

# Der Belttunnel: Segen oder Unheil für die Region?

Bei der gestrigen Sitzung des Dialogforums in Oldenburg wurden noch einmal die Argumente für und gegen die feste Beltquerung ausgetauscht.

## CHANCEN



●● In welchem Maß die Region profitiert, das bestimmen die Unternehmen vor Ort."

Stephan Siegert, Ferner AS

zu kämen Aufträge für die lokale Wirtschaft wie Speditionen, Wäschereien oder Versorgungsunternehmen. Dies hätten Erfahrungen beim Bau der Öresundbrücke gezeigt.

Eberhard Rauch, Geschäftsführer des Unternehmensverbandes Ostholstein/Plön, nennt das Beispiel der Firma „Baltic Solutions“, die lokale Wirtschaftsunternehmen in Bauaufträge einbinden will. „Es bringt nichts, sich als Bedenkenträger ständig hinzustellen und die Chancen der Beltquerung kleinzureden“, sagt Rauch.

Der Betrieb des Tunnels werde etwa 300 bis 350 Arbeitsplätze schaffen, so Siegert. Davon werde sowohl die dänische als auch die schleswig-holsteinische Seite profitieren. Der Tunnel werde zudem die Flexibilität der Reisenden in der Region erhöhen und für kürzere Reisezeiten sorgen. Staatssekretär Frank Nägele (SPD) geht davon aus, dass man nach dem Bau nur noch gut eine halbe Stunde von Lolland nach Oldenburg benötige, bisher seien es 1,5 Stunden. Davon wird nach Auffassung der Landesplanung auch der Tourismus an der Hohwachter Bucht als Ergänzung zum Angebot der Lübecker Bucht profitieren. Dies hatte die Staatskanzlei kürzlich in einer Stellungnahme geäußert. *hm*

Wir haben ein Interesse daran, dass die Querung ein Erfolg wird“, sagt Stephan Siegert von der dänischen Planungsgesellschaft Ferner AS. In welchem Maß die Region profitieren werde, das bestimmen jedoch die Unternehmen vor Ort, so Siegert. Wissen und detaillierte Informationen seien die Grundlage für Erfolg. Diese stelle Ferner AS zur Verfügung. Siegert verweist dabei auf bereits 2011 im Sog der Beltquerungsplanungen gegründete, grenzübergreifende Netzwerke im Tourismus. Während der sechseinhalbjährigen Bauphase würden jährlich voraussichtlich etwa 4000 Arbeitsplätze geschaffen. 500 bis 600 davon entfielen auf die deutsche Seite. Hin-

## RISIKEN



●● Die Akzeptanz des Tunnels durch den Verkehr wird überschätzt.“

Michael Bonne, Allianz

Die Liste der Risiken der festen Beltquerung ist lang“, sagt Michael Bonne von der Tunnel-Gegner-Allianz. Bei der Herstellung des für den Tunnelbau erforderlichen Zements würden 600 000 Tonnen Kohlendioxid freigesetzt. Der Transport des anfallenden Baggergutes entspreche einer Millionen Lkw-Ladungen. Die Schweinswal-Population in der Beltregion werde durch den Bau abnehmen. Eine Erholung sei durch die lange Bauphase unmöglich. Beim Bau aufgewirbelte feinste Sedimente drohten sich „wie Beton“ auf dem Boden abzulagern. Das könnte sich bis in die Lübecker Bucht hinein auswirken.

Ein großes Risiko ist laut Bonne

auch die Refinanzierung des von Dänemark finanzierten Projektes. Bei der Einrechnung der Kosten für die Schienenanbindungen auf deutscher und dänischer Seite würde diese nach Bonnes Berechnungen 67 Jahre dauern – bei einem Zinsniveau von null Prozent. Der Zeitvorteil durch den Tunnel sei hingegen nur minimal. Die Akzeptanz der neuen Querung in den Bereichen der Schienengüter-, Lkw- und Pkw-Verkehre werde überschätzt. Auch die Chancen würden stark überbewertet. So sei ein Vergleich mit der Verbindung Kopenhagen-Malmö nicht treffend. Sprachbarrieren würden den erhofften kulturellen Austausch erschweren.

Zudem geht der Beltgegner-Vertreter davon aus, dass neben 600 Arbeitsplätzen bei Scandlines auf Fehmarn 870 weitere im Tourismusbereich verloren gehen werden. Auch bestehe die Gefahr, dass die Schienenanbindung für Ostholstein nur zur Durchgangsstrecke werde. Im Bereich des Menschenhandels werde der Tunnel das Risiko für die Schleuser deutlich senken und auch der Drogenhandel könnte durch den Tunnel einen Aufschwung erfahren. *hm*