



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

Berlin, 09.04.10

Verkehrsetat – ist der Zug abgefahren?!

Der am 19. März von der schwarz-gelben Bundesregierung in Berlin beschlossene Bundeshaushalt beinhaltet Offenbarungen im Verkehrsetat: Betrug 2008 und 2009 die Rekordinvestitionssumme noch jeweils über 13,2 Mrd. €, so stehen 2010 nur noch 10,8 Mrd. €, 2011 bis 2013 sogar nur noch je 9,9 Mrd. € bereit. Das vor gut 1 Jahr beschlossene Konjunkturpaket beschert dem Verkehrsminister zusätzlich 2 Mrd. € für den Ausbau von Straße, Schiene und Wasserwegen – aber auch dieses Geld ist 2011 ausgegeben. Ab 2011 sorgt die Schuldenbremse für 10 Mrd. € WENIGER Ausgaben in Berlin pro Jahr – 2016 sind es also schon MINUS 60 Mrd. €.

Bettina Hagedorn: **„Fakt ist: der Gürtel muss enger geschnallt werden! In diesem Zusammenhang steht auch die „Streichliste“ der Bahn, deren Existenz lange nicht nur von Verkehrsminister Ramsauer, sondern auch von Abgeordneten von CDU/FDP eisern geleugnet wurde. - Aber: Im März wurde sie doch in Berlin vorgelegt!“**

Auf der langen Streichliste ist die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung eines der vielen noch nicht finanzierten Projekte, das mindestens 900 Mio. € in der „Billigvariante“ kosten soll. Alternativtrassen an der Autobahn im Kreissüden sollen 195 Mio. € bzw. 231 Mio. € MEHR kosten.

Hagedorn: **„Alternativtrassen, die zu Recht auch im Kreisnorden gefordert werden, wie z.B. am 29. März bei meinem Besuch mit der Konzernbevollmächtigten der Bahn Ute Plambeck in Großenbrode, sie sind bisher aber weder geplant noch kalkuliert und machen das Projekt logischerweise immer teurer. - JÄHRLICH 600 Mio. € „on Top“, also 50 Prozent MEHR Steuergelder als für Ausbauvorhaben aktuell vorgesehen, braucht die Bahn bis 2021 Jahr für Jahr, wenn sie die Projekte der „Streichliste“ alle termingerecht bauen soll, trug Bahnchef Grube im Verkehrsausschuss vor. Da kommt einem unweigerlich die Frage: Wie realistisch ist das?“**

Hagedorn ist im Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages die Hauptberichterstatterin für den Bereich Verkehr. In dieser Funktion liegt ihr seit dem 28. Januar ein Bericht des Verkehrsministeriums vor, der im Juni 2009 angefordert wurde, um die Varianten der Schienenhinterlandanbindung Puttgarden-Lübeck-Hamburg samt Kosten vorgelegt zu bekommen. Dieser Bericht steht am 7. Mai auf der Tagesordnung des Ausschusses. In dem Bericht heißt es: *"Der Bund und die DB Netz AG favorisieren für den Ausbau für die Schienenhinterlandanbindung FBQ die Vorzugsvariante als die wirtschaftlichste Variante, die den Anforderungen des Staatsvertrages bis 2018 gerecht wird."* Bis 2018 werden zur Finanzierung der sog. „1. Baustufe“ 600 Mio. € u.a. für die Elektrifizierung, Lärmschutzmaßnahmen und die teilweise zweigleisige Linienverbesserung gebraucht, weitere 300 Mio. € werden in der zweiten Baustufe zur Fertigstellung des 2. Gleises, 7 Jahre nach Inbetriebnahme, fällig.

Hagedorn: **„Viele Gemeinden, Anwohner und engagierte Bürger haben zu Recht weitergehende Sorgen und Erwartungen: Was ist mit ständig geschlossenen Schranken bei 150 Güterzügen täglich? Wie sollen die Kommunen 1/3 der Kosten von Über- und Untertunnelungen von Straßen be-**

zahlen? Was wird aus der Lebensqualität von Einheimischen und Touristen? Klar ist für mich – Lösungen nach dem Motto "Hauptsache billig" darf es nicht geben! Klar ist auch, dass eine komplette Verlegung der Strecke mit Tempo 220 KEINE gute Lösung für die Menschen ist - der Bund wäre dann künftig finanziell allein für die „Transitstrecke“ verantwortlich und für die für Pendler und Touristen wichtige Bäderstrecke an der Küste müsste Schleswig-Holstein finanziell gerade stehen – Prost Mahlzeit! Der Zug ist gewiss noch nicht abgefahren – man darf aber zweifeln, ob er auf dem richtigen Gleis steht!“