunnelungen von Straßen bezahlen? Was wird aus der Lebensqualität von Einheimischen und Touristen? Klar ist für mich – Lösungen nach dem Motto "Hauptsache billig" darf es nicht geben! Klar ist auch, dass eine komplette Verlegung der Strecke mit Tempo 220 KEINE gute Lösung für die Menschen ist - der Bund wäre dann künftig finanziell allein für die „Transitstrecke“ verantwortlich, und für die für Pendler und Touristen wichtige Bäderstrecke an der Küste müsste Schleswig-Holstein finanziell gerade stehen – Prost Mahlzeit! Der Zug ist gewiss noch nicht abgefahren – man darf aber zweifeln, ob er auf dem richtigen Gleis steht!