

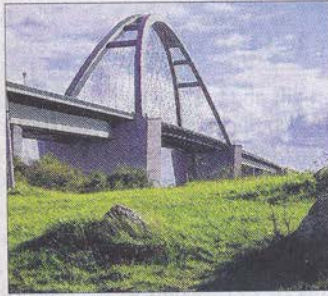
LN - 22.12.2012

Erste Schätzung: Neue Sundbrücke könnte 350 Millionen Euro kosten

Altes Bauwerk hält künftigem Verkehr nicht stand. Kritik an der Bahn.

Fehmarn/Berlin – Am Tag, nachdem bekannt wurde, dass am Fehmarnsund ab 2021 eine neue Querung gebraucht wird, schlagen die Wellen hoch. Diskutiert wird weiter über die zögerliche Informationspolitik der Deutschen Bahn – und es gibt es eine erste Kostenschätzung. Der grüne Bundestagsabgeordnete Konstantin von Notz sprach gestern von 350 Millionen Euro für eine neue Sundquerung, „die Schleswig-Holstein an anderer Stelle fehlen“. Der Bahn attestierte Notz angesichts des möglicherweise zurückgehaltenen Gutachtens „ein taktisches Verhältnis zur Wahrheit“.

Nach der Kieler Landesregierung zeigte sich auch Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU) „überrascht von der Art und Weise, wie ich von dem Gutachten erfahre“. Er habe die Bahn noch im letzten Dialogforum – dort sitzen Befürworter und Gegner des Belttunnels an einem Tisch – aufgefordert, endlich die Ergebnisse von Belastungstests offenzulegen, die 2010 auf der alten Fehmarnsundbrücke vorgenommen wurden. Man habe ihn auf Januar vertröstet. Großenbrodes Bürgermeister Klaus Reise (BfG) sagte angesichts der Verzögerung: „Das sind zwei verlorene Jahre.“ Die LN hatten gestern über Ergebnisse des un-



Die 1963 eröffnete Fehmarnsundbrücke. Foto: Schwensen

veröffentlichten Papiers berichtet.

Der Inhalt des Gutachtens überrascht den Kreis Ostholstein nicht. „Wir können nicht akzeptieren, dass der Fehmarnsund zum Nadelöhr wird, wenn durch den Tunnel am Belt mehr Verkehr ins Land strömt“, sagte Sager. Der Kreis fordere deshalb seit langem nicht nur eine raumverträgliche Trasse im Hinterland, „die teurer werden kann“, sondern auch eine zusätzliche Querung am Sund. „Darauf haben wir einen Anspruch.“ Welchen Verkehr die neue Querung am Sund aufnehmen soll, ist völlig offen. Die Eutiner Verwaltung hat noch keinen „Favoriten“ unter den Varianten. Sager: „Wir brauchen eine Lösung, die nicht nur für die nächste Generation Bestand hat.“

Drei Optionen sind möglich: Am Sund entsteht eine reine Eisenbahnbrücke, der

gesamte Straßenverkehr wird dabei über die alte Brücke abgefertigt. Von dieser Variante hält die Landesregierung wenig. Alternativ könnte eine Neukonstruktion den Fernverkehr auf Schiene und Straße aufnehmen. Die alte Brücke würde für den Nahverkehr genutzt, wäre für Fahrräder und Trecker freigegeben. Schließlich könnte am Sund ein Tunnel entstehen, sagte Verkehrsstaatssekretär Frank Nägele.

Die Deutsche Bahn brach gestern ihr Schweigen. „In der Überprüfung der Fehmarnsundbrücke zeichnet sich ab, dass die Tragfähigkeit des vorhandenen Bauwerks den prognostizierten erhöhten Belastungen durch den Straßen- und Schienenverkehr nach Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung nicht gewachsen ist“, bestätigte Pressesprecher Egbert Meyer-Lovis. Die im Zuge des künftigen Beltverkehrs erforderliche Elektrifizierung der Bahnstrecke hatte die statische Nachrechnung der Sundbrücke erforderlich gemacht. Da das Bauwerk der Bahn (47 Prozent) und dem Land Schleswig-Holstein (53 Prozent) gemeinsam gehöre, liefen mit dem Bund nun Gespräche über die nächsten Schritte, sagte der Sprecher weiter.

C. Tönnemann und P. Tiede