






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

03. August 2016

Hagedorn zum Bundesverkehrswegeplan: Dobrindt-Ministerium plant weiterhin Billigvariante der Hinterlandanbindung zur Fehmarnbeltquerung!

Am Mittwoch, den 3. August 2016, hat das Bundeskabinett den leicht nachgebeserten Entwurf des Dobrindt-Ministeriums zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beschlossen, der rund 1.000 Projekte für über 270 Mrd. Euro bis 2030 zur Verwirklichung vorsieht. Bis Jahresende 2016 wird der Deutsche Bundestag diesen Plan diskutieren, kritisch bewerten und vor einer Beschlussfassung im Parlament möglicherweise verändern. Bettina Hagedorn, SPD-Abgeordnete für Ostholstein und im Haushaltsausschuss zuständig für Verkehr, kritisiert, dass das Bundesverkehrsministerium weiterhin keine ehrliche Kostenkalkulation für die Hinterlandanbindung zur Fehmarnbeltquerung vorlegt:

„Gut ist, dass der BVWP den Erhalt vor dem Neubau priorisiert und dass Schienenprojekte weiter gestärkt werden. Allerdings wären zur Umsetzung bis 2030 mindestens 270 Mrd. Euro erforderlich, für deren solide Finanzierung mir aus dem Hause Dobrindt/Schäuble keine plausiblen Vorschläge vorliegen. Das ist vor allem deshalb ein ernstes Problem, weil einige Großprojekte vollkommen illusorisch kalkuliert sind. Dafür ist die Hinterlandanbindung der Beltquerung ein prominentes Beispiel: Nach Zahlen des Dobrindt-Ressorts vom September 2014 und Januar 2015 wären dafür schon damals – inklusive Sundquerung – über 2,2 Mrd. Euro erforderlich gewesen, von denen jetzt – trotz Kostensteigerungen und zusätzlicher Lärmschutzzusagen – nur exakt 1,77 Mrd. Euro veranschlagt sind – also mindestens 430 Mio. Euro zu wenig. Im Rechnungsprüfungs- und Haushaltsausschuss wer-

den wir im Herbst speziell diese Dumping-Kalkulation vor Beschlussfassung des Bundestages sehr ernsthaft unter die Lupe nehmen und gegebenenfalls anpassen, wodurch der Nutzen-Kosten-Faktor von derzeit 1,7 sich allerdings weiter verschlechtern wird. Wir brauchen aber keinen Schönwetterplan, sondern einen, der den Praxistest besteht und verkehrspolitische Erfordernisse solide abbildet.“

Hagedorn erinnert an einen Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Rechnungsprüfungsausschuss vom 23. Januar 2015, in dem es heißt (Zitat):

„Im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird die Strecke erneut untersucht. Die Kostenschätzungen für die jetzt vorgesehene Trassenführung belaufen sich im gegenwärtigen Stand der Vorplanung auf ca. 1,5 Mrd. € (ohne FSQ).“

Schon im September 2014 hatte das Verkehrsministerium berichtet, dass für die Varianten der Fehmarnsundbrücke derzeit mit 280 bis 600 Mio. Euro – je nachdem ob Brücke oder Bohrtunnel verwirklicht werden sollen – gerechnet wird.

Im jetzigen BVWP-Entwurf stehen allerdings außer den 1,5179 Mrd. Euro für die Schienenanbindung lediglich 249,4 Mio. Euro für die Straßenanbindung – in der Summe also nur 1,7673 Mrd. Euro.

Hagedorn macht deutlich: **„Der vom Dobrindt-Ressort dargestellte Nutzen-Kosten-Faktor von 1,7 im Bundesverkehrswegeplan ist aber sogar in zweierlei Hinsicht schöngerechnet: Nicht nur, dass die Kosten mit mindestens 430 Mio. Euro zu gering kalkuliert sind, ist relevant. Außerdem wird die Anzahl der erwarteten Güterzüge im aktuellen Entwurf mit 49 pro Tag prognostiziert, während 2009 beim Beschluss des Staatsvertrags im Parlament noch von 149 Zügen täglich die Rede war, und schon im Juni 2010 in einer ‚Nacht- und Nebelaktion‘ die Zugzahlen ohne schlüssige Erläuterung vom Verkehrsministerium auf 78 täglich in der Prognose nahezu halbiert wurden. Angesichts dieser Tatsache scheint der Nutzen-Kosten-Faktor von 1,7 deutlich zu hoch bewertet. Bei einem Nutzen-Kosten-Faktor unter 1 ist die Wirtschaftlichkeit eines Projektes nach Bundeshaushaltsordnung (BHO) nicht gegeben und steht der Umsetzung zwingend entgegen.“**