



**Bettina Hagedorn**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

# Pressemitteilung

---

Berlin, 07.10.14

## **Hagedorn: „Abgespeckte“ Tunnellösung am Sund beste Lösung!**

*Anbei ein Foto zur freien Verwendung*

Nachdem das Berliner Verkehrsministerium ebenso wie die Deutsche Bahn endlich öffentlich klar gestellt hat, dass neben der noch Anfang September von CDU-Staatssekretär Ferlemann als alternativlos favorisierten „Zwei-Brücken-Lösung“ über den Sund auch die Absenk- und Bohrtunnelvarianten Teil der Vorplanung bleiben, fordert die ostholsteinische SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn nun öffentlich die Planung einer „abgespeckten“ Tunnelvariante als – aus ihrer Sicht – für die Region beste realistische Lösung:

Hagedorn: **„Fakt ist: Schon um den größtmöglichen Lärmschutz vor den Güterzügen bei der Sundquerung für Anwohner und Touristen zu gewährleisten, muss jede Brückenneubauvariante ausgeschlossen werden – bis zu 78 Güterzüge täglich würde den kompletten Norden Ostholsteins auf Dauer ungebremst im Lärm ersticken! Nur ein Tunnel kann den Lärm der Güterzüge – jedenfalls weitestgehend – ‚schlucken‘. Fakt ist allerdings auch: Die Sundquerung verläuft mitten durch ein hochsensibles Natura-2000-Gebiet, das auf europäischer Ebene größtmöglichen Schutz verlangt. Darum ist es zwingend geboten, den Eingriff im Ostseegrund so gering wie möglich zu gestalten. Das ist leicht möglich: Wenn bei der Tunnelvariante zwar der zweigleisige Schienenstrang, aber nur eine zwei- statt vierspurige Straße gewählt wird, verkleinert sich der Tunneldurchschnitt enorm, der Eingriff wird minimiert und gleichzeitig die Kosten gesenkt. Die bestehende Sundbrücke kann von ihrer Tragfähigkeit her problemlos und auf Dauer die beiden weiteren Fahrspuren aufnehmen – so behält die bestehende Brücke ihre jetzige Funktion für den Bund und muss auch von diesem**

**– und nicht vom Kreis Ostholstein oder dem Land – auf Dauer finanziert werden. Und für Ostholstein wäre ‚der Kleiderbügel‘ als Wahrzeichen nachhaltig gesichert und würde nicht durch neue Brückenbauten optisch verschandelt werden. Man stelle sich nur die Konsequenz des Ferlemann-Vorschlages vor: drei Brücken nebeneinander? Das müsste doch jeder Reisende für einen Schildbürgerstreich halten!“**

Als Argument für die 2-Brücken-Variante führte das Bundesverkehrsministerium u.a. an, dass die Bauzeit für einen Tunnel angeblich zwei Jahre länger dauern würde und diese Zeit – angesichts der angepeilten Fertigstellung der Hinterlandanbindung (HLA) Ende 2021 – nicht zur Verfügung stünde. Der dieser Argumentation zu Grunde liegende Zeitplan stammt aus einem Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss vom April 2012, in dem der Planfeststellungsbeschluss für die HLA ab 2016 mit anschließendem sofortigen Baubeginn dargelegt war. Die Deutsche Bahn gibt nun jedoch an, dass sie erst 2015 in die Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen starten wird. Für das Planfeststellungsverfahren selbst veranschlagt die Bahn drei Jahre. Folglich ist vor 2019 nicht mit dem letzten Planfeststellungsbeschluss der 7 Teiltrassen in Ostholstein zu rechnen – mindestens 3 Jahre später als noch 2012 vom Verkehrsministerium geplant. Und dann erst beginnt die Klagebefugnis von Verbänden, Kommunen und Anwohnern – ein Zeitraum für bauaufschiebende Klagen wird in den Zeitplänen von Verkehrsministerium und Bahn übrigens gar nicht berücksichtigt.

Hagedorn: **„Schon heute wissen wir also, dass der im April 2012 vom Verkehrsministerium veröffentlichte Zeitplan – Inbetriebnahme der Hinterlandanbindung am 31.12.2021 – vollkommen unrealistisch ist: Ich persönlich gehe – wenn überhaupt – von frühestens 2026 aus. Diese zeitlichen Verzögerungen entziehen aber der Argumentation des Bundesverkehrsministeriums gegen eine Tunnellösung eindeutig die Grundlage. Die von Staatssekretär Ferlemann angeführte längere Bauzeit einer Tunnelvariante stellt schon bei dem jetzt bekannten Zeitverzug der zweitrassigen elektrifizierten Hinterlandanbindung mit 55 km Neubautrasse kaum das von ihm propagierte „zeitliche Nadelöhr“ für die Inbetriebnahme der ganzen Strecke dar. Kurzum: Es bleibt ausreichend Zeit für den Bau eines Absenk- oder Bohrtunnels!“**

Auf ihrem Parteitag am 27. September hat sich auch die SPD Schleswig-Holstein auf Antrag der Ostholsteiner für eine Tunnellösung ausgesprochen.