



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Bettina Hagedorn MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2200
FAX+49 (0)30 18-300-2219

sts-s@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Vorbesprechung am 17.05.2010

Bezug: „Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandan-
bindung“

Aktenzeichen: Z 11 -2312.7/7

Datum: Berlin, - **2. JUNI 2010**

Seite 1 von 1

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,

am 17.05.2010 wurde in der Vorbesprechung zur 07. Rechnungsprü-
fungsausschusssitzung am 21.05.2010 Ihnen zugesagt, dass das
BMVBS zum oben genannten Thema einen weiteren Bericht fertigen
wird, den ich Ihnen anliegend übersende.

Der Bundesrechnungshof wird diesen Bericht zeitgleich erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus-D. Scheurle

Vorbereitungsgespräche am 19.04.2010 und 17.05.2010 zur Rechnungsprüfungsausschuss-Sitzung am 18.06.2010

Berichtsabforderung zum TOP „Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterland-anbindung“

1. *Von welchen Verkehrsprognosen wird für die Strecke Hamburg ~ Puttgarden ausgegangen?*
2. *Welche Studien sind anzupassen?*

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Im Auftrag des BMVBS wurden im Zusammenhang mit der Festen Querung des Fehmarnbelts zwei Studien durchgeführt, deren wichtigste Eigenschaften in folgender Weise beschrieben werden:

	Fehmarnbelt-Forecast („FBF“)	Verkehrsstudie Korridor Hamburg - Öresund-Region („Korridorstudie“)
Auftraggeber	BMVBS und Trafikministeriet (DK)	BMVBS
Auftragnehmer	Fehmarnbelt Traffic Consortium: Carl Bro as (Konsortialführer), BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (BVU), Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Intraplan Consult GmbH (ITP)	BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (BVU)
Datum der Basisstudie	1998	2003
Datum der Fortschreibung	2002	2006
Prognosebasis	spezifische Prognose nur des relevanten Güter- und Personenaufkommens für alle Verkehrsträger (keine allgemeine Mengenprognose)	deutschlandweite BVWP-Prognose 2015, Aktualisierung auf Basisjahr 2001 unter Berücksichtigung Ist-Entwicklung
Untersuchungsgegenstand	Personen- und Güterverkehr aller Verkehrsträger	Schwerpunkt Schienengüterverkehr, zusätzliche Berücksichtigung Schienenpersonenverkehr
Unterstellter Ausbauzustand	Untersuchung von Fester Querung und deren Alternativen (verschiedene Preisszenarien)	Untersuchung der Hinterlandanbindung Schiene bei bestehender Fester Querung (Stufenkonzept)
Unterstellte Fahrzeugstruktur	nachrichtliche Ausrechnung von Lkw und Zügen (kein Fahrzeugmodell), Division des Prognoseaufkommens durch für genau diese Relation typische Fahrzeuggrößen	Wagen- und Zugbildung im Schienengüterverkehr mit bundesdeutschen Durchschnittswerten

Die nachfolgenden Werte beziehen sich auf die Feste Fehmarnbeltquerung und stellen auch für die Hinterlandanbindung auf deutschem Gebiet die maßgeblichen Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrszahlen dar. Schienenpersonennahverkehrszahlen sind bei der nachfolgenden Darstellung nicht enthalten, so dass sich die maßgeblichen Zugzahlen abschnittsweise differenziert um diesen Anteil erhöhen.

		„Korridorstudie“ aktualisiert durch... on 2006"			
		Öresund- Szenario ife 2)	Feh Szenario	Basisfall A (bahn- freundlich)	Basisfall B (DK - An- nähe)
Basisjahr		2001		2001	2001
Prognosehorizont		2015		2015	2015
Güter	Transportmenge (Mio t/a)	10,1	16	10,8	8,0
	Tage pro Jahr	250	250	365	365
	Zuggewicht (Tonnen)	350	533	530	510
	Züge pro Tag	149	91	56	43
	Züge pro Werktag (250 Tage/Jahr)	149	91	81	62
Personen- fernverkehr	Aufkommen (Mio Fahr- ten/Jahr)	1,44	1,44	1,5	1,5
	Züge pro Tag	22	40	40	40
Total	Z Tag	171	131	96	83

Eine Anpassung der vorliegenden Studien ist nicht erforderlich. Derzeit wird auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose 2025 die Überprüfung des Bedarfsplans Schiene durchgeführt. Gegenstand dieser Überprüfung ist auch die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Ergebnisse hierzu werden in 2010 erwartet.

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

Voraussetzung einer Ableitung der aus Skandinavien über die FBQ erwarteten Güterverkehre nach Süden ist eine ausreichende Kapazität des Knotens Lübeck. Dafür ist eine betriebliche Untersuchung dieses Knotens erforderlich, die noch nicht erfolgt ist.

Angesichts der bisher für die FBQ prognostizierten Zugzahlen erscheint es notwendig, für den Schienengüterverkehr im Bereich Lübeck Puffergleise einzurichten, in denen Güterzüge warten und Lok- oder Personalwechsel vorgenommen werden können, da eine durchgängige Führung des SGV vor allem wegen des starken Taktverkehrs im SPNV (überwiegend Halbstundentakt) nicht sicher möglich zu sein scheint.

Als geeignet könnte sich der Bereich unmittelbar südlich des Lübecker Hauptbahnhofs auf Flächen erweisen, die derzeit noch von DB Regio für das Werk Lübeck sowie als Abstell- und Zugbehandlungsgleise für den SPNV genutzt werden. Prinzipiell wird die Schaffung zusätzlicher Gleise als machbar eingeschätzt, weiterführende Ergebnisse und eine belastbare Kostenermittlungen liegen noch nicht vor. Untersuchungsgegenstand wird auch die Möglichkeit von Entlastungen des Knotens Hamburg durch entsprechende Umleitungsführung langlaufender Güterzüge sein.

4. *Welche Maßnahmen werden im Rahmen des Programms Seehafenhinterlandverkehr im Knoten Hamburg realisiert?*

Im Rahmen der Sammelvereinbarung "24 Maßnahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr" sind im Knoten Hamburg bis 2011 für 49 Mio. € folgende Maßnahmen vorgesehen:

Maschen:	Zweites Umfahrgleis Süd-Nord
Hamburg-Harburg	Verschiedene Weichenverbindungen sowie Verbindungskurve Richtung Buchholz/Bremen
Hamburg-Hausbruch:	Zweigleisige Einfädelung, Blockverdichtung
Hamburg-Rothenburgsort:	Zuglänge (750 m) Puffergleise.

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?

Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Auf Basis eines Planungsfortschritts, der das Vorhaben haushaltsreif darstellt, wird zum Ausbau der Schienenhinterlandanbindung die entsprechende Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Darin sind dann die Beträge für alle Jahresscheiben enthalten. Zu diesem Zeitpunkt müssen ausreichend Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt zur Verfügung stehen, die im Vorlauf in den Titeln Investitionen in die Bundesschienenwege und im Mauttitel auszubringen sind. Auf dieser Grundlage ist die haushaltsseitige Absicherung der Finanzierung der Schienenhinterlandanbindung nach derzeitigen Erkenntnissen somit voraussichtlich im Haushaltsjahr 2013 vonnöten. Bei der Anmeldung für den Haushalt 2011 wurden die Vorhaben, die der beantragten Linie zugrunde liegen, nicht separat und jahresscheibenscharf ausgewiesen. Die angemeldete Finanzlinie und ihre Fortschreibung ermöglicht die Finanzierung erforderlicher Neubeginne bis 2013 und dann auch die Realisierung der Hinterlandanbindung. Da diese in einem Staatsvertrag verpflichtend vereinbart wurde, wären ohne Erhöhung der Finanzlinie zu Gunsten der Hinterlandanbindung keine anderweitigen Neubeginne bis einschließlich 2016 möglich.

Eine separate, jahresscheibenscharfe Darstellung der Schienenhinterlandanbindung im Bundeshaushalt ist dabei bislang nicht vorgesehen. Die denkbare alternative, generelle Einzeldarstellung von Bedarfsplanvorhaben im Bundeshaushalt hätte Vor- und Nachteile, wobei letztere durchaus kompensierbar wären.

Vorteilhaft wäre in jedem Fall die deutlich erhöhte Sicherheit in Bezug auf die für die Realisierung der gelisteten Vorhaben zur Verfügung stehenden Bundesmittel, da eventuelle spätere Kürzungen direkt und für jeden offensichtlich beim konkreten Vorhaben erfolgen müssten.

Nachteile würden sich jedoch aus den deutlich eingeengten Möglichkeiten für den flexiblen, eng auf den tatsächlichen Bauablauf abgestimmten Mitteleinsatz ergeben. Bedingt durch den langen zeitlichen Vorlauf bei der Haushaltsaufstellung wären Reaktionen auf bauablaufbedingte Veränderungen dann erst deutlich später möglich als im gegenwärtigen Verfahren. Hier kann derzeit mittels jährlicher Anpassungsvereinbarungen auf kurzfristige unterjährige Änderungen bei den einzelnen Vorhaben im Rahmen des verfügbaren Gesamtbudgets reagiert werden. Die Folge der Bindung an die Auflistung im Haushalt wäre demzufolge ein nicht zu deckender Bedarf bei gleichzeitigem Nichtabfluss aller zur Verfügung stehenden Mittel. Dies widerspräche dem Ziel einer effizienten Vorhabenrealisierung in Verbindung mit einem optimalen Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel.

Des Weiteren wäre in diesem Zusammenhang die Frage zu klären, wie die für die Fortschreibung der laufenden Vorhaben bislang im Rahmen der Anpassungsvereinbarung sowie weiterer Sammelvereinbarungen zur Verfügung gestellten Mittel im Haushalt abgebildet werden sollen, deren genaue Dotierungen erst unterjährig festgelegt werden kann und wie kurzfristige Änderungen bei den zum Abschluss vorgesehenen neuen Vorhaben (z.B. unerwartet ausbleibendes Baurecht, Kostenerhöhung durch Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren u.a.) möglich sind.

Zur weitgehenden Kompensation der Nachteile müssten aus Sicht des BMVBS deshalb für eine Einzeldarstellung von Bedarfsplanvorhaben im Haushalt folgende Rahmenbedingungen gelten:

- Die Mittelinanspruchnahme kann abweichend von den bei den Einzelvorhaben gelisteten Jahresscheiben erfolgen, sofern die Gesamtfinanzierung des betreffenden Vorhabens sichergestellt bleibt.
- Zur Absicherung der jährlichen Anpassungsvereinbarung für die laufenden Vorhaben wäre die angemessene Dotierung einer Position „Kostenänderung laufende Bedarfsplanmaßnahmen“ innerhalb der jeweiligen Investitionstitel erforderlich, deren Höhe die jährliche Inflationsrate der Baupreise (bezogen auf die bestehenden Bindungen) nicht unterschreitet und entsprechende Verpflichtungsermächtigungen für die nächsten zehn Jahre umfasst (entspricht dem üblichen Laufzeitumfang der Anpassungsvereinbarung).
- Die bedarfsgerechte Dotierung der jährlich fortzuschreibenden Sammelvereinbarungen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen etc.) sollte als Sammelposition „weitere Bedarfsplanmaßnahmen“ (derzeitiges Volumen rund 10 Mio. EUR p.a. mit einer über vier Jahre auf 3 Mio. EUR abfallenden VE-Linie) erfolgen.

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

Nach erfolgreichem Start von vier A-Modell-Pilotprojekten (Konzessionsvergabe 2007-2009; Bauvolumen rd. 1,1 Mrd. € rd. 230 km BAB), bei denen private Betreiber ausgewählte vordringliche Autobahnstrecken ausbauen und für 30 Jahre auch erhalten und betreiben, verfolgt das BMVBS das mit dem Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode unterstrichene Ziel, weitere Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau voranzutreiben. Der Fokus liegt hierbei auf vom zunehmenden Lkw-Verkehr hochbelasteten Autobahnmagistralen mit (gem. Bedarfsplan) vordringlichem Ausbaubedarf.

BMVBS hat für die „2. Staffel“ acht weitere ÖPP-Projekte mit einem reinen Bauvolumen von rd. 1,5 Mrd. € ausgewählt (insg. rd. 450 km). Alternative Modellstrukturen (z.B. als sog. Verfügbarkeitsmodell, d.h. mit einer von der Streckenverfügbarkeit/Verkehrsbeeinträchtigung abhängigen Vergütung oder auch reine „Erhaltungsmodelle“) werden in dieser 2009 angelaufenen 2. Staffel ÖPP-Projekte am Markt platziert. Auch werden die Streckenlängen variiert (35 km - 80 km). Der Start der einzelnen Vergabeverfahren ist jeweils abhängig von der Baureife und den positiven (d.h. mindestens gleichwertig i. S. d. § 7 II BHO) Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und wird sukzessive bis 2012 angestrebt (für zwei der weiteren ÖPP-Projekte sind die Vergabeverfahren bereits im Gange).

Weitere ÖPP-Aktivitäten zielen darauf ab, das F-Modell-Projekt A 281, Weserquerung zu ermöglichen. Der Baubeginn könnte bei positiver Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab 2013 möglich werden. Beim F-Modell (gem. Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz - FStrPrivFinG) baut, betreibt und erhält der Private einen Streckenabschnitt. Er erhält das Recht, von allen Nutzern (Lkw und Pkw) selbst Maut zu erheben. Das F-Modell ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr.

Bisherige Untersuchungen zur Privatfinanzierung von Schienenwegen konnten keine positiven Ansätze für eine aussichtsreiche Vertragsgestaltung aufzeigen. Die Realisierung der Hinterlandanbindung ist somit nicht als ÖPP-Maßnahme geplant.

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?*

Die Vergabe der Studie „Analyse der verkehrlichen Auswirkungen einer Stufenkonzeption beim Ausbau der Schienenachse Hamburg - Puttgarden“ 2006 ist eine Fortführung des von der Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (BVU) bearbeiteten Forschungsvorhabens „Verkehrsstudie Hamburg - Öresundregion“ 2003. Die Studie ließ sich nicht ohne wesentliche technische und wirtschaftliche Nachteile losgelöst von dem vorangegangenen Forschungsvorhaben umsetzen. Der zu vergebende Auftrag basierte auf unternehmensinternen Netzdaten der DB Netz AG, die

diese für die Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH freigegeben hatte, nicht aber für andere Unternehmen. Die Erarbeitung der Studie durch BVU stellte gegenüber der Eigenerstellung die wirtschaftlichere Beschaffungsvariante dar.

Die Durchführung der Studien zum Ausbau der Hinterlandanbindungen aus den Jahren 2003 und 2006 erfolgte nach der Bewertungsmethodik zu der Bundesverkehrswegeplanung. Diese ist ausführlich beschrieben in dem Schlussbericht zum Forschungsvorhaben 96.0790/2003 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahre 2005. Der Bericht ist auf der Internetseite des BMVBS für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Bundesverkehrswegeplanung ist die Nutzen-Kosten-Analyse für alle untersuchten Maßnahmen. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) übereins zeigt, dass bei monetärer Bewertung der staatlichen Ziele die Zielerreichung den Mitteleinsatz übersteigt.

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

Nach Unterschrift des Begleitschreibens durch PSts Ferlemann am 19.04.2010 wurde die Studie abgesendet. Für den erheblichen Zeitbedarf im Hause BMVBS hat sich die Fachabteilung in den Vorgesprächen entschuldigt.

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

Die Reihenfolge der Nennung der Projekte im geltenden Vordringlichen Bedarf richtet sich nach ihrer geografischen Ausrichtung und stellt keine Priorisierung dar. Diese erfolgt in regelmäßiger Absprache mit der DB AG. Eine Realisierung verkehrlich wichtiger Vorhaben erfordert einen mehrjährigen Planungsprozess.

Kriterien zur Priorisierung von Investitionsprojekten sind besonders die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, Erhalt vor Neubau (Beendigung Substanzverlust), Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen, Hinterlandanbindungen für Häfen und Flugdreh-

kreuze, internationale Anbindung. Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, dass vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegeplan eine neue Grundkonzeption entwickelt wird. Diesem Auftrag wird Rechnung getragen werden.

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?*

Gegenwärtig werden auf der Strecke zwischen Lübeck und Puttgarten Geschwindigkeiten zwischen 120 und 160 km/h erreicht. Geplant ist, die Strecke zur Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung möglichst durchgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen. Die Wirtschaftlichkeit für eine höhere Geschwindigkeit konnte nicht nachgewiesen werden.

Daher besteht nicht die Verpflichtung, alle höhengleichen Bahnübergänge zu beseitigen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf die Durchführung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, soweit keine Bundesstraßen betroffen sind, keine Einflussmöglichkeit. Es ist allein Sache der beiden Baulastträger - der DB Netz AG für den Schienenweg und dem entsprechenden Straßenbaulastträger (Land/Kreis/Kommune) - zu entscheiden, ob und wie der Bahnübergang geändert werden soll, um den Anforderungen an die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs genüge zu tun.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kommunen haben ein Drittel einer Bahnübergangsbeseitigung dort zu tragen, wo der Bahnübergang eine kommunale Straße betrifft. Die Kommunen können von den Ländern gemäß dem sogenannten Entflechtungsgesetz für ihr Kostendrittel eine finanzielle Unterstützung erhalten. Die Höhe des Fördersatzes wird dabei von den Ländern in eigener Zuständigkeit festgelegt. Der Bund kann den kommunalen Anteil aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht übernehmen.

Die Verlegung einer Trasse mit der Folge, dass ein Bahnübergang an einer anderen Stelle durch eine höhenfreie Lösung ersetzt wird, hat ebenfalls die Finanzierung nach § 13 EKrG zur Folge, sofern die Verlegung der Kreuzung aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs erforderlich ist. Andernfalls handelt es sich um einen neuen Schienenweg mit alleiniger Finanzierung durch den Vorhabenträger. Welcher Fall jeweils vorliegt, ist im Einzelfall vor dem Hintergrund ergangener Urteile zu prüfen.

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 Kreisl Norden - speziell in Großenbrode und Lensahn von der Deutschen Bahn geplant und vom BMVBS trotz Mehrkosten befürwortet?

Im Rahmen der Entwurfsplanung werden für den Bereich der Ostseebäder sich aufdrängende Trassenalternativen untersucht, für den Bereich Großenbrode und Lensahn gibt es diese nicht. Der Bund ist nach BHO verpflichtet, die wirtschaftlichste Variante, die die rechtlichen Anforderungen bezüglich Lärm und Erschütterung erfüllt und dem Staatsvertrag gerecht wird, zu finanzieren. Varianten mit Mehrkosten können nach BHO dann nicht vom Bund realisiert werden, wenn die gesetzlichen Erfordernisse auch ohne diese Mehrkosten erfüllbar sind.

13. Projektverlauf

Die DB Netz AG hat mit Stand März 2010 nachfolgend dargestellten möglichen Ablauf der Realisierung des Vorhabens vorgelegt. Das jetzt vom Land Schleswig-Holstein begonnene Raumordnungsverfahren ist hier noch nicht enthalten. Dessen Zeitbedarf kann das Land nicht benennen. Es wurde zwischen Land und DB AG abgesprochen, dass die Planfeststellungsverfahren erst danach folgen sollen.

Aktivität	möglicher Ablauf
Erstellen Grobstudie	2008
Erstellen Vorentwurfsplanung	2008-2010
Erarbeiten Entwurfsplanung/Unterlagen Genehmigungspia-	2010-2014

nung	
Durchführen Planfeststellungsverfahren	2012 -2014
Bauausführung 1. Baustufe (eingl. elektr.)	2014-2018
Bauausführung 2. Baustufe (durchgehend zweigleisig)	2019 ff.