

Bau der Hinterlandanbindung in Gefahr?

Trotz Staatsvertrags mit Dänemark: Bundesregierung will Mittel für Belt-Bahntrasse nach Fehmarn offenbar kürzen

VON WOLFRAM HAMMER
UND REINHARD ZWEIGLER

LÜBECK/BERLIN. Der Bau der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung in Ostholstein gerät offenbar ins Stocken. Die Bundesregierung plane, das Projekt aus Finanznot auf die lange Bank zu schieben, berichtet der „Spiegel“. Demnach gebe es in Berlin eine interne Streichliste der Infrastruktursparte Infrago der Bahn. Und aus der gehe hervor, dass eine Fertigstellung der Hinterlandanbindung nach Fehmarn jetzt zumindest bis zur geplanten Eröffnung des Belttunnels 2029 ausgeschlossen sei.

Die LN erfuhren: Die Bundesregierung will tatsächlich Ende März eine ganze Reihe von Bahnprojekten streichen oder vorläufig stoppen. Grund: die Finanznot nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts in Karlsruhe. Das hatte dem Bund untersagt, Mittel aus Corona-Notkrediten an der Schuldenbremse vorbei für

Energie- und Verkehrswendeprojekte umzuwidmen. Damit brach die Finanzplanung der Ampel prompt zusammen.

Dass auf der Spar- und Streichliste ausgerechnet die Hinterlandanbindung stehen soll, sorgt bei Fachleuten für Verwunderung. Schließlich drohe Deutschland am Ende womöglich gegen den Staatsvertrag mit Dänemark zu verstoßen, in dem man sich zum Bau verpflichtet habe. Nach LN-Infos sollen die Arbeiten auf Fehmarn und die Planungen für weitere Abschnitte in Ostholstein von der Bahn daher zunächst fortgesetzt werden.

Bahn-Pläne versetzen Lübeck in Sorge

Wegen der vielen geplanten Bahnbaustellen hat die Hansestadt Lübeck Angst, vom Verkehr abgekoppelt zu werden. 2027 wird die Bahnstrecke Lübeck-Hamburg für ein halbes Jahr gesperrt. Außerdem soll die Trasse nach Bad

Tatsächlich legt der Artikel 5, Absatz 2 des Staatsvertrages fest, dass die Elektrifizierung der Strecke Lübeck-Puttgarden spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein muss. Außerdem müsse Deutschland bis dahin „eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden“ sicherstellen. Der zweigleisige Ausbau zwischen Schwartau und Puttgarden muss aber erst „sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein“.

Kleinen elektrifiziert werden. Als Umleitung steht die eingleisige Strecke nach Büchen zur Verfügung, die ertüchtigt werden soll. Das Land verspricht, dass ein Zeitplan entwickelt wird, mit dem Lübeck leben kann. **Lokales**

Die Bahn selbst meldete sich folgendermaßen zu Wort. „Wir halten grundsätzlich unverändert an unseren Neu- und Ausbauprojekten fest“, sagte ein Sprecher. Zugleich gab er aber zu, dass es aufgrund der aktuellen Haushaltslage kurzfristig erforderlich gewesen sei, „die zeitliche Abfolge dieser Vorhaben zu überprüfen“. Und was bedeutet das für die Hinterlandanbindung? Nur so viel: Man werde bis zur Verabschiedung der neuen DB-Finanzplanung durch den Konzernaufsichtsrat im März „Lösungen erarbeiten, die eine Fortführung der Planung bis zur vollständigen Klärung der Finanzierung sicherstellen“. Ziel sei es, „eine Verlängerung von Projektzeiten zu verhindern“.

Im FDP geführten Bundesverkehrsministerium wiegelte man ebenfalls ab. Es handle sich bei dem zitierten Papier nur um einen „Zwischenstand zu Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB“ aus dem Dezember 2023. Strei-

chungen einzelner Projekte ließen sich daraus nicht ableiten.

Wirklich nicht? Laut Spiegel soll der Infrago-Vorsitzende dem Aufsichtsrat in seinem Schreiben auch erklärt haben, dass von den der DB ursprünglich zugesagten 45 Milliarden Euro gerade noch 27 Milliarden Euro übrig seien. Und dieses Geld solle nun hauptsächlich in den Bestand fließen. Für eine Erweiterung der Kapazitäten im ohnehin überlasteten Bahnnetz fehle das Geld. So werde etwa die Digitalisierung der Hamburger S-Bahn gestoppt oder die Verlegung des Bahnhofsfangschleuse in Brandenburg, mit dem das Tesla-Werk besser an Berlin angebunden werden sollte.

Im Bundesverkehrsministerium spricht man davon, dass man mittlerweile „mehr als 30 Milliarden Euro“ zusammenbekommen habe. Der von der Bahn vorausgesagte Mehrbedarf für die Schiene liegt allerdings bei 40 bis 45 Milliarden Euro. **Seite 6**