

Sachstand FFbQ

Die Feste Fehmarnbeltquerung

Zoom-Gespräch SPD Schleswig-Holstein

17.09.2020



Fehmarnbeltquerung: Milestones

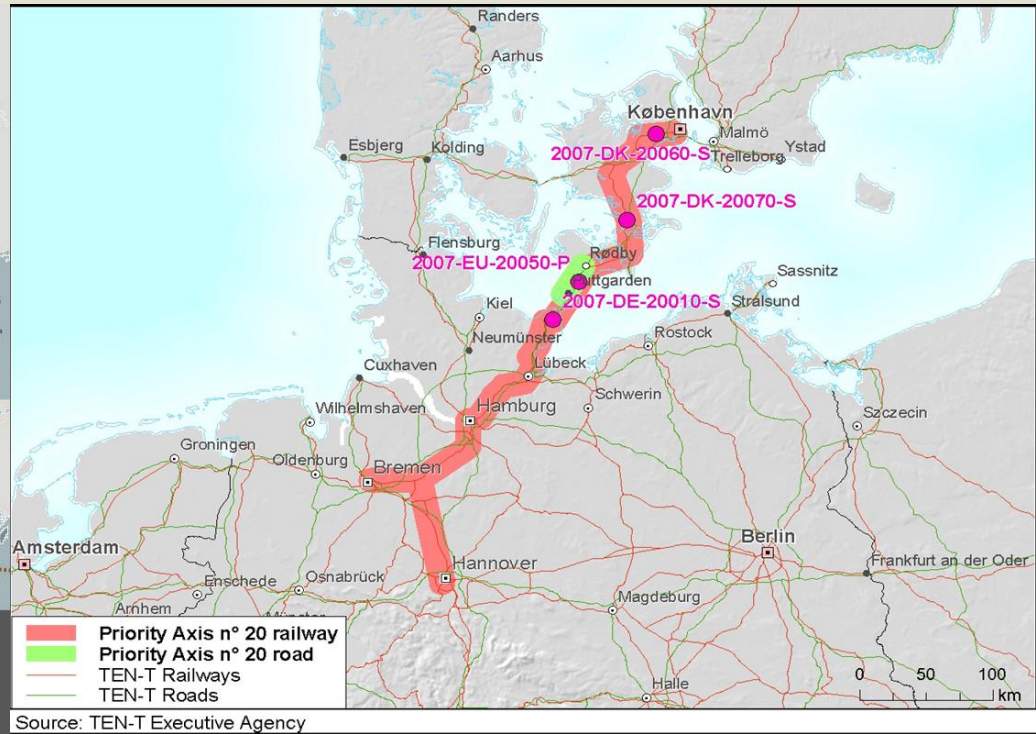
- 1995-99: Machbarkeitsstudie
- 2006: Investorenkonferenz in Berlin. Keine Zustimmung für PPP.
- 2008: Staatsvertrag D und DK
- 2009: Ratifizierung in Bundestag und Folketing (Planungsgesetz)
- 2011: Von Brücke zu Tunnel
- 2014: DK muss Storestroems-Brücke ersetzen
- 2015: D muss Fehmarnsund-Brücke ersetzen
- 2015/16: Erörterungstermine Kiel / Lübeck
- 2018: Klage PFB B 207 (Hinterlandanbindung) > OLG Schleswig Ende 2020
- 2018: Streithilfe Wettbewerb: EuG Verhandlung (04/18) und Entscheidung (12/18)
- 2019: Klage gegen PFB FFBQ 29.04.
- 2020: Verhandlung Bundesverwaltungsgericht: 22.09.-08.10.2020?

FFBQ vs. Jütlandroute (Null-Variante)



Quelle: EU

EU-TEN Projekt 20: Die Fehmarnbeltquerung (Eisenbahnprojekt)



Source: TEN-T Executive Agency

Quelle: EU

Hinterlandanbindung Deutschland

- Straße: Autobahnartiger Ausbau der B 207 bis Puttgarden
- Zusätzlich: Neutrassierung Puttgarden-Lübeck
- Zusätzlich: Neubau Fehmarnsundbrücke
- Zusätzlich: Übergesetzlicher Lärmschutz (Bahn)

Bundesrechnungshofbericht BRH 2019:

Kostensteigerung von € 840 Mio (2008) auf bis zu € 5,0 Mrd

Region Ostholstein



ABB. 27.
HOTELS UND ANDERE ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN IN DER FEHMARNBELTREGION
(2007-2008)

Quelle: Danmarks Statistik, Statistiska centralbyrån 2007, Statistisches Bundesamt Deutschland

Anmerkung: Aufgrund verschiedener Erhebungsmethoden ist es schwierig, die Statistiken der drei Länder miteinander zu vergleichen. In Dänemark werden nur Statistiken erhoben über Hotels und Übernachtungsmöglichkeiten mit mehr als 40 Betten und in Deutschland und Schweden für neun oder mehr Betten. Eine von der dänischen Statistikbehörde vorgenommene Untersuchung (Danmarks Statistik, 2006) zeigt, dass die Anzahl von Hotels und Übernachtungsmöglichkeiten mit 10-40 Betten in der Region Seeland und der Hauptstadtregion bei 108 lag. Sie sind nicht in die Statistik aufgenommen, da sich die Statistik auf kommunale Ebene bezieht. Auf Grund fehlender Daten für die unterste regionale Ebene ist die Statistik für Schweden nur auf regionaler Ebene zugänglich. Außerdem fehlen Angaben von einer Reihe dänischer Kommunen.

Femern A/S: Regionale Entwicklungsperspektiven, S. 76

Fehmarn



Quelle: Beltretter

Kostenentwicklung

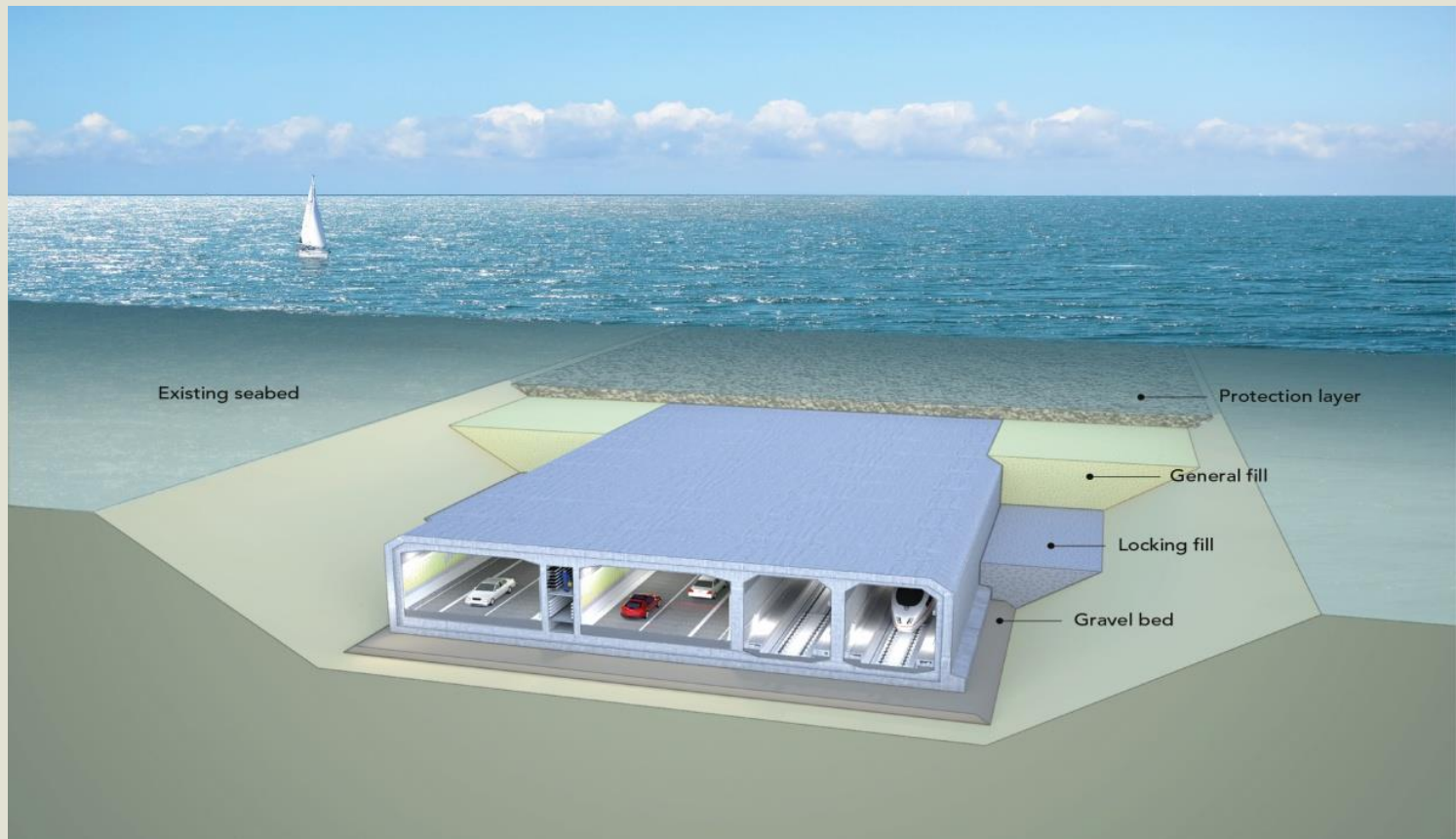
Kostenentwicklung (in Mrd €)

	Tunnel	HL* DK	HL* D
1996:	2.88		
2002	3.6		
2008:	4.4	1.2	0.84
2011:	5.5	1.2	0.86 - 1.10
2014:	6.2	1.7	0.86 - 1.10
2015:	7.4	1.7	2.10 - 3.00 BRH
2020:	7.8	2.5	4.00 – 5.00 BRH

Gesamtkosten ca. **15 Mrd.** Euro

*=Hinterlandanbindung

Der Ostsee-Tunnel



Quelle: Femern A/S

Verkehr: Die Prognosen

Aktualisierung der Verkehrsprognosen

Bahn:

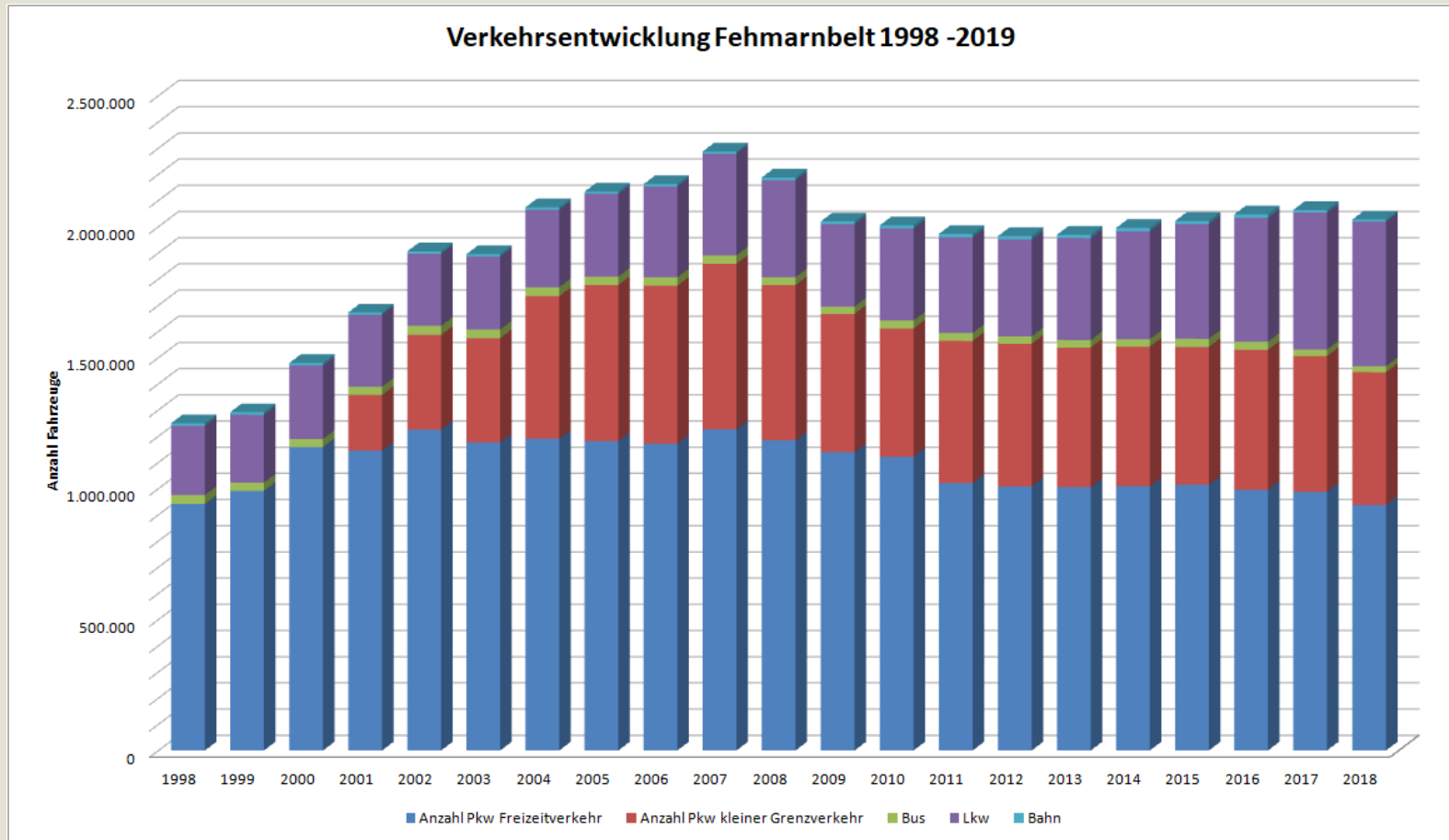
- Vor Staatsvertrag (2008): 140 Güterzüge
- Nach Staatsvertrag (2009): 78 Güterzüge

Straße:

- Soll: 12 000 / Tag (2030)
- Ist: 6.000 / Tag (2020)

Richtwert Bau Umgehungsstraße Deutschland: 20 000 Fahrzeuge

Ist: Marginalie statt „Magistrale“



NABU

Europäischer Rechnungshof ECA

Bericht 16. Juni 2020 zu EU bi-nationalen Megaprojekten

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_07/SR_ESI_Funds_EN.pdf

Allgemein:

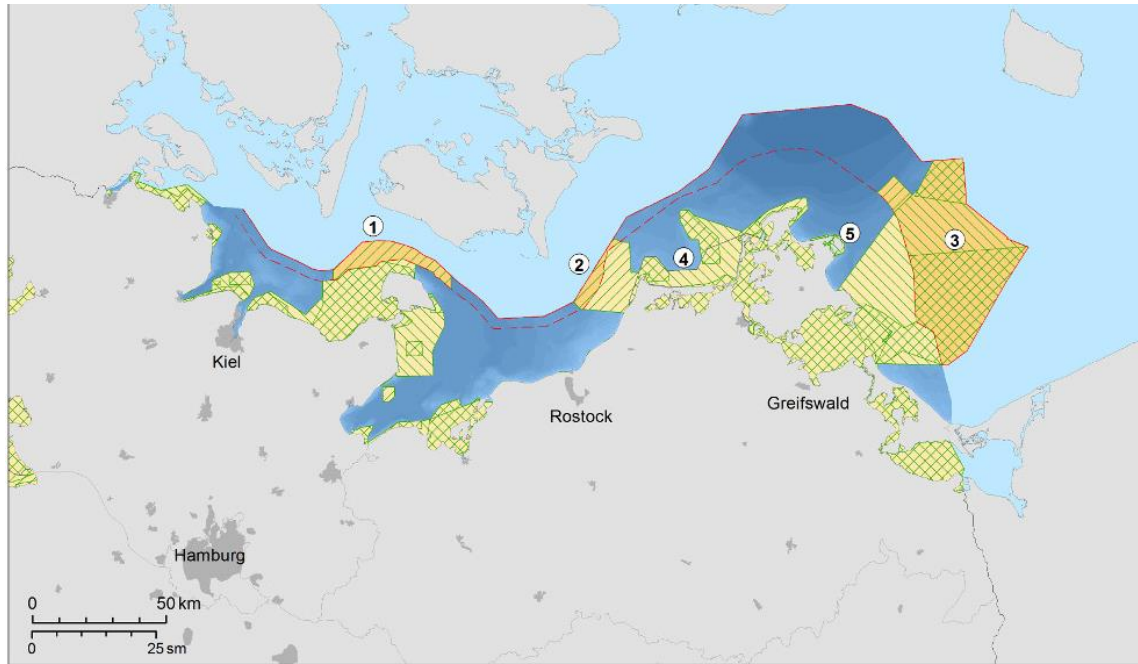
- „Erhebliches Risiko“, dass Prognosen zu optimistisch
- Kostenüberschreitungen von 50 bis 100% (FFBQ + 50 %)
- CO2 bei Bau und Betrieb zu wenig berücksichtigt

FFBQ

- NKV unter 1, wenn ÜGL* Teil der GK (€ 26 auf 46 Mio. / km Bahn)
- Schienenverkehr wirtschaftlich nicht tragfähig (1 Mio. statt 9 Mio. Pax)
- Keine multimodale Verlagerung, weil Großteil des BGV vom Storebelt
- Trotz HGS nur 5 Minuten Zeitgewinn Lübeck und Puttgarden



**Fehmarnbelttunnel – wenn Riffe
verschwinden...**



Naturschutzgebiete AWZ

Meeresschutzgebiet

- ① NSG Fehmarnbelt
- ② NSG Kadetrinne
- ③ NSG Pommersche Bucht - Rönnebank

Seegrenzen

- Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)
- - - Küstenmeer (12-sm-Zone)

Nationalparks

Nationalpark

- ④ NP Vorpommersche Boddenlandschaft
- ⑤ NP Jasmund

Natura 2000 Schutzgebiete

FFH-Gebiet

Vogelschutzgebiet

Schutzgebiet im Küstenmeer

GIS-Bearbeitung: Alke Huber (BioConsult)
 Kartengrundlagen und Quellen:
 Natura-2000-Gebiete: www.eea.europa.eu
 Topografie des Meeresbodens: BSH WMS
 Seevermessung Meeresboden DGM
 Administrativen Grenzen:
www.geodatenzentrum.de



Bilder: NABU, Fjord&Baelt/S.Koschinski, W.Wichmann, BfN



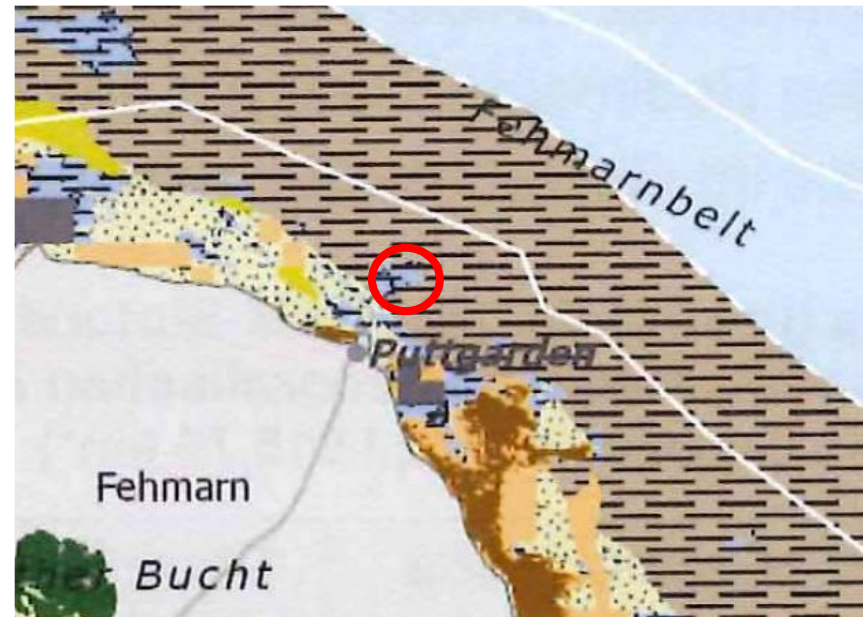
Basisaufnahme UVS 2013

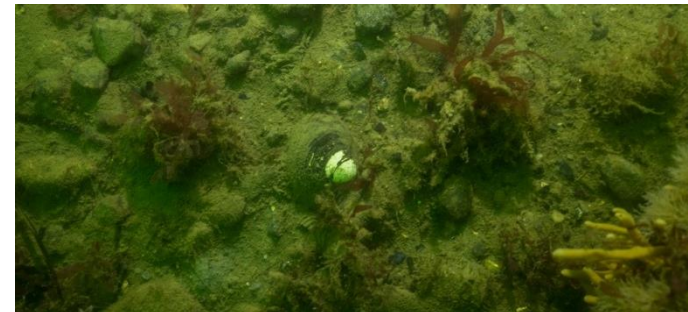
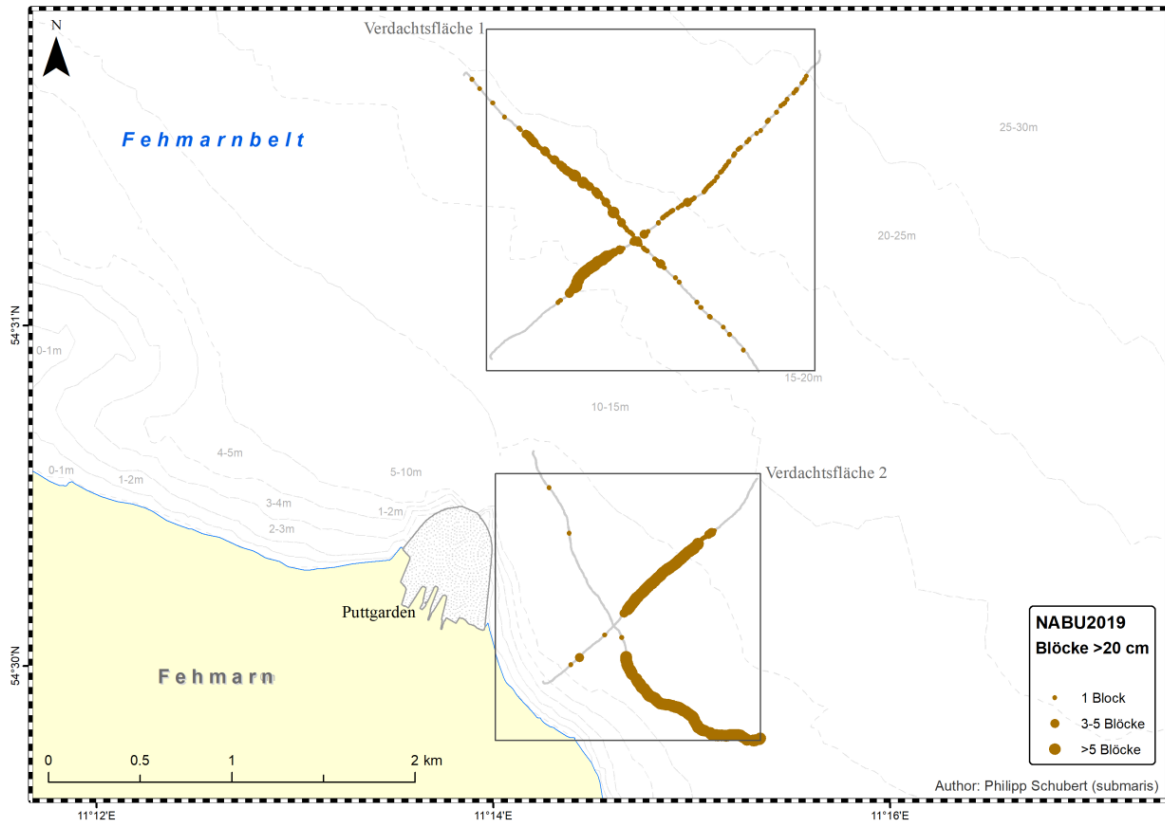
Band II UVS, PFB 2019

Riecken-Biotope

Äußere Küstengewässer

- 02.02.02.01 Hartsubstrat-Riff, makrophytenfrei oder -arm
- 02.02.02.02 Hartsubstrat-Riff, makrophytenreich
- 02.02.03 Biogenes Riff (Miesmuschelbank)
- 02.02.06 Sandbiotop
- 02.02.07 Sandbank
- 02.02.08.01 Feinsubstratbiotop (mit Schlick u. Schluff)
- 02.02.08.02 Feinsubstratbiotop (mit Mosaiken größerer Korngrößen)
- 02.02.09 Seegraswiese





Bilder: NABU, NABU/Submaris

Wesentliche veränderte Parameter

- Kein Monopol: Parallelverkehr Scandlines
- Keine Staatshilfe wie geplant: EU Kommission (2020)
 - reduziert Rückzahlungsfrist von über 50 auf 16 Jahre
 - steigert Vorzugszins von 0,15 % auf 2,0 %
- Keine Zunahme MIV wg. verändertem Reiseverhalten (Flugverkehr)
- Keine Zunahme SGV und SPV (HTC und ECA)
- Keine große Verlagerung von Jütland:
nur ca. 200 000 - 300 000 statt 700 000 Fahrzeuge

Fazit: Aussteigen!

Staatsvertrag, Artikel 22:

Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.

FAZIT

- Kein unnötiger ökologisch schädlicher Eingriff in ein durch Fischerei, Schifffahrt, Gaspipelines, Windparke, Brückenbauwerke und Überdüngung stark belastetes Binnenmeer.
- Kein weiterer Autobahnbau in Zeiten der Klimakrise
- Allenfalls Ausbau der Bahngüterstrecke, um das Ziel von TEN-T („from road to rail“) zu erreichen.
- Wenn: Bau eines umweltfreundlichen Bohrtunnels mit einer Röhre für zwei Gleise.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Malte Siegert

Leiter Umweltpolitik

NABU Landesverband

Hamburg

siegert@nabu-hamburg.de

www.hamburg.nabu.de

0173 – 937 32 41

040 – 697089-15

