

Gespräch zur Vorbereitung der RPA-Sitzung am 07. Mai 2010 mit Frau MdB Hagedorn am 19. April 2010

- Ergebnisprotokoll (Entwurf)

TOP 2

„Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung“

Es sind in einem weiteren Bericht noch folgende Fragen zu beantworten:

1. Von welchen Verkehrsprognosen wird für die Strecke Hamburg-Puttgarden ausgegangen?

2. Welche Studien sind anzupassen?

3. Wie werden die Risiken für den Knoten in Lübeck bewertet?

4. Welche Maßnahmen werden im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr im Knoten Hamburg realisiert (u.a. für 49 Mio. bis 2011)?

5. Wie werden die Verpflichtungsermächtigungen für das Vorhaben im Haushalt dargestellt?

**6. Warum sind die Kosten von 600 Mio. € bislang nicht im Haushalt dargestellt worden? Werden sie im Regierungsentwurf für den Haushalt 2011 und im Finanzplan dargestellt?**

7. Welche konkreten Verkehrsprojekte sollen zukünftig als ÖPP/PPP Maßnahme finanziert werden?

8. Warum erfolgte die Vergabe der Studie an das Unternehmen BVU, und wieso wurde die Studie nicht im eigenen Verantwortungsbereich erstellt? Steht die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im Mittelpunkt? **Erfüllt die Studie die Kriterien, die qualitativ für eine**

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung herangezogen werden müssen?**

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Es gilt der Grundsatz, dass je umfangreicher und komplexer ein Vorhaben ist, eine umso gründlichere Wirtschaftlichkeitsanalyse aufgrund der Haushaltsgrundsätze der Wirtschaftlichkeit, der Sparsamkeit aber auch der Transparenz nötig ist: Welche Kriterien wurden angewandt und mit welchem Gewicht gewertet?**

9. Aus welchen Gründen wurde die BVU-Studie trotz Anforderung nicht Frau MdB Hagedorn zur Verfügung gestellt?

**10. Darstellung und Begründung der Reihung der Projekte im Vordringlichen Bedarf?**

**11. Welche Höchstgeschwindigkeit wird auf der Strecke angestrebt? Wird eine höhere Höchstgeschwindigkeit als die im Staatsvertrag festgelegte (160 km/h für Personenzüge, 120 km/h für Güterzüge) ausgeschlossen? Falls die im Staatsvertrag fixierte**

**Höchstgeschwindigkeit auf der ganzen Strecke eingehalten werden soll: Wird das BMVBS an den knapp 50 vorhandenen Bahnübergängen Über- und Untertunnelungen nur dort durchführen, wo sich die Kommunen mit einem Drittel (laut Eisenbahnkreuzungsgesetz) beteiligen? Wird das BMVBS befürworten, dass mindestens in den Bereichen, wo es Verschwenkungen von der bestehenden Trasse gibt, Bund und DB als Projektträger die Kreuzungskosten alleine finanzieren?**

**12. Befürwortet das BMVBS, dass eine der für den Kreissüden in der Diskussion befindlichen Trassenalternativen trotz Mehrkosten (195 bzw. 231 Mio. € Mehrkosten) verwirklicht wird? Werden Trassenalternativen im Kreissnorden – speziell in Großenbrode und Lensahn von der Deutschen Bahn geplant und vom BMVBS trotz Mehrkosten befürwortet?**