

Belt-Projekt: Empörung über Bahn-Rückzieher

Unternehmen favorisiert Trasse durch die Bäder: Anwohner fühlen sich im Stich gelassen. Grüne: Gesamte Planung ist „verkorkst“.

Von *Curd Tönnemann*

Kiel – Die Deutsche Bahn hat einen Ausbau der bestehenden Eisenbahntrasse nördlich von Lübeck nach umfangreichen Untersuchungen nun doch zu ihrem Favoriten erklärt – und sorgt damit in den betroffenen Gemeinden an der Ostsee erneut für hellen Aufruhr. Denn mit der jüngsten Bahn-Analyse scheint die 2+1-Variante in weitere Ferne zu rücken.

Noch im Juni hat Bahn-Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube erklärt, sein Unternehmen lehne zwei neue Hochgeschwindigkeitsgleise in A-1-Nähe nicht länger ab. Das bestehende Gleis wäre nach Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels dann nur noch für den Regionalverkehr genutzt worden. Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU) klagt: „Wenn die Bahn nicht in der Lage ist, die Dinge sachgerecht zu bewerten, verabschiedet sie sich aus der Verantwortung für die Menschen in dieser Region.“

Volker Owerien, Vorsitzender des Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT) und Bürgermeister von Scharbeutz, pocht auf die 2+1-Variante. Die offensichtliche Kehrtwende der Bahn irritiere ihn. Es sei ihm völlig unverständlich, wie das Unternehmen einen Ausbau der Schiene durch die Badeorte favorisieren könne, obgleich Lärm- und Touris-

Die Bahn verabschiedet sich aus ihrer Verantwortung für die Menschen in der Region.“

Ostholsteins Landrat Reinhard Sager

musgutachten der Bahn zu einem gegenteiligen Ergebnis gekommen seien. Nach Ansicht der Eutiner Kreisverwaltung hat sich die Bahn die 2+1-Variante teuer gerechnet. Eine Elektrifizierung der Altstrecke sei bei dieser Alternative überflüssig, sagt Ostholsteins Regionalplaner Horst Weppler.

In der Kieler Landespolitik halten sich die Sorgen in Grenzen. Verkehrs-Staatssekretär Frank Nägele erklärt, der Vorstand der Bahn sei schließlich seinen Aktionären und nicht den Interessen Ostholsteins verpflichtet. Soll heißen: Alles andere, als zunächst die kostengünstigste Variante zu bevorzugen, wäre eine Überraschung. Die Alarmglocken schrillen deshalb im Kieler Verkehrsministerium nicht. „Wichtig ist, dass die 2+1-Variante im Verfahren drin ist.“

In ähnlichem Tenor äußert sich Hans-Jörn Arp (CDU): „Die Bahn erstellt zwar die Gutachten, am Ende aber bestellt der Bund die neue

Trasse.“ Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte erklärt, Berlin sei bereit, Mehrkosten von bis zu 300 Millionen Euro für eine neue Hochgeschwindigkeits-trasse zu tragen. Arp bleibt gelassen: „Die Bahn weiß genau, dass sie nur mit der 2+1-Lösung überhaupt ein Stück Akzeptanz in der Region hat.“ FDP-Fraktionsvize Christopher Vogt dagegen warnt: Die Bahn versuche offenbar, das lähmende Chaos innerhalb der rot-grün-blauen Koalition in Kiel zu nutzen, um jetzt doch die kostengünstigste Trassenvariante voranzutreiben. Bernd Jorkisch, Vicepräsident der IHK Lübeck, erklärt: „Die Bahn taktiert, um beim Bund mehr Mittel locker zu machen.“

Der grüne Bundestagsabgeordnete Konstantin von Notz glaubt dagegen, dass man angesichts der Streichlisten in Berlin „wenig Hoffnungen haben kann, dass die Bahn tatsächlich eine Alternativtrasse realisieren könnte – selbst wenn sie wollte“. Der Grüne hält die gesamte Planung für völlig verkorkst.

Die Bahn selbst beschwichtigt. Die endgültige Bewertung der Gutachten nehme die Landesplanungsbehörde in Kiel vor, stellt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis klar. „Wir werden sehr genau gucken, ob die Wertung der Bahn auch die unsrige ist“, verspricht dort Staatssekretär Nägele. **Seite 2**



Rückzieher der Bahn

Das gehört sich nicht

Von Curd Tönnemann

Man spielt nicht mit den Gefühlen von Menschen. Die Gefühle der Menschen, die im Bereich der künftigen Belt-Hochgeschwindigkeitstrasse leben, sind ohnehin genug strapaziert. Der Widerstand lebt auf, seit deutlich wird, welche Auswirkungen ein Schienenausbau im Hinterland des Dänen-Tunnels hat.

Bahnchef Rüdiger Grube hatte bei seinem Besuch im Juni erklärt, die Bahn werde sich nicht querstellen, wenn die Variante einer 2+1-Trasse sich als umweltverträglicher erweise. Das Wörtchen „wenn“ war wohl das ent-

scheidende. Jetzt legt die Bahn eine 140-seitige Analyse vor, in der nahezu alle Gutachten einen Ausbau der Alttrasse durch die Bäder für verträglicher halten. Dabei werden die Gutachten gleich gewichtet. Das bedeutet: Der Mensch zählt nicht mehr als Ackerland, Borstgras oder Haltestellen der Bahn.

Alles sei offen, bleibt die Landesregierung gelassen. Kiel sollte die Bahn aber darauf stoßen, dass es ungehörig ist, die Menschen der Region permanent durch ein Wechselbad der Gefühle zu jagen. So verspielt man Akzeptanz für die Trasse. **Seite 1**