

11.01.2013

FEHMARNBELT-QUERUNG

Transparenter Trassenbau

Die Planungen für die Schienenanbindung zwischen Lübeck und Fehmarn liegen jetzt aus. Kritiker halten sie für fehlerhaft und unvollständig.

VON SVEN-MICHAEL VEIT



Könnte ein Opfer der neuen Trassenführung werden: der Strand von Haffkrug an der Lübecker Bucht. Bild: dpa

HAMBURG taz | Jetzt kommt Transparenz in die Planungen zur festen Fehmarnbelt-Querung. Seit Freitag sind die Varianten für die Trassenführung in Ostholstein im Internet unter der Adresse www.schleswig-holstein.de/raumordnungsverfahren einsehbar. Das gab die Landesregierung in Kiel zum Start des offiziellen Raumordnungsverfahrens für die Bahnanbindung bekannt. Ab dem 11. Februar können die Unterlagen auch in den Rathäusern vor Ort eingesehen werden, bis zum 25. März können Betroffene Stellungnahmen und Widersprüche gegen die Pläne einlegen.

Bei den Trassenvarianten der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden steht der Ausbau der bestehenden Strecke sowie der Bau einer neuen zur Diskussion. Zur Eröffnung des Ostseetunnels zwischen Dänemark und Deutschland, die für das Jahr 2021 geplant ist, soll die Strecke elektrifiziert und anschließend bis 2028 zweigleisig für zusätzliche Fern- und Güterzüge ausgebaut werden.

Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens hat die Deutsche Bahn die gut 80 Kilometer lange Strecke untersuchen lassen. 18 Gutachten voller Statistiken, Berechnungen und Karten wurden erstellt. Mehrere Trassenvarianten wurden geprüft, für jeden Streckenkilometer schalltechnische Untersuchungen erarbeitet, Sondergutachten zur Agrarstruktur und Hydrogeologie angefertigt, und die Auswirkungen der Trassen auf die Entwicklung der Orte und vor allem auf den Tourismus in den Seebädern untersucht.

Denn die „gesamtplanerische Trassenempfehlung“ der Gutachterbüros lautet, die jetzige Bahnstrecke im Wesentlichen beizubehalten. Lediglich bei den Badeorten Haffkrug und Sierksdorf solle die Strecke weiter von den Stränden weg ins Landesinnere verlegt werden, hinzu kommen neue Umfahrungen der Städte Neustadt und Oldenburg.

Würde die Trasse noch weiter nach Westen an die Autobahn A 1 verlegt, würden in den Ostseebädern die Fahrgastzahlen um bis zu 50 Prozent sinken, prognostizieren die Gutachter. Zudem müssten Shuttle-Busse vom Strand zu den dann bis zu vier Kilometern entfernten neuen Bahnhöfen fahren. Deshalb solle die Strecke durch die Badeorte um ein zweites Gleis erweitert und mit Lärmschutzwänden abgeschirmt werden.

Das aber wollen die Verantwortlichen und die Bürgerinitiativen in den Bädern nicht, die um ihre wirtschaftliche Grundlage – den Tourismus – fürchten. Sie fordern die Beibehaltung der einspurigen Strecke und zusätzlich eine neue Trasse neben der Autobahn für die Güterzüge.

Das Aktionsbündnis gegen die feste Beltquerung wirft der Landesregierung unterdessen vor, dass die ausgelegten Planungsunterlagen der Bahn zahlreiche methodische Mängel aufwiesen. „Für uns Bürger ist nicht nachvollziehbar, warum wir uns durch einen Berg von mehr als 13 Aktenordnern wühlen sollen, deren Inhalt von methodisch falschen Ansätzen und damit bewussten Täuschungen geprägt ist“, kommentiert Henrick Kerlen vom Aktionsbündnis. Es sei für Bürger und Gemeinden „Zeitverschwendung“, sich mit fehlerhaften Unterlagen abgeben zu müssen.

Der 19 Kilometer lange Fehmarnbelt-Tunnel mit einer vierspurigen Autobahn und zwei Bahngleisen soll mindestens 5,5 Milliarden Euro kosten. Diesen Betrag will Dänemark aufbringen und über 39 Jahre aus Mauteinnahmen amortisieren. Skeptiker gehen von weiteren Verzögerungen und einer Verdoppelung der Kosten aus. Der Bund und die Deutsche Bahn müssten lediglich Straßen und Bahnstrecken zwischen Puttgarden und Lübeck ausbauen. Dafür wurden 800 Millionen Euro veranschlagt, der Bundesrechnungshof hingegen spricht bereits von der doppelten Summe.