

Grünes Licht für den Bahn-Ausbau zum Belt

Berlin/Kiel – Die Hinterlandanbindung für die feste Fehmarnbelt-Querung ist hochwirtschaftlich – allerdings stehen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) bis 2015 zu wenig Mittel für den Schienenausbau in Deutschland zur Verfügung. Diese beiden womöglich widerstreitenden Signale gingen gestern von seiner Präsentation einer Überprüfung der Schienenbedarfspläne aus und sorgten in Kiel prompt für Diskussionen.

Die Strecke soll durch einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung für Tempo 160 tauglich werden. 817 Millionen Euro soll das kosten. Bezahlt macht es sich laut der Untersuchung mit fast 5,5 Milliarden Euro. Das ist ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:6,7 und damit der höchste Faktor aller 38 untersuchten Eisenbahn-Ausbauprojekte aus dem 2003 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan.

Jubel in Kiel: „Das bestätigt und übertrifft unsere bisherigen Erwartungen bei weitem“, erklärt selbst der in Sachen fester Fehmarnbeltquerung schon immer sehr optimistische CDU-Verkehrsexperte im Landtag, Hans- Jörn Arp. Damit stehe das Projekt auf der Liste des Bundesverkehrsministers jetzt ja wohl ganz oben. „Grüne und rote Bedenkenträger“ seien eines Besseren belehrt worden. Freude auch beim SPD-Verkehrsexperten Bernd Schröder. Der fragt: „Welches, wenn nicht dieses Projekt, sollte damit jetzt als erstes umgesetzt werden?“ Der Ausbau der Bahnlinie wäre auch ohne eine feste Fehmarnbeltquerung dringend notwendig. Oliver Kumbartzky (FDP) spricht von „Rückenwind für die Fehmarnbelt-Querung.“

Ganz anders Björn Thoro von der Linken. Der hält den errechneten Nutzen für „fiktiv“ und fordert: „Die Beltquerung gehört gestrichen.“ Andreas Tietze (Grüne) warnt, Ramsauer habe sich damit auf den Ausbau der vorhandenen Trasse durch die Tourismusorte festgelegt: „Die tatsächlichen Kosten der Hinterlandanbindung liegen laut Bundesrechnungshof bei 1,7 Milliarden Euro.“

Ob die hohe Wirtschaftlichkeit der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung automatisch dazu führt, dass auch das notwendige Geld schnell zur Verfügung gestellt wird, gilt aber noch längst nicht als ausgemacht. Ramsauer räumte gestern „erhebliche Finanzierungsprobleme“ ein. Die 29 verbleibenden, als wirtschaftlich eingestuften Projekte kosten zusammen 26 Milliarden Euro. Bis 2015 stehen dem Minister aber nur sechs Milliarden Euro zur Verfügung. Einziger Ausweg: Frisches Geld muss her. Das Wort Pkw-Maut nahm Ramsauer zwar nicht in den Mund, aber er hatte sie offenbar im Sinn, als er erklärte: „Wir müssen uns mit Nutzerfinanzierung Spielräume schaffen. Die Lkw-Maut ist ein Beispiel.“

Für den geplanten Ausbau der Eisenbahnstrecke Neumünster–Bad Oldesloe bedeutet der Kosten-Nutzen-Check das Aus. Das gilt auch für 211 Millionen Euro teure Restarbeiten an der Strecke Lübeck–Rostock–Stralsund. Die Umfahrung von Bad Kleinen im Zuge eines Ausbaus der Strecke Lübeck–Schwerin soll hingegen gebaut werden.

Zu den wichtigsten Projekten gehört der Ausbau der Ortsumgehung von Hammoor bei Bargteheide im Kreis Stormarn im Zuge der Landesstraße 89 im Jahr 2013. Die Gesamtkosten fürs Land für die 3,9 Kilometer lange Strecke werden sich laut Planungen auf rund 3,2 Millionen Euro belaufen. Ebenfalls dabei: Die Verlegung der Landesstraße 49 bei Nettelsee ab 2012 im Zuge des Ausbaus der B 404 zur A 21. Für die 3,2 Kilometer lange Strecke muss das Land 4,3 Millionen Euro dazu bezahlen.wh/pet

In-online/lokales vom 12.11.2010 00:00:05

Quelle im Internet: <http://www.in-online.de/artikel/2882636>