

Startseite > Wirtschaft

Das Hinterland wehrt sich

Erstellt: 25.11.2022, 15:33 Uhr

Kommentare



Bauschild in Puttgarden auf Fehmarn. Im Belt ist der Graben für den 18 Kilometer langen Tunnel schon zur Hälfte ausgehoben.
© Frank Behrens

Die Arbeiten am umstrittenen Fehmarnbelttunnel sind in vollem Gange. Während man auf der Insel eine lange Bauphase erwartet, bringt sich ein kritisches Aktionsbündnis gegen die Pläne zur Anbindung an das deutsche Festland in Stellung. Von Frank Behrens

Wer in Rødbyhavn ankommt, muss drei Mal aussetzen. So die Regel eines Brettspiels, das Femern A/S, die dänische Baugesellschaft für den Fehmarnbelttunnel, 2018 in Dänemark verbreitet hatte. Scandlines, Betreiber der Fährlinie über den Fehmarnbelt zwischen Rødbyhavn und Puttgarden auf dem deutschen Fehmarn, fand das nicht lustig und klagte.

Wie fast alle Klagen gegen Femern und die feste Fehmarnbeltquerung scheiterte auch diese. Während am eigentlichen Tunnel längst gearbeitet wird, stehen jetzt Planfeststellung und Bürgerbeteiligung für die sogenannte Hinterlandanbindung an.

Die staatliche dänische Baugesellschaft Femern A/S arbeitet seit Ende 2020 am Tunnel durch den Fehmarnbelt zwischen den Häfen Puttgarden auf Fehmarn und Rødbyhavn auf dem dänischen Lolland. Der Tunnel mit zwei Gleisen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und jeweils zwei Richtungsfahrspuren für

den Autoverkehr soll nach der Inbetriebnahme 2029 der längste kombinierte Straßen- und Eisenbahntunnel der Welt sein. Das Projekt gilt als das größte Infrastrukturprojekt Nordeuropas und neben dem Brennerbasistunnel als wichtiger Baustein des künftigen Verkehrs zwischen Süd- und Nordeuropa.



Sie kämpfen entschlossen gegen die Hinterlandanbindung: Isabel Arent und Hendrick Kerlen. © Frank Behrens

Dänemark finanziert den Belttunnel samt der zwei Tunnelportale für geschätzte 7,5 Milliarden Euro; Deutschland ist für die Hinterlandanbindung verantwortlich. Geschätzte Kosten: rund 3,5 Milliarden Euro. Durch den Tunnel soll sich die Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen per Auto und Bahn von derzeit rund viereinhalb auf etwa zweieinhalb Stunden verkürzen. Es fallen Überfahrt und Wartezeiten für die Fähren weg.

Die Reederei Scandlines will ihre Fähren zwischen Fehmarn und dem dänischen Lolland dennoch weiterbetreiben. Das Unternehmen investiert gerade 80 Millionen Euro in die erste Elektrofähre. Derzeit fahren Hybridfähren, ab 2024 soll die E-Fähre einsatzbereit, 2030 die gesamte Flotte elektrifiziert sein. Scandlines-Deutschland-Geschäftsführer Heiko Kähler nennt als Vorbild für den Fährbetrieb bei vorhandenem Tunnel den Englandverkehr: „Wir würden nicht investieren, wenn wir nicht an unsere Chance glaubten.“

Als die feste Fehmarnbeltquerung 2008 per Staatsvertrag zwischen Berlin und Kopenhagen besiegelt wurde, stieß dies nicht nur bei Scandlines auf Ablehnung. Während das Projekt in Dänemark ohne nennenswerte Widerstände vorangetrieben wurde, bildeten sich auf Fehmarn wie auch entlang der Ostseeküste von Timmendorf bis Großenbrode Bürgerinitiativen dagegen. Auf dem Festland herrscht Angst, dass die Güterzüge und ihr Lärm zurückkehren, auf Fehmarn gibt es außerdem Bedenken, dass die touristisch attraktive Insel zum bloßen Transitraum nach Skandinavien verkommen könnte. Und es gibt massive Kritik am Konzept des 18 Kilometer langen Absenktunnels auf dem Ostseegrund, da just im Fehmarnbelt wertvolle Riffe lagen.



Fehmarnbelt-Querung © dpa



Lesen Sie auch



300 Euro Energiepauschale für Rentnerinnen und Rentner - wann das Geld ausgezahlt wird



Inflationsprämie: Bis zu 3000 Euro steuerfrei - wie die Auszahlung funktionieren soll

„Die drei Riffs vor der deutschen Küste sind weg“, sagt Hendrick Kerlen vom Aktionsbündnis gegen die feste Fehmarnbeltquerung. Er bezweifelt auch die Effizienz der Ausgleichsmaßnahmen auf der Sagasbank südlich von Fehmarn, wo durch die Fischerei der vergangenen Jahrzehnte zerstörte Steinriffe wiederhergestellt werden sollen.

Die Baggerarbeiten für den Tunnel würden zudem mehr Sediment aufwirbeln als von Femern eingeräumt, sagt Kerlen, der beklagt, dass die neue Verbindung nie ausreichend geprüft worden sei: „Es wurde das übliche Verfahren angewandt – die Kosten wurden runter-, der Nutzen hochgerechnet.“ Kerlen wie auch seine Stellvertreterin Isabel Arent sind sich sicher, dass überhaupt kein Bedarf an dem neuen Tunnel besteht. Arent beklagt die Situation der Insel: „Wer hier noch in den Tourismus investiert, ist blauäugig.“ Kerlen kritisiert die Planungen als „intransparent“. Der Bundesrechnungshof habe das Projekt 2019 in einem Bericht als „gesamtwirtschaftlich verfassungswidrig“ beurteilt. Die Bürgerinitiative kritisiert auch die Klimafolgen, die mit dem Bau einhergehen.

Die Tunnelbaugesellschaft Femern dagegen ist zufrieden. „Wir liegen insgesamt sogar vor dem Zeitplan“, sagt Sprecherin Denise Juchem. Vor Ort in

Puttgarden wird klar, dass Fakten geschaffen werden. Der Bau des deutschen Tunnelportals ist in vollem Gang. Im Bereich des Belts ist nach Angaben des Unternehmens bereits mehr als die Hälfte des 18 Kilometer langen Grabens für die 89 Tunnelemente ausgehoben. Noch Ende des Jahres soll in Rödbyhavn deren Produktion anlaufen.

Für die bessere Anbindung Fehmarns muss die Deutsche Bahn 55 Kilometer Schiene neu bauen

Die Beltquerung kommt, doch der Kampf um die Hinterlandanbindung beginnt. Es geht um rund 88 Kilometer Schiene und Straße zwischen Lübeck und Puttgarden. 55 Kilometer Schiene muss die Deutsche Bahn davon neu bauen, zweigleisig und elektrifiziert. Während das Verfahren für den vierspurigen Ausbau der B207 gelaufen ist, liegen drei der insgesamt sechs Abschnitte für die Schienenanbindung derzeit online aus. Die drei anderen Abschnitte sollen im Frühjahr folgen.

Die Hinterlandanbindung soll 2029 zugleich mit der Beltquerung fertig sein. „Das glaube ich im Leben nicht“, sagt Jürgen Zuch, mit dem Großprojekt befasster Regionalmanager der Stadt Fehmarn. Er verweist auf die noch offenen Planfeststellungsverfahren für die sechs Abschnitte des Projekts. Hendrick Kerlen von der Bürgerinitiative gibt sich derweil kämpferisch: „Beim Belttunnel geben wir uns keinen Illusionen hin, dass wir ihn noch stoppen können. Anders sehen wir das bei der Hinterlandanbindung. Mensch und Natur, aber auch die Tourismuswirtschaft müssen geschützt werden.“

Die Fehmarnsundbrücke von 1963 zwischen Festland und Insel, längst Wahrzeichen, gilt als Flaschenhals. Die Brücke mit zwei Fahrspuren und einem Gleis werde dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht, besagte ein Gutachten der Deutschen Bahn bereits 2012. Sie soll nach einer Sanierung später nur noch dem lokalen Verkehr dienen. Die Bahntrasse ebenso wie die dann autobahnähnliche B207 wird demnach an dieser Stelle ein rund ein Kilometer langer Tunnel durch den Fehmarnsund aufnehmen. Parallel zur Brücke.

In dieser Woche gab es einen ersten nichtöffentlichen Erörterungstermin für den Abschnitt auf der Insel Fehmarn. Offenbar drängt Fehmarn vor allem darauf, die Planungen für den Sundtunnel zu forcieren. Verkehrsexpert:innen befürchten Chaos, wenn dänische Autobahn und Hochgeschwindigkeitsschiene auf die alte zweistreifige und eingleisige Infrastruktur treffen. Die Autobahn 1 beginnt derzeit erst in Heiligenhafen, rund sieben Kilometer von der Fehmarnsundbrücke entfernt.



Die Fehmarnsundbrücke von 1963 gilt als Nadelöhr für den Verkehr. Sie soll durch einen Tunnel durch den Sund entlastet werden. © Frank Behrens

Die Deutsche Bahn liefert derweil einen Vorgeschmack darauf, was Ostholstein und Fehmarn während der Arbeiten für Belttunnel und Hinterlandanbindung noch erwarten könnte. Bereits zum 31. August stellte sie den Schienenverkehr auf die Insel ein, es verkehren Ersatzbusse. Sie sieht dazu angesichts des für 2023 geplanten Starts für die Arbeiten an der Neubautrasse keine Alternative. Der ICE zwischen Hamburg und Kopenhagen nimmt bereits seit 2019 den Umweg über die Jütlandroute.

„Die Region ist de facto vom ÖPNV abgeschnitten“, sagt Zuch: „Das hat natürlich auch Auswirkungen auf den Tourismus.“ Die Stadt sieht ihre Aufgabe darin, die Insel vor Belastungen durch den Bau zu bewahren. Allen Beteiligten auf der Insel ist bewusst, dass ihnen noch ein langer Weg bevorsteht.

Die Bahn will Fehmarn mit dem Winterfahrplan 2029 wieder an die Schiene anbinden. Und wenn es mit dem kleinen Tunnel durch den Sund doch nicht klappen sollte, steht so lange immer noch die alte Fehmarnsundbrücke als Ersatz bereit. Die Schienen dort, die eigentlich für den lokalen Verkehr einschließlich Fahrrädern und Fußgängern abgeräumt werden sollten, bleiben erst einmal liegen.

Der schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsminister Claus-Ruhe Madsen gehört zu denen, die sich um die rechtzeitige Fertigstellung des deutschen Parts sorgen: „Wir setzen alles daran, die Arbeiten zu unterstützen.“ Daher hat sein Ministerium eine Baustellenkoordination in die Wege geleitet, die dem Vernehmen nach aber noch Anlaufschwierigkeiten hat. Aber wer weiß: Der parteilose Politiker, während der Corona-Pandemie Oberbürgermeister von Rostock, ist Däne.

Kommentare