

Alternativtrasse führt zu deutlich geringeren Lärmbelastungen

Eutin. Die aus Vorschlägen in den Gemeinden entwickelte „Trassenvariante X“ könnte nachweislich die Lärmbelastungen durch den Bahnverkehr der Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung reduzieren, so das deutliche Ergebnis der heute (24. August) im Kreishaus vorgestellten Betroffenheitsanalyse. Die „Trasse X“ würde in weiten Teilen an der Autobahn A 1 entlang führen und die Ortschaften überwiegend in weiträumiger Entfernung passieren. Der von der Bahn noch immer als mögliche Variante diskutierte Ausbau der Bestandstrasse zwischen Lübeck und Puttgarden würde hingegen zu erheblichen Lärmbelastungen von Einwohnern und Beherbergungsbetrieben führen.

Der Kreis Ostholstein hatte im März 2010 die Analyse unter Beteiligung der Aktiv-Regionen Wagrien-Fehmarn“ und „Innere Lübecker Bucht“ sowie den betroffenen ostholsteinischen Städte und Gemeinden in Auftrag gegeben. Ermittelt werden sollte von den Gutachtern HTC (Hanseatic Transport Consultancy), Lärmkontor GmbH und Georg & Ottenströer, welche Unterschiede in der Lärmbelastung zwischen den verschiedenen Trassenvarianten bestünden.

Deutlich weniger Anwohner, die in ihrem Schlaf durch nächtliche Güterzüge gestört würden und ein erheblich geringeres Gefährdungspotenzial für Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Tourismus sprechen aus Sicht des ostholsteinischen Landrats jedenfalls für die Alternativ-Trasse: „Der Kreis wird sich jetzt mit aller Kraft dafür einsetzen, dass die Vorschläge aus den Gemeinden für eine veränderte Trassenführung im Raumordnungsverfahren der Landesplanungsbehörde Berücksichtigung finden und als ernsthafte Alternative im Trassenfindungsverfahren geprüft werden“, erklärte Reinhard Sager die weitere Vorgehensweise. Die sogenannte „Variante X“, müsse nun entsprechend weiterentwickelt werden, um die gleiche planerische Fundierung und Realisierungschance wie die Vorschläge der Deutschen Bahn AG zu erhalten.

Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse sprechen hinsichtlich der zu erwarteten Lärmbelastungen eine eindeutige Sprache: So wäre nach Aussagen der Gutachter je nach Trassenvariante durch den Bahnlärm in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens zwischen 3,5 und 8,6 Millionen Euro bedroht. Dies betrifft Löhne und Gehälter von Arbeitskräften im Tourismus ebenso wie Gewinne von gewerblichen und privaten Unterkünften, die besonders nachts durch den Lärm von bis zu 78 Güter- und 58 Personenzügen täglich beeinträchtigt würden. Eine Bedrohung durch die Ausbaupläne der Bahn entsteht laut Gutachten auch für etwa 190 bis 450 Vollzeitbeschäftigte in Übernachtungsbetrieben, die je nach Trassenführung mehr oder weniger stark belastet würden.

Aus Sicht des Kreises machen diese Zahlen deutlich, dass ein Ausbau der Bestandstrasse keinesfalls verwirklicht werden dürfe: „Wie die Ergebnisse zeigen, würde ein Ausbau der Bestandstrasse zu nicht hinnehmbaren Lärmbelastungen von Anwohnern und Tourismusbetrieben führen. Über 300.000 Übernachtungen wären betroffen und mehr als 8.500 Anwohner würden in einem Lärmkorridor liegen, der nachts einen schlafstörenden Lärmpegel von über 45 Dezibel (A) aufweist. Das werden wir nicht akzeptieren, zumal andere und weniger belastende Trassenführungen möglich sind“, erklärte Landrat Sager im Rahmen der Ergebnispräsentation.

Tatsächlich machten die Gutachter bei ihren Erläuterungen den anwesenden Bürgermeistern, Kreispolitikern und andere Akteure aus der Region deutlich, dass bei der „Trassenvariante X“ das Bedrohungspotenzial für Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Tourismus nur etwa 41 Prozent der ungünstigsten Trassenvariante der DB AG betrage.

Hintergrund:

Im März 2010 beauftragte der Kreis Ostholstein die Bietergemeinschaft HTC (Hanseatic Transport Consultancy), Lärmkontor GmbH und Georg & Ottenströer mit einer systematischen Untersuchung der voraussichtlichen Betroffenheiten des Kreises durch den geplanten Ausbau der Schienenstrecke von Bad Schwartau bis Puttgarden als Hinterland-Anbindung der festen Fehmarnbelt-Querung. Ziel der sogenannten „Betroffenheitsanalyse“ war es u.a., eine Informations- und Wissensbasis zu schaffen, die den Kreis und die Gemeinden in die Lage versetzt, gegenüber der Landes- und Bundesebene und gegenüber der Deutschen Bahn AG „auf Augenhöhe“ argumentieren zu können und auf eine möglichst verträgliche Trasseführung hinwirken zu können. Der besondere Fokus der Analyse richtete sich auf das Thema „Lärm“.

Für die zur Diskussion stehenden Trassenvarianten galt es, die Anzahl Betroffener Anwohner und Beherbergungsbetriebe vor dem Hintergrund der erst vor wenigen Wochen aktualisierten Verkehrsprognosen für den Güter- und Personenzugverkehr zu ermitteln. Wichtiger Baustein der Analyse waren insgesamt 9 Workshops, die in den betroffenen Gemeinden entlang der Bahnstrecke durchgeführt wurden, um die konkreten Betroffenheiten vor Ort zu ermitteln und in die Analyse einbinden zu können. Finanziert wurde die rund 80.000

Euro teure Betroffenheitsanalyse im wesentlichen durch den Kreis Ostholstein und Fördermittel der beiden AktivRegionen „Wagrien-Fehmarn“ und „Innere Lübecker Bucht“ sowie ergänzend auch durch Beiträge der Städte und Gemeinden.

Autor: Die Pressesprecherin
Copyright: Kreis Ostholstein