



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, 11.06.10

Ernüchterung für Bürger und Gemeinden: kein Geld des Berliner Verkehrsministeriums für „Extras“ bei Hinterlandanbindung

Ein neuer Bericht des Bundesverkehrsministeriums zur Festen Fehmarnbeltquerung vom 2. Juni wird bei vielen Bürgern und Kommunen in Ostholstein für Ernüchterung und berechtigte Unruhe sorgen. Die ostholsteinische Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn (SPD), die als Hauptberichterstatterin für Verkehr im Rechnungsprüfungsausschuss diesen Bericht im Mai angefordert hatte, stellt vorab zusammenfassend fest: **„Dieser Bericht zeigt deutlich, dass manche Hoffnung auf finanzielle Zusatzleistungen von Bahn bzw. vom Berliner Verkehrsministerium ‚wie eine Seifenblase platzen‘ werden. Für jede vermeintlich ‚soziale und ökologische Ausrichtung der Hinterlandanbindung‘ wird das Geld fehlen – es soll bei der ‚Billigvariante‘ zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger in Ostholstein bleiben.“**

Konfliktpunkt 1 - Trassenführung: Hagedorn: **„Für den Südkreis scheinen sich die Befürchtungen zu bestätigen, dass die beiden alternativen Trassenplanungen mit Mehrkosten von 195 bzw. 231 Mio. Euro aus Kostengründen nicht ernsthaft vom Verkehrsministerium in Erwägung gezogen, sondern vielmehr lediglich genutzt werden, um das Planfeststellungsverfahren „gerichtsfest“ zu machen. Bei seiner Argumentation „verschanzt“ sich das Ministerium dabei hinter der Bundeshaushaltsordnung (BHO). Und auch der Kreisnorden soll offenbar mit seinen Befürchtungen von Lärmbelästigung mitten**

durch u.a. Großenbrode und Lensahn mit dauerhaft geschlossenen Schranken allein gelassen werden.“

Wörtlich heißt es im Bericht: **„Im Rahmen der Entwurfsplanung werden für den Bereich der Ostseebäder sich aufdrängende Trassenalternativen untersucht, für den Bereich Großenbrode und Lensahn gibt es diese nicht. Der Bund ist nach BHO verpflichtet, die wirtschaftlichste Variante, die die rechtlichen Anforderungen bezüglich Lärm und Erschütterung erfüllt und dem Staatsvertrag gerecht wird, zu finanzieren. Varianten mit Mehrkosten können nach BHO dann nicht vom Bund realisiert werden, wenn die gesetzlichen Erfordernisse auch ohne diese Mehrkosten erfüllbar sind.“**

Noch am 29. März hatten die Anwohner neuen Mut gefasst, als sich die DB-Konzernbevollmächtigte Ute Plambeck bei einem gemeinsamem Besuch mit Bettina Hagedorn in Großenbrode offen für Alternativplanungen zeigte. Hagedorn: **„Offenbar sind die Hoffnungen, die damals geschürt wurden, nichts als ‚heiße Luft‘. Zwar ist die Bahn nach wie vor offen für Trassenalternativen, bräuchte dafür aber den Auftrag des Verkehrsministeriums – und das stellt sich mit den vorliegenden Aussagen quer!“**

Konfliktpunkt 2 – Bahnübergänge: Während bislang von manchem Verantwortlichen noch Hoffnungen auf eine Kostenübernahme des Bundes für Bahnübergänge im Gespräch war, bestätigt das Ministerium nun schriftlich, dass die Kommunen – wenn überhaupt – nur Entlastung vom Land Schleswig-Holstein erfahren können: Zitat vom 2. Juni: **„Gegenwärtig werden auf der Strecke Lübeck und Puttgarden Geschwindigkeiten zwischen 120 und 160 km/h erreicht. Geplant ist, die Strecke zur Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung möglichst durchgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen. Die Wirtschaftlichkeit für eine höhere Geschwindigkeit konnte nicht nachgewiesen werden. Daher besteht nicht die Verpflichtung, alle höhengleichen Bahnübergänge zu beseitigen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf die Durchführung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, soweit keine Bundesstraßen betroffen sind, keine Einflussmöglichkeit. Es ist allein Sache der beiden Baulastträger**

– der DB Netz AG für den Schienenweg und dem entsprechenden Straßenbaulastträger (Land/Kreis/Kommune) – zu entscheiden, ob und wie der Bahnübergang geändert werden soll, um den Anforderungen an die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs genüge zu tun. Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kommunen haben ein Drittel einer Bahnübergangsbeseitigung dort zu tragen, wo der Bahnübergang eine kommunale Straße betrifft. Die Kommunen können von den Ländern gemäß dem sogenannten Entflechtungsgesetz für ihr Kostendrittel eine finanzielle Unterstützung erhalten. Die Höhe des Fördersatzes wird dabei von den Ländern in eigener Zuständigkeit festgelegt. Der Bund kann den kommunalen Anteil aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht übernehmen.“

Hagedorn: „Nun wird der ‚Schwarze Peter‘ also dem Land zugeschoben. Doch angesichts der klammen Finanzlage Schleswig-Holsteins können die Kommunen ihre Hoffnung auf finanzielle Unterstützung damit wohl begraben.“

Bereits in ihrer Pressemitteilung vom 9. April 2010 hatte Hagedorn auf die enormen Investitionskürzungen im Verkehrsetat hingewiesen, die letztlich dazu führen würden, dass es lediglich eine „Billigvariante“ der Hinterlandanbindung geben wird. Hagedorn abschließend: „**Nun heißt es für die Bürger vor Ort: der lange Kampf um die Interessen vor Ort steht erst in den Startlöchern. Die engagierten Bürgerinitiativen brauchen die Unterstützung aller Bürgerinnen und Bürger der Region!**“

Hintergrund: Dem Bericht vorangegangen war eine Beschlussfassung des Rechnungsprüfungsausschusses (RPA) vom Juni 2009 sowie zwei Gespräche der Abgeordneten im Verkehrsministerium im April und Mai 2010, bei denen sie wiederholt Berichte angefordert hatte. Die Beantwortung der Fragen lief allerdings inhaltlich wie terminlich derart unbefriedigend, dass sie eine Verschiebung der planmäßig vorgesehenen Beratung im RPA am 7. Mai auf den 18. Juni veranlasste. Für weitergehende Informationen stellt Bettina Hagedorn auf ihrer Homepage www.bettina-hagedorn.de ein ausführliches Informationspapier zur Verfügung.