



Bettina Hagedorn

**17.01.2013: Fragen an das BVMBS im Hinblick auf Kosten und Planverfahren
zur Hinterlandanbindung/Feste Fehmarnbeltquerung
unter dem Aspekt des erforderlichen Neubaus der Sundquerung**

**Bezug: Bericht des BVMBS an den Rechnungsprüfungsausschuss vom 18.12.2012 Dr.-S. 0288
(Beschluss des RPA TOP 17, 11.05.2012)**

Zur Vorgeschichte:

Der Staatsvertrag, der im Sommer 2009 zur Festen Fehmarn-Beltquerung vom deutschen Parlament beschlossen wurden, ging von ca. 850 Mio. € Gesamtkosten für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung samt Straßenausbau auf deutscher Seite unter unveränderter Einbeziehung der seit 50 Jahren bestehenden Sundbrücke aus.

Der Bundesrechnungshof kalkuliert seit 2009 stattdessen mit 1,7 Mrd. € für diese Hinterlandanbindung bei weitestgehendem Erhalt der Bestandstrasse.

Aktuell wurde gerade das Raumordnungsverfahren in Schleswig-Holstein für die Hinterlandanbindung eröffnet, das Trassenvarianten mit erheblichen Mehrkosten von mindestens 300 Mio. € enthält.

Im Dezember 2012 erreichte die Öffentlichkeit über die Medien die Nachricht, dass das aktuelle Tragfähigkeitsgutachten der DB zur Fehmarnsundbrücke ergeben hat, dass bei der bestehenden Brücke im Hinblick auf die Traglastfähigkeit auf Grund von Materialermüdung und durch die prognostizierten Verkehrslast durch die Beltquerung und die damit verknüpften Güterzüge (78 Züge täglich von bis zu 835m Gesamtlänge) nur eine geringe Restnutzungsdauer für die Brücke nachgewiesen werden kann.

Damit ist klar: Bei Realisierung der Festen Beltquerung muss die 50 Jahre alte, unter Denkmalschutz stehende Sundbrücke durch einen Brücken- oder Tunnelneubau ergänzt werden. Beide Alternativen werden grob mit 350 – 450 Mio. € veranschlagt, ohne dass es bisher eine konkrete, belastbare Kalkulation gibt. Daraus ergeben sich – beziehend auf den Bericht des BVMBS an den RPA vom 18.12.2012 (Dr.-S. 0288) - folgende Fragen:

1. Das BMVBS will zeitnah 2013 die DB Netz AG und die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holsteins mit der Vorplanung über mögliche Varianten von Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der Sundbrücke beauftragen – wie hoch werden die Planungskosten jeweils für Schiene und Straße veranschlagt?
2. Wird neben einem Brückenneubau auch eine Tunnelvariante durch den Sund zur Planung beauftragt? Wird – entgegen dem Votum des Dialogforums – zusätzlich eine Sanierung der bestehenden Brücke geplant und kalkuliert, obwohl diese ein „Nadelöhr“ bei der Beltquerung darstellt?
3. Welche Planungsmittel fließen wann an die DB Netz AG und an die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein aus welchen „Töpfen“ (Schiene und Straße) im Haushalt des EP 12? Zu Lasten welcher Maßnahmen und Projekte fließen diese Mittel?
4. Für TEN-Projekte ist aus EU-Mitteln eine 50%ige Bezuschussung von Planungskosten und eine 20%ige Bezuschussung der Baukosten möglich – werden EU-Zuschüsse für den Neubau der Sundquerung beantragt? Wenn ja – wann und in welcher Höhe? Wenn nein – warum nicht?
5. Erst nach Erhalt der Planungsmittel und nach der offiziellen Beauftragung werden DB Netz AG und Straßenbauverwaltung mit der Planung für die neue Sundquerung beginnen – wann wird das sein? Wann werden Vorplanung und Kostenkalkulationen für Brücke und alternativ Tunnel verfügbar und entscheidungsreif sein? Fließen diese Ergebnisse in das ROV ein oder direkt in das Planfeststellungsverfahren?
6. Ergeben sich für das anlaufende Raumordnungsverfahren (ROV) durch das negative Gutachten zur Fehmarnsundbrücke als Teilstrecke der Hinterlandanbindung Konsequenzen? Durch den Neubau der Sundquerung wird die Straßen- und Schienenführung (zweigleisig) erheblich verändert – wie werden diese erheblich veränderten Planungsprozesse in das ROV integriert?