

# Fehmarnbeltschiene: IHK trifft Kritiker

Welche Beltschiene ist die verträglichste? Vertreter der IHK Lübeck ließen sich von Bürgermeistern vor Ort informieren.

Von Curd Tönnemann

**Lübeck** – „Wir wollen uns selbst ein Bild machen und nicht nach Aktenlage entscheiden“, begründet die Lübecker IHK-Präsidentin Friederike C. Kühn die Bustour von Präsidium und IHK-Ausschussmitgliedern in das ostholsteinische Hinterland der festen Fehmarnbeltquerung. Dort wird in diesen Wochen heftig wie selten zuvor um die verträglichste Bahntrasse gestritten. Befeuert wird die Diskussion durch eine neue Analyse der Bahn, wonach das Unternehmen einen Ausbau der Bestandsstrasse favorisiert. Das Gleis führt mitten durch mehrere Ostseebäder. Kein einfacher Weg also für die Mitglieder der Industrie- und Handelskammer, die seit jeher zu den glühenden Verfechtern des Belttunnels gehört. Ein Bahnvertreter sollte mit im Bus sitzen. Doch die Bahn schlug die Einladung der Kammer aus.

**1. Station Bad Schwartau:** „Wir sind froh, dass es ein Raumordnungsverfahren gibt“, begrüßt Bürgermeister Gerd Schubert die Runde. „Wir glauben nämlich, dass wir mit unserem Anliegen beim Land besser aufgehoben sind als später beim Eisenbahn-Bundesamt.“ Wie andere Bürgermeister traut Schubert der Bahn offenbar nicht über den Weg. Das laufende Raumordnungsverfahren soll die verträglichste Bahntrasse für Mensch und Umwelt ermitteln. Schubert befürchtet, dass der Stadtteil Kaltenhof (mit 2300 Einwohnern gut zehn Prozent der Schwartauer Bevölkerung) durch erhebliche Schließzeiten der Schranken abgekoppelt wird, wenn der Tunnel da ist. „Diese Einwohner sind auf eine Versorgung durch die Innenstadt angewiesen“, mahnt Schubert. Schwartau plädiert für die sogenannte X-Trasse. Das ist eine weitläufige Umfahrung der Soledstadt. Die Trasse würde über Dänischburg führen. Einwände, diese Variante würde ein sensibles Schutzgebiet queren, wischt Schubert vom Tisch. „Das Schutzgut Mensch geht für uns vor dem Schutzgut Borstgras.“

**2. Station Ratekau:** Stopp am Stückerbusch. Man hört die Vögel singen. Idylle pur. Hier würde die E-Variante die Landschaft zerschneiden. „Der Trassenbau würde Ratekau erheblich treffen“, sagt Corina Harnack in Vertretung des Bürgermeisters. Die Gemeinde würde von Autobahn und Bahngleis „in die Zange genommen“. Moore würden durchschnitten. Ratekau sei von lokalen Betrieben geprägt, für die die Hinterlandanbin-



Volker Owerien (r.), Bürgermeister der Ostsee-Gemeinde Scharbeutz, erläuterte IHK-Vertretern (vorne r. Präses Friederike C. Kühn und Vicepräses Bernd Jorkisch) am neuen Bahnhof seine Sorgen: „Eine Trasse, wie die Bahn sie bevorzugt, wäre eine Katastrophe für uns.“ Fotos: Ulf K. Neelsen



Aussprache mit Tunnelgegnern in Sierksdorf: Bodo Gehrke (l.) und Susanne Brelowski (2.v.l.).



Gerd Schubert, Bürgermeister in Bad Schwartau, erläutert im Bahnhof seiner Stadt die Pläne.



Hatice Kara (Timmendorf) beklagt auch, dass ein Bahnübergang geschlossen werden soll.

derung keine Rolle spielt, geht sie auf die IHK-Argumentation ein, wonach der Tunnel „blühende Wirtschaftslandschaften“ verheißt. Harnack vergisst nicht zu erwähnen, dass Ratekau mehrfach als Umweltgemeinde ausgezeichnet wurde. „Wir möchten das nicht durch eine Bahntrasse zerstört wissen.“

**3. Station Timmendorfer Strand:** „Die Schienen führen jetzt schon durch die Vorgärten von Timmendorfer“, klagt Bürgermeisterin Hatice Kara. „Wir sehen durch die

Bahn-Planung unsere wirtschaftliche Kraft als Tourismusort gefährdet.“ Auch das heimische Handwerk würde in Mitleidenschaft gezogen. Der Bahnübergang Schwedenweg solle wegfallen. Das dahinter liegende Gewerbegebiet geriete ins Abseits. Die Bahn hatte an dem Übergang 69 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Zählungen der Gemeinde ergaben ein Aufkommen von über 1000 Fahrzeugen.

**4. Station Scharbeutz und Haffkrug:** Bürgermeister Volker Owerien ist

nicht der einzige an diesem Tag, der harsche Kritik am Gutachterwesen der Bahn äußert. Er habe den Eindruck, dass Gutachter den Auftrag hätten, genau die Argumente herauszuarbeiten, die Positionen der Bahn stärken. Die Bahn versuche alles, Beeinträchtigungen in den Küstenorten kleinzurechnen. Beispiel: Das Kleinod Wennsee sei im ökologischen Gutachten einfach nicht berücksichtigt worden. Im Bus übernimmt Holger Schädlich das Mikrofon. Der Geschäftsführer des Bauernverbands hat ei-

ne ganz andere Sicht der Dinge. „Eine neue Trasse würde enorm viel Land fressen. Für Landwirte nicht akzeptabel.“ Der Verband teile deshalb die Meinung der Bahn: Ausbau der Bestandsstrasse.

**5. Station Sierksdorf:** Auf die IHK-Delegation wartet eine Überraschung in Form einer kleinen Demo. Mitglieder des Bündnisses gegen die feste Querung wollen ihre Sorgen loswerden. „Das Projekt ist finanzpolitisch ein Milliardengrab“, sagt eine Sprecherin. Für die Tunnelgegner bedeutet Sierksdorfer Terrain ein Heimspiel. „Die Gemeinde votiert für einen Ausstieg aus dem Projekt“, erklärt Bürgermeister Volker Weidemann.

„Wir haben ein buntes Bild von Meinungen mitgenommen“, zieht IHK-Präsidentin Kühn nach fünfstündiger Küstentour Bilanz. „Es war spannend und interessant.“ An der Grundhaltung der Kammer ändere sich aber nichts, stellt Hauptgeschäftsführer Schöning klar. „Wir plädieren weiter für die 2+1-Variante.“ Kühn erklärt: „Fern- und Nahverkehr auf einer Trasse, das kann nicht das Optimum sein.“

## Fehmarnbelttunnel erzwingt Ausbau der Verkehrswege

**Straße und Schiene** im Hinterland des Fehmarnbelttunnels müssen ausgebaut werden. So steht es im Staatsvertrag, den Deutschland und Dänemark 2008 geschlossen haben. Für die deutsche Seite bedeutet dies, dass die E 47 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden bis zur Eröffnung des Tunnels – nach derzeitigem Zeitplan 2021 – zu einer vierspurigen Bundesstraße wird. Die Fehmarnsundbrücke darf zweispurig bleiben. Inzwischen aber steht fest, dass das Nadelöhr den Belastungen

der erwarteten Güterzüge nicht standhält. Deshalb wird auch der Bau einer zweiten festen Sundquerung erwogen.

**Die Elektrifizierung** der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden muss ebenfalls spätestens mit der Eröffnung des Belttunnels stehen. Laut Staatsvertrag reicht dafür aber zunächst ein Gleis! Eine zweigleisige elektrifizierte Schiene muss erst sieben Jahre nach Tunnel-Eröffnung fertig sein. Der Landesregierung ist das zu spät.



Deutliche Worte am Stückerbusch: Corina Harnack (Ratekau).