23.09.2020: Der geplante Ostseetunnel als feste Fehmarnbeltquerung bleibt unter Befürwortern und Gegnern hoch umstritten. Vor allem Umweltschützer, Reedereien und die Stadt Fehmarn leisten weiter massiven Widerstand. Seit gestern (22.9.) verhandelt das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in mündlicher Verhandlung über die Klage verschiedener Verbände gegen den Planfeststellungsbeschluss für den deutschen Teil des Fehmarnbelt-Tunnels.

Eine 17,6 Kilometer lange tiefe Schneise durch den Ostseeboden zwischen der schleswig-holsteinischen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland könnte eine der größten Umweltsünden Europas werden.

Die Schneise soll mit gewaltigem Mitteleinsatz ausgebaggert werden; der Tunnel wird also nicht durch den Boden gebohrt. Die Folge: Das Ostseewasser wird eingetrübt, die Strömung verändert, der Tier- und Pflanzenwelt wird schmerzhaft geschadet.

Phoca PDF

Der Tunnel soll aus einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke bestehen. Für die 18 Kilometer lange Strecke werden 3 Millionen Kubikmeter Beton und 0,3 Millionen Tonnen Stahl benötigt. Zur Herstellung des Betons müssen 2 Millionen Tonnen Sand und 4,1 Millionen Tonnen Kies angeliefert werden. Zudem werden beim Bau des Tunnels circa 1,9 Millionen Tonnen CO2 freigesetzt.

Die erwarteten Kosten von ca. 7,1 Milliarden Euro trägt Dänemark mit Unterstützung der EU alleine. Die Deutsche Bahn AG plant eine zweigleisige, elektrifizierte, rund 88 Kilometer lange leistungsfähige Schienenanbindung zwischen Lübeck und dem Tunnel.

Worum geht es bei der Klage in Leipzig?

Vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) werden acht Klagen gegen das Großprojekt verhandelt - unter anderem die der Bürgerinitiative"Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung (FFBQ)".

> *"...das Querungsbauwerk ad acta zu legen. Diese Entscheidung streben wir an"*
> Bodo Gehrke, BI "Holstein ohne Beltquerung" im Interview

Das Klage-Verfahren dient zur Nachprüfung, ob der Planfeststellungsbeschluss (PFB) die gesetzlichen Vorgaben eingehalten hat. Stellt das Gericht sehr schwerwiegende Fehler fest, muss es den PFB aufheben. Konsequenz: Femern A/S, der dänische Bauherr des Projekts, muss dann die Unterlagen für ein erneutes Planfeststellungsverfahren weitgehend neu erstellen. Bei Rechtsfehlern in nur einigen Punkten des PFB erklärt das Gericht den PFB für nicht vollziehbar wegen Rechtswidrigkeit. Dann muss ein Planänderungsverfahren zu den monierten Punkten erfol-gen.

Der derzeitige Planungsstand: Das dänische Parlament hat am 28. April 2015 mit der Verabschiedung des Baugesetzes die Voraussetzung zum Bau des Tunnels auf dänischer Seite geschaffen. Daraufhin hat die dänische Projektgesellschaft Femern A/S am 30.5.2016 vier Hauptbauverträge im Wert von 4 Milliarden Euro mit den für den Bau des Fehmarnbelttunnels ausgewählten internationalen Konsortien abgeschlossen. Im Herbst 2019 ist mit den ersten Bauarbeiten auf dem dänischem Festland begonnen worden. Die Bauarbeiten auf deutscher Seite beginnen jedoch erst dann, wenn die deutsche Baugenehmigung, also der

Phoca PDF

bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Die Organisatoren, deren Klagen jetzt vor dem BVerwG verhandelt werden, sehen erhebliche Verstöße gegen mehrere europäische und nationale Umweltrechtsnormen.

"Verzögerungen und die inhaltliche Infragestellung sind zwei wesentliche Aspekte, das Projekt in Zweifel zu ziehen wie es die Faktenlage verlangt. Letztendlich ist es eine politische Entscheidung in Deutschland und Dänemark das Querungsbauwerk ad acta zu legen. Diese Entscheidung streben wir an", stellen Aktivist*innen in einem Interview fest.

Schwerwiegende Umweltfolgen

Seit Jahren wird auf die drohenden schwerwiegenden Umweltfolgen des Tunnelbaus hingewiesen. Aktuell gibt es neue Untersuchungen, die noch weitaus größere Schäden befürchten lassen- das bestätigt sogar Verkehrsstaatssekretär Rohlfs (FDP) gegenüber dem NDR am 20.6.20. Worum handelt es sich dabei genau? Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) hat auf eigene Kosten bereits 2019 eine umfassende Dokumentation von Riffen im Fehmarnbelt erstellt. Dabei haben Taucher Bildmaterial von Riffen mit extrem vielfältiger Meeresflora und -fauna gemacht – wo der Vorhabenträger Femern A/S in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nur Sand ausgewiesen hat. Die Nabu Dokumentation ist im Internet zu finden: https://www.nabu.de/news/2019/09/26928.html.

Die bei den Kartierungsarbeiten entdeckten Riffe sind demnach Biotope nach dem FFH-Standard. FFH steht dabei für "Flora-Fauna-Habitat" und ist eine Richtlinie der Europäischen Union. In Deutschland fallen solche Gebiete unter das Bundesnaturschutzgesetz, Paragraph 30. "Riffe erfahren einen besonderen Schutz gegen Eingriffe", so Florian Becker, Direktor des Instituts für Öffentliches Wirtschaftsrecht an der Uni Kiel. "Das führt nicht dazu, dass man zwingend nicht bauen darf. Aber es führt dazu, dass man sich Gedanken machen muss, ob in dieses Riff eingegriffen werden muss", sagte der Jurist im Schleswig-Holstein Magazin Ende Juni.(NDR-Schleswig-Holstein Magazin - 05.08.2020)

Ebenso sieht NABU eine Gefährdung des Wasseraustausches zwischen Nord- und Ostsee, ausgelöst durch die Bauweise des Absenktunnels, die das Durchflussvolumen des Fehmarnbelt verkleinern wird. In der Folge könnte sich der Salzgehalt der Ostsee verändern, was massive Auswirkungen auf Fauna und Flora nach sich zieht.

Millionen fehlende Fahrgäste. EU-Rechnungshof nährt Zweifel am Fehmarnbelttunnel

Mitte Juni 2020 hatte der Rechnungshof der Europäischen Union große Zweifel am volkswirtschaftlichen Nutzen des deutsch-dänischen Projekts geäußert. Aus den Fahrgastzahlenprognosen zur Bahnverbindung gehe hervor, dass die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Kopenhagen und Hamburg wirtschaftlich womöglich nicht tragfähig sei. Nur eine Million würden nach aktuellen Prognosen dann in beiden Richtungen die feste Querung jedes Jahr nutzen, dies liege deutlich unter dem geplanten Richtwert von neun Millionen pro Jahr.

Daraufhin äußerte der Grünen-Bundestagsabgeordnete Konstantin von Notz: "Seit der Unterzeichnung des Staatsvertrags wird vor einem 'Milliardengrab' am Fehmarnbelt gewarnt. Die Rentabilität des Gesamtprojekts war nie gegeben". Er forderte, das Projekt an sich

Phoca PDF

ergebnisoffen neu zu bewerten. Dies sei nie getan worden, "da man um das absehbare Ergebnis wusste".(spiegel-online 18.6.20). Die FFBQ wird zudem die mit einem Milliardenaufwand modernisierten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, Lübeck und Südschweden entwerten. Über hochmodernen ökologisch vorbildlichen Fähren von Puttgarden nach Rödby werden gegenwärtig 48 mal täglich im Roll-on-roll-off-Verfahren Menschen und Güter transportiert. Selbst Personenzüge gehen an Bord der Fähre.

Wasser-Flashmob mit riesigem Kreuz: Stoppt den Ostsee-Tunnel!

Zeichen des Widerstands gegen das Tunnelprojekt sind die blauen Andreaskreuze, die auf Fehmarn und in Ostholstein allerorten in Vorgärten, an Straßen und auf Feldern zu sehen sind. Mitte Juli 2020 wurde von den "Beltrettern" ein Flashmob am beliebten Taucher- und Kiter-Hotspot am Grünen Brink auf Fehmarn initiiert. Damit hatten sie ein Gebiet ausgewählt, das durch den Tunnelbau direkt betroffen wäre. Denn in unmittelbarer Nähe würde für mindestens acht Jahre die größte Baustelle Nordeuropas entstehen.

"Der Fehmarnbelt ist ein wunderschönes und abwechslungsreiches Tauchgebiet, hier kann man Blasentang, Seegras, Krebse und unzählige Fischarten entdecken und die seltenen Schweinswale beobachten. Denn der Belt ist das wichtigste deutsche Aufzugsgebiet für Schweinswale. Wir haben allein auf unserer Tauchbasis auf Fehmarn bis zu 1.400 Tauchgänge im Jahr. Viele Stammtaucher, aber auch immer wieder viele neue Tauchbegeisterte kommen nach Fehmarn und möchten die Ostsee unter Wasser erleben. Wenn der Tunnel gebaut würde, würden seltene Riffe zerstört und damit etliche Meerestiere verschwinden. Und es könnten in weiten Teilen der Ostsee auch keine Tauchgänge mehr stattfinden. Das wäre eine Schande", heißt es in der Presseerklärung der Beltretter vom 12.7.20.

Die Beltretter sind Teil des "Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ)", das 1994 als Bürgerinitiative entstand mit der Zielsetzung, aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen eine feste Querung über den Fehmarnbelt grundsätzlich zu verhindern. Am 8. Juli 2010 konstituierte sich das Aktionsbündnis als Verein. Zu seinen Vereinsmitgliedern zählt ein breites Spektrum an Persönlichkeiten, darunter Naturschützer, Landwirte und Vermieter von Ferienwohnungen, Betreiber von Camping- und Ferienanlagen, Vertreter des Einzelhandels, der Gastronomie, des Transportgewerbes und Fährverkehrs, Kapitäne, Projektmanager, Volkswirte, Ingenieure, Arbeitnehmer-, Betriebsrats- und Gewerkschaftsvertreter und Politiker.

Phoca PDF

"Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung"

Im September 2011 wurde auf Initiative der Landesregierung Schleswig-Holsteins das "Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung" als unabhängiges Forum einberufen. Es sollte eine neue Form der Bürgerbeteiligung darstellen und größtmögliche Transparenz schaffen. Seit Anfang an beteiligte sich das Aktionsbündnis daran, was im Laufe der Zeit aber zunehmend kritisch bewertet wurde.

Susanne Brelowski (Vorsitzende der Allianz gegen die FFBQ) dazu: "Zu Beginn freuten wir uns, dass wir ernst genommen wurden. Um zu verhindern, dass ein weiteres "Stuttgart 21" entsteht, richtete man das "Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung (DF)" ein, setzte allerdings einen versierten, gerade pensionierten Diplomaten als Leiter des Dialogforums ein. Dr. Jessen bezeichnet sich gerne als "Sprecher" des Forums. Das sehen wir anders.

Unter anderem war das für viele Initiativen ein Grund, sich frühzeitig aus dem DF zurückzuziehen. Die meisten Bürgerinitiativen der "Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung" entschieden sich dazu, im DF zu bleiben, um im Gespräch zu bleiben und Kontakte nicht abreißen zu lassen und
versuchten gestalterisch einzuwirken.

Unser Ziel bleibt weiterhin, den Bau des "Ostseetunnels" zu verhindern! Zur Gesamtbewertung des Projektes anhand bereits erfolgter Gutachten und eventuell einer Neubewertung durch einen unabhängigen, international wirkenden Gutachter wurde beim letzten Dialogforum eine Arbeitsgruppe eingerichtet. So versuchen wir, der Stachel im Pelz der Befürworter zu bleiben!"

Phoca PDF

Blaue Kreuze allerorten

Abschließend sei aus einem Reisebericht über eine Wanderung auf Fehmarn zitiert: "Ein sechzehn Meter tiefer und einhundert Meter breiter Graben soll in den Belt gezogen werden. Dies würde Tausende Tonnen von Segment aufwühlen, Fische verjagen und Schweinswale verstören während die jahrelangen Bauarbeiten an Land Touristen vergrämten. Ohnehin knappes Land auf der Insel ginge für die Verbreitung der Straße und den Ausbau der Bahntrasse verloren (…) - für eine Zeitersparnis von gerade einmal 35 Minuten – wo bleibt da der Sinn? Darüber grübelt auch der Wanderer lange. Und fragt sich am Ende, warum nicht an jedem Busch, jedem Ferienapartment und jedem der Urlauberautos mit Kennzeichen aus ganz Deutschland ein großes, blaues Andreaskreuz zu sehen ist." (FAZ 8.8.2019: "Das Rätsel der blauen Kreuze")

txt: Günther Stamer

zum Thema

- Interview: "...das Querungsbauwerk ad acta zu legen. Diese Entscheidung streben wir an"

Phoca PDF