

Keine Güterzüge durch Ostholstein!

Der Protest gegen die feste Fehmarnbelt-Querung geht weiter

Die Bürgerinitiativen zwischen Fehmarn und Lübeck setzen ihren Protest gegen das unsinnige Prestige-Projekt fort. Die feste Fehmarnbelt –Querung wird schädliche Auswirkungen für Menschen und Umwelt haben. Sie ist ein Milliardengrab 40 Meter unter dem Meeresspiegel im hochsensiblen Fehmarnbelt, ein Gebiet mit höchstem europäischem Schutzstatus.

Nach Fertigstellung des Tunnels sollen auf der sogenannten „Hinterlandanbindung“ täglich mindestens 78 Güterzüge durch Ostholstein rollen. Lärm, Staub und Erschütterungen, aber auch Zerschneidung der Landschaft sind nur einige der negativen Folgen.

Was wollen die Bürgerinitiativen erreichen?

Genau wie bei Stuttgart 21 richtet sich der Protest der Bürger gegen das gesamte Projekt. Es geht den Initiativen nicht um das „wie“ sondern um das „ob“.

°Die Bürgerinitiativen halten die FFBQ für unwirtschaftlich und unsinnig!

°Wir wollen keine Güterzugtrasse durch Ostholstein!

Das Projekt feste Fehmarnbelt-Querung muss einer Neubewertung unterzogen werden, wobei alle Kostenberechnungen, Prognosen und Umweltgutachten auf den Tisch kommen. Die Bürgerinitiativen zwischen Fehmarn und Lübeck setzen sich dafür ein, dass eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes feste Fehmarnbelt-Querung und der sogenannten Hinterlandanbindung durchgeführt wird. Einer Überprüfung aller Fakten wird das Projekt nicht standhalten. Bei den Kosten für die Hinterlandanbindung hält der Bundesrechnungshof eine Kostensteigerung von 814 Mio. auf 1,7 Milliarden Euro für wahrscheinlich.

Schwerer Eingriff in das Ökosystem Ostsee

Für den Absenktunnel soll im Fehmarnbelt ein 18 Km langer und 50 m breiter Graben durch Natura 2000 Gebiete ausgebaggert werden mit 15 Mio. m³ Bodenaushub. Dieser Eingriff mit all seinen Folgen ist mit den Schutzziele von FFH- und Natura 2000-Gebieten nicht vereinbar.

Kosten und Prognosen

Der über 5,5 Milliarden Euro teure Tunnel soll über die Mautgebühren der Nutzer refinanziert werden. Innerhalb von 30 Jahren soll der Kredit für das Betonbauwerk abbezahlt sein. Falls die Fährlinie Scandlines ihren Betrieb aufgibt, wären ca. 600 Arbeitsplätze betroffen. Der PKW-Verkehr zwischen Puttgarden und Rödby soll sich laut Prognose verdoppeln. Heutzutage fahren täglich bis zu 6000 Fahrzeuge auf der Strecke, ab 2027 sollen es 10 800 sein. Verkehrsexperten halten dieses Verkehrswachstum für völlig illusorisch. Eine Plausibilitätsprüfung im Rahmen des Dialogforums hat ergeben, dass fast alle Prognosen der FTC Studie von 2002 nicht eingetroffen sind. Diese 10 Jahre alte Studie gilt noch immer als Grundlage für den Staatsvertrag mit Dänemark. Die Stadt Lübeck hat bereits Erfahrung mit einem mautpflichtigen, defizitären Tunnel. Durch den Herrentunnel fahren statt der erwarteten 37 000 Fahrzeuge höchstens 17 000 pro Tag .

EU-Geld für ein Projekt, das Arbeitsplätze vernichtet?

Von der EU erwartet der Staat Dänemark einen Zuschuss von 600 Mio. bis zu einer Milliarde Euro. Es ist kaum nachvollziehbar, dass die EU Fördergeld für ein Projekt ausgibt, dass gezielt Arbeitsplätze auf den umweltfreundlichen Fähren vernichtet und den Tourismus in Ostholstein schädigen wird. Da Deutschland einer der größten EU- Einzahler ist, finanziert der deutsche Steuerzahler den Tunnel mit.

Das Märchen von den Arbeitsplätzen

Die temporären Arbeitsplätze in einem Produktionshafen für Tunnelemente sind nur ein kurzes Strohhalm. Ob hiesige Arbeitnehmer davon profitieren würden, ist eher unwahrscheinlich. Die Femern A/S hat mit chinesischen, bzw. polnischen Arbeitern kalkuliert, wie in einem Pressebericht stand. Solche Projekte werden international ausgeschrieben und meistens bekommen asiatische Bau-Brigaden mit Spezialisten den Zuschlag.

Das Raumordnungsverfahren ermittelt Konflikte der Trassenvarianten

Was die Hinterlandanbindung betrifft, wurden bis zum April 2012 Umweltuntersuchungen durchgeführt, um alle Schäden zu ermitteln, die der Ausbau der Bestandstrasse und die diversen Trassenvarianten für Güterzugverkehr verursachen könnten. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden u.a. ein Schallgutachten, ein agrarstrukturelles Gutachten sowie ein Tourismusgutachten erstellt. Der Imageschaden, den das Urlaubsgebiet Ostholstein jetzt schon nimmt, ist gravierend. Das durch die Küstenorte der Lübecker Bucht bald lärmende Güterzüge fahren sollen, ist für zukünftige Urlauber keine gute Werbung. Eine Trassenverlegung landeinwärts würde den Verlust der Bahnhöfe der Küstenorte zur Folge haben und die Nachbargemeinden schädigen. Kreuzungsfreie Bahnübergänge müssen zu 1/3 von den Kommunen finanziert werden. Bis Hamburg würde das Kosten von ca. 275 Mio. Euro verursachen. Aus Sicht der Initiativen ist die Beibehaltung der Jütlandlinie für Güterzüge die einzig sozialverträgliche Lösung.

Wertverlust von Immobilien

Durch die Ankündigung, dass auf der Bestandstrasse oder auf Alternativtrassen in einigen Jahren Güterzüge fahren könnten, haben zahlreiche Immobilien erheblich an Wert verloren und die Ausweisung von Neubaugebieten wird behindert.

Die Initiativen sind sich sicher, dass es keine umweltverträgliche Lösung gibt für eine Güterzugtrasse durch Ostholstein. Ob Bestandstrasse oder Alternativtrasse, es ist nur die Wahl zwischen Pest und Cholera.

Das märchenhafte Nutzen/Kostenverhältnis

Das phänomenalen Nutzen/Kostenverhältnisses der Hinterlandanbindung von 6,7:1 ist äußerst umstritten und wird in mehreren Gutachten vom Verkehrsexperten Karl-Heinz Rößler kritisiert. Er kommt auf ein N/K Verhältnis von 0,66:1. Durch die fehlerhafte Berechnung des Bundesverkehrsministeriums soll die Hinterlandanbindung auf Platz 1 der vorrangigen Bahnprojekte gehievt werden.

Die Betriebskosten von LKW wurden hier 17 mal höher als die Kosten für Schienenverkehr angesetzt und die Annahme, dass sich fast sämtliche Güter von der Straße auf die Schiene bringen lassen, trifft nicht zu. Nach den Berechnungen der Bahn, werden 119 % des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gebracht. Das wären 19% mehr LKW als jemals auf der Linie gefahren sind und setzt voraus, dass nicht ein einziger LKW mehr fahren würde. Die Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums sind völlig unrealistisch und müssen korrigiert werden. Der Bundesrechnungshof ist bereits eingeschaltet.

Mangelhafte Informationspolitik

Die Initiativen von Hamburg bis Fehmarn werden weiterhin die Bürger aufklären und mit den Informationen versorgen, die sie aus der Presse nicht bekommen.

Vor Unterzeichnung des Staatsvertrages sind die Bürger nicht gefragt worden, ob sie eine Güterzugtrasse durch Ostholstein wollen. Jetzt soll ein Dialog geführt werden über das „WIE“ der Güterzugtrasse. Die Planung der Trassenführung und die Lärmschutzmaßnahmen sind kein Wunschkonzert, sondern richten sich nach der Bundeshaushaltsordnung und dem Lärmemissionsschutzgesetz. Die Bürger haben nur einen Anspruch auf das, was gesetzlich vorgeschrieben ist. Solange es noch den Schienenbonus gibt und die Mittelpegel-Regelung, darf man nicht zu viel erwarten von der Bahn.

Die Initiativen fordern, dass statt eines nicht mehr zeitgemäßen Tunnels die umweltfreundliche Fährlinie als Meeresautobahn erhalten bleibt. Ein Projekt, das auf Zunahme von Individual- und Güterverkehr ausgerichtet ist, ist von gestern.

