

Medien-Information

12. Dezember 2016

Dänischer Transportminister Olesen und Minister Meyer nach erstem Treffen: Verspätete Stellungnahmen werfen Fehmarnbelt-Plan um halbes Jahr zurück

KIEL/KOPENHAGEN. Verkehrsminister Reinhard Meyer und der neue dänische Transportminister Ole Birk Olesen haben nach ihrem Treffen im Rahmen der 14. Sitzung der deutsch-dänischen Verkehrskommission heute (12. Dezember) in Kiel über Verzögerungen bei der Planung des Fehmarnbelttunnels informiert: So habe einerseits die dänische Projektgesellschaft Femern A/S im Zuge der Bearbeitung der 12.600 Einwendungen gegen das Vorhaben einen um vier Monate verspäteten Antrag eingereicht, andererseits seien auf deutscher Seite zwei naturschutzfachliche Stellungnahmen von Bundes- und Landesbehörden zwei Monate später eingetroffen als ursprünglich eingeplant.

„Die hohe Zahl von Einwendungen, die – unabhängig von ihrer Qualität – allesamt gründlich abgearbeitet werden müssen, erschwert derzeit genauere Prognosen zum weiteren Ablauf“, sagte Meyer. Entscheidend dafür sei nun vor allem die Qualität der Erwiderungen auf sämtliche Einsprüche, die Femern A/S im Februar vorlegen will.

Wie Meyer und Olesen weiter sagten, sollte nach der „sehr ambitionierten“ bisherigen Zeitplanung der Planfeststellungsbeschluss für den Tunnel Ende 2017 vorliegen. Dies sei nun frühestens Mitte 2018 der Fall und angesichts der erwarteten Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss ein Baubeginn nicht vor Ende 2020 zu erwarten.

Ein weiteres Thema der Konferenz war die unzureichende Berücksichtigung von Schienenprojekten im Jütlandkorridor im Bundesverkehrswegeplan 2030. Wie beide Ressortchefs sagten, gelte dies insbesondere für den Schienenengpass im hoch frequentierten Streckenabschnitt zwischen Elmshorn und Pinneberg. „Weil hier die Jütland- und Marschbahnlinien zusammenlaufen und zusätzliche Regionalverkehre nach Hamburg hinzukommen, führt dieser Engpass immer wieder zu Verspätungen“, sagte Meyer.

Er sei sich mit Olesen einig, dass die Jütlandbahnlinie für den grenzüberschreitenden Personenverkehr gegenüber den Straßenverbindungen kaum konkurrenzfähig sei. Meyer: „Die Fahrzeit von Hamburg bis Aarhus ist mit fast viereinhalb Stunden einfach zu lang. Hier müssen wir die Engpässe – insbesondere das Nadelöhr Elmshorn – auf-

gelöst werden, zumal der Ausbau auch helfen würde, je weiterhin stark wachsenden Gütertransporte auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern“.

Wie Meyer mit Blick auf den Abschnitt Niebüll-Klanxbüll sagte, sei es zwar ein Fortschritt, dass diese Strecke nun immerhin den Weg in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gefunden habe, doch stehe die Realisierung damit weiterhin in den Sternen. „Unser gemeinsames Ziel bleibt darum die Einstufung beider Projekte in den vordringlichen Bedarf und damit eine Realisierungschance bis 2030“, so Meyer.

Sowohl Olesen als auch Meyer betonten die hohe verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Jütlandroute für die grenzüberschreitenden Verkehre. Die Strecke werde auch nach Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels die wichtigste Verkehrsachse zwischen Deutschland und Dänemark bleiben. Dies gelte in erster Linie für die A 7, die auf dänischer Seite E 45 heißt, sowie für die Eisenbahnlinie von Hamburg bis in den Norden Jütlands. Nicht zu vernachlässigen sind nach den Worten von Meyer aber auch die Straßen- und Schienenwege entlang der Westküste wie die A 23 und die B 5 oder die Marschbahnlinie von Hamburg bis Westerland/Sylt, die über Niebüll und Esbjerg eng mit dem dänischen Eisenbahnnetz verbunden ist.

Begrüßt wurde von beiden Ministern, dass nahezu alle wichtigen Straßenprojekte Schleswig-Holsteins im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und den entsprechenden Ausbaugesetzen des Deutschen Bundestags berücksichtigt wurden. Dies gelte vor allem für die Straßen- und Schienenanbindung des geplanten Fehmarnbelttunnels.