

Kleinen Bahnüb

Im Zuge der Hinterlandanbindung stehen die Straßenquerungen auf dem Prüfstand. Die Bauern befürchten bei einer Schließung kleiner Übergänge lange Umwege.

Von Holger Marohn

Oldenburg – Vielen Bahnübergängen zwischen Lübeck und Großenbrode droht mit dem Bau der Hinterlandanbindung das Aus. Wenn überhaupt, werden sie durch Brücken oder Tunnel ersetzt. Und das könnte dann wiederum für einige Gemeinden teuer werden. Denn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz müssen sie sich mit einem Drittel an den Kosten beteiligen.

Besonders betroffen ist die Gemeinde Neukirchen. Gleich vier Übergänge liegen auf dem Gemeindegebiet. In drei Fällen kreuzen Gemeindestraßen die Bahntrasse, in einem Fall müsste der Kreis als Straßenbaulastträger ein Drittel der Kosten tragen. Auch wenn derzeit noch generell untersucht wird, ob die Bestandstrasse ausgebaut oder völlig neue Strecken trassiert werden, schrillen daher in Neukirchen bereits die Alarmglocken.

„Der gemeindliche Kostenanteil ist für uns überhaupt nicht zu wuppen“, sagt Neukirchens Bürgermeister Jürgen Lübbe (parteilos). Aus seiner Sicht gebe es nur eine Möglichkeit: Der Übergang im Zuge der Kreisstraße müsse durch einen Tunnel ersetzt werden. Nach Zählungen der Bahn ist dieser mit täglich fast 1400 Autos der am intensivsten genutzte Übergang. Die beiden Gemeindestraßen-Übergänge nach Satjewitz (etwa 206 Autos) und nach Sütel (etwa 1000) müssten geschlossen und über eine Parallelstraße östlich der Bahntrasse an die Kreisstraße angeschlossen werden, so die Vorstellungen Lübbes, die er auch schon der Bahn mitgeteilt habe. Allerdings müsste sich auch in diesem Fall die Gemeinde möglicherweise an den Kosten für die jeweils gut einen Kilometer langen Zubringerstraßen beteiligen. Die

drohen auch am Neukirchener Übergang Bergmühle in Seekamp. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass der dort ersatzlos aufgehoben werden kann“, sagt Lübbe. Schließlich liege mit dem Gut Seekamp ein landwirtschaftlicher Betrieb direkt an der Bahnstrecke, der einen wesentlichen Teil seiner Felder auf der anderen Bahnseite habe.

Für Holger Schädlich, Geschäftsführer des Kreisbauernverbandes ist die drohende Schließung zahlreicher Bahnübergänge das größte Problem nach dem Flächenverbrauch durch den Streckenausbau.

„Die Bahn hat erwartungsgemäß kaum ein Interesse, die kleinen Übergänge zu erhalten“, sagt Schädlich. Gerade die seien es aber, die für die landwirtschaftlichen Betriebe teilweise von existenzieller Bedeutung seien.

„Es gibt mehrere Betriebe, die nur über solche kleinen Übergänge überhaupt erreichbar sind“, so der Bauern-Geschäftsführer. Auch die anderen kleinen Querungen seien längst nicht nur während der Erntezeit von landwirtschaftlicher Bedeutung.

Gerade auch in der „dreckigen Jahreszeit“ seien die Feldwege und Nebenstraßen mit den dazugehörigen kleinen Übergängen besonders wichtig. Allerdings räumte Schädlich auch ein, dass sich die Gemeinden als Straßenbaulastträger der Nebenstraßen und den damit verbundenen Kosten bei einem Ersatz der Übergänge durch Brücken und Tunnel in einem Interessenskonflikt befänden.

Um die Belastungen für die landwirtschaftlichen Betriebe unter anderem auch durch die Schließung von Übergängen zu ermitteln, hat die Bahn ein Agrarstrukturelles Gutachten in Auftrag gegeben. Außerdem hat der Konzern an allen Übergängen die Verkehrsbelastung ermittelt (siehe Grafik).

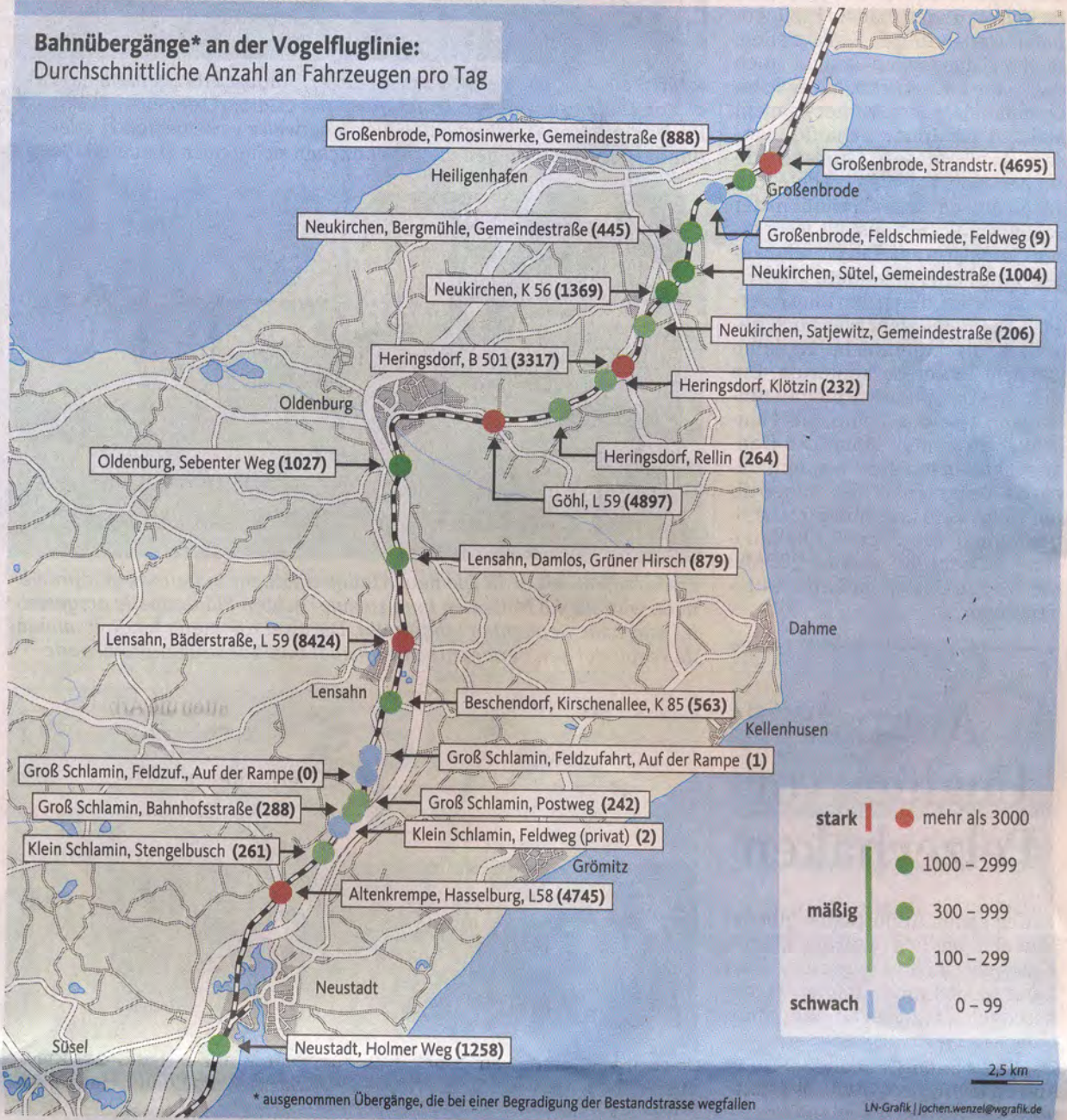


Die Übergänge sind für viele Betriebe sehr wichtig.“

Holger Schädlich,
Bauernverband

bergängen droht das Aus

Bahnübergänge* an der Vogelfluglinie:
Durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen pro Tag



Der Übergang in Lensahn ist mit täglich fast 8500 Autos der wichtigste der gesamten Strecke. Er könnte durch eine Brücke oder einen Tunnel ersetzt werden.

Der Ausbau der Bahnstrecke

33 Bahnübergängen kreisweit droht bei einem Ausbau der Bestandsstrecke die Schließung. 23 davon liegen im Bereich zwischen Neustadt und Großenbrode. Einige wie in Oldenburg würden durch Streckenbegradigungen ohnehin wegfallen.

4 Monate lang hat die Bahn an allen Übergängen die Nutzung ermittelt. Bei drei Zählungen jeweils von Dienstag bis Donnerstag sind an den Übergängen dafür elektronische Messanlagen installiert und später ausgewertet worden.

90 Kilometer ist die Strecke zwischen Lübeck und Puttgarden lang. Als Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung ist per Staatsvertrag vereinbart, sie zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen.

Die Deutsche Bahn will die Strecke durch den Bau der Brücken und Tunnels oder die ersatzlose Aufhebung der Übergänge sicherer machen, da die Züge im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung Geschwindigkeiten von bis zu 160 Stundenkilometern erreichen.