

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm,  
Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/16868 –**

### **Kostenexplosion bei der Fehmarnbelt-Querung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ostsee-Zeitung bespricht am 16. Oktober 2019 einen Bericht des Bundesrechnungshofes, der sich mit den Kosten der Fehmarnbelt-Querung beschäftigt. Dem Bericht zufolge würde die Verbindung zur Fehmarnbelt-Querung mit 3,5 Mrd. Euro, wenn man der wirtschaftlichen Vorzugsvariante folgt, erheblich teurer werden als ursprünglich angenommen. Die Realisierung der Kernforderungen, so der Bericht, würden mit weiteren 1,5 Mrd. Euro zu Buche schlagen. Mit 39,7 Mio. Euro pro Streckenkilometer erreichten die Kosten schließlich das Niveau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, so der Bericht weiter. Bei einer Steigerung der Kosten für die Fehmarnbelt-Querung von ursprünglich 817 Mio. Euro auf 3,5 Mrd. Euro empfehle der Bundesrechnungshof, das Projekt zu überdenken ([www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant](http://www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant)).

Nach Ansicht der Fragesteller ist diese Kostenexplosion um das Vierfache symptomatisch für öffentliche Bauprojekte in der Bundesrepublik und sprengt jede Möglichkeit, zukunftsweisend und langfristig zu planen.

1. Welche Verbände, Vereine und Gebietskörperschaften waren an der Formulierung der zusätzlichen Kernforderungen ([www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant](http://www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant)) beteiligt, und welcher Verband/Verein und welche Gebietskörperschaft hat welche Kernforderungen erhoben (von mehreren Akteuren genannte Kernforderungen bitte mehrfach auflisten)?

Es wird auf den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. Juni 2019 auf Drucksache des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages 19(15)240, S. 97 ff., verwiesen.

2. Wie steht die Bundesregierung zur Empfehlung des Bundesrechnungshofes, den übergesetzlichen Lärmschutz, wie er Bestandteil der Kernforderungen ist, nicht zu erfüllen ([www.welt.de/regionales/hamburg/article201996856/Fehmarnbelt-Bundesrechnungshof-rechnet-mit-bis-zu-3-5-Milliarden-Euro.html](http://www.welt.de/regionales/hamburg/article201996856/Fehmarnbelt-Bundesrechnungshof-rechnet-mit-bis-zu-3-5-Milliarden-Euro.html))?

Die Bundesregierung hat dem Deutschen Bundestag die Umsetzung der Vorzugsvariante ohne übergesetzlichen Lärmschutz empfohlen.

3. Wann werden die beiden Teilprojekte – Fehmarnsundbrücke und Hinterlandanbindung – nach Ansicht der Bundesregierung fertiggestellt sein, wenn die Umsetzung der Kernforderungen berücksichtigt wird?

Eine vollumfängliche Berücksichtigung der Kernforderungen würde nach Einschätzung der Deutschen Bahn AG zu einer Verlängerung der Bauzeit von bis zu sieben Jahren führen.

4. Was war der Anlass für die Entscheidung, statt, wie im Staatsvertrag in Artikel 5 ursprünglich vorgesehen, die Fehmarnsund-Querung zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen, nunmehr einen großen Teil neu zu bauen ([www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarbelt/downloads/staatsvertrag\\_feste\\_fehmarbeltquerung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarbelt/downloads/staatsvertrag_feste_fehmarbeltquerung.pdf?__blob=publicationFile&v=4))?

Statische Berechnungen haben ergeben, dass die bestehende eingleisige Fehmarnsundbrücke den künftigen Belastungen aus dem Eisenbahnbetrieb nicht gewachsen ist. Insofern besteht die Notwendigkeit eines Ersatzbauwerks, welches den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen entsprechend sinnvollerweise zweigleisig ausgeführt wird.

5. Welche Faktoren führen dazu, dass die Kilometerkosten für den Neubau der Strecke (55 Kilometer) über denen von Hochgeschwindigkeitsstrecken liegen (vgl. [www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant](http://www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/Politik/Fehmarnbeltquerung-wird-viermal-teurer-als-geplant))?

Es ist nicht zutreffend, dass die Kilometerkosten für den Neubau der Strecke (55 Kilometer) über denen von Hochgeschwindigkeitsstrecken liegen.

6. Wie sollen die zusätzlichen finanziellen Mittel für das Projekt (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) aufgebracht werden?

Die Entscheidung über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln obliegt dem Deutschen Bundestag als Haushaltsgesetzgeber.

7. Welche Konsequenzen wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ziehen, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis, wie vom Bundesrechnungshof befürchtet, unter 1,0 sinkt ([www.welt.de/regionales/hamburg/article201996856/Fehmarnbelt-Bundesrechnungshof-rechnet-mit-bis-zu-3-5-Milliarden-Euro.html](http://www.welt.de/regionales/hamburg/article201996856/Fehmarnbelt-Bundesrechnungshof-rechnet-mit-bis-zu-3-5-Milliarden-Euro.html))?

Die dem Deutschen Bundestag empfohlene Vorzugsvariante weist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 auf.

8. Erwägt die Bundesregierung, der Empfehlung des Bundesrechnungshofes, das Projekt niedriger zu priorisieren, zu folgen, und wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrechnungshofs zur Nachrangigkeit des Vorhabens nicht. Die Verbindung über den Fehmarnbelt mit ihren Hinterlandanbindungen ist eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte in Nordeuropa. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und gehört zum TEN-Kernnetzkorridor Skandinavien – Mittelmeer. In einer Mitteilung der Europäischen Kommission vom 7. Januar 2014 wird sie zu den fünf wichtigsten grenzüberschreitenden Verbindungen in der Europäischen Union gezählt. Es handelt sich um das einzige Bedarfsplanvorhaben mit rechtsverbindlich festgelegtem Realisierungsrahmen. Aus dem bestehenden Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark und dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Vertragsgesetz leitet sich für den Bund die höchste Priorität für das Vorhaben ab.

9. Erwägt die Bundesregierung, sich auf Basis der vertraglichen Sprechklausel im Staatsvertrag (Artikel 22) an Dänemark zu wenden, um die Lage aufs Neue zu erörtern ([www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarbelt/downloads/staatsvertrag\\_feste\\_fehmarnbeltquerung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarbelt/downloads/staatsvertrag_feste_fehmarnbeltquerung.pdf?__blob=publicationFile&v=4))?

Nein.

