

2020 für Schienenausbau anvisiert

Redaktionsgespräch beim FT mit DB-Projektleiter Bernd Homfeldt und Bahnsprecherin Maja Weihgold

FEHMARN ■ Die Schienenanbindung der geplanten festen Fehmarnbeltquerung ist auf dem Reißbrett schon weit fortgeschritten. Die Unterlagen für die sieben Planfeststellungsabschnitte (Fehmarn bis einschließlich Lübeck-Süd) sollen, beginnend mit dem Abschnitt Fehmarn, in diesem Jahr nach den Sommerferien sukzessive bis Ende des Jahres beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Prüfung eingereicht werden. Läuft alles glatt, rechnet Projektleiter Bernd Homfeldt damit, dass bis zum Planfeststellungsbeschluss zwei bis drei Jahre vergehen und ein erster Spatenstich 2020 erfolgen könnte.



Bahnsprecherin Maja Weihgold und Bernd Homfeldt, Projektleiter der DB Netz AG, beim Redaktionsgespräch mit dem Fehmarnschen Tageblatt. ■ Foto: Höppner

Das ist die grobe Planung, die Homfeldt gestern gemeinsam mit Bahnsprecherin Maja Weihgold im Rahmen eines Redaktionsgespräches erläuterte. Nach der Prüfung durch das EBA gehen die Unterlagen zur Anhörungsbehörde, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH). Mit der öffentlichen Auslegung über einen Zeitraum von einem Monat wird das Anhörungsverfahren gestartet. „Das könnte im Februar 2018 sein“, nannte Maja Weihgold einen aus ihrer Sicht realistischen Zeitpunkt. Privatpersonen und Naturschutzverbänden wird eine Einwendungsfrist von sechs Wochen gewährt, Träger öffentlicher Belange, beispielsweise Kommunen und Behörden, haben drei Monate Zeit, ihre Stellungnahme abzugeben. Nach den Erwidern durch die Deutsche Bahn werden Erörterungstermine mit den Einwendern anberaumt. Erst dann erfolgt eine abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.

Roadshow und persönliche Gespräche

Diesen Planungsprozess will die DB AG mit Öffentlich-

keitsarbeit begleiten. „Wir lassen die Region nicht allein“, versichert Maja Weihgold. So sollen den betroffenen Kommunen und der interessierten Öffentlichkeit die Planunterlagen vorgestellt und auch die Einwendungsmöglichkeiten erläutert werden. Mit sogenannten Roadshows wolle man wieder vor Ort sein, teilt die Bahnsprecherin mit. Das persönliche Gespräch vor Ort sei ihm dabei besonders wichtig, ergänzte Bernd Homfeldt.

Für den zweigleisigen Ausbau der Schiene auf Fehmarn sind die technischen Herausforderungen relativ gering. Sämtliche Brücken, so Homfeldt, seien schon so ausgelegt, dass zwei Gleise durchgeführt werden können. Auch höhenmäßig gebe es keine Einschränkungen, um eine

Elektrifizierung herzustellen. Lediglich ein Berührungsschutz gegen Stromleitungen sowie ein Aufprallschutz an Brückenpfeilern müssten nachgerüstet werden, berichtet Homfeldt.

Das heißt natürlich nicht, dass die Amalienhofer Brücke im Zuge des Ausbaus der B207 nicht neu gebaut würde. Da die Brücke aber nicht der Deutschen Bahn gehört, sondern in die Zuständigkeit des Landes fällt, wird von der Bahn erstmal mit dem Ist-Zustand geplant. Und an der Lage der Gleise ändert sich ohnehin nichts.

Eine Schienenanbindung des Fährhafens Puttgarden bleibt bestehen, so Homfeldt. Bis zur Eröffnung des Fehmarnbelttunnels müsste ohnehin eine Anbindung

zu den Fähren erfolgen. Danach sieht der Projektleiter aber kaum Chancen, dass der Gleisanschluss weiter mit Leben erfüllt werden kann. Der Fährhafen Rødby habe dann keinen Eisenbahnananschluss mehr und er habe noch von keinem Verkehrsunternehmen gehört, Güter über Puttgarden umschlagen zu wollen. Im Süden der Insel wird der zweigleisige Ausbau zunächst bis auf Höhe Strukturmplanungsabschnitt ist.

Zurzeit laufen die Vorplanungen für eine neue Sundquerung. Ende 2018 soll eine Entscheidung fallen, welche Variante gewählt wird. Eine Anbindung der neuen Sundquerung, ganz gleich auf

welche Variante die Wahl falle, sei ohne große Probleme immer möglich, selbst bei einem Bohrtunnel, versicherte Bernd Homfeldt. Dann müsste nur etwas Schiene zurückgebaut werden, beim Gesamtvolumen des Projektes falle das nicht ins Gewicht.

IC-Halt ja, ICE-Halt nein

Wichtig zu betonen war Homfeldt, dass die Insel Fehmarn auch nach Elektrifizierung und zweigleisigem Ausbau der Strecke weiterhin mit einem Fernhaltepunkt vertreten bleibt. Allerdings nur für den IC-Verkehr, nicht für die ICE-Verbindung von Hamburg nach Kopenhagen. Der ICE-Halt sei in Oldenburg geplant. ■ hö → Weiterer Bericht folgt