

# DIE FESTE FEHMARNBELT-QUERUNG

## - Die wichtigsten Fakten in Kurzfassung -



## DAS PROJEKT

### Hoffnungen / Projektziele:

Die Tunnelverbindung unter dem Fehmarnbelt fördert und beschleunigt die wirtschaftliche Integration zwischen Norddeutschland und Skandinavien. Dies soll zur Entstehung neuer Arbeitsplätze entlang der Wirtschaftsachse Kopenhagen-Lübeck-Hamburg und Zunahme des Verkehrsaufkommens über den Belt durch intensivierte Austausch von Gütern und Dienstleistungen führen.

### Geplantes Bauwerk:

Absenktunnel von 17,6 km Länge zwischen Puttgarden und Rødby; versenkt in einem bis zu 200 m breiten Tunnelgraben unter dem Meeresboden; verbunden mit umfangreichen Baggerarbeiten in Wassertiefen von mehr als 40 m.

### Bauzeitdauer:

Erhoffter Baubeginn 2015; Fertigstellung 2021 (wahrscheinlich aber erheblich später).

### Projektkosten:

Grobe vorläufige Schätzung 12 Mrd. € (Tunnel € 6,2 Mrd. plus € 6,1 Mrd. für Hinterlandanbindungen auf deutscher und dänischer Seite mit vierspuriger Autobahn und doppelgleisigem Schienenanschluss). Gesamtkosten bei Fertigstellung voraussichtlich € 12,6 Mrd., jedoch eher bei € 15 bis 16 Mrd. infolge der bei Großprojekten üblichen Kostenüberschreitungen.

### Finanzierung:

Tunnel und Hinterlandanbindung auf dänischer Seite (€ 9,5 Mrd.) durch Kreditaufnahmen seitens der staats-eigenen Projektgesellschaft Femern A/S; Refinanzierung von Bau- und Zinskosten über Tunnel-Mauteinnahmen mit Absicherung des erheblichen Verlustrisikos durch dänische Staatsbürgschaften. Deutsche Hinterlandanbindung (€ 1,7 Mrd.) finanziert aus dem Bundeshaushalt. Es besteht erhebliche Unsicherheit über die Höhe eines EU-Zuschusses (maximal € 1,0 – 1,5 Mrd.) aus dem EU-Verkehrsprogramm (TEN-V).

## PROJEKTRISIKEN

### Wirtschaftlichkeit:

Aus zwei 2004 für das dänische Verkehrsministerium erstellten Studien geht hervor: Erstens ist der geplante Absenktunnel wegen seiner hohen Kosten volkswirtschaftlich unrentabel; zweitens wird das Gesamtvorhaben nur geringe zusätzliche wirtschaftsfördernde Impulse auslösen, die zur nachhaltigen Schaffung von Arbeitsplätzen führen.

Da sich die Rahmendaten des Vorhabens seit 2004 bereits erheblich verschlechtert haben (Baukostensteigerungen, voraussichtlich geringeres Verkehrs- bzw. Maut-Aufkommen bei der Tunnelquerung, durch weitere Fährenkonkurrenz) ist eine Neubewertung des Vorhabens unerlässlich.

Auch spätere Studien konnten keine überzeugenden Nachweise für die behaupteten Sekundäreffekte des Projekts erbringen. Dagegen ist zumindest ein nachhaltiger Verlust von Arbeitsplätzen im Tourismusbereich von Ostholstein sowie in den deutschen und südschwedischen Ostseehäfen zu erwarten.

Letztere wurden in den letzten 20 Jahren durch Milliarden schwere Investitionen in die Infrastruktur ausgebaut, deren Nachhaltigkeit durch die feste Beltquerung in Frage gestellt wird.

Drastische Einkommensverluste von mindestens € 300 Mio., möglicherweise aber auch bis zu € 850 Mio., werden im Fremdenverkehr auf Fehmarn während der Bauzeit erwartet. Dies wegen schwerwiegender Umweltbeeinträchtigungen auf der Insel und bei ihren Badegewässern. Es ist sehr zweifelhaft, ob die lokalen Einkommensverluste durch temporäre Arbeitseinkommen auf der Großbaustelle ausgeglichen werden können.

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

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

# DIE FESTE FEHMARNBELT-QUERUNG

## - Die wichtigsten Fakten in Kurzfassung -



## UMWELTRISIKEN

### Erhöhtes Havarierisiko:

Gegenwärtig passieren jährlich etwa 66.000 Schiffe (durchschnittlich alle 8 Minuten ein Schiff!) durch den Fehmarnbelt, davon 8.200 Tanker (1.800 Öl-Großtanker); Prognose für 2030 etwa 90.000 bis 110.000 Schiffspassagen mit überproportionaler Zunahme des Tankerverkehrs. Während der rd. 7-jährigen Bauzeit wird die Vielzahl der auf der Baustelle eingesetzten Baufahrzeuge (Bagger, Schuten, Schlepper, Barkassen usw.) die regulären Schiffspassagen stark behindern. Die Havarierisiken wurden zwar sehr eingehend für den Bau einer Brücke untersucht, für den Absenktunnel fehlen derartige Sicherheitsanalysen immer noch. Es ist aber bereits absehbar dass beim Bau eines Absenktunnels die Havarierisiken höher sein werden als bei einer Brücke. Die damit verbundenen hohen Umwelt- und volkswirtschaftlichen Kostenrisiken (z.B. infolge von Ölteppichen und deren Beseitigung, Bergungskosten, Behinderung der Schifffahrt) blieben bisher bei der Planung und gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts unberücksichtigt. Gleiches gilt für die Ermittlung der Wirksamkeit und Kosten von Sicherungsmaßnahmen, sowie für die Klärung ihrer rechtlichen Voraussetzungen (Verkehrssystem, Zwangsbelotsung) im Belt sowie deren Kosten

## LÄRM

### Schienezulaufstrecke:

Die deutsche Bahn strebt einen möglichst kostengünstigen Ausbau der 89 km langen Eisenbahn-Bestandstrasse an. Zukünftig sollen auf der Strecke täglich 114 Züge (davon 78 Güterzüge) laufen.

Da der Bahnverkehr vor allem im Bereich der Badeorte an der Lübecker Bucht und Fehmarn, aber auch in anderen Urlaubsorten an der Strecke, zu schwerwiegenden Lärmbelastigungen und anderen sozialen Kosten führen wird, prüft gegenwärtig die Landesregierung Schleswig-Holstein über ein Raumordnungsverfahren, ob ein besserer Trassenverlauf überhaupt möglich ist. Eine neue Trasse bedeutet aber auch ein erhebliches Mehr an Investitionskosten – ein großes Problem angesichts mangelnder Haushaltsmittel.

### Marine Umwelt:

Im Gegensatz zum Wattenmeer gedeiht die marine Flora und Fauna der Ostsee nur unter Klarwasserbedingungen. Beim Bau des Absenktunnels müssen mindestens 20 Mio. m<sup>3</sup> Aushub und Füllmaterial unter Wasser gebaggert bzw. nach Verlegung der Tunnelelemente wieder eingebaut werden. Die umfangreichen Baggerarbeiten in zähem und sehr feinem Ton werden weiträumige Eintrübungen des Ostseewassers verursachen.

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

## PROJEKT-STATUS

Mit der Ratifizierung des dänisch-deutschen Staatsvertrags zum Projekt (Juli 2009) hat Deutschland seine Verantwortung und Gestaltungsmöglichkeiten bei dem Vorhaben faktisch an Dänemark abgegeben. Nachdem sich der dänische Verkehrsminister am 2. Februar 2011 aus technischen Gründen für den Absenktunnel als bevorzugte Lösung entschieden hat, muss diese noch eingehend auf ihre speziellen Umweltauswirkungen geprüft werden. Der Bau eines Absenktunnels in erheblicher Wassertiefe stellt eine große technische Herausforderung dar. Das heißt, dass die Planer noch nach Bauverfahren suchen, um diese zu meistern. Fragwürdig: Das dänische Parlament will sein Baugesetz (= Baugenehmigung) bereits erlassen, bevor eine rechtskräftige deutsche Baugenehmigung vorliegt, von welcher der für 2015 angestrebte Baubeginn ebenfalls abhängt.

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