



Klage des NABU gegen die Fehmarnbeltquerung

Hintergrundpapier zur NABU-Verbandsklage gegen eine feste Fehmarnbeltquerung



Hintergrund

Die Fehmarnbeltquerung soll ab 2028 die dänische Insel Lolland mit der deutschen Insel Fehmarn verbinden. Dazu haben beide Staaten 2008 einen Staatsvertrag geschlossen, der 2009 in den Parlamenten ratifiziert wurde.

Die Fehmarnbeltquerung ist in der europäischen TEN-T Politik Teil des Transeuropäischen Netzwerks (Projekt Nr. 20) auf dem Korridor Nr. 5 (zuständig: Pat Cox). Allerdings teilt sich der Korridor Nr. 5 nördlich von Hamburg zum angestrebten „nordischen Dreieck“. Nord-westlich über die bestehende „Jütlandroute“ (Flensburg, weiter über die feste Verbindung der Storebeltbrücke (1999) und über die Öresundbrücke (2001) bis nach Schweden). Zukünftig zusätzlich nord-östlich von Hamburg über Lübeck Richtung Fehmarn. Ziel der EU-Verkehrspolitik ist vor allem eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene („from road to rail“).

Der NABU engagiert sich seit Beginn des Jahrtausends gegen das Vorhaben.

Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit dem 26.03.2019 vor. Die Klage wurde am 29.04.2019 beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht und bis Ende Juni 2019 begründet. Die Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht findet vom 22. September bis zum 8. Oktober 2020 an maximal 9 Verhandlungstagen in Leipzig statt. Wegen der Corona-Pandemie sucht der Senat nach geeigneten Räumlichkeiten (gg.f Messe). Allein die Vorhabenträger haben 90 Personen angemeldet. Hinzu kommen die Kläger (NABU, Reedereien, Kommunen, Privatleute)

Kritik am Projekt FFBQ

Der NABU ist sicher: Dem Vorhaben mangelt es vor allem am Bedarf. Es konterkariert für den Straßenbereich europäische verkehrspolitische Ziele und beeinträchtigt dafür wertvolle Meeresschutzgebiete in der Ostsee. Zudem sind im deutschen Hinterland zusätzliche Bauvorhaben notwendig, die ursprünglich nicht geplant waren (u. a. Neubau einer rund 60 km langen Bahnstrecke Großenbrode-Lübeck, Neubau einer Fehmarnsundquerung im FFH Gebiet. Zudem: Ausbau der Bahnverbindung Hamburg-Lübeck für zusätzli-

chen Bahngüterverkehr). Durch die rund 10jährigen Bautätigkeiten befürchtet die Insel Fehmarn sowie die Region Ostholstein massive negative Einflüsse auf den Tourismus.

Auch das bedeutende NABU Wasservogelreservat Wallnau auf Fehmarn sowie das vom NABU betreute Naturschutzgebiet „Grüner Brink“ wären direkt und indirekt betroffen.

Verkehr / Bedarf

- Das Projekt entbehrt des Bedarfs. Aktuell werden 12.000 Fahrzeuge (Elbtunnel 160.000 täglich) prognostiziert. Für den Bau einer Ortsumgehung in Deutschland werden durchschnittlich 20 000 Verkehrsbewegungen erwartet.
- Allein ein Drittel des Aufkommens ist kleiner Grenzverkehr. Dänische Mitbürgerinnen und Mitbürger kaufen mit Sonder-Fahrtickets vor allem günstige Spirituosen in Deutschland. Es handelt sich also nicht um eine europäische „Magistrale“, sondern um eine entbehrliche Provinz-Verbindung.
- Der Fährbetrieb im 24/7-Modus ist im 30-Minuten-Takt quasi eine „schwimmende Brücke“. Mit Blick auf das prognostizierte Aufkommen reicht das vorhandene Modell völlig aus.
- 80 prognostizierte Personen- und Güterzüge täglich sind gemessen an der Dimension (Querung plus Hinterland D + DK) im Vergleich zum Mittelrheintal (bis zu 250 Züge täglich) marginal. Vornehmlich handelt es sich nicht um „neue“ oder zusätzliche Züge, da der Verkehr lediglich von der Route über Jütland auf die Fehmarnbeltverbindung umgeleitet wird.

Ökologie

- Der 60 Meter breite, 30 Meter tiefe und 20 Kilometer lange, auszuhebende Graben kreuzt verschiedene Natura-2000-Gebiete, darunter die Vogelschutzgebiete „Östliche Kieler Bucht“ und „Ostsee östlich Wagrien“ in den Küstengewässern und das FFH-Gebiet „Fehmarnbelt“ in der AWZ (DE 1332-301). Gefährdung der Schutzziele für streng geschützte Arten und Habitate: Riffe, Seegraswiesen, Megarippel, Schweinswale. Unklare Auswirkungen der jahrelangen Sedimentverlagerungen.
- Vor allem bei den Riffstrukturen hat sich durch eine vom NABU beauftragte Befahrung mit Tauchern herausgestellt, dass die a) vorhandene Riffe unter Umständen wissentlich übersehen wurden und die Abgrenzung des FFH-Gebiets „Küstenstreifen West- und Nordfehmann“ (DE 1532-391) wahrscheinlich fehlerhaft ist (Rifffläche als Faktisches FFH-Gebiet).
- Der NABU beklagt eine fehlende Strategische Umweltprüfung (SUP), die durch den Staatsvertrag ausgehebelt werden soll. Eine SUP prüft mögliche Alternativen, um ökologische Auswirkungen ggf. zu vermeiden. Die alternative Variante „Jütlandroute“ (HH-FL-Kolding-Storebeltbrücke-Kopenhagen) wäre zwar 160 Kilometer länger. Sie wäre aber machbar, hinsichtlich des Bedarfs jedoch angemessen, ökologisch, ökonomisch und sozial tatsächlich nachhaltig. Zudem ist die Jütland-Verbindung ohnehin Teil des europäischen TEN-T-Netzes.
- Negative CO2 Bilanz: 89 x 200 Meter lange Betontunnelelemente plus Förderung des Straßenverkehrs (Scandlines zukünftig: Zero-Emission-Ferry)
- Fehlendes Kompensationskonzept: Ausgleich ökologischer Schäden nahe des Eingriffs ist verpflichtend. Ausgleich im stark betroffenen marinen Bereich ist jedoch

nicht vorgesehen und soll fast ausschließlich über eine „Ablaszahlung“ von 10 Millionen Euro über Ökopunkte abgewickelt werden.

- Kumulative Belastung der Ostsee durch FFBQ im Zusammenwirken mit anderen Infrastrukturvorhaben. Die Ostsee ist bereits schwer belastet: Brücken/Tunnelbauwerke (Öresund- und Storebeltbrücke), Windparke, Fischerei, Schifffahrt, Gaspipelines sowie Stickstoffeinträge aus der Landwirtschaft haben die Ostsee in ökologische Schieflage gebracht. Fisch- und Pflanzenarten sind ebenso bedroht wie die Lebensräume. Viele Bereiche der Ostsee sind bereits tot. Ein Tunnel-Vorhaben dieser Größenordnung wäre der „Sargnagel“ für das größte Binnenmeer der Erde.

Kosten

Allein in den vergangenen 10 Jahren sind die Kosten explodiert. Auf deutscher Seite betragen die Kosten für Hinterlandanbindung zwischen Puttgarden und Lübeck ursprünglich 860 Millionen Euro. Wegen schlechter Planung stiegen sie laut Bundesrechnungshof-Bericht vom November 2018 auf rund 5 Milliarden Euro. Die Dänische Querung verteuerte sich von 4,2 auf offiziell 7,6 Milliarden Euro, die dänische Hinterlandanbindung verteuerte sich um eine Milliarde Euro, u.a. wegen des ungeplanten Neubaus der Storströmsbrücke. Rechnet man alle mit dem Vorhaben der Querung ausgelösten Kosten zusammen, kommt man auf eine Summe um 15 Milliarden Euro für eine Verbindung in der europäischen Provinz.

Finanzielle Risiken für Dänemark

- Staatsbeihilfen. Die Europäische Kommission hat entschieden, dass entgegen der ursprünglichen, beinahe unbegrenzten Staatsbeihilfen der Zeitraum von über 50 auf 16 Jahre eingeschränkt wird. Zudem muss der Vorzugszinssatz von 0,15 auf 2,0 Prozent angehoben werden. Das verändert den Business-Case fundamental.
- Die Konkurrenz durch Scandlines war nie geplant, denn die Grundlage für die Planung war die Einstellung des Fährbetriebs mit Eröffnung der festen Querung.
- Reduzierte Prognose von Fahrzeugen, die statt Storebeltbrücke zukünftig die FFBQ nutzen: statt 720 000 Fahrzeugen würden maximal 215 000 bis 400 000 Fahrzeuge p.a. zukünftig eine Fehmarnbeltquerung nutzen. Unklar bleibt, welchen Verkehrsträger sie nutzen.
- Im Gegensatz zur Prognose nimmt seit 2008 der Anteil mautpflichtiger PKW auf der Vogelfluglinie drastisch ab (Scandlines Statistik). Das liegt vornehmlich an den gestiegenen Flugoptionen, mit denen Skandinavier schneller in den europäischen Süden kommen.

Finanzielle Folgen für Deutschland (total ca. 6 Mrd.):

- Mehrkosten Neubau Bahnstrecke HL-Puttgarden (ungeplant)
- Mehrkosten Neubau Fehmarnsundquerung (ungeplant)
- Zusätzlicher übergesetzlicher Lärmschutz (ungeplant)
- Zusätzliche Maßnahmen zur Abwendung von Klagen unterschiedlicher betroffener Gemeinden im Kreis Ostholstein (ungeplant)
- Infrastrukturelle Lösung für den Wegfall der „Bäderbahn“ in Ostholstein (ungeplant)

Finanziell unter dem Radar der Öffentlichkeit:

- Notwendiger zusätzlicher Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck (rund 1,5 Mrd. Euro), um den von Nord-Westen (Jütland) nach Nord-Osten (Fehmarnbelt) umzulagernden Bahngüterverkehr abwickeln zu können. Der Bund muss SH und HH größtenteils die S-Bahn-Linie S 4 finanzieren, um Bahngleise für den Güterverkehr freizubekommen.

Fazit

Die geplante feste Fehmarnbeltquerung bleibt ein teures, ökologisch schädliches Vorhaben, das besonders vor dem Hintergrund einer Debatte um Klimaschutz und Artensterben wie ein aus der Zeit gefallener Dinosaurier wirkt. Politisches Reden und Handeln gehen nicht nur bei diesem Vorhaben weit auseinander. Es wäre Zeit, mit Blick auf die gewaltige Transformationsleistung, die Europa für das Klima, für eine naturverträgliche Energiewende oder für eine sozial-ökologische Verkehrswende erbringen müsste, auf Projekte zu verzichten, deren Rahmenbedingungen sich finanziell, infrastrukturell oder baulich so verändert haben.

Dramatisch geändert und verschlimmert hat sich seit Mitte der 1990er Jahre auch die Situation der Ostsee, die auch ohne eine feste Fehmarnbeltquerung durch zahlreiche negative Einflüsse vor dem Kollaps steht.

In Artikel 22 des deutsch-dänischen Staatsvertrages ist festgelegt, dass die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern, wenn sich vor allem die finanziellen Rahmenbedingungen des Vorhabens ändern. Diesem vertraglichen Versprechen sind Deutschland und Dänemark nie nachgekommen. Das ist ein Skandal.

Für politische und infrastrukturelle Fragen:
Malte Siegert, siegert@nabu-hamburg.de, 0173 / 937 32 41

Für Fragen der marinen Ökologie:
Dr. Kim Detloff, kim.detloff@nabu.de
Dr. Anne Böhnke, anne.boehnke@nabu.de