

# „Ein irrsinniges Großprojekt“

Die Gegner der festen Fehmarnbeltquerung sind sicher: Die Umsetzung der Pläne mündet in eine ökologische und ökonomische Katastrophe.

Von Marcus Stöcklin

**Ratekau** – Es ist ein nettes, kleines Einfamilienhaus am Rande von Luschendorf (Ostholstein), weiß verputzt. Vom gepflegten Garten geht der Blick auf die Felder, sanft geschwungene Hügel, ein Maisfeld. „Genau da“, sagt der Hausbesitzer, Rentner Heinz Frücht (74), „geht die Trasse durch.“

Es geht um die Hinterlandanbindung für die neue Fehmarnbeltquerung. 78 Güterzüge pro Tag, jeder bis zu 800 Meter lang, sollen ab 2021 am Eigenheim des Ehepaars Frücht vorbeidonnern. Ein neuer Schienenstrang würde dafür gebaut werden, zwölf Meter hoch, auf Stelzen. Darauf eine sechs Meter hohe Lärmschutzwand. „Die Erschütterungen, der Lärm werden trotzdem zu merken sein“, sagt Corinna Harnack (52), die für die Wählergemeinschaft im Gemeinderat sitzt. Als Frücht das Haus Ende der 70er Jahre baute, störte die Autobahn ihn nicht. Doch was nun auf ihn zurollt, macht ihm Angst. Nachts, sagt er, könne er nicht mehr schlafen. „Da grübele ich drüber nach, was werden soll.“

## Traumhaus wird Alptraum

Klar sei: So wollen sie nicht leben, sagen der frühere Schiffbaumeister der Lübecker Flander-Werft und seine Frau Leni (72). Deswegen wollen sie verkaufen. Sofort, denn in zehn Jahren seien sie zu alt, meinen sie. Das Problem: Schon jetzt will den liebevoll gehegten Altersruhesitz keiner mehr haben. „Wir haben es versucht“, so Heinz Frücht, „Dreimal schon.“

Die Fehmarnbeltquerung, prestigeträchtiges Gemeinschaftsprojekt der dänischen und der deutschen Regierung, stößt bei den Anwohnern der Trasse zunehmend auf erbitterten Widerstand. Dänemark, so steht es im Staatsvertrag, baut bis 2021 den Tunnel, Deutschland die Hinterlandanbindung. Für den zweigleisigen Schienenstrang sind drei Hauptvarianten im Gespräch, eine davon ist die Bestands-trasse über die Seebäder. „Am wahrscheinlichsten“, glaubt Harnack, „ist aber ein Schienenverlauf neben der Autobahn.“

Noch bis Ende des Jahres läuft das Raumordnungsverfahren. „Dann wissen wir genau, wer den



Haus entwertet, Wohnqualität futsch: Querungsgegner Dietmar Migowski (51) aus Ratekau und seine Frau Evelin (48) mit Mitstreiterin Madeleine Will (39, Mitte).



Erwägen eine Klage: Hendrick Kerlen (74) und Nikola Vagt (39) vom Aktionsbündnis auf Fehmarn.

schwarzen Peter hat“, so Harnack. Dabei gehe es nicht nur darum, dass niemand die Güterzüge vor der Haustüre haben wolle. „Das Projekt ist einfach zu gigantisch. Es macht die ganze Region kaputt.“

Kerstin Fischer (53) aus Ratekau ist Vorsitzende der über 2000 Mitglieder zählenden Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“. „Das ganze Projekt muss auf den Prüfstand“, fordert sie. „Da muss nachverhandelt werden.“ Die Planung basiere auf Zahlen von 2002. „Also noch vor der Wirtschaftskrise.“ Weder die Entwicklung des Autoverkehrs, noch des Warenverkehrs würden einen derart folgenreichen Ausbau der Verkehrswege rechtfertigen. Fischer: „Wir haben für

Güterzüge die Jütlandlinie über Flensburg.“ Der Neubau zerschneide Naturgebiete wie das Sielbektal bei Sereetz, setze Anwohner gesundheitsschädlichen Lärmpegeln aus, entwerte Grundstücke. Auch das Hinterland lebe vom Tourismus: „Hier werden Arbeitsplätze verlorengehen.“

## Geminderte Badewasserqualität

Noch drastischer droht sich der Trassenbau auf die Insel Fehmarn auszuwirken. Schon die Fehmarnsundbrücke, die für Güterzüge nicht tragfähig genug sei und ein Nadelöhr darstelle, sei bei den Planungen nicht berücksichtigt worden, meint Nikola Vagt (39) vom „Aktionsbündnis gegen eine feste

## Das sagt die Regierung:

Mit der Fehmarnbeltquerung werden Skandinavien und Kontinentaleuropa auf der kürzesten Verbindung, der Vogelfluglinie, optimal miteinander verbunden. Damit wird das letzte Teilstück einer wichtigen transeuropäischen Straßen- und Eisenbahnverbindung in Nordeuropa geschlossen. Auf deutscher Seite steht der rechtzeitige Ausbau der landesseitigen Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz im Mittelpunkt. Hierfür hat das Bundesverkehrsministerium mit der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin eine Planungsvereinbarung über zunächst 14 Millionen Euro abgeschlossen.

Fehmarnbeltquerung“ (390 Mitglieder). „Schon deshalb muss es einen Neubau geben. Aber diese Kosten waren ursprünglich gar nicht eingerechnet.“ Vagt, stellvertretende Leiterin des Wasservogelreservates Wallnau, sieht vor allem für die Umwelt katastrophale Folgen voraus. „Der Bau des Tunnels wird auf einer Breite von 50 Metern den Meeresboden zerstören und alles, was darin lebt.“

Das bei den Baggerarbeiten aufgewirbelte Sediment werde Schweinswalen und allen Tieren, die auf Sicht jagen, das Überleben erschweren. Die Badewasserqualität werde auf Jahre hinaus stark gemindert sein. „Die Ostsee ist ein sehr sensibles Meer. Der Wasser-



Schlaflose Nächte: Heinz Frücht (74) und seine Frau Leni (72) vor ihrem Eigenheim in Luschendorf.

Fotos: Ulf-Kersten Neelsen

austausch findet nur alle 30 bis 40 Jahre statt.“ Hendrick Kerlen, Vorsitzender des Aktionsbündnisses, drückt es drastischer aus: „Die Suppe schwappt dann im Fehmarnbelt täglich hin und her.“ Die Kieler und auch die Mecklenburger Bucht seien massiv betroffen. „Der ganze Dreck weht durch die Kadet-Rinne ins Arkona-Becken.“

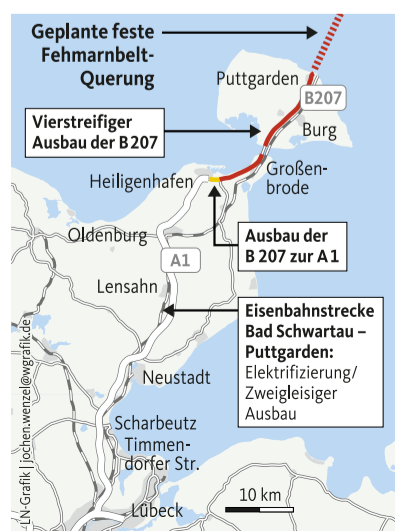
Während der Tunnelbau in Kopenhagen bereits geplant werde, sei das Planfeststellungsverfahren in Deutschland noch nicht angelaufen. Einwände deutscher Bürger seien nicht erwünscht, so Kerlen. „Das verstößt gegen EU-Recht. Wir erwägen eine Klage.“

In Ostermarkelsdorf leben Öko-Landwirt Karl Albert (69) und

seine Frau Christine (54) in Sichtweite der B 207, die bis 2015 vierstreifig ausgebaut werden soll. Am meisten fürchten aber auch sie den Güterzugverkehr. Ein Ökolandwirt an einer solch gewaltigen Verkehrsader sei nicht mehr glaubwürdig, seine Ferienwohnungen nicht mehr vermittelbar, ahnt Albert. „Das haben mir meine Mieter schon angekündigt. Die wollen dann in Mecklenburg-Vorpommern Urlaub machen.“ Für die Insel und ganz Ostholstein prophezeit der Landwirt „das ökologische Aus“, zehn Jahre sei die Insel „Großbaustelle“. „Ein irrsinniges Großprojekt“, nickt seine Frau. „Und wir sind nachher nur noch eine Transitstrecke, mehr nicht.“



Droht das Aus? Öko-Landwirt und Ferienwohnungs-Vermieter Christine und Karl Albert (54 und 69) aus Ostermarkelsdorf auf Fehmarn.



## Bündnisse

Laut Staatsvertrag sollen ab 2021 täglich 78 Güterzüge zwischen Lübeck und Puttgarden rollen können. Auch Lübeck werde sich dann als Nadelöhr erweisen, fürchten die Gegner. Moisling, St. Lorenz und Dänischburg wären betroffen. Dort regt sich kaum Protest, doch von Bad Schwartau bis Fehmarn gibt es mehrere Bürgerinitiativen und Vereine. Elf sind in der „Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ vereinigt. Ein gemeinsames Argument: Statt 834 Millionen, wie anfangs geplant, werde die Hinterlandanbindung bis zu drei Milliarden Euro kosten. Geld, das bei Nord-Ostsee-Kanal und Rader Hochbrücke fehle.



Kämpft gegen den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes: Kerstin Fischer (53), Vorsitzende der Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“.