

# Ostseebäder atmen auf: Berlin für zweite Bahntrasse

Timmendorfs Bürgermeisterin begrüßt Einlenken im Verkehrsministerium. Ostholsteins Landrat will alte Gleise für Pendler und Urlauber erhalten. Belt-Gegner bleiben skeptisch.

Von *Curd Tönnemann*

**Berlin/Kiel** – Es könnte der Durchbruch sein, was die Sorgen in den Ostseebädern der Lübecker Bucht angeht: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) befürwortet zwei getrennte Bahntrassen im Hinterland des künftigen Fehmarnbelt-tunnels. Der Fern- und Güterverkehr könne fern der Bäder auf einer neuen Eisenbahnlinie entlang der A 1 rollen, die bestehende Trasse würde für den Regionalverkehr erhalten bleiben, sagte Ramsauer. Entsprechende Forderungen stellen Kommunalpolitik und Bürgerinitiativen seit langem.

Er habe „vollstes Verständnis für die Wünsche“, sagte Ramsauer. Er halte eine Umsetzung dieses Modells für machbar, soweit das laufende Raumordnungsverfahren zu keinem anderen Ergebnis kommt. Dieses Verfahren soll helfen, die für Mensch und Umwelt verträglichste Trasse zu finden. Geprüft wird dabei ein Ausbau des Bestandsgleises – von der Bahn favorisiert – genauso wie ein neues Gleis, das westlich oder östlich der A 1

## Umstrittene Bahntrasse

**2008** haben Deutschland und Dänemark den Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet. Die Dänen, die die Kosten dafür alleine schultern, entschieden sich für einen Absenktunnel. Für seine Hinterlandanbindungen muss Deutschland selber aufkommen. Die E 47 von Heiligenhafen bis Puttgarden soll bis zur Fertigstellung des Tunnels (2021) vierspurig ausgebaut sein. Die Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden muss bis dahin elektrifiziert sein. Eine zweigleisige Strecke soll spätestens sieben Jahre nach Tunneleinweihung betriebsbereit sein. Die Linienführung (re.) gilt als äußerst umstritten.

entstehen würde. Die Mehrkosten, die mit zwei Trassen auf den Bund zukommen, scheut Ramsauer offenbar nicht. Die Variante würde geschätzt 200 bis 300 Millionen Euro teurer als ein zweigleisiger Ausbau der alten Trasse. Dafür sind inklusive Elektrifizierung 1,7 Milliarden Euro veranschlagt.



„Endlich bekennt Ramsauer Farbe. Das ist ein wichtiges Signal für die Menschen an der Küste“, sagt Timmendorfs Bürgermeisterin Hatic Kara (SPD). Sie erwarte von der Bahn jetzt eine Aussage in derselben Deutlichkeit. „Bislang hat die Bahn uns eine solche Vielzahl von Trassenvarianten um die Oh-

ren gehauen, dass kaum ein Überblick zu behalten war“, moniert Kara. Timmendorfer Strand und die benachbarten Badeorte befürchten, dass der Tourismus in der Region schwer leidet, wenn wie beabsichtigt täglich 75 Güterzüge über die Bestandsstrasse fahren sollten.

„Eine willkommene Unterstützung unserer Forderungen gegenüber Land, Bund und Bahn“, kommentiert Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU) die Aussage Ramsauers. Andeutungen aus Berlin, die Mehrkosten für eine Neutrassierung zu tragen, habe es bereits gegeben. Neu sei das Bekenntnis zum gleichzeitigen Erhalt der alten Trasse. „Und das ist gut so“, erklärt Sager. Ortsnahe Bahnhöfe würden gebraucht – für Berufspendler, Tagesgäste und Urlauber.

Die Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung bleibt skeptisch. „Nicht anderes als eine reine Beruhigungsspielle“, sagt Sprecherin Susanne Brelowski. Angesichts der Finanzsituation des Bundes werde Ramsauer nichts von dem realisieren können, was er jetzt verspricht. **Seiten 2 und 6**

---

KOMMENTAR

---

## Zwei Bahntrassen zum Belttunnel *In Trippelschritten*



Von Curd Tönnemann

Es scheint, als wäre es die vernünftigste Lösung: Die lauten Güterzüge Richtung Fehmarnbeltunnel rollen im Süden Ostholsteins auf zwei neuen Gleisen entlang der Autobahn. Der „Bummelverkehr“ bleibt auf der alten Trasse in den Ostseebädern. Es war ein steiniger Weg, bis der Bundesverkehrsminister Gefallen am 2+1-Modell gefunden hat.

Am Anfang aller Empörung an der Küste stand die Bahn. Die verkündete unbeeirrt, am liebsten ihre bestehende Trasse ausbauen zu wollen. Den Lärm der Güterzüge könne man ja mit Lärm-

schutzwänden bannen. Dann behauptete Peter Ramsauer, die Bürgermeister an der Küste wollten die Schiene nicht an die Autobahn verlegen. Ein Missverständnis, wie sich herausstellte. Ramsauer kam, fuhr die Strecke selber ab – und hat, siehe da, jetzt eine eigene Meinung.

Berlin arbeitet mühsam in Trippelschritten. Die betroffenen Menschen in der Region haben Klartext verdient. Man darf hoffen, dass Ramsauers Worten irgendwann Taten folgen. Damit möglichst viele – wenn's auch nicht alle sind – mit der Lösung leben können. **Seiten 1 und 6**



# Schwartau und Ratekau sind die Verlierer

Fehmarnbelt-Verkehr: Kiel freut sich über Ramsauers Bekenntnis zu zweiter Bahntrasse. Aber nicht alle Orte an der Strecke jubeln.

Von Curd Tönnemann

**Bad Schwartau/Kiel** – Eine Bahnlinie für den Güter- und Fernverkehr entlang der Autobahn, eine andere für den Nahverkehr durch die Badeorte: An der Ostseeküste löste das Bekenntnis von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zum Ausbau der Hinterlandanbindung des Fehmarnbelttunnels gestern helle Freude aus. Aber nicht alle jubeln über die 2+1-Lösung. Für Bad Schwartau und Ratekau (beide Ostholstein) würde auch diese Lösung eine erheblich höhere Lärmbelastung durch den Bahnverkehr bedeuten, ebenso wie für den Norden des Kreises.



Ein Regionalzug passiert Bad Schwartau. Fahren künftig viele Güterzüge, bleiben die Schranken viel öfter unten. Fotos: Maxwitat, RoeBler, dpa (2)

75 Güterzüge täglich, jeder von ihnen bis zu 800 Meter lang, Schrankenschließzeiten von insgesamt vier Stunden am Tag – so sieht das düstere Szenario aus, gegen das Schwartauer Bürger und ihr Rathaus kämpfen. Ihre Hoffnung heißt X-Trasse. Mit dieser Variante würde Schwartau weiträumig umfahren. Die Schiene würde südlich der Stadt Richtung Lübeck-Dänischburg abknicken und erst bei Ratekau auf die Bestandsstrasse treffen und diese queren. Ein laufendes Raumordnungsverfahren (ROV) soll klären, ob eine entsprechende Linienführung eine realistische Chance hat. Das ROV stellt eine Steilvorlage für die weitere Planung dar, rechtlich bindend ist dessen Ergebnis nicht.

Bleibt es beim zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bad Schwartau, dürften sich Anwohner auf Lärmschutzwände gefasst machen, die die Deutsche Bahn großzügig in Aussicht stellt – sie sind rechtlich vorgeschrieben. Mit bis zu sechs Metern Höhe würden die Ungetüme zwar etwas mehr Ruhe bringen, den Ort aber unschön zerschneiden. Susanne Brelowski, Sprecherin der Allianz gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung, glaubt nicht einmal an die versprochenen Lärmschutzwände. „Dafür ist beim

Bund doch gar kein Geld da“, meint sie. „Wenn wir an der ein oder anderen Stelle Lärmschutz erhalten, können wir uns schon gratulieren.“ Diese Sorgen sei man erst los, „wenn die Betonröhre im Fehmarnbelt gestoppt wird“.

Die Gemeinde Ratekau scheint ohnehin gebeutelt – bei beinahe jeder Lösung. Mal führt eine Variante westlich an der Gemeinde vorbei, mal östlich, wo die A 1 bereits heute einen erhöhten Lärmpegel verursacht. Die Gemeinde lehne deshalb alle Trassenvarianten als

„umweltunverträglich“ ab, sagt Bürgermeister Thomas Keller (parteilos). Investitionen im Ort, Bauvorhaben, Umweltprojekte – alles werde konterkariert. Keller sagt zum Berliner Bekenntnis für zwei Eisenbahngleise: „Eine gute Nachricht von Ramsauer? Doch allenfalls für die Küstenorte. Nicht für uns.“ In Bad Schwartau und Ratekau seien weiterhin mehr als 20 000 Menschen von massivem Bahnlärm bedroht.

Susanne Dittmann, Sprecherin der Bürgerinitiative Tourismus statt Transitort (TsT), sagt kategorisch: „Egal welche Bahntrasse gebaut oder ausgebaut wird: Güterzüge sind nicht erwünscht in Ostholstein.“ Ansonsten sei ein Imageschaden für die gesamte Lübecker Bucht zu befürchten. „Der Urlaubsgast liegt schließlich nicht nur am Strand.“

Der Kieler Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) freutsich dagegen. Die Aussage Ramsauers zeige, dass er „die Sorgen der Anwohner entlang der auszubauenden Schienentrasse in Ostholstein ernst nimmt und Verständnis für alternative Vorschläge zeigt“. Die Bahn macht sich weiterhin für den Ausbau der Bestandsstrasse stark.

## Gleisausbau bis 2025

**Voraussichtlich im Sommer** will die Kieler Landesregierung eine Trassenempfehlung abgeben. Danach könnte die Planfeststellung beginnen. Bis 2025 soll die Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Puttgarden ausgebaut sein. Der 17 Kilometer lange Fehmarnbelttunnel zwischen Puttgarden (Ostholstein) und Rødbyhavn (Lolland) wird nach bisherigen Planungen vier Jahre früher fertig. Seine Betonröhre nimmt vier Autospuren und zwei Bahngleise auf. Auf deutscher Seite sollen die Güterzüge 120 km/h, die Personenzüge bis 160 km/h schnell sein.

Geplanter Schienenausbau im Hinterland der Fehmarnbelt-Querung

