

# *Fehmarnbelt*

A large flock of geese is flying over a white Scandlines ferry boat on the water. The geese are in various stages of flight, with some wings spread wide. The ferry boat is moving from left to right, leaving a white wake. The water is a deep blue-grey color. The sky is a pale, hazy blue.

*Die kritische  
Betrachtung  
einer festen*

*Querung*

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort ..... Seite 01

Infrastruktur und Verkehr ..... Seite 02 - 05

Kosten und Refinanzierung ..... Seite 06 - 08

Arbeitsplätze ..... Seite 09

Tourismusstandort Fehmarn ..... Seite 10 - 11

Umwelt und Natur ..... Seite 12 - 16

Politische Bewertungen  
und Rahmenbedingungen ..... Seite 17

Bewertung des Staatsvertrags ..... Seite 18 - 20

Aktionsbündnis gegen  
eine feste Fehmarnbelt-Querung ..... Seite 21



### *Verkehrspolitische, ökonomische und ökologische Risiken der geplanten festen Fehmarnbeltquerung.*

Die vorliegende Broschüre stellt entscheidende Argumente gegen eine feste Fehmarnbeltquerung zusammen und soll die Hintergründe dazu kritisch beleuchten.

Das Königreich Dänemark plant, ab 2012 eine mautfinanzierte feste Verbindung vom dänischen Rödby nach Puttgarden auf der Ostseeinsel Fehmarn zu bauen. Geht es nach dem Willen der dänischen Regierung, soll das Projekt mit vier Fahrspuren und zwei Eisenbahngleisen bis 2018 fertig gestellt sein. Der 19 Kilometer breite Fehmarnbelt, ein stark befahrenes, besonders geschütztes internationales Meeresgebiet, soll dabei entweder durch eine Brücke oder einen Tunnel gequert werden.

Wesentliche Gutachten, belastbare Kostenschätzungen auf deutscher Seite sowie eine neuerliche schlüssige gesamtwirtschaftliche Bewertung seitens der Vorhabensplaner liegen nicht vor. Mit der Ratifizierung des Staatsvertrages gibt Deutschland seine Verantwortung und mögliche Einflussnahme auf weitere Planungen und Risiken des Projektes auch auf deutscher Seite faktisch ab. Trotzdem trägt Deutschland, z. B. im Falle einer Schiffshavarie, die Hälfte oder sogar die ganzen Kosten aller ökologischen Risiken und Kosten.

Nach Auffassung des „Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung“ sprechen zahlreiche schwerwiegende Gründe gegen eines der größten europäischen Infrastrukturprojekte.

Für Nachfragen steht das Aktionsbündnis gegen eine feste Beltquerung gerne zur Verfügung.

## Infrastruktur und Verkehr

*Verkehrsströme verlagern sich von der Nord-Süd auf die West-Ost Achse.* Die Erweiterung der EU führt zu einer stärkeren Nachfrage in Ost- und Südosteuropa. Zunehmender Verkehr wird dort entstehen. Wachstum auf der Nord-Süd Achse erwarten viele Verkehrsexperten zukünftig nicht, lediglich im „Mittelkorridor“ (Rostock / Sassnitz) des Ostseeraumes. Die Bedeutung des „Westkorridors“ (Fehmarnbelt) mit seiner Ausrichtung nach Süd- und Westeuropa wird dagegen abnehmen.

*Eine feste Fehmarnbelt-Querung kann keinen zusätzlichen Verkehr generieren:* Der Hafenumschlag würde von Lübeck und Kiel zu deren Nachteil reduziert werden. Sassnitz-Mukran (Rügen) entwickelte sich neben Rostock in den letzten Jahren als Fährhafen für Skandinavien und die baltischen Republiken sowie Russland mit starken Zuwachsraten. Dagegen ist bereits heute der Knotenpunkt Hamburg verstopft. Ausreichende

Mittel für den Ausbau der A 7, A 20 oder einer West- und zusätzlichen Ost-Umgehung von Hamburg stehen mittelfristig nicht in ausreichender Höhe zur Verfügung. zu erwarten sind erhebliche volkswirtschaftliche Verluste durch Verkehrsbehinderungen in diesem Bereich.

*Die Fährlinie Puttgarden-Rödby* fährt mit einer durchschnittlichen Auslastung von unter 40% und verkehrt bei fast jedem Wetter. In 2008 wiesen die Scandlines-Fähren wegen der Finanzkrise erstmals ein deutliches Minus von 4,5% bei den Transportzahlen aus.

**Konkurrenz Fährlinie:** Seit dem Verkauf der Firma Scandlines an ein privates Investoren-Konsortium in 2007 positioniert sich die Firma gegen eine feste Querung. Scandlines will dieser mit einem eingeschränkten, aber preisgünstigeren Fährbetrieb den Kampf ansagen. Trotzdem werden hunderte Arbeitsplätze in der Region wegfallen.

**Speditionen:** Zusätzlich zur Brückenmaut kommen mit der 20 km Fahrstrecke der Überfahrt, Verschleiß an den Fahrzeugen und zusätzliche Emissionen hinzu. Es gibt keine „eingepflanzte“ Ruhezeit an Bord der Fähre mehr, sondern auf den Parkplätzen vor oder hinter der Querung. Für die meisten Lkw ergibt sich keine Zeitersparnis.

**Zweispuriger Verkehrsengpass Fehmarnsund-Brücke:**

Durch eine vierspurige Bundesstraße B 207 / E 47 vor und hinter der zweispurigen Sundbrücke entsteht ein Verkehrsengpass. Die Kosten für eine Erweiterung der Sundquerung

(geschätzte 300 Millionen Euro) sind nicht vorgesehen. Das Bundesverkehrsministerium sieht angesichts niedriger Verkehrs-Prognosen keine Priorität für Deutschland. Die denkmalgeschützte Brücke kann nicht verbreitert werden.



**Mangelnder Beitrag zum Ausbau des transeuropäischen Netzwerks TEN-V:**

In den EU-Richtlinien für das Programm TEN-V wird die Fehmarnbelt-Achse (Hamburg-Malmö) als konventionelles Eisenbahnprojekt ausgewiesen. Da der Zugverkehr

zur Refinanzierung der festen Querung nur einen geringen Beitrag leisten wird, muss Dänemark zu einer Maximierung des Straßenverkehrs, insbesondere beim Gütertransport, greifen. Auch die DB sieht keine Priorität für den Ausbau der Strecke.

Der Kostenrahmen für den doppelgleisigen Ausbau mit Elektrifizierung der Bahn von Bad Schwartau bis Puttgarden ist mit 840 Euro Millionen (ohne Fehmarnsund-Brücke) angegeben. Nach Einschätzungen von Verkehrsexperten viel zu wenig, um zwei Gleise zugunsten höherer Geschwindigkeiten (160 km/h im Personen-, 120 km/h im Güterverkehr) zu begründen, den Engpass Lübeck zu beseitigen und lärmindernde Ortsumgehungen, z.B. der Badeorte an der Lübecker Bucht sowie Lensahn, Oldenburg oder Großenbrode zu realisieren. Das BMVBS wird angesichts anderer wichtiger deutscher Infrastrukturprojekte nicht mehr Geld zuschießen als die zugesagten 840 Millionen Euro. So kommt es unter Umstän-

den zu einem vierspurigen Ausbau der Straßenverbindung und einer vergleichsweise langsamen erst eingleisigen und später zweigleisigen Bahntrasse. Ob das zweite Gleis wegen mangelndem Bedarf bis 2025 überhaupt gebaut wird, bleibt fraglich. Weder der unterentwickelte und sehr zögerliche Ausbau der Bahnverbindung noch die Bevorzugung der Straße entspricht den Maßstäben der europäischen Verkehrspolitik.





**Die Verkehrsprognosen** für die Bahn liegen bei 40 Personenzügen täglich mit insgesamt 4000 Fahrgästen. Es ist zweifelhaft, ob ein zur Privatisierung anstehendes Unternehmen Züge für lediglich 100 Fahrgäste bereitstellen wird. Eine Rentabilität lässt sich für den Güterverkehr angesichts offizieller Prognosen ebenso wenig feststellen.

**Zeiteinsparung:** Im Staatsvertrag ist eine Geschwindigkeit von 160 km/h für Personen- und 120 km/h für Güterzüge nur „auf der festen Fehmarnbeltquerung“ selbst zugesichert. Da die Hinterlandverbindung erheblich unterfinanziert sein wird, kann eine „signifikante Verkürzung der Fahrzeit“ zwischen Hamburg und Kopenhagen“ so nicht erreicht werden.



## Kosten und Refinanzierung

*Der Bundesrechnungshof weist in einer Beurteilung des Staatsvertrages zum Projekt (von Oktober 2008) auf folgende Schwachpunkte hin:*

- Die fehlenden Kosten-Angaben für die deutsche Hinterlandanbindung und die damit verbundene Intransparenz der Haushaltsbelastung;
- die Tatsache, dass die DB Netz AG nicht an den Vertrag gebunden ist und die Kosten der Schieneninfrastruktur vom Bund einfordern wird;
- erhebliche Mängel in der Ausgestaltung des Vertragstextes hinsichtlich Kosten, Haftungen, Vorprüfungen etc.;
- die Tatsache, dass Großprojekte 60% bis 100% teurer werden als geplant;
- zu optimistische Verkehrsprognosen und dementsprechend hohe Risiken für die Refinanzierung des Projektes.
- Auf Deutschland werde trotz Risikoübernahme durch Dänemark der Druck entstehen, sich an der Finanzierung des Gesamtvorhabens zu beteiligen.

*Dänemark korrigiert aktuell seine Kosteneinschätzung (2008) um 800 Millionen Euro nach oben (4,4 Milliarden Brücke, 1,2 Milliarden Hinterlandanbindung).*

*Laut einer Studie von Prof. Breitzmann* (Institut für Marketing, Verkehr und Tourismus Universität Rostock) ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Brücke 1:0,65 (Gutachten vom August 2007). Bei diesem Ergebnis sind Sekundäreffekte, wie neue Gewerbeansiedlungen, bereits angemessen berücksichtigt. Es werden also erheblich höhere gesamtwirtschaftliche Kosten als Nutzen erwartet und zu absoluten Wohlstandsverlusten führen. Das Institut bemängelt fehlerhafte Referenzszenarien der offiziellen Gutachten.

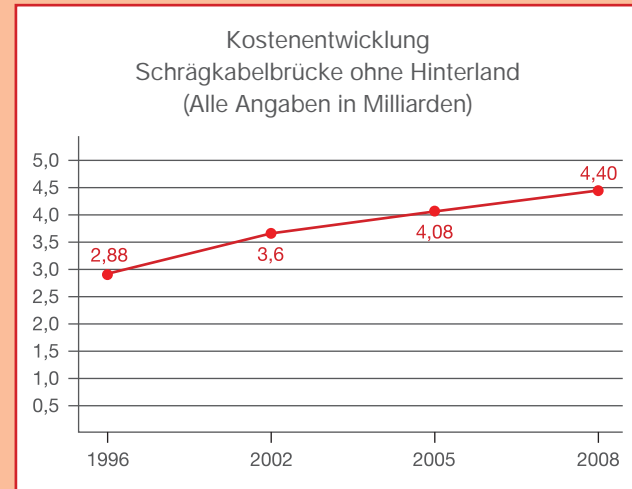


*Vereinbarungsgemäß wird Dänemark die Kosten für das Querungsbauwerk übernehmen.* Belastbare Kostenschätzungen dafür sowie für die deutsche Hinterlandanbindung gibt es allerdings noch nicht. Ein Gutachten von Vieregk & Rössler (im Auftrage des NABU 2008) prognostiziert eine Verdoppelung der gegenwärtig bekannten Baukosten bis zur geplanten Fertigstellung 2018 (Rohstoff- und Energiepreise). (Download: [www.nabu.de](http://www.nabu.de))

*Vieregk & Rössler bemängelt* bei der Prognose der Verkehre (Bahn: Personen und Güter sowie Lkw / Pkw) unvollständige Berechnungsgrundlagen. Nicht berücksichtigt wurden bei den Prognosen z.B. die starke Entwicklung des Flugverkehrs der Billigflieger zwischen Skandinavien und großen deutschen Flughäfen sowie die Konkurrenz des Frachtschiffverkehrs.



*In einer vom Dänischen Verkehrsbeirat in Auftrag gegebenen Vergleichsstudie von 2002* (Öresund- und Storebelt mit Fehmarnbeltquerung) kommen die Universitäten Lund (S), Aalborg (DK) und Karlsruhe (D) zu dem Schluss, dass Megaprojekte meist Prestigeprojekte sind, immer teurer werden als geplant und unrentabel sind (Transrapid, Ärmelkanaltunnel etc.). Storebelt- und Öresundbrücken verteuerten sich um je 30% bis 50%. Die wirkliche Beteiligung der Investoren am finanziellen Risiko findet weder auf dänischer noch auf deutscher Seite statt: „Somit spricht einiges dafür, die Grundsätze der Transparenz, eindeutiger Leistungsspezifikation... und Integration privaten Risikokapitals zu postulieren. Es ist jedoch kaum zu erwarten, dass die Befürwortung dieser Grundsätze seitens der Wissenschaft zu einem radikalen Umdenken bei den Politikern führen wird“, so das Fazit.



Quellen:

- 1996 - Ministerium für Wirtschaft und Verkehr SH
- 2002 - reine Baukosten, Fehmarnbelt Development  
Joint Venture für Verkehrsministerien D / DK,
- 2005 - Umweltkonsultationsbericht,  
Verkehrsministerien D / DK (2006)
- 2008 - Fehmarnbelt A/S

*Rund 1.500 Arbeitsplätze auf der Insel Fehmarn und in der Region bedroht:*

- Bei der Fährlinie Scandlines  
(ca. 300 bei reduziertem Fährbetrieb)
- bei Zulieferbetrieben von Scandlines  
(ca. 100 bei reduziertem Fährbetrieb)
- Durch Einbrüche im Tourismus, mit einem Verlust von 1.200 Arbeitsplätzen bei ca. 50% Rückgang

*Die Landesregierung Schleswig-Holstein spekuliert mit 1.700 neuen Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit der festen Querung.* Arbeitsplätze entstehen, wenn überhaupt, nicht auf Fehmarn, sondern allenfalls im Hamburger Umland oder Kopenhagen/Malmö. Ostholstein wird auch nach Ansicht der Landesregierung kaum von einer Beltquerung profitieren.

*Die „Verkehrsachse Fehmarnbelt“ als Konkurrent im Güterverkehr Bahn und Schiff:* Lübeck wäre am stärksten und Kiel weniger betroffen, je nach wirtschaftlicher Entwicklung auch Rostock und Sassnitz. Folge: Arbeitsplatzabbau. Zudem werden viele Milliarden Euro Infrastruktur-Investitionen (A 20, Hafen Rostock) entwertet.

*Trotz Verdoppelung der Verkehre Lübeck-Puttgarden in den letzten 10 Jahren* ging nach Aussage der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (egoh) keine Gewerbeansiedlung auf diese Steigerung zurück. Somit sind Prognosen hinsichtlich der regionalen Effekte für die Region zweifelhaft.



## Tourismusstandort Fehmarn

*Die Insel Fehmarn ist eine der tourismusintensivsten Regionen Deutschlands.* Auf der Insel Fehmarn sind direkt und indirekt etwa 80 % der Bevölkerung wirtschaftlich vom Tourismus abhängig. Für das touristische Erlebnissprofil der Insel sind Landschaft und Natur von besonderer Bedeutung, so dass sich Fehmarn als Natur- und Erholungsziel insbesondere für Familien mit Kindern sowie für Segler, Surfer und Angler positioniert hat. Das Einkommen der Fehmaraner hängt vor allem von den Feriengästen ab. Über 3 Millionen Übernachtungen pro Jahr (Gutachten von Wenzel & Partner) machen den Tourismus zum entscheidenden Wirtschaftsfaktor für die Insel.



*Eine Tourismusstudie des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium bestätigt,* dass „insbesondere auf der Ostseeinsel Fehmarn die Risiken für den Fremdenverkehr eindeutig gegenüber den Chancen“ überwiegen. Vor allem während der Bauzeit würde der Fremdenverkehr „nachhaltig beeinträchtigt“.

*Während der voraussichtlich 8 bis 9 jährigen Bauzeit* würden die Belastungen durch Europas größter Baustelle mit Lärm, Schwerlastverkehr, Verschlechterung der Wasser- und Badequalität durch Sedimentausbreitung zu einer starken Beeinträchtigung des Erholungswertes auf der Insel führen. Die Abwanderung der Gäste in attraktivere Regionen wäre die Folge.



*Fehmarn verliert seinen Inselcharakter* und wird von einer attraktiven Zielregion zur Transitstrecke degradiert. Ein massiv in die Landschaft eingreifendes Brückenbauwerk (von 60 – 270 Meter Höhe) würde im Fahrbereich an Höhe noch die jetzigen Windmühlen oder den „Bügel“ der Fehmarnsundbrücke übersteigen.

*Nach Fertigstellung des Projektes* wird eine zunehmende Verlagerung des Tourismus in Richtung Osten befürchtet, besonders im Campinggewerbe. Aus den bevölkerungsschwachen Nordländern wird es kaum zu touristischen Effekten in Schleswig-Holstein kommen, da das Hindernis des Fahrpreises in Form von Maut weiter bestehen wird.



## Umwelt und Natur

*Hohes Kollisionsrisiko durch die 70 Brückenpfeiler in dem von 66.000 Schiffen pro Jahr stark befahrenen Fehmarnbelt:*

Einwandige Öl-Tanker, aber auch mit eigenem Bunkeröl fahrende Frachter, werden durch das Bauwerk stark gefährdet. Bisher befahren Schiffe den internationalen Seeweg durch den Fehmarnbelt auf einer Breite von rund 10 Kilometern ohne Zwangsbelotsung. Die aus Kostengründen bevorzugte Schrägkabelbrücke weist lediglich drei Durchfahrten à 700 Meter auf und wird deswegen von deutschen und dänischen Lotsen als zu riskant abgelehnt. Das Havarie-Risiko mit der Brücke liegt laut COWI-Lahmeyer-Studie (1999) bei einer Kollision pro Jahr (ohne Verkehrsleitsystem VTS) oder einer Kollision alle 3 Jahre mit VTS. Auch eine Hängebrücke, welche rund 1600 Meter überspannen würde, ist angesichts von Riesentankern bis zu 350 Meter Länge und einem Bremsweg von

mehreren Kilometern bei der hohen Verkehrsdichte gleichermassen problematisch.

Die für die Risiko-Bewertung zuständige Internationale Schifffahrts-Organisation IMO, wurde hinsichtlich der möglichen Behinderung der „Leichtigkeit des Seeverkehrs“ bisher noch nicht offiziell konsultiert.

*Eine von Dänemark 2006 beauftragte gutachterliche Bewertung der Schiffssicherheit* in einem der weltweit





sensibelsten Meeresgebiet liegt noch nicht abschließend vor. In einer von der staateigenen dänischen Planungsgesellschaft Femern Bælt A/S 2009 veröffentlichten Informationsbroschüre bleibt dieses zentrale Thema unerwähnt. Bei Havarien im Fehmarnbelt muss infolge von Öl- oder Chemikalien-Verlusten mit teilweise katastrophalen Folgen für das ganze Ökosystem der Ostsee gerechnet werden. Einherginge die schwere Beeinträchtigung des Ostseeturismus.



### ***Brückenprojekt (Nord-Süd) quer zu einer der weltweit wichtigsten Zuglinien für rund 20 Millionen Wasservögel:***

Besonderes bei schlechten Sichtverhältnissen drohen tausende Vögel an der Brücke zu verenden. In der Studie von COWI-Lahmeyer (1999) wird festgestellt, dass „... eine beachtliche Anzahl von einigen hunderttausend Wasservögeln auf Langstreckenflügen über offenem Wasser im Fehmarnbelt jeden Herbst auf Höhe der Brücke fliegen.“ Sie fliegen intuitiv auch nachts und ohne Sicht, da sie dort kein Hindernis erwarten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie weist hinsichtlich der Scheuch- und Barrierewirkung für Zugvögel im Zusammenhang mit dem geplanten dänischen Offshore-Windpark Roedesand II in einer Stellungnahme darauf hin, dass die beratende Bundesamt Naturschutz (BfN) hinsichtlich des Vogelzuges dafür plädiert, die Beltregion grundsätzlich frei von weiteren Installationen zu halten.

### **Zusätzliche Behinderung des Wasseraustausches zwischen Nord- und Ostsee:**

Das Leibnitz-Institut für Ostseeforschung in Warnemünde sieht bereits durch Öresund- und Storebeltbrücke den lebenswichtigen Wasseraustausch behindert. Eine weitere Querung im Fehmarnbelt mit 70 Stützfeilern könnte nach Einschätzung der Wissenschaftler das Absterben der Ostsee beschleunigen. Mit unabsehbaren Folgen für Meeresflora- und Fauna sowie den Tourismus.

Kaltes, sauerstoffhaltiges und tief fließendes Nordseewasser wird an den Brückenpfeilern frühzeitig nach oben gequirlt und erreicht nicht mehr die gesamte östliche Ostsee. Das Binnenmeer ist ausschließlich von der Sauerstoff- und Salzzufuhr durch die Nordsee abhängig. Ein vollständiger Wasseraustausch erfolgt alle 30 bis 35 Jahre.

Das deutsche Bundesamt für Naturschutz (BfN) erklärt in einer offiziellen Bewertung, dass sich eine weitere Beeinträchtigung des Wasseraustausches von „nur“ 0,3% (Brü-

cke) oder 0,1% (Tunnel) negativ auf die Ostsee auswirken könnte. Dagegen sehen offizielle Infobroschüren (01/2009) der dänischen Planungsfirma Femern Bælt A/S kein Gefahrenpotential. Die durch Dänemark beauftragten Untersuchungen durch das Leibnitz-Institut für Ostseeforschung sind noch nicht abgeschlossen.

**Starkwinde:** Durch zunehmende Stürme (Westwindlage im Ostseeraum) ist mit häufiger Sperrung einer Brücke



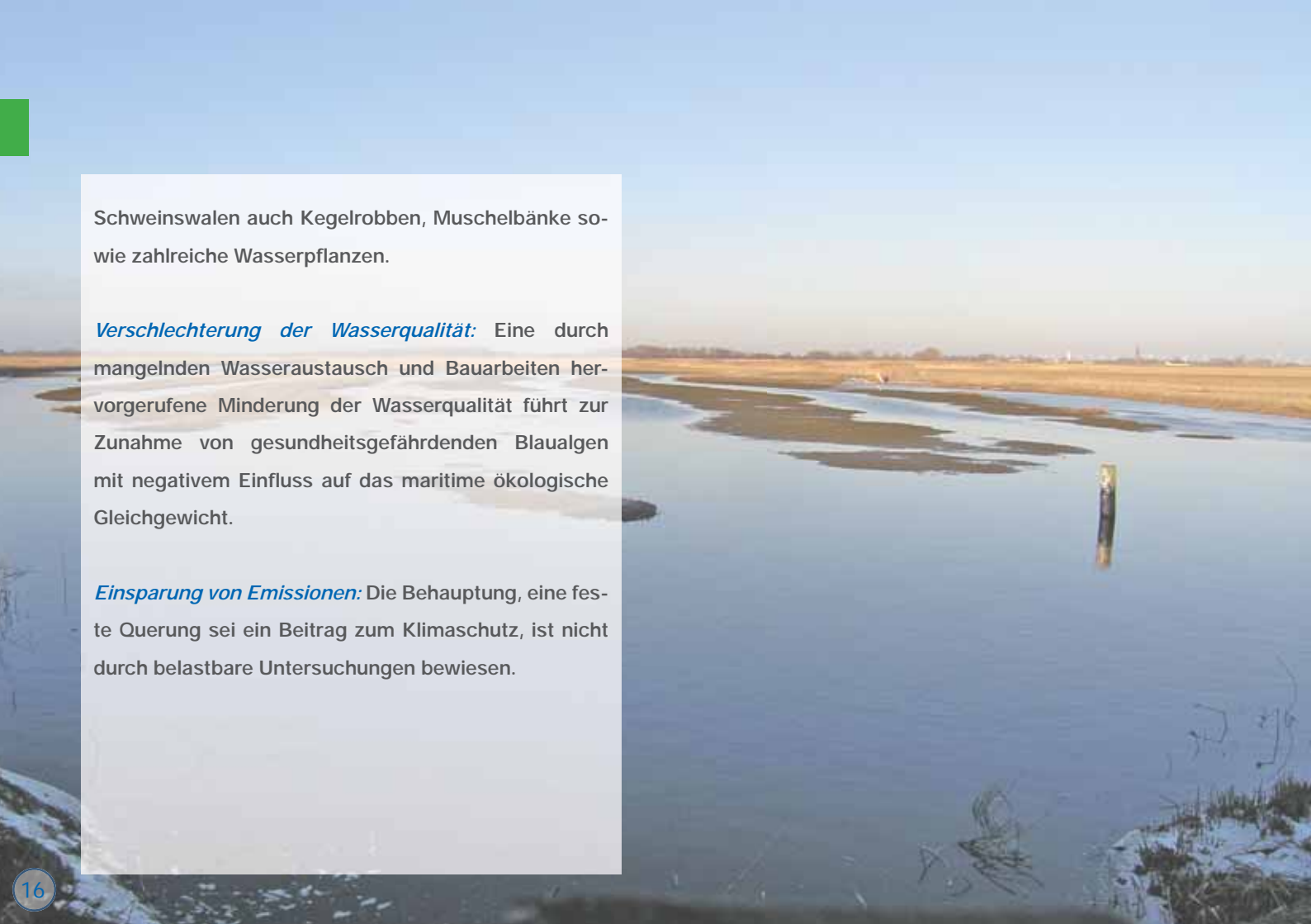
zu rechnen. Bereits heute ist die Fehmarnsund-Brücke an ca. 60 Tagen für leere Lkw und Wohnwagengespanne gesperrt, an ca. 20 Tagen aufgrund von Verkehrsunfällen zeitweilig für alle Fahrzeuge. Bei der Fehmarnbelt-Brücke liegt die Fahrbahn etwa 3,5 mal höher; dementsprechend stärker wird dort der Winddruck und die Unfallgefahr sein.

**Schweinswal-Schutzgebiet:** Der Fehmarnbelt wurde vom damaligen Bundesumweltminister Trittin zum Schweinswal-Schutzgebiet erklärt und von der IMO (International Maritime Organisation / UN) bereits als „Besonders Empfindliches Meeresschutzgebiet“ (PSSA, Particularly Sensitive Sea Area) ausgewiesen. Von ehemals rund 15.000 Tieren leben heute nur noch wenige Hundert der akustisch sehr empfindlichen Meeressäuger in der Ostsee. Zur Überwinterung ziehen Schweinswale von Osten durch den Fehmarnbelt in die wärmere Kieler Bucht und nutzen das Gebiet um die Insel Fehmarn zur Aufzucht ihrer Jungen.



**Weltkriegsmunition in der Beltregion** (Stern 34 / 2007). Durch Baggerarbeiten steigt die Gefahr von Explosionen oder Anspülungen gefährlicher Stoffe aus dem zweiten Weltkrieg an den Ostseeküsten. Altmunition führte aus Unkenntnis bereits häufiger zu Unfällen bei Kindern.

**Durch Sedimentaufwirbelung (Baggerarbeiten) Trübung der Ostsee auf Jahre:** Die aufgeschwemmten Sedimente wirken verheerend auf die Meeresökologie (Flora und Fauna). Besonders betroffen wären neben den



Schweinswalen auch Kegelrobben, Muschelbänke sowie zahlreiche Wasserpflanzen.

*Verschlechterung der Wasserqualität:* Eine durch mangelnden Wasseraustausch und Bauarbeiten hervorgerufene Minderung der Wasserqualität führt zur Zunahme von gesundheitsgefährdenden Blaualgen mit negativem Einfluss auf das maritime ökologische Gleichgewicht.

*Einsparung von Emissionen:* Die Behauptung, eine feste Querung sei ein Beitrag zum Klimaschutz, ist nicht durch belastbare Untersuchungen bewiesen.

## Politische Bewertungen und Rahmenbedingungen

**Bundesverkehrsminister Tiefensee** scheint wegen der zögerlichen Planung wenig interessiert am Projekt zu sein und hat dies auch in den Verhandlungen mit Dänemark deutlich gemacht.

**Bundesumweltminister Gabriel** bezeichnete die geplante feste Querung als „beklopfte Idee“.

**Das Bundesamt für Naturschutz (BfN)** warnt vor möglichen negativen Auswirkungen auf den Wasseraustausch (siehe „Natur und Umwelt“).

### **Verkehrsverbände gegen feste Beltquerung:**

ADAC und VCD sprechen sich gegen die feste Fehmarn-Beltquerung aus. Die Verkehrsprognosen werden gegenüber dem zu erwartenden realen Bedarf als viel zu hoch angesehen. Da Deutschland für die Kosten der Hinterlandanbindung aufkommen muss, wird das Geld für andere

wichtigere Straßenbaumaßnahmen fehlen.

**Die Ratifizierung des Staatsvertrages** erfolgt ohne Kenntnis des ganzen Vorhabens und seiner Kosten. Zur Zeit ist eine Vorstudie in Vorbereitung zur Klärung der Frage, ob eine Brücken- oder Tunnelquerung in Betracht gezogen werden soll. Erst in der nachfolgenden Machbarkeitsstudie soll die Realisierbarkeit der gewählten Lösung geprüft werden.

**Nach der Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag beginnt ein Planfeststellungsverfahren.** In diesem besitzen unmittelbar Betroffene und Naturschutzverbände Klagerecht. NABU und BUND haben bereits juristische Schritte angekündigt.

**Die entgeltige Entscheidung** wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch ein Baugesetz im dänischen Folketing ohne deutsche Mitbestimmung getroffen.

## Bewertung des Staatsvertrags

*Der Staatsvertrag wirft eine Reihe von Fragen auf. Eine ausführliche Bewertung schicken wir Ihnen gern zu.*

### *Präambel*

- Eine behauptete Verbesserung zwischenstaatlichen Verkehrs bleibt mangels belastbarer Verkehrsprognosen spekulativ. Ebenso die Refinanzierung durch Mauteinnahmen.
- Die Brückenmaut zementiert die Verkehrs-Barriere und behindert weiterhin die engere und nachhaltige Zusammenarbeit der Regionen.
- Die erhofften Effekte der Wirtschaftsentwicklung durch erleichterten Bahnverkehr zwischen dem Kontinent und Skandinavien sind spekulativ.
- Zur Maximierung der Mauteinnahmen ist Dänemark gezwungen, unrentablen Bahn-Gütertransport auf die Straße zu verlagern. Das konterkarierte die Ziele von TEN-V („Eisenbahnachse Fehmarnbelt“), ebenso wie der Ausbau des zweiten Gleises erst ab 2025.
- In der Präambel werden gemeinsame Ziele ohne klare Definition angesprochen.
- Angesichts ungeklärter Schiffs-Kollisionsrisiken ist ungewiss, ob Brücke oder Tunnel gebaut wird.
- Dänemark könnte durch Deutschlands Anerkennung der engen Zusammenarbeit eine finanzielle Beteiligung an der festen Querung einfordern.
- Es fehlen vertraglich geregelte Definitionen samt Infrastrukturkomponenten.



### *Unklare oder unvollständige Vertragsklauseln*

- Eindeutige Kündigungsklausel fehlt; Vertragsaufhebung nur im Einvernehmen mit Dänemark bei erheblicher Änderung der Vorhabens-Voraussetzungen möglich.
- Stark interpretative Umschreibungen: „deutlich andere Entwicklung“, „wesentliche Kostensteigerungen“ und dergleichen.
- Geschwindigkeiten von 120/160 km/h für Güter- bzw. Personenzüge nur auf der festen Querung vertraglich vorgeschrieben. Unterfinanzierte langsamere Abschnitte des deutschen Hinterlandes nivellieren das zentrale Ziel: Zeitersparnis.
- Der Begriff „Schifffahrt“ fehlt. Unklar ist, ob notwendige Sicherungsmaßnahmen für den Schiffsverkehr als Projekt eigenständig behandelt und durch Kostenteilung zwischen den Vertragsstaaten finanziert werden sollen.

- Im Gegensatz zum Vertrag zur Öresundbrücke fehlt eine Klausel zur völligen Vermeidung qualitativer und quantitativer Veränderung des Wasseraustausches.
- Artikel 14, Abs. 3: Sicherheitskonzept sollte bereits für den konstruktiven Entwurf des Querungsbauwerks bekannt sein. Maßnahmen zum Schutz gegen Terrorangriffe fehlen.



### ***Unrichtige Behauptungen***

- Entgegen der Darstellung in der Gesetzesvorlage entstehen erhebliche Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme. Während der Bauzeit muss allein auf Fehmarn mit aggregierten Einkommensausfällen in Tourismus, Handel und Gewerbe von 300 bis 800 Mio. Euro und entsprechenden Arbeitsplatzverlusten gerechnet werden.
- Die Behauptung einer fehlenden Querungsalternative ist angesichts des zuverlässigen und äußerst wirtschaftlichen Fährsystems unzutreffend.
- Unter Abschnitt D fehlen Angaben zu den finanziellen Auswirkungen des Vorhabens. Desgleichen bleiben die Kosten der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt unerwähnt.

### ***Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (Präsident des Bundesrechnungshofes) bemängelt beim Vertragsgesetz:***

- das Fehlen von Aussagen zu den Belastungen für den Bundeshaushalt und die Bundesunternehmen;
- den fehlenden Hinweis auf Risiken beim dänischen Refinanzierungskonzept;
- das Risiko kostenrelevanter Nachverhandlungen seitens Dänemarks, falls dort Finanzierungsprobleme beim Vorhaben auftreten sollten.

**Haben Sie Interesse an den unterschiedlichen Gutachten oder weiteren Informationen? Schicken Sie uns eine Mail an: [20](mailto:fehmar<b>n</b>@belt<b>q</b>uerung<b>.</b>info</a></b></p></div><div data-bbox=)**

Impressum:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

Sprecher: Jürgen Boos

Gold 1A - 23769 Fehmarn

fehmar**n**@beltquerung.info

www.beltquerung.info

Stand: März 2009



## Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung

*Das Aktionsbündnis hat sich vor 15 Jahren gegründet und zum Ziel gesetzt, eine feste Querung über den Fehmarnbelt grundsätzlich zu verhindern.*

Mitgegründet wurde das Aktionsbündnis u.a. auch vom Umweltrat der Insel Fehmarn. Es ist ein Netzwerk aus aktiven Einzelpersonen, Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften und Parteien und wird von einer sehr breiten Mehrheit der Fehmaraner getragen. Der Sprecher des Bündnisses ist Jürgen Boos.

Unter den Aktiven befinden sich Naturschützer, Landwirte und Vermieter von Ferienwohnungen, Betreiber von Camping- und Ferienanlagen, Vertreter des Einzelhandels, der Gastronomie, des Fährverkehrs, Kapitäne,

Projektmanager, Ökonomen, Ingenieure, Arbeitnehmer-, Betriebsrats- und Gewerkschaftsvertreter, Politiker sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger. Auch Fehmarnsche Wirtschaftsbetriebe, darunter größere Tourismusbetreiber und andere Dienstleister unterstützen das Bündnis.



*Folgende Organisationen sind Mitglied des Aktionsbündnis:*

- Naturschutzbund Deutschland (NABU) • Wasservogelreservat Wallnau
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Inselnaturschutzring Fehmarn (INR) • Nautischer Verein Vogelfluglinie (NVV)
- Gewerkschaft Transnet • Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland (GdED)
- Gewerkschaft Nahrung, Genuß, Gaststätten (NGG) • Bürger für Fehmarn (BfF)
- Bündnis für Großenbrode (BfG) • DIE LINKE, Kreisverband Ostholstein
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Ostholstein (Ver.di)
- Verkehrsclub Deutschland, Schleswig Holstein (VCD)
- Bündnis 90 / Die Grünen, Kreisverband Ostholstein
- Sozialdemokratische Partei Deutschland, Ortsverein Fehmarn (SPD)

Aktionsbündnis gegen eine  
feste Fehmarnbeltquerung  
Sprecher: Jürgen Boos  
Gold 1A - 23769 Fehmarn  
fehmar**n**@beltquerung.info  
www.beltquerung.info