

Überraschtes Unverständnis

Am Fehmarnbelt, der 2021 von einem Tunnel unterquert werden soll, prallen Welten aufeinander. Die Dänen stehen für technische Machbarkeit, die Deutschen für Zweifel. Der staatliche dänische Bauherr Femern A/S sieht sich durch Projekte wie die Große Beltbrücke und den Öresundtunnel bestätigt.

Femern A/S hat den Auftrag, eine Straßen- und Schienenverbindung durch den 18 Kilometer breiten Fehmarnbelt zu bauen und damit die letzte Lücke auf der Vogelfluglinie zwischen Kontinent und Skandinavien zu schließen. Grundlage ist der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark aus dem Jahr 2008.

Die Ablehnung auf der deutschen Seite nährt sich aus den Risiken. Zum Beispiel die Frage, ob die letzten Schweinswale der Ostsee nach den jahrelangen Bauarbeiten tatsächlich an den Fehmarnbelt zurückkehren. Oder die Angst, der Güterverkehr nach Skandinavien durch Ostholstein könnte tatsächlich so zulegen, wie die Industrie- und Handelskammern in Schleswig-Holstein und Hamburg es prophezeien. Sie glauben Werbung für



Obinna van Capelleveen

das Großprojekt des Absenktunnels zwischen Puttgarden und Rødby zu machen, indem sie davon schwärmen, dass die Ballungsräume Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö künftig zusammenrücken.

Obinna van Capelleveen, Deutschland-Sprecher des Bauherrn Femern A/S, weiß, dass dies nicht von alleine geschieht: „Da muss man schon selbst etwas tun“, sagt er, das fiele auch mit dem Tunnel nicht vom Himmel. Die Projektgegner, die sich in verschiedenen Bürgerinitiativen entlang der Strecke durch Ostholstein organisiert haben, sprechen lieber davon, dass „zwei Rapsfelder“ per Tunnel verbunden würden.

Susanne Brelowski etwa, die Ferienwohnungen in Sierksdorf vermietet, nennt es ein „ökonomisches und ökologisches Desaster“, das auf veralteten Prognosen beru-



Eine Animation des vierröhren Tunnelquerschnitts: zwei Richtungsröhren für den Autoverkehr und zwei Richtungsröhren für die Bahn. Dazwischen liegt die Service-, Rettungs- und Notfallröhre.

he. „Die haben die Fähren weggerechnet“, sagt sie, „obwohl die weiterfahren werden.“ Ihr Engagement in der „Allianz gegen die Beltquerung“ begann mit der Angst, dass Sierksdorf von der Querung nur den Lärm der Güterzüge habe. Ähnlich Kerstin Fischer in Ratekau. Sie spricht für die BI „Ratekau wehrt sich“, und sagt, dass das Projekt bis zum Beschluss des dänischen Baugesetzes (wahrscheinlich 2015, siehe Kasten) noch zu verhindern sei. Beide sind empört, dass die Deutsche Bahn AG eine alternative Trasse für Güter- und Personenfernverkehr zwi-

schen Lübeck und Heiligenhafen entlang der Autobahn A1 zwar geprüft, aber letztlich verworfen habe. Die Ratekauer BI ist mittlerweile aus dem „Dialogforum“, das Befürworter und Gegner alle drei Monate zusammenführt, ausgestiegen. „Es findet keine echte Bürgerbeteiligung statt, wenn

Dänen, die kaum Einwendungen im eigenen Genehmigungsverfahren vorbrachten.

Obinna van Capelleveen berichtet von einem „überraschten Unverständnis“ in der dänischen Bevölkerung angesichts deutscher Skepsis. Die Kritik deutscher Umweltschützer am Absenktunnel kontert der

nicht auch aus der Diskussion um das „ob“ des Projektes Folgerungen gezogen werden können“, sagt Fischer.

Viele Gegner wehren sich dagegen, durch das Dialogforum ins Projekt „eingebunden“ zu werden. So auch Hendrick Kerlen vom Aktionsbündnis gegen die Querung. Der Fehmarnaner sieht insbesondere die Politik „hilflos“ mit dem Projekt umgehen: „Zu sagen, Straßen seien immer gut, ist zu wenig“, sagt er, „derartige Argumente der Politik sind meist substanzlos.“ Kerlen ist wie viele Projektgegner irritiert ob der

Femern-Sprecher damit, dass dieser ökologisch zwar „nur die zweitbeste Lösung“ sei, ein Bohrtunnel, der nicht in den Meeresgrund eingreift, aber nicht nur teurer und länger wäre, sondern zu riskant und „faktisch nicht zu bauen“. Trotz der Kritik der Bürgerinitiativen sieht Femern A/S keine größeren Hürden mehr. Mittlerweile haben die Dänen den Bau international ausgeschrieben. 2015 soll Baubeginn sein, 2021 Eröffnung. Kerstin Fischer aus Ratekau sagt: „Nie und nimmer.“ Sie setzt auf den Klageweg. ■

Frank Behrens | info@schleswig-holstein-manager.de

So soll der Tunneleingang in Puttgarden einmal aussehen. Im Vordergrund wird es zu einer Neulandgewinnung durch Aushub kommen, direkt neben dem „alten“ Fährhafen mit der Mole.



Die Vogelfluglinie im Überblick.



Chronologie der Festen Fehmarnbeltquerung

ÜBERSICHT

- 1997** Mit der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt konkretisieren sich Überlegungen, auch die Vogelfluglinie fest auszubauen. Ohne Fähre im Fehmarnbelt würde sich die Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen von viereinhalb auf rund drei Stunden verkürzen.
- 2000** Die Öresundverbindung zwischen Kopenhagen und Malmö/Schweden wird eröffnet. Schweden drängt auf einen Ausbau der Vogelfluglinie, dessen Name sich von der parallel laufenden Flugroute der Kraniche und anderer arktischer Wasservögel zwischen Mitteleuropa und Skandinavien ableitet.
- 2006** Die deutsche Wirtschaft zieht sich aus dem „Public Private Partnership“ für die feste Fehmarnbeltquerung zurück.
- 2007** Informelle Einigung zwischen Berlin und Kopenhagen: Dänemark finanziert das Projekt (geschätzte Kosten: 5,5 Mrd. Euro) und darf im Gegenzug die Maut einnehmen.
- 2008** Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark über den Bau der festen Fehmarnbeltquerung. Deutschland verpflichtet sich, die Hinterlandanbindung (Schiene und Straße) zu ertüchtigen
- 2010 - 2013** Umweltverträglichkeitsstudie
- 2011** Dänemark entscheidet sich für den Bau eines Absenktunnels mit vier Röhren – und gegen Bohrtunnel und Schrägseilbrücke.
- 2013**
 - Raumordnungsverfahren für Schienenanbindung auf deutscher Seite (8300 Einwendungen).
 - Antrag von Femern A/S auf Planfeststellung für das Tunnelbauwerk.
 - Planfeststellungsverfahren für vierstreifigen Ausbau der B207 (Heiligenhafen-Puttgarden unter Ausschluss der Fehmarnsundbrücke). Geplanter Baubeginn: 2015.
 - Die Fehmarnsundbrücke wird in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.
- 2015** Voraussichtlich Baugesetz in Dänemark und Planfeststellungsbeschluss für die Querung in Deutschland. Baubeginn ist geplant.
- 2021** Die ersten Autos und Züge sollen unter dem Fehmarnbelt fahren.