

## **Stellungnahme Regionalkonferenz 3.11.2017 – Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**

Die Betroffenheiten, die von den Planungen der SHLA verursacht werden, werden im Detail sicher von den Bürgermeistern der Gemeinden dargelegt werden; diesem Ziel dient ja diese Veranstaltung – das hat das 25. DF so beschlossen.

Aus Sicht der Allianz gegen die FFBQ, für die hier spreche, möchte ich diese Betroffenheiten eher zusammenfassen und einordnen als differenziert erläutern.

Zunächst: Das alles erwächst nicht aus einem erfahrbaren Bedarf oder aus einer Notwendigkeit heraus, sondern ist Ergebnis eines „invasiven Verfahrens“, einer Planung, deren Triebfedern nicht in einer organischen Entwicklung liegen, sondern in „interessenorientierten“ Intentionen.

Das ist wichtig, weil der Konflikt zwischen diesem Projekt, Tunnel und SHLA auf der einen und den realen Gegebenheiten auf der anderen Seite das gesamte Geschehen durchzieht.

Es gibt keinen Bedarf für eine weitere Fernverkehrsachse (es gibt ja neben der Jütlandroute, und den Fehmarnbeltfähren auch die Häfen von Kiel bis Sassnitz) zwischen Skandinavien und Mitteleuropa und der kann bisher auch nicht - mit noch soviel PR Arbeit - herbeigerechnet oder herbeibegutachtet werden.

Bevor ich zu den direkten Betroffenheiten durch die SHLA komme, nenne ich hier noch einmal in übersichtlicher Art und Weise, den Rahmen, in den diese aus der Sache heraus gestellt sind:

- Die Belastungen des Ökosystems Ostsee, zentral des Belts, Fauna und Flora, ich erinnere an den Eingriff in das Wasseraustauschsystem zwischen Nord- und Ostsee, an die sicher zu erwartende Sedimentierung des Meeres durch die Meeresbodenbaustelle
- Die Gefährdung von großen Teilen der Tourismuswirtschaft, die ein zentraler Grundpfeiler dieser Gegend ist. Insbesondere Kleinvermieter und mittlere Betriebe.
- Die Gefährdung der Arbeitsplätze, nicht nur die auf den Fähren – selbst wenn die Reederei plant weiterzufahren – auch die in einer einbrechenden Tourismusbranche und allen zuarbeitenden Gewerken. Diese Gefährdungen sind real – alle leichtfüßig ausgemalten sog. Chancen der Beltquerungsbefürworter sind pure Fiktion oder derartig mit Fördereingriffen gewürzt, dass man unmittelbar an den Versuch erinnert wird, mit der Zange das Gras zum Wachsen zu bringen.
- Die Einschränkungen für die landwirtschaftlichen Betriebe bis hin zur Existenzgefährdung, - der Landverbrauch, der ohnehin schon ein schwerwiegendes Problem im Umgang mit den Ressourcen der Natur darstellt ebenso wie die Mio t CO<sub>2</sub>, die der Bau in die Atmosphäre entlassen soll und der Betrieb einer weiteren Fernhandelsachse in dem Moment, wo D sicher und massiver als bisher angenommen die gesteckten Klimaziele verpassen wird.

Meine Damen und Herren,

was ist es für ein Ansinnen – die FFBQ und die SHLA - Wenn jemandem keine Bedenken kommen; dann vielleicht wenigstens Beschämung.

All diese Themenfelder inkl. Verkehrsprognosen und den diesen folgenden KN Analysen; dieses ganze Spektrum haben wir in vielen Sitzungen des DF, in Workshops und Begutachtungen erörtert oder dargelegt bekommen. Und diejenigen, die nach wie vor an diesem Projekt festhalten, müssen sich sagen lassen: Nicht in einem einzigen Themengebiet wurde die Kritik und Infragestellung entkräftet – im

Gegenteil: die berechtigten Zweifel wachsen mit jeder Untersuchung mit. Im Übrigen auch in DK: ich verweise hier nur auf die neuesten Publikationen des international renommierten Verkehrsplaners KEA.

Kommen wir zum Kern des heutigen: die SHLA und die Felder der Betroffenheit bzgl. der Region, der Gemeinden, der Menschen zwischen Lübeck und Puttgarden.

### 1. Der Schallschutz

Natürlich geht es um den Schutz der Menschen, gleich ob Gast oder Einheimischer, um das Wohl, um die Gesundheit um die Lebensqualität. Aber es geht auch um die in der BIMSCH nicht enthaltenen Räume, wie Strände, Campingplätze, Naherholungsgebiete, Kurparks usw.. Hier scheint die ganze Wucht der Betroffenheit auf; wenn z.B. in Bad Schwartau der Kurpark seit Jahrzehnten von den Rehakliniken genutzt ist und dieser jetzt der Verlärmung unterworfen wird – wichtig wird, das Sie meine Damen und Herren an diesem Beispiel sehen, dass die Verlärmung uns in eine Dimension oberhalb der Beeinträchtigung der Lebensqualität führt: In die wirtschaftliche Existenzgefährdung.

OH und Fehmarn haben sich entwickelt und leben von den Stränden, Campingplätzen usw. und der Ruhe in der Natur, der Beschaulichkeit und der tragenden Randlage. Wer nach Fehmarn kommt, der möchte auf die Insel; der will seinem alltäglichen privaten und beruflichen Stürmen, eine Zeit gegenüberstellen, in der er angekommen ist; am Strand der Ostsee; an einem Ort, an der er nicht weiter muss. Hier wird es ruhig.

### 2. Der Erschütterungsschutz

Der kleine oder grosse Bruder des Schallschutzes. Oft unbeachtet trifft die Erschütterung durch Schwerverkehr eher städtische Regionen aber natürlich auch Dörfer, Kleinstsiedlungen und Höfe. Die Erschütterungen lösen im menschlichen Organismus ebenso wie der Schall gesundheitsgefährdende Stressreaktionen aus; am Tag und in der Nacht. Sie bringen gleichzeitig den sog. Sekundärschall mit; sehr subtil aber im Sinne der Gefährdung nicht weniger wichtig.

### 3. Die Infrastrukturbelastung

Wegenetz und örtliche Verkehrsplanung, gemeindliche Entwicklung z.B. bzgl. der Ausweisung von Baugebieten; der Personennahverkehr - um nur einige Aspekte zu nennen - erfahren eine akute Einschränkung aber auch eine zukünftige. Ein Ort wie Sierksdorf, der nur nach Westen wachsen kann, weil im Osten das Meer liegt, wird im wahrsten Sinne des Wortes beschränkt.

Und diese Beschränkung ist dauerhaft fixiert, wie die Trasse fixiert in der Landschaft liegt.

Jede Gemeinde hat das Recht auf Schall- und Erschütterungsschutz und die Beachtung der Infrastrukturbelastungen – falls die FFBQ kommt. Und das ist noch nicht sicher; der Tunnel hat bisher die Baureife verpasst. Wenn es nur anders geht, wird jedes dieser Thema zu einem KO-Kriterium gegen die HLA und die FFBQ.

Darum ringen ja seit Monaten in den Gremien wie RT, PB und DF die Gemeinden, Verbände und Initiativen mit dem Vorhabensträger Deutsche Bahn. Das Wort Ringen ist m.E. wohl gewählt.

Jeder, der sich diesem Prozess stellt, erfährt wie mühsam und zäh, unbefriedigend und überhaupt nicht vertrauensfördernd die vorgestellten Schemenbilder der Zukunft mit ihren LS Wänden, Trögen, Unter- und Überführungen, Wallbauwerken usw. sind.

Hintergrund dafür ist eine konzeptionelle Fehlorientierung. Alle diese Entwürfe – so berechtigt sie unter spezifischen Situationen sein mögen - sind nur 2. Wahl. Die zweitbeste Lösung; eher sogar keine.

- 1. Wahl wäre: Der beste Schallschutz, der beste Erschütterungsschutz, der beste Schutz der Infrastruktur ist und bleibt auf dieses Projekt ganz zu verzichten; auf die FFBQ und die HLA.

Ich bin persönlich der festen Überzeugung, dass wir uns in unseren gesellschaftlich politischen Entscheidungen keine 2. Wahl mehr leisten können. Zu eng sind die Spielräume geworden und zu feinmaschig das Abhängigkeitsnetz aller Lebensbereiche, vom Ökonomischen bis zum Ökologischen. Und es wäre 2. Wahl - das Weiterverfolgen des nicht nur gegen den gesunden Menschenverstand stehenden Versuchs das Meer zwischen Lolland und Fehmarn zu untertunneln mit all seinen Folgen.

Eine Folge – und das ist mein letzter Punkt – entspringt genau diesem Aspekt. Menschen, die sich mit dem Projekt beschäftigen, weil sie betroffen sind; die aber durchaus abzuwägen in der Lage sind; in regionalem und weiträumigen Rahmen; das Projekt wird nur **gegen** diese Menschen durchgesetzt werden können. Zu schwer lastet der Befund des Überflüssigen und Unsinnigen auf diesem Projekt. Wenn Sie aber an der Querung festhalten, dann werden Sie der Demokratie und den anfänglichen Formen von mehr Bürgerbeteiligung keinen Gefallen tun.

Aber Sie werden etwas anders weiter befördern:

Der Zusammenschluss der Bürger in und außerhalb der Gremien, entlang der Betroffenheitslinie von Lübeck bis Puttgarden wird wachsen bis hin zur Verhinderung der FFBQ und der HLA.

Diese Zuversicht entnehme ich der einfachen Tatsache, dass wir, die teilweise bereits seit 20 Jahren das Projekt der fundamentalen Kritik unterziehen, immer bei unseren Einschätzungen bleiben konnten. Darin offenbart sich für mich Wahrheit.

Wenn eines Tages die LN titelt: „D und DK ist eine große Last von den Schultern gefallen – die FFBQ und die HLA wird nicht gebaut.

Die Tröge und Fundamente der Schienenanbindung können wieder geschlossen werden und das Milliardengrab am Belt ist zu einem Millionengrab geschrumpft, nicht mit einem „atmenden“ wie die Obergrenze, sondern einem fest verschlossenen Deckel, der an die größte **geplante** Bausünde Nordeuropass nur noch erinnert.

Das ist noch nicht soweit, aber wir Bürgerinitiativen stellen uns dem Thema weiterhin inhaltlich und erheben die Forderung: Transparente Neubewertung des Gesamtprojektes durch eine unabhängige Institution, durch unabhängigen Experten und ich bin sicher, das Ergebnis wird sein: Querung und HLA dürfen nicht gebaut werden.

Und gleichzeitig werden Sie mit den Bürgerinitiativen eine Kraft vorfinden, die ebenso entschlossen jede berechtigte Bestrebung unterstützt, Schaden von den Menschen und der Natur abzuhalten.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Bodo Gehrke

BI „Holstein ohne Beltquerung“