

Artikel publiziert am: 19.01.2013 - 13.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 20.01.2013 - 20.26 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/nachrichten/fehmar/warum-alles-welt-plant-man-gueterzuege-durch-kreis-fahren-lassen-2707670.html>

Dialogforum warf ein Schlaglicht auf den Tourismus – Negative Auswirkungen im Fall der Querung sind immens

„Warum um alles in der Welt plant man, Güterzüge durch den Kreis fahren zu lassen“

Fehmarn - Von Nicole RochellOLDENBURG · Die negativen Auswirkungen einer Feste Fehmarnbeltquerung auf den Tourismus sind immens. Das konnten auch die mit Spannung erwarteten Gutachten zum Thema in jüngster Sitzung des Dialogforums nicht anders darstellen. Schon lange klar war das nicht nur den Touristikern unter den Forumsteilnehmern: Dass der Bahnverkehr mit Güterzügen, die durch Bäderorte und intakte Hinterlandstruktur rumpeln, ausschließlich negativ bewertet werden kann, machten viele Teilnehmer am Tisch im Oldenburger Gewerbezentrum in jüngster Sitzung deutlich.



© Foto: Gamon

„Warum um alles in der Welt plant man, Güterzüge durch den Kreis fahren zu lassen?“, so Kerstin Fischer im jüngsten Dialogforum. ·

„Wenn der Tourismus in Ostholstein einen derartigen Stellenwert hat, wie immer wieder gesagt wurde, warum um alles in der Welt plant man dann, Güterzüge durch diesen Kreis fahren zu lassen?“ Kerstin Fischer von der Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich – keine Güterzüge durch unsere Gemeinde“, brachte es nicht nur nach dem Geschmack aller Bürgerinitiativen und der Allianz gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung auf den Punkt. Auch Volker Owerien, Vorstandsvorsitzender des Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT), der im jüngsten Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung beim Tagesordnungspunkt Tourismus auch für die DEHOGA und den Landtourismus sprach, erneuerte seine bereits geäußerte Skepsis, was die Vorteile einer Feste Fehmarnbeltquerung für die Tourismusregion anbelangt (wir berichteten). Er sah nach wie vor „mehr Schaden als Nutzen für den Tourismus“. Owerien, der nicht allein starke Kritik am Gutachten der Bahn äußerte, sieht, wenn es bei der Beibehaltung der Bestands-

trasse bleiben sollte, „erhebliche Umsatzeinbußen und den Verlust von Arbeitsplätzen in der Tourismusregion“ entstehen. „Wir generieren allein in dem kleinen Bereich von Timmendorfer Strand bis nach Neustadt jährlich über vier Millionen Übernachtungen und mehr als 205 Millionen Euro touristische Umsätze. Durch den Güterverkehr auf der Bestandstrasse hätten wir, würde nur zehn Prozent an Verlusten sein, ein Minus von 400 000 Übernachtungen bei einem Umsatzrückgang von 20 Millionen Euro und in Folge den Verlust von Arbeitsplätzen.“ Volker Owerien hielt dieses Szenario für durchaus realistisch: „Wer will schon in einem Ort Urlaub machen, wo an Ruhe und Erholung nicht mehr zu denken ist, weil Züge praktisch über den Strand fahren“, so Owerien. Die Begeisterung der Forumsteilnehmer über das, was sie hörten, hielt sich in Grenzen. Vor allem das Gutachten im Auftrag der Bahn, das sich vor allem mit Lärm beschäftigte und wie er sich auf die touristischen Betriebe auswirkt, stieß vielen sauer auf; der Vergleich der Null-Variante mit dem Planfall 1, also mit der gesamtplanerischen Vorzugsvariante, war den Forumsteilnehmern in vielen Bereichen zu ungenau und oberflächlich. Es seien nur Betriebe über neun Betten untersucht worden, Kleinstbeherbergungsbetriebe seien nicht genügend berücksichtigt worden. Das verfälsche das Ergebnis, das in vielen Punkten die Vorzugsvariante favorisierte.

„Die Wertschöpfung, das Einkommen und die Prosperität der Region hängt vom Tourismus ab“, redete Volker Ottenströer, der das regionale Entwicklungskonzept in Folge einer Fehmarnbeltquerung und die Betroffenheitsanalyse durch die Schienenhinterlandanbindung beleuchtet hatte, Klartext. „Wir sehen durchaus ein signifikantes Bedrohungspotenzial für den Tourismus durch den Hinterland-Bahnverkehr“, so Ottenströer und empfahl, dass der Bereich Tourismus ausdrücklich im Raumordnungsverfahren untersucht werden müsse.

Eine Zunahme von Bahnlärm, länger geschlossene Bahnübergänge und visuelle Störungen durch Lärmschutzmaßnahmen – das habe eine Befragung der 16 potenziell betroffenen Kommunen entlang der Strecke ergeben. Viele erwarteten einen Rückgang der Übernachtungszahlen zu 80 Prozent entlang der Trasse, auch eine rückläufige Zahl der Tagesgäste, vor allem in der Lübecker Bucht, wo der Tagestourismus eine erhebliche Rolle spiele, so Ottenströer. 4 700 Arbeitsplätze allein in der inneren Lübecker Bucht seien vom Tagestourismus abhängig. Der Strandbereich habe also eine hohe wirtschaftliche Relevanz.

Dr. Schmücker (Institut für Tourismus und Bäderforschung in Nordeuropa, Kiel) hatte im Auftrag von Femern A/S den Einfluss der Beltquerung auf Angebot und Nachfrage im Tourismus auf Fehmarn und in Großenbrode untersucht. Bei über 200 Millionen Euro Nettoumsatz, der Anteil der Tourismusausgaben am Einkommen in der Region seien 44 Prozent, komme etwa jeder zweite Euro, der verdient werde, von Touristen.

Durch die Beltquerung änderten sich die Auswirkungen aufs touristische Angebot. Und wenn sich das Angebot ändere, hätte das Auswirkungen auf die Tourismusnachfrage. Von 1 000 in 2009 befragte Touristen hätten solche mit hoher Aufenthaltsdauer die Beltquerung negativ gesehen, Tagesgäste hätten das eher gelassener gesehen. Neun Prozent sagten, dass sie im Fall des Baus einer Festen Fehmarnbeltquerung nicht wiederkommen würden.

Zum Thema Strand- und Badewasserverschmutzung durch Havarien sagte Dr. Schmücker: „Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist gering, aber wenn etwas passieren würde, wäre das drastisch.“

Artikel lizenziert durch © fehmar24

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.fehmar24.de>