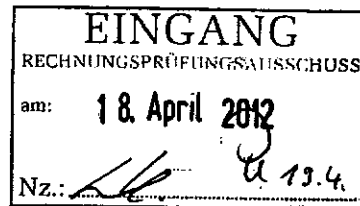


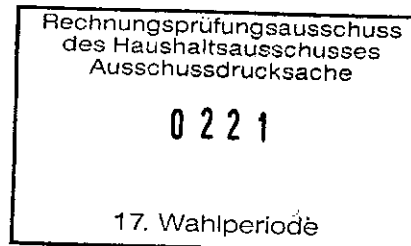


Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



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



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 09. Sitzung des RPA
am 01. Oktober 2010, TOP 21
Aktenzeichen: Z 11 - 2312.7/6
Datum: Berlin, 16.04.2012
Seite 1 von 4

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mit Bezug auf den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung vom 21.12.2011 aufgrund des Beschlusses des
Rechnungsprüfungsausschusses zu TOP 21 der 09. Sitzung vom
01. Oktober 2010 übersende ich Ihnen den im RPA-Vorgespräch
(08.02.2012) durch Frau MdB Hagedorn erbetenen ergänzenden Be-
richt über die feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterland-
anbindung.

Zu nachfolgenden Themen wird nochmals eingehender berichtet:





Seite 2 von 4

Terminplan Projektablauf Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung bis zur Planfeststellung

- | | |
|--|-------------------------------|
| - Beginn der Vorplanung | März 2008 |
| - Fertigstellung Vorplanung | Mai 2009 |
| - Entscheidung des Landes (nachträglich) zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) | Mai 2010 |
| - Antragskonferenz und Festlegungsprotokoll zum ROV | Sommer/Herbst 2010 |
| - Vergabe für Untersuchungen im Rahmen des ROV | Frühjahr 2011 |
| - Erstellen der Unterlagen für das ROV | Frühjahr 2011 bis Sommer 2012 |
| - Übergabe Unterlagen an ROV durchführende Behörde | Sommer 2012 |
| - Raumordnungsverfahren (§ 15 ROG) | ab Sommer 2012 |
| - Raumordnungsbeschluss | vsl. 1. Quartal 2013 |
| - Planfeststellungsverfahren (§§ 72 - 78 VwVfG) | |
| - Erstellung der Unterlagen für Planfeststellung | ab Frühjahr 2013 |
| - Einreichen der Unterlagen für die Planfeststellung | ab Frühjahr 2014 |
| - Planfeststellungsbeschlüsse werden ab 2016 erwartet. | |

Diese Terminkette entspricht dem aktuellen Stand der Planung. Die Dauer der Planfeststellungsverfahren wurde in Anlehnung an Erfahrungswerte geschätzt. Pufferzeiten für Klageverfahren sind nicht enthalten. Klageverfahren mit aufschiebender Wirkung (Baustopp) über den gesamten Streckenverlauf einzuplanen, entspricht nicht den Erwartungen des Bundes. Ein genauer Terminplan für den Ausbau bis zur Inbetriebnahme des Projektes kann erst in Abhängigkeit von der zu realisierenden Variante erstellt werden.

2. Variantenprüfung im ROV

Das ROV dient insbesondere dazu, die raumordnerische Verträglichkeit des Vorhabens mit den entsprechend der gesetzlichen Regelung Beteiligten gemäß Festlegungsprotokoll zu klären. Auch Auswirkungen





Seite 3 von 4

gen 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 Erwägungen 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 (siehe Anlage der DB Netz AG) 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.

3. Stand der Kostenermittlung

Für den 2-gleisigen Ausbau mit Elektrifizierung der Bestandsstrecke einschl. Neubau eines Umfahrungsbereichs in Neustadt (FFH-Gebiet) und Oldenburg (Holst.) wurde eine Variante ermittelt, die den geltenden Prämissen der BHO Rechnung trägt. Die Kosten für diese Variante belaufen sich lt. vereinfachter Vorplanung auf ca. 817 Mio. Euro mit Kostenstand 2009. 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. Für Preissteigerungen gilt, dass sich Verkehrsbauten mindestens im Rahmen der jährlichen Inflationsrate verteuern. Das Eisenbahnbundesamt erachtet den Preisindex für Tief- und Straßenbau als repräsentativ. Die DB AG hingegen nominalisiert mit 2 % /Jahr.

4. Risikobewertung angrenzender Infrastruktur

- *Fehmarnsundbrücke*

Zum Bericht des BMVBS vom 21.12.2011 ergibt sich hierzu kein neuer Sachstand.

- *Ausbau des zusätzlichen Gleises von Hamburg-Wandsbek bis Bad Oldesloe (S 4)*

Die Prognose des Bundes geht davon aus, dass die prognostizierten internationalen Güterzüge auf der dann bestehenden Infrastruktur bewältigt werden. Die Studie zur Analyse des notwendigen Infrastrukturausbaus im Knoten Hamburg im Auftrag des Bundes ergab, dass der Bedarf für ein drittes Gleis zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg auch nach Fertigstellung der ABS Lübeck – Puttgarden für den Reise- und Güterverkehr nicht nachgewiesen ist.





Seite 4 von 4

- *Anpassung im Knoten Lübeck*

Beim Bau der zusätzlichen Gleise in Lübeck bestehen keine Risiken, die Verkehrsbaumaßnahmen üblicherweise mit sich bringen übersteigen. Zudem befinden sich die benötigten Flächen im Bahnbesitz und werden bereits langjährig als Gleisanlage genutzt. Die Kosten (einschl. Schallschutzmaßnahmen) betragen nach einer Grobkosteneinschätzung ohne vertiefende Planung ca. 40 Mio. Euro.

5. Auswirkungen des europäischen Güterverkehrs auf den Personen-Nah- und Fernverkehr

Der Ausbau erfolgt bedarfsgerecht. Das Ausbaukonzept entspricht den im Bedarfsplan prognostizierten Zugzahlen (78 Güter- und 40 Personenzüge).

6. Frage des Baus der S 4

Wie bereits im Bericht des BMVBS vom 21.12.2011 dargestellt, lassen die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein derzeit eine Vorentwurfsplanung erarbeiten. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2012 vorliegen. Erst im Anschluss kann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

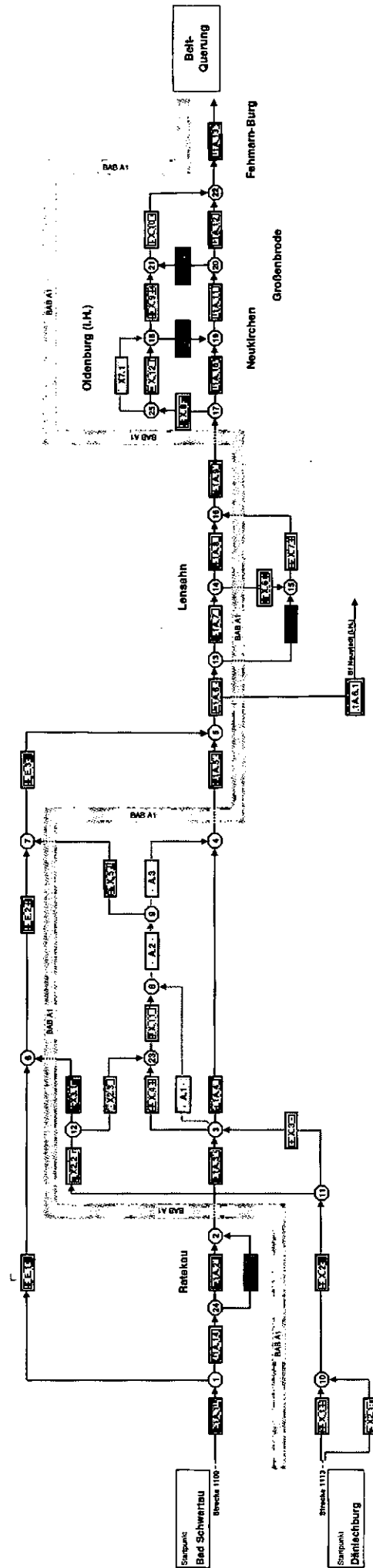
60 Mehrstücke sind beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Enak

Enak Ferlemann





Timmendorfer Strand

Neustadt (LH)

- Legende:**
- Variante 1A, V = 180 km/h - Unterführung Neustadt (LH), Odenburg (LH)
 - Variante A, V = 180 km/h - Umfahrung Seebilder mit Trassenführung Ostlich der BAB
 - Variante E, V = 180 km/h - Umfahrung Seebilder mit Trassenführung westlich der BAB
 - Variante X, V = 180 km/h - Trasse X aus Betriebsleistungsgründen
 - Variante X1, V = 180 km/h - Unterführung Neukirchen
 - Variante X2, V = 180 km/h - Unterführung Timmendorfer 1
 - Variante X3, V = 180 km/h - Unterführung Timmendorfer 2
 - Variante A1, V = 180 km/h - Unterführung Ritzkau
 - Variante X5, V = 180 km/h - Unterführung Besenroder
 - Variante X7, V = 180 km/h - Unterführung Körnerdorfer
 - Streckenabschnitt / Variantenabschnitt
 - Trassenkombinationspunkt