

Artikel publiziert am: 22.05.2013 - 10.15 Uhr

Artikel gedruckt am: 23.05.2013 - 16.55 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/lokales/fehmarndialogforum-besprach-cha-2918229.html>

Siegert: „Konkrete Chancen für Schleswig-Holstein“ – Bonne: „Mehr Risiken, als man in 20 Minuten schildern kann“

Dialogforum besprach Chancen und Risiken

Fehmarn - OSTHOLSTEIN · Auf dem zehnten Dialogforum befassten sich die Teilnehmer mit den Chancen und Risiken der Festen Fehmarnbeltquerung. Für die Chancen sprach Stephan Siegert von der Planungsgesellschaft Femern A/S. Die Risiken zeigte Michael Bonne von der Allianz gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung auf. Weiterhin ergänzte Uwe Polkaehn vom Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) die Reihe der Vortragenden.



© Foto: Braesch

Michael Bonne. ·

Das Dialogforum verständigte sich anschließend auf eine weitere vertiefende Diskussion der Chancen und Risiken. Die Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“ lehnte eine vertiefende Diskussion ab, weil es sich lediglich um Vermutungen und Spekulationen handeln könne.

„Das Schwarz-Weiß-Verfahren hat Vor- und Nachteile. Es erleichtert eine klare Abgrenzung. Auf der anderen Seite kann man sich aber auch fragen, ob es nicht eine Reihe

von Zwischentönen gibt, sozusagen Grautöne in denen es Vor- und Nachteile oder Probleme und Chancen“, führte Sprecher Dr. Christoph Jessen in den Tagungsordnungspunkt ein. So würde der DGB sich fragen, wo es neue Arbeitsplätze gäbe und wo und in welcher Form sie wegfielen. „Es gibt kein einfaches Oder, sondern ein Sowohl-als-auch“, erläuterte Jessen weiter.

„Jährlich rund 4 000

direkte Arbeitsplätze“

„Die Feste Fehmarnbeltquerung hat konkrete Chancen für Schleswig-Holstein“, trug Stephan Siegert vor. Der Absenktunnel sei die beste Lösung, um die Querung zu realisieren. 24 Unternehmen aus acht Ländern hätten sich für den Bau des Tunnels bei Femern A/S beworben. Die 24 Bewerber hätten sich zu neun Joint Ventures zusammengesgeschlossen. In den wenigen Wochen rechne Femern A/S damit, welcher der Joint Ventures an der Ausschreibung zum Tunnelbau teilnehmen dürfte. Die Planungsgesellschaft rechne mit vielen neuen Arbeitsplätzen in der Region. „Wir schätzen, dass der auf sechseinhalb Jahre veranschlagte Bau des Belttunnels jährlich rund 4 000 direkte Arbeitsplätze schaffen wird, von denen sich rund 500 bis 600 Arbeitsplätze auf der deutschen Seite im Bereich von Puttgarden befinden werden.“ Die anderen Arbeitsplätze verteilten sich dann auf den Meeresbereich und auch auf die dänische Seite im Bereich Rødbyhavn, „wo wir eine Tunnelbauelemente-Fabrik erstellen werden, in der die Absenkelemente erstellt werden“, so Siegert weiter. Viele deutsche und dänische Arbeitnehmer werden nach Meinung von Femern A/S in der Fabrik arbeiten. „Während der Bauphase haben Lehrlinge aus beiden Ländern die Möglichkeit, ihre Ausbildung zu absolvieren“, so Siegert weiter. Hier habe Femern A/S bereits gute Erfahrungen beim Bau der Öresundbrücke sammeln können. Als Planungsgesellschaft wolle Femern A/S dafür sorgen, dass die Bauunternehmen faire Löhne zahlten, gute Arbeitsbedingungen und eine angemessene Unterkunft zur Verfügung stellten. Hinzu kämen die Gewinne der ortsansässigen Unternehmen während der Bauphase. „Von der Öresundquerung wissen wir, dass die lokale Wirtschaft durch ihr Know-how für die Umsetzung nötig ist“, so Siegert weiter. Die indirekten Beschäftigungsverhältnisse entsprächen einer Größenordnung von 4 000 weiteren Arbeitsplätzen. Während der Betriebsphase des Tunnels rechne Femern A/S mit 300 bis 350 festen Arbeitsplätzen. „Schleswig-Holstein und Dänemark werden vom Bau der Festen Fehmarnbeltquerung profitieren, das gilt auch für die Zeit danach, wenn beide Länder durch den Tunnel direkt miteinander verbunden sind“, führte Siegert aus. Wachstumschancen entstünden, wenn man Barrieren abbaue. Auch dies habe die Öresundquerung gezeigt. Die neue Querung würde zu einer erhöhten Flexibilität und damit auch zu kürzeren Reisezeiten führen. Zusammen mit dem Ausbau der Hinterlandanbindung werde der Tunnel die Mobilität erhöhen. Die erhöhte Mobilität eröffne neue Möglichkeiten im Handel und Tourismus.

„Ein Projekt wie die Feste Fehmarnbeltquerung bietet weit mehr Risiken, als man in 20 Minuten schildern kann“, eröffnete Michael Bonne seinen Vortrag. Die Allianz habe deshalb exemplarische Risiken aus den Bereichen ökologische Risiken, ökonomische Risiken und sonstige Risiken herausgesucht. „Der für den Tunnelbau gemischte Beton benötigt enorme Mengen an Zement. Die Herstellung von Zement setzt große Mengen von CO₂ frei. Ein Kubikmeter Beton erzeugt rund 210 Kilo CO₂. Beim Tunnelbau allein entstehen dadurch allein 600 000 Tonnen CO₂. Weiteres CO₂ soll durch die gigantischen Materialbewegungen produziert werden.“ Es seien 20 Millionen Tonnen Baggergut zu

verbringen. Zehn Millionen Tonnen sollten nach einer Zwischenlagerung wieder zurück verbracht und zehn Millionen Tonnen entsorgt werden. „Allein dies entspricht 1,6 Millionen Lkw-Ladungen“, rechnete Bonne vor. Auch der Tunnelbetrieb produziere gegenüber der Fähre mehr CO₂, als wenn die Fahrzeuge auf einer modernen Fähre verschifft würden.

„In der Summe bedeutet dies, dass die CO₂-Gesamtbilanz des Projektes negativ ausfallen wird“, meinte Bonne weiter. Die Population der Schweinswale drohe durch den Tunnelbau massiv Schaden zu nehmen. „Der Lärm beim Bau verhindert die Kommunikation der Tiere, die Nahrungssuche wird durch Sedimente erschwert. Die lange Bauphase wird eine Erholung der Population unmöglich machen“, so Bonne. Die Sedimente würden für eine Wasserverschlechterung sorgen.

„Wirtschaftliche

Zerbrechlichkeit“

Bei den ökonomischen Risiken ging Bonne auf die wirtschaftliche Zerbrechlichkeit des Projektes ein. Femern A/S sei bei seiner Berechnung der Refinanzierung von einer Einstellung des Fährbetriebes ausgegangen, was bekanntlich nicht der Fall ist. „Aufgrund der Steueranpassung sehen wir das Risiko, dass weniger skandinavische Touristen nach Deutschland zum Einkaufen kommen werden“, so Bonne weiter. Mit massiven Arbeitsplatzverlusten rechnen die Querungsgegner. Die Tunnellänge der Menschen würden unterschätzt.

Der Vergleich mit der Öresundquerung hänge, da hier zwei Ballungsgebiete an einer Brücke aneinander liegen würden. Bonne verglich Ostholstein mit Wittstock auf der Strecke Hamburg – Berlin und fragte die Forumsteilnehmer, ob ihnen Wittstock als „Boomtown“ bekannt sei. Der kulturelle Austausch könne leiden, die Kriminalitätsrate steigen.

„Die Ängste der Betroffenen dürfen nicht ausgeblendet werden“, befand Uwe Polkaehn vom DGB. Der DGB habe keine abschließende Position zur Festen Fehmarnbeltquerung. „Vom Bau des Tunnels könnte jeder dritte Arbeitsplatz auf Fehmarn betroffen sein“, befürchtet Polkaehn. „Wir müssen verhindern, dass Ostholstein zu einer Transitstrecke wird“, so Polkaehn weiter. Es bedürfe einer Analyse von Arbeitsplatzgewinnen und -verlusten. Polkaehn hielt die von Femern A/S vorgelegten Zahlen für nicht realistisch. Weiterhin müssten Entwicklungsperspektiven für den Fährhafen Puttgarden aufgezeigt werden.

„Mir fehlen konkrete Angaben. Es ist ganz viel Könnte und Würde dabei, aber nichts Konkretes“, wandte sich die Sprecherin der Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“, Kerstin Fischer, an die Adresse von Femern A/S. Grenzübergreifende Netzwerke würden bereits ohne Querung gut laufen.

„Nur Schwarz-Weiß Betrachtungen in Bezug auf die Fehmarnbeltquerung helfen uns nicht weiter“, merkte Landrat Reinhard Sager an. Sager forderte, dass der Vortrag von Femern A/S um den vertagten Tagesordnungspunkt „Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 ergänzt werde. „Wittstock ist ein Ort mit abknickender Vorfahrt“, gab Sager der Allianz ein wenig recht.

Die Chancen für den Güterverkehr seien durch Femern A/S nicht deutlich geworden, befand Holger Römer von der Bürgerinitiative „Kein Güterverkehr durch die Badeorte der Lübecker Bucht“.

„Es gibt Chancen und Risiken, es ist jedoch davon abhängig, was wir in den nächsten acht Jahren machen. Deshalb halte ich den Konjunktiv von Femern A/S für angebracht“, so Staatssekretär Dr. Frank Nägele während der Diskussion.

„Wir müssen zuerst den Menschen in die Augen schauen, denen wir die Arbeitsplätze wegnehmen“, forderte Dr. Max Johns vom Verband Deutscher Reeder. · **lb**

Artikel lizenziert durch © fehmarn24

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.fehmarn24.de>