



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages


Bettina Hagedorn, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin


Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt-
entwicklung
Herrn Staatssekretär
Enak Ferlemann


D-11030 Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Paul-Löbe Haus
Raum 5.640

 (030) 227 – 73 832

 (030) 227 – 76 920

 bettina.hagedorn@bundestag.de

Berlin, 24.06.2010
TG

Betreff: Hinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung
Bezug: Presseberichterstattung anlässlich der Eröffnung des Raumord-
nungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung in Schleswig-Holstein

Sehr geehrter Herr Ferlemann,

wie ich der aktuellen Presse entnehmen konnte (s. Anlagen) wird der zu erwartende Güterverkehr auf der Vogelfluglinie nach Fertigstellung der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung offenbar fast um die Hälfte geringer ausfallen, als bislang offiziell prognostiziert und – im Rahmen von Kosten-Nutzen-Berechnungen - kalkuliert.

Bislang hatte ich den Eindruck, dass die offiziell von der Bahn in Eutin 2009 vorgestellten prognostizierten Zugzahlen für den Zeitraum ab 2025 (**täglich 149 Güterzüge**, 22 Personenfernverkehrszüge, 38 Personennahverkehrszüge) die gesicherte Kalkulationsgröße darstellen, die Planungsgrundlage für den Ausbau der Hinterlandanbindung und für den Staatsvertrag zur Beltquerung sind. Letztlich sind diese Zahlen auch übereinstimmend mit der Berechnungsgrundlage für das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Vogelfluglinie, die mir von Herrn Staatssekretär Scheurle noch in seinem Schreiben vom 2. Juni 2010 in Tabellenform übermittelt wurde und die als solches **am 18. Juni als Sitzungsunterlage im Rechnungsprüfungsausschuss zum TOP 9** offiziell verteilt wurde.

Die Presse in Schleswig-Holstein titelte am 23. Juni zu meiner größten Verblüffung: *„Wundersamer Schwund von Güterzügen auf der geplanten Fehmarnbelt-Brücke: Noch vor Jah-*

resfrist ... war von 150 schwer beladenen Zügen die Rede, die ab 2018 täglich über das 19 Kilometer lange Bauwerk rollen sollten. Jetzt ist nur noch von 78 die Rede.“ (Schleswig-Holsteinische Landeszeitung) Die Lübecker Nachrichten schrieben: *„Zeitgleich korrigierte die Deutsche Bahn ihre Prognose für den Güterverkehr nach unten. Statt von 150 Güterzügen täglich spricht sie jetzt nur von 78 Zügen. ... Eine Bahnsprecherin: „Die Zahlen stammen vom Bundesverkehrsminister.““*

Als langjähriges Mitglied im Haushaltsausschuss und Hauptberichterstatteerin für Verkehr im Rechnungsprüfungsausschuss möchte ich feststellen, dass mir dieser Vorgang fast die Sprache verschlägt: da wird dem Rechnungsprüfungsausschuss und seinen Mitgliedern noch am 18. Juni ein fast um 50 % prognostizierter Einbruch bei den Güterzügen bezogen auf den Ausbau einer Hinterlandanbindung für fast 1 Mrd. Euro verschwiegen, den das Ministerium nur 4 Tage später der staunenden Öffentlichkeit (aber nicht den zuständigen Abgeordneten!) bekannt gibt. Sie werden nachvollziehen können, dass dieses Vorgehen Ihrerseits wird erklärt werden müssen.

In der Sache selbst stellen sich aber weitere Fragen:

1. Wie konnte es zu diesen eklatanten Einbrüchen in der Güterverkehrsprognose kommen?
2. Beruhte die alte Verkehrsprognose auf unsoliden Grundlagen? Welche dieser Grundlagen mussten warum korrigiert werden? Wie solide ist die neue Prognose?
3. Welche Auswirkungen hat diese neue Verkehrsprognose auf den Bau/die Ertüchtigung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung? Ist der Umfang der zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen von den Güterzugprognosen abhängig?
4. Wieso heißt es plötzlich vor Ort zur Erläuterung, dass ca. 40 Güterzüge täglich auch nach Eröffnung der Beltquerung über die Jütland-Route und die Große Beltbrücke fahren werden – obwohl bisher stets als Argument für die Beltquerung das „Einsparen“ dieses Umweges von rund 200 km genannt wurde?
5. Wieso geht man dem Vernehmen nach plötzlich von „viel längeren Zügen“ aus? Wie lang sollten die Güterzüge nach alten Prognosen sein – wie lang nach den neuen?
6. Wie will man derartig lange Züge an den Engpässen (z.B. Knoten Lübeck) bei geringer Gleisanzahl und hoher Gleisbelegung durch eng vertakteten Personennahverkehr „parken“ bzw. „durchschleusen“?

Sehr geehrter Herr Ferlemann, der Vorgang führt allerdings zusätzlich zu weitergehenden Fragen. Wie Sie wissen lautet in dem geschlossenen Staatsvertrag der Artikel 5 „Beschreibung der Hinterlandanbindungen“ (Absatz 2):

*„... Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. 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.**“*

Frage: Führt eine Reduzierung der täglich verkehrenden Güterzüge von 149 auf 78 zur Veränderung „der erforderlichen Maßnahmen“ für eine „ausreichende Eisenbahnkapazität“? Wenn nein – warum nicht? Wenn ja – was wird/kann verändert werden?

Im Absatz 4 des Staatsvertrages heißt es:

*„Die Vertragsstaaten unternehmen **alles in ihrer Macht Stehende**, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen. Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für 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 in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.“*

Daher folgt zwangsläufig die Frage: **Umfassen die Annahmen, von denen in Art. 5 Abs. 4 S. 1 StaatsV gesprochen wird, auch die Verkehrsprognosen?** In Art. 5 Abs. 2 StaatsV wird nur eine „ausreichende Eisenbahnkapazität“ erwähnt, in Art. 5 Abs. 4 ist schließlich nur von einem „bedarfsgerechten Ausbau“ die Rede. Was ist nach der neuen Verkehrsprognose „eine ausreichende Verkehrskapazität“ und was wird von einem bedarfsgerechten Ausbau der Schienenhinterlandanbindung noch umfasst?

Angesichts von Art. 5 Abs. 4 S. 4 StaatsV schließt sich eine weitere Frage an: Soll angesichts der veränderten Annahme „Verkehrsprognose“ und angesichts der Tatsache, dass FemernA/S offenbar (Presseberichterstattung diese Woche) statt der (finanziell in der Prognose um 1 Mrd. Euro günstigere) Schrägseilbrückenvariante jetzt doch die deutlich teurere Tunnelvariante erwägt, mit Dänemark gemäß Art. 22 StaatsV über die volkswirt-

schaftliche Sinnhaftigkeit der Beltquerung insgesamt bzw. über die Art des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung „nachverhandelt“ werden? Wenn nein – warum nicht?

Ich bitte um die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen – der Bundesrechnungshof erhält u.a. zur Vorbereitung des Tagesordnungspunktes für den Rechnungsprüfungsausschuss am 1. Oktober 2010 eine Kopie dieses Schreibens .

Mit freundlichen Grüßen

Bettina Hagedorn

Anlagen