
Stellungnahme zum PFV der Feste Fehmarnbeltquerung



1. Zusammenfassende Betrachtung

Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) lehnt die geplante Feste Fehmarnbeltquerung (ab hier: FFHQ) grundsätzlich ab. Aus Sicht des NABU rechtfertigt der mangelnde ökonomische und infrastrukturelle Bedarf des geplanten Vorhabens nicht die damit verbundenen erheblichen ökologischen Auswirkungen im europäisch geschützten FFH-Gebiet 1332-301 „Fehmarnbelt“. Die Bewertung des NABU bezieht sich dabei auf die vom Vorhabenträger durchgeführte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und den von den Gutachtern des Vorhabenträgers festgestellten Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Neben diesen bereits anerkannten Umweltauswirkungen gibt es aus Sicht des NABU eine Vielzahl weiterer Auswirkungen, die in den bisherigen Planungsdokumenten nicht berücksichtigt sind, weil zum Beispiel entweder die hydrologischen und morphologischen Veränderungen nicht ausreichend analysiert und angemessen bewertet oder die gesamtäumliche Wirkung auf die Ostsee unterschätzt wurde. Der NABU kritisiert die Planunterlagen besonders in Bezug auf den vom Vorhabenträger eingeschränkten Untersuchungsraum und die nach Ansicht des NABU mangelnde Würdigung der tatsächlichen temporären und nachhaltigen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf alle Schutzgüter, besonders aber auf Lebensraumtypen (LRT) und Arten (Flora und Fauna) sowohl im terrestrischen, besonders aber im marinen Bereich weit über den Fehmarnbelt hinaus. Auch die kumulativen Wirkungen hinsichtlich der im Planungskorridor bereits bestehenden erheblichen Belastungen sind in den Planungsunterlagen nicht hinreichend untersucht und dargestellt sowie mangelhaft zugunsten der Durchführbarkeit des Vorhabens abgewogen.

Angesichts der vom Vorhabenträger angeführten angeblich besonderen infrastrukturellen Bedeutung des Vorhabens im Zusammenhang mit europäischer Infrastrukturplanung (TEN-V) sowie regionaler Entwicklung kritisiert der NABU im Folgenden den vom Vorhabenträger überschätzten Bedarf inklusiver der Begründung (s. 1.5. Bedarfsnachweis: „physische Barriere“) sowie die daraus resultierende Unterschätzung der Auswirkungen der Dimension des Vorhabens auf Natur und Umwelt. Besonders aber kritisiert der NABU die nach bestehender Rechtsgrundlage (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG) nicht ausreichend geprüften möglichen baulichen und räumlichen Alternativen für dieses Vorhaben, namentlich insbesondere den formellen Fehler, auf Grundlage des Staatsvertrages die Überprüfung der Null-Variante von vornherein auszuschließen. Insbesondere wurde nicht hinreichend dargelegt, dass die Nichtrealisierung des Vorhabens einen unzumutbaren Nachteil darstellen würde, da Alternativen bestehen. Zudem hätte die Null-Variante alleine schon zur Vermeidung von Abwägungsdefiziten geprüft werden müssen. Dieses ist jedoch schon des-

Kontakt

NABU Bundesverband
Charitéstraße 3
10117 Berlin

wegen nicht ermittelt worden, weil dem Vorhaben keine Strategische Umweltprüfung vorgelegt wurde, obwohl die Anforderungen des § 14b UVPG wahrscheinlich bereits mit dem Staatsvertrag erfüllt wurden, mindestens jedoch für den konkreten Fall der Planfeststellung. Insofern beziehen sich alle im Einzelnen gemachten verkehrlichen und ökonomischen Bewertungen der geplanten FFBQ in der Summe ausschließlich auf ihre negativen ökologischen Auswirkungen und die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf und der alternativen Dimension.

Der NABU rügt, dass die Fristsetzung eine adäquate Bearbeitung der rund 10.000 Seiten umfassenden Unterlagen für eine umfassende Stellungnahme unmöglich macht. Zudem erscheint es äußerst fraglich, ob die Kapazitäten der Genehmigungsbehörde ausreichend sind, um die Unterlagen zwischen Oktober 2013 und Mai 2014 in ausreichender Tiefe zu prüfen und Fehler in der Abwägung zu vermeiden. Abgesehen davon erschwert die Unübersichtlichkeit der Unterlagen (u. a. Änderungen, Ergänzungen) eine angemessene Bearbeitung. Einen erheblichen Mangel stellt das Versäumnis des Antragstellers dar, an vielfachen Stellen relevante Rohdaten und Literaturquellen zur Verfügung zu stellen, um die Datengrundlagen für die Antragsunterlagen korrekt bewerten zu können. Damit wird es den Umweltverbänden und der Öffentlichkeit, aber auch nach unserer Einschätzung insbesondere der Planfeststellungsbehörde schwer gemacht, eine unabhängige, wissenschaftliche Stellungnahme zu verfassen bzw. Entscheidung zu fällen.

2. Ausgangssituation und Vorgeschichte

Um die Ablehnung des Vorhabens feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) durch den NABU angesichts zu erwartender erheblicher nachhaltiger und temporärer Auswirkungen zu verstehen, muss die FFBQ einerseits im Kontext der bereits realisierten West-Ost-Verbindungen im Ostseeraum (Storebelt- und Öresund-Querungen) betrachtet werden. Andererseits müssen weitere Belastungen des Planungsraumes (Windparke, wirtschaftliche Nutzung der Ostsee, äußere Einflüsse wie die besonders von Dänemark induzierte Eutrophierung) sowie deren kumulative Wirkungen, aber auch die sozialen (z. B. demographischer Wandel in Europa/Bedarf im Verhältnis zur Lebensdauer des Vorhabens von 100 Jahren) und ökonomischen Rahmenbedingungen realistisch abgeschätzt und von der staatseigenen dänischen Planungs-, Bau- und Betreibergesellschaft Femern A/S adäquat gewürdigt werden. Das ist aus Sicht des NABU in der Summe aller Wirkfaktoren nicht geschehen.

Die Idee, den Fehmarnbelt zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn zu überspannen, besteht schon seit der Zeit des kalten Krieges. Die Verkehre liefen wegen des „Eisernen Vorhangs“ in Westeuropa damals vornehmlich von Norden nach Süden. Insofern schien es angesichts wachsender Nachfrage auch in den skandinavischen Ländern Anfang der 1990er Jahre schlüssig, den Warenverkehr in einem Korridor des westlichen Ostseeraums mit einer ersten festen Verbindung der Inseln Fünen und Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen barrierefrei zu organisieren und in einem zweiten Schritt die rund 18 Millionen Finnen, Norweger, Schweden über die eine weitere feste Verbindung (Öresund) dichter an Festlands-Europa anzuschließen.

2.1 Storebeltbrücke (1999)

Anstelle des Fehmarnbeltkorridors, über den der in Rödby und Puttgarden für den Fährbetrieb trajektierte Bahngüterverkehr bis zur Eröffnung der Storebeltbrücke lief, entschied sich die damalige dänische Regierung im Zuge der Planungen seit Mitte der 1980er Jahre für einen Zusammenschluss von Jütland, Fünen und Seeland und begann konkrete Planungen zum Bau einer festen Querung des Großen Belt (Storebelt). Die damalige dänische Regierung verfolgte das Ziel, der dänischen Bevölkerung beiderseits des Storebeltes die bis dahin über Fähren organisierte Reise zu erleichtern und innerdänischen Austausch zu fördern. Besonders aber sollte der Bahngüterverkehr von Hamburg über Flensburg und den Großen Belt ohne Trajektierung bis nach Kopenhagen laufen. Deswegen wurde konsequenter Weise mit der Eröffnung der Storebeltbrücke 1999 die von der Deutschen Bahn und Dänischen Staatsbahn organisierte Bahngüterverkehrsabwicklung über Fehmarn aufgegeben.

Strategische Erwägung war, die vornehmlich auf Jütland beheimateten dänischen Wirtschaftszentren zu stärken und bahnseitig über Flensburg und Hamburg Richtung Süden anzubinden, um einen Abtransport von Waren bedeutender dänischer Produzenten zu gewährleisten (u. a. LEGO, Danfoss).

2.2 Ökologische Auswirkungen der Storebeltbrücke

Bereits der von der EU aus infrastrukturpolitischen Gründen finanziell geförderte TEN-Korridor Hamburg-Flensburg-Kolding-Kopenhagen einschließlich der Storebeltbrücke bedeutete einen erheblichen Eingriff in die Meeresökologie im sensiblen Übergangsgebiet zwischen salzhaltiger Nord und Brackwasser geprägter Ostsee. Die Ostsee als größtes Binnenmeer der Erde ist auf den Zufluss kalten, salzhaltigen und sauerstoffhaltigen Wassers angewiesen, der überhaupt nur durch bestimmte Wetterlagen (Westwind) gewährleistet werden kann. Das Institut für Ostseeforschung IOW (Anhang 1) hatte bei Untersuchungen an der Storebeltbrücke bezüglich der Auswirkungen festgestellt, dass die Brückenpfeiler einen „Quirleffekt“ haben, bei dem sich die tief einfließenden kalten und salzhaltigen Nordseewasserschichten bereits beim Eintritt in die Ostsee mit den aus der Ostsee ausfließenden leichteren, brackigen Oberflächenwasserschichten durchmischen. So wird heute schon die östliche Ostsee nicht ausreichend mit Sauerstoff versorgt. Die erhebliche Verschlechterung des Zustandes der östlichen Ostsee mit 60.000 Quadratkilometern totem Meeresboden kann in Teilen auf diesen, sowie auf den Eingriff durch die Öresundbrücke (siehe Öresundbrücke) zurück geführt werden. Weil die Kombination aus Bohrtunnel und Brücke erst rund 15 Jahre in Betrieb ist, lassen sich die tatsächlichen Langzeitschäden des Vorhabens nach Ansicht des NABU noch überhaupt nicht abschätzen, wobei bereits weitere Infrastrukturprojekte entweder realisiert (Öresundquerung) oder geplant sind (Fehmarnbeltquerung). Alle mit weiteren temporären und nachhaltigen negativen ökologischen Auswirkungen. Dass nach Einschätzung der staatseigenen dänischen Planungs- und Baugesellschaft Femern A/S sowohl an der Storebelt wie auch an der Öresundbrücke angeführt wird, die Vorhaben hätten den maritimen Bereich förmlich aufgewertet (u. a. Muschelbänke an den Beton-Bückenpfeilern beider Brücken), darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich bei den Querungsprojekten in einem vergleichsweise kleinen Raum bereits um gewaltige Eingriffe in Natur und Umwelt handelt. Insofern ist es eine in Teilen krude Argumentation, derart gigantische Infrastrukturvorhaben mit marginalen und punktuellen Verbesserungen durch das Vorhaben selbst rechtfertigen zu wollen (Öresund: u.a. künstliche Badestrände in Kopenhagen) und diese nicht mit ihren Gesamtauswirkungen zu betrachten.

2.3 Öresundbrücke (2001)

Der 2001 von der dänischen Königin Margarethe und dem schwedischen König Karl Gustav eröffnete Öresundquerung lag ein Vertrag zugrunde, der nicht nur die Zuständigkeiten der Querung selbst regelte. In einer Zusatzvereinbarung zum Öresundvertrag schrieb zudem die Bedingungen Schwedens in Bezug auf weitere infrastrukturelle Entwicklung des westlichen Ostseeraumes fest. Schweden ließ sich von Dänemark zusichern, dass sich das westliche Königreich im Gegenzug zur Zustimmung Schwedens zur Öresundquerung gegenüber Deutschland für den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung einsetzen müsse. Denn mehr noch als Dänemark, dessen Hauptwirtschaftszentrum auf Jütland liegt, wo die Güterverkehrsabwicklung über die A 7 Richtung Süden organisiert wird, ist vor allem Schweden an einer Verkürzung der Strecke Richtung Südeuropa interessiert. Schweden plant, sowohl die im südschwedischen Malmö gelegenen Industriebetriebe (u. a. Scania, Volvo) als auch Nordschwedens Bergwerke (Erze) direkter mit Festlandeuropa zu verbinden.

Da zudem mit Kopenhagen und Malmö zwei bedeutende Wirtschaftszentren verbunden wurden, konnte das Vorhaben trotz der erheblichen temporären und nachhaltigen ökologischen Schäden mit einem bedeutenden öffentlichen Interesse gerechtfertigt werden. Eine Metropolregion mit fast 5 Millionen entstand, die seit Eröffnung einen wesentlichen Anteil der Gesamtbevölkerung beider Länder verbindet. Dänen leben angesichts europäischer Lebens- und Arbeitsfreizügigkeit im günstigeren Schweden, Schweden arbeiten wegen höherer Löhne beim attraktiven Nachbarn und nutzen täglich die feste Verbindung der beiden großen europäischen Städte.

2.4 Ökologische Auswirkungen der Öresundbrücke

Ähnlich wie die Brückenpfeiler der Storebeltbrücke bedeuteten die der Öresund-Tunnel/Brückenkombination im zweiten großen Korridor für Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee eine weitere erhebliche Beeinträchtigung. Die Auswirkungen in Bezug auf Arten und Lebensraumtypen sind vergleichbar.

3. Geplante Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

3.1 Formale Mängel der Planfeststellungsunterlagen

Der NABU kritisiert, dass an allen Stellen der umweltrelevanten Textstücke Links ins Leere laufen und damit die Argumentation des Vorhabenträgers streckenweise nicht nachvollziehbar ist. Dies stellt in Anbetracht der sehr umfangreichen PFU und der ausgesprochen kurzen Bearbeitungsfrist eine nicht tolerierbare Erschwernis bei der Bearbeitung dar. An anderen Stellen wird im Inhaltsverzeichnis auf relevante Gutachten hingewiesen, die aber nicht im Text Verwendung fanden. Die Verwendung veralteter Quellen ist aber besonders bei sensiblen Arten, die durch kumulative Effekte in jüngerer Vergangenheit Bestandsrückgänge verzeichnen mussten unterliegen, fahrlässig. Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr als verantwortliche Planfeststellungsbehörde dürfte gleichermaßen mit dieser Problematik konfrontiert sein. Der NABU weist darauf hin, dass der Erläuterungsbericht sich intensiv mit der Darstellung der technischen Möglichkeiten ausei-

nersetzt (134 Seiten), der Umfang der Darstellung der Umweltverträglichkeit (10 Seiten) dazu in keinem nachvollziehbaren Verhältnis steht. Dies ist ein Missverhältnis, das im Hinblick auf den hohen Stand der Unterschützstellung, dem Ausmaß der gravierenden Auswirkungen auf Natur und Umwelt nicht gerecht wird. Das verwendete Datenmaterial bzw. die Datengrundlagen sind nicht immer nachvollziehbar dokumentiert, die zitierten Fachgutachten z. B. für Bestandserhebungen, Auswirkungsprognosen und Analysen sind nicht nachvollziehbar dokumentiert und abrufbar. Des Weiteren wird nicht berücksichtigt, dass Wirkungen zu erfassen gewesen wären, die von der Umwelt auf das geplante Bauwerk einwirken können und direkt oder indirekt Schutzgüter beeinträchtigen könnten.

Die Nichtdurchführung der Nullvariante hat einen gravierenden Mangel zur Folge, der sich in der Konsequenz durch sämtliche Unterlagen zieht, egal, ob es technische oder ökologische Details betrifft. Mit der Nichtdurchführung der Nullvariante werden wesentliche Erkenntnisse, mit denen sich Trendentwicklungen der Umwelt und Natur darstellen ließen kategorisch ausgeklammert.

Graduelle Funktionsverluste in den Natura 2000-Untersuchungen sind nicht berücksichtigt worden.

Wirkprozesse können – auch wenn sie außerhalb des Schutzgebietes verursacht werden – in das Schutzgebiet hineinwirken. Beeinträchtigungen auf Schweinswale, Fische und Seevögel durch Schallimmission, Vibration, Barrierewirkungen, Vermeidungsreaktionen der Fische durch Trübungswolken und damit zumindest eine zeitweise Beeinträchtigung können nicht ausgeschlossen werden. Es wäre also eine weiterführende FFH-VVP erforderlich gewesen, ob diese jedoch durchgeführt wurden, ist den PFU nicht zu entnehmen.

Blanke Tatsachenfeststellungen ohne eine grenzüberschreitende Betrachtung und die isolierte Betrachtung einzelner Aspekte ist nicht zielführend in einem Lebensraum, der von komplexen Wechselwirkungen geprägt ist.

Gefährdungsursachen sind nicht monokausal zu suchen, sondern das Augenmerk sollte auf den kumulativen Auswirkungen liegen.

3.2 Beeinträchtigung von Schutzgütern und -gebieten

Die Ausweisung des ca. 280 Quadratkilometer großen FFH-Gebiets 1332-301 „Fehmarnbelt“ erfolgte nach Vorkommen der geschützten Lebensraumtypen (LRT) „Sandbänke“ und „Riffe“ sowie dem Verbreitungsschwerpunkt der Schweinswale. Insbesondere die sogenannten Megarippel, eine besondere Ausprägung des LRT „Sandbänke“ mit einer Kammhöhe von bis zu drei Metern sind von geomorphologischer und damit auch ökologischer Seltenheit. Auch liegen hier einige der artenreichsten „Riffe“ der Ostsee, mit Besiedlung von Rot- und Braunalgen bis zu 20 Meter Wassertiefe. Durch Sedimentation und Eintrübung veränderte Lichtverhältnisse können die assoziierten Artengemeinschaften erheblich beeinträchtigen. Der in Anlage 19 Natura 2000-Untersuchungen Teil B II pauschal formulierte Ausschluss der geschützten LRT im Abstand von 12 bis 14 Kilometer zur Trassenführung wird vom NABU angezweifelt.

In den Erhaltungszielen für das FFH-Gebiet „Fehmarnbelt“ in der deutschen AWZ der Ostsee heißt es unter anderem: „Der Fehmarnbelt besitzt als ökologisches Bindeglied zwischen Beltsee und Mecklenburger Bucht eine für die gesamte Ostsee wichtige Vernetzungsfunktion, nicht nur für den Wasseraustausch, sondern auch als Teillebensraum und Wanderroute für Schweinswale, Seehunde, Fische sowie für Larven vieler wirbelloser Tierarten und die Sporen mariner Algen.“ Durch die exponierte Lage im Einstrombereich von Nordseewasser stellt der Fehmarnbelt den

zentralen Startpunkt und Ausbreitungskorridor für die Besiedlung umliegender Gebiete und die Ausbreitung salztoleranter Arten dar. Zudem ist es von existenzieller Bedeutung als Überwinterungsgebiet für die Entenpopulation der Ostsee. Der NABU zweifelt an, dass die vom Bundesamt für Naturschutz formulierten Erhaltungsziele (Stand Januar 2008) für LRT und Arten (309 Arten nachgewiesen, ca. 70 auf der deutschen Roten Liste) durch einen Eingriff des Vorhabenträgers in der geplanten Größenordnung überhaupt noch erreichbar sind. Besonders bedeutsam und geschützt sind die im Fehmarnbelt vorkommende „Megarippel“, Sandrippel mit einer Kammhöhe von bis zu drei Metern, die vom Vorhaben erheblich beeinträchtigt würden.

Bereits rund 60.000 Quadratkilometer Meeresboden der Ostsee sind abgestorben, d.h. die extrem niedrigen Sauerstoffgehalte machen hier höheres Leben unmöglich, der Schwund an LRT und Arten ist immens und der NABU zweifelt, ob weitere Eingriffe durch große Infrastrukturvorhaben jenseits eines angeblichen Bedarfes überhaupt zumutbar sind und ob diese unter Umständen durch die Ausnutzung möglicher Alternativen verhindert werden könnten. Deswegen bemängelt der NABU, dass dem Vorhaben keine SUP vorangestellt und naheliegende Varianten und Alternativen zum Schutz von Umwelt und Natur ignoriert wurden (Variantenvergleich und Alternativen). Zudem befürchtet der NABU, dass durch kumulative Wirkungen im westlichen Ostseeraum durch Storebelt- und Öresundquerung (siehe Vorbemerkung), aber auch mit bereits umgesetzten und in Planung befindlichen Windparks erhebliche Beeinträchtigungen der marinen Bereiche der Ostsee einhergehen. Hinzu kommt die wirtschaftliche Nutzung der Ostsee als Transitstrecke für Schiffe und die Fischerei. Entsprechend beeinträchtigen unterschiedliche nachhaltige und temporäre Faktoren die Qualität von marinen Arten und Lebensräumen.

Angesichts aktueller, vom oder im Auftrage des NABU erstellter Gutachten wird deutlich, dass die zugrunde liegende Datenbasis teils veraltet, fehlerhaft oder in ihren Prämissen und Annahmen fragwürdig ist. Der NABU zweifelt die gutachterlich festgestellte ökologische Unbedenklichkeit der verschiedenen FFbQ-Varianten an und fordert eine unabhängige Neubewertung, um unnötige Belastungen eines völlig überdimensionierten Vorhabens für Mensch und Natur zu vermeiden.

3.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die erforderlichen Unterlagen nach § 17 BNatSchG im LBP sind vorhanden. Der NABU bemängelt jedoch, dass bei der Prüfung der Vermeidbarkeit des Eingriffs, der Darstellung der zu erwartenden Beeinträchtigungen bzw. Eingriffe, den Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung vorhersehbarer Beeinträchtigungen keine konkrete Begründung der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen erfolgt, sondern lediglich eine Beschreibung. Dies ist aus Sicht des NABU nicht ausreichend. Eine Darstellung der Null-Variante als Referenzfall ist aus Sicht des NABU grundsätzlich miteinzubeziehen und hieße gleichzeitig eine Vermeidung aller Beeinträchtigungen. (Anhang 2, Kap. 1.2). Der NABU rügt, dass im LBP nicht berücksichtigt wurde, die Auswirkungen des Bauwerks unter Einbeziehung der Effekte des Klimawandels zu betrachten.

3.4 Umweltverträglichkeitsstudie

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) legt die entscheidungsrelevanten Unterlagen nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) vor und stellt so die notwendigen Angaben zur Bewertung der Umweltauswirkungen zur Verfügung. Im Rahmen der Verwaltungspraxis des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zum Ausbau der Offshore-Windkraft in der deutschen AWZ wurde ein methodisches Standarduntersuchungskonzept entwickelt, welches in seiner jüngsten Version (StUK 4) (Anhang 12) ein geeignetes Instrument darstellt, potentielle Beeinträchtigungen von marinen Arten und Lebensräumen zu bewerten. Die vorliegende UVS basiert auf der überholten Version StUK 3. Es sollte dringend ein Abgleich mit der neuen, überarbeiteten Version des Standarduntersuchungskonzeptes aus dem Oktober 2013 vorgenommen werden. So liegen u.a. zentrale Neuerungen vor zum Untersuchungsrahmen für das Benthos, Fledermäuse oder zum Landschaftsbild und ebenso zu den Untersuchungszeiträumen der Basis-

aufnahmen. Aus dem BSH-Projekt „Stukplus“ gingen darüber hinaus erweiterte Vorgaben für die Unterwasserschallmessungen, die digitale Erfassung von Seevögeln und Meeressäugern hervor. Auch hier sollte ein Abgleich mit der bisherigen Datenerhebung zur festen Fehmarnbeltquerung erfolgen. Zusätzlich verweisen wir an dieser Stelle auf ein Papier des Forum Offshore Windenergie und Umweltschutz (FOWEUM) aus dem Jahr 2014 zur „Ökologischen Begleitung der Errichtung von Offshore-Windparks und Netzanbindungssystemen“ (Anhang 13). Die dargelegten Leitlinien sind ein Produkt der Diskussion von Genehmigungsbehörden des Bundes und der Küstenbundesländer sowie von Naturschutzverbänden und unabhängigen Experten.

Der NABU bemängelt, dass in den Unterlagen zur UVP eine Karte zum Schutzgut Klima/ Luft fehlt. Eine eindeutige kartografische Darstellung der Auswirkung aller Varianten auf die Schutzgüter fehlt ebenso. (Anhang 2, Kap. 1.3)

Der NABU verweist an dieser Stelle auch auf die Ausführungen zum Artenschutzbeitrag (ASB) unter Kapitel 6.

3.5 FFH-Prüfungen

Zum Teil sind in den Quellenverzeichnissen Links angegeben, die nicht oder nicht mehr zum Ziel führen. Dies ist z.B. bei den Artensteckbriefen „Seevogelarten“, „Verbreitung von Fischen“ und „Fischarten des Anhang II der FFH-Richtlinie“ der Fall. Weiterführende Links sind fehlerhaft und einige der angegebenen Quellen sind nicht aktuell. So wird eine Studie zur quantitativen Bewertung von Lebensräumen für Rastvögel aus dem Jahr 2007 verwendet, obwohl es Daten aus dem Jahr 2010 gibt. Der Fehmarnbelt stellt besonders für Rastvögel einen essentiellen Lebensraum dar, der sowohl Ruheraum als auch Nahrungsgrundlage für rastende Seevögel und besonders Enten bietet. In der Fehmarnbeltregion treffen sich die Zugrouten der Landvögel mit denen der Wasservögel. Die Region kann als Hotspot des Vogelzugs bezeichnet werden. Die Wichtigkeit schlägt sich auch nieder im Namen der Fährroute Scandlines‘ „Vogelfluglinie“.

Der NABU ist der Ansicht, dass nur die Verwendung aktueller Daten eine seriöse Betrachtung des Lebensraumes Fehmarnbelt und der immensen Bedeutung für das Überleben verschiedener Spezies in Frage kommt.

Innerhalb der FFH-Prüfung werden graduelle Funktionsverluste in den Natura 2000-Untersuchungen nicht berücksichtigt, sondern vom Vorhabenträger sogar abgelehnt. Über die Methode nach Lambrecht und Trautner könnten jedoch für verschiedene Wirkfaktoren und ihre graduellen Wirkungen differenziert und einzelfallbezogen auf ihre Funktionsverluste untersucht und in einen übergeordneten Bewertungsrahmen betrachtet werden. Diese Methode bietet sich besonders bei der Erfassung von wasserseitigen Beeinträchtigungen an und wird etwa angewendet bei der Untersuchung von Auswirkungen regelmäßiger Baggerarbeiten in Fahrrinnen. Diese Untersuchungsmethode wird vom Vorhabenträger abgelehnt. Der NABU fordert, dass diese graduellen Funktionsverluste mit einem geeigneten Instrument erfasst werden. (Anhang 2, Kap. 2.4 h)

Auch bei der Erfassung von Rastvögeln wird seitens des Vorhabenträgers auf eine veraltete und ungeeignete Methode zurückgegriffen. Die gewählte Methode weicht ab vom wissenschaftlichen Standardvorgehen und wird deshalb vom NABU abgelehnt. (Anhang 2, Kap. 2.4 i)

Die Thematik der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen wird nach Ansicht des NABU vernachlässigt. Von Seiten des Vorhabenträgers wird eingeräumt, dass Wirkprozesse bis in das Schutzgebiet hineinwirken können, da Beeinträchtigungen in Form von Trübungswolken, Schallemissionen, Vermeidungsreaktionen von Futterfischen etc. nicht auszuschließen sind. Der NABU rügt dieses Vorgehen und fordert eine grenzüberschreitende Betrachtung aller in Frage kommenden Auswirkungen während und nach der Bauphase. (Anhang 2, Kap. 2.4. I) Zu dieser Forde-

rung nach einer Untersuchung gehört auch die Forderung nach der Einbeziehung aller betroffenen Gebiete und der trennscharfen Sicht auf den Schutzstatus.

3.6 Artenschutzbeitrag (ASB)

Der NABU rügt, dass das Literaturverzeichnis und einige Quellenangaben nicht vollständig sind. In den Unterlagen werden Quellen im Text angegeben, die jedoch im Quellenverzeichnis nicht aufgeführt werden und andersherum. Auch in diesem Teil der Unterlagen finden sich Links, die nicht funktionieren sowie dramatisch veraltete Daten, z.B. zum Schweinswal (Erfassungsbericht von 2006 verwendet, obwohl eine aktuelle Version von 2012 erhältlich ist). (Anhang 2, Kap. 1.5)

Es ist aus den PFU nicht eindeutig zu entnehmen, anhand welcher Kriterien die geschützten Arten im Untersuchungsgebiet einer vertiefenden Konfliktanalyse unterzogen wurden und welche Kriterien zur Auswahl herangezogen wurden.

Die einzelnen Arten sowie die Erkenntnisse hierzu werden stichpunktartig zusammengefasst.

3.6.1 Amphibien

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Amphibien wurde die UVS zum geplanten Deichneubau an der Nordküste nicht verwendet. Da die Nordküste des Fehmarns an den Fehmarnbelt grenzt, wäre es geboten, auch diese aktuelle und zugängliche Quelle zu nutzen.

3.6.2 Fische

- Der Fehmarnbelt stellt ein wichtiges Laich- und Aufwuchsgebiet für viele Fischereirelevante Fischarten dar. Dorsch, Wittling (Merlan) Hering und Sprotte kommen im Fehmarnbelt vor und finden hier gute Bedingungen für die Reproduktion, da auch in Jahren mit Sauerstoffmangelerscheinungen der Fehmarnbelt im Vergleich einen relativ hohen Sauerstoffgehalt aufweist und damit eine zentrale Rolle als Rückzugsraum bietet.
- Das Flussneunauge findet in den Untersuchungsunterlagen keine Erwähnung, obwohl diese Fischart im Fehmarnbelt vorkommt und als Rote Liste-Art geführt wird. Sie genießen europaweit Schutz nach der FFH-Richtlinie, unterliegen in Deutschland dem Schutz nach der Bundesartenschutzverordnung und sind nach Fischereiverordnungen der Länder ganzjährig zu schonen. Im Bereich der Ostseeküste gilt das Flussneunauge als extrem selten, weshalb dem Vorkommen im Fehmarnbelt besondere Bedeutung zukommt.
- Ein Rückgang der Fische würde eine Verknappung der Nahrung für fischfressende Beutegreifer bedeuten (Kegelrobbe, Seehunde, Schweinswale, Seevögel)
- Stör: Der ehemals in der Ostsee vorkommende Stör gilt als in der Ostsee verschollen. Wiederansiedlungsprojekte basieren auf der Wiederherstellung natürlicher Lebensräume, zu denen auch die Ostsee gehört. Der NABU vertritt die Meinung, dass der Stör im ASB hätte berücksichtigt werden müssen.
- Europäischer Aal: Das Gebiet stellt für den Europäischen Aal einen sehr wichtigen Lebensraum (Migrationsroute) dar. Aale reagieren auf elektromagnetische Felder, die Wirkung dieser wird jedoch nicht in den Unterlagen von vornherein ausgeschlossen. Der NABU moniert dies und fordert Nachbesserung.
- Seestichling: Der auf der Roten Liste als gefährdet eingestufte Seestichling würde durch das Querungsbauswerk einen Flächenverlust von mehr als 40% erleiden. Der Spitzschwanz-Schlangenhalsrochen wird in den Unterlagen für die beiden Tunnelvarianten nicht erwähnt. Die Bedeutung der beiden geschützten Arten für den Fehmarnbelt wird mit „hoch“ bewertet. Als Reaktion wird eine verringerte Reproduktionsrate prognostiziert. Die PFU schätzen jedoch die Auswirkungen für das Teilschutzgut Fische als gering ein. Der NABU rügt dies.

- Sedimentation und Auswirkungen auf Fische: Der NABU moniert, dass bei der Betrachtung keine kumulativen Effekte ermittelt werden. Die Auswirkungen sind jedoch in Beziehung zur natürlichen Wassertrübung zu setzen. Beide Parameter wirken additiv und dürfen nicht getrennt voneinander betrachtet werden.
- Laichgebiet des Herings und der Arten der Flachwassergemeinschaft: Die Unterteilung der Wirkzonen in drei Unterzonen, diese wiederum in drei Untergebiete lässt nicht erkennen, warum eine solche Einteilung vorgenommen wurde. Nationale Grenzen spielen bei der Analyse von Unterwasserzonen keine Rolle. Eine kleinräumige Festlegung vieler Bezugsräume führt aber in Kombination mit einem Flächenbezug in der Ermittlung der Betroffenheit zu einer Unterschätzung der Beeinträchtigungsschwere.

Auswirkungen durch Lärm: Der verwendete Art-Ansatz zur Ermittlung der Hörbarkeit von Signalen entspricht nicht der gängigen Praxis. Lärmbedingte Verletzungen bei Fischen sind nicht davon abhängig, dass die Signale im hörbaren Bereich liegen. Auch die Herleitung der Empfindlichkeit gegenüber Lärm ist fehlerhaft und kann daher keine Grundlage der nachfolgenden Berechnungen bilden. Für das Teilschutzgut Fische wurde kein eigener Variantenvergleich angestellt. Da Fische über eine andere Hörphysiologie verfügen als Meeressäuger ist dies kein zulässiges Verfahren. Zusätzlich wird der Wirkfaktor Lärm auf mögliche Verletzungen und letale Folgen für Fische nicht ausreichend berücksichtigt. Das mögliche Auftreten von Verletzungen durch Schallemissionen hätte berücksichtigt werden müssen. (Anhänge 2 und 3)

3.6.3 Rast- und Zugvögel

Nicht brütende Rastvögel nutzen den Fehmarnbelt als Ruhe- und Nahrungsraum. Dem Fehmarnbelt kommt als Sammel- und Überwinterungsgebiet besondere Bedeutung zu. Für ihre Zugwege und um ihre Körpertemperatur aufrecht zu erhalten benötigen sie besonders in den Wintermonaten störungsarme Rückzugsräume (jedes Auffliegen kostet Energie und muss mit einem Mehr an Nahrung ausgeglichen werden). Sie sind daher darauf auf nahrungsreiche und störungsarme Räume angewiesen. Da einige Arten (bes. Eiderente mit mehr als 300.000 festgestellten Individuen im Fehmarnbelt auf dem Wegzug im Jahr 2013, Trauerente mit 48.000 Individuen in 2013, Rothalstaucher mit bis zu 700 Individuen, Reiherente, Eisente) mit einem hohen Anteil ihrer biogeografischen Population den Fehmarnbelt als Durchzugskorridor und/oder als Überwinterungsgebiet nutzen, ist dieser für das Überleben von zentraler Bedeutung.¹ Tötungen durch Kollisionen, indirekte Tötungen durch Verhungern infolge verstärkter Sedimentaufwirbelungen, Barrierewirkung von Baufahrzeugen, direkte Störungen während der Bauphase sowie der Verlust von Lebensstätten sind nach Ansicht des NABU besonders, was die kumulativen Wirkungen angeht, in den Untersuchungen nicht ausreichend gewürdigt worden.

Der NABU bemängelt, dass im ASB Seetaucher (besonders Sterntaucher und Prachtttaucher) von der Prüfung ausgeschlossen werden, obwohl der Bestand für Schleswig-Holstein in den Unterlagen als nicht bekannt vorausgesetzt wird. unzulässigerweise wird daraus geschlossen, dass eine Anzahl von 34 Tieren für den Fehmarnbelt anzunehmen ist. Der tatsächliche Bestand dürfte aber sehr viel höher liegen, sodass eine eingehende Prüfung zu fordern ist. (Anhänge 2 und 4, Kap. C)

¹ vgl. Koop, Berndt e.a. (2005): Die Vögel der Insel Fehmarn: Die maximalen Rastbestände betragen im Zeitraum 1970 – 2004: Eiderente 60.000 Ind., Trauerente 30.000 Ind., Reiherente 60.000 Ind., Bergente 30.000 Ind., Eisente 35.000 Ind., Schellente 6.000 Ind., Rothalstaucher 120 Ind., Ohrentaucher 70, Haubentaucher 865. Die rastenden Tauchenten konzentrieren sich im Winter jeweils auf der windabgewandten Seite der Insel und nutzen den Fehmarnbelt als Rastgebiet insbesondere bei Südwestwind.

3.6.4 Schweinswale

Der Schweinswal ist eine kleine Zahnwalart, die im hochfrequenten Bereich hört und kommuniziert. Die Zahl der zugrunde gelegten Zählung enthält Tiere aus der Nordseepopulation und führt somit zu einer Überschätzung der tatsächlichen Populationsgröße. In den letzten Jahren sind Bestand und Verbreitung des Schweinswals in der Ostsee stark zurückgegangen. Zwar ist der Beifang eine Ursache des Bestandsrückgangs der Schweinswale in der Ostsee. Jedoch werden als sogenannte „major threats“ auch die Schifffahrt, Bauarbeiten bzw. Bauwerke, der Wegfall der Nahrungsgrundlage als limitierende Faktoren genannt. Die verkürzte Darstellung im Artenschutzbeitrag suggeriert, dass Beifang das Hauptproblem ist. Der NABU rügt diese irreführende Darstellung und fordert eine umfassende kumulative Untersuchung des Sachverhalts.

Erhaltungszustand: Der Erhaltungszustand des Schweinswales in der Ostsee ist schlecht, sodass insgesamt von einer geringeren Dichte ausgegangen werden muss. Hohe Vorbelastungen wie Beifang etc. üben einen erheblichen Druck auf die Population aus. Der Fehmarnbelt gilt im Gebiet der westlichen Ostsee und Beltsee als sog. „high-density-area“. Der NABU rügt die Einstufung des Schweinswalvorkommens im Fehmarnbelt als „von mittlerer Bedeutung“ und fordert eine Einschätzung, die sich an den Maßstäben der Ostsee orientiert. Des Weiteren fordert der NABU für die Erfassung des Schweinswalbestandes die Anwendung geeigneter Methoden, um den Bestand der Tiere zu erfassen. Die angewendeten SCANS-Zählungen haben durch eine mangelnde Abgrenzung von Ostsee- und Nordseepopulation eine Überschätzung des Bestandes von ca. 115% zur Folge. Die Schweinswaldichte in den einzelnen Habitaten unterliegt durch Wanderbewegungen Schwankungen. Diese werden von den Gutachtern nur als lokale Bewegungen eingestuft. Die Erfassungsmethoden sind jedoch nicht dazu geeignet, diesen Schluss zu ziehen. Die vorliegenden Unterlagen sind nicht dazu geeignet, nachvollziehen zu können, ob die Zählabdeckung geeignet war, die Population und deren Wanderbewegungen schlüssig darzustellen. Dies gilt besonders für die Wintermonate. Der NABU rügt weiterhin, dass ein zweijähriger Untersuchungszeitraum nicht geeignet ist, die Population zu erfassen und dass in der Folge mit Annahmen gearbeitet wird.

Lärm: Die von Geräuschemissionen und Schiffsverkehr ausgehende Verletzungs- und Tötungsgefahr für Schweinswale wird in den Unterlagen nicht ausreichend untersucht. Der ohnehin schon starke Schiffsverkehr auf dem Fehmarnbelt würde durch die Bauarbeiten noch verstärkt. Schiffschrauben können starke Verletzungen bei Meeressäugern hervorrufen, die gezwungen sind, zum Atmen regelmäßig an die Wasseroberfläche zu schwimmen. Die Schallemissionen durch die Bauarbeiten sind nicht in angemessener Gründlichkeit bearbeitet worden. Die Geräuschmissionen des Baggerbetriebes beinhalten zusätzliche, nicht beachtete Anteile hochfrequenten Schalls. Die Betrachtung des möglichen Effekts auf das Gehör von Schweinswalen stützt sich in dieser Betrachtung lediglich auf einen Pegelwert. Von den Gutachtern völlig unberücksichtigt bleibt die Dauer der Expositionszeit. In den gesamten Unterlagen bleibt unberücksichtigt, dass schallinduzierte akustische Traumata, die als physische Verletzung gewertet werden müssen, langfristig zu irreversiblen Degenerationen führen können und damit eine schwere Beeinträchtigung darstellen.

Weiterhin widerspricht der NABU der Annahme, dass der durch die Bauarbeiten entstehenden Lärmquellen unwesentlich und vernachlässigbar seien. Vielmehr handelt es sich um zusätzlich entstehenden Lärm, die die betroffene Fläche weiter vergrößert, und dies nicht nur punktuell. Der Fehmarnbelt ist von maßgeblicher Bedeutung für die Migration, die durch eine flächige Lärmbelastung möglicherweise wegen der entstehenden Barrierewirkung die Wanderung erschweren oder sogar unterbinden würde. Eine Relativierung der Lärmbelastung durch bereits vorhandene Vorbelastungen ist nicht zulässig und wird vom NABU angelehnt. Vielmehr muss die Summe der Auswirkungen analysiert werden. Der NABU fordert umfassende Untersuchungen aller in Frage kommenden Schallquellen und ihrer kumulativen Wirkung auf Natur und Umwelt im Fehmarnbelt. Vom bei der Impulsrammung von Spundwänden ausgehenden Lärm geht eine

weitere Gefahr für Schweinswale aus, denn das zugrunde gelegte Vergrämungskonzept ist ungeeignet zur sicheren Vergrämung von Schweinswalen.

Habitatverluste: Der NABU rügt, dass die möglichen Effekte der Sedimentfahnen aus einer Sandentnahmemaßnahme vor Sylt abgeleitet werden. Die Sedimente im Fehmarnbelt sind jedoch von anderer Beschaffenheit und bestehen zu einem großen Teil aus plastischen Tonen und anderen Sedimenten mit einem hohen Feinstoffanteil. Die Ergebnisse sind nicht übertragbar. Feine Sedimente können durch eine Verschlechterung des Sauerstoffangebots die Nahrungsgrundlage von Schweinswalen erheblich verschlechtern. Es wurde nicht untersucht, ob die in bestimmten Lebensphasen (Jungtiere, Weibchen in der Reproduktionsphase) besonderen Nahrungsansprüche erfüllt werden. Der NABU fordert hierzu umfassende Untersuchungen. Die für die Betrachtung der Wassertrübung durch Sedimentfahnen zugrunde gelegten Erkenntnisse gehen von falschen Annahmen aus, sodass sie nicht, wie in den Unterlagen geschehen, auf die Störungen für Schweinswale übertragen werden können. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass die Verschlechterung des Nahrungsangebots auch einen deutlich negativen Einfluss auf das Wohlergehen der Schweinswale im Fehmarnbelt haben wird.

Meideverhalten ist nach Auffassung des NABU nicht als eine mittlere, sondern als eine starke Reaktion zu werten, die für die Tiere, die praktisch ständig Nahrung aufnehmen müssen, um ihre körperliche Fitness zu bewahren. Dieses normale Verhalten kann jedoch nicht ausgeführt werden, wenn die Tiere durch Schallquellen und andere Störungen ihr Verhalten ändern müssen. Eine Verringerung der körperlichen Fitness ist die logische Folge.

Die Darstellung des Fehmarnbelts als Migrationskorridor „mittlerer Bedeutung“ wird vom NABU angezweifelt. Vielmehr gibt es zahlreiche Literatur, die dessen hohe oder sehr hohe Bedeutung für die Migration und den potentiellen Austausch zwischen der westlichen und stark bedrohten zentralen Population des Ostseeschweinswals belegen. Er ist die einzige Ost-West-Verbindung die für Wanderbewegungen in diese Richtung zur Verfügung steht und damit unabdingbar. Auch für andere, in der Ostsee sporadisch anzutreffende Cetacea scheint der Fehmarnbelt der zentrale Migrationskorridor zu sein. Kinze (1995, 2011) oder Gosselck & Kinze (2011) fassen Nachweise von über der Hälfte der mehr als 35 im Nordost-Atlantik beheimateten Walarten für die Ostsee zusammen. Harder et al (2011) berichten über zahlreiche seit 1990 einwanderende Bartenwale in die Ostsee, zum Beispiel Zwergwale, Kleine Schwertwale oder auch Buckelwale. (Anhang 5)

3.6.5 Kegelrobben und Seehunde

Bei den Seehunden und Kegelrobben ist die Datenlage in den PFU dünn. Die Daten sind teilweise unvollständig angegeben und damit nicht nachprüfbar dargestellt. Des Weiteren sind die gezogenen Rückschlüsse bezüglich der Empfindlichkeit von in der Ostsee lebenden Kegelrobben und Seehunden nicht nachvollziehbar dargestellt.

Unklar ist, wie die Bewertung des Gesundheitszustandes der beiden Tierarten erhoben wurde.

Die Untersuchungen dazu werden in den PFU nicht nachvollzieh- und prüfbar dargestellt.

Zwar ist der Bestand der Seehundpopulation stabil, und der der Kegelrobben derzeit ansteigend, da diese nicht mehr bejagt werden, doch sind die Bestände beider Arten auf ein ausreichendes Nahrungsangebot und störungsfreie Ruheplätze angewiesen. Der NABU weist darauf hin, dass mögliche Beeinträchtigungen (Vergrämung/ Meideverhalten, Verletzung, Tötung) bei Seehunden und Kegelrobben durch Schallemissionen entstehen können. Die Angaben dazu sind allerdings in den PFU nicht verlässlich nachvollziehbar dargestellt. Die Datenlage zum akustischen Empfinden von Robben ist zum jetzigen Zeitpunkt schlecht. Daher kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass keine Beeinträchtigung durch die Bautätigkeit erfolgt. Des Weiteren kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verletzungen und Tötungen durch vermehrten Schiffsverkehr zu-

nehmen. Die Verschlechterung des Nahrungsangebots durch Sedimentation etc. hat dieselben Folgen wie bei den Schweinswalen: Tötung durch Verhungern.

Es ist davon auszugehen, dass ein Verbreitungsschwerpunkt von Seehunden und Kegelrobben im oder in der Nähe des Fehmarnbells liegt. Die zumindest als Einzelbeobachtung nachgewiesene Ringelrobbe wird in den PFU gar nicht angesprochen. (Anhang 14)

3.6.6 Benthos

Die Untersuchungen zu den Unterwasserlebensräumen sind nach Ansicht des NABU unzureichend und bilden bei weitem nicht die marine Artenvielfalt im Fehmarnbelt ab. Die Dichte der Probenentnahmestellen ist nicht dazu geeignet, eine sichere Datengrundlage zu schaffen, da (bei großzügiger Betrachtung) nur 60 % des Untersuchungsgebietes abgedeckt wurden; über 540 Quadratkilometer Meeresfläche liegen somit mehr als 3 Kilometer von einer Benthos-Probestelle entfernt und können damit als Leerstelle gewertet werden.

Keine Beachtung in den Untersuchungsunterlagen findet die langlebige Pferdemoschel (*Modiolus modiolus*), was möglicherweise auf das grobe Suchraster zurückzuführen ist.

Der NABU moniert diese Untersuchungsweise und fordert umfassende zusätzliche und aktuelle Datenerhebungen. (Anhang 4, Kap. A, 2)

3.6.7 Sedimente

Die Berechnungen für die Menge der anfallenden Sedimente sind fehlerhaft und bilden nicht zutreffend ab, welche Menge an Sedimenten tatsächlich freigesetzt wird. Die angesetzten Berechnungen gehen von einer Freisetzungsrate von 3% aus, die jedoch in der Praxis, gerade bei schwierigen Arbeitsbedingungen wie sie im Fehmarnbelt oft herrschen, regelmäßig überschritten werden. Setzt man den realistischen Wert von mehr als 4% an, erhöht sich die Menge auf rund 1/3 mehr als angenommen. Unklar ist, an welcher Stelle der Sand- und Kiesbedarf gedeckt werden soll, daher sind die dazukommenden Sedimentfreisetzungen nicht nachvollziehbar dargestellt. Zusätzlich findet in den Untersuchungen keine Erwähnung, dass der zunächst freigelegte Tunnelkorridor vor Absenken der Tunnelelemente erodieren wird und damit zusätzliche Baggerarbeiten und damit wiederum weiteres anfallendes Sediment anfallen wird. Es handelt sich überwiegend um sehr feinkörniges und an organischen Bestandteilen reiches Material, das ohne große Materialverluste nicht bewegt werden kann. Der NABU fordert, dass an dieser Stelle gründliche Untersuchungen angestellt werden, um die tatsächliche Sedimentmenge, die tatsächliche Verdriftung und in der Folge auch die Auswirkungen (Sauerstoffzehrung, Schwebstoffkonzentration, Schwebstoffsedimentation) einschätzen zu können. Der NABU macht darauf aufmerksam, dass die auf diesen Berechnungen aufbauenden Modellierungen in UVS, LBP und FFH-VP damit neu berechnet werden müssen. (Anhang 4, Kap. 3)

3.7 Munitionsreste im Fehmarnbelt

Der geplante Bau des Tunnels wird Bodenbewegungen in einem bis dato unbekanntem Ausmaß erfordern. Millionen Quadratmeter Meeresboden werden über Jahre hinweg durch Ausschachtungs- und Ablagerarbeiten bewegt. Dies birgt nach Ansicht des NABU verschiedene Gefahren. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurde in der Ostsee in großem Umfang Munition entsorgt. Diese Munition ist bis heute in der gesamten Ostsee vorhanden. Bei Baggerarbeiten im Fehmarnbelt kann nicht ausgeschlossen werden, dass gefährliche und hochgiftige Munitionsreste ans Tageslicht befördert werden und die Schadstoffbelastung in der Sedimentfracht und auf den Landaufspülungsflächen, die zu einem nennenswert großen Teil aus dem Baggergut bestehen

werden, stark erhöhen. Der NABU bemängelt, dass eine Untersuchung auf Munitionsreste im Fehmarnbelt nicht in ausreichendem Maße stattgefunden hat. Da viele in der Ostsee gefundene Kampfmittel mittlerweile deutliche Korrosionsschäden aufweisen kommt es schon jetzt zu einer kontinuierlichen Freisetzung hochgiftiger Stoffe, die in erheblichem Maße in das umgebende Sediment gelangen. Die Erdbewegungen am Meeresboden können die starken Beschädigungen verstärken und akut toxische Konzentrationen hervorrufen. Der NABU fordert, dass eine gründliche Untersuchung und Abschätzung des Gefährdungspotentials für Mensch und Tier vorgenommen wird, indem alle relevanten Stoffe auf der gesamten Breite und Tiefe des Tunnelkorridors vorab untersucht werden und die möglichen Auswirkungen auf Meeresboden und Sedimente, Fische und Fischerei, Meeressäuger, Schiffsverkehr und Tourismus einer eingehenden Analyse unterzogen werden (Anhang 4, Kap. A, Anhang 10).

3.8 Bewertung der schalltechnischen Untersuchung

Anlage 11.1 der PFU befasst sich mit den schalltechnischen Untersuchungen zum Fehmarnbelt. Der NABU moniert, dass lediglich die Immissionsituation direkt von der Tunnelöffnung bis etwa 3 km südlich davon betrachtet wird und damit nur einen sehr kleinen Abschnitt der Hinterlandanbindung an den Tunnel umfasst. Den gesamten Untersuchungen wird vorausgesetzt, dass sämtliche Verkehre nur noch durch den geplanten Tunnel abgewickelt werden, der Fährbetrieb also eingestellt wird. Der für die Immissionsprognose verbindliche Wert geht von einer Vollaustlastung der Schienenstrecken aus, die deutlich über den für die Nacht prognostizierten Gütermengen liegt. Unklar ist, ob sich diese Menge auf ein Gleis bezieht oder die Gesamtbelastung gemeint ist. Zudem ist die Berechnung der Immissionspegel nicht nachvollziehbar dargestellt, da Höhenangaben in den Unterlagen fehlen und die Aufteilung auf zwei Gleise nicht erkennbar ist.

Die Berechnungen ergeben, dass an 78 Orten die Immissionswerte in der Nacht überschritten werden, wenn die Möglichkeit in Anspruch genommen wird, die vorgezogene Abschaffung des Schienenbonus in Anspruch zu nehmen. Der NABU fordert, dass in diesem Fall die entstehenden Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden, wie es gesetzlich vorgeschrieben ist. Auch bei der Berechnung der Immissionswerte für den Straßenverkehr wird von einer Einstellung des Fährverkehrs ausgegangen. Zudem sind die Veränderungen der Straßenführungen für die K 49 und den Marienleuchter Weg nicht nachvollziehbar dargestellt. Auch an dieser Stelle fehlen die Höhenangaben, sodass eine korrekte Bewertung der Immissionsgrenzen nicht möglich ist. (Anhang 11)

4. Mangelnder Bedarf

Der NABU stellt die infrastrukturelle und wirtschaftliche Notwendigkeit und die Bedarfsbegründung – insbesondere die Plausibilität der herangezogenen Datengrundlagen – einer festen Fehmarnbeltquerung in Frage und lehnt das Vorhaben wegen seiner Auswirkungen besonders auf das von Deutschland gemeldete FFH-Gebiet 1332-301 „Fehmarnbelt“ in der deutschen AWZ der Ostsee ab.

4.1 Bedarf/ Bedarfsnachweis (Anlage 01, 33/345ff)

Der vom Vorhabenträger unter 1.5. dargestellte Bedarfsnachweis ist unzureichend, basiert in wesentlichen Aspekten auf aktuell nicht mehr richtigen Annahmen und teilweise nachweislich

falschen Berechnungen und wird vom NABU abgelehnt. Der Vorhabenträger verweist auf das durch Raumordnungs- und Verkehrspolitik abgeleitete Erfordernis von EU, Bundesrepublik Deutschland und Königreich Dänemark, „unzureichende Verkehrsverhältnisse“ bei der Anbindung Skandinaviens an Kontinentaleuropa zu verbessern, deren angebliche Engpässe nur eine FFBQ beseitigen könne (33/345).

- Der vom Vorhabenträger angeführte Bedarfsnachweis mit Verweis auf nationale oder europäische Verkehrs- und Raumordnungspolitik ist keine hinreichende Begründung für einen schwerwiegenden Eingriff in ein besonders geschütztes europäisches FFH-Gebiet. Lediglich rund 22 Millionen Skandinavier (von rund 500 Millionen Europäern insgesamt) sind heute bereits mit Kontinentaleuropa durch EU-finanzierte Vorhaben (Storebelt- und Öresundquerungen siehe Ausgangssituation) angebunden, deren unabsehbare ökologische Langzeitfolgen nach 15, bzw. 13 Jahren noch nicht abgeschätzt werden können.
- Das reibungslose Funktionieren des europäischen Binnenmarktes ist angesichts des bestehenden Korridors Hamburg-Flensburg-Kolding-Storebelt gewährleistet.

Deswegen erfolgt der Warengüterverkehr auf der Schiene, der erst vor 15 Jahren zugunsten der auf 100 Jahre Lebensdauer angelegten Storebeltbrücke beim Wegfall zahlreicher Arbeitsplätze von der Vogelfluglinie zum Großen Belt verlagert wurde, heute reibungslos über Hamburg-Flensburg-Storebelt. Die strategische Entscheidung des Königreiches Dänemark, die Storebeltbrücke statt der Fehmarnbeltquerung zu realisieren (FFBQ Machbarkeitsstudie 1995-99), hatte neben barrierefreien europäischen Warengüterströmen auch nationale Gründe der Anbindung von Insel-Landesteilen (Fünen und Seeland). Die in der Bedarfsbegründung angeführte „physische Barriere“ (Anhang 1, S. 34/345) wurde also bereits mit Storebelt- und Öresundquerungen erfolgreich überwunden und kann heute keine Begründung mehr für die Überwindung von Wasserflächen im Ostseeraum darstellen.

- In den Sommermonaten kann es während der Ferienzeiten unter Umständen bei einzelnen Fähren zu kurzen Wartezeiten kommen. Im Jahresdurchschnitt gibt es wenige Beispiele. Da es sich vornehmlich um Urlauber handelt, besteht kein wirtschaftlicher Druck. Urlauber müssen in ganz Europa auf Autobahnen mit Behinderungen durch Staus oder Mautstellen rechnen und auch vor der Mautstelle zur potentiellen Tunneleinfahrt könnte im Sommer der in der Bedarfsbegründung angeführte „jederzeit freie und ungehinderte“ (Anhang 1, 34/345) Verkehrsweg durch wartende PKW und LKW verstellt werden. Abgesehen davon stellt ein Tunnel im Falle eines Katastrophenfalls (Schwerer Unfall mit Brand) ein nicht zu überwindendes Hindernis dar, dass keinen jederzeit freien oder ungehinderten Zugang ermöglichen würde.
- Eine weitere Querung mit erheblichem Eingriff in Natur und Umwelt im FFH-Gebiet 1332 ist angesichts des aktuellen Verkehrsaufkommens (rund 6500 PKW/LKW) und der vergleichsweise marginalen Verkehrsprognosen von kaum 10 000 PKW/LKW für 2025 völlig überdimensioniert (Vergleich Elbtunnel 2014: rund 150 000 Fahrzeuge/Tag) und wird vom NABU abgelehnt.

4.2 Datenbasis/ Verkehrsprognosen als Grundlage der Bedarfsermittlung

Angesichts einer aktuell vom Verkehrsplanungsbüro Vieregk & Rössler, München, erstellten „Plausibilitätsprüfung der Verkehrsprognosen des deutschen Planfeststellungsverfahrens zur ge-

planten Festen Fehmarnbeltquerung sowie Rückschlüsse auf die Nutzerfinanzierbarkeit“ (Anhang 6) wird deutlich, dass die der Bedarfsbegründung zugrunde liegende Datenbasis teils veraltet, fehlerhaft oder in ihren Setzungen fragwürdig ist.

Der NABU zweifelt den gutachterlich festgestellten wirtschaftlichen und infrastrukturellen Nutzen einer FFBQ, die Ergebnisse der Verkehrsprognosen, den daraus abgeleiteten Bedarf sowie die Dimensionierung des Vorhabens an. Der NABU fordert eine unabhängige Neubewertung, um unnötige Belastungen eines völlig überdimensionierten Vorhabens für Mensch und Natur zu vermeiden.

Die wichtigsten Eckpunkte des Gutachtens sind:

- Der Bedarfsbegründung des Vorhabenträgers liegt ein Gutachten des Büros Intraplan zugrunde, welches zwischen 2001 und 2011 über 10 Jahre Wachstumsraten auf der Schiene von 5,1% unterstellt, wobei sich der Verkehr selbst nach der von Intraplan verwendeten „amtlichen Statistik Dänemark“ nachweislich nicht erhöht hat. (Anlage 6: Vieregg&Rössler, Plausibilitätsüberprüfung der Verkehrsprognosen, S. 16). Intraplan gibt in seinem Gutachten an, es gäbe keine verlässliche Datenbasis, wobei amtliche dänische und schwedische Statistiken offiziell einen stark rückläufigen Bahngüterverkehr ausweisen. Dadurch sind zukünftige Verkehrsprognosen und der abgeleitete Bedarf falsch ermittelt und die Aussage, der FFBQ falle eine „Schlüsselrolle zur Realisierung der verkehrlichen und strukturellen Ziele zu“, schlichtweg übertrieben.
- Fehlerhafte Prognosen von Intraplan bei Inbetriebnahme der FFBQ: Steigerungsraten wurden als Sondereffekte zum erhöhten prognostizierten Verkehrsaufkommen 2025 noch hinzu addiert, als bereits Teil der Berechnung zu sein.
- Alkoholverkehr: Angesichts hoher Luxussteuer u. a. auf Alkohol induziert Scandlines Fährverkehr dänischen Mitbürgern durch erheblich vergünstigte 3-Stunden-Tickets. Ca. 1300 bis 1500 PKW pro Tag (Quelle: Scandlines) nutzen täglich den kleinen Grenzverkehr, um an Bord der Schiffe zollfrei einzukaufen oder in Deutschland Alkohol und andere Konsumgüter zu vergleichsweise günstigeren Preisen zu erwerben. Ca. die Hälfte des PKW-Verkehrs pendelt somit nicht zwischen den Metropolregionen Hamburg-Lübeck und Kopenhagen-Malmö, wie vom Vorhabenträger in seinen Unterlagen suggeriert, sondern zwischen der Insel Lolland und dem Bordershop von Scandlines in Puttgarden, Europas größtem Alkohollager. Ob Femern A/S zukünftig ähnliche Angebote machen wird, ist angesichts des Geschäftsmodells fraglich. Da der Druck zur Nutzerfinanzierung hoch ist, hat Femern A/S bisher betont, auch im Regionalverkehr keine Rabatte machen zu wollen. Dieser Druck hat sich noch erhöht, seit Scandlines erklärt, den Fährbetrieb mit einem modifizierten Angebot aufrechterhalten zu wollen. Diese Möglichkeit wurde vom Vorhabenträger in seinen Grundannahmen völlig vernachlässigt.
- Verkehrsaufkommen mit FFBQ: Der PKW-Verkehr soll mit FFBQ angeblich um 48% steigen, wobei ein leicht rückläufiges PKW-Verkehrsaufkommen binnen 10 Jahren gestoppt und zudem aufgeholt werden müsste. Zudem handelt es sich um eine Fernstrecke, bei der allenfalls eine Zunahme von Bahn oder Flugzeug wahrscheinlich wäre. Sollte die Prognosen auf den „kleinen Grenzverkehr“ abzielen, so scheinen nach Ansicht des NABU die Annahmen angesichts der zu entrichtenden Maut von rund € 140,00 völlig unrealistisch.
- Verkehrsprognose Nutzerfinanzierung 2050: Femern A/S unterstellt ein exponentielles Wachstum vom 1,7% bis 2050 (total +52,4%). Angesichts der nachweislich fehlerhaften Datenbasis (aktuelle Zahlen von Scandlines wurden zudem nie abgefragt), auf der Intraplan seine Prognosen erstellt hat, ist die Prognose 2050 völlig unrealistisch und liegt um 40-60% über der Bewertung von Vieregg & Rössler.
- Nutzerfinanzierung: Der LKW-Verkehr sorgt für rund 50% der Nutzerentgelte, was inklusive der weiteren Entgelte lediglich 2/3 der benötigten Einnahmen ausmachen würde. Eine solide Finanzierung des Vorhabens ist entsprechend unmöglich. Obwohl das Königreich Dänemark für die Finanzierung zuständig ist, bleiben unter Umständen Risiken für die Bundesrepublik Deutschland und den deutschen Steuerzahler, wie das bei der Entwicklung der europäischen Finanz-, Wirtschafts- und Bankenkrise Belastungen und Risiken für den deutschen Steuerzahler ebenso nicht ausgeschlossen werden

konnten.

- Die gesamte Prognose blendet aus, dass Scandlines den Fährbetrieb mit abgeschriebenen Schiffen aufrecht erhalten wird.

Aus Sicht des NABU wurde zudem grundsätzlich versäumt, Faktoren wie den demografischen Wandel (laut Verkehrsentflechtungsprognose 2030 minus 2,4 Millionen Bundesbürger/Zusammenfassung S. 4:

<http://m.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose>), die Spritpreisentwicklung mit Veränderung des Modal Shift oder die flexible Verlagerung von relevanten logistikintensiven Produktionsstandorten in Nordeuropa zu bewerten.

Verkehrsverflechtungsprognose BVWI 2030

Die aktuell veröffentlichten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI vom Juni 2014 kommt diese ebenfalls zu vergleichsweise geringen Steigerungen und teilweise Abnahmen für die Verkehrsträger Straßen und Schiene. Diese aktuellen, angepassten Ergebnisse, müssen nach Auffassung des NABU zwingend bei der Frage des öffentlichen Interesses und eines tatsächlichen Bedarfs berücksichtigt werden.

- Der Lkw-Verkehr soll laut ITP (2013) bis 2025 von 1.677 nur auf 1,816 Lkw pro Tag ansteigen. Allerdings ist zu beachten, dass die Zuwächse im Straßengüterverkehr in Deutschland mit der neuen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 aus dem Jahr 2014 gegenüber der dem BVWP 2003 zugrunde gelegten Verkehrsverflechtungsprognose 2025 von 80% nunmehr auf 39 % reduziert, also halbiert wurde.
- Die ITP-Verkehrsprognose aus dem Jahre 2013 sagt einen Anstieg von 10,36 auf 11,48 Millionen Tonnen pro Jahr oder pro Tag um bloße 8 Güterzüge auf 78 pro Tag voraus, gegenüber 70 Zügen, die bereits heute über die Jütlandlinie fahren (ITP 2013, S. 68).
- Der Personenverkehr auf den Verkehrsträgern Straße und Schiene bleibt nahezu gleich (+0,2)%, während allein der Flugverkehr weiter ansteigt. Mit plus 2,4% nimmt der Flugverkehr trotzdem deutlich zu, was auch für die Verbindung der Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen angenommen werden kann. Insgesamt wächst der Flugverkehr aber geringer als in der Vergangenheit (plus 3,6% 1995 bis 2013).
- Die Transportintensität d.h. die auf das BIP bezogene Transportleistung ausgedrückt in tkm pro Euro, steigt zwar zwischen 2010 und 2030 um 13%
- an. Die gleichzeitig sinkende Transportelastizität signalisiert nach Verkehrsverflechtungsprognose 2030 dagegen, dass sich diese Entwicklung einer Sättigungsgrenze nähert, da sich die Wachstumsraten von tkm und BIP annähern. Insofern scheint die marginale Verkehrsprognose des Vorhabenträgers für die FFBQ 2030 mit 10 000 Verkehrsbewegungen darüber hinaus kaum mehr steigerbar, auch wenn laut Verkehrsverflechtungsprognose 2030 allein der grenzüberschreitende Verkehr eine Zunahme von 4% verzeichnen soll.

Raumwirtschaftlichkeitsanalyse für den BVWP 2015

- Die Anbindung der Metropolen und die Realisierung von Zeitgewinnen durch bessere Verbindungen werden im Erläuterungsbericht als die wesentlichen Planungsziele genannt. Die Verbindungsqualität zwischen Lübeck und Rodby wird als „befriedigend“ eingestuft, obwohl die FFBQ nicht im Bezugsfall enthalten ist.

Der NABU rügt zudem:

- 1. Fernern A/S ist zur Refinanzierung einer FFBQ auf LKW-Verkehr angewiesen und muss diesen, entgegen der TEN-Idee „From Road to Rail“, allein deswegen fördern müssen, weil alle anderen Bereiche (Busse, PKW, Schienengüter- und Personenverkehr) angesichts wahrscheinlich begrenzter Wachstumschancen keine signifikanten Beiträge zur soliden Entwicklung des Vorhabens leisten werden können

- 2. Die Zunahme des LKW-Verkehrs ist nicht in Einklang mit den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Dänemark und der EU. Die CO₂ Emissionen müssen bis 2050 auf Null gebracht werden, um 80% der Gesamtreduktion in der EU zu erreichen. Dass Dänemark bereits in der Planungsphase auf steigenden LKW-Verkehr zur Refinanzierung gesetzt hat, wurde vom NABU seit Jahren immer wieder kritisch angemerkt.
- 3. Fragwürdige Setzungen, Eingangsvoraussetzungen und Vergleiche:
 - Steigerungsfähiges Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenverkehr zwischen den Metropolregionen ist angesichts dem in Konkurrenz stehenden Flugverkehr nicht zu erwarten (<http://m.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose>)
 - Während Busse, LKW und Schienengüterverkehr lt. Intraplan um 10% bis 2025 steigen, nimmt der PKW-Verkehr angeblich um 48% zu. Ein derartiger Sprung auf einer zwei Metropolregionen verbindende Langstrecke ist nicht zu plausibel zu erklären.
 - Dass eine Belebung des regionalen Arbeitsmarktes grundsätzlich überschaubar und zudem konjunkturabhängig ist, zeigt der Rückgang an Pendlern von Deutschland nach Dänemark mit seinem deutlich höheren Einkommensniveau, nachdem auch Dänemark 2012 die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu spüren bekam. In Dänemark steigt zudem die Arbeitslosigkeit, wobei zuerst in Dänemark (Lolland/Falster) arbeitende deutsche Arbeitnehmer freigesetzt werden.
 - Reisezeit: Die eingesparte Reisezeit mit 45 Minuten ist besonders für den europäischen Bahngüterverkehr irrelevant, da er mit durchschnittlich 20 km/h durch Europa rollt und auch in Deutschland angesichts fehlender Trennung von Bahngüter- und Personenverkehr tagsüber vornehmlich steht. Wesentlich für Logistiker sind kalkulierbare Ankunftszeiten der Waren am Bestimmungsort, die bereits heute mit der Storebeltverbindung gewährleistet sind.
 - Der Fehmarnbelt wird gerade in den Sommermonaten von Urlaubern genutzt, für die eine Fahrzeitverkürzung auf dem Weg in den Urlaub keine Rolle spielt. Die Reisezeitunterbrechung von lediglich 45 Minuten wird als gern genommene Pause und zum zollfreien Einkauf an Bord genutzt.
 - LKW-Fahrer verbringen während der Überfahrt ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitenpausen auf der Fähre und müssten nicht auf dann zusätzlich zu schaffenden Versorgungsflächen nördlich und südlich der geplanten Querung ausweichen, die weitere Eingriffe in Natur und Umwelt bedeuteten.
 - Das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn soll laut Bedarfsbegründung durch die FFBQ gestärkt werden. Bestehender Bahnverkehr auf der Vogelfluglinie leistet bereits seit vielen Jahren einen Beitrag zur Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels und ist deswegen nicht zwingend auf eine feste Fehmarnbeltquerung angewiesen.
 - Femern A/S vergleicht die Potentiale der geplanten FFBQ immer wieder mit den Rahmenbedingungen der Öresundregion. Aus Sicht des NABU ist der Vergleich zwischen einer Metropolregion Kopenhagen-Malmö mit rund 4 Millionen Einwohnern auf wenigen Quadratkilometern nicht vergleichbar mit der Situation im Fehmarnbelt, wo im deutschen Kreis Ostholstein und dem dänischen Storströmsamt zusammen wenige Tausend Menschen leben. Insofern ist die „Entwicklung des Verkehrsangebots der Fähren nach Eröffnung der festen Querungen an Öresund und Großem Belt“ (Anlage 26.1.2.5, Anhang 5) mit der Quintessenz: „Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sämtliche Fährverbindungen im Korridor Kopenhagen-Malmö infolge der Eröffnung der festen Öresundquerung eingestellt wurden.“(S. 12)- aus Sicht des NABU als Vergleich untauglich.
 - Schienengüterverkehr: Die prognostizierten 78 Güterzüge auf der Fehmarnbeltquerung sind zum großen Teil keine zusätzlichen Verkehre, denn ein Großteil der Züge würde lediglich von der Jütlandroute auf die Vogelfluglinie umgeleitet werden. Insofern wird nicht der tatsächliche Bedarf für den gesamten Raum beider Korridore (HH-Flensburg / HH-Puttgarden) dargestellt sondern mit den prognostizierten Zahlen auf der Vogelfluglinie ein Bedarf suggeriert, den es in Wirklichkeit nicht gibt.

4.3 Kein Wegfall von Barrieren

Der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung wird besonders mit regionalwirtschaftlicher Entwicklung begründet. Doch auch wenn eine Fehmarnbeltquerung eröffnet würde, blieben bestehende Barrieren bestehen.

- Sprachbarriere: Selbst an der grünen deutsch-dänischen Grenze bei Flensburg hat sich gezeigt, dass die Bereitschaft zum Erlernen der Sprache des Nachbarlandes so überschaubar ist wie die regionale Entwicklung.
- Währungsbarriere: Da Dänemark kein Mitglied des Euro-Raumes ist, bleibt eine weitere Barriere hinsichtlich des Währungswechsels bestehen, der vor allem regionalwirtschaftliche Entwicklung, mit der das Vorhaben gerechtfertigt wird, behindert. Die Einstellung Dänemarks verdeutlicht eine Skepsis gegenüber Festlands-Europa und einen nationalen Egoismus. Der Zuschuss zur Finanzierung der Planung wird seitens der EU genommen, weitere mit einer Währungsunion verbundene Risiken will das Königreich dagegen vermeiden.
- Mautbarriere: Ein Teil Gesamtbegründung des Vorhabens bezieht sich auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung und kulturellen Austausch. Das größte Hemmnis für eine regionale Entwicklung und eine Steigerung der Verkehrszahlen auf der Vogelfluglinie ist nicht die etwas längere Fahrzeit, sondern die auch bei der Tunnellösung beibehaltene Maut, wie von unterschiedlichen Gutachterbüros festgestellt. Sowohl für den Fährbetrieb als auch für einen zukünftigen Tunnel sind analog zum heutigen Fährbetrieb rund 140 Euro für Hin- und Rückfahrt zu entrichten. Die Mautbarriere hält Anwohner beiderseits des Beltes vom spontanen Besuch des Nachbarlandes ebenso ab, wie Berufspendler, die im dünn besiedelten Lolland/Falster auf den PKW angewiesen sind und eher weniger Angebote eines länderübergreifenden ÖPNV nutzen werden.

4.4 Variantenvergleich (158/345 ff) und Alternativen

Der Bohrtunnel belegt im Variantenvergleich mit den geringsten Umweltauswirkungen Rang 1. („Der Bohrtunnel ist hinsichtlich der marinen Umweltauswirkungen die günstigste Variante.“). Dass das Gesamtergebnis im Hauptvariantenvergleich zwischen Schrägkabelbrücke, Absenk- und Bohrtunnel unter Berücksichtigung der sieben Bewertungsbereiche: Umwelt, Raumordnung, Verkehr, Städtebau, Agrarstruktur, Bauverfahren, Kosten/Wirtschaftlichkeit zugunsten des ökologisch schlechteren Bohrtunnels ausfällt, wird vom NABU abgelehnt.

- Dänemark rechtfertigt nach dem Umschwenken von der jahrelang bevorzugten, aber ökologisch problematischen Schrägkabelbrücke die enorme Kostensteigerung von 4,2 Milliarden Euro (2011) zum Bohrtunnel (5,5 Milliarden Euro Stand 2011) öffentlich mit der Schaffung von Arbeitsplätzen auf dänischer Seite. Die baubedingten Mehrkosten sollen quasi über ein Beschäftigungsprogramm mit 4000 Arbeitsplätzen zur Erstellung der Tunnelelemente auf dänischer Seite politisch und ökonomisch nach Innen gerechtfertigt werden. Denn das Königreich Dänemark fürchtet, dass der deutsche Weltmarktführer Herrenknecht einen selbst von den Planern ökologisch sinnvolleren Bohrtunnel bauen könnte, an dem das für das Projekt finanziell bürgende Dänemark jedoch wenig partizipieren würde. Nationale beschäftigungspolitische und nationalwirtschaftliche Interessen dürfen jedoch nach Auffassung des NABU keinen Einfluss auf Varianten-Entscheidungen haben, wenn schwerwiegende und nachhaltige Eingriffe in ein besonders geschütztes FFH-Gebiet durch eine nachweislich ökologisch tauglichere Variante (Bohrtunnel) vermieden werden könnten.
- Sollten Mehrkosten beim Bohrtunnel entstehen, worüber Einschätzungen unterschiedlicher Gutachter differieren, könnten durch eine angemessene Anpassung des Volumens (4+2) an den tatsächlichen Bedarf (Verkehrsaufkommen und Prognose)

reduziert werden. Ausreichend ist nach Einschätzung von Infrastrukturfachleuten angesichts des tatsächlichen und auch des prognostizierten Aufkommens und einer insgesamt zu hoch eingeschätzten Verkehrsentwicklung in Deutschland eine 2+1 Lösung, die als Bohrtunnelvariante rentabel und mit insgesamt weniger ökologischen Kollateralschäden realisiert werden könnten (Siehe auch Anhang 6, Vieregg&Rössler, S. 26)

- Mögliche Kollateralschäden entstehen bei offener Bauweise vor allem seeseitig, da eine rund sechsjährige wandernde Baustelle im Fehmarnbelt ein latentes Havarierisiko in einer mit jährlich rund 60 000 Schiffsbewegungen am dichtesten befahrenen Wasserstraßen der Welt darstellt (Baggerarbeiten, Schuten zum Abtransport der rund 30 Millionen m³ Baggergut, Prozess des Absenkens der Tunnelelemente). Dabei stellen besonders Nicht-EU-Schiffe, teils in einwandiger Bauweise und problematischer Fracht (Gas, Öl, Chemie) bei zudem nachweislich zeitweilig unter Alkoholeinfluss stehenden Crew-Mitgliedern in einer engen Wasserstraße (Kadettrinne) besondere zusätzliche Risiken dar.
- Weitere kumulative Wirkungen in Bezug auf Havarierisiken durch bereits bestehende Offshore-Windparke (u. a. Rössand) würden durch eine Bohrtunnelvariante völlig ausgeschlossen werden können (BfN, Erhaltungsziele FFH 1332-301, 2008). (Anhang 9)

4.5 Unzulässiger Ausschluss in den Alternativenprüfungen

Aus Sicht des NABU hat der Vorhabenträger in unzulässiger Weise mögliche alternative Varianten nicht untersucht. Dass der zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland geschlossene Staatsvertrag dadurch mögliche Alternativen ausschließt, weil sie nicht explizit im Staatsvertrag vorgesehen sind und der Vertrag somit eine Setzung ist, verstößt gegen das UVPG.

- Eine „Null-Variante“ (Querung kommt nicht) als Alternative wird im Abwägungsprozess nicht untersucht und vom NABU beanstandet. Nach Auffassung des NABU schließt der dänische Vorhabenträger Femern A/S mit Berufung auf den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark von 2008 (Querung wird gebaut) in unzulässiger Weise die Null-Variante aus. Denn das dänische Parlament hat selbst durch die finale Abstimmung über ein Baugesetz (wahrscheinlich am Ende des Planfeststellungsverfahrens 2016) noch die Entscheidung, das Vorhaben, z. B. aus Kostengründen (letzte Schätzung 2011) ganz zu stoppen. Es ist nicht logisch, dass einerseits der Vorhabenträger mit dem Verweis auf einen bestehenden Vertrag eine Variante ausschließen darf, während er selbst keinen Einfluss auf parlamentarische Prozesse geltend machen kann. In den Unterlagen wurde nicht hinreichend dargelegt, dass die Nichtrealisierung des Vorhabens einen unzumutbaren Nachteil darstellen würde, da Alternativen bestehen und somit kein Anlass besteht, von der Alternativenprüfung vorzeitig einzuengen. Zudem hätte die Null-Variante alleine schon zur Vermeidung von Abwägungsdefiziten geprüft werden müssen. Zudem ist zu bemängeln, dass das Vorhaben keiner Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen wurde, obwohl die Anforderungen an die SUP-Pflichtigkeit des Vorhabens nach § 14b UVPG wahrscheinlich bereits mit dem Staatsvertrag erfüllt wurden, mindestens jedoch für den konkreten Fall der Planfeststellung. Das Vorgehen, jetzt in die Planfeststellung zu gehen, ist somit grundsätzlich fehlerhaft und unzulässig.
- Alternative Bohrtunnel 2+1: Eine Anpassung des Projektes an den tatsächlich zu erwartenden Bedarf erfolgt nicht. Abgesehen von der Kosteneinsparung könnten der bei der Bohrtunnelvariante nur mit 3 bewertete Bereich „Agrarstruktur“ angesichts weniger Einflüsse im Wert deutlich verbessert werden.
- Der NABU zweifelt die Bewertungen Agrarstruktur, Kosten/Wirtschaft und Baustruktur grundsätzlich an.

Eine kostengünstigere, naheliegende, denkbare Optimierung des bestehenden TEN-Korridors Hamburg-Flensburg-Kolding-Storaebelt als weitere alternative Lösung fehlt völlig. Der NABU fordert hier eine weitere Prüfung dieser als „Null+“ zu bezeichnenden Variante. Die Fortführung

des Güterverkehrs über diesen Korridor ist zudem im Interesse der Kreise Schleswig/Flensburg, da hier Arbeitsplätze abhängig sind, die zudem im Kreis Ostholstein wegzufallen drohen (Tourismus, Scandlines wg. Reduzierung).

4.6 Fehlendes öffentliches Interesse

Der NABU rügt seit vielen Jahren einen mangelnden volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens FFHQ und hat in einem aktualisierten Gutachten 2011 (Anhang 6, Vieregg&Rössler: Ausbaustrecke Bad Schwartau-Puttgarden als südliche Eisenbahn-Zulaufstrecke zur geplanten FFHQ: Gutachterliche Bewertung der NK-Untersuchungen vom November 2010) erneut den fehlenden Bedarf und volkswirtschaftlichen Nutzen nachgewiesen. Obwohl dieses Gutachten für die deutsche Hinterlandanbindung erstellt wurde, ist es ebenso für die Querung selbst relevant, weil a) die Querung ein Teil des TEN-Projektes Nr. 20, EU, Fehmarnbelt /Y-Trasse/Hamburg/Lübeck-Puttgarden/Rødby-Kopenhagen/Stockholm) ist und b) Prognosen und Planungen für Teilbereiche (Tunnel, Hinterlandanbindungen) ohne Relation zu anderen Abschnitten des Gesamtvorhabens sinnlos wären, weil jede Planung weitere Planungen an anderen Stelle bedingt.

Für die deutsche Hinterlandanbindung zwischen Puttgarden und Lübeck weist der Bundesrechnungshof in einem Gutachten von 2009 nach, dass für die deutsche Hinterlandanbindung mindestens mit einer Verdopplung der Baukosten auf damals 1,7 Milliarden Euro gerechnet werden muss (Anhang 7). Dass Großprojekte Grundsätzlich teurer werden als geplant, erklärt das BMVBS in einer eigenen Bewertung 2008 (Anhang 8). Auch bei der FFHQ zeichnen sich erhebliche Erhöhungen der Baukosten ab, die ein vertretbares NKV in Frage stellen. Auf deutscher Seite u. a. eine zusätzliche alternative Fehmarnsundquerung (ca. 300-500 Mio. Euro), die komplette Neutrassierung der Schienenhinterlandanbindung Lübeck-Puttgarden laut Ergebnis ROV, 05/14 (ca. 400 Millionen Euro Zusatzkosten) und mangelnde aktuelle Kostenberechnungen entsprechend weiter deutlich erhöhen werden.

Auf dänischer Seite musste bereits die Storströmsbrücke ungeplant erneuert werden (rund 550 Millionen Euro) und die Kostenschätzungen für den geplanten Absenktunnel, der von Dänemark geplant, gebaut und betrieben werden soll, stammen aus dem Jahr 2011.

Ein zwingendes öffentliches deutsches Interesse ist allein deswegen nicht zu erkennen, da Deutschland sich nicht zur Hälfte am Vorhaben beteiligt. Auf einer Investorenkonferenz 2006 im Bundeskanzleramt konnten keine Partner für ein PPP-Projekt (u.a. HochTief), Bilfinger&Berger) gewonnen werden, weswegen das Vorhaben aus deutscher Perspektive an Bedeutung verlor und auch im BVWP nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde. Der ehemalige deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) bot dem damaligen dänischen Transportminister Flemming Hansen deswegen während der Verhandlungen in der Annahme eines Scheiterns des Gesamtvorhabens an, die damals noch zur Rede stehende Brückenlösung allein zu finanzieren. Dass das Königreich Dänemark ein Vorhaben dieser Größenordnung allein stemmen würde und Deutschland lediglich die eigene Hinterlandanbindung 4+2 elektrifiziert auf der Bestandstrasse auszubauen zusicherte, untermauert das mangelnde deutsche öffentliche Interesse am Vorhaben. Wäre Deutschland von einem gemeinsamen Vorhaben überzeugt, hätte es als echte Konkurrenz zum Flugzeug eine separate Hochgeschwindigkeitstrasse analog Hamburg-Berlin geplant und die Metropolen adäquat verbunden. Angesichts der vergleichsweise marginalen Fahrgastzahlen auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen und der Konkurrenz durch Billigflüge sind der Bundesrepublik verständlicher Weise andere Bahninfrastrukturprojekte mit deutlich mehr Personen- oder Güterverkehr strategisch bedeutend wichtiger.

Um das 2009 im deutschen Bundestag (letzter Tag der Legislatur, 23.40 Uhr) verabschiedete Gesetz zur Festen Fehmarnbeltquerung zu rechtfertigen, musste das NKV vom BMVBS mit den Vorgaben zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben aus Bundesmitteln angepasst werden. Das

Gutachten von BVU/Intraplan, den quasi Monopol-Gutachterbüros des BMVS, wies im November 2010 ein aus Sicht des NABU plötzlich ein kaum plausibles NKV von 6,7:1 aus, das vom Gutachterbüro Vieregg&Rössler im Januar 2011 im Auftrag des NABU einer kritischen Prüfung unterzogen wurden. Auch bei diesem Gutachten stellte sich heraus, dass fehlerhafte Berechnungen und fragwürdige Annahmen zu kaum haltbaren Ergebnissen führten. Das NKV wurde von Vieregg&Rössler auf 0,66:1 korrigiert.

Durch die Schuldenbremse im Bund (2015) wird die Bundesrepublik Deutschland zukünftig keine Infrastruktur auf Kredit finanzieren können. Angesichts begrenzter Mittel für Neu- und Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine Finanzierung der deutschen Hinterlandanbindung, ohne die eine feste Fehmarnbeltquerung sinnlos wäre, des Staatsvertrag hinsichtlich einer zeitlich zugesicherten Realisierung eher unwahrscheinlich. Deutschland verletzt bereits heute mehrere Staatsverträge zu binationalen Infrastrukturvorhaben, die dabei für die Bundesrepublik infrastrukturell nachweislich bedeutender sind.

5. Deutsch-dänischer Staatsvertrag

Folgende Regelungen im Staatsvertrag sind im Hinblick auf die Umweltrelevanz aus Sicht des NABU mangelhaft und stellen damit die Rechtsgrundlage für die Planung der FFBQ in Frage:

Artikel 6

u. a. Haftungsfragen: (3) Das Königreich Dänemark erhält jeden Gewinn und haftet für jeden Verlust, der aus der Tätigkeit nach Absatz 1 entsteht. Nicht geregelt sind im Vertrag mögliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der FFBQ. Unklar ist, ob die Vertragsstaaten jeweils die finanziellen Lasten aus z. B. Havarierisiken oder Naturkatastrophen (z. B. Überschwemmung des Tunneleingangs) gemeinsam tragen, wenn sie in der deutschen 3-Seemeilen-Zone passieren, ob Dänemark allein verantwortlich ist oder keine eindeutige Regelung besteht, die zu unklaren Regelungen für Mensch und Natur führen könnten. Es gibt zwar eine Zusage zur Unterstützung im Katastrophenfall (Artikel 14 (2)), allerdings keine Regelung über finanzielle Beteiligung Deutschlands an einem dänischen Projekt, dass nach Artikel 6 (3) Dänemark ökonomische Gewinne und Verluste zubilligt, nicht aber die Begleichungen finanzieller Schäden für Natur und Umwelt regelt. Aus Sicht des NABU ist damit auch die Gefahrenabwehrpflicht auf Grundlage des § 5 des Umweltschadensgesetzes (USchadG) nicht hinreichend geregelt.

Artikel 12

Die Vertragsstaaten werden in Abhängigkeit von der Ausgestaltung des zukünftigen TEN-V Programms darauf hinarbeiten, die höchstmöglichen Gemeinschaftszuschüsse aus der Haushaltslinie der Kommission der Europäischen Gemeinschaft für transeuropäische Verkehrsnetze für die Feste Fehmarnbeltquerung und für den Ausbau der Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik und im Königreich Dänemark zu erhalten. Da Dänemark vornehmlich den Straßengüterverkehr fördert, ist das Ansinnen nicht mit EU-TEN-V Ideen zu vereinbaren.

- Deutschland erhält angesichts seiner Weigerung zur Beteiligung an der Querung keine Mittel aus dem EU-Haushalt.
- Dänemark erhält Planungszuschüsse von weit mehr als 500 Millionen Euro aus TEN-Mitteln, die die EU ausschließlich für Bahnprojekte zur Verfügung stellt. Da Dänemark keine wesentlichen Entgelte über den Schienenverkehr generieren kann (siehe Artikel 10 (3)): Um sicherzustellen, dass die Fehmarnbeltquerung die ihr zugedachte Rolle im europäischen Eisenbahnverkehr bekommt, werden keine gesonderten Entgelte zusätzlich zu den üblich geltenden Entgelten für die Nutzung der

Schienehinterlandanbindungen erhoben.), ist Dänemark besonders auf die Maut aus dem LKW-Verkehr angewiesen und wird zwangsläufig entgegen der TEN-V-Idee und Verpflichtung „From Road to Rail“ den umgekehrten Weg wählen und zur Refinanzierung des Vorhabens den LKW-Straßenverkehr über den Fehmarnbelt zu fördern. (siehe auch Michael-Cramer.eu, Festvortrag Nord. Botschaften, Berlin 2014).. Im Staatsvertrage heißt es dagegen als Projektbegründung: ...unter Berücksichtigung, dass eine Feste Fehmarnbeltquerung den Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sowie zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien fördern, die Integration und die Dynamik der Region stärken, den Wettbewerb und die Entwicklung in den Regionen vorantreiben wird,...

Artikel 13

(1): Die Entscheidung über die Wahl der technischen Lösung für die feste Fehmarnbeltquerung wird unter anderem auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach geltendem Gemeinschaftsrecht getroffen.

- Auch wenn der Bau einer Absenktunnellösung technisch und rechtlich möglich sein sollte, erwartet der NABU den Bau eines Bohrtunnels, der als umweltverträglichste Variante des Variantenvergleichs hervorgegangen ist.
- In Bezug auf FFH-Gebiet 1332-301- Staatsvertrag Artikel 13, Absatz (2) heißt: Der Vorbereitung, der Errichtung und dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung werden die dem gemeinschaftsrechtlichen und innerstaatlichen Recht entsprechende Anforderungen zugrunde gelegt, um die schädlichsten Auswirkungen auf Natur und Umwelt vorzubeugen unvermeidlichen Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf das europäische Netz Natura 2000 angemessen begegnen.
- Aus Sicht des NABU könnten den Auswirkungen durch die Wahl der machbaren Bohrtunnelvariante angemessen begegnet werden.

Artikel 22

Der NABU fordert die Vertragsstaaten auf, sich wie in Artikel 22 (2) festgelegt, erneut kritisch mit den volkswirtschaftlichen, infrastrukturellen und finanziellen Aspekten des Vorhabens zu beschäftigen:

Artikel 22 (2)...Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projektes sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Das gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt...

- Angesichts einer heute schon absehbaren Kostenverdreifachung für die deutsche Hinterlandbindung, ohne die die FFBQ völlig sinnlos wäre und weswegen sie auch mit betrachtet werden muss, von ehemals 800 Millionen auf geschätzte und belegbare 2,4 Milliarden Euro, ist die Bundesregierung nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet
- Diese Verpflichtung gilt ebenso nach Artikel 26, dem Europäischen Grundsatz der Kostenwirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, denn auch der EU-finanzierte Teil der geplanten FFBQ (Tunnel und dänische Hinterlandanbindung) haben sich seit der ersten Machbarkeitsstudie 1999 und der ersten Kostenschätzung (ca. 2 Milliarden) insgesamt mehr als verdreifacht.
- Der Staatsvertrag wurde im Sommer 2008 wenige Monate vor der amerikanischen Lehman-Pleite und der darauf folgenden weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise geschlossen. Seither haben sich alle Rahmenbedingungen verändert, viele Verkehrsbereiche sind noch nicht wieder auf einem Niveau von 2008 und die Prognosen haben sich insgesamt abgeschwächt. Nach Einschätzung eines aktuell das

Bundesverkehrsministerium beratenden Gutachterkonsortiums ist davon auszugehen, das sich insbesondere die Entwicklung des Güterverkehrs als zu hoch erwiesen hat und eine Halbierung des bis 2025 erwarteten Zuwachses von 80% einstellen wird.

- Angesichts der Kostenexplosion auf insgesamt mögliche 10 bis 12 Milliarden Euro und der erheblichen Auswirkungen auf Natur und Umwelt müssen sich Vertragsstaaten nach Auffassung des NABU zusammensetzen und sich erneut mit dem Vorhaben kritisch beschäftigen.
- Der NBU kritisiert, dass ein Staatsvertrag ein Vorhaben trotz nachweislicher negativer ökonomischer und ökologischer quasi unwiderruflich festschreibt.

6. Veränderte Verkehrs- und Warenströme

Während zu Zeiten des „kalten Krieges“, in der auch die FFBQ geplant wurde, die Warenströme zwangsläufig Nord-Süd entlang der Deutsch-Deutschen Grenzen organisiert werden mussten, ist seit der deutschen Einheit und der Erweiterung der EU nach Osten eine Ausdifferenzierung der Verkehrs- und Warenströme im Ostseeraum zu beobachten. Zudem gingen die Planer der FFBQ von Beginn an von einen „Staubsaugereffekt“ der FFBQ aus, der allein durch das Vorhandensein einer festen Querung mehrheitlich den Verkehr auf die FFBQ ziehen soll. Dieser „Staubsaugereffekt“ ist die Voraussetzung sowohl für die Rentabilität des Vorhabens, als auch Begründung und Bedarf.

Dagegen differenziert sich seit den 1990er Jahren besonders der Warengüterverkehr weiter aus und ein „Staubsaugereffekt“ scheint nicht mehr wahrscheinlich.

- Zunahme an attraktiven und kostengünstigen RoRo-Verbindungen im Ostseeraum für Privat- und Güterverkehr (u. a. Travemünde-Trelleborg, Sassnitz-Trelleborg, Danzig-Stockholm, Swinoujscie-Ystadt) auch angesichts einer Überlastung des deutschen Schienengüterverkehrsnetzes und eines Ausweichens des Schienengüterverkehrs über die Tschechei und Polen.
- EU-geförderter (€ 120 Mio) „Blue Highway“ Rostock-Gedser im EU-Kernnetz
- Allgemeine Verlagerung der Verkehre von Nord-Süd nach West-Ost

EU

Die geplante feste Fehmarnbeltquerung ist Teil des EU TEN-Projektes Nr. 20, das die „Y-Trasse“ Hannover-Bremen-Hamburg einschließt, den Korridor Hamburg-Lübeck-Puttgarden, die feste Fehmarnbeltquerung als Tunnelvariante, sowie den Abschnitt Rödby-Kopenhagen. Der NABU bezweifelt, dass das Vorhaben FFBQ Vorgaben und Ziele von EU TEN-V erfüllt. Auf deutscher Seite gilt das angesichts mangelnder Planungs- und Investitionsbereitschaft, auf dänischer Seite angesichts der Verfehlung der Grundidee europäisch geförderter Infrastruktur (Förderung des Schienenverkehrs).

- EU TEN Mittel stehen nur für Projekte zur Verfügung, deren Schwerpunkt auf der Förderung des Bahngüterverkehrs basieren (Road-to-Rail). Da die Verkehrsprognosen eindeutig eine Zunahme eines für Femern A/S zur Refinanzierung zwingend notwendigen LKW-Verkehrs nachweisen, verstößt der Vorhabenträger mit dem Antrag und die EU mit der Förderung des Vorhabens aus Sicht des NABU gegen europäische Förderbedingungen.
- Eines der von der EU definierten Hauptziele ist die CO₂ Minderung im Rahmen der „Erhöhung der Nachhaltigkeit“. Dieses Ziel ist mit dem Vorhaben FFBQ angesichts des ausschließlich zunehmenden LKW-Verkehrs nicht zu erreichen.
- Der von der EU definierte Kernnetz-Korridor Skandinavien-Mittelmeer (Palermo-Helsinki) bietet an unterschiedlichen Streckenabschnitten Abzweigungen (Nürnberg-Rostock/Nürnberg-Hamburg). Dass im Ostseeraum sowohl die Jütlandroute als auch die Fehmarnbeltroute im weniger dicht besiedelten Raum nördlich von Hamburg als Teil

eines Korridors ausgewiesen werden, ist mit Blick auf tatsächlich anfallende und prognostizierte Verkehre sowie vorhabenbedingte ökologische Auswirkungen überdimensioniert.

- Auf deutscher Seite sind weder die „Y-Trasse“ (Schiene) Hannover, Bremen-Hamburg, noch der Ausbau des Bahnknotens Hamburg mit geplanten Entlastungsstrecken finanziert. Nicht finanziert ist zudem der Ausbau des Bahnknotens Lübeck sowie der von ursprünglich 780 Millionen (Ausbau Bestandsstrecke Bahn Lübeck-Puttgarden) auf wahrscheinlich 1,2 Milliarden ansteigende Ausbau der Bahnhinterlandanbindung Lübeck-Puttgarden. Für den deutschen Teil des EU TEN-Projektes Nr. 20 lässt sich nördlich von Hamburg bei der Deutschen Bahn feststellen, dass sie als reiner Auftragnehmer des Bundes aus betriebswirtschaftlichen Gründen kein eigenes finanzielles Interesse am Vorhaben Hinterlandanbindung hat.

7. Bewertung der FBQ aus dänischer Sicht

Kritisiert wird das Vorhaben Fehmarnbeltquerung aktuell von Knud Erik Andersen, Ingenieur, Verkehrsplaner und früherer Leiter des Dezernats für Verkehr und Straßen im dänischen Direktorat für Straßen sowie früherer Vorsitzender der dänischen Vereinigung für Transport-Ökonomie, in seinem Buch „The Fehmarn Belt Fixed Link – Made in Denmark“ (2014, s. Anlage). In diesem Buch beschreibt Andersen den mangelnden volkswirtschaftlichen Nutzen, den fehlenden infrastrukturellen Bedarf, die Verflechtung von Politik und Wirtschaft bei der Entscheidungsfindung zum Infrastrukturvorhaben Fehmarnbeltquerung sowie, neben den wahrscheinlichen erheblichen Belastungen des dänischen Steuerzahlers, ebenso die Risiken des Vorhabens für die Bundesrepublik Deutschland. Von der Anlage des Vorhabens ist die feste Fehmarnbeltquerung nach Andersen Auffassung ein reiner Selbstzweck, wobei sie eigentlich, wenn, als Mittel zum Erreichen eines Zwecks dienen sollte. Die volkswirtschaftliche, infrastrukturelle und ökologische Kritik Andersens am Vorhaben deckt sich mit der vom NABU seit Jahren öffentlich wiederholten kritischen Bewertung von Europas größtem Infrastrukturvorhaben.

Hauptkritikpunkte von Knud Erik Andersen, die sich der NABU in seiner Stellungnahme ebenfalls zu Eigen macht, sind:

- Fehlende belastbare aktuelle betriebs- und volkswirtschaftliche Analysen. Die Hauptgutachten, auf denen die politische, infrastrukturelle und ökonomische Entscheidung fußen, stammen aus den Jahren 2004 („Volkswirtschaftliche Beurteilung einer festen Querung über den Fehmarnbelt“) und 2008 („Finanzielle Analyse“).
- Die Planer legen dem Vorhaben hinsichtlich der Nutzerfinanzierung unrealistische Annahmen zugrunde. So wird ein zu hoher, induzierter Verkehr von 40% in den ersten Jahren nach Eröffnung vorausgesetzt (Mehrjährige anfängliche „ramp-up-period“ mit überdurchschnittlichen Zuwachsraten), der auf unrealistischer Zeitersparnis als wesentlichem Parameter gründet.
- Die Vorhabenträger erwarten ein jährliches lineares Verkehrswachstum von 1,7%, was eine Zunahme um mehr als 50% 25 Jahre später (2043) bedeuten würde. Diese Einschätzung deckt sich weder mit anderen dänischen, erst recht aber nicht mit deutschen Verkehrsprognosen (ca. 0,8%). (S. 38)
- Am Öresund, dessen schwedische Verkehre auch die Verkehrszunahme im Fehmarnbelt begründen, ist der Verkehr von 2008 bis 2013 rückläufig und produziert ein Minuswachstum.
- Dem Vorhaben liegen nur Prognosen vom Vorhabenträger Femer A/S selbst zugrunde, die nicht unabhängig sein können. Die vom FTC (Fehmarnbelt Traffic Consortium) veröffentlichte Verkehrsprognose „Fehmarn Belt forecast 2002, Final Report, April 2003“ ist trotz des hinfälligen Prognosehorizontes 2015 bis heute Grundlage der infrastrukturellen (Femern A/S) und politischen Bewertung, wobei bis heute unklar bleibt, auf welches Referenzszenario (Basisfall A 2015 oder Basisfall B 2015) sich Politik und Vorhabenträger in ihrer Argumentation beziehen.

- Weder zu Beginn erster Planungen und Berechnungen noch im Nachgang wurde die Zunahme des günstigen Luftverkehrs eingerechnet. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern gab es für den Luftverkehr überproportionale Zuwächse, die – wie am Trend setzenden, schnelleren US-Markt sichtbar - auch zukünftig anhalten wird.
- Die irrige und lange dementierte Annahme, die Reederei Scandlines stelle die Fährlinie Puttgarden-Rödby ein, ist integraler Bestandteil der Kostenkalkulation (Monopolerwartung). Die Aufrechterhaltung des Fährverkehrs als wahrscheinliches Szenario blieb bei der betriebswirtschaftlichen Analyse unberücksichtigt.
- Eine Aktualisierung der Prognosen nach der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 fehlt völlig.
- Meidung der Querung aus Tunnelangst: Eine quantitative Einschätzung nach dem Umschwenken auf einen Absenktunnel 2011 fehlt völlig. Andersen verweist auf Untersuchungen des norwegischen SINTEF-Institutes von langen Tunneln, nach dem 30% der Nutzer Tunnel gefährlich finden, 20% der Männer und 40% der Frauen Angst in Tunnels haben und 5% Tunnel grundsätzlich meiden. Allein 38% der dänischen Fahrerinnen und Fahrer, von denen ebenfalls 5% Tunnels völlig meiden, haben Angst vor Unterseetunneln. (S. 62)
- Die Durchleitungskosten für die Bahn entsprechen denen der Storebeltbrücke und rechtfertigen nicht die Bereitstellungs- und Investitionskosten. (S. 68) .
- Die Tatsache, dass trotz niedriger Zinsen die Rückzahlungszeit weiterhin 39 Jahre beträgt, ist nach Auffassung des Autors Indikator für sich abschwächende wirtschaftliche Rahmenbedingungen (S. 70).
- Die Fährtickets werden deutlich teurer als an Öresund- oder Storebeltbrücke. Femern A/S geht von 2.5% Inflation aus. Da eine derartige Setzung von Femern A/S auf anderen Routen oder modalen Optionen nicht vorausgesetzt werden kann, ergibt sich nach Andersens Auffassung ein Wettbewerbsproblem. (S.71) Nicht unwahrscheinlich ist eine (Teil-) Verlagerung des Verkehrs z.B. auf die Storebelt-Route. Egal, ob Femern A/S bei den Ticketpreisen marktüblich agiert oder bei 2,5% Inflation bleibt- so wird entweder der Preis pro Fahrzeug reduziert, oder aber die Summe der Fahrzeuge, die Grundlage solider Refinanzierung sind. (S. 73)
- Sensitivitätsanalyse: Für Verkehrsplaner ist das Verkehrsaufkommen der wichtigste Parameter, während Femern A/S von einer guten wirtschaftlichen Lage ausgeht.

Nach Andersens Einschätzung hat Dänemark Deutschland angesichts seines offensichtlich mangelnden Interesses am Vorhaben durch politische Einflussnahmen erheblich unter Druck gesetzt und damit der Bundesrepublik in wenig „respektvoller“ Weise Umwelt- und Investitionskosten auferlegt. Eine Refinanzierung von Zinsen, Bau- und Unterhaltungskosten ist nach Andersens Auffassung kaum möglich und eine Insolvenz, wie am englisch-französischen Ärmelkanaltunnel ,entsprechend nicht unwahrscheinlich (S.37). Das Risiko eines finanziellen Scheiterns betrifft zwar vornehmlich den dänischen Steuerzahler. Trotzdem müssen Planungsfolgekosten auf deutscher Seite vom Bundesbürger getragen werden. Eine fehlende unabhängige Neubewertung des Vorhabens, wird vom Autor ebenso empfohlen, wie vom NABU seit vielen Jahren gefordert.

Deutlich kritisiert Andersen das dänische System politischer Absprachen unter den Parteien des dänischen Folketings. Als bedeutend für die parlamentarische Zustimmung zum Baugesetz in Dänemark, die für 2015 erwartet wird, beschreibt Andersen die unterschiedlichen politischen Kulturen beider Länder. Während in anderen westlichen Demokratien wie der Bundesrepublik Deutschland parlamentarische Mehrheitsentscheidungen gefällt werden, die revidierbar sind, bleibt das dänische System angesichts außerparlamentarischer Absprachen statisch. Einmal getroffene und außerhalb des Parlamentes verhandelte „Gentlemen Agreements“, wie 2008 zwischen den meisten Parteien des Folketings zur Fehmarnbeltquerung, bleiben auch dann in ferner Zukunft unangetastet, selbst wenn sie von späteren Politikergenerationen als falsch erachtet werden. Insofern ist nach Andersens Auffassung eine andere Entscheidung als eine Zustimmung zum Baugesetz auch dann nicht möglich, wenn sich alle Parteien über die vollen Risiken des Vorhabens im Klaren sind.

Nach Auffassung des NABU würde diese These dann bestätigt, wenn das dänische Folketing in Unkenntnis der gesamten Baukosten vor Erteilung des deutschen Planfeststellungsbeschlusses

entscheiden würde. Mehrkosten, die ggf. auch durch alternative Varianten als Ergebnis einer Abwägung (z. B. Bohr- anstelle von Absenktunnel) entstehen könnten, blieben in ihrer politischen Bewertung durch die Parlamentarier unberücksichtigt. Ebenso wertlos wären zudem die Ergebnisse der EIA, Environmental Impact Analysis, weil die öffentliche Anhörung keinen Einfluss auf die Entscheidung haben könne und eine Sanktionierung dieses Verhaltens seitens der EU nicht möglich sei.

8. Fazit

Angesichts bereits bestehender Einflüsse großer Infrastrukturprojekte (Öre- und Storebeltquerung, div. Windparke) auf das sensible Binnenmeer Ostsee besteht für zukünftige Infrastrukturvorhaben eine noch größere Verantwortung für Natur und Umwelt. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der infrastrukturelle Bedarf und das tatsächliche öffentliche Interesse am Vorhaben muss angesichts einer erheblichen Beeinträchtigung eines europäischen Natura 2000 Gebietes zweifelsfrei nachgewiesen werden. Mögliche Alternativen müssen geprüft, ein Null-Fall angenommen werden, und notfalls muss ein Projekt aus ökologischen und ökonomischen Gründen fallen gelassen werden können. Diesen wichtigen Aspekten trägt das Vorhaben nicht ausreichend Rechnung. Der NABU kritisiert, dass allein durch den Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland planerisch mögliche, finanziell zumutbare und infrastrukturell sowie sozial (Beschäftigung) vernünftige Alternativen ebenso ausgeschlossen werden, wie ein grundsätzlicher Verzicht angesichts unabsehbarer ökonomischer und ökologischer Risiken.

Der NABU lehnt das Vorhaben einer festen Fehmarnbeltquerung grundsätzlich ab. Sollte sich das Vorhaben trotz ökologischer und ökonomischer Risiken nicht verhindern lassen fordert der NABU die Vertragsstaaten auf, die ökologisch wie infrastrukturell angemessenste Lösung zu realisieren. Diese Lösung kann nur ein bergmännisch gebohrter Tunnel sein, der angesichts des erheblichen Zweifels an einer soliden Refinanzierung nach Auffassung des NABU deutlich kleiner ausfallen müsste (2+1), als die in der Planung angestrebte 4+2 Lösung.

Vorab fordert der NABU die Vertragsstaaten jedoch auf, sich unter Berufung auf Artikel 22 des Staatsvertrages im Sinne von Natur, Umwelt und Menschen darüber zu beraten, ob die angenommenen Parameter, die zum Abschluss des Vertrages 2008 geführt haben, heute tatsächlich noch zu halten sind.