



**Bettina Hagedorn**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

 (030) 227 – 73 832

 (030) 227 – 76 920

 [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

# Pressemitteilung

---

Berlin, 26.07.10

## **Hagedorn: Verkehrsministerium beschönigt unsolide**

### **Güterverkehrsplanung der Fehmarnbeltquerung**

EG-Verordnung zum Gütervorrang bedroht Personenverkehr

*In der Anlage finden Sie das Schreiben von Bettina Hagedorn an das Verkehrsministerium vom 24.06.10 sowie die Antwort vom 20.07.10*

Irritiert zeigt sich Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete aus Ostholstein, vom jüngsten Schreiben aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) auf ihre Anfrage im Hinblick auf quasi eine Halbierung der kalkulierten Güterverkehrszüge auf der Vogelfluglinie nach Errichtung einer Festen Beltquerung. Fazit: Offensichtlich gibt es noch immer keine gesicherte Kalkulationsgrundlage für den erwarteten Güterverkehr, stattdessen wird mit vier verschiedenen Zugzahlen für immer mehr Verwirrung in den betroffenen Gemeinden gesorgt.

Hagedorn: „**Im März 2009 präsentierte die Deutsche Bahn bei einer Info-Veranstaltung in Eutin im Auftrag des Verkehrsministeriums die Zahl von erwarteten 149 Güterzügen pro Tag auf der Hinterlandanbindung quer durch Ostholstein. Damit entfachte sie bei den Bürgermeistern und Anwohnern der Region einen Sturm der Entrüstung angesichts erwarteter Lärm- und Umweltbelastungen sowie dauerhaft geschlossener Schranken. Seit über einem Jahr wurde diese Zahl öffentlich nie korrigiert. Wie glaubwürdig ist es da, wenn jetzt urplötzlich vom Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann (BMVBS) die Zahl von 149 Zügen mit einem Federstrich auf 56 bzw. 43 Züge als offizielle Kalkulations-**

**grundlage reduziert wird? Ein solcher Umgang mit Güterzugzahlen, die nicht nur für die Lärmbelastung der Anwohner, sondern auch für die Kosten-Nutzen-Analyse des Gesamtprojektes überaus relevant sind, ist mindestens grob fahrlässig – wenn nicht gar komplett verantwortungslos.“**

Wörtlich heißt es im Schreiben vom 20. Juli: *„Die ursprünglich hohe Güterzugzahl stammte aus der so genannten ‚Korridorstudie‘, die auf dem ‚Integrationsszenario‘ des Bundesverkehrswegeplanes von 2003 aufbaute. Im Zuge der weiteren Studien zur FBQ wurden zwei Szenarien untersucht, die zu deutlich geringeren Zugzahlen führten (Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report, April 2003). Ausschließlich die beiden Szenarien, dort als ‚Base Case A‘ bzw. ‚Base Case B‘ bezeichnet, waren anschließend Grundlage der Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark. Dabei ging es (...) um 56 bzw. 43 Züge -je nach Szenario.“* Um die Verwirrung perfekt zu machen, verweist Ferlemann weiter auf „unterschiedliche Güterzugzahlen aus den unterschiedlichen Studien (...): 43, 56, 91 und 149.“ (Anmerkung: Güterzüge pro Tag)

Auf Grund von irritierenden Presseberichten hatte die Bundestagsabgeordnete Hagedorn, die im Rechnungsprüfungsausschuss Hauptberichterstatlerin für Verkehr ist, am 24. Juni dem Verkehrsministerium in einem dreiseitigen Brief sieben detaillierte Fragen gestellt und um zügige Stellungnahme gebeten. Das Thema der Festen Fehmarnbeltquerung und die kritischen Stellungnahmen des Bundesrechnungshofes dazu hatten noch am 18. Juni auf der Tagesordnung des Ausschusses gestanden, waren aber auf Bitte von Schwarz-Gelb abgesetzt und auf den 1. Oktober 2010 verschoben worden. In seinem Schreiben bestreitet Staatssekretär Ferlemann jetzt den Vorwurf Hagedorns, den Rechnungsprüfungsausschuss für die Sitzung des 18. Juni nicht über die – mindestens – Halbierung der erwarteten Güterzugzahlen informiert zu haben. Hagedorn: **„Ich bin gespannt, ob meine Kolleginnen und Kollegen im Ausschuss diese katastrophale Informationspolitik über wichtige Eckdaten und Rahmenbedingungen zur Planung der Hinterlandanbindung einfach ak-**

zeptieren und die Darstellung des Ministeriums nicht für eine grobe Verharmlosung halten. Die Bewertung von Verkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan wird üblicherweise anhand des Verhältnisses von erwarteten Verkehrszahlen zu erwarteten Kosten kalkuliert. Diese Rechnung muss völlig neu aufgemacht werden.“

Ein weiteres Desaster droht im Zusammenhang mit dem Güterverkehr auf der Hinterlandanbindung für den Personennah- und -fernverkehr. Hagedorn: „**Gerade der auf dieser Strecke gut ausgebaute Taktverkehr ist für Berufstätige und Schüler, für Rentner und Touristen hoch attraktiv und überzeugt immer mehr Menschen, ihre Autos auf den Park & Ride-Plätzen an den Bahnhöfen stehen zu lassen. Wir Ostholsteiner kämpfen für weitere ICE-Haltepunkte in der Region, um gerade den Touristen eine umweltfreundliche und bequeme Anreise mit der Bahn zu ermöglichen. Wenn die EG-Verordnung zum Gütervorrangnetz in nationales Recht umgesetzt werden muss, dann droht dem Schienen-Personenverkehr in Ostholstein ein Chaos und ein herber Rückschlag für jahrzehntelange Bemühungen. Gegen diesen Unsinn werde ich mit der SPD kämpfen – wir dürfen nicht zur Transitrasse verkommen!**“

Mit der von EU-Rat und Parlament im Juni 2010 erlassenen Verordnung („Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“, Nr. 2008/0247 (COD)) soll ein grenzüberschreitendes Güterverkehrsschienennetz errichtet werden, auf dem der Güterverkehr europaweit Vorrang vor dem Personenverkehr hat. In Deutschland sollen explizit drei Trassen errichtet werden, von denen eine von Stockholm über Kopenhagen und Hamburg bis nach Palermo geht – betroffen ist damit vorrangig die Strecke über den Fehmarnbelt. Diese Verordnung muss kurz- bis mittelfristig in nationales Recht umgesetzt werden - dann drohen ernsthafte Einschränkungen beim Personenverkehr auf diesen Strecken.