

Die feste Fehmarnbelt-Querung

Skandinavien wird künftig witterungsunabhängig und schneller erreichbar sein

Fehmarn. Schon im Jahr 1963 (nach der Einweihung der Vogelfluglinie) wurden Überlegungen angestellt, wie man Skandinavien mit Mitteleuropa auf der Straße und der Schiene schneller und witterungsunabhängig verbinden kann. Konkret wurde man aber erst 1991 nach der Inbetriebnahme der Öresundquerung (Kopenhagen-Malmö). Deutschland und Dänemark vereinbarten 1992 eine umfassende Voruntersuchung zu einer festen Beltquerung.

Diese Voruntersuchungen, die dann von 1995 bis 2006 durchgeführt wurden, beinhalteten folgende Themenbereiche:

- Technik,
- Finanzen,
- Gesamtwirtschaftliche Bewertung,
- Verkehrsprognosen und
- Umweltauswirkungen.

Unter Einbeziehung der Öffentlichkeit (Proteste gab es auch schon zu diesem Zeitpunkt) in beiden Ländern einigte man sich schließlich auf zwei Varianten, nämlich einer Schrägkabelbrücke oder einen Absenktunnel.

Am 3. September 2008 wurde ein Staatsvertrag zwischen Dänemark und

Deutschland, der dann später auch von den zuständigen Parlamenten ratifiziert wurde, unterzeichnet. In diesem Vertrag steht u. a., dass Dänemark Eigentümer des Querungsbauwerkes sein wird und sich verpflichtet, dieses Projekt zu errichten, zu betreiben und zu finanzieren. Deutschland ist für eine optimale Anbindung auf seinem Staatsgebiet zuständig. Das Projekt selber ist für eine zweigleisige, elektrifizierte Schienenstrecke und eine vierspurige Straßenverbindung ausgelegt.

Zwischen 2008 und 2010 wurde weiter sehr konkret untersucht, welche Querungsvariante umgesetzt werden sollte. Wenn man den Meldungen aus dem dänischen Parlament (Verkehrsausschuss) glauben kann, ist die Entscheidung in diesen Tagen für die Tunnelvariante gefallen. Der Absenktunnel ist aus finanzieller Hinsicht (ca. 5,1 Mrd.) günstiger als die Brückenvariante (ca. 5,2 Mrd.) und vor allen Dingen witterungsunabhängiger und damit auch besser nutzbar.

Da auch die EU dieses Projekt als ein vorrangiges Vorhaben zum Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN)



▲ Die Meerenge zwischen Fehmarn und Dänemark. Redaktionsschluss beschloss die dänische Regierung

ansieht, kann man hier mit einer finanziellen Förderung (des gesamten Projektes) von ca. 340 Mio. Euro fest rechnen.

Anbindung Lübeck - Puttgarden

Auf deutscher Seite sind folgende Ausbaumaßnahmen bzw. Optimierungen geplant:

- Zweigleisiger Ausbau Bad Schwartau – Puttgarden (Ausnahme: Fehmarnsundbrücke bleibt eingeleisig),
- Elektrifizierung Schwartau Waldhalle – Puttgarden und
- Anhebung der Geschwindigkeit auf



▲ Eine gewagte Brückenkonstruktion war eines der Projekte, die zur Querung des Fehmarnbelts untersucht worden sind. Das Bild rechts zeigt eine Variante der Brückenauffahrt, bei der sich Straße und Schiene untereinander befinden.



beträgt zwischen Puttgarden (im Vordergrund) und Rødby lediglich 17 Kilometer. Kurz vor den Bau eines Tunnels unter dem Fehmarnbelt. Alle Fotos/Grafiken: Fernern A/S

einem NKV-Wert von 6,7 aus, während die Gegner dieses gesamten Projektes von einem NKV-Wert von 0,08 Punkten ausgehen.

Abschließende Bewertung

Eisenbahnen haben heute die Aufgabe, Personen und Güter sicher, schnell und kostengünstig von A nach B zu befördern. Im Rahmen der Transeuropäischen Eisenbahnnetze ist dieses Projekt ein Meilenstein für die Anbindung Skandinaviens an Mitteleuropa. Gerade die witterungsbedingten Störungen auf dieser Trasse haben im Herbst und im Winter oft dazu geführt, dass der Eisenbahnverkehr zum Erliegen gekommen ist. Der Kanaltunnel zwischen Frankreich und England hat (mit einigen Schwierigkeiten) gezeigt, dass die Schiene Verkehre aufrechterhalten kann, wenn andere Verkehrsträger diese Leistungen nicht mehr erbringen können.

In den nächsten Monaten werden die einzelnen Varianten der Trassenführung einer intensiven Prüfung unterzogen. Nur durch die Realisierung der festen Beltquerung können die wachsenden Verkehrsströme und die notwendige Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene bewältigt werden. Die Anwohner im gesamten Großraum Lübeck/Fehmarn werden aber auch mit den neuen Güterzügen konfrontiert werden. Aufgrund der Erfahrungen von Stuttgart 21 und in Offenburg gilt es jetzt, die Interessen der Menschen zu berücksichtigen und sie sehr frühzeitig in die Planungen mit einzubeziehen. ■

bis zu 160 km/h u. a. durch Linienverbesserung zwischen Neustadt/Holst. und Großenbrode.

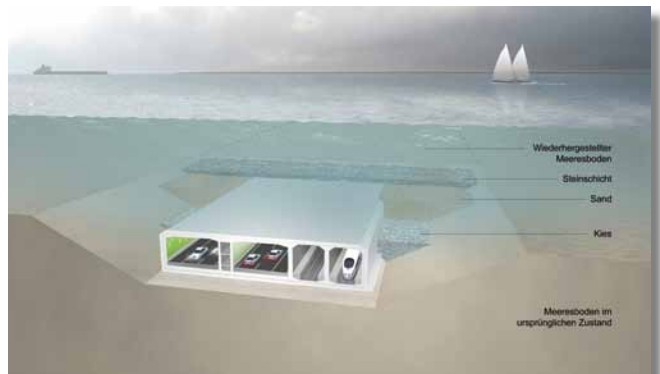
Hinsichtlich der Streckenführung und des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) gibt es erhebliche unterschiedliche Auffassungen. Die vorhandene Strecke von Lübeck nach Puttgarden befindet sich direkt an den schleswig-holsteinischen Ostseebädern und ist darum für den zu erwartenden Güterverkehr nicht geeignet.

Für den Personenfernverkehr wäre wegen der Vmax 160 auch eine andere Trassierung wünschenswert. Vorstellbar wäre eine Trassenführung neben

der vorhandenen Autobahn. Eine endgültige Festlegung wird das zzt. laufende Planfeststellungsverfahren ergeben.

Im November 2010 hat das BMVBS eine ausführliche Untersuchung aller Schienenausbauprojekte des vordringlichen Bedarfs vorgestellt. Projekte, die einen NKV-Wert von mindestens einem Punkt erreichten, werden auch künftig durch den Bund finanziell gefördert und im neuen Bundesverkehrswegeplan (soll 2011 erscheinen) aufgenommen.

Gerade in den letzten Tagen sind in dieser Hinsicht in der Öffentlichkeit wieder sehr unterschiedliche Meinungen vorgestellt und diskutiert worden. Das BMVBS geht in seiner Darstellung von



Volker Thürk
BFBahnen Niedersachsen

▲ Eine weitere Variante ist ein Tunnelbauwerk unter dem Meeresboden. In vier Röhren nebeneinander sollen nach Fertigstellung ab 2020 der Schienen- und der Straßenverkehr die Meerenge in nur knapp zehn Minuten überwinden können.