

Alle sh:z Apps
im Überblick

Nachrichten aus Ihrem Ort



Home > Schleswig-Holstein > Politik

POLITIK

15. Oktober 2013 | 11:58

B 207 AUF FEHMARN GESPERRT
Großsinsatz wegen giftiger Flüssigkeit

Fehmarn

10°C / 11°C

GRÜNES SCHLAUCHBOOT
Zwei Angler vor Fehmarn vermisst

MEHR AUS DIESEM ORT

BAHNVERKEHR

Streit um Elektrifizierung der Fehmarnbelt-Strecke

vom 14. Oktober 2013

Das Land Schleswig-Holstein lehnt Pläne der Bahn für Oberleitungen an der Bäderlinie ab. Dadurch könnte sich der Gleisusbau verspäten.



Stromlos: Die so genannte Bäderlinie soll nach dem Willen des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers trotz Fehmarnbeltquerung keine Oberleitung bekommen.

Foto: dpa

1 von 2

FEHMARN | Noch ist die Entscheidung über den Verlauf der Schienentrasse zum geplanten Fehmarnbelt-Tunnel nicht gefallen – da gibt es zwischen Land und Bahn Streit über die Elektrifizierung der Strecke. Während die Deutsche Bahn die bestehende Linie durch die Ostseebäder auch dann elektrifizieren will, wenn für den Güter- und Fernverkehr eine eigene neue Trasse an der A1 entsteht, hält Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer das für überflüssig. „Sollte es zu einer alternativen Trasse für den überörtlichen Verkehr auf einer neu zu bauenden Trasse an den Bäderorten vorbei kommen, sieht das Land keine Notwendigkeit, die bestehende Strecke zwischen Ratekau und Neustadt zu elektrifizieren“, sagt Meyer.

Der SPD-Politiker favorisiert für die Gleisanbindung des Tunnels ebenso wie sein CSU-Bundeskollege Peter Ramsauer und die meisten ostholsteinischen Bürgermeister die „2+1-Variante“ – mit einer in weiten Teilen neuen, zweigleisigen Strecke an der A1 für Güterzüge und Intercitys sowie dem Weiterbetrieb der alten, eingleisigen Strecke durch die Seebäder für Regionalbahnen. Dann bliebe der größte Bahnlärm draußen – und die Nahverkehrspendler könnten trotzdem noch die Bahnhöfe in den Ortskernen benutzen.

Die Bahn hingegen will keine neue Strecke, sondern die alte zweigleisig ausbauen und laut ihren Planunterlagen sogar dann elektrifizieren, wenn das noch laufende Raumordnungsverfahren des Landes am Ende des Jahres doch eine neue Fernbahnstrecke an der A1 empfiehlt. Auf konkrete Nachfrage bestreitet die Bahn das nicht. Zudem bekräftigt sie ihr bisheriges Votum: „Die Vorzugsvariante der Bahn ist der Ausbau der Bestandsstrecke mit den Umfahrungen Neustadt und Oldenburg sowie einzelnen Linienbegradigungen“, sagt eine Unternehmenssprecherin.

Aus Sicht der Bahn ergibt das Plädoyer für den Ausbau der Bestandsstrecke Sinn – denn ein Neubau an der A1 wäre 200 bis 300 Millionen Euro teurer. Zwar bezahlt der Bund die Investition, doch droht der Bahn dann Bundesgeld bei anderen Projekten zu entgehen. Zudem spricht der mit Dänemark vereinbarte Zeitplan für eine Elektrifizierung der alten Trasse: Im Staatsvertrag mit den Dänen hat Deutschland sich verpflichtet, bis zur Eröffnung des Tunnels – voraussichtlich 2021 – eine Strecke mit Oberleitung für die

0 KOMMENTARE [Empfehlen](#)

2 [Twittern](#) 0

EMAIL DRUCKEN

Top Nachrichten



- 01 **ABKEHR VOM KOALITIONSVERTRAG**
SPD und SSW kippen Drogen-Tüv für SH
- 02 **STEUER-DEAL IN KIEL**
Generalbundesanwalt prüft Vorwürfe gegen Gaschke
- 03 **ENERGIEWENDEMINISTER IM INTERVIEW**
Robert Habeck: „Ich habe Freunde verloren“
- 04 **KOMMUNALER FINANZAUSGLEICH**
Unterm Strich bleibt weniger
- 05 **KOMMUNALER FINANZAUSGLEICH**
„Land verschiebt fremdes Geld und nennt das Reform“

Anzeige

Anzeige

Hinterlandanbindung bereitzustellen. Dagegen hat die ebenfalls zugesagte Streckenerweiterung auf zwei Gleise sieben Jahre länger Zeit, also wahrscheinlich bis 2028.

Zwar lassen Bahn und Land auf Nachfrage offen, ob nicht auch die komplette neue, zweigleisige Trasse schon bis 2021 zu vollenden ist. Doch allzu wahrscheinlich erscheint das nicht. Daher könnte es tatsächlich nötig sein, zunächst die bestehende Bädertrasse mit einer elektrischen Oberleitung zu versehen – es sei denn, Bund und Land wollten den Staatsvertrag mit Dänemark ändern. Doch zumindest die Bahn spricht sich klar dagegen aus: „Wir werden die Vorgaben aus dem Staatsvertrag erfüllen“, kündigt die Unternehmenssprecherin an.

In den Ostseebädern fürchtet man daher schon, dass zumindest sieben Jahre lang doch täglich fast 80 Güterzüge auf der bestehenden Strecke durch die Orte rattern könnten – und das womöglich ohne jeden Lärmschutz. Denn „Maßnahmen zur Lärmsanierung“ müssen nach Angaben aus Ramsauers Verkehrsressort „in einem angemessenen Verhältnis zur Lebensdauer stehen“. Das aber wäre bei nur siebenjähriger Nutzung der Trasse als Güter- und Fernverkehrslinie nicht der Fall: „Die Verhältnismäßigkeit ist insbesondere nicht gegeben, wenn an dem betroffenen Streckenabschnitt eine wesentliche Änderung innerhalb eines Zeitraums von weniger als zehn Jahren zu erwarten ist“, erklärt eine Sprecherin Ramsauers.

February 5, 1964

Eröffnung der Fehmarnsund-Brücke

Der dänische König Frederik IX. und der deutsche Bundespräsidenten Heinrich Lübke eröffnen 1963 die Fehmarnsund-Brücke. Die Idee von der Vogelfluglinie ist da schon 100 Jahre alt.

Mehr zum Thema

[FEHMARNBELT](#)[REINHARD MEYER](#)[SCHIENENVERKEHR](#)[SCHLESWIG-HOLSTEIN](#)