

Belt-Tunnel: Ostholstein weist Kritik aus Kopenhagen zurück

Deutscher Botschafter nennt den Widerstand in der Region „persönliche Befindlichkeiten“. Bürgerinitiativen sind entsetzt.

Von *Curd Tönnemann*
und *Peter Mantik*

Kopenhagen/Fehmarn – Gerade mal neun Wochen ist Claus Robert Krumrei als neuer deutscher Botschafter in Kopenhagen im Amt. Doch mit seinen Äußerungen zur festen Fehmarnbelt-Querung

macht er sich in der Region Lübeck gerade keine Freunde. Auf Einzel-Schicksale könne bei dem Projekt keine Rücksicht genommen werden. Das Ganze stehe über dem Einzelnen, sagte Krumrei den LN in Dänemark. Die andauernde Kritik aus Ostholstein nennt der Botschafter „persönliche Befindlichkeiten“. Die Initiativen, die den Belttunnel und den Ausbau seiner Hinterlandanbindung bekämpfen, sehen die offiziellen Aussagen eines Vertreters der Bundesrepublik als einen Affront.

„Die Äußerungen sind eine Unverschämtheit. Und sie sind nicht wahr“, sagt Kerstin Fischer, Sprecherin der Bürgerinitiative „Ratekau wehrt sich“. „Wir setzen uns

für unser Land ein, nicht für persönliche Interessen.“ Wer einen Dialog in der Sache wolle, sollte sich so niemals äußern, erst Recht nicht als deutscher Botschafter.

Von einer „Ignoranz der Fakten“, spricht Susanne Brelowski, Sprecherin der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung. Krumrei habe sich „mit unseren gutachterlich unterfütterten Argumenten offenbar nie auseinandergesetzt“. Das sei mit Teilen der Landespolitik allerdings nicht anders, beklagt Brelowski. „Unsere Stimmen werden in Kiel einfach nicht ernstgenommen.“ Ministerpräsident Torsten Albig

(SPD) habe in einem Brief an die Allianz beispielsweise erklärt, dass die gesamte Landesregierung hinter dem Projekt stehe und „von dem Nutzen für die gesamte Region überzeugt“ sei. Verschwiegen werde, dass im Landtag keine Einigkeit herrsche. Die Allianz wisse von Abgeordneten der Grünen und in Reihen der SPD, die auf Seiten der Tunnelkritiker kämpften.

„Man muss dem Botschafter zuzugute halten, dass er – so kurz im Amt – noch nicht Bescheid weiß“, kommentiert Hendrick Kerlen, Fehmaraner vom Aktionsbündnis gegen die feste Querung, die Äußerungen des Botschafters. „Der Mann wird sich bald wundern.“ Nach LN-Informationen prüfen die Tunnelgegner derzeit eine Klage gegen das Projekt vor einem dänischen Gericht.

Auch Ostholsteins Landrat Reinhard Sager (CDU), grundsätzlich Befürworter des Tunnels, widerspricht Krumrei. „Es gibt zu Hauf berechnete Kritik an dem Projekt.“ Zum einen müsse die Frage erlaubt sein, wie Ostholstein vom Tunnel profitiere. Zum anderen gehe es bei der Suche nach der verträglichsten Hinterlandanbindung wahrlich nicht nur um Einzelschicksale. „Da geht es um Tausende Anwohner an der Strecke, um die gewerbliche Wirtschaft, um Landwirtschaft und Tourismus.“ Krumrei sieht dagegen keinen Ansatzpunkt, das Mega-Projekt in Zweifel zu ziehen. „Man muss an alle denken, man muss an die Zukunft denken.“ Der Belt sei Teil „einer großen europäischen Aufgabe“. **Seite 3**

●● Es geht beim Ausbau der Hinterlandanbindung wahrlich nicht nur um Einzelschicksale.“

**Reinhard Sager (CDU),
Landrat von Ostholstein**



Ultramodern in die Zukunft: So soll der Bahnhof Køge nach dem Ausbau der Schienentrasse ausschauen. Die Überführung ist 240 Meter lang und verläuft in 14 Meter Höhe.

Foto: Dänische Bahn/hfr

Dänische Ziele und Visionen

Beltquerung: Während auf deutscher Seite der bürokratische Apparat auf Hochtouren läuft und die Finanzierung noch nicht bewilligt ist, sind die Dänen am anderen Ende des Belts in Vorkasse getreten und fast startklar. Autobahnen und Schienennetz werden ausgebaut.

Von Peter Mantik

Kopenhagen/Ostholstein – Køge ist eine Kleinstadt südlich von Kopenhagen. Den Stadtkern zieren bunte Fachwerkhäuser und die Fußgängerzone ist belebt. Dennoch fristet die Kommune mit 58 300 Einwohnern ein beschauliches Dasein im Schatten der strahlenden Hauptstadt. Mit der festen Fehmarnbelt-Querung soll jedoch alles anders werden. Sie ist der Anschluss Køges an die weite Welt.

Bürgermeister Flemming Christensen und die Stadtoberen haben Pläne. Binnen 15 Jahren sollen 3,2 Milliarden Euro in die Infrastruktur investiert und 10 000 Arbeitsplätze geschaffen werden. „Der Tunnel und die damit einhergehende Schienen-Hinterlandanbindung rücken uns aus der Peripherie ins Zentrum“, glaubt Christensen. Nächstes Jahr soll der erste Spatenstich für ein Universitätsklinikum erfolgen. 900 Betten wird dies beinhalten und 4000 Arbeitsplätze schaffen.

Es soll die gesamte Region mit 290 000 Menschen ärztlich versorgen. 700 neue Jobs soll auch der Campus mit elf Instituten für 6000 bis 7000 Studenten schaffen. Dieses Projekt soll in den kommenden fünf bis zehn Jahren angegangen werden. Außerdem wird der Industriehafen beträchtlich ausgebaut und ein großes Bauprojekt mit 1500 Wohneinheiten gestartet. Dort sollen nochmals 4000 Jobs entstehen. Nebenbei wird die Verbindungsstraße von Rødby nach Kopenhagen sowie das skandinavische Verkehrszentrum ausgebaut.

Flughafenausbau

On top sollen ein Kulturhaus sowie ein kleines Fußballstadion für 10 000 Zuschauer errichtet werden. Dem Tunnel sei Dank. Christensen sagt: „Wir vertrauen den Deutschen, dass sie ihren Teil des Staatsvertrags einhalten.“

Szenenwechsel. Von der Stadt aufs Land. In Knuthenlund, nur wenige Minuten von Rødby entfernt,



Optimistisch: Die dänische Bahnrepräsentantin Berit Evald Jendal deutet mit dem Zeigefinger in die Zukunft. Foto: Peter Mantik

Folgeinvestitionen im Osten Dänemarks

Eine Auswahl von 26 Projekten im Zuge der Belt-Querung:

Autobahnausbau von Greve nach Køge – Kosten: 290 Millionen Euro, seit 2013 in Bau, Fertigstellung: 2018.

Storstrøm-Brücke zwischen Seeland und Falster – Kosten: 500 Millionen Euro; Baustart: 2016, Fertigstellung: 2021.

Klinik Nordseeland – 662 Betten, Kosten: 500 Millionen Euro, Bau-

start: 2017, Fertigstellung 2020.

Autobahn Helsingør – Kosten: 186,7 Millionen Euro, Fertigstellung: 2016.

Nykøbing-Falster-Krankenhaus: Kosten: 30 Millionen Euro, Fertigstellung 2017.

Psychiatrische Klinik Slagelse – Kosten: 140 Millionen Euro, Fertigstellung: 2015.

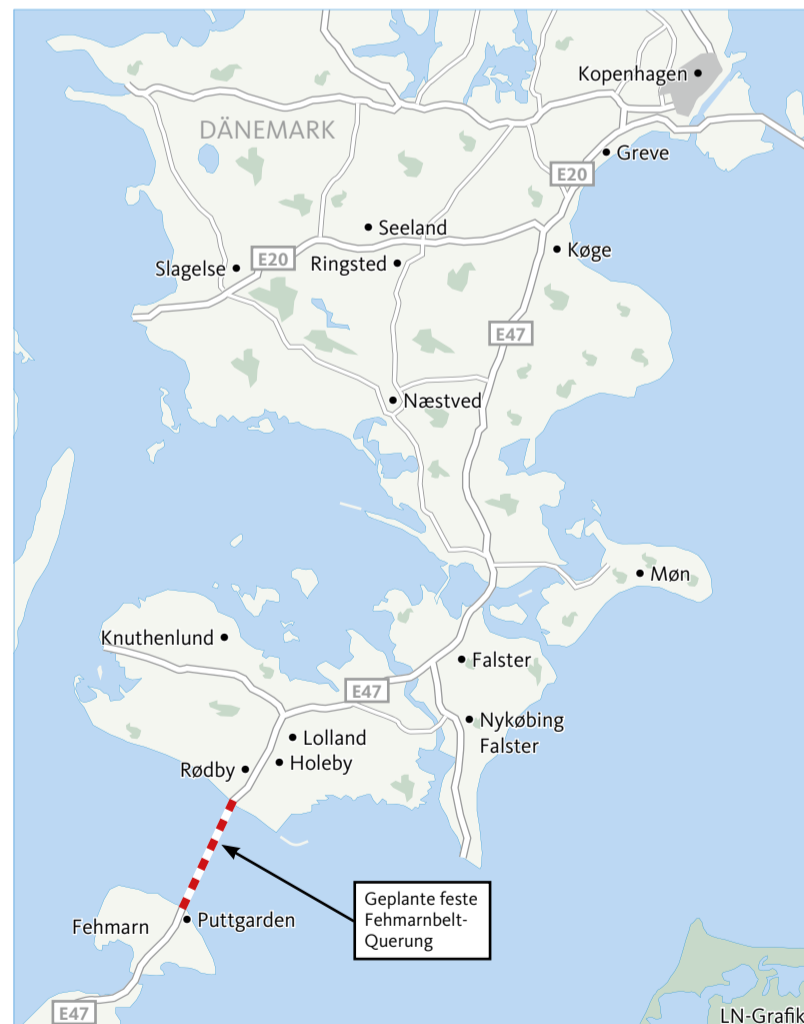
Gefängnis Falster – Kosten: 130 Millionen Euro, Fertigstellung: 2016.

stehen Schafe auf saftigen Feldern. Ein trister Vormittag im November. Auf dem Hof angekommen grüßen Susanne und Jesper Hovmand Simonsen. Sie betreiben auf 1000 Hektar seit 2007 ökologische Landwirtschaft mit 500 Schafen, 500 Ziegen, 1200 Schweinen, einigen Kühen und Getreide.

Der Wechsel von traditioneller zu ökologischer Landwirtschaft war ein Quantensprung, der Weg in die Zukunft. Knuthenlund lebt von den Gästen, darunter viele Tagestouristen aus Deutschland. Schon heute begrüßen die 22 Mitarbeiter des Hofes pro Jahr mehr als 30 000 Besucher. Es werden ab dem Jahr 2021 noch viel mehr sein,

wenn der Tunnel erst offen ist. Zweites Standbein ist der Export der Von-Hand-Ware. Geschäftspartner sind Händler, Restaurants und Supermärkte. Superbest etwa, eine dänische Kette, möchte eine Bioiserie im Markt aufsetzen. Im Repertoire hat Knuthenlund hierfür sogar den frisch gekürten Weltsieger in der Kategorie Ziegen-Brie. „Die Logistik nach Süden ist unser größtes Problem. Wir nehmen zwangsweise den Umweg über Flensburg. Das kostet Zeit und damit Geld“, erläutert Jesper Hovmand Simonsen. Der Belttunnel sei daher ein Segen.

Mit großen Hoffnungen blickt auch Martin Skibstedt (52) in die



Zukunft. Der fleißige Geschäftsmann tanzt auf vielen Hochzeiten – und stets erfolgreich. Der Hobby-Pilot hat gerade Gespräche mit Lollands Bürgermeister Holger Schou Rasmussen über den Ausbau des Lolland-Falster-Flugplatzes bei Holeby geführt. Dieser stellt die einzige Luftverbindung in die Region dar. Künftig sollen hier Maschinen mit bis zu 50 Passagieren aus dem In- und Ausland abheben und landen können. Momentan reichen noch die Kleinflugzeuge.

Vision Formel 1

Skibstedts Hauptgeschäft ist die alte Saxkøbing-Zuckerfabrik, die er in mehrere Komplexe umgebaut

hat und an Firmen vermietet. Skibstedt weiß: „Lolland war wirtschaftlich stark. Jetzt wollen wir es wieder werden.“ Er warnt aber auch vor einem Negativbeispiel. „In Caillais wurde die Chance beim Eurotunnel vertan. Das darf uns nicht passieren.“

Deswegen denkt der 52-Jährige in großen Dimensionen. Er spricht Visionen aus, von denen andere nicht zu träumen wagen. „Ich weiß, dass es Bestrebungen gibt, einen Formel-1-Parcours bei Rødby zu errichten.“ Der junge dänische Formel-1-Pilot Kevin Magnussen und dessen Management haben erste Kontakte geknüpft, auch wenn Verbands-Chef Bernie Eccle-

stone noch nicht da war. Bis jetzt ist es bloße Träumerei, aber eine sehr attraktive mit vielen deutschen Motorsport-Fans. Der Tunnel ist ebenso die Initialzündung für die Dänische Bahn, ihr nach eigener Angabe antiquiertes Bahnnetz zu sanieren und auf europäisches Topniveau zu heben. Zehn Milliarden Euro fließen in die Schiene. Das Ziel: von Großstadt zu Großstadt in einer Stunde.

Europäische Aufgabe

Ein Teil dessen ist die Hinterlandanbindung der Beltquerung von Rødby in die Hauptstadt Kopenhagen. Ein weiterer davon wiederum ist die neue Hochgeschwindigkeits-Strecke von Kopenhagen nach Ringsted (Kosten: 1,4 Milliarden Euro). Bahnrepräsentantin Berit Evald Jendal hat den 9. Dezember 2018 rot im Kalender angestrichen. Dann wird sie das rote Band durchschneiden und die Strecke in Betrieb gehen. Dänemark präsentiert Resultate. Von Ringsted nach Rødby baut Femern A/S die Schiene aus. Fertigstellung geplant für 2020/21.

Dass auch auf deutscher Seite die Bagger bald rollen werden, daran hat der Deutsche Botschafter in Kopenhagen, Claus Robert Krumrei, keine Zweifel. Er sagt: „Die Bundesregierung wie auch Ministerpräsident Torsten Albig finden ausschließlich positive Aussagen zur Querung. Es gibt keine politische Bremswirkung.“ Man müsse an alle denken, man müsse an die Zukunft denken. An die Europas. Krumrei: „Ich sehe positive Auswirkungen für die weltwirtschaftliche Position Europas.“ Der Belt sei Teil einer großen europäischen Aufgabe. Verlierer seien nur die, die nicht infrastrukturell angeschlossen sind. „Ostholstein profitiert daher eindeutig“, sagt er.

Bei der Betrachtung dänischer Vorfreuden wird dennoch deutlich: Diesseits und jenseits des Tunnels liegen noch weit mehr als die bloßen 18 Wasser-Kilometer zwischen beiden Ländern.

Die Meinung der Leser

Neue Trasse bringt Bahnlärm nach Sereetz

Zu „Der Trassenkampf geht weiter: BI setzt auf ‚X4.1optimal‘“, LN vom 22.11.14:

Die Mitglieder der Bürgerinitiative (BI) „Ja-zur-X-Trasse“ haben sich einer neuen Trasse zugewandt – „X4.1optimal“. Nach Beendigung des Raumordnungsverfahrens sind die Mitglieder der BI durch Wald, Wiesen und Felder spaziert und geradelt, um zu kartieren, zu zählen, zu bestimmen, Lärmbelastung zu messen und physikalisch zu berechnen, wo eine Eisenbahnstrecke am besten. Das heißt, am weitesten von ihren Häusern entlang verlaufen kann.

Sie haben dabei erkannt, dass sich in den vergangenen Jahren an einer befahrenen Schienenstrecke mehr Natur entwickelt hat als in dem Naturwald Meierkamp. Sie haben berechnet, dass eine Schienentrasse nicht mehr Raum verbraucht als ein baumloser Forstweg. Sie wissen nach nicht einmal einem halben Jahr „genau, wo was wächst und welche Tiere wo anzutreffen sind“. Meine Hochachtung, die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit der Bahn sind immer noch nicht abgeschlossen. Vielleicht hilft es ja, wenn die Mitglieder der BI der Bahn ihre Unterlagen zur Verfügung stellen.

Am schlimmsten aber finde ich dieses St. Florian-Denken. Die durch die Trasse „X4.1optimal“ betroffenen Sereetzer kannten bisher keinen Bahnlärm, zwei Autobahnen sind laut genug! Nun sollen sie nach dem Wunsch der BI „Ja-zur-X-Trasse“ unbedingt zusätzlich in den Genuss von Bahnlärm kommen, da die „X-Trasse“ wohl aus der Diskussion heraus ist. Das ist echte Nachbarschaftshilfe! Ich lebe im Dorf Ratekau und hätte durch „X4.1optimal“ wahrscheinlich auch weniger Lärm zu ertragen, aber der heilige St. Florian gehört nicht zu meinen Freunden.

Dr. med. Isabel Harling, Ratekau