

Artikel publiziert am: 22.01.2013 - 10.37 Uhr

Artikel gedruckt am: 23.01.2013 - 10.18 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/nachrichten/fehmarn/auch-landschaft-unser-kapital-2711232.html>

Dialogforum befürchtet Rückgang der touristischen Wertschöpfung

„Auch die Landschaft ist unser Kapital“

FEHMARN - Von Nicole Rochell - Der Baustellenverkehr im gesamten Bereich der Schienenhinterlandanbindung, die Verschmutzungsgefahr des Badewassers und der Strände, die Verkehrsbelastungen durch Schließzeiten der Schranken – „alles wird zum Rückgang der Gästezahlen und damit der touristischen Wertschöpfung führen“. Volker Owerien, Vorstandsvorsitzender des Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT) und ebenso Bürgermeister der Gemeinde Scharbeutz, sah schwarz, sollte es in Sachen Hinterlandanbindung der Bahn von der bei der Deutschen Bahn (DB) favorisierten Bestandstrasse bleiben.



© Foto: Gamon

„Auch die Landschaft ist unser Kapital“, so Volker Looft vom Landesnaturschutzverband.

Volker Owerien, der nicht nur für den OHT, sondern auch den DEHOGA und Landtourismus sprach, hielt es für dringend geboten, in den Tourismusbereichen zur Neutrassierung zu kommen, um die Risiken zu begrenzen. Von der vier-Punkte-Forderung der drei Verbände unterstützte das Dialogforum zwei im Wortlaut. Es fordert die regionale

wie internationale Kommunikation und Werbung auch durch attraktives Informationsangebot einschließlich fester wie mobiler Ausstellungszentren und den Anschluss der Tourismusorte an die regionalen wie an die internationalen Verbindungen.

„Keine tourismusschädliche Streckenführung“, die OHT, DEHOGA und Landtourismus gefordert hatten, fand sich schließlich als „eine Streckenführung, die die Belange des Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktors Tourismus berücksichtigt“ im Protokoll wieder. Ebenso die besondere Beachtung touristischer Belange während der Bauphase.

Volker Owerien war nicht der Einzige, der das von der Deutschen Bahn in Auftrag gegebene Gutachten moniert hatte (wir berichteten). Auch Landrat Reinhard Sager bemängelte, dass gerade die Strandaufenthalte bei der Lärmentwicklung so wenig Berücksichtigung gefunden hatten. Dass stattdessen Radwege, ja selbst der Jakobsweg untersucht worden seien, erschloss sich ihm nicht. Und Thomas Keller, Bürgermeister der Gemeinde Ratekau, nicht, wie es künftig eigentlich weitergehen solle. Immer wieder bekomme es das Dialogforum mit Gutachten zu tun, die sich in einzelnen Themen widersprüchen. „Gibt es jemanden, der das alles mal bündelt?“

Über sieben „magere“ Jahre sprach Michael Bonne von der Allianz gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung. Er sprach an, dass nach der Bauphase eine potenzielle sieben Jahre lange Phase mit einem eingeschränkten Bahnbetrieb stattfinden könne. Gerade zum Beispiel die 2+1-Variante biete sich dafür an, auf der Bestands-trasse zu elektrifizieren, sieben Jahre lang zu schauen, wie es läuft und dann parallel die zweigleisige Strecke zur Verfügung zu haben. Leider sage kein Gutachten aus, was sei, wenn sieben Jahre lang, ohne jeglichen Lärmschutz à la Planfall null, die Bahn durch die Bäderorte fahre. „Wie lange brauchen wir, um Touristen zurückzuholen?“, so Bonne. Große Hoffnungen machte er sich keine. „Wenn wir erst einmal sieben Jahre Horror-Lärm hatten, dann kommen die Touristen eh nicht wieder“, so Michael Bonne von der Allianz. – „Es darf keine Güterzüge durch Ostholstein geben“, forderte die Sprecherin der Allianz, Susanne Brelowski. „Es gibt weder eine tourismus- noch menschenfreundliche Streckenführung in Ostholstein“, sagte sie.

Volkher Looft, der Vorsitzende des Landesnaturschutzverbandes, appellierte in jüngster Sitzung an die Teilnehmer, für die Heimatnatur einzutreten und zu diesem Zweck eine Solidargemeinschaft zu bilden. „Auch die Landschaft ist unser Kapital“, und Tourismus sei nicht nur Strand, sondern die Landschaft selbst, so Looft.

Im Verfahren einen kleinen Geburtsfehler gemacht zu haben, räumte Fehmarns Bürgermeister Otto-Uwe Schmiedt ein. „Bei der Antragskonferenz, auf der wir uns, was die Räume betrifft, schon viel zu sehr festgelegt haben“, so Schmiedt. Der zitierte, leicht verändert, aus einem Gutachten, „was eigentlich bei einer so wichtigen Verkehrsstrecke Hamburg-Kopenhagen beachtet werden sollte. „... bei der Planbearbeitung ist entscheidender Wert auf eine Projektierung der Strecke als einer erstklassigen Hauptbahn zu legen, sodass die Bahn ihrer künftigen Bedeutung als einer neuen Weltverkehrslinie entsprechend, überall leicht mit einer Grundgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde befahren werden kann.“ – Das Gutachten sei eine Denkschrift aus dem Jahre 1912, das sich mit der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg, Lübeck, Fehmarn, Lolland und Kopenhagen befasse. „Streichen Sie 100 Stundenkilometer, das war das technisch Mögliche damals, setzen Sie 300 Stundenkilometer ein, deshalb gibt es nur die 2+1-Variante, um eine zukunftsfähige Strecke zu errichten“, sah es Fehmarns

Bürgermeister. Im Rahmen der 8. Sitzung im Oldenburger Gewerbezentrum wurde auch die Aufwertung der Jütland-Linie thematisiert. Kerstin Fischer von der Bürgerinitiative Ratekau („Ratekau wehrt sich – keine Güterzüge durch unsere Gemeinde“) regte an, die Auslastung der Jütland-Strecke zur Vermeidung volkswirtschaftlicher Schäden zu prüfen.

Artikel lizenziert durch © fehmar24

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