

Artikel publiziert am: 27.08.2013 - 09.53 Uhr

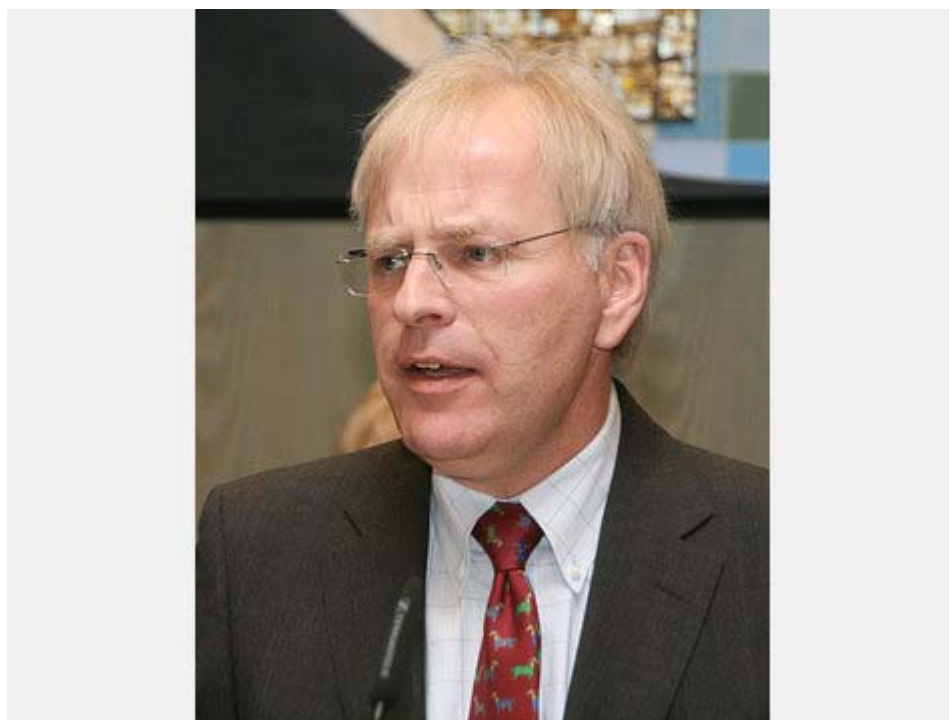
Artikel gedruckt am: 28.08.2013 - 10.10 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/lokales/fehmarndrei-elektrifizierte-gleise-staunt-selbst-landrat-3078911.html>

Harsche Kritik des Kreises an der Analyse der DB AG zu den „2+1-Varianten“

Drei elektrifizierte Gleise – da staunt selbst der Landrat

FEHMARN - Von Andreas Höppner Über die Einschätzung der Deutschen Bahn (DB) AG, dass die sogenannten „2+1-Varianten“ für die Schienenhinterlandanbindung einem Ausbau der Bestandstrasse in allen Belangen unterlegen sein sollen (wir berichteten), herrscht beim Kreis Ostholstein, der die „2+1-Varianten“ in seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht hat, große Verwunderung. Landrat Reinhard Sager kommt aus dem Staunen kaum heraus.



© Fehmarn24/Andreas Höppner

Landrat Reinhard Sager.

Denn: Die Bahn spricht nun von drei elektrifizierten Gleisen. So heißt es beispielsweise auf Seite 29 der Analyse: „Bei den Varianten 2+1 A und 2+1 B ist außerdem auch die baubedingte Flächeninanspruchnahme durch die Elektrifizierung der bestehenden Trasse zu berücksichtigen, was den ohnehin höheren Flächenbedarf zusätzlich erweitert.“

Eine Elektrifizierung der Bestandstrasse, die nach Vorstellung des Kreises ausschließlich

für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden soll, sei in der Region aber nie vorgesehen gewesen, so Landrat Reinhard Sager. Vielmehr sehe das vom Kreis eingebrachte Konzept die Fortführung des dieselbetriebenen Nahverkehrs auf der bestehenden Trasse bis Oldenburg vor, ohne massive Eingriffe und Flächenverbräuche für eine Elektrifizierung. Der Fern- und Güterverkehr würde dann über eine neue, zweigleisige und elektrifizierte Trasse geführt. „Wenn bei der Bewertung der ‚2+1-Varianten‘ die erheblichen Auswirkungen der Elektrifizierungsmaßnahmen an der Bestands-trasse einbezogen werden, verwundert es nicht, wenn diese insgesamt negativ bewertet werden. Im Vergleich muss bei einer solchen Vorgabe der von der Bahn favorisierte, alleinige Ausbau der Bestandstrasse zwangsläufig vorteilhafter abschneiden“, erläutert Sager die aus seiner Sicht „nicht sachgerechte Vorgehensweise der Bahn“. Zudem sei eine unterschiedliche Gewichtung der einzelnen Kriterien, anders als in der Stellungnahme des Kreises gefordert, weiterhin nicht erfolgt. „Gerade eine stärkere Gewichtung etwa der touristischen Belange oder der Lärmauswirkungen im Vergleich zu kulturellen Aspekten oder der Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen wäre sachgerecht gewesen und hätte zu anderen Ergebnissen geführt“, ergänzte Sager weiter.

Da die Trassenentscheidung im laufenden ROV letztlich in der Staatskanzlei getroffen werde, baut man jetzt beim Kreis auf den Abwägungsprozess beim Land. „Da sowohl der Ministerpräsident als auch der Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein bei der kürzlich in der Region geführten Gesprächsrunde mit Bahnchef Rüdiger Grube signalisiert haben, dass man die Befürchtungen der Region ernst nähme, hoffen wir auf eine kluge und differenzierte Abwägung der Interessen und auf eine kritische Überprüfung der aktuellen Analyse der DB AG durch das Land. Ich bitte die Landesregierung, mutig zu agieren“, so Landrat Sager. Er kündigte zudem eine intensive Prüfung der von der Bahn eingereichten Unterlagen an.

Haase: Das Spiel ist offen

Harald Haase, Pressesprecher im Kieler Wirtschaftsministerium, sieht für die Landesregierung weiterhin alle Möglichkeiten, im Rahmen des noch nicht abgeschlossenen ROV mit „guten Argumenten“ punkten und das Eisenbahnbundesamt dazu bewegen zu können, zusätzliche Varianten mit einzubeziehen. „Eine Vorentscheidung“ sei nach der jetzigen Analyse der DB AG nicht gefallen, „das Spiel ist offen“, so Haase gegenüber dem FT.

Nachfolgend noch
einmal zum
Nachlesen das
Ergebnis, zu dem die
DB AG in ihrer
Analyse der
„2+1-Varianten“
gelangt ist:

1. Bei Betrachtung der Schutzgüter (Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und biologische Vielfalt, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur und sonstige Sachgüter) nach UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ist die Vorzugsvariante aus den

Antragsunterlagen der DB Netz AG als vorteilhaft gegenüber einer „2+1-Variante“ einzustufen.

2. Die Gegenüberstellung der Vorzugsvariante und der „2+1-Varianten“ nach raumordnerischen Maßgaben und in Anlehnung an die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU), mit deren raumordnerischen Belangen (Ordnungsräume, Zentrale Orte, Siedlungsachsen, Ländliche Räume, Tourismus und Erholung, Wirtschaft, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, ÖPNV, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Radverkehr, Schifffahrt und Häfen, Hochwasser und Küstenschutz, Bildungseinrichtungen, Windenergie) ergibt insgesamt betrachtet ebenfalls einen Vorteil der Vorzugsvariante.

3. In Bezug auf die Betroffenheiten von NATURA 2000-Gebieten ist die Vorzugsvariante als deutlich vorteilhafter zu bewerten als die „2+1-Varianten“.

4. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist die Vorzugsvariante mit deutlich weniger Konfliktrisiken verbunden als die „2+1 Varianten“.

. . . da darf nicht nur der Landrat staunen.

Artikel lizenziert durch © fehmar24

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.fehmarn24.de>