

# Interview mit Enak Ferlemann: "Die Dänen entscheiden: Tunnel oder Brücke"

Interview Lübecker Nachrichten mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann

**Lübecker Nachrichten:** Herr Ferlemann, im neuen Bedarfsplan Schiene wird die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung als wirtschaftlichstes Bahnprojekt Deutschlands eingestuft. Gibt es irgendetwas, was dieses Projekt noch stoppen könnte?

**Enak Ferlemann:** Aus meiner Sicht, nein. Wenn die Dänen sagen, ja, wir machen es, dann erfüllen wir auch unseren Teil.

**LN:** Angeblich sollen ja in Dänemark die Zweifel wachsen. So hat sich jüngst der frühere Verkehrsminister Arne Melchior überraschend kritisch geäußert. Welche Signale bekommen Sie aus Dänemark?

**Ferlemann:** Wir hören, dass die Dänen fest entschlossen sind, das Projekt voranzutreiben. Dort dreht sich die Debatte vor allem um das Wie -Tunnel oder Brücke. Wir hören auch, dass die Bodenuntersuchungen für ein Tunnelprojekt besser ausgefallen sind, als zunächst vermutet. Die Dänen arbeiten mit Hochdruck an dem Projekt, wir tun das auf unserer Seite auch.

**LN:** Tunnel oder Brücke, gibt es Präferenzen Ihres Hauses?

**Ferlemann:** Nein, wir halten uns aus der Abwägung Tunnel oder Brücke völlig heraus. Die Dänen nehmen das wirtschaftliche Risiko auf sich, sie müssen das Bauwerk über eine Maut refinanzieren. Also entscheiden auch sie allein, was sie bauen. Wir sind froh, dass dieses Projekt kommt. Und wir sind froh, dass es die Dänen umsetzen. Sie werden zeigen, wie man große Infrastrukturprojekte auch anders finanzieren kann.

**LN:** Die Bürgerinitiativen vor Ort sehen Parallelen zur Stuttgart 21. Wie ernst nehmen sie die Kritiker?

**Ferlemann:** Wir nehmen alle Initiativen sehr ernst und stellen uns jeder Auseinandersetzung. Diskussionen schärfen die eigenen Argumente und gehören zu einer lebendigen Demokratie. Die Initiativen sehen das Projekt aber allein aus einem regionalen Blickwinkel. Sie sehen verständlicherweise nie das große Ganze. Aber das ist unsere Aufgabe. Die grundsätzliche Frage, Querung ja oder nein ist vom Bundestag klar entschieden. Ich diskutiere deshalb gerne mit den Initiativen über das Wie, aber nicht über das Ob. Das ist entscheiden. Die einzigen, die das Projekt stoppen könnten, wären die Dänen. Wir nicht.

**LN:** Die Ostseebäder an der Lübecker Buch fürchten massive Einbrüche im Tourismus, wenn die bisherige Bahntrasse ausgebaut und den Verkehr von der Brücke oder aus dem Tunnel aufnehmen muss. Gibt es Chancen für ein Verlegen der Trasse, auch wenn es das deutlich teurer wird?

**Ferlemann:** Weil die Kurorte Probleme befürchten, haben wir dem Land Schleswig-Holstein ein Raumordnungsverfahren empfohlen. Ziel ist es, Alternativen zu prüfen. Ist eine Trasse parallel zur Autobahn zu realisieren, ja oder nein? Wie hoch ist der Kostenaufwand?

**LN:** Ist das Ministerium nicht strikt daran gebunden, immer die günstigste Variante zu wählen, sofern sie alle Auflagen und Anforderungen erfüllt?

**Ferlemann:** Sicher, aber wir müssen die Realitäten sehen. Das bestehende Gleis lässt sich selbstverständlich recht schnell ausbauen und ertüchtigen. Aber später muss es vielleicht ein zweites Gleis geben. Das wird auf der bestehenden Linie definitiv nicht gehen. Deshalb stellt sich die Frage: Ist es nicht sinnvoller, gleich eine neue Trasse zu suchen, wenn man eines Tages ohnehin zwei Gleise braucht? Das muss abgewogen werden. Das macht für uns die DB Netz AG. Das Raumordnungsverfahren zwingt sie, diese Überlegungen anzustellen. Am Ende steht eine Vorzugsvariante, mit der wir ins Planfeststellungsverfahren gehen.

**LN:** Das klingt so, als sei das Bundesverkehrsministerium offen für Alternativen?

**Ferlemann:** Ja, wir sind da ganz offen, welche Variante kommt. Daher ist es gut, dass es eine Analyse des betroffenen Landkreises Ostholstein gibt. Sie fließt mit in das Verfahren ein. Die Kosten sind ein Gesichtspunkt von vielen. Je günstiger eine Trasse zu haben ist, umso besser. Es kommen aber immer noch andere Aspekte hinzu, der Lärmschutz oder die Kosten des Grunderwerbs. Dann kann die Rechnung wieder ganz anders aussehen. Die reine Kosten-Schere haben wir hier im Ministerium jedenfalls nicht im Kopf.

**LN:** Die Dänen hätten am liebsten eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit Tempo 250 km/h.

**Ferlemann:** Die wird es nicht geben. Wir sagen: Maximal 160 km/h sind möglich. Dann kommen wir noch ohne die sonst erforderlichen Über- und Unterführungen aus.

**LN:** Erleichtert das hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis von 6,7 für die Hinterlandanbindung die weitere Planung?

**Ferlemann:** Das hohe Kosten-Nutzen-Verhältnis macht uns flexibler. Jetzt haben wir einen größeren Spielraum, zu schauen, was lässt sich hier oder da noch machen, ohne dabei Gefahr zu laufen, aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis herauszufallen. Außerdem ist es immer besser, einen möglichst breiten Konsens zu erzielen.

**LN:** Wäre der Bau einer neuen Trasse innerhalb von zehn Jahren zu schaffen?

**Ferlemann:** Das Raumordnungsverfahren dauert zwei Jahre, also bis 2012. Das Planfeststellungsverfahren dauert mit Vorplanung drei Jahre, dann ist es 2015. Dann könnte der Bau beginnen. Bis 2018 ist das zu schaffen.

**LN:** Und finanziell?

**Ferlemann:** Gibt es auch keine Probleme. Der Trassenausbau ist im Bundeshaushalt ab 2014 eingestellt. Das ist alles eingetaktet.

**LN:** Straße und Schiene sollen ausgebaut werden - nur die Fehmarnsund-Brücke bleibt eingleisig beziehungsweise zweispurig. Kann das gut gehen mit so einem Flaschenhals?

**Ferlemann:** Die Brücke wurde ja einem Belastungstest unterzogen. Er hat gezeigt, dass sie dem zunächst erwarteten Verkehr gewachsen ist. Mittel- und langfristig wird man eine zweite Sundbrücke legen müssen, das ist überhaupt keine Frage.

**LN:** Was bedeutet mittel- und langfristig in Jahreszahlen?

**Ferlemann:** Die ersten fünf Jahre wird es sicherlich mit der alten Fehmarnsundbrücke gehen. Aber wenn der Tunnel oder die Brücke nach Dänemark erst einmal etabliert ist und die Staugefahr wächst, muss man da ran.

**LN:** Bindet die Querung nicht so viele Mittel, dass für andere große Projekte im Norden kein Geld mehr übrig bleibt?

**Ferlemann:** Nein, die Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung verhindert kein anderes größeres Schienenprojekt in Norddeutschland. Auch weil es im Norden gar keine Konkurrenzprojekte gibt. Die Querung und ihre Anbindung hat eine besondere Priorität, sie hat Vorrang. Das kann dazu führen, dass andere große Schienenprojekte in Deutschland etwas später begonnen werden. Aber kein Projekt wird deshalb gestrichen.

In-online/lokales vom 26.11.2010 00:00

Quelle im Internet: <http://www.ln-online.de/artikel/2890269>