

Die Welt | 21.12.15

Ostseetunnel kommt immer später

Für die Gegner ist der geplante Fehmarnbelttunnel ein Milliardengrab.
Die jüngsten Verzögerungen im Zeitplan lassen sie hoffen *Von Eva-Maria Mester*

Erst 2018, dann 2021, jetzt 2027 – die geplante Eröffnung des Ostseetunnels zwischen Dänemark ([Link: http://www.welt.de/themen/daenemark-reisen/](http://www.welt.de/themen/daenemark-reisen/)) und Deutschland

([Link: http://www.welt.de/themen/deutschland-reisen/](http://www.welt.de/themen/deutschland-reisen/)) verzögert sich immer wieder. Deshalb wittern die Gegner des Mammutprojektes Morgenluft. Mit blauen Holzkreuzen zeigen Mitglieder und Sympathisanten der Initiative Beltretter ihren Protest gegen den Milliarden-Tunnel und die dazugehörige Bahntrasse durch den Kreis Ostholstein. "Wir halten dieses Mammutprojekt für absolut unnützlich, schädlich und sind dagegen", sagte die Sprecherin der Beltretter, Karin Neumann.

Mehrere Tausend blaue Holzkreuze haben die Aktivisten in den vergangenen Monaten in Vorgärten und auf Feldern im ganzen Kreis Ostholstein aufgestellt. 4000 sollen es nach Angaben der Initiative mittlerweile sein. "Das Kreuz soll ein Stoppzeichen gegen das Milliardenprojekt mit all seinen Begleiterscheinungen sein", sagt Neumann. In ihrem Wohnort Presen, einem kleinen Dorf auf der Ostseeinsel Fehmarn mit etwa 60 Häusern gäbe es gerade einmal zwei, vor denen kein solches blaues Kreuz steht, sagt sie.

Die Beltretter, ein loser Zusammenschluss von fast 40 lokalen Initiativen, Gemeinden und Organisationen, sind ihrerseits Teil vom "Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung". "Die Beltretter sind so etwas wie unsere Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit", sagt der Vorsitzende des Aktionsbündnisses, Hendrick Kerlen.

Das Aktionsbündnis wiederum ist Mitglied in der "Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung", in dem zwölf Vereine und Initiativen zwischen Lübeck und Fehmarn zusammengeschlossen sind. Sie alle kämpfen bereits seit Jahren gegen den 19 Kilometer langen Tunnel unter der Ostsee ([Link: http://www.welt.de/themen/ostsee-urlaub/](http://www.welt.de/themen/ostsee-urlaub/)) zwischen Fehmarn und der dänischen Insel Lolland. Den 7,4 Milliarden Euro teuren Bau des Tunnels finanziert Dänemark allein. Deutschland muss aber die Hinterlandanbindung auf seinem Gebiet bezahlen, die nach offiziellen Angaben 2,2 Milliarden Euro kosten wird.

Wann der Tunnel eröffnet wird, steht in den Sternen. War bei der Unterzeichnung des dänisch-deutschen Staatsvertrags im Jahr 2008 noch von einer Verkehrsfreigabe im Jahr 2018 ausgegangen worden, rechnet das dänische Verkehrsministerium jetzt mit einem Termin im Jahr 2027. Diese Verzögerungen werten die Gegner des Projektes als einen Erfolg. Das Verfahren durch immer neue Forderungen und Einwendungen in die Länge zu ziehen, gehöre ebenfalls zu ihrer Taktik, sagt Kerlen ganz offen. "Wir setzen auf Zeit, denn die Entwicklung in Dänemark läuft aus unserer Sicht in die gewünschte Richtung", sagt er. Er meint in der dänischen Regierung und der Öffentlichkeit im Nachbarland eine zunehmende Skepsis gegenüber dem Milliardenprojekt ausgemacht zu haben. "Auch die Betreibergesellschaft Femern A/S wird inzwischen kritisch betrachtet", sagt Kerlen.

Die Argumente der verschiedenen Initiativen gegen den Ostseetunnel variieren. Vor allem bei der Trassenführung der 55 Kilometer langen Neubaustrecke für die Bahntrasse, über die nach der Eröffnung des Tunnels neben ICE- auch Güterzüge rollen sollen, kämpft jeder Ort für seine eigenen Interessen. Auf der idyllischen Insel Fehmarn haben viele Bürger Angst davor, dass die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke und die dann vierspurig ausgebaute Bundesstraße 207 ihre Insel zerschneidet. "Wir sollen unsere Kinder aus dem Westen der Insel dann nach Burg zur Schule kommen", fragt Beltretter-Sprecherin Neumann. Sorgen

bereiten auch mögliche Rückgänge bei den Touristenzahlen, der Verlust von Agrarflächen und negative Einflüsse auf die Meeresumwelt.

"Vor allem aber stehen die Kosten des Bauwerks in keinem Verhältnis zum Nutzen und dem verkehrlichen Bedarf", sagt Kerlen, der Vorsitzende des Aktionsbündnisses: "Außerdem halten wir das Zustandekommen des Baugesetzes im dänischen Parlament für rechtlich höchst fragwürdig."

Das sieht auch der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) so. "Bei den Planungen auf dänischer wie auch auf deutscher Seite sind so gravierende Fehler gemacht worden, dass uns gar nichts anderes übrig bleibt, als dagegen zu klagen", erklärt Eick von Ruschkowski vom Nabu-Bundesverband. "Wir fordern Dänemark und Deutschland auf, das Projekt endlich grundsätzlich zu überprüfen."