

Beinahe Eklat im Dialogforum

Oldenburg – Zehn Tage vor der Bundstagswahl ist die Sitzung des Dialogforums zur festen Fehmarnbeltquerung in Oldenburg (Kreis Ostholstein) nur knapp an einem Eklat vorbeigeschrammt. Erst ein diplomatischer Formulierungsvorschlag von Unternehmerverbands-Geschäftsführer Eberhard Rauch nahm der Allianz den Wind aus den Segeln, das Forum aus Protest zu verlassen. Bereits im Vorfeld hatte es Gerüchte gegeben, dass die Bürgerinitiativen einen Boykott geplant haben könnten. **Seite 11**

Dialogforum: Allianz probt den Aufstand

Die Vorstellung der Gutachten und Formulierungen im Protokoll erhitzen die Gemüter. Die Allianz hatte den möglichen Eklat allerdings geplant.

Von Holger Marohn

Oldenburg – Zehn Tage vor der Bundestagswahl ist das Dialogforum zur festen Fehmarnbeltquerung gestern Abend nur knapp an einem Eklat vorbeigeschrammt. Erst ein diplomatischer Formulierungsvorschlag von Unternehmerverbands-Geschäftsführer Eberhard Rauch nahm der Allianz den Wind aus den Segeln, das Forum aus Protest zu verlassen.

Dabei war der Eklat offenbar geplant, koordiniert und gut vorbereitet. In einer Presseerklärung hatten Ostholsteins Grüne bereits am Tag vor der Sitzung die Allianz, in deren Reihen mit Susanne Dittmann auch ein bürgerliches Mitglied der Grünen-Kreistagsfraktion sitzt, aufgefordert, das Dialogforum zu verlassen. Im Vorfeld gab es bereits Gerüchte, dass die Vertreter der Bürgerinitiativen einen Boykott geplant haben könnten. Während der Sitzung verließen einzelne Vertreter wiederholt vorgefertigte Erklärungen. Als Unternehmer-Vertreter Rauch in der hitzigsten Phase der Diskussion um Formulierungen im Protokoll seinen Schlichtungsvorschlag einbrachte, waren Allianzvertreter bereits dabei, ihre Sachen zu packen. Die Bürgerinitiative „Kein Güterverkehr durch die Bäderorte der Lübecker Bucht“ verkündete hingegen wenig später in einer Erklärung, die Mitarbeit im Dialogforum bis zu einer Neuausrichtung ruhen zu lassen. Susanne Brelowski (Allianz) forderte, das Dialogforum zu einem „Selbstverteidigungsorgan gegen den schamlosen Angriff“ auf die Situation der Menschen vor Ort umzufunktionieren. Dazu müssten aber die Vorhabenträger das Forum verlassen.

Forumssprecher Dr. Christoph Jessen schien schon im Vorfeld eine entsprechende Ahnung gehabt zu haben. Ungewöhnlich lange hob der ehemalige deutsche Botschafter in Kopenhagen die Grundsätze des Dialogforums und deren Bedeutung hervor. Das Forum sei „kein Kampfinstrument“, sagte Jessen.

Die handfesten Diskussionen hatten nach dem Vortrag über die Umweltverträglichkeitsstudie (siehe Text rechts) begonnen. Volker Looft, Vorsitzender des Landesnaturschutzverbandes, kritisierte feh-



Wollten das Dialogforum eigentlich verlassen: Susanne Dittmann, Susanne Brelowski, Bernhard Markmann und Reimer Schley von der Allianz.

lende Unterlagen. „Ich hasse es, wenn mir etwas vorgesetzt wird, was fertig ist“, so Looft. Das Gutachten sei ein Schönwetterbericht und habe keine Transparenz. So etwas sei „unpädagogisch und total daneben“. So seien die Forumsteilnehmer fremdbestimmt. Susanne Brelowski sagte: „In den Darstellungen wird alles eher verharmlost.“ Holger Römer von der Bürgerinitiative „Kein Güterverkehr durch die Bäderorte der Lübecker Bucht“ warnte: „Hier werden 70 Millionen ausgegeben, um das zu beweisen, was man vor hat.“ Die Untersuchungen bezeichnete Römer als „Gefälligkeitsgutachten“.

Vorwürfe, die Stefan Siegert entschieden zurückwies. „Wenn wir uns hier geschönte Gutachten vorlegen würden, schneiden wir uns ins eigene Fleisch.“ Die Unterlagen will Femern A/S im Oktober bei der Landesplanungsbehörde einreichen. Staatssekretär Frank Nägele (SPD) kündigte an, dass Femern A/S die Unterlagen mit Einreichung bei der Landesplanungsbehörde öffentlich machen werde. Einschließlich der einmonatigen Auslegungsfrist ab Abschluss der Prüfung würden die Gutachten dann mindestens bis Januar ausliegen.

In Sachen 2+1-Trasse warnte Nägele davor, dass die Bahn die vertragliche Situation im Staatsvertrag nutzen könnte, dass zunächst nur die Bestandstrasse elektrifiziert werde. Dadurch würden möglicherweise bis zu sieben Jahre lang Güterzüge ohne umfangreichen Lärmschutz durch die Bäderorte rollen, warnte Nägele.

Absenktunnel soll die beste Lösung sein

Die Umweltverträglichkeitsstudie für den Querungsbau soll Anfang Oktober an die Landesplanungsbehörde in Kiel übergeben werden. Sie wird etwa 10 000 Seiten und 200 Grafiken umfassen. Die Erstellung hat zwei Jahre gedauert und etwa 100 Millionen Euro gekostet.

Der Vergleich stellt drei Varianten gegenüber: eine Schrägkabelbrücke ähnlich der Köhlbrandbrücke, einen Absenktunnel bei dem einzelne fertige Stahlbeton-Tunnelelemente in einem zuvor ausgebaggerten Graben auf dem Meeresgrund abgesenkt werden, und einen Bohrtunnel wie bei der vierten Elbtunnelröhre.

Die Linienführung aller drei Varianten würde etwas östlich der jetzigen Fahrtrasse verlaufen. Der Startpunkt der Brücke wäre in Rödbyhavn wenige hundert Meter weiter östlich als der der beiden Tunnelvarianten. In Puttgarden gibt es keine



Stephan Siegert, Leiter der Abteilung Planfeststellung Deutschland bei Femern A/S, stellte die Umweltverträglichkeitsstudie vor.

Unterschiede, heißt es in der Studie.

Bei der Auswirkungsprognose haben die Gutachter zwischen baubedingten und damit temporären sowie anlage- und betriebsbedingten und damit dauerhaften Auswirkungen unterschieden. Doppelbewertungen durch sowohl bau- als aus spä-

ter betriebsbedingte Beeinträchtigungen soll es nicht gegeben haben.

Der Bohrtunnel liegt bei der Umweltverträglichkeitsstudie vor dem Absenktunnel und der Brücke. Allerdings sei „keine der drei Bauwerksvarianten als umweltunverträglich einzustufen“ heißt es abschließend. Damit seien alle Varianten aus Umweltsicht realisierbar.

Bei der Wahl der Vorzugslösung sind neben der Umwelt mit den Kriterien Raumordnung, Verkehr, Städtebau, Agrarstruktur, Bauverfahren sowie Kosten/Wirtschaftlichkeit sechs weitere Kriterien betrachtet worden. Bis auf den Umweltbereich liegt der Absenktunnel auf Rang eins. Der Bohrtunnel liegt in den Bereichen Agrarstruktur, Bauverfahren und Kosten nur auf Rang drei, die Brücke bei Umwelt und Verkehr ganz hinten.

Beeinträchtigungen für die Tierwelt

Von 230 ziehenden Vogelarten im Fehmarnbelt wären durch eine Beltbrücke drei Arten sehr hoch, vier hoch und 25 mittelmäßig betroffen. Die übrigen Zugvogelarten wären nur gering betroffen. Die Bauschiffe für den Tunnel hätten hingegen keinerlei Beeinträchtigung auf die Vogelarten.

8800 Eiderenten würden in den ersten beiden Bauwintern bei der Tunnelvariante voraussichtlich vertrieben. Während der Bauphase einer Brücke würden im Winter 3316 Eiderenten und im Frühjahr 2570 Tiere aus dem Störbereich vertrieben.

7 Schweinswale würden nach Berechnungen der Gutachter im schlimmsten Fall bei gleichzeitig stattfindenden Bagger-, Ramm- und Bohrarbeiten von einem Brückenbau im Sommer betroffen sein. Kegelrobben und Seehunde hingegen wären nur in einem geringen Umfang betroffen.