



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

07.07.2016

Hagedorn: Deutsche Bahn muss trotz Widerspruch den Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses umsetzen!

Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses, zeigt sich erstaunt über die Äußerungen der Deutschen Bahn in der LN-Berichterstattung vom 07.07. zum Thema Fehmarnsundquerung:

„Die Äußerungen der Deutschen Bahn anlässlich eines Vor-Ort-Termins an der Fehmarnsundbrücke bieten nicht einmal ansatzweise neue Informationen und lassen nur sehr begrenzte Lernfähigkeit erkennen: anstatt bis 2030 muss die Bahn die ‚volle Verfügbarkeit‘ der Sundbrücke laut einstimmiger Beschlusslage des Rechnungsprüfungsausschusses vom 24. Juni bis mindestens 2035 gewährleisten und zusätzlich die Variante A ergebnisoffen prüfen, die auf den langfristigen Erhalt der Sundbrücke in Trägerschaft des Bundes für den Straßenverkehr abzielt – und eben NICHT nur ‚für Rad- und Fußgänger und langsamen Verkehr wie aus der Landwirtschaft‘. Eine ‚ergebnisoffene Prüfung‘ bedeutet im Endeffekt, dass es eben zwar zu einem Neubau kommen kann, aber in ‚abgespeckter Variante‘ für zwei Schienen- und nur zwei Straßentrassen anstatt vier, während gleichzeitig der Erhalt des ‚Kleiderbügels‘ langfristig gesichert bleibe. Dazu muss die bereits laufende europaweite Ausschreibung von bisher vier Neubauvarianten, die

alle den Abriss des ‚Kleiderbügels‘ beinhalten, auf jetzt fünf bis September erweitert oder gestoppt und neu ausgeschrieben werden. Dazu muss die Bahn gegenüber ihrer bisherigen, seit Monaten bekannten Position eine glaubwürdige Kehrtwende hinlegen und NICHT – wie jetzt erneut in den Medien erfolgt – sattsam bekannte Argumente stoisch wiederholen. Das gilt insbesondere für die vom Ausschuss einstimmig geforderte unverzügliche Instandsetzungsoffensive. Die von der Bahn in der Presse genannten 17 Mio. Euro, die sie angeblich in den kommenden Jahren in den Korrosionsschutz der Brücke investieren will, hat sie zwar in einem Bericht vom 17. Juni 2016 an den Rechnungsprüfungsausschuss – aus Unterlagen von 2012(!) – bestätigt, aber im gleichen Bericht nur Mittel von insgesamt 5,9 Mio. Euro (!) für die Instandhaltungsplanung von 2016 bis 2020 eingeplant – quasi ohne Korrosionsschutz. Glaubwürdigkeit für die seriöse Instandhaltungsbereitschaft der Deutschen Bahn lässt sich so nicht erreichen!“

Nach Aufforderung des Rechnungsprüfungsausschusses am 24. Juni ging jetzt eine offizielle Information des Verkehrsministeriums bzw. der Deutschen Bahn zu den Instandhaltungsmaßnahmen und -kosten pro Jahr bei Bettina Hagedorn als Ausschussvorsitzender ein, die deutlich kritischere Schlussfolgerungen zur Instandhaltungsleistung der Bahn in den letzten 20 Jahren deutlich machen, als die Bahn-Statements in den Medien glaubhaft machen wollen.

Hagedorn: **„Anstatt der – laut Presse – angeblichen Instandhaltungsinvestitionen in die Brücke ‚seit 2000 etwa fünf Millionen Euro‘, waren es de facto nur gut 3,4 Mio. Euro binnen 15 Jahren, worin sogar noch u.a. eine ‚Statische Nachberechnung der Brücke‘ 2004 für allein 150.000 Euro und diverse Planungskosten in etwa gleicher Höhe enthalten sind. Während die Bahn von 1992 bis 1997 in die damals erst 30 Jahre alte Sundbrücke über 9,844 Mio. Euro für echte Instandhaltungsmaßnahmen binnen 5 Jahren investierte – also im Schnitt 2 Mio. Euro pro Jahr –, gab sie für diesen Zweck von 1998**

bis 2004 offenbar sieben Jahre lang praktisch gar nichts aus. Und die gut 3 Mio. Euro von 2005 bis 2015 sind dann faktisch durchschnittlich nur gut 300.000 Euro pro Jahr ... für eine inzwischen 50 Jahre alte Brücke, der ein Bahngutachten von 2012 die stattliche Summe von 21 Mio. Euro an Instandsetzungsbedarf in naher Zukunft attestierte. Mit diesen Zahlen wird deutlich: ja, der Bundesrechnungshof hat Recht mit seinem Vorwurf, dass die Instandhaltung der Sundbrücke seit mindestens 15 Jahr derart vernachlässigt wurde, dass jetzt nur eine Grundinstandsetzung den störungsfreien Betrieb bis mindestens 2035 garantieren kann. Angesichts der Dokumentation des Bundesrechnungshofes der Instandhaltungsmängel seit 2000 wird die Bahn argumentativ künftig nicht mit wohlfeilen Worten die Debatte mit dem Ausschuss bestehen können ... ohne eine glaubwürdige Kehrtwende bei der Instandsetzung drohen Gewitterwolken am parlamentarischen Himmel in Berlin.“