



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 30.09.24

Hagedorn: Instandsetzung der Sundbrücke wird bis 2028 91 Mio. Euro kosten – Elektrifizierung weiterhin ‚verrückt‘!

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

Der Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) des Deutschen Bundestags hat am 27. September 2024 zum fünften Mal innerhalb eines Jahres einen kritischen Beschluss zu den Berichten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Bundesrechnungshofes (BRH) zur Planung der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und speziell zur geplanten Elektrifizierung der Sundbrücke gefasst und einen erneuten Bericht zum 13. Dezember 2024 angefordert. Der Bundesrechnungshof hatte am 11. Juni mit einem 23 Seiten umfassenden Bericht bereits den Haushaltsausschuss zu diesem Thema umfassend informiert, so dass die Problematik auch am 16. Oktober im Beisein von Verkehrsminister Wissing mit Sicherheit eine Rolle spielen wird, der dann mit seinem Gesamtetat im Haushaltsausschuss Rede und Antwort stehen wird.

Hagedorn: „**Der Bundesrechnungshof hat mit seinen Berichten seit 2016 kontinuierlich darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn vertraglich seit der Eröffnung 1963 für eine ständige Instandhaltungspflicht der Brücke gemeinsam mit dem LBV des Landes verantwortlich ist, was sie nachweislich seit dem Jahr 2000 nur mit geringstem Aufwand betrieben und dadurch die Brücke binnen 15 Jahren in einen gefährdeten Zustand haben verkommen lassen. Nur der Druck des Rechnungsprüfungsausschusses aufgrund dieser Berichte hat – zusammen mit dem Bundestagsbeschluss vom Juli 2020 zum Bau eines Sundtunnels mit übergesetzlichem Lärmschutz**

und zum Erhalt der Sundbrücke allein für Fußgänger, Radfahrer und Langsamverkehre wie Trecker – dazu geführt, dass die Brücke seit 2021 endlich umfassend Grundinstand gesetzt wird.

Nachdem diese Grundinstandsetzungskosten von der DB zunächst mit 30 Mio. Euro und danach mit 49 Mio. Euro beziffert wurden, haben wir jetzt aufgrund meiner konkreten Nachfragen vom 17. September 2024 folgende Antwort des Ministeriums erhalten (Zitat): ‚Die Gesamtkosten der Instandsetzung betragen nach aktueller Kostenvorschau 91 Mio. Euro und werden zwischen dem LBV und der DB InfraGo sachgerecht (Anm.: also laut Vertrag von 1963) im Verhältnis 64 % : 36 % geteilt.‘ Diese Zahlen beinhalten konkret, dass von 2017 bis 2020 nur insgesamt 4,4 Mio. Euro in die Brückeninstandsetzung investiert wurden, während es von 2021 bis 2024 mit 40,3 Mio. Euro schon fast das Vierfache war und von 2025 bis 2028 zum Abschluss der Arbeiten weitere 46,5 Mio. Euro sein sollen. Mit dieser stolzen Summe von insgesamt 91 Mio. Euro zur Grundinstandsetzung ist einerseits erwiesen, wie katastrophal DB und LBV ihre vertragliche Verpflichtung fast 20 Jahre vernachlässigt haben – weil sie die Sundbrücke ja im Zuge der Beltquerung eigentlich abreißen wollten – und andererseits die gute Nachricht für die Fehmaraner und den gesamten Kreisnorden verknüpft, dass die Fehmarn-Sundbrücke dann ab 2029 eine 130-jährige weitere Lebensdauer von den Experten bescheinigt wird. Insofern sollte die Landesregierung endlich dem Kreis Ostholstein die Übernahme der Baulast der Brücke ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Sundtunnels garantieren, weil der Kreis damit überfordert wäre und es – wie die Landesregierung seit vielen Jahren schon von CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer weiß – keine Rechtsgrundlage für den Bund gibt. Es bleibt aber trotz dieser 91 Mio. Euro dabei, was die Gutachter der DB bereits 2010 und 2012 nachgewiesen haben: Für den Verkehr von Güterzügen, die durch den Beltunnel fahren sollen, ist die Sundbrücke auch danach statisch absolut ungeeignet – mit anderen Worten: Güterzüge aus und nach Dänemark über die Brücke ab 2029 würden den dauerhaften Erfolg der jetzt investierten 91 Mio. Euro massiv gefährden! Gegen diesen Plan der DB der ‚temporären Elektrifizierung‘ für den Güterverkehr mit Skandinavien hat sich der Rechnungsprüfungsausschuss darum gemeinsam mit dem Bundesrechnungshof seit Jahren mehrfach vehement ausgesprochen. Es wirft viele Fragezeichen auf, warum die Landesregierung in Kiel zu diesen

Plänen nie kritisch Stellung genommen hat, sondern im Planfeststellungsbeschluss für Fehmarn sogar unterstützt.“

Im Vorfeld der Beratung hatte Bettina Hagedorn, seit 2002 Mitglied im Rechnungsprüfungsausschuss und Obfrau für die SPD-Bundestagsfraktion dort, sich am 17. September mit einem umfassenden Fragekatalog an das Verkehrsministerium gewandt, der nur wenige Tage später prompt und detailliert beantwortet wurde.

Bettina Hagedorn: „**Ich bin positiv überrascht, wie schnell und konkret das Verkehrsministerium mit Volker Wissing meine für den Ausschuss gestellten Fragen beantwortet hat – das habe ich in den Jahren von 2009 bis 2021 unter den drei CSU-Verkehrsministern Ramsauer, Dobrindt und Scheuer so nie erlebt. Aufhorchen lässt die Antwort auf meine Frage, ob in den bereits im Februar 2024 vom Ministerium bezifferten Kosten von 61,6 Mio. Euro für die Kosten der (temporären!) Elektrifizierung der Sundbrücke sowie der (temporären!) landseitigen Anbindung sowohl auf Fehmarn wie auch auf dem Festland auch der danach festgelegte komplette Rückbau enthalten sei (Zitat): ‚Von den 61,6 Mio. Euro entfallen ca. 34,6 Mio. Euro auf die festlandseitige Anbindung (PFA 5.2), etwa 10,5 Mio. Euro auf die Elektrifizierung und Verstärkung der Sundbrücke (PFA 6) und etwa 16,5 Mio. Euro auf die inselseitige Anbindung (PFA 6). Ein EVENTUELLER Rückbau im Zuge der Fehmarnsundquerung ist hierbei NICHT eingerechnet.‘** Dieser simple Satz ist eine ultimative Bedrohung für den Lärmschutz und die Lebensqualität für die Menschen am Sund und im Kreisnorden, er kann die gesamte Arbeit des Dialogforums seit weit über 10 Jahren ad absurdum führen und missachtet den Bundestagsbeschluss vom Juli 2020 zu übergesetzlichem Lärmschutz zu 100 Prozent. Denn auf meine Frage vom 17. September, wie die Deutsche Bahn im Zuge der temporären Elektrifizierung der Sundbrücke den übergesetzlichen Lärmschutz einhalten wolle, antwortet das Verkehrsministerium (Zitat): ‚Aus statischen Gründen ist eine Installation von Lärmschutzwänden auf der Fehmarnsundbrücke nicht möglich. Eine Umsetzung des durch den Bundestagsbeschluss finanzierten Vollschutz ist daher in diesem Bereich nicht möglich. Daher sind im Rahmen der genehmigten Planunterlagen für den Planfeststellungsbeschluss 6 (PFA 6) im Bereich der Ortschaft Fehmarnsund festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wie bspw. Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungen vorgesehen.‘ Heißt konkret: Güterzüge sollen ohne jeglichen

aktiven Lärmschutz über die elektrifizierte Brücke donnern und alle Menschen, die an frischer Luft unterwegs sind oder die Natur, ihre Terrasse oder die nahen Camping-Plätze genießen wollen, ungefiltert erreichen. Das wäre das genaue Gegenteil von dem, wofür das Dialogforum gekämpft und wofür der Deutsche Bundestag 2020 gestimmt hat. Eine Frechheit!“

Doch damit nicht genug: Nachdem das Bundesverkehrsministerium erst im Februar 2024 erstmals (!) einen konkreten Zeitplan für die zehn Planfeststellungsbeschlüsse und Baustarts der Hinterlandanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden in einem Bericht transparent gemacht hatte, korrigiert es jetzt sechs Prognosen zu den geplanten Baustarts maßgeblich.

Hagedorn: „**Dass der Planfeststellungsbeschluss für den Sundtunnel jetzt Anfang 2026 gefasst und mit dem Bau bereits im 2. Quartal 2026 begonnen werden soll, ist eine um drei Monate optimistischere Prognose als noch im Februar. Wie zuverlässig dieser Zeitplan allerdings angesichts der Mitte September bekannt gewordenen eventuellen ‚Munitionsaltlasten‘ im Sund ist, deren Untersuchung und Bergung man jetzt für 2025 plant – und damit volle fünf (!) Jahre NACH der Festlegung von DB und Verkehrsministerium, an dieser Stelle einen Absenktunnel bauen zu wollen – ist zweifelhaft. In den Abschnitten Lübeck, Schashagen-Damlos, und Heringsdorf-Neukirchen soll der Bau jetzt allerdings 2026 und damit ein Quartal später als noch im Februar prognostiziert beginnen und in Oldenburg ein ganzes Jahr später sowie in Großenbrode sogar 15 Monate später. Mit anderen Worten: ALLE Planfeststellungsbeschlüsse – auch für Sierksdorf/Altenkreppe und Ratekau/Scharbeutz – sollen noch 2025 gefasst und 2026 soll dann quasi zeitgleich die komplette Strecke gebaut werden. Bad Schwartau bleibt Schlusslicht und Nadelöhr der gesamten Strecke mit dem letzten Planfeststellungsbeschluss 2026 und dem Baubeginn Ende 2026. Es bleibt mir ein Rätsel, wie dieser zweigleisige Schienen-Ausbau auf über 70 km mit unzähligen Brücken und Trögen binnen drei Jahren zu schaffen sein soll, so dass folgerichtig der Rechnungsprüfungsausschuss am 27. September erneut das Verkehrsministerium unter Beachtung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 2. Juli 2020‘ aufgefordert hat (Zitat): ‚[...] umgehend weitere Gespräche gemäß Artikel 22 des Staatsvertrages mit der dänischen Seite zu führen. Dabei hat es eine Übergangslösung für den Fall zu sondieren, dass der Absenktunnel bis zur Eröffnung der Fehmarnbeltquerung nicht in Betrieb genommen werden kann. Die Gespräche sollen darauf abzielen, dass Dänemark ggf. notwendige**

Übergangslösungen ohne temporäre Elektrifizierung der Fehmarnsundbrücke akzeptiert.‘ Dieser Beschluss wurde übrigens im Rechnungsprüfungsausschuss bei Enthaltung der CDU/CSU gefasst.“

Zum Hintergrund: Der Rechnungsprüfungsausschuss begleitet das Projekt FBQ und Hinterlandanbindung kontinuierlich seit 2009, als der Bundesrechnungshof den Abgeordneten einen sehr kritischen Bericht zum Staatsvertrag und zum geplanten Projekt übersandt hatte mit der Empfehlung, dem Staatsvertrag in der vorliegenden Form nicht zuzustimmen. Bettina Hagedorn war damals eine von 13 SPD-Bundestagsabgeordneten, die dem Projekt und dem Staatsvertrag nicht zugestimmt hatte. Seitdem haben sich nahezu alle negativen Prognosen des Bundesrechnungshofes bewahrheitet. Die letzte Kostenprognose für die deutsche Hinterlandanbindung liegt bei 3,9 Mrd. Euro (2009: 840 Mio. Euro), die aber sehr wahrscheinlich allein aufgrund der Baukostensteigerungen massiv steigen wird.