

## 20. Newsletter

Unser 20. Newsletter begleitet die Einladung zu unserer Mitgliederversammlung, die am 28. Oktober 2022 stattfinden soll. Wir berichten hiermit über die wesentlichen unseren Verein betreffenden Entwicklungen seit unserem Rundbrief von Ende Januar 2022.

### **Vereinsarbeit weiterhin auf Schutz des Fehmarnbelts fokussiert**

Zur Problematik des Projektes Fehmarnbelt-Tunnel sei hier vorangestellt: Der Tunnel wird wie geplant kommen! Und daran werden wir kaum etwas ändern können. Unsere Arbeit muss nun darin bestehen, als unabhängige Instanz – so weit wie uns möglich – auf eine umweltverträgliche Durchführung des Projektes zu achten.

Bereits im Juni 2020 begann Femern A/S mit den Baggerarbeiten im dänischen Teil des Fehmarnbelts. Diese wurden sodann Ende August 2021 auch auf die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und das Küstenmeer vor Fehmarn ausgedehnt.

Wegen der befürchteten verheerenden Umweltschäden durch diese Arbeiten hatten wir zusammen mit anderen Betroffenen getrennte Klagen beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) eingereicht. Dieses wies jedoch mit Urteil vom 3.11.2020 alle Klagen ab. Lediglich für drei „neuentdeckte“ Riffe vor Puttgarden und Marienleuchte verlangte es von der Landesregierung, ein Verfahren zur entsprechenden Änderung der Baugenehmigung durchzuführen. Diese Planänderung schloss die Genehmigungsbehörde eher schlecht als recht Anfang September 2021 ab; sie fiel für die Vorhabenträger reichlich großzügig aus. Folglich erhoben wir sowie der NABU Anfang Oktober 2021 beim BVerwG Klage gegen diesen Änderungsbeschluss.

Mitte Januar 2022 reichten wir ferner beim BVerwG einen Eilantrag auf Erlass einer Zwischenverfügung ein, um die Fortführung der Baggerarbeiten bis zur Entscheidung über unsere Klage vom Oktober 2021 zu unterbinden.

Daraufhin verfügte das Gericht umgehend einen Baustopp, hob diesem aber nach wenigen Tagen auf – praktisch auf Zuruf der Vorhabenträger sowie der Landesregierung. Auch gegen diesen richterlichen Entscheid legten wir umgehend Rechtsmittel ein.

Die Baggerarbeiten wurden in der Baugenehmigung mit Auflagen zur Begrenzung der für die marine Umwelt schädlichen Sedimentfreisetzung in das Meer versehen. Der Aberwitz dabei  
September 2022

[www.beltquerung.info](http://www.beltquerung.info)

ist jedoch, dass der Umfang der Sedimentfreisetzungen von Femern A/S in Eigenregie überwacht werden soll bzw. nun auch wird. Hier wurde mit der Hilfe der Richter der Bock zum Gärtner gemacht! Die entsprechenden monatlichen Monitoringberichte an die Landesregierung – soweit diese uns bekannt – lassen keine Grenzwertüberschreitung bei den Sedimentfreisetzungen erkennen. Was auch angesichts der Bock-Gärtner-Rolle der Femern A/S zu erwarten war. Plausibilitätsprüfungen erlauben die dürtigen Berichte schon gar nicht.

Wir haben uns deswegen seit Jahresbeginn auf stichprobenartige Kontrollen der Sedimentationen im Küstengewässer Fehmarns mittels Tauchgänge konzentriert. Dazu gehört auch die Foto-Dokumentation der Schädigungen der Lebensgemeinschaften auf den Riffen im Nahbereich des Tunnelgrabens.

Durch unsere Untersuchungen konnten wir wesentlich höhere Sedimentablagerungen nachweisen, als in der Umweltverträglichkeitsstudie der Planung unterstellt. Diese Beobachtungen untermauern unsere Klage und Anträge

Unsere zweitägige Tauchaktion im Mai des Jahres wurde von einem Fernsehteam des NDR begleitet. Dieses produzierte einen längeren und sehr kritischen Beitrag über das Tunnelprojekt für die Sendung „Panorama 3“, die am 31. Mai vom NDR gesendet wurde. Dieser Bericht wurde auch national in den Tagesthemen der ARD ausgestrahlt.

Zu den Baggerarbeiten ist noch zu berichten, dass diese wesentlich länger dauern werden als von der Planung vorgesehen. Letztere ging von einer 18-monatigen Dauer aus; jetzt rechnet Femern A/S mit 42 Monaten, bis das erste Tunnelelement im Belt Anfang 2024 verbaut werden kann. Ob diese zeitliche Streckung der Arbeiten zu geringeren marinen Umweltbelastungen infolge Sedimentfreisetzung führen wird, kann jedoch aufgrund unserer bisherigen Untersuchungen bezweifelt werden. Fakt ist aber: Mit der Herstellung des Tunnelgrabens hat es Femern A/S offensichtlich nicht eilig.

### **Das Problem Schienen-Hinterlandanbindung (SHA)**

Am 31. September 2022 stellte die Bahn auf nicht absehbare Zeit den Zugverkehr auf der Strecke Fehmarn-Lübeck ein. Grund: „Vorbereitende Baumaßnahmen im Zuge des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung“. Dieser verfrühte und drastische Eingriff der Bahn in das Verkehrssystem Ostholsteins ist schon deswegen

nicht nachvollziehbar, weil alle erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse für die SHA immer noch fehlen. Der Grund für die voreilige Einstellung des Zugverkehrs wird vermutlich sein, dass die Strecke für die DB Netz AG völlig unprofitabel ist. Aus unserer Sicht ist das eine Missachtung der Daseinsvorsorge, welche die DB als Staatsunternehmen für den ÖPNV zu leisten hat.

Schon die Einführung eines mehrjährigen Schienenersatzverkehrs (SEV) war mit unsäglichem Abstimmungsproblemen zwischen den maßgeblichen Akteuren Bahn und NAH.SH verbunden.

Eine drastische Vorstellung von der Zuverlässigkeit des SEV bekommt die Insel durch die gegenwärtigen Reparaturarbeiten an der B 207 Sundbrücke zwischen Fehmarn und Heiligenhafen. Diese führten bereits zu chaotischen Verkehrsverhältnissen mit kilometerlangen Staus. Im SEV entstehen gegenwärtig Verspätungen von bis zu 90 Minuten.

Über den Beginn des Planfeststellungsverfahrens für den Streckenabschnitt Fehmarn berichteten wir bereits in unserem 17. Newsletter. Zu unseren im Oktober 2020 eingereichten Einwendungen gegen den Plan erhielten wir im Juli 2021 die Erwidern der Bahn. Diese fiel wie üblich aus, d.h. die Bahn wies unsere Einwände weitgehend zurück.

Anfang 2022 legte die Bahn ihre Planänderung zur Einsichtnahme und erneuten Stellungnahme der Öffentlichkeit aus. Diese Planänderung umfasst eine Reihe von Ergänzungen zu der bereits 2020 erfolgten Auslegung. Sehr bemerkenswert: Die Zahlen der Güterzüge wurden gesenkt. Folglich konnte die Planung die Anforderungen an den Lärmschutz ebenfalls reduzieren. Mit unseren Einwendungen griffen wir u.a. erneut insbesondere die rechtswidrige Planrechtfertigung für das Projekt und die Bedarfsprognosen an.

### **Nationale Vernetzung mit Bürgerinitiativen**

Das Aktionsbündnis ist Gründungsmitglied des **Aktionsbündnis Bahn Bürger Initiativen**. Das ist ein deutschlandweiter Zusammenschluss von bisher 23 Bürgerinitiativen, die sich gegen klimaschädliche Verkehrsinfrastrukturprojekte engagieren. Seit Anfang 2022 bündeln wir in diesem Bündnis unsere Kräfte, tauschen Erfahrungen und Erkenntnisse aus, veröffentlichen diese über die gemeinsame Internetseite [www.abbd.info](http://www.abbd.info) und wollen zukünftig gemeinsame Aktionen deutschlandweit durchführen. Das Aktionsbündnis ist durch den Vorstand im Kernteam des ABBD vertreten.

Außerdem ist das Aktionsbündnis 2022 Mitglied der **Klimabahn-Initiative** geworden. Die Klimabahn-In hat sich sowohl bei Politik als auch in den Medien durch die Klimabahn-Konferenzen in Stuttgart einen Namen gemacht. Diese Vernetzung dient ebenfalls dazu, Fachkompetenz und Expertenwissen mit allen Bürgerinitiativen gegen klimaschädliche Verkehrsinfrastrukturprojekte in Synergien zu bündeln. Auch hier ist das Aktionsbündnis durch den Vorstand direkt vertreten. Weitere Infos: <https://klimabahn-film.de/>.

Dadurch ist es gelungen, FFBQ aus dem Stigma des regionalen Themas zu holen. Im Kreis der Bürgerinitiativen wird FFBQ inzwischen im selben Atemzug wie Stuttgart 21 genannt.

### **Abschließende Hinweise in eigener Sache**

Der Vereinsvorstand legt großen Wert darauf, alle Vereinsmitglieder über die Arbeit des Aktionsbündnisses und Entwicklungen bei der FFBQ informiert zu halten. Da unsere Vereinsmitglieder weit über Deutschland verstreut leben, teilweise ihren Wohnsitz sogar im europäischen Ausland haben, ist das nur möglich, wenn ihre Kontaktdaten auf aktuellem Stand bleiben. Deshalb unsere Bitte: Teilen Sie uns Ihre Wohnanschrift und/oder E-Mail-Adresse mit, falls sich diese ändern! Eine Adressenankunft aus dem Melderegister der Kommunen kostet uns mindestens 12,00 Euro pro Person.

Eine ähnliche Bitte an die vielen Mitglieder, die unseren Kassenwart zum Einzug ihres jährlichen Mitgliedsbeitrags per Lastschrift bevollmächtigt haben: Teilen Sie uns Änderungen Ihrer Bankverbindung mit! Für wegen falscher Kontodaten nicht eingelöster Lastschriften berechnet unsere Bank jeweils beträchtliche Gebühren.

Einige unserer Mitglieder beachten bei der Zahlung ihrer Mitgliedsbeiträge immer noch nicht, dass die mit Beschluss der Mitgliederversammlung vom 17. Juni 2016 von 12,00 Euro auf 15,00 Euro erhöht wurden.

Der Vereinsvorstand bittet auch, dies umgehend selbständig zu korrigieren. Bitte helft uns, den vereinsinternen Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten, damit wir uns auf die wirklich wichtigen Aufgaben konzentrieren können!

Der Vorstand dankt für Ihre/Eure Unterstützung und insbesondere jenen engagierten Mitgliedern, die ihm aktiv zur Seite stehen.