



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

<b>EINGANG</b> RECHNUNGS-PRÜFUNGS-AUSSCHUSS
am: 29. Jan. 2010
Nz.: <i>ll</i> <i>to</i>



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Vorsitzenden  
des Rechnungsprüfungsausschusses  
des Haushaltsausschusses  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Michael Luther MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses Ausschussdrucksache
0 0 1 7
17. Wahlperiode

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Betreff: Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Abs. 2 BHO  
über die feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterland-  
anbindung**

Bezug: Beschluss des RPA aus der 38. Sitzung des RPA  
am 19. Juni 2009, TOP 11  
Aktenzeichen: Z 11 - 2312.7/6  
Datum: Berlin, *28. 01. 2010*  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, *lieber Michael,*

mit Bezug auf den Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses zu  
TOP 11 der 38. Sitzung vom 19. Juni 2009 übersende ich Ihnen den  
erbetenen Bericht über die feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit  
Hinterlandanbindung.

60 Mehrstücke sind beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

*Enak Ferlemann*  
Enak Ferlemann





Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# **Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages**

**vom 21. Januar 2010**

**zum**

**Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Abs. 2 BHO über die feste  
Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30. April 2009**

In der 38. Sitzung des RPA am 19.06.2009 wurde zu TOP 11 „Bericht nach § 88 Abs. 2 BRH über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung“ folgender Beschluss gefasst:

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 für 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.*

### **1. Schienenhinterlandanbindung für die geplante Feste Fehmarnbeltquerung** Ausbau der Strecke Lübeck - Puttgarden

Auf der Grundlage des vom Deutschen Bundestag auch ratifizierten Staatsvertrages über die Errichtung einer Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) vom 03.09.2008 hat Deutschland die Verpflichtung übernommen, den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung in Deutschland entsprechend der Festlegungen des Staatsvertrages zu erfüllen. Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung (BMVBS) wurde die DB Netz AG im Juni 2008 mit der Erstellung der vereinfachten Vorentwurfplanung (v VEP - Leistungsphasen 1 und 2) beauftragt. Die Ergebnisse der v VEP sind dem BMVBS im November 2009 vorgelegt worden. Die zeitliche Verschiebung um 4 Monate gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan ergab sich aus der zusätzlichen Untersuchung zu sich aufdrängenden Trassenvarianten.

Für den zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung wurde eine Vorzugsvariante ermittelt, die den geltenden Prämissen der BHO 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.

Die im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Ausbaus grob ermittelten Kosten betragen im Juli 2006 mit Preisstand 2002 rd. 744 Mio. €. Indiziert ergeben sich bei einer jährlich anzunehmenden Preissteigerung von 2% somit auf 2009 hochgerechnete Kosten von ca. 850 Mio. €. Unter Berücksichtigung von Risiken, die kostenmäßig derzeit (z. B. Baugrund) noch nicht voll darstellbar sind, zeigt sich, dass die Vorzugsvariante diese Kosten einhält und keinesfalls wesentlich übersteigt.

Kosten für die Schienenhinterlandanbindung FBQ bis in den Knoten Hamburg (HH)  
2007 hat das BMVBS eine Studie zur Analyse des notwendigen Infrastrukturausbaus im Knoten Hamburg vergeben, die im Frühjahr 2009 fertig gestellt wurde. Die Schieneninfrastruktur im Knoten Hamburg wurde insbesondere vor dem Hintergrund der eingetretenen Entwicklung der Hafenumschlagmengen analysiert. Dabei wurde für die betrachteten Ausbaumaßnahmen im Knoten HH ein positives, weit überdurchschnittliches Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt. Da der Güterverkehr in den Knoten HH aufgrund der Stärkung der Seehafenhinterlandverkehre anwächst, ist der Ausbau des Knotens HH unabhängig von der Realisierung der FBQ notwendig. Die FBQ wurde in der Studie als realisiert unterstellt, die zusätzlichen Güterverkehre erreichen Hamburg aber in jedem Fall über Bad Oldesloe. Die Kosten für den Ausbau des Knotens HH sind in der Studie benannt und sind, wie dargelegt, nicht als Mehrkosten der FBQ anzulasten. Die in der Studie benannten Maßnahmen zum

Ausbau des Knotens Hamburg werden zum Teil bereits mit dem „Sofortprogramm Schienenhinterlandverkehr“ bis 2011 realisiert. Der Gesamtwertumfang dieser Maßnahmen beträgt 49 Mio. €.

#### Ausbau in Stufen gemäß Staatsvertrag

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.

#### Ermittlung von Varianten für die Schienenhinterlandanbindung FBQ von Puttgarden bis Lübeck

Wegen des sachlichen Zusammenhangs zu Pkt. 1 wird diese Thematik hier mit behandelt. Der Bund und die DB Netz AG favorisieren für den Ausbau für die

Schienehinterlandanbindung FBQ die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante, die den Anforderungen des Staatsvertrages bis 2018 (mit Kosten von ca. 600 Mio. €) gerecht wird. 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 Emissionsbelastung 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 überschlüssiger 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 E: 231 Mio. €.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass mit vertiefender Planung und Abstimmung mit Dänemark Änderungen am Gesamtprojekt – auch die Kosten betreffend – in beide Richtungen nicht ausgeschlossen werden können.

## **2. Zur Finanzierung der Planungskosten für Bedarfsplanvorhaben**

Die gegenwärtig tatsächlich angemessene Höhe wird derzeit durch ein Gutachterbüro (Fa. Dornier Consulting in Zusammenarbeit mit TU Dresden) ermittelt. Der Gutachter ist zudem beauftragt, alternative Vorschläge für die Gewährung der Planungskosten (Plako) durch den Bund zu unterbreiten, die eine zeitgerechte Planung durch die EIU zur Folge haben. Zur Begleitung des Gutachtens wurde ein Projekt begleitender Arbeitskreis unter Beteiligung von BMVBS, DB AG, EBA, BMF und BRH eingerichtet.

Für weitere Entscheidungen zur Gewährung der Plako sind die Ergebnisse des Gutachtens abzuwarten, die voraussichtlich im 2. Quartal 2010 vorliegen werden.

In begründeten Einzelfällen gibt es Verträge über eine Vorfinanzierung von Planungskosten, (u. a. NBS/ABS Karlsruhe – Basel, Rhein-Ruhr-Express, Hinterlandanbindung FBQ, ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover), die bei Baubeginn auf die Pauschale angerechnet werden.

Die durch den Bund in letzter Zeit gewährten „Vorab-Plako“ sind zu verzinsen. Die EIU haben einer Verzinsung ab Inanspruchnahme von Planungsleistungen zugestimmt. Zuletzt wurde Ende 2009 eine Vereinbarung zur Vorfinanzierung von Planungskosten für die ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover (sog. Y-Trasse) abgeschlossen.