

**Politiken (12. März 2015):**

## **DEUTSCHE UMWELTOFFENSIVE KANN FEHMARNVERBINDUNG VERZÖGERN**

Deutschlands größte Umweltorganisation setzt alles darauf, den Tunnel unter dem Fehmarnbelt zu stoppen. Klagen können das Projekt um Jahre verzögern.

Bildunterschrift: Die Arbeiten für die Hinterlandanbindung auf der dänischen Seite haben längst begonnen, wie dieses Schild in Rødby beweist.

Als Verkehrsminister Magnus Heunicke letzte Woche den Baugesetzentwurf für die FFBQ vorstellte sagte er, dass die Arbeiten nicht beginnen können, bevor es eine klare Aussage zum Projektstatus der deutschen Genehmigungsbehörden gäbe. „Das kann noch Jahre dauern“, sagt Malte Siegert, Umweltpolitikchef des NABU. Er war heute in Kopenhagen mit einer Offensive gegen die FFBQ, die nach Auffassung des NABU wirtschaftlich und aus Umweltgesichtspunkten unverantwortlich ist. Während es auf dänischer Seite nur wenige Klagen gegen das Projekt gab, gab es in Deutschland mehr als 3100 Einwände, darunter viele umfassenden vom NABU. Die Einwände werden von den deutschen Behörden ausgewertet. Nach den Erfahrungen mit anderen Infrastrukturprojekten in Deutschland stellt einen Abschluss der Bewertungen nicht vor 2016 in Aussicht.

### **AUFSCHIEBENDE WIRKUNG**

„Danach haben wir vier Wochen Zeit zum Gericht zu gehen, dass erklären wird, ob unsere Klage aufschiebende Wirkung haben wird“, sagt Siegert.

Wenn die Klage dies hat, wird das Projekt die 2-3 Jahre still stehen, die das Gericht braucht um zum Inhalt der Klage Stellung zu nehmen.

Die beiden Länder unterschreiben den Staatsvertrag 2008. Seitdem sind die Preise für den knapp 18 km langen Absenktunnel beträchtlich gestiegen.

Die Hinterlandanbindung in Deutschland wird auch viel teurer als angenommen, weil die Deutschen jetzt eine neue doppelspurige Eisenbahn bauen werden, statt die alte Trasse nur zu elektrifizieren. Dies verzögert die Eisenbahnhinterlandanbindung bis 2024.

Der Tunnel selbst ist auch verspätet. Nach jetzigem Zeitplan ist von der Eröffnung 2021 die Rede, wo vorher noch von 2018 ausgegangen worden war.

Umweltseitig ist der Haupteinwand des NABU, dass der Absenktunnel genau durch ein NATURA 2000-Gebiet gebaut wird, dass durch die Ausgrabungsarbeiten nachhaltig beschädigt wird. NATURA 2000 Gebiete sind EU-rechtlich besonders geschützt.

#### „LÄCHERLICHE“ VERKEHRSPROGNOSE

„Wenn man diesen Schutz aufheben will, muss ein nachhaltiges und wirtschaftliches Projekt zur Debatte stehen, und das ist hier nicht der Fall“, sagt Malte Siegert.

„Die Verkehrsprognosen sind ziemlich lächerlich, selbst wenn wir auf die höchste Annahme, 15.000 Autos pro Tag, schauen. Der Verkehr wird den Preis der nun in Rede steht, nicht bezahlen können“, sagt er und vergleicht die FFBQ mit dem Elbtunnel in Hamburg, den täglich 150000 Autos durchqueren. Der Verkehr durch den Tunnel wird u.a. davon abhängen, ob Scandlines seinen Verkehr einstellt. Das wird Scandlines nach eigener Aussage nicht tun. Ein ordentlicher Anteil des Umsatzes von Scandlines beruht außerdem auf Tagestouristen auf einkaufstour, und diese bekommen reduzierte Preise. Das Ergebnis ist ein Preis, der gut mit den erwarteten Preisen für die Tunneldurchfahrt konkurrieren kann.

#### UNRECHTE PRIVATISIERUNG

NABU meint, dass die FFBQ komplett überflüssig ist und die Organisation hat ihre Umwelteinwände um juristische Einwände ergänzt. Unter den juristischen Spitzfindigkeiten findet sich u.a., dass Tunnelbetrieb und –eigentum bei einer dänischen Gesellschaft liegen, die Abgaben von den Autofahrern erhebt. Weil aber drei Kilometer des Tunnels in deutschen Gewässern liegen würde dies bedeuten, dass Dänemark eine deutsche Straße privatisiert. Dies stünde im Gegensatz zu deutschen Gesetzen. Die politische Mehrheit hinter der FFBQ, die alle Folketingsparteien außer der Enhedslisten umfasst, zittert derweil noch nicht vor Angst. Auch nicht, obwohl die Ausschreibungsangebote für den Tunnel aus der letzten Woche 9 MRD DKK höher ausgefallen sind als erwartet. Die Parteien erwarten aber, dass Femern AS die Preise herunterverhandelt. Gleichzeitig warten sie auf Klärung, wie viel EU-Unterstützung das Projekt bekommen kann. Die FFBQ hat seit Jahren auf der Liste wichtiger Infrastrukturprojekte weit oben gestanden. Aber die neue EU-Kommission möchte bis zu 18% der Mittel aus dem verfügbaren Budget herausnehmen.

<http://politiken.dk/oekonomi/ECE2585254/tysk-miljoeffensiv-kan-forsinke-femernforbindelse/>

**Børsen (13. März 2015):**

## **DEUTSCHE TOP-POLITIKERIN: KEIN FEMAHRN-TUNNEL VOR 2028-2030**

**Die Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses des Bundestages hält es für unrealistisch, dass die Dänische Regierung nur eine 2-3-jährige Verspätung der FFHQ erwartet.**

Es ist Wunschdenken, wenn die dänische Regierung den Tunnel nach Deutschland für 2023-2024 erwartet – nur 2-3 Jahre nach dem geltenden Zeitplan. Denn die Regierung unterbewertet wie viele behördliche Instanzen das Projekt auf deutscher Seite durchlaufen muss – insbesondere da sich beim Projekt so viele Voraussetzungen geändert haben. So sagt Bettina Hagedorn, Sozialdemokratin und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses des Bundestages. „Das Projekt ist einfach nicht das, was im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark vereinbart wurde. Alle Parameter haben sich geändert und es ist viel teurer geworden“, sagt Hagedorn, die daher meint, dass der Staatsvertrag von 2008 neu verhandelt werden müsse. „Zwei Länder, die einen Staatsvertrag geschlossen haben, der die Möglichkeit der Neuverhandlung beinhaltet, sind nur ehrlich, wenn sie den Wortlaut ernst nehmen,“ ergänzt sie. Der Rechnungsprüfungsausschuss wird am 22. März die FFHQ erneut diskutieren, darunter den Zeitplan, den die Verkehrsminister auf beiden Seiten ausgearbeitet haben. Darin heißt es, dass die deutsche Hinterlandanbindung im besten Fall 2024 fertig sein wird. „Aber das setzt voraus, dass niemand Einwände erhebt und niemand Klagen einreicht. Das ist nicht sehr wahrscheinlich. Daher werden wir vielleicht nicht vor 2030 fertig. Da wünsche ich mir mehr Klarheit und Ehrlichkeit“, sagt Hagedorn, die hofft, dass die dänischen Politiker „einen ernsthaften Blick auf das ganze Projekt werfen.“

### **BISHERIGE PLANUNGEN UMSONST**

Ein deutscher Beschluss aus dem letzten Jahr über eine 55 km lange neue Eisenbahnanbindung auf deutscher Seite bedeutet, dass alles was seit 2009 geplant wurde – eine viel billigere Lösung einer Ausweitung der Bestandsstrecke – umsonst gemacht wurde. „Wir starten bei Null“, so Hagedorn. „Alles hat sich geändert. Im Vertrag spricht man von einer Brücke. Jetzt wird es ein Tunnel. Auf deutscher Seite hat man die Linienführung umgeworfen

und das Projekt umfasst nun auch neue Brücken“, sagt sie und weiß auch auf die neue Storstrømsbrücke hin. Wohin soll die Neuverhandlung führen? Dass das Projekt gestoppt wird? „Wenn eine Mehrheit im dänischen Folketing, dass sie den Tunnel um jeden Preis haben will, wird er wohl kommen. Aber es ist wichtig, dass wir offen und ehrlich reden“, sagt Hagedorn, die selbst nicht weit von Puttgarden entfernt wohnt, und sich damit für Scandlines' Monopol einsetzt und die Jobs, die daran hängen.

Verkehrsminister Magnus Heunicke war am Donnerstagnachmittag nicht für einen Kommentar zu erreichen.

<http://borsen.dk/nyheder/avisen/artikel/11/107290/artikel.html?hl=RmVtZXJu>

**Ingeniøren (13. März 2015):**

## **DEUTSCHE UMWELTORGANISATION: FFBQ IST WIRTSCHAFTLICH UNRENTABEL**

**Selbst wenn die FFBQ keine katastrophalen Umweltschäden herbeiführen würde ist sie unakzeptabel, meint die deutsche Umweltorganisation. Dies, weil die sozioökonomische Grundlage für den Tunnel nicht in Ordnung sei, und er daher der Umwelt mehr schade als der Wirtschaft nutze.**

Einer der aktivsten und mächtigsten Gegner der FFBQ ist die deutsche Naturschutzorganisation NABU. Mit mehr als einer halben Millionen Mitglieder hat die Organisation Einwände eingereicht und bereitet Klage vor, auch wenn der Großteil ihrer Einwände nicht die Umwelt betreffen.

Sie konzentrieren sich stattdessen auf juristische und wirtschaftliche Aspekte des Projektes, wo sie Löcher zu entdecken glauben. Während eines Pressegespräches in Kopenhagen ging der umweltpolitische Leiter des NABU, Malte Siegert, die vielen Probleme des Projektes durch. Überraschend wenige davon hatten mit der Umwelt zu tun.

„Man kann nicht isoliert auf die Umwelt schauen. Wir versuchen realistisch zu sein und auf die juristischen, umweltrelevanten und wirtschaftlichen Notwendigkeiten zu schauen. Ich bin hier mit dem Auto hin gefahren, ich habe ein Handy. Unsere ganze Organisation lebt im 21. Jahrhundert, daher müssen wirtschaftliche und ökologische Ansätze gesammelt betrachtet werden. In diesem Fall sehen wir, dass das Projekt wirtschaftlich nicht vernünftig ist, weswegen wir die Auswirkungen auf die Umwelt nicht akzeptieren können“, sagt er.

NABU hat eine Reihe spezifischer Einwände, die u.a. den Meeresboden und die Strömungsänderungen betreffen. Darüberhinaus zeigen sie auf eine Reihe Punkte, die aus ihrer Sicht ungesetzlich sind. Dazu meinen sie dass die heutigen Verkehrsberechnungen keinem sozioökonomischen Wert entsprechen.

NABU ist nicht die einzige Organisation, die Einwände gegen das Projekt erhoben hat. Es ist in Deutschland weiter verbreitet, gegen große Infrastrukturprojekte zu klagen und die Deutschen sind es gewohnt, eine gewisse Macht über ihre Projekte zu haben. Malte Siegert kann reihenweise Projekte aufzählen, die aufgrund von Klagen aufgeschoben, aufgehoben und verzögert wurden.

Am bekanntesten sind die Elbvertiefung, Stuttgart 21 und die A20. Die letzte wurde verzögert, weil lokale Naturschützer herausfanden, dass die Umweltuntersuchung eine seltene Fledermausart nicht ausreichend berücksichtigt hatte.

#### BREITER ANSATZ HINSICHTLICH NACHHALTIGKEIT

Malte Siegert meint aber nicht, dass die relativ wenigen umweltrelevanten Einwände gegen die FFBQ im Gegensatz zum NABU als Umweltorganisation stehen. Der Zugang des NABU verstehe sich nur näher an der klassischen Definition von Nachhaltigkeit.

„Es gibt drei Aspekte bei der Nachhaltigkeit. Sie muss wirtschaftliche, soziale und umweltrelevante Aspekte beinhalten. Wir sehen keinen dieser Punkte in diesem Projekt als erfüllt an. Wenn man auf die Kostenexplosion schaut, so steht dem keine gleichwertige Nutzerentwicklung gegenüber. Da darf man sich fragen, ob es nicht an der Zeit ist, sich vom Projekt zu verabschieden“, sagt Siegert.

In den deutschen Medien haben Widerständler gegen solcherart Veränderungen einen Namen: Wutbürger, die als zornige Querulanten beschrieben werden, die sich konsequent gegen jede Veränderung stellen. Das ist beim NABU jedoch nicht der Fall, meint Malte Siegert. „NABU ist nicht generell gegen Infrastrukturprojekte, aber jedes Projekt muss seinen sozioökonomischen Nutzen nachweisen. Es muss ein vernünftiges Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen bestehen und das Projekt muss unumgänglich sein. Wir können nicht erkennen, dass dieses Projekt notwendig ist im Vergleich zu den umweltrelevanten Konsequenzen“, erklärt er.

Für eine andere erklärte Gegnerin des Projektes, die sozialdemokratische Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn, ist es auch klar, dass ein Teil des Widerstandes auf der deutschen Seite in großem Umfang daran liegt, dass die Bevölkerung keine Querung in ihrem eigenen Hinterhof haben will, zusätzlich zu den Umweltbedenken.

„Es ist klar, dass ich eine persönliche Haltung zur FFBQ habe, weil ich selbst in der Nähe wohne, aber ich wurde auch dafür gewählt, die dortige Bevölkerung zu repräsentieren. Ich respektiere den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark, aber der eröffnet auch die Möglichkeit, dass wir als gute Nachbarn noch einmal genau auf das Projekt schauen“, sagt sie.

Dreht es sich bei den Umweltargumenten also in Wirklichkeit darum, dass die Anwohner an der Eisenbahnstrecke unzufrieden sind und daher gerne gegen etwas Klagen wollen?

„Die Wahrheit liegt in der Mitte. Es gibt hunderte Menschen die gegen das Projekt sind. Viele davon, vielleicht die meisten, sind dagegen, weil sie um ihre Lebensqualität fürchten. Die meisten befürchten den negativen Umwelteinfluss des Projektes direkt bei sich selbst, weil u.a. weil Touristen einen wesentlichen Teil zur Lebensqualität in Ostholstein beitragen. Der Tourismus ist die Existenzgrundlage der Bevölkerung“, sagt Bettina Hagedorn.

Das dänische Gegenstück zum NABU, Danmarks Naturfredsforening, ist ebenfalls der Meinung, dass die umweltrelevanten Einwände gegen die FFBQ sich nicht nur direkt um Umweltauswirkungen drehen. Der Direktor der Natur- und Raumabteilung des Vereins, Michael Leth Jess, ist sich im klaren darüber, dass es hier andere Tagesordnungen als die Umweltfragen gibt.

„Als wir mit ihnen vor zehn Jahren über das Projekt sprachen war ihre Sorge, dass die Vögel gegen die Brücke fliegen. Sie haben nun also offensichtlich einige Ersatzargumente gefunden“, konstatiert er.

Die dänischen Umweltorganisationen waren im Großen und Ganzen keine Gegner des Projektes. Im Anhörungsprozess zum Baugesetz hat keine der acht grünen Organisationen das Anhörungsmaterial des Verkehrsministeriums bearbeitet.

Bildunterschrift: Die deutschen Kritiker der FFBQ waren am Donnerstag in Kopenhagen zu Besuch um eine Debatte über die FFBQ in Dänemark anzustoßen. v.l.n.r. Bettina Hagedorn, Malte Siegert.

<http://ing.dk/artikel/tysk-miljoeorganisation-femernforbindelse-er-ikke-oekonomisk-baeredygtig-174759>

**DR.DK (13. März 2015):**

## **NEIN – DEUTSCHE DROHEN MIT KLAGE GEGEN FEHMARNBELT-PROJEKT**

**Topanwälte in Stellung gebracht. Deutsche Tunnelgegner wollen das Projekt auf dem Rechtswege stoppen.**

Bildunterschrift: Der Widerstand auf deutscher Seite wächst. Mögliche Klagen von mehreren hundert Deutschen seien auf dem Weg, sagt die SPD-Politikerin. Die deutschen Tunnelgegner erwägen Klage gegen die dänisch-deutsche Verbindung, die aus ihrer Sicht Natur, Tourismus und 600 Arbeitsplätze bei Scandlines bedrohen. NABU teilte beim Pressemeeting mit, dass bereits Topanwälte in Stellung gebracht wurden. Der NABU will versuchen das Projekt zu bremsen, wenn dies auf juristischem Wege möglich ist.

### **DER NORMALE DEUTSCHE SIEHT KEINE NOTWENDIGKEIT FÜR DAS PROJEKT**

Die deutsche SPD-Politikerin Bettina Hagedorn meint darüberhinaus, dass das Fehmarnprojekt es schwer haben wird, sich gegen private Klagen durchzusetzen. Sie sitzt im Bundestag und wohnt in Ostholstein, wo 3000 offizielle Einwände gegen das Projekt eingereicht wurden. Bettina Hagedorn ist verbissene Gegnerin des Projektes und meint, dass viele private Deutsche derzeit den Rechtsweg überprüfen. „Hunderte ganz normale Bürger. Sie sind sehr nervös. Sie sehen keinen Bedarf für das Projekt und fürchten negative Auswirkungen für ihre Heimat und ihren Alltag. Und sie können und werden den Rechtsweg bestreiten“, sagt Hagedorn.

### **DÄNEMARK UND DEUTSCHLAND UNTERSCHRIEBEN EINE BRÜCKE – KEINEN TUNNEL**

Sie weist darauf hin, dass es rein politisch gute Gründe für eine Neuverhandlung gibt. „In Paragraph 22 steht, dass neu verhandelt werden kann, wenn sich die Umstände beträchtlich ändern. Das glaube ich ist der Fall“, sagt Bettina Hagedorn zu P4 Sjælland.

Sie weist darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist und dass man den Vertrag über eine Brücke, nicht über einen Tunnel geschlossen habe. „Gute Nachbarn setzen sich zusammen und reden“, meint sie.

## FEMERN AS RAUSGESCHNISSEN

Die Bauherren von Femern AS hatten keine Lust die möglichen juristischen Herausforderungen von NABU und Bürgern zu kommentieren. Aber dass die Stimmung zwischen den deutschen Gegnern und den Bauherren nicht gut ist zeigte sich in aller Deutlichkeit beim Pressemeeting in Kopenhagen. Hierhin schickte Femern AS einen einzigen Mitarbeiter zum Zuhören. Aber bevor das Meeting losging wurde er gebeten zu gehen. Nach dem NABU, will Femern AS „sich schlecht bei einem ähnlichen Pressemeeting in Berlin verhalten“ habe.

<http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Sjaelland/2015/03/13/085409.htm>

**Lolland-Falster Folketidende (13. März 2015):**

**NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND BLÄST ZUM KAMPF GEGEN DEN TUNNEL  
DIE BEVÖLKERUNG FEHMARN LÄSST DIPLOMATIE FAHREN**

Bildunterschrift: Die deutsche Umweltorganisation NABU war gestern in Kopenhagen um ihre detaillierte Kritik an der FFBQ vorzutragen, die sie teuer, unnütz und schädlich finden

„Wir waren früher sehr diplomatisch, aber das können wir nun nicht mehr sein. Wir wollen sagen was nötig ist und Femern AS und die dänische Regierung lügen und tricksen.“ So heißt Malte Siegert zum Pressegespräch gestern in Kopenhagen willkommen. Der Verein, der mehr als eine halbe Millionen Mitglieder und Beitragszahler hat, glaubt nicht, dass die deutschen Kritiker der FFBQ in Dänemark laut genug gehört werden. Während also die Kellner Teller hereintragen erzählt Malte Siegert über die Probleme, die NABU mit der FFBQ hat. Und das sind viele.

**NICHT NACHHALTIG**

Als Naturverein ist der NABU in erster Linie besorgt um die Auswirkungen auf die Meeresumwelt und das NATURA 2000 Gebiet durch das der Tunnel gehen wird. Das ist schwer zu beurteilen, denn es dauert 30-40 Jahre, bis das Wasser in der Ostsee komplett ausgetauscht ist. Daher kann man bislang noch nicht einmal die Auswirkungen der Storebeltbrücke und der Öresundbrücke bewerten, erklärt Malte Siegert. Aber er beschränkte sich nicht auf die Auswirkungen auf die Natur, sondern sprach auch die Notwendigkeit – oder die Abwesenheit derer – einer festen Querung an. „Wir haben nichts gegen Infrastrukturprojekte, aber sie müssen nachhaltig sein. Und dieses ist es nicht“, sagte er und stellte fest, dass schlichtweg keine Notwendigkeit für eine feste Querung bestehe.

**PREIS BEDEUTEND GESTIEGEN**

Erstens herrscht auf der Route nicht mehr Verkehr, als die bestehenden Fähren problemlos bewältigen können. Zweitens geht es viel schneller, zu fliegen, und drittens läuft die Reise über den Storebelt problemlos ab. Auf der Fahrt von Kopenhagen nach Hamburg würde ein

Tunnel den Reisenden lediglich 160 Kilometer ersparen, betonte er und ging darauf zu wirtschaftlichen Themen über. Malte Siegert beschrieb, wie die eingeschätzten Kosten seit 1996, als man sie auf drei Milliarden EUR festlegte, bedeutend gestiegen sind. 2014 waren sie bereits auf mehr als das Doppelte angestiegen und vor kurzem gab es einen erneuten Preissprung, als die Unternehmer ihre aktuellen Zahlen offenlegten.

## TÄUSCHUNG DER BÜRGER

NABU zweifelte die Zahlen bereits seit Jahren an und Malte Siegert beschuldigte die Regierung, die dänischen Steuerzahler getäuscht zu haben. „Genau das tut sie. Jahrelang hat Femern A/S behauptet, der Preis bleibe stabil und plötzlich stellen sie fest, dass das Projekt zwei Milliarden EUR teurer wird. Wenn wir von NABU – einer NGO mit begrenzten Ressourcen – dies voraussehen konnten, so muss ich darauf folgern, dass die, die hinter dem Projekt stehen, nicht wissen, was sie tun. Entweder sind sie zu dumm – und das glaub ich nicht – oder sie betrügen uns ebenfalls und haben es seit Jahren gewusst“, sagte er und wies den Vorschlag des Verkehrsministers Magnus Heunicke zurück, wonach das Problem dadurch gelöst werden könne, mit den Unternehmern über eine Senkung zu verhandeln. „Die dänische Regierung sagt, der Preis sei zu hoch. Aber dies ist der Preis. Wird er gesenkt, steigen die Kosten einfach an einer anderen Stelle.“ So etwas sehe man nicht zum ersten Mal, sagte er und nannte unter anderem den Bau eines neuen Flughafens in Berlin als Beispiel.

## DER KUCHEN WIRD NICHT GRÖßER

Auch die wohlbekannte Kritik an den Prognosen über das Verkehrsaufkommen im Tunnel wurde geäußert. Malte Siegert wies zurück, dass der Tunnel an sich für mehr Verkehr sorgen würde, so wie es in den offiziellen Prognosen erwartet wird. „Es gibt nichts zu gewinnen. Der Kuchen wird nicht größer. Man verschiebt bloß den Verkehr und die Einnahmen vom Storebelt“, sagte er und verneinte, dass die Menschen plötzlich den Belt überqueren und das Land auf der anderen Seite bereisen würden, nur weil die Fähre mit einem Tunnel ersetzt werden könne.

## WER WÜRD DAS TUN?

„Man spart vielleicht 25 Minuten, aber sobald man dafür 150 EUR bezahlen soll, denkt man zwei Mal darüber nach. Die Politiker haben angesprochen, dass man zu Opernkonzerten reisen würde, aber wer würde das tun? Dies ist keine Option für den normalen Bürger“, sagte Malte Siegert und schloss: „Wenn wir die europäische Perspektive ernst nehmen, müssen wir damit aufhören, so einen Mist zu machen. Es tut mir leid, dass ich es so ausdrücke. Ich habe viele von Femern A/S und viele Politiker getroffen und bin immer diplomatisch gewesen. Aber jetzt ist die letzte Chance zu erkennen, wie viel teurer dieses Projekt werden wird und welche Auswirkungen es für den dänischen Steuerzahler und die Umwelt haben wird.“

DAVID ARNHOLM

[dar@ftgruppen.dk](mailto:dar@ftgruppen.dk)

### **Box 1: ALLES HAT SICH VERÄNDERT**

Dänemark und Deutschland müssen sich zusammensetzen und das Abkommen über die Fehmarnbeltquerung neu hinterfragen, meint Bettina Hagedorn vom deutschen Bundestag. FEHMARNBELT. Als Dänemark und Deutschland sich damals darauf einigten, eine feste Querung zu schaffen, enthielt das Abkommen einen Artikel 22. Darin steht, dass die Vertragspartner die Situation erneut diskutieren müssen, falls sich die Voraussetzungen für das Projekt eklatant anders entwickeln als angenommen. „Und dieser Fall ist eingetreten“, so Bettina Hagedorn, Mitglied des deutschen Bundestags und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses. „Alles hat sich geändert!“, stellte sie auf dem gestrigen Pressegespräch fest und zählte auf, dass die Rede nicht länger von einer Brücke, sondern von einem Tunnel sei, dass die Routenführung geändert wurde, dass die Eisenbahnverbindung von einer Spur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h geändert wurde, und dass der Preis gewaltig gestiegen ist. „Wir können den Steuerzahlern nur dadurch mit Respekt begegnen, indem wir uns zusammensetzen und das Projekt noch einmal realistisch betrachten. Ich erwarte, dass dies geschieht. Und ich hoffe, die dänische Regierung wird sagen ‚Ja, das macht Sinn.‘“, sagte sie.

HALTEN SICH NICHT AN ABMACHUNGEN

Bettina Hagedorn erklärte, sie als Bewohnerin des Landkreises Oldenburg genau südlich von Fehmarn sei Gegnerin des Tunnels, der ein erhebliches Güterverkehrsaufkommen in der landschaftlich reizvollen Gegend mit sich bringt. Aber dass sie selbstverständlich auch ein vereinbartes Abkommen respektiere. Aber sie bezweifelt stark, dass Deutschland die den notwendigen Ausbau der Eisenbahnverbindung bis 2024 abgeschlossen habe, womit Dänemark rechnet. „Ich halte eine Fertigstellung in auf deutscher Seite im Jahr 2028 für realistisch, es kann aber auch bis 2030 dauern“, sagte sie. Diese Einschätzung teilt NABU, der das gestrige Pressemeeting ausrichtete. Hier warnte Malte Siegert die Dänen, allzu fest mit einer Einhaltung des Abkommens mit der deutschen Regierung zu rechnen. „Deutschland hält selten Abkommen mit anderen Ländern ein. Fast alles verspätet sich, dass Deutschland viele Infrastrukturprojekte plant, die Priorität haben“, sagte er.

#### Box 2: KEIN ZUTRITT FEMERN A/S

FEHMARNBELT. Obwohl Femern Bælt A/S nicht zum gestrigen Presselunch eingeladen war, erschien Pressekontakt Jens Villemoes im 71 Nyhavn Hotel. Ihm wurde eine Teilnahme jedoch untersagt. Dies ärgert Kommunikationschef Ajs Dam: „Die deutschen Kritiker, darunter NABU und die deutsche Bundestagspolitikerin Bettina Hagedorn bestimmen selbstverständlich selbst, wer bei ihren Treffen teilnehmen darf, aber man kann sich nur darüber wundern, dass sie uns beschuldigen, unseren Kritikern kein Gehör zu schenken und uns verwehren, uns ihre Standpunkte auf einem Pressemeeting in Kopenhagen anzuhören“, schrieb er in einer Pressemitteilung. „Ich muss sagen, dass die Behauptungen von NABU gegen besseres Wissen sind. Wir stimmen den Kritikpunkten absolut nicht zu. Ich muss gestehen, dass ich überrascht bin. Zum Glück erlebt man so etwas nicht allzu oft in Dänemark. Wir haben unzählige öffentliche Treffen in Deutschland veranstaltet – mehr als 100 – und sind auf Fehmarn mit einem permanenten Infocenter vertreten. Wir haben alles offengelegt, auch in deutscher Sprache“, schrieb er.

**Flensburg Avis (13. März 2015):**

## **DEUTSCHER NABU: Vorstoß in DÄNEMARK**

Die deutsche Umweltorganisation NABU war am Donnerstag in Kopenhagen um ihre ausführliche Kritik an der FFHQ vorzutragen, die sie teuer, unnötig und schädlich finden.

Kopenhagen – „Wir können nicht mehr diplomatisch sein“, erklärte Malte Siegert, Leiter Umweltpolitik des NABU, zur Einleitung, als die deutsche Umweltorganisation am Donnerstag die dänische Presse in einem Hotel in Nyhavn in Kopenhagen einbestellt hatte.

Der Pressemitarbeiter, den Femern AS geschickt hatte, wurde daher der Tür verwiesen.

„Sowohl die deutsche als auch die dänische Regierung mogeln, lügen und erzählen Unwahrheiten“, erklärte Siegert weiter, bevor er einen detaillierten Überblick über die Budget- und Verkehrsprognosen des Projektes gab, das er so problematisch findet. „Jede Infrastruktur beeinflusst Umwelt und Natur“, erklärte Siegert der Agentur Ritzau nach der Präsentation. „Wir wissen dass Infrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung notwendig ist, aber die Auswirkungen auf die Natur muss von der Qualität des Projektes gerechtfertigt werden. Und das sehen wir hier nicht. Die FFHQ wird immer teurer, aber es kommt nicht mehr Verkehr“, konstatiert er.

Er weist darauf hin, dass das Verkehrsministerium im letzten Monat mitteilen musste, dass der Tunnel noch einmal teurer wird und nun 54,9 Mrd. DKK kosten wird.

In Sachen Umwelt fürchtet der NABU, dass der Bau den Meeresgrund aufwirbeln wird, zum Schaden von Meerestieren, Wasserpflanzen und Brutplätzen, und dass im schlimmsten Fall das Ökosystem Ostsee verwüstet würde. „Die Ostsee ist das größte Binnenmeer der Welt und leidet schon an Sauerstoffmangel. Die Langzeiteffekte von Storebælt- und Øresundbrücke sind noch nicht bekannt, da will man schon ein drittes Projekt realisieren“, konstatiert der Umweltchef, der meint, dass die dänischen Umweltorganisationen den Kampf schon im Vorfeld aufgegeben haben. „Ich befürchte, dass das nicht genügend in diesem Projekt recherchiert wurde. Sie sagten schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt, dass sie sich nicht näher mit der Sache beschäftigen würden, weil sie nicht glauben, die Volksstimmung in Dänemark ändern zu können“, sagt Siegert.

Er hofft stattdessen, die Dänen selbst mobilisieren zu können. Am Mittwoch soll das Folketing in erster Lesung das Baugesetz verhandeln und Siegert sagt „Das ist die letzte Chance.“

„Die Preise sind explodiert, das Projekt hat sich verändert und deshalb müssen sich Deutschland und Dänemark an einen Tisch setzen und neu verhandeln, ob das, was man heute abwickelt immer noch das gleiche ist, was einmal geplant wurde, und ob es das wert ist“, sagt er und fasst zusammen: „Ich hoffe dass jemand in der dänischen Bevölkerung aufwacht und einsieht, dass seine Regierung sein Geld für ein idiotisches Projekt verbraucht.“

Bei Femern AS weißt man die Kritik des NABU zurück. „Die Wirtschaftlichkeit des Femahnprojektes ist gut dokumentiert und einsehbar. Es ist höchst notwendig das Projekt zu realisieren, das starken Rückhalt in Deutschland, Dänemark, Schweden und der EU genießt. Umweltmäßig ist kein anderes Projekt so gründlich untersucht und dokumentiert worden“, schreibt Jens Villemose in einer Mail an Ritzau. Er war es, der im Pressegespräch der Tür verwiesen wurde und meint dass dies nicht für den NABU spricht. „Ich war ja dort um mir die Kritik anzuhören, wozu sie uns immer auffordern“, sagt er.

## Leder



Jørgen Mølleker

jm@fla.de

## Femern bør genforhandles

“ Et det fair at gennemføre så stort et anlæg vel vidende, at befolkningen på den ene side er så indædt imod?

Danske hovedstadsaviser var fredag fyldt med kritiske overskrifter: »Tyskere erklærer miljøkrig mod Femern« lød det i en stort opsat artikel i Berlingske Tidende.

Børsen skrev: »Tysk toppolitikker: Ingen Femern-tunnel før 2028-2030« Og radiolyttere på P4 Sjælland kunne lægge ører til, at »rætsager truer Femern-projekt«.

Baggrunden for denne pludselige danske mediefokus på den tyske Femern-debat skyldtes et pressemøde torsdag i København, som den tyske miljøorganisation NABU havde inviteret til. Med sig havde de også forbundsdagsmedlem Bettina Hagedorn (SPD), der er formand for de statsrevisorer i den tyske forbundsdag, der skal holde kritisk øje med det offentlige investeringer. Hun er selv valgt i Østholsten, som berøres af Femern-projektet, og har fra dag ét været indædt modstander af projektet, li-

gesom miljøorganisationerne i Tyskland er dybt betænkelige på miljøets vegne. Så deres tur til København havde afgjort et klart budskab, som man skal vægte rigtigt.

Hvad der derimod med fredagens dækning i danske medier nu fremstår hidtil uset klart for den danske offentlighed er, hvor voldsom modstand Femern-forbindelsen fortsat møder blandt en hel del væsentlige aktører i Tyskland. Nok havde man forstået, at den danske begejstring for Femern ikke støder på samme tyske »Gegenliebe«. Modstanden lokalt fra Femern og ned mod Lübeck er udtalt, fordi forbindelsen betyder tab for regionens førende branche, turisme. Under en mangeårig byggeperiode vil turistovernatningerne falde. Og når forbindelsen står færdig, frygter det østlige Holsten yderligere at blive degraderet til et transitområde mel-

lem København og Hamborg. Så der er arbejdspladser på spil i et område, der ikke har andre muligheder. Det er godt at se, at der langt om længe er ved at komme et dansk fokus på, at Femernbælt burde være et fælles projekt, hvis det skal gennemføres. Et det fair at gennemføre så stort et anlæg vel vidende, at befolkningen på den ene side er så indædt imod, så tyske top-advokater allerede er kort i stilling for i givet fald at genere projektets tilblivelse længst muligt. Toppolitikeren Bettina Hagedorn talte et tydeligt sprog i København: Det er uærligt at fortsætte projektet, som om intet var hændt. Begge lande må sætte sig sammen og tage en officiel genforhandling af hele projektet. Grundlaget for 2008-traktaten mellem Danmark og Tyskland er skredet. I 2008 aftalte man at bygge en bro, men det blev en tunnel. Og på

tysk side har man først nu erkendt, at hele ideen kun giver mening, hvis man anlægger en helt ny jernbanelinje langs motorvejen A1.

Ifølge Hagedorn starter hele projektet fra nul. Det har hun ret i. De samlede dansk-tyske investeringer beløber sig til ca. 80 milliarder kroner. For at transportere forventede 13.000 biler i døgnet i 2035. Storebælt blev i 2014 krydset af 27.000 i døgnet. Øresund anvendes af 17.000 personbiler.

På onsdag skal Folketinget førstebehandle lovforslaget om den danske vedtagelse af Femernbælt. På forhånd er der sket det, at transportminister Magnus Heunicke (Soc. dem.) oprindeligt håb om at få loven vedtaget inden sommerferien nu er skudt til hjørnespark til september, fordi den voldsomme prisforhøjelse på tunnelen skal genforhandles. Ligeledes hvem der er transportminister på det tidspunkt, bør ansvarlige politikere erkende, at projektet samlet set er så langt ude, så det som minimum bør genforhandles med Tyskland. Medmindre man af sig selv vælger at droppe projektet, fordi det samfundsmæssigt samlet ikke længere giver mening.

## RESÜMEE

Der Medienbesuch am Donnerstag von deutschen Gegnern der kommenden Fehmarnbelt-Querung in Kopenhagen war ein voller Erfolg: Führende dänische Medien haben Freitag intensiv über die deutschen Bedenken gegen die verteuerte Querung berichtet. Am Mittwoch wird das Folketing das Fehmarn-Gesetz in erster Lesung diskutieren. Die Forderung von MdB Bettina Hagedorn (SPD) aus Ostholstein, die Querung angesichts der vielen Änderungen seit 2008 ganz neu zu verhandeln, ist ganz sicher gehört worden. Die breite politische Mehrheit im Folketing für die Querung bröselte - hauptsächlich wegen der immensen Preissteigerungen auf insgesamt mindestens 10 Mia Euro. Sicher ist, dass deshalb erst mal alles auf den Herbst verschoben worden ist. Wer zu dem Zeitpunkt nach den Folketingwahlen dänischer Transportminister ist, weiß keiner. Egal wer die Verantwortung übernimmt, sollte man in Kopenhagen jetzt tatsächlich mal einsehen, dass Fehmarn insgesamt - und nicht nur aus Kostengründen - sinnvoll sein kann, wenn es von beiden Seiten auch gewollt ist. Genau wie die Øresundbrücke von Dänen und Schweden gewollt war. Durchpreisen ist undemokratisch.

## Søg uddannelse med hjertet og hjernen

Sofie Carsten Nielsen (R), uddannelses- og forskningsminister

Kære unge, en vigtig deadline nærmer sig. Snart skal mange af jer vælge, hvilken uddannelse der skal være starten på den karrierevej, der får afgørende betydning for resten af jeres liv. Det vigtige valg, I står over for, skal give jer viden, kompetencer, netværk og venner for livet. Det skal give jer muligheder.

Mit råd er: Vælg jeres egen uddannelsesvej. Også selvom den vil føre jer andre steder hen end de veje, jeres venner vælger. Overvej derfor alt fra nærmeste professionshøjskole til et universitet i den anden ende af landet - måske endda udlandet. Det vigtigste er, at I vælger den uddannelse, der passer bedst til jer.

Tænk grundigt over, hvad I vil bruge jeres uddannelse til. Tænk over, hvilken uddannelse og hvilken fremtid I ønsker jer mest - og hvilke uddannelser I ser muligheder i, hvis ad-



Den danske uddannelsesminister opfordrer de danske elever til at vælge deres egne uddannelsesveje i stedet for at følge i kammeraternes fodspor. (Arkivfoto)

gangen til førsteprioriteten glipper. Alle uddannelser har noget at byde på. Karaktergennemsnittet fortæller jer derfor kun noget om, hvor populære de er. Det fortæller ikke noget særligt om, hvor svære de er, om de har et godt studiemiljø eller om kvaliteten af undervisningen. Undersøg det nøje.

Der er byer i Danmark, som I ikke kender så godt endnu, men hvor der også er gode boligforhold, spændende studiemiljøer og måske endda den uddannelse, I mest ønsker jer. Overvej derfor at flytte efter jeres valg og se muligheder frem for begrænsninger i at forlade jeres vante rammer.

Overvej også, hvad der skal ske efter jeres studietid. Er der brug for arbejdskraft med netop jeres uddannelsesvalg i fremtidens arbejdsmarked? Hvad er mulighederne for efteruddannelse eller overbygning? Kan I bruge jeres uddannelse i udlandet?

I Danmark har vi helt unikke muligheder for at tage en uddannelse i

forhold til andre lande. Vi har »gratis« uddannelse og en af verdens højeste SU-satser. Men muligheder gør det ikke alene. I skal vilde det!

»Studerende« er først noget, I bliver, når I aktivt arbejder med, møder op til undervisningen og fordyber jer i jeres studie. Ligesom de bedste sportsfolk og musikere kræver det øvelse at blive dygtige og for jeres vedkommende attraktive på arbejdsmarkedet. Det kræver, at I engagerer jer fuldt ud. Og det kræver, at I husker at have det godt under studierne. I har rigtig gode muligheder for at præge jeres egen uddannelse. Grib mulighederne for at netværke og opleve. I kan for eksempel tage på udlandsophold, praktikophold eller samarbejde med virksomheder under jeres uddannelse.

Ansøgningsfristen for kvote 2-ansøgere er den 15. marts, og for kvote 1-ansøgere er det den 5. juli.

Held og lykke med jeres vigtige valg.

## FLENSBORG AVIS

... vi gør Danmark lidt større

Aabenraa Avis  
Vestslævis Tidende  
Südschleswigsche  
Heimatzeitung (SHZ)  
Der Schleswiger

Redaktion: ansvarshavende chefredaktør Jørgen Mølleker  
medredaktør Jan Christensen

Direktion: administrerende direktør Jørgen Mølleker  
økonomidirektør Thorsten Kjarsgaard  
Postfach 2662, 24916 Flensborg  
Wittenberger Weg 19, 24941 Flensborg  
Schiffbrückstraße 8, 24937 Flensborg  
Telefon 0461 50 45 0  
Telefon fra Danmark: 0049 - 461 - 50 45 0  
Postboks 70, 6330 Padborg

Dansk adresse:  
Internetadresse:  
E-mailadresse:

www.fl.a.de  
redaktion@fla.de  
Kontortid annoncer - administration:  
Wittenberger Weg 19  
mandag - fredag 8.00 - 16.00  
Schiffbrückstraße 8  
mandag - fredag 10.00 - 17.00  
lørdag 8.00 - 12.00  
I weekenden kan annoncer sendes til  
FAX 0461 - 50 45 203

Distribution: Zustellgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Wyker Straße 20-26,  
24768 Rendsburg

Forlag og tryk: Flensborg Avis AG, Flensborg,  
Udgiver: Flensborg Avis AG, Flensborg.

## Dagens foto

Der er valg i Israel, men denne gang er det ikke fred med palæstinenserne, der præger valgkampen. Faktisk synes politikerne at drible uden om ordet »fred«. Lederne af de politiske partier var samlet til debat, og i stuerne rundt om i Israel sad vælgerne for at finde ud af, hvem de skal stemme på ved parlamentsvalget på tirsdag



## **Berlingske Tidende (12. März 2015):**

### **Deutsche erklären Femern den Umweltkrieg**

Bildunterschrift: Die FFBW wird durch die fällige Straße und Eisenbahn die schöne Natur entlang der Ostholsteinischen Küste zerschneiden, wo Tourismus die Haupteinnahmequelle ist. Das veranlasste am Donnerstag eine bekannte deutsche Politikerin und den Chef einer deutschen Umweltorganisation nach Kopenhagen zu kommen um die Dänen zu überzeugen, dass das Projekt es nicht wert ist, angefangen zu werden.

### **DEUTSCHE ERKLÄREN FEMERN DEN UMWELTKRIEG**

Weitere Verspätungen bedrohen den Tunnelplan, den eine profilierte deutsche Politikerin und Deutschlands führende Umweltorganisation mit Zähnen, Klauen und drohenden Gerichtsverfahren bekämpfen.

Frühestens in zehn Jahren kann die FFBQ eröffnen. So bewertet die bekannte deutsche Sozialdemokratin Bettina Hagedorn das Projekt. Sie ist Mitglied des Bundestages, „Staatsrevisorin“ und Mitglied im Verkehrsausschuss. Und sie wohnt in Ostholstein, wo sie Bürgermeisterin war bevor sie Bundespolitikerin wurde. Hier ist der Widerstand gegen die FFBQ markant. Vorläufig gibt es mehr als 3000 Einwände gegen das Projekt aus der Bevölkerung und gestern kamen Bettina Hagedorn und Malte Siegert, Umweltpolitikchef des NABU nach Kopenhagen um den Dänen und den Folketingsmitgliedern verständlich zu machen, warum FFBQ aufgegeben werden muss.

In Ostholstein lebt man in großem Maße vom Tourismus um die Badeorte herum. Und dieser Bereich wird bedroht, wenn die alte Eisenbahnstrecke von einer neuen Doppelspurigen und elektrifizierten Eisenbahn ersetzt wird, mit lauten Güterzügen in Höchstgeschwindigkeit 24 Stunden am Tag.

Nun soll eine Bahnstrecke von der Küste weg parallel zur Autobahn verlagert werden, trotzdem fürchten die Anwohner mit Hagedorn an der Spitze um ihre Landschaft und den Lärm. Zudem werden 600 Arbeitsplätze bei Scandlines verloren gehen, die nicht einfach so ersetzt werden, so Hagedorn. Eine Eisenbahn und mehr Autos und LKW die nicht anhalten bringen der Gegend keine Entwicklungsmöglichkeiten. Nach Malte Siegert hat Dänemark nicht

die gleichen Gründe zu befürchten. „Auf Lolland gibt es, bei allem Respekt, nur Felder und 60.000 Schweine.“

#### NICHT GENUG VERKEHR FÜR EINE DEUTSCHE ORTSUMFAHRUNG

Und dann ist da die Wirtschaftlichkeit. Es ist der dänische Staatsbürger, der das Risiko trägt, so dass der Tunnel in knapp 40 Jahren abbezahlt werden kann. Aber es ist der deutsche Staatsbürger, der die Eisenbahn auf der deutschen Seite bezahlen muss, und der Umzug aus den Badeorten hat die Rechnung auf vorläufig 2.1 Mrd. EUR (16 Mrd. DKK) in die Höhe getrieben. Geld das man nicht aus Mauteinnahmen zurückholen kann, sondern dass die Staatskasse belastet.

„Ich habe gegen den Staatsvertrag mit Dänemark gestimmt, weil ich in Ostholstein wohne. Ich weiß was die FFbQ für die Bevölkerung beinhaltet und ich weiß dass öffentliche Großprojekte immer Zeit und Budgetrahmen überschreiten“, sagt Hagedorn.

Sie und Malte Siegert zeigen auf, dass es absurd ist 75 Mrd. DKK zu investieren nur damit Güterzüge und ein paar Autos schneller nach Deutschland kommen können. NABU meint, dass der Verkehr durch den Tunnel 10800 Autos pro Tag beinhaltet. Die Verkehrsprognose von Femern AS sieht 11088 205 und 13000 Autos 2035 vor.“ Bei einem Verkehr dieser Größenordnung bauen wir in Deutschland nicht einmal eine Ortsumfahrung“, sagt Siegert. Zusammengekommen fahren 80000 Autos pro Tag auf der Helsingørautobahn und 15.000 auf der Verbindungsstrecke zwischen Næstved und der Südautobahn.

#### RECHTLICHE GESCHÜTZE IN STELLUNG GEBRACHT

Bettina Hagedorn ist eine lächelnde, freundliche Dame, die versichert, dass sie als gute Nachbarin mit guten Absichten kommt: „Ich respektiere dass mein Land einen Staatsvertrag unterschrieben hat. Aber es gibt einen Paragraphen im Vertrag, der eine Neuverhandlung erlaubt, wenn sich die Umstände erheblich ändern. Und das ist ja geschehen“, sagt sie mit Hinweis darauf, dass die FFbQ viel teurer als 2008 vorgesehen wird.

In Deutschland können u.a. Verbände und NGOs wie der NABU Großprojekte vor Gericht bringen, und die Klagen gegen die FFbQ werden schon vorbereitet. Dobrindt stellte im Februar Heunicke in Aussicht, dass Deutschland 2024 mit der Hinterlandanbindung fertig sein könnte.

Dies würde sich aber auf frühestens 2028 verzögern. Zehn Jahre nach dem ursprünglichen Eröffnungsplan.

Bei Femern AS weiß Kommunikationschef Ajs Dam um die juristischen Problematik der möglichen Klagen. „Aber wir glauben, dass wir gute Antworten haben und dass die Klagen keine aufschiebende Wirkung haben werden,“ fügt er hinzu. Die Femern-Gesellschaft hat nun die Verhandlungen mit den Unternehmenskonsortien eingeleitet um die Preise zu senken. Eine diesbezügliche Klärung und ein politischer Beschluss soll im Herbst abgeschlossen sein.

#### BAUGESETZ WIRD NÄCHSTE WOCHE VERHANDELT

Hagedorn und Siegert kamen später als geplant zum Pressegespräch in Kopenhagen. Sie reisten mit dem Auto, weil es nur wenige und langsame Bahnverbindungen gibt. Und in der Fahrradstadt Kopenhagen ist es schwer einen Parkplatz zu finden. Geht es nach den beiden, soll die Zugverbindung nicht für eine FFBQ verbessert werden.

Der Vorschlag für das Baugesetz wird dem Folketing nächste Woche vorgelegt. Eine Woche später als geplant. Aber die Verspätung ist weder der Politik noch den Gerichten geschuldet. Lediglich die Cyberspace-Verbindung vom Transportministerium zum Folketing machte Probleme. Daher wurde der Gesetzesvorschlag auf dem normalen Postwege geschickt, aber die Frist zur Lieferung wurde trotzdem überschritten. Ist man abergläubig, kann man dies als schlechtes Zeichen ansehen.

<http://www.b.dk/nationalt/tykerek-erklarerer-miljoekrig-mod-femern>

**Berlingske Tidende (17. März 2015):**

## **VERKEHRSMINISTER GREIFT FEMERN-GEGNER AN**

Mitarbeiter des Verkehrsministerium und von Femern AS durften nicht am Pressemeeting teilnehmen, bei dem Argumente für eine Aufgabe der FFBQ vorgetragen wurden.

In der Debatte um das Für und Wider der FFBQ richtet Verkehrsminister Heunicke die Anklage gegen den NABU, der beschuldigt wird, den Dialog zwischen Fürsprechern und Gegnern des Fehmarn-Tunnels abgeschnitten zu haben.

Die Beschwerde ist die Reaktion auf ein Meeting in Kopenhagen letzte Woche, wo NABU Umweltpolitikchef Malte Siegert und die deutsche Sozialdemokratin Bettina Hagedorn Argumente für eine Aufgabe des Projektes vortrugen. Sowohl das Verkehrsministerium als auch Femern AS wollte Vertreter hierhin schicken, wurden aber abgewiesen, was den Minister verwundert. Er deutet gleichzeitig an, dass die Fährreederei Scandlines, die heute das Monopol über die Fähren zwischen Lolland und Fehmarn besitzt, ihre Finger mit im Spiel hatte.

„Ich weiß dass die Veranstaltung in Kopenhagen von einem PR-Büro arrangiert wurde, das Scandlines als Kunde hat. Ein Mitarbeiter des Verkehrsministerium versuchte sich anzumelden, erfuhr aber, dass es keinen Platz gab und die Organisatoren verwiesen einen Mitarbeiter von Femern AS des Raumes. Jeder kann ja für sich selbst entscheiden, ob dies seriös aussieht“, schreibt der Minister in einer Mail an Berlingske.

Er ergänzt: „Ich lege als Verkehrsminister wert darauf, dass alle Analysen offengelegt werden und dass wir bei diesem großen Projekt einen durchsichtigen und völlig offenen Prozess arbeiten, der von Dialog geprägt ist, auch mit privaten ausländischen Gesellschaften, die Gegner davon sind, ihrer Milliardeneinkünfte aus ihrem Monopol verlustig zu gehen“, sagt der Minister und deutet damit an, dass Scandlines dem internationalen Kapitalfonds 3i gehört, der seinen Sitz in Großbritannien hat.

### **„Unpassend aufgeführt“**

Während des Meetings erklärte Malte Siegert, dass einem Mitarbeiter von Femern AS der Zugang verwehrt wurde, weil sich ein Femern-Mitarbeiter bei einem früheren Pressemeeting „unpassend aufgeführt“ hätte. Nach Recherche von Berlingske bestand dieses Gebahren darin, dass ein Femern-Mitarbeiter auf Fragen von Journalisten bei einem Pressemeeting

vom NABU geantwortet habe.

Es war die PR-Firma Ehrenberg Kommunikation, die Büros in Kopenhagen, Oslo, Hamburg und Malmö besitzt, die das Meeting in Kopenhagen organisiert hat. Die Firma bestätigt, dass Scandlines Kunde bei der Firma ist, aber nach Aussage von Direktor Allan Sorensen hatte Scandlines nichts mit NABUs Pressemeeting in Kopenhagen zu tun. Der Beschluss, die beiden Mitarbeiter des Ministeriums und von Femern AS abzulehnen wurde vom NABU getroffen, ergänzt er.

## **Dagens byggeri (13. März 2015): DEUTSCHER KRIEG GEGEN FEMERN**

### **Deutschlands größte Umweltorganisation NABU will auch in Dänemark gehört werden**

Die deutschen Ansichten zur FFHQ sollen auch in Dänemark gehört werden, daher hielt der Verein eine Pressekonferenz in Kopenhagen ab. NABU meint dass der ganze Prozess zur FFHQ schief läuft. „NABU ist nicht gegen Infrastrukturprojekte. Wir bemerken, dass wir in Deutschland gehört werden, aber dass in Dänemark viele Einwohner noch nicht über die Risiken des Projektes Bescheid wissen, und dass sie hinter´s Licht geführt werden“, sagt Malte Siegert „Diese Praxis muss aufhören. Wir brauchen Transparenz und hoffen mit dieser PK die deutsche Perspektive auf das Projekt darstellen zu können.“

560000 MITGLIEDER

Der NABU hat 560000 Mitglieder und fürchtet Schäden im NATURA 2000 Gebiet für Meeresboden und Vegetation. Sie heben auch die Kostensteigerungen in den letzten Jahren hervor. NABU erklärt auch, dass sie gegen den Planfeststellungsprozess klagen könnten, was aufschiebende Auswirkungen auf das ganze Projekt haben könnte.

<http://www.dagensbyggeri.dk/artikel/83871-tysk-krig-mod-femern>