

DIE FESTE FEHMARNBELT-QUERUNG

- Die wichtigsten Fakten in Kurzfassung -

DAS PROJEKT

Hoffnungen / Projektziele: Die Tunnelverbindung unter dem Fehmarnbelt fördert und beschleunigt die wirtschaftliche Integration zwischen Norddeutschland und Skandinavien. Dies soll zur Entstehung neuer Arbeitsplätze entlang der Wirtschaftsachse Kopenhagen-Lübeck-Hamburg und Zunahme des Verkehrsaufkommens über den Belt durch intensivierten Austausch von Gütern und Dienstleistungen führen. Diese Ziele sind höchst fragwürdig.

Geplantes Bauwerk: Absenktunnel von 18,6 km Länge zwischen Puttgarden und Rødby; versenkt in einem bis zu 200 m breiten Tunnelgraben im Meeresboden; erfordert umfangreiche Baggerarbeiten in Wassertiefen von teilweise mehr als 40 m.

Projektkosten: Grobe vorläufige Schätzungen € 12,4 Mrd. (Tunnel € 7,4 Mrd. plus € 5,0 Mrd. für Hinterlandverbindungen auf deutscher, dänischer und schwedischer Seite mit vierspuriger Autobahn und doppelgleisigem Schienenanschluss).

PROJEKTRISIKEN

Wirtschaftlichkeit: Aus mehreren seit 2004 für das dänische Verkehrsministerium erstellten Studien geht hervor: Erstens ist der geplante Absenktunnel wegen seiner hohen Kosten volkswirtschaftlich unrentabel; zweitens wird das Gesamtvorhaben nur geringe zusätzliche wirtschaftsfördernde Impulse auslösen, die zur nachhaltigen Schaffung von neuen Arbeitsplätzen führen. Da sich die Rahmendaten des Vorhabens seit 2004 bereits erheblich verschlechtert haben (Baukostensteigerungen, voraussichtlich geringeres Verkehrs- bzw. Maut-Aufkommen bei der Tunnelquerung durch fortbestehende Fährenkonkurrenz), ist eine unabhängige Neubewertung des gesamten Vorhabens unerlässlich.

Auch spätere Studien konnten keine überzeugenden Nachweise für die behaupteten Sekundäreffekte des Projekts erbringen. Dagegen ist zumindest ein nachhaltiger Verlust von Arbeitsplätzen im Tourismusbereich Ostholsteins sowie in den deutschen und süd-schwedischen Ostseehäfen zu erwarten. Letztere wurden in den letzten 20 Jahren durch milliardenschwere Investitionen in die Infrastruktur ausgebaut, deren

Fazit: Eine Feste Beltquerung wird für Skandinavien und Deutschland keinen volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen, sondern zu gesamtwirtschaftlichen Verlusten führen



Gesamtkosten bei Fertigstellung voraussichtlich jedoch eher bei € 15 bis 16 Mrd. infolge der bei Großprojekten üblichen Kostenüberschreitungen.

Bauzeitdauer: Jetzt geplant: 8 ½ Jahre ohne Rücksicht auf Nachtzeiten und Sonn- und Feiertage, bei Baubeginn voraussichtlich 2019 und Fertigstellung 2028 (Termine aber wahrscheinlich erheblich später).

Finanzierung: Tunnel und Hinterlandanbindung auf dänischer Seite (€ 9,0 Mrd.) durch Kreditaufnahmen seitens der staats-eigenen Projektgesellschaft Femern A/S; Refinanzierung von Bau- und Zinskosten über Tunnel-Mauteinnahmen mit Absicherung des erheblichen Verlustrisikos durch dänische Staatsbürgschaften. Deutsche Hinterlandanbindung (€ 2,7 Mrd.) und ggf. ein bedeutender EU-Zuschuss aus dem EU-Verkehrsprogramm (TEN-V) würden (auch) deutsche Steuerzahler aufbringen müssen.

Nachhaltigkeit durch die feste Beltquerung in Frage gestellt wird. Drastische Einkommensverluste von mindestens € 300 Mio., möglicherweise aber auch bis zu € 850 Mio., werden im Fremdenverkehr auf Fehmarn während der Bauzeit zu erwarteten sein. Vier Großbaustellen im Inselbereich werden zu schwerwiegenden Umweltbeeinträchtigungen auf der Insel und bei ihren Badegewässern führen. Zweifelhaft ist, ob die lokalen Einkommensverluste durch temporäre Arbeitseinkommen auf den Großbaustellen ausgeglichen werden können.

Solange die Fähren zwischen Puttgarden und Rødby das Verkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt effizient und zuverlässig bewältigen können, ist eine feste Beltquerung nicht erforderlich. Die hohe Wirtschaftlichkeit des Fährsystems kommt auch in dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis zum Ausdruck, das 5,22 zu 1 beträgt. Das Fährsystem hat ferner den großen Vorteil hoher Anpassungsfähigkeit an Änderungen im Verkehrsaufkommen.

UMWELTRISIKEN

Marine Umwelt: Im Gegensatz zum Wattenmeer gedeihen marine Flora und Fauna der Ostsee nur unter Klarwasserbedingungen. Beim Bau des Absenktunnels müssen weit mehr als 20 Mio. m³ Aushub und Füllmaterial unter Wasser gebaggert bzw. nach Verlegung der Tunnelelemente wieder eingebaut werden. Die umfangreichen Baggerarbeiten in zähem und sehr feinem Ton werden weiträumige Eintrübungen des Ostseewassers verursachen. Die umfangreiche Freisetzung von Schwebstoffen und Verlagerungen von Sedimen-

ten vernichtet größtenteils die Lebensräume von Wasserpflanzen, niederen und höheren Lebewesen (Schweinswale, Robben) und zerstört die Laichgründe für Fische. Unmittelbar geschädigt wird das im Fehmarnbelt bestehende FFH-Schutzgebiet, das beim Tunnelbau gequert werden muss. Erfahrungsgemäß dauert es nach Beendigung der Bauarbeiten viele Jahre, bis sich der geschädigte Meeresboden als Habitat wieder regeneriert – wenn überhaupt!

Erhöhtes Havarierisiko: Gegenwärtig passieren jährlich etwa 66.000 Schiffe (durchschnittlich alle 8 Minuten ein Schiff!) durch den Fehmarnbelt, davon 8.200 Tanker (1.800 Öl-Großtanker); Prognose für 2030 etwa 90.000 bis 110.000 Schiffspassagen mit überproportionaler Zunahme des Tankerverkehrs. Während der rd. 7-jährigen Bauzeit wird die Vielzahl der auf der Baustelle eingesetzten Baufahrzeuge (Bagger, Schuten, Schlepper, Barkassen usw.) die regulären Schiffspassagen stark behindern. Die Havarierisiken wurden zwar sehr eingehend für den Bau einer Brücke untersucht, für den Absenktunnel fehlen derartige Sicherheitsanalysen weiterhin. Es ist aber bereits absehbar

dass beim Bau eines Absenktunnels die Havarierisiken höher sein werden als bei einer Brücke. Die damit verbundenen hohen Umwelt- und volkswirtschaftlichen Kostenrisiken (z.B. infolge von Ölteppichen und deren Beseitigung, Bergungskosten, Behinderung der Schifffahrt) blieben bisher bei der Planung und gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts unberücksichtigt. Gleiches gilt für die Ermittlung der Wirksamkeit und Kosten von Sicherungsmaßnahmen, sowie für die Klärung ihrer rechtlichen Voraussetzungen (Verkehrssystem, Zwangsbelotung) im Belt sowie deren Kosten.

Schienezulaufstrecke: Die Deutsche Bahn strebt einen möglichst kostengünstigen Ausbau der 89 km langen Eisenbahn-Bestandstrasse an. Zukünftig sollen auf der Strecke täglich 114 Züge (davon 78 Güterzüge mit einer Länge von über 800 m) fahren. Da der Bahnverkehr vor allem im Bereich der Badeorte an der Lübecker Bucht, aber auch in anderen Urlaubsorten an der Strecke, zu schwerwiegenden Lärmbelastungen und diver-

sen sozialen Kosten führen wird, fordert die Landesregierung Schleswig-Holstein im Rahmen eines abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens einen besseren Trassenverlauf, sofern das Wort „besser“ überhaupt angebracht ist. Eine neue Trasse bedeutet aber auch ein erhebliches Mehr an Investitionskosten aus dem Bundeshaushalt – und somit Belastungen für die deutschen Steuerzahler.

PROJEKT-STATUS

Mit der Ratifizierung des dänisch-deutschen Staatsvertrags zum Projekt (Juli 2009) hat Deutschland seine Verantwortung und Gestaltungsmöglichkeiten bei dem Vorhaben faktisch an Dänemark abgegeben. Anfang 2011 entschied der dänische Verkehrsminister, dass aus technischen Gründen keine Brücke, sondern ein Absenktunnel gebaut werden soll. Dessen Umweltauswirkungen und die technischen Planungen werden seit Mai 2014 im Rahmen des deutschen Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahrens geprüft. Bei kom-

plexen Großprojekten dauert es erfahrungsgemäß in Deutschland mehrere Jahre, bis eine gerichtsfeste Baugenehmigung ergeht. Das verzögert den Baubeginn auch für Dänemark. Das dänische Parlament hat zwar sein Baugesetz im April 2015 erlassen. Wegen der hohen Baukosten und der ausstehenden deutschen Baugenehmigung steht das Gesetz jedoch weiterhin unter Prüfungsvorbehalt des Folketings. Es gibt somit keine dänische Baugenehmigung für den Tunnel.

Bei dem Projekt ist also noch alles offen und über dessen Bau nichts endgültig entschieden!

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

www.beltquerung.info

Spenden-Hotline: 04372 - 7 489 489

Stand April 2016

