

# Teilerfolg für Bürgerinitiativen: Belt-Projekt soll auf Prüfstand

**Kiel** – Die Wirtschaftlichkeit der festen Fehmarnbelt-Querung und deren Hinterlandanbindung soll von der Bundesregierung noch einmal überprüft werden. Der Kieler Wirtschaftsstaatssekretär Frank Nägele (Foto) hat in einem Brief das Votum des Dialogforums feste Fehmarnbeltquerung dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt. Damit kommt Nägele einer Forderung der Gegner des Fehmarnbelttunnels im Dialogforum nach. Anlass sei ein umstrittenes Gutachten der Reederei Scandlines zur Verkehrsentwicklung gewesen, berichtet das „Hamburger Abendblatt.“ Die Reederei, die die Fährlinie Puttgarden-Rødby betreibt, erwartet ein deutlich niedrigeres Verkehrsaufkommen als angenommen. Das Passagiervolumen habe 2012 um 43 Prozent unter der Prognose für 2015 gelegen, heißt es im Gutachten laut dem Bericht. In absoluten Zahlen würden demnach 2,6 Millionen Passagiere fehlen. **Seite 6**



# Beltquerung: Kritiker fordern Neubewertung

Kieler Wirtschafts-Staatssekretär folgt Aufruf des Dialogforums. Scandlines-Gutachten erwartet viel niedrigere Passagierzahlen.

**Kiel** – Erfolg für die Kritiker der festen Fehmarnbeltquerung: Ihre Forderung, die Wirtschaftlichkeit des Mammut-Projektes noch einmal zu überprüfen, hat die Kieler Landesregierung jetzt ans Bundesverkehrsministerium in Berlin weitergeleitet. „Wir haben im Dialogforum heiß dafür gekämpft“, sagte Kerstin Fischer, Sprecherin der Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“ zur Nachricht aus Kiel. „Das war harte Arbeit“, fügt sie hinzu.

Der Kieler Wirtschafts-Staatssekretär Frank Nägele folgte mit seinem Brief nach Berlin einem Auftrag des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung aus der Septembersitzung, sagte ein Sprecher des Kieler Wirtschaftsministeriums gestern. Anlass ist ein umstrittenes Gutachten der Reederei Scandlines, das von einem deutlich niedrigeren Verkehrsaufkommen als angenommen ausgeht. Das Passagiervolumen habe im vorigen Jahr 43 Prozent unter der Prognose für das Jahr 2015 gelegen, heißt es darin nach einem Bericht des „Hamburger Abendblatts“. Mitglieder der Bürgerinitiativen hätten daraufhin gedroht, das Forum zu verlassen, wenn das Gutachten keine Konsequenzen hätte, schreibt das Blatt.

Die bislang letzten Wirtschaftlichkeitsberechnungen der dänischen Planungsgesellschaft Femern A/S stammen aus dem Jahr 2004, neue Zahlen will das Unternehmen Ende 2014 vorlegen. Doch



*Bürger demonstrieren in Scharbeutz gegen die Pläne der Bahn für die Hinterlandanbindung.*

nicht nur das Dialogforum, auch der Koalitionsvertrag verlangt eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Milliardenprojektes. Darin heißt es, Landes- und Bundesregierung würden aufgefordert, Kosten-schätzung und Kosten-Nutzen-Analyse zu überprüfen.

Der Bau der festen Fehmarnbeltquerung ist das größte Infrastrukturprojekts Nordeuropas. Seit Jahren wird darum gerungen. Die Gegner hegen schon lange Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Tunnels. „Es gab schon häufiger Überlegungen, eine Querung zu bauen“, sagt Initiativen-Sprecherin Kerstin Fischer. „Die wurden aber immer verworfen, weil es nicht wirtschaftlich war, und das ist es nach wie vor nicht.“ Fischer erhofft sich jetzt eine Neubewertung des Gesamtprojekts. Auch die Grünen lehnen die feste Fehmarnbeltquerung wegen

## Ein Forum für den Dialog

**2011** hat die Landesregierung das Dialogforum feste Fehmarnbeltquerung ins Leben gerufen, um die Bürger zu beteiligen, die Kritiker einzubinden und Proteste wie bei „Stuttgart 21“ zu verhindern. Leiter Christoph Jessen ist mit den ersten zwei Jahren zufrieden. 32 Teilnehmer hat das Dialogforum. Elf Sitzungen gab es bislang, im Schnitt kommen 70 Gäste.

fehlender ökonomischer Notwendigkeit ab.

Laut dem am 3. September 2008 unterzeichneten Staatsvertrag zwischen den Regierungen in Kopenhagen und Berlin trägt Dänemark die überwiegende finanzielle Last beim Bau des Tunnels unter der Ostsee. Die Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland kostet etwa 5,6 Milliarden Euro. Die Tunnelröhre soll vier Fahrspuren und zwei Eisenbahngleise aufnehmen. Baubeginn für das Milliardenprojekt soll im Jahr 2015 sein. Der Tunnel soll 2021 eröffnet werden. Für die Hinterlandanbindung kommt jedes Land selbst auf. Auf deutscher Seite ist vor allem der nötige Ausbau der Schiene zwischen Bad Schwartau und Puttgarden umstritten. Ein großer Streitpunkt ist die Trassenführung der Hinterlandanbindung.