



Artikel publiziert am: 02.11.10

Datum: 02.11.2010 - 20.53 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/nachrichten/fehmar/neues-ziel-2020-987898.html>

Femern A/S rückt vom Fertigstellungstermin 2018 für Beltquerung ab:

Neues Ziel: 2020

FEHMARN - Von Heiko Witt - "Femern först faerdig 2020" titelt heute (2. November) die Folketidende auf Lolland. Das heißt: Das Projekt Fehmarnbeltquerung ist erst 2020 fertig. Der Zeitplan werde damit um zwei Jahre überschritten, so das Blatt. Die Planungsgesellschaft Femern A/S hatte immer an dem Termin 2018 festgehalten. "Politiken" berichtet, dass der Tunnel inzwischen günstiger sei als die sich verteuernde Brücke.



© fehmarn 24

So könnte der Fehmarnbelttunnel einmal aussehen. Die Dänen geben das Ziel der Querungsfertigstellung 2018 auf. Der neue Termin heißt jetzt 2020.

Dänemark stuft für die geplante Ostseeverbindung nach Deutschland erstmals einen Tunnel als die billigere Lösung ein.

Wie Verkehrsminister Christian Schmidt heute (2. November) in Kopenhagen mitteilte, hätten neue Kostenberechnungen deutliche Verteuerungen für den Bau einer 19 Kilometer langen Brücke über den Fehmarnbelt ergeben.

Sie solle vor allem wegen erhöhter Sicherheitsanforderungen 38,5 statt der bisher angenommenen 33 Milliarden Kronen (5,2 statt 4,4 Milliarden Euro) kosten. Dänemark hat sich zur Übernahme der Kosten für die Ostsee-Verbindung verpflichtet.

Wird dagegen eine Tunnellösung zwischen Puttgarden und Rødby in Dänemark gewählt, soll diese mit 37,9 Milliarden Kronen etwas billiger als eine Brücke werden. Bisher waren die Kosten für einen Tunnel auf 41 Milliarden Kronen veranschlagt worden.

Wegen der bis jetzt als deutlich niedriger erwarteten Kosten galt die endgültige Entscheidung für einen Brückenbau in Kopenhagen als wahrscheinlich.

Bei der Unterzeichnung eines Planungs-Vertrages vor zwei Jahren vereinbarten beide Regierungen, dass die deutsche Seite lediglich Anbindungskosten im eigenen Land in Höhe von geschätzten 840 Millionen Euro tragen muss.

Schmidt kündigte eine Stellungnahme seines Ministeriums für die Brücken- oder die Tunnellösung im Januar an.

Der Bundestag und Dänemarks Folketing haben dem Staatsvertrag zugestimmt, das Folketing muss nun noch den letzten Beschluss, die Verabschiedung des Baugesetzes, fassen. Dies passiert erst nach dem Planfeststellungsverfahren.

"Durchkalkuliert und gediegen"

Schmidt erklärte, die neuen Kostenberechnungen würden sein Vertrauen in die wirtschaftliche und finanzielle Solidität des Projekts nicht erschüttern: „Es ist durchkalkuliert und gediegen.“

Dass die heute durch das dänischen Transportministerium vorgestellte Kostenberechnung zu den Querungsvarianten des Fehmarnbelt ergeben hat, dass ein Absenktunnel sogar rund 100 Millionen günstiger würde als eine Schrägkabelbrücke, kann das Aktionsbündnis gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung nicht erfreuen.

„Nach wie vor wird die einzig ökologisch halbwegs akzeptable Lösung nicht hinreichend und gleichberechtigt untersucht: der Bohrtunnel. Es ging nie um die beste, sondern immer nur um die billigste Variante“, so Malte Siegert, Vorsitzender des Aktionsbündnisses, das sich mit Engagement für den Erhalt von Natur und Umwelt, für den Erhalt der Arbeitsplätze auf den Fähren und natürlich für die Tourismusregion einsetzt.

Und eine Absenktunnellösung sei nicht deswegen besser geworden, weil den Planern naturfachliche Belange am Herzen lägen, sondern weil eine Brücke mittlerweile teurer als ein Tunnel geworden sei. Trotzdem wisse die Öffentlichkeit immer noch nicht, was verbindlich gebaut würde.

Das Aktionsbündnis gehe nach wie vor davon aus, dass Dänemark die bei einer Tunnellösung gesetzte Konkurrenzsituation mit der Fährlinie Scandlines auf alle Fälle vermeiden wolle.

Termin 2020 wundert Aktionsbündnis nicht

Deswegen müsse jetzt abgewartet werden, bis die Dänen im Frühjahr 2011 ihre endgültige Entscheidung fällen. Dass die geplante Eröffnung nunmehr erst 2020 stattfinden solle, wundert das Aktionsbündnis nicht.

„Wir gehen davon aus, dass mit Klagen in den unterschiedlichen Planfeststellungsverfahren für Querung und Hinterland weitere Verzögerungen entstehen werden. 2018 war für die, die sich mit dem Projekt intensiv befassen, ohnehin schon lange Makulatur“, so Siegert. Diese Einschätzung hatte auch unsere Redaktion schon länger.

Da Bundesrepublik und Deutsche Bahn am Vorhaben Fehmarnbeltquerung offensichtlich nicht interessiert seien, gebe man sich mit dem Gesamtprojekt auch dementsprechend wenig Mühe.

„Die ganze Planung im deutschen Hinterland ist leider erbärmlich. Vielleicht erkennt man mit etwas mehr Zeit, dass das, was Deutschland durch die Knebelung des Staatsvertrages an Minimallösung tun muss, nur zu wirtschaftlichen oder ökologischen Schäden in der Region Ostholstein führen kann.“

Das Aktionsbündnis und die Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung arbeiten weiter daran, Deutschland und Dänemark zum Ausstieg aus dem ökonomisch wie ökologisch überflüssigen Projekt zu bewegen.