

Kein Belt-Geld: Tunnelgegner loben neue Kieler Koalition

Allianz schöpft Hoffnung im Kampf gegen die Querung: „Druck auf Ramsauer ausüben.“

Von Curd Tönnemann

Fehmarn – Nach der Kritik an der Streichung von 60 Millionen Euro Landesmittel für die Planung der Hinterlandanbindungen des Fehmarnbelttunnels melden sich jetzt die Kritiker des Projekts zu Wort. Sie begrüßen die Ankündigung im Koalitionspapier von SPD, Grünen und SSW ausdrücklich – und wittern Morgenluft.

„Ein Schritt in die richtige Richtung. 60 Millionen Euro vom Land wären ohnehin nur Peanuts gewesen“, sagt Peter Ninnemann, Sprecher der Allianz gegen die feste Beltquerung und SPD-Gemeindevorteiler in Timmendorfer Strand (Kreis Ostholstein). Die Hinterlandanbindungen des Tunnels würden – wenn dieser überhaupt je komme – mindestens 1,7

Milliarden Euro verschlingen. Ninnemann bezieht sich dabei auf eine Schätzung des Bundesrechnungshofs. Der Bündnissprecher glaubt nicht, dass wegen der Streichung der 60 Millionen Euro durch die Dänen-Ampel eine zweite, neue Bahntrasse an der A 1 (Lübeck-Heilighafen) erschwert wird. „Solche Argumente sind weit hergeholt und durch nichts begründet“, begegnet Ninnemann Argumenten von Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU) und Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe (SPD). Beide

●● 60 Millionen Euro vom Land wären ohnehin nur Peanuts gewesen.“

Peter Ninnemann,
Sprecher der Allianz

Für das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung erklärt Malte Siegert, die Haltung der neuen Kieler Koalition sei „ein positives Signal für eine adäquate Auseinandersetzung mit dem Mammutprojekt“. Kiel sende damit zwei Botschaften aus: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer möge wahrnehmen, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen seit Unterzeichnung des deutsch-dänischen Staatsvertrags 2008 deutlich geändert hätten. Und Berlin erhalte den Auftrag, mit den Dänen noch einmal ergebnis-

offen über Sinn und Unsinn der festen Fehmarnbeltquerung zu sprechen. Die Ausstiegsklausel steht in Artikel 22 des Staatsvertrags. Dort ist geregelt, dass beide Staaten bei „wesentlichen Kostensteigerungen“

neu über das Projekt verhandeln. „Von der neuen Landesregierung erwarten wir jetzt Druck auf Ramsauer“, sagt Siegert.

Mit dem Bau des 5,5 Milliarden Euro teuren Fehmarnbelttunnels soll in drei Jahren begonnen werden. 2021 soll er für den Verkehr freigegeben werden. Kritiker bemängeln, dass die Kostenschätzungen für das Projekt inzwischen völlig überaltert seien. Siegert: „Man kann sich nicht weiter so dreist in die Tasche lügen wie bisher.“

befürchten, dass die künftige Landesregierung ihr Mitspracherecht bei der Suche nach der regionalverträglichsten Bahntrasse mit dem finanziellen Rückzug leichtfertig aus der Hand gibt.

Nach einem Gutachten des Kreises Ostholstein gilt eine sogenannte X-Trasse entlang der Autobahn als umweltschonendste Variante. Sie würde aber deutlich teurer als eine Ertüchtigung des bestehenden Bahngleises, das durch mehrere Ostseebäder führt. Spannend wird es am 20. Juni. Dann will die Deutsche Bahn in Oldenburg ihr neues Gutachten zu den Hinterlandanbindungen vorstellen.

Der Sprecher der Allianz bekräftigt, dass die Gegner des Milliardenprojekts den Kampf gegen die feste Beltquerung nicht aufgegeben haben. Im Gegenteil: Man halte das Projekt weiterhin für „eine gigantische politische Fehlentscheidung“. Nur 6000 bis 8000 Fahrzeuge querten täglich die Route nach Dänemark. „Bei allein 20 Prozent der Besucher handelt es sich um Alkoholtouristen“, rechnet Ninnemann vor. Nach der von der EU gewünschten Steuer-Vereinheitlichung werde dieser „Tourismus“ nicht mehr stattfinden und die prognostizierten Verkehrszahlen weiter sinken. Ninnemann: „Die feste Querung mit kostenpflichtigem Mauttunnel wird so unwirtschaftlich wie der Warnow- und der Herrentunnel. Ein Milliardengrab, unwichtig wie eine Querung zwischen zwei Busfeldern.“

Landrat Sager träumt von einer Bäderbahn

Eutin – Nach Vorstellungen der Eutiner Kreisverwaltung muss im Hinterland des Fehmarnbelttunnels eine neue Eisenbahntrasse her, um die Auswirkungen auf die Bevölkerung zu minimieren. Doch was passiert dann mit der Alttrasse? Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU) schwebt eine Bäderbahn vor, im Idealfall eine S-Bahn-Linie von Hamburg über Lübeck bis in die Lübecker Bucht. „Das wäre ein toller Service für unsere Gäste“, sagt Sager. Der Kreis lässt derzeit das Modell prüfen, allein den Güterverkehr über eine mögliche neue Trasse entlang der A 1 zu führen und die Bestandstrasse dem Personenverkehr vorzubehalten. Die betroffenen Gemeinden von Timmendorfer Strand bis Sierksdorf sind von der Idee begeistert.

Haken an der Sache: Der angedachte Bau eines S-Bahngleises von Hamburg bis nach Bad Oldesloe (Kreis Stormarn) hatte zuletzt einen Dämpfer bekommen. Er wäre immerhin die „halbe Miete“ gewesen. Nach Planungen der Deutschen Bahn wird die S-Bahn ab Hamburg auf einem neuen Schienenstrang maximal bis Bargtheide (Kreis Stormarn) geführt. st