





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

18. März 2016

Bundesverkehrswegeplan mit „Billigvariante“ der Hinterlandanbindung FBQ ohne Sundquerung; Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h anstatt 200 km/h

Im vorgelegten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Verkehrsministerium die Hinterlandanbindung der geplanten Fehmarnbeltquerung bewertet. Grundlagen sind Kosten in Höhe von 1,5 Mrd. Euro sowie eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h – dennoch erreicht die geplante Schienenstrecke nur einen Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 1,7. Nur Projekte größer als 1 gelten als wirtschaftlich (zum Vergleich: die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals hat den NKF 8,8). Bettina Hagedorn, SPD-Abgeordnete für Ostholstein und im Haushaltsausschuss zuständig für Verkehr, erklärt die Auswirkungen:

„Im Bundesverkehrswegeplan hat das Verkehrsministerium ganz klar die „Billigvariante“ der Hinterlandanbindung zur geplanten Fehmarnbeltquerung (FBQ) berechnet. Das heißt eine Maximalgeschwindigkeit von nur 160 Stundenkilometern – anstatt 200 Stundenkilometern. Das Damoklesschwert schwebt mit dieser Annahme über den Kommunen, da bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern die Deutsche Bahn nicht kreuzungsfrei planen muss und die Kommunen, die dann dennoch eine nicht höhengleiche Kreuzung benötigen, derzeit nach Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Drittel der Kosten tragen müssen. Dagegen kämpfe ich gemeinsam mit meinem CDU-Kollegen Norbert Brackmann. Wir werden alles tun, um die Kommunen von den Kosten freizuboxen! Dafür habe ich mit meinem Antrag zum Lärmschutz, der am 28. Januar 2016 EINSTIMMIG vom Deutschen Bundestag beschlossen worden ist, die Voraussetzung geschaffen, weil wir an

Güterschwerverkehrstrassen das Eisenbahnkreuzungsgesetz ändern wollen!“

Im Antrag „Menschen und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ ist festgelegt, dass auf europäischen Güterschwerverkehrstrassen – wie der Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung – die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sichergestellt werden muss. Soll heißen: Eine Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes soll zeitnah erarbeitet werden, so dass die Kommunen entlang der Trasse im Ausnahmefall von den Kosten befreit werden können. Hagedorn macht deutlich: **„Dafür müssen wir im Norden – mit der Unterstützung des Dialogforums – kämpfen!“**

Im Entwurf des BVWP ist zwar enthalten: Zitat: *„(...) 2. Gleis u. Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit 2-gleisiger Fehmarnsundbrücke, Umfahrung Großenbrode u. Elektrifizierung der Stichstrecke nach Fehmarn-Burg, Vmax 160 km/h;“* (BVWP 2030, S. 168f.). Aber: **„Eine neue Sundquerung ist das aber ausdrücklich nicht! Die Kosten von 1,5 Mrd. Euro sind definitiv zu niedrig angesetzt, da weder die Kosten der Sundquerung noch die Kosten für die alleinige Kostenübernahme der fast 50 Kreuzungen an der Trasse durch die Deutsche Bahn bzw. den Bund enthalten sind! Bereits im Januar 2015 hat das Verkehrsministerium mir als Vorsitzender des Rechnungsprüfungsausschusses mitgeteilt: Zitat: „Die Kostenschätzungen für die jetzt vorgesehene Trassenführung belaufen sich im gegenwärtigen Stand der Vorplanung auf ca. 1,5 Mrd. Euro (ohne FSQ) [Fehmarnsund-Querung].“**

Bekannt ist, dass die Kosten für Ertüchtigung oder Ersatz der Sundquerung schon im September 2014 je nach Variante auf 280 bis 600 Mio. Euro beziffert wurden. Hagedorn: **„Klar ist: Da das Ergebnis der Berechnung im BVWP schon bei der „Billigvariante“ ein NKF von 1,7 aufweist, wird deutlich, dass die hinzuzurechnenden Projektkosten mit neuer Sundquerung und Herstellung der Kreuzungsfreiheit zu einem zwangsläufig deutlichen Anstieg der Gesamtkosten führen und sich somit problematisch auf den NKF auswirkt.“**

Eine kurze Richtigstellung zum Artikel im Fehmarnschen Tageblatt vom 18. März 2016 scheint nötig zu sein: Das Gesamtprojekt Feste Fehmarnbeltquerung ist im letzten BVWP aus dem Jahr 2003 nicht gehalten, da der Staatsvertrag dazu erst im Jahr 2009 geschlossen worden ist.