

# Planungen für Beltschiene verzögert

Suche nach verträglichster Trasse: Kiel wird mit dem Raumordnungsverfahren nicht fertig.

**Kiel/Puttgarden** – Was Kritiker bereits vermuteten, tritt jetzt ein: Der Fehmarnbelttunnel wird voraussichtlich nicht vor 2022 an eine funktionierende Hinterlandanbindung auf deutscher Seite angeschlossen werden können. Grund sind Verzögerungen bei der Landesplanung. Das Raumordnungsverfahren (ROV), das ursprünglich Mitte, dann Ende vergangenen Jahres und schließlich im März 2014 abgeschlossen sein sollte, lässt weiter auf sich warten. Nach LN-Informationen dauert die Suche nach der verträglichsten Bahntrasse für Mensch und Natur mindestens bis Mai an. Grund ist mutmaßlich die Vielzahl der Beschwerden von Bürgern.

Das Dialogforum, in dem Befürworter und Kritiker des Tunnels zwischen Puttgarden und Rødbyhavn sitzen, erwartete für seine Sitzung am 27. März

bereits mit Spannung die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens, das auf Wunsch des Kreises Ostholstein der offiziellen Planungsphase vorangestellt wurde. Denn es geht um die wichtige Frage, ob die Bahn eine neue Trasse entlang der A 1 bauen soll – und wenn ja, welche – oder das bestehende Gleis durch die Ostseebäder durch ein weiteres, elektrifiziertes ergänzen darf. Doch aus dieser Information wird nun wohl nichts.

8300 Stellungnahmen von Bürgern, Verbänden und Behörden zu den Trassenvarianten der Beltschiene beschäftigen die Mitarbeiter der Kieler Landesplanung offensichtlich immer noch. Die Staatskanzlei wollte auf Anfrage nicht konkret werden. Die Arbeit am Abschlussbericht zum Raumordnungsverfahren befinde sich „auf gutem Weg“, erklärt Vize-Regierungs-

sprecher Lars Erik Bethge lediglich. Sie werde demnächst „mit den verschiedenen Ressorts der Landesregierung abschließend rückgekoppelt“. Wann das passiert, blieb offen.

Die CDU-Fraktion befürchtet, dass sich der Ausbau der Hinterlandsschiene verzögert. „Wie bei allen wichtigen Verkehrsprojekten macht Minister Reinhard Meyer seine Hausaufgaben nicht“, beklagt Hans-Jörn Arp. Der Bund dürfe erst Geld überweisen, wenn die Planung fertig ist.

Die SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn (SPD) hatte erst kürzlich moniert, dass das Kieler Verkehrsministerium von der Fertigstellung einer elektrifizierten Schiene bis Ende 2021 ausgehe. Dieser Zeitplan hätte aber vorausgesetzt, dass das Raumordnungsverfahren schon im vergangenen Sommer abgeschlossen worden wäre, sagt Hagedorn. Beim Kreis Ostholstein bleibt man dagegen gelassen. „Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit“, sagt Landrat Reinhard Sager (CDU).

Größter Gau sowohl für Kritiker als auch Befürworter des Beltprojekts wäre die Eröffnung des 5,5 Milliarden Euro teuren Tunnels ohne entsprechenden Ausbau der Schiene im ostholsteinischen Hinterland. Dann würden 78 Güterzüge täglich durch die Badeorte der Lübecker Bucht donnern – ohne jeglichen Schallschutz an der Trasse. Der deutsch-dänische Staatsvertrag verlangt zwar ausdrücklich eine Elektrifizierung zwischen Lübeck und Puttgarden, wenn der Tunnel offen ist. Dem Kontrakt nach reicht aber zunächst ein Gleis. *Curd Tönnemann*



In Puttgarden kommt der Zug aus dem 17,6 Kilometer langen Belttunnel und trifft aufs deutsche Schienennetz. Dessen Ausbau ist unumgänglich. Foto: Femern A/S