

Schlagabtausch um die Pläne am Sund

Grüne attackieren Minister: Erst Kosten für Beltquerung klären. Fehmarns Bürgermeister: Wir wollen den Tunnel.

Fehmarn/Kiel – Das klare Bekenntnis von SPD-Verkehrsminister Reinhard Meyer zum Bau einer zweiten Fehmarnsund-Querung löst in der Koalition in Kiel Ärger aus. Die Grünen sind erbost, die eigenen Genossen in Ostholstein auch, der SSW ist skeptisch.

Meyer hatte in Berlin erfolgreich dafür geworben, Sund-Tunnel oder -Brücke 2015 im neuen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf zu verankern und spätestens zusammen mit dem Fehmarnbelt-Tunnel zu eröffnen. Grünen-Landeschefin Ruth Kastner schimpft, Meyer solle vor solchen öffentlichen Äußerungen erst einmal seinen „Arbeitsauftrag“ erfüllen und die Bundesregierung, wie im Koalitionsvertrag der Dänen-Ampel festgelegt, per Brief zur Offenlegung aller Kosten der festen Fehmarnbelt-Querung und der Hinterlandanbindung auffordern. Das soll dann, so hoffen die Grünen, der Hebel sein, um den Beltquerungs-Staatsvertrag mit Dänemark doch noch zu Fall zu bringen – und die neue Sundquerung damit überflüssig zu machen. Allein eine neue Brücke über oder ein Tunnel unter dem Sund werde die Hinterlandanbindung um 500 Millionen Euro teurer machen, rechnet der Verkehrsexperte der Landtags-Grünen, Andreas Tietze, vor. Die gesamte Hinterlandanbindung werde drei Milliarden Euro kosten. Das Geld sei beim Bund nicht da. Das sieht Lars Harms vom SSW ähnlich. Bevor es eine Finanzierungszusage aus Berlin gebe, sollte daher auch nicht mit irgendwelchen Planungen begonnen werden.

Die Eutiner SPD-Landtagsabgeordnete Regina Poersch sieht das ganz anders. Meyer solle den Brief



Regelmäßig wird die Tragfähigkeit der Sundbrücke getestet. Jüngstes Ergebnis: Für eine elektrische Oberleitung würde es reichen. Foto: Daniela Nyfeler

an Berlin ruhig schreiben, es werde eine schnelle Antwort geben – und zwar die, dass die feste Beltquerung nicht mehr infrage stehe. „Und dann darf am Sund natürlich kein Flaschenhals entstehen.“ Ob eine zweite Brücke oder ein Tunnel gebaut werden kann und sollte, soll das Land schon einmal prüfen. Dazu dürfte es in der Tat bald kom-

men. Das Land müsse für die Anmeldung im Verkehrswegeplan auch eine Kostenabschätzung vorlegen, sagt Ministeriumssprecherin Birgit Einfeldt. Einige von Poersch ostholsteinischen SPD-Kollegen freut das allerdings alles gar nicht. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn zum Beispiel glaubt ebenfalls nicht an den

Bau der Fehmarnbelt-Querung. In Deutschland würden so viele Projekte für den vordringlichen Bedarf angemeldet werden, dass der Bund unmöglich alle finanzieren könne. Falls die Querung dann aber doch nicht zu verhindern sei, dürfe es bei der Hinterlandanbindung keine Billigvariante geben, dann müsse auch eine neue Sundquerung kommen. Das sieht auch SPD-Kreischef Lars Winter so.

Andere im Kreis nehmen die Nachricht von der neuen Sundquerung positiver auf. „Damit ist eine zentrale Forderung des Kreises erfüllt“, lobt Landrat Reinhard Sager (CDU). Ob es eine Brücke oder ein Tunnel werde, sei zweitrangig. Und die jetzige Sundbrücke, der denkmalgeschützte „Kleiderbü-

gel“, bleibe ja in jedem Fall erhalten, habe sich als Wahrzeichen des Kreises „einen festen Platz in den Herzen der Menschen erobert“. „Das ist genau das, was wir schon vor Jahren in unserem Forderungskatalog an die Landesregierung unterstrichen haben“, erklärt auch Fehmarns Bürgermeister Otto-Uwe Schmiedt (parteilos) – und plädiert für einen Tunnel. Volker Owerien, Chef des Ostsee-Holstein-Tourismus und Bürgermeister von Scharbeutz, lobt, dass sich Meyer „über Parteigrenzen hinweg eindeutig positioniert hat“. Owerien plädiert „aus touristischer Sicht“ für eine weitere Brücke, einen Tunnel könne man sich schließlich schlecht als Postkartenmotiv vorstellen. *mk/sas/sls/wh*

Die Brücke über den Fehmarnsund: Ein Denkmal

963 Meter lang und 21 Meter breit ist die Brücke über den Fehmarnsund, die 1963 nach dreijähriger Bauzeit eröffnet wurde. Die lichte Höhe beträgt 23 Meter. Über die Brücke führt eine Bundesstraße mit einer Fahrspur pro Richtung und ei-

ne eingleisige Eisenbahnstrecke. Die Brücke wurde 1999 unter Denkmalschutz gestellt. Nach der Fertigstellung des Belttunnels 2021 wäre sie Teil der neuen Magistrale Hamburg-Malmö und würde, so fürchten Experten, zum Nadelöhr auf der Strecke werden.