

Sonntag, 03. März 2013

[HOME](#) [LOKALES](#) [NACHRICHTEN](#) [PANORAMA](#) [SPORT](#) [FOTOS](#) [VIDEOS](#) [UNI](#) [BLOGS](#) [EXTRA](#) [ANZEIGEN](#)

[Lübeck \(/Lokales/Luebeck\)](#) [Ostholstein \(/Lokales/Ostholstein\)](#) [Bad Schwartau \(/Lokales/Bad-Schwartau\)](#) [Segeberg \(/Lokales/Segeberg\)](#)

[Stormarn \(/Lokales/Stormarn\)](#) [Lauenburg \(/Lokales/Lauenburg\)](#) [Nordwestmecklenburg \(/Lokales/Nordwestmecklenburg\)](#)
[Lokales \(/Lokales\)](#) > [Ostholstein \(/Lokales/Ostholstein\)](#)

[Veranstaltungen \(/Lokales/Veranstaltungen\)](#)

[Heringsdorf/Neukirchen/](#)

Bahntrasse: Die Folgen für Göhl, Heringsdorf und Neukirchen

Eine ausgebaute Bestandstrasse würde die Güterzüge nur wenige Meter von Wohnhäusern entfernt vorbeifahren lassen. Unter den Amtsgemeinden gibt es keine gemeinsame Linie.

19.02.2013 21:10 Uhr



Die Karte zeigt die Varianten einer ausgebauten Bestandstrasse „1.A“ (rot), die siedlungsferne X-Trasse „X.7.1“, „X.12“ und „X.9“ (hellblau) sowie die Verbindung zwischen beiden „X.1.1“ (hellgrün). Gelb eingezeichnet sind die früheren Verladebahnhöfe. © Holger Marohn

Von Holger Marohn

Heringsdorf. Das Jahrhundertprojekt wirft einen mächtigen Schatten voraus. Mit dem Beginn des Raumordnungsverfahrens (ROV) der Schienenanbindung, in dem alle Gemeinden und Bürger ihre Stellungnahmen zu den Plänen abgeben können, macht sich die Feste Fehmarnbeltquerung bereits heute bemerkbar. Die Pläne der Bahn beschäftigen derzeit die Gemeinden Ostholsteins — so auch die Gemeinden Göhl, Heringsdorf und Neukirchen, deren Situation in dieser Folge der LN-Serie vorgestellt wird.

Die Bahn favorisiert in ihrem Antrag den Ausbau der Bestandsstrecke zur zweigleisig elektrifizierten Trasse für täglich 119 Güter- und Personenzüge. Größte technische Herausforderungen bei der ortsfernen alternativen X-Trasse sind die Höhenunterschiede im Gelände. Bis zu sieben Meter tiefen Einschnitten stehen andernorts Dämme mit ähnlichen Dimensionen gegenüber.

Im Zuge des favorisierten Ausbaus der Bestandsstrecke sollen die alten Bahnhöfe in Göhl, Heringsdorf und Neukirchen aufgehoben und in sogenannte „freie Strecke“, also ohne Weichen, umgewandelt werden. Allerdings sind die Bahnhöfe ohnehin schon lange keine Haltepunkte für den Personenverkehr mehr. Der Bahnübergang in Göhl soll entweder mit neuer Sicherungstechnik ausgestattet oder der Straßenverkehr künftig durch einen Tunnel oder eine Brücke geführt werden. Die Gemeinde Göhl fordert hingegen, die Trasse der Bahn in einen Trog zu legen und die Landesstraße 59 dann über die Bahntrasse hinweg zu führen.

Ebenfalls neue Sicherungstechnik oder Ersatz durch Brücke beziehungsweise Tunnel soll es auch für den Bahnübergang Rellin geben. Der Bahnübergang zwischen Heringsdorf und Klötzin wird möglicherweise aufgehoben und stattdessen eine Verbindungsstraße parallel zur Bahntrasse bis zum benachbarten Übergang im Zuge der B 501 gebaut. In Neukirchen sollen die Bahnübergänge Satjewitz und Sütel unter Umständen ersatzlos wegfallen. Die Verbindungsstraße von Sütel nach Löhrsdorf soll östlich der Bahntrasse mit



[/Lokales/Fotostrecken-Lokales/Bahntrasse-Die-Folgen-fuer-Goehl-Heringsdorf-und-Neukirchen/\(from\)/1749904/\(mode\)/full](#)

[Bahntrasse: Die Folgen für Göhl, Heringsdorf und Neukirchen /Lokales/Fotostrecken-Lokales/Bahntrasse-Die-Folgen-fuer-Goehl-Heringsdorf-und-Neukirchen/\(from\)/1749904/\(mode\)/full](#)

Anzeige



einem neuen Weg zum Bahnübergang Neukirchen umgeleitet werden. Der Übergang Satjewitz ist nach Auffassung der Bahn aufgrund des vorhandenen Straßennetzes verzichtbar. An den Kosten für neue Brücken über die Bahn, erforderlichen Verbindungsstraßen oder die Aufhebung von Bahnübergängen müssen sich die betroffenen Gemeinden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit einem Drittel beteiligen.

Weiter geht die Bahn davon aus, dass alle derzeit vorhandenen Brücken im Verlauf der Bestandstrasse erhalten bleiben oder gegebenenfalls durch Neubauten ersetzt werden. Keine Querung wird nach Angaben der Bahn wegfallen.

Alternative zum Ausbau der Bestandstrasse ist, wenn auch nicht von der Bahn favorisiert, die X-Trasse. Sie quert östlich des Oldenburger Gewerbegebietes Am Voßberg die B 501, geht in einem bis zu 4,5 Meter tiefen Einschnitt nördlich am Gut Kremisdorf vorbei (X 7.1). Vom südlichen Rand des Waldes bei Gut Seegalendorf führt sie östlich von Meeschendorf, Georgshof und Klingstein und westlich an Büro und Neukirchen vorbei. Dieser Abschnitt wird in den Karten als X.9 bezeichnet. Teilweise muss die Trasse hier auf einem bis zu 6,5 Meter hohen Damm geführt werden. Östlich von Klaustorf quert sie die B 501 und stößt nordöstlich von Lütjenbrode an die E 47.

Ein Trassenkombinationspunkt ermöglicht bei Gut Seegalendorf eine nur teilweise Nutzung der X-Trasse. Die Variante X1.1 zweigt dort ab und schwenkt nördlich von Heringsdorf bei Satjewitz auf die Bestandstrasse ein. Dabei würden dann lediglich Göhl und Heringsdorf vergleichsweise weiträumig umfahren. Während die X-Trasse für Göhl und Heringsdorf eine deutliche Verlagerung des Zugverkehrs von der Haupt-Wohnbebauung weg bedeuten würde, würde in Neukirchen die Trasse lediglich statt östlich vom Ort in etwa gleicher Entfernung auf westlicher Seite verlaufen.

Während in einigen Gemeinden, vor allem Göhl, viele Stimmen die Realisierung der X-Trasse fordern, wird die ortsferne Trasse von der benachbarten Gemeinde Gremersdorf abgelehnt. Kritik an der X-Trasse ist unter anderem auch der hohe Flächenverbrauch.



Göhl's Bürgermeister Thomas Bauer (BGG).

DREI FRAGEN AN...

1 Welche Herausforderungen stellt das ROV an die Gemeinde Göhl?

Die Ziele der Gemeinde zu formulieren ist nicht schwer, da sich diese aus der durchgeführten Betroffenheitsanalyse ergeben. Die Problematik besteht darin, Fehler bei den Gutachten zu finden, die die Bestandstrasse als Vorzugsvariante ergeben haben. Hieran arbeiten wir gemeinsam mit der Verwaltung des Amtes Oldenburg-Land und dem

beauftragten Rechtsanwaltsbüro.

2 Wie kann es ein gemeinsames Vorgehen der Gemeinden im Amt geben? Ein gemeinsames Vorgehen aller betroffenen Gemeinden des Amtes ist nur möglich, wenn dem Ausbau der Bestandstrasse zugestimmt wird. Da dies aus Sicht der Gemeinde Göhl nicht möglich ist und jede andere Trassenalternative auf den aus meiner Sicht verständlichen Widerstand der Gemeinde Gremersdorf stößt, kann es kein gemeinsames Vorgehen geben. Gleichwohl werden wir gemeinsam einen höchst möglichen Lärmschutz und eine Beseitigung der Bahnübergänge fordern, falls sich der Ausbau der Bestandstrasse nicht verhindern lässt.

3 Welche Chancen sehen Sie für Ihre Gemeinde?

Für den Fall, dass es beim Ausbau der Bestandstrasse bleiben wird, habe ich die große Hoffnung, dass es zu einer Aufhebung des Bahnübergangs in Göhl durch den Bau eines Troges für die Bahn kommen könnte. Dies deshalb, weil es dann keinen so großen Anstieg vom Oldenburg Bruch nach Göhl geben müsste und damit auch kein hoher Damm im Bruch errichtet werden bräuchte.

Durch diese Möglichkeit würde zudem in Göhl ein wirksamer Lärmschutz entstehen. Eine weitere Chance sehe ich darin, dass durch die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden und der Bürger auch Trassen, die bislang nicht im Raumordnungsverfahren geprüft wurden (westliche Umfahrung von Oldenburg, autobahnahe Trasse), nun doch im Rahmen eines erweiterten Raumordnungsverfahrens geprüft werden.

Holger Marohn

