

Belttunnel: Was der Staatsvertrag vorschreibt

Künftige Kieler Landesregierung streicht ihren Anteil von 60 Millionen Euro für die Hinterlandanbindungen.



Lübeck – Die künftige Landesregierung zieht sich aus der Finanzierung der Hinterlandanbindungen für den Fehmarnbelttunnel zurück. Die Summe aufzubringen sei allein Bundessache, heißt es aus Kiel. Kritiker dieser Entscheidung monieren, dass Schleswig-Holstein dadurch jeglichen Einfluss auf die Trassenführung leichtfertig aufgibt.

Was ist mit „Hinterlandanbindungen“ eigentlich gemeint? Durch den Fehmarnbelttunnel sollen 2021 die ersten Autos und Züge rollen. Deshalb wird die B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden für den Autoverkehr zur vierspurigen Bundesstraße ausgebaut. Auch die Schiene wird aufgerüstet. Spätestens mit Fertigstellung des Tunnels muss die Elektrifizierung zwischen Lübeck und Puttgarden abgeschlossen sein. So steht es in Artikel 5 des deutsch-dänischen Staatsvertrags. Spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung des Bauwerks am Belt muss der Schienen-

strang sogar zweigleisig ausgebaut sein.

Deutsche Bahn und dänische Planer rechnen damit, dass fünf Jahre nach Eröffnung des Tunnels neben 40 Personenzügen zusätzlich 78 Güterzüge täglich die Strecke befahren. Die Bäder an der Lübecker Bucht sind alarmiert. Von Lärmbelästigungen für Anwohner und Urlauber ist die Rede, von Bahnübergängen, an denen die Schranken künftig kaum mehr hochgehen. Als Variante ist deshalb der Neubau einer Eisenbahntrasse entlang der A 1 im Gespräch – was die Bürger von Ratekau unglücklich macht.

Der Kreis Ostholstein kämpft für eine regionsverträgliche Trasse – koste es, was es wolle. Die Eutiner Behörde hat dafür früh eine Betroffenheitsanalyse in Auftrag gegeben. Ergebnis der Studie: Eine sogenannte X-Trasse entlang der A 1 würde die geringsten Benachteiligungen für Umwelt und Natur bedeuten. Das Bundesverkehrsminis-

terium hat zugesagt, diese – deutlich teurere – Neutrassierung in die Planungen einfließen zu lassen. Trasse X lässt allerdings die Dänischburger mürrisch werden. Sie führt durch den Lübecker Stadtteil und zweigt erst in Lübeck-Siems Richtung Norden ab.

Die Bahn hat in Gesprächen durchblicken lassen, dass sie gut mit dem Bau eines zweiten Bahngleises direkt neben der bestehenden Strecke leben kann. Die jetzt von Kiel gestrichenen 60 Millionen Euro Landesanteil hätten dann unter anderem dazu dienen sollen, Kommunen zu entlasten, die bei Eröffnung der Bestandsstrasse finanziell in die Pflicht genommen werden – zum Beispiel durch den notwendigen Bau neuer Brücken und Unterführungen. Nächster Schritt: Am 20. Juni will die Bahn dem Dialogforum, einem begleitenden Gremium des Tunnelprojekts, ihre ersten Gutachten zu Hinterlandanbindungen vorstellen. *ctö*

LN 9.6.2012