

# Schienenersatzverkehr: Sinnvolles Konzept gesucht

Deutsche Bahn will Betroffene einbinden – Erster Tragseilwechsel im April oder Mai



Sorgenkind Fehmarnsundbrücke: Das defekte Tragseil auf der Ostseite will die Deutsche Bahn im Frühjahr ersetzen. ■ Foto: Höppner

**FEHMARN** ■ Die Mitteilung der Deutschen Bahn AG, den Bahnverkehr auf der Strecke zwischen Neustadt und Puttgarden ab 2020 für vier Jahre einstellen zu müssen, damit die Strecke zweigleisig ausgebaut werden kann und stattdessen einen Schienenersatzverkehr mit dem Bus angeboten wird, hat Ende des letzten Jahres für reichlich Missstimmung gesorgt in den betroffenen Kommunen. Im Kreistag wurde kritisiert, dass die Bahn auch beim langsameren Ersatzverkehr an einem Zweistundentakt festhalten wolle.

Berndt Homfeldt, Projektleiter bei der DB Netz AG, versicherte gegenüber dem FT, dass die Taktung nicht starr und eine flexible Gestaltung durchaus denkbar sei. Vorgeesehen ist der Schienenersatzverkehr zwischen Haffkrug und Puttgarden. Haffkrug als End- oder Startpunkt habe man laut Homfeldt gewählt, weil es anbindungstechnisch wesentlich günstiger liege als der Bahnhof in Neustadt. Der Projektleiter erinnerte in diesem Zusammenhang an den permanenten Stau, der in

Neustadt herrscht. Homfeldt rechnet damit, dass der Bus von Haffkrug bis Puttgarden etwa 25 bis 30 Minuten länger benötigt als die Bahn.

## „Komplettspernung lässt sich nicht vermeiden“

„Eine Komplettspernung der Strecke lässt sich nicht vermeiden, da ab Neustadt in Richtung Norden im Wesentlichen auf der Bestandstrasse gebaut wird“, so Homfeldt. Südlich von Neustadt wird größtenteils neu gebaut entlang der A1, sodass auf der alten Strecke durch die Bäder an der Lübecker Bucht weitergefahren werden kann.

Eine kürzere Taktung der Busse wollte Homfeldt nicht ausschließen, er verwies aber auch auf die Erfordernis der Wirtschaftlichkeit des Ersatzverkehrs. Vorstellen könne er sich beispielsweise auch, dass der Bus zu gewissen Zeiten bis nach Lübeck durchfähre, sollten die Pendlerzahlen stimmen. „Im Rahmen der weiteren Planung muss das natürlich verfestigt werden“, verdeutlicht Homfeldt, der beim Thema Schienenersatz-

verkehr mit den Betroffenen in der Region im Gespräch bleiben will. „Ein endgültiges Konzept wird gemeinsam mit allen Beteiligten festgezurrt“, versichert Homfeldt. Er sagt aber auch, dass „das Konzept Sinn machen muss“. Der „Wünsch-Dir-was-Faktor“ dürfte also nicht gegen Unendlich streben.

Mit der rund 25 Millionen Euro verschlingenden Sanierung der Fehmarnsundbrücke, deren Erhalt bis mindestens 2035 gesichert ist, will die Deutsche Bahn in diesem Jahr beginnen, dabei bis 2020 rund sechs Millionen Euro verbauen, anschließend weitere 19 Millionen Euro. Vor allem am in den letzten Jahren vernachlässigten Korrosionsschutz will die Bahn etwas tun. Ein defektes Tragseil soll in diesem Frühjahr ausgetauscht werden. „Es ist schon geliefert worden“, teilt Homfeldt mit. Doch für den Einbau müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Beispielsweise sei der Austausch nur erlaubt bei Windstärken bis 4 Beaufort, während für die Aufbringung des Korrosionsschutzes bestimmte Mindesttemperatu-

ren erforderlich seien. Deshalb geht er davon aus, dass der Austausch des Tragseils im April oder im Mai vorgenommen wird. Die ganze Aktion dürfte laut Einschätzung des Bahnexperten nur zwei bis drei Stunden in Anspruch nehmen. Mit größeren Verkehrsbehinderungen durch die Arbeiten rechnet Homfeldt nicht. Ob weitere Seile auszutauschen sind, müssten weitere Untersuchungen ergeben.

Für die vorzunehmende Elektrifizierung der Sundbrücke rechnet Homfeldt mit keinen Behinderungen. Die Arbeiten würden durchgeführt, wenn die Schienenstrecke ohnehin gesperrt sei.

Dass es immer wieder mal aufgrund der umfangreichen Sanierungsarbeiten an der Fehmarnsundbrücke zu Behinderungen kommt, dass will Homfeldt nicht verschweigen. Werden die Fahrbahnübergänge erneuert, könnten auch Totalspernungen nicht verhindert werden. Das beschränke sich aber auf einen Zeitraum von etwa einer Stunde, „in der Regel nachts“. ■ hö