



**Bettina Hagedorn**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

# Pressemitteilung

---

Berlin, 19.04.12

## **Bericht des Ramsauer-Ministeriums zur Fehmarnbeltquerung auf Hagedorns Schreibtisch: Thema wird am 11. Mai in Berlin im Fachausschuss debattiert**

*(In der Anlage finden Sie die von Hagedorn geforderte Berichtsergänzung des Bundesverkehrsministeriums zur Hinterlandanbindung vom 16.04.2012 sowie den vorherigen Bericht vom 21.12.2011)*

Am 21. Dezember 2011 landete der 1. von insgesamt drei bis 2016 vom Rechnungsprüfungsausschuss angeforderten Berichten des Verkehrsministeriums zu Planungsstand und Kostenrisiken der Hinterlandanbindung zur Fehmarnbeltquerung auf Bettina Hagedorns Schreibtisch, die unter ihrer Federführung als zuständige Hauptberichterstatteerin beraten werden – als „**substanzlos**“ bewertete sie damals die 2 ½ DIN A4 Seiten (*Presseerklärung dazu vom 20.1.2012*), verschob die Beratung deswegen vom 2.3.2012 auf die Tagesordnung des Rechnungsprüfungsausschusses am 11.5.2012 und forderte im Gespräch mit Verkehrsministerium und Bundesrechnungshof am 8.2.2012 nachdrücklich einen ergänzenden Bericht, der jetzt vorliegt (*Anlage*).

Bettina Hagedorn (*im Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages Sprecherin und im Haushaltsausschuss stellv. Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion*) kommentiert: „**Der vom Ministerium am 16. April vorgelegte Bericht bleibt abermals bei der geforderten Konkretisierung hinter den Erwartungen zurück – Beispiel: Vorlage eines ‚Projektlaufplans mit kontrollierbaren Meilensteinen von heute bis zum Jahr 2018‘** (*Anm.: 2018 deswegen, weil noch im Oktober 2010 der Rechnungsprüfungsausschuss bei seiner Beschlussfassung zur Berichts-anforderung der Information des Verkehrsministeriums vertraute, dass die Hinterlandanbindung 2018*

*eröffnet würde*). Während der im Dezember 2011 vorgelegte Bericht von einer ‚Inbetriebnahme nach 1. Ausbaustufe‘ im Dezember 2020 spricht, allerdings in diesem Zeitplan Null Verzögerung durch zu erwartende Klageverfahren vorsah, endet der aktualisierte Ablaufplan jetzt mit dem Jahr 2016 für ‚erwartete Planfeststellungsbeschlüsse‘ und dem lapidaren Hinweis (Zitat): ‚Pufferzeiten für Klageverfahren sind nicht enthalten. Klageverfahren mit aufschiebender Wirkung (Baustopp) über den gesamten Streckenverlauf einzuplanen, entspricht nicht den Erwartungen des Bundes.‘ Der Rechnungsprüfungsausschuss darf sich verschaukelt fühlen - die tatsächliche Bauphase - und damit abermals die verzögerte Fertigstellung der Hinterlandanbindung über 2021 hinaus – wird totgeschwiegen. Jede zeitliche Verzögerung bedeutet aber automatisch und erwiesenermaßen drastische Kostensteigerungen.“

Wenigstens kurz und anders als noch im Dezember 2011 geht der ergänzende Bericht auf umfangreiche Trassenvarianten und mögliche –verlegungen ein, wie sie in Ostholsteins Kommunen diskutiert und teilweise gefordert werden. Zitat: „**Das Raumordnungsverfahren (ROV) dient insbesondere dazu, die raumordnerische Verträglichkeit des Vorhabens mit den entsprechend der gesetzlichen Regelung Beteiligten gemäß Festlegungsprotokoll zu klären. Auch Auswirkungen auf touristische und agrarstrukturelle Belange werden im ROV geprüft. Weiterhin fließt eine von der Regionalkonferenz Ostholstein in Auftrag gegebene Betroffenheitsanalyse mit zahlreichen neuen Varianten in die Erwägung mit ein. Dazu sind im Vorfeld umfangreiche Untersuchungen mit unterschiedlichen Trassenvarianten in einer Gesamtfläche von ca. 22000 ha (einschl. zu erstellendem Kartenmaterial) notwendig. Die Vielzahl der Varianten ergibt sich aus den unterschiedlichen Forderungen. Nach Abschluss des ROV erfolgt die Vorentwurfsplanung der dann ausgewählten Trasse zur Schienenhinterlandanbindung der FBQ. Erst nach Abschluss der Vorentwurfsplanung und im Verlauf der Planfeststellungsverfahren sind genauere Aussagen über die zu erwartenden Kosten auf Grund des dann vorhandenen Planungsstandes möglich. [...]** Nach dieser Phase sind im Zuge der Planungsvertiefung jedoch

**Kostenveränderungen bis zur Erlangung des Baurechts möglich. Kostensteigerungen aus Erkenntnissen der vertiefenden Planung sind gegenwärtig nicht vorhersehbar.“**

**Hagedorn: „Mit anderen Worten: Das Ministerium sieht gegenwärtig den Raumordnungsbeschluss für das 1. Quartal 2013 vor – dann ist ohnehin ein erneuter Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss fällig – bis dahin will es sich weder in zeitlicher, noch kostenmäßiger Prognose festlegen und kalkuliert weiterhin – trotz 50 Variantenplanungen der DB – ausschließlich mit den Kosten von 2009 für die Bestandstrasse. Das ist weder logisch, noch vorausschauend, noch erfüllt diese Haltung die Erwartung des Rechnungsprüfungsausschusses und des Bundesrechnungshofes. Wie der Bundesrechnungshof an Hand vieler Großprojekte immer wieder bewiesen hat, wird ein Bauvorhaben dieser Größenordnung vor allem immer teurer, je länger es dauert. Hier einfach die durchschnittliche Inflationsrate von 2% anzusetzen, halte ich mindestens für unsolid. Fazit: Was nützt ein Dialogforum, mit dem der angebliche Wille zur Transparenz gegenüber den Bürgern demonstriert werden soll, wenn gleichzeitig das Ramsauer-Ministerium jede Transparenz gegenüber dem Haushalts- und Rechnungsprüfungsausschuss vermissen lässt? Glaubwürdigkeit sieht anders aus!“**