

Artikel publiziert am:

Datum: 17.03.2010 - 10.47 Uhr

Quelle: <http://www.bgland24.de/nachrichten/bayern/interview-peter-ramsauer-662676.html>

Ramsauer: "Wir investieren nicht nach Himmelsrichtungen"

Die Bahn kann viele ihrer Aus- und Neubauprojekte nicht finanzieren – der Bundeshaushalt gibt das nicht her. Vorhaben wie etwa der zweigleisige Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing sind akut gefährdet. Aber wie akut? Ein Interview mit Peter Ramsauer.



© kn

Bis hierher und nicht weiter – das scheint Peter Ramsauer mit dieser Gestik andeuten zu wollen. In Interview bezieht Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) erstmals Stellung zu den Verkehrsprojekten in unserer Region.

In unserem Interview bezieht Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) erstmals Stellung zu den Verkehrsprojekten in unserer Region.

Die Deutsche Bahn klagt über eine Unterfinanzierung – der Zuschuss des Bundeshaushalts bleibe deutlich unter den erforderlichen 1,8 Milliarden Euro pro Jahr zurück. Wie reagieren Sie?

Wir müssen 2011 bei den Investitionen aufstocken. Ich setze mich dafür ein, bei der Schiene mehr Geld rauszuholen als derzeit geplant. Bei der Bahn stehen wir vor gewaltigen Herausforderungen. Für die Fracht gibt es Prognosen über atemberaubende Zuwächse bis 2025. Von diesem Zuwachs soll die Schiene nach heutigen Schätzungen nur etwa ein Zehntel übernehmen können. Dieser Anteil muss gesteigert werden, und das muss sich im Haushalt langfristig widerspiegeln.

Wie viele dieser zusätzlichen Millionen können nach Bayern gelenkt werden?

Wir investieren in Deutschland nicht nach Himmelsrichtungen, sondern nach Bedarf. Zum Beispiel ist auch die gute Anbindung der norddeutschen Häfen im bayerischen Interesse. Wir müssen unsere bayerischen Exportgüter über die Schiene bestmöglich auf Hochseeschiffe verfrachten können. Wenn die Häfen Hamburg, Wilhelms- und Bremerhaven über Hannover vernünftig angebunden werden, wird Bayern also ebenfalls profitieren.

Akut gefährdet ist die geplante Zweigleisigkeit der Strecke München-Mühldorf-Freilassing.

Ich kann sie beruhigen: Die Finanzierung für die gesamte Planung der Bahnstrecke ist gesichert. Konkret gebaut wird derzeit ein zweites Gleis zwischen Ampfing und Mühldorf. Das wird spätestens Anfang 2011 fertig sein. Im April dieses Jahres ist wiederum Baubeginn für eine Eisenbahnbrücke über den Inn bei Mühldorf. Auch das dritte Gleis zwischen Freilassing und der Staatsgrenze wird entstehen. Dazu haben wir uns gegenüber Österreich verpflichtet.

Das sind nur Fortschritte in einzelnen Abschnitten. Was ist mit der kompletten Zweigleisigkeit?

Wir wollen die Zweigleisigkeit stufenweise realisieren. Ich möchte die Fertigstellung schließlich noch als aktiver Politiker erleben.

Kommt der zweite Stammstrecken-Tunnel?

Ich halte diesen Tunnel für eine vernünftige Lösung. Für dieses Nahverkehrsprojekt ist jedoch die bayerische Staatsregierung verantwortlich. Mein Ministerium wird 60 Prozent der Kosten aus Bundesmitteln finanzieren. Allerdings müssen dafür die Fördervoraussetzungen vorliegen – insbesondere die Wirtschaftlichkeit.

Wie sieht es mit der Wirtschaftlichkeit aus?

Ich gehe davon aus, dass die Staatsregierung ihre Hausaufgaben macht und in der Lage sein wird, die Notwendigkeit des Projekts nachzuweisen. Es gibt zahlreiche Schienenprojekte, die schlechter dastehen. Zum Beispiel die Eisenbahnbrücke über die Mosel von Trier Richtung Luxemburg.

Gibt es eine Chance, den Stammstrecken-Tunnel rechtzeitig zu den Olympischen Spielen 2018 zu erhalten?

Das kann Ihnen im Moment niemand garantieren. Ich denke aber, dass eine positive Olympia-Entscheidung im Juli 2011 einen großen Schub bringen würde. Vor allem für die Tunnelprojekte in der Region Garmisch-Partenkirchen und Bad Reichenhall. Aber auch für den sechsspurigen Ausbau der A 8 Rosenheim-Salzburg.

In wenigen Wochen soll die Machbarkeitsstudie zum Münchner Autobahn-Südring vorgestellt werden. Wie realistisch ist der Ringschluss?

Der Ringschluss ist in der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen derzeit nicht enthalten. Das Projekt wäre eine teure Angelegenheit – wegen der dafür notwendigen Eingriffe in die Natur. Aber jetzt warten wir die Machbarkeitsstudie erst einmal ab.

Kommt die A 94 durch das Isental bei Dorfen?

Der bereits begonnene Ausbau und der Planungsstand haben die Trasse Dorfen entscheidend vorangebracht. Auch die Komplett-Fertigstellung München-Passau würde ich gerne noch als aktiver Parlamentarier erleben.

Ist die 3. Startbahn am Flughafen München nötig?

Langfristig ja. Das bestätigt auch die erwartete Entwicklung des Luftverkehrs. München läuft sonst Gefahr, seine Drehkreuz-Funktion im internationalen Luftverkehr wieder zu verlieren. Fluggesellschaften denken schon daran, Drehkreuze in die Golfregion zu verlagern. Dort entsteht in der Wüste ein Flughafen nach dem anderen. Das sind gigantische Projekte, mit denen auch der Flughafen München konkurrieren muss. Ich sage aber zugleich: Auf absehbare Zeit werden diese Ausbauvorhaben der Start- und Landebahnen die jeweils letzten an diesen Standorten sein.

Angesichts der Finanzprobleme bei der Bahn: Bedauern Sie es, dass laut Koalitionsvertrag die Lkw-Maut nur für die Straße verwendet werden darf?

Nein. Wir haben das in der Koalition so entschieden, um mehr Transparenz bei der Infrastrukturfinanzierung zu bekommen.

Ist die Einführung der Pkw-Maut ein Thema?

Die Pkw-Maut steht nicht im Koalitionsvertrag und daher nicht auf der Tagesordnung.

Aufgezeichnet von Dirk Walter

Quelle: [merkur-online](http://www.merkur-online)