

# Lübecker Nachrichten

## Ostholsteiner Nachrichten · Nord

www.LN-online.de | Sonnabend, 20. April 2013

Nr. 92

### Opposition will „Staatsvertrag“

**Kiel/Berlin** – Die Opposition im Kieler Landtag fordert einen „Staatsvertrag“ zwischen Bund und Land zum Bau der Hinterlandanbindung für die Fehmarnbeltquerung. Ein solches Vertragswerk soll mehr Planungssicherheit schaffen. Aus Berlin kommt Zustimmung von Verkehrs-Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU). Die Kieler Landesregierung reagiert zurückhaltend: Der Bund sei ohnehin zum Bau verpflichtet. **Seite 9**

### OSTHOLSTEIN

#### ROV: Kiel wertet 9000 Einwände aus

Das Raumordnungsverfahren für die Schienenanbindung im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung erreicht nach der öffentlichen Beteiligung der Ostholsteiner mit 9000 Einwänden zu verschiedenen Trassenvarianten die entscheidende Phase. Denn die Unterlagen werden in der Kieler Staatskanzlei jetzt ausgewertet. Die LN waren vor Ort dabei. **Seite 11**

# Ein „Staatsvertrag“ zur Hinterlandanbindung?

CDU und FDP im Landtag fordern Vereinbarung mit dem Bund über festen Baufahrplan. Zustimmung aus Berlin, Skepsis in Kiel.

Von Patrick Tiede

**Kiel/Berlin** – FDP und CDU fordern einen „Staatsvertrag“ zwischen Bund und Land zum Bau der Hinterlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung. Er soll mehr Planungssicherheit schaffen und die Akzeptanz des Projektes stärken. Christopher Vogt, Verkehrsexperte der FDP-Landtagsfraktion, ist sicher: „Ein solcher Vertrag würde der Bedeutung der festen Fehmarnbeltquerung mit einer vernünftigen Hinterlandanbindung gerecht werden.“ Bund und Land müssten sich angesichts zunehmender Herausforderungen in der Planung und des knappen Verkehrs-etats „vertraglich volle Unterstützung zusagen“. Vogt schlägt eine Verwaltungsvereinbarung vor, in der Berlin sich verbindlich auf einen Fahrplan für den Ausbau der Hinterlandanbindung festlegt. Die CDU-Fraktion unterstützt den Vorschlag: „Formal ist der Bund durch den Staatsvertrag mit Dänemark zwar ohnehin voll in der Pflicht, doch eine solche Vereinbarung würde zusätzliche Sicherheit schaffen“, sagte Hans-Jörn Arp.

Aus Berlin kommt Zustimmung. „Ein solcher Vertrag könnte einen Grundkonsens beschreiben und die gemeinsame Linie festlegen“, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), der eine ähnliche Vereinbarung für den Nord-Ostsee-Kanal vorgeschlagen hat. Ferlemann bestätigte, dass auch der Bau der 2+1-Trasse festgeschrieben werden könnte, sobald dies aus dem Raumordnungsverfahren hervorgeht. Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) und Bundesverkehrs-



Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU).

minister Peter Ramsauer (CSU) hatten sich jüngst für die 2+1-Variante ausgesprochen, nach der die Schienentrasse an den Bäderorten der Ostsee für den Nahverkehr erhalten werden soll. Darüber hinaus sollen zwei neue Trassen nahe der A1 für den Fern- und Güterverkehr gebaut werden. Dies würde jedoch erhebliche Mehrkosten bedeuten. Auch deshalb wurden zuletzt Befürchtungen laut, der Bund könnte die Realisierung des Projektes aufgrund knapper Kassen verschieben.

Justizministerin Anke Spooren-donk (SSW) hält eine Zusatzvereinbarung „für nicht notwendig“. Der Bund sei per Staatsvertrag zur Einhaltung der einzelnen Ausbauetappen der Hinterlandanbindung verpflichtet. Sie gehe davon aus, dass die entsprechenden Finanzmittel zu gegebener Zeit in vollem Umfang zur Verfügung gestellt werden. Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) sieht dies ähnlich, würde allerdings einen solchen „Vertrag unterschreiben, wenn der Bund dies realisieren möchte“.

## Dänemark zahlt Tunnel

**19 Kilometer lang** ist die feste Fehmarnbeltquerung, die durch einen Absenktunnel zwischen Fehmarn und der dänischen Insel Lolland realisiert werden soll. Nach heutigem Stand soll das Bauwerk 2021 fertiggestellt sein. Dänemark trägt die Kosten für den Tunnelbau von 5,5 Milliarden Euro. Für die Hinterlandanbindungen kommt jeder Staat selbst auf.

# Zu Besuch beim Herrn der Akten

9000 Stellungnahmen aus Ostholstein werden im Zuge des Raumordnungsverfahrens zur Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung in Kiel ausgewertet. Die LN schauten in der Staatskanzlei vorbei.

Von Peter Mantik

**Kiel/Oldenburg** – Schienenanbindung dürfte zumindest bei den Trassenkritikern in Ostholstein das Unwort des Jahres werden. Denn die Güterzüge kommen, das ist sicher. Das Jahrhundertprojekt Ostholsteins, die feste Fehmarnbeltquerung, wirft ihre Schatten weit voraus. Daher wurden die Bürger und Gemeinden am sogenannten Raumordnungsverfahren (ROV) beteiligt, konnten ihre ganz persönlichen Einwände zu den verschiedenen Trassenvarianten bis zum 25. März in schriftlicher Form nach Kiel zur Staatskanzlei schicken.

Die Sache bekam eine ganz eigene und von der Landesplanung so nicht erwartete Dynamik. Die Gemeinden, Vereine und Verbände hatten die Menschen umfassend informiert und mobilisiert. 9000 Einwände – viele davon komplex – gingen fristgerecht ein. Seither stapeln sich Papierberge im Düsternbrooker Weg 104 an der Förde. Dort sah sich der Leiter der Landesplanung, Ernst Hansen, sogar aufgerufen, fünf studentische Hilfskräfte einzustellen, die drei fest Beschäftigten – juristische Experten und Profis in Raumordnungsverfahren – zuarbeiten. Der 59-jährige Hansen betont an dieser Stelle: „Die Hilfskräfte sind nicht in die Bewertungen eingebunden.“

Wie die LN bereits berichteten, wird ein Ergebnis nicht wie geplant nach sechs Monaten zu erwarten sein. Hansen möchte sich auch auf keinen Zeitpunkt festlegen, sagt: „Sechs Monate werden angesichts der Vielzahl der Betroffenheiten und der alternativen Trassenvarianten für eine umfängliche Abwägung sicher nicht reichen, aber wie viel länger es dauert, kann ich nicht sagen. Wir müssen alle Einwände in unsere extra eingekaufte Software ‚BO.plus‘ einarbeiten und alles berücksichtigen, was relevant ist für eine raumverträgliche Lösung. Hier gilt das Motto Gründlichkeit vor Schnelligkeit.“ Auf die Frage, ob durch diese Zeitverzögerung die besonders in Oldenburg und Gremersdorf diskutierte Westtrasse, die über Gremersdorfer Gebiet der Autobahn folgen würde, rein theoretisch zeitgleich geprüft werden könne, antwortet Hansen: „Nein, eine solche Trasse ist derzeit nicht Gegenstand des Verfahrens. Sie müsste formell durch die Bahn als Vorhabengetragen in das Verfahren eingebracht werden. So sieht es das Raumordnungsverfahren vor.“ Hansen sagt auch, dass eine Westtrasse, sofern sie sich im Verfahren als planerisch interessant herausstellt, sogar dazu



führen könne, dass das Verfahren auf Zeit ausgesetzt werden könnte, um Abstimmungen mit der Deutschen Bahn zu ermöglichen und weitere Untersuchungen der Raumverträglichkeit der Trasse zu veranlassen.

Doch zunächst gilt es, die Hausaufgaben zu erledigen. Tatsächlich werden in dem Büro mit den grauen und leeren Wänden im Erdgeschoss der Staatskanzlei alle eingegangenen Stellungnahmen – von Bürgern geschickt oder von Gemeinden kartonweise per Post gesandt oder bei der Poststelle der Kanzlei abgegeben – Wort für Wort seziiert. Dabei hatten viele Ostholsteiner abgewunken und teils öffentlich gemeutmaßt, „dass die im Leben nicht

alle berücksichtigt werden“. Werden sie aber. Die Kieler haben mit solchen Verfahren ihre Erfahrungen gemacht. Hansen sagt: „Die Größenordnung an Qualität und Masse haben wir selten. Doch beim Raumordnungsverfahren zum Transrapid war es ähnlich.“ Er erläutert die Vorgehensweise: „Wir gehen alle Stellungnahmen nach 100 Schlagwörtern durch und filtern sie in Hauptkategorien, die wir für die weitere landesplanerische Bewertung benötigen. Dabei stoßen wir häufig auf Einwände, die sich vor allem mit

Wir haben extra fünf Hilfskräfte für die Auswertung der Einwände eingestellt.“

Ernst Hansen, Leiter der Landesplanung

den Themen Lärm, Immobilien/Werterverlust, Tourismus/Wirtschaft, Verfahrenseinwände, Umweltschutz, Verkehrswege und Gesundheit beschäftigen. Hansen versichert: „Bei uns landet nichts im Papierkorb.“ Es seien sogar 30 Schreiben aufgeho-

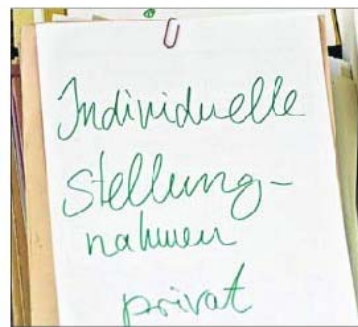
ben worden, die nicht fristgerecht eingetroffen seien. Alle Dokumente, es sind hohe Stapel auf den Schreibtischen, würden gescannt, archiviert und digital als Pdf-Dateien auf Rechnern gespeichert. Parallel stünde man in Kontakt zur Deutschen Bahn, würde sich immer wieder über aktuelle Zwischenstände verständigen, um zügig voranzukommen. Der ganze Aufwand verfolgt nurein Ziel. Hansen: „Am Ende

sollte keine vor-schnelle Lösung stehen, sondern eine, die bestmöglich die Interessen der Menschen vor Ort berücksichtigt und den verkehrlichen Anforderungen gerecht wird.“



Landesplaner Ernst Hansen (59) deutet auf die schriftlichen Einwände der Bürger im Zuge des Raumordnungsverfahrens.

Foto: Peter Mantik



Echte Handarbeit: die Einwände wurden in der Staatskanzlei nicht nach Gemeinden, sondern nach Themen sortiert.

Foto: Mantik

Anzeige

