



Die Fehmarnbeltquerung

Eine Synopse von Europas größtem Infrastrukturprojekt



In einem Staatsvertrag haben die Verkehrsminister des Königreiches Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland 2008 vereinbart, eine feste Verbindung zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland zu bauen. Geplant ist nun ein 18 Kilometer langer Absenktunnel durch den Fehmarnbelt von Puttgarden nach Rødby durch den eine autobahnähnliche 4-spurige Straße führt und zwei Gleise für den Personen- und Schienengüterverkehr. Finanziert und geplant wird das Projekt zunächst vom staatseigenen Unternehmen Femern A/S, nach der Inbetriebnahme des Tunnels, frühestens im Jahr 2028, wird dann eine Maut für die Nutzung fällig bis das Projekt refinanziert ist. Femern A/S hat im Oktober 2013 bei den deutschen Behörden die Unterlagen zur Planfeststellung für den deutschen Bauabschnitt eingereicht. Seitdem gab es verschiedene Beteiligungsverfahren und Planänderungen, an denen sich der NABU kritisch eingebracht hat. Nun steht der Planfeststellungsbeschluss zum Jahresende 2018 unmittelbar bevor und der Bau könnte beginnen.

Kontakt

NABU

Malte Siegert
Fehmarnbeltexperte

Tel. +49 40 69708915
Mobil: +49 1739373241
siegert@NABU-Hamburg.de

Rechtliche Aspekte		
Staatsvertrag 2008	Soll	Ist
Präambel	S. 2 „Schrägseilbrücke“	Absenktunnel Alternativ: Bohrtunnel als ökologisch beste Variante aus dem Scoping-Prozess hervorgegangen, den Dänen aber zu teuer.
Artikel 1 (3)	Die Inbetriebnahme der FFBQ für den Verkehr ist für 2018 geplant	Frühester Eröffnungstermin 2028 (bei Baubeginn 2020, der aktuell jedoch unwahrscheinlich ist und weiter nach hinten rückt)

<p>Artikel 5 (2)</p>	<p>...Die Straßenverbindung auf der bestehenden Fehmarnsundbrücke soll zweistreifig bleiben.</p> <p>Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland soll spätestens bis zur Eröffnung der FFBQ abgeschlossen sein</p>	<p>Neubau der Fehmarnsundbrücke Aktuell: Austausch von Seilen und somit Erhalt bis 2035 (https://www.fehmarn24.de/fehmar/sieben-seile-raus-haelt-2035-10285315.html) DB Netz verzögert Renovierung der Sundbrücke, weil sie Hoffnung haben, eine neue wird gebaut, Rüge vom Bundesrechnungshof, Renovierungskosten müssten von der Bahn getragen werden, Neubau: Verkehrshaushalt. Es wurde die Option Erhalt mit aufgenommen, neben versch. Varianten des Neubaus http://www.ln-online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Sundbruecke-wird-spaeter-saniert</p> <p>Nicht die alte „Bäderbahn“ wird wie vertraglich vereinbart elektrifiziert, sondern als Ergebnis eines nachgeschobenen Raumordnungsverfahrens mehrheitlich entlang der A 1 neu gebaut.</p>
<p>Artikel 5 (4)</p>	<p>Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Das gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen.</p>	<p>Die ursprünglichen Kosten waren mit € 840 Millionen angesetzt (€ 780 Millionen Schiene, € 60 Millionen Straße). Allein für die Bahnstrecke sind laut Bundesrechnungshof mittlerweile 1,7 bis 2,3 Milliarden Euro prognostiziert. Nicht enthalten ist dabei der ungeplante Neubau der Fehmarnsundbrücke, die- je nach Variante- zusätzlich € 350 bis 1 Mrd reichen. (https://www.shz.de/lokales/ostholsteiner-anzeiger/fehmarbelttunnel-bauarbeiten-sollen-2021-2022-beginnen-id18404221.html)</p> <p>Die Kostenschätzung des Gesamtprojekts inklusive DK und BRD Hinterlandanbindung liegen mittlerweile offiziell bei 10 Mrd €. Damit haben sie sich seit der Wirtschaftlichkeitsberechnung verdoppelt!</p>
<p>Artikel 13 (1)</p>	<p>Die Entscheidung über die Wahl der technischen Lösung für die FFBQ wird unter anderem auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung UVP nach geltendem Gemeinschaftsrecht getroffen.</p>	<p>Als ökologisch beste Variante des für die UVP bedeutenden Scopings ging ein bergmännisch gebohrter Tunnel hervor. In Planung steht aktuell ein Absenktunnel mit massiven ökologischen Auswirkungen.</p>
<p>Artikel 13 (2)</p>	<p>...Anforderungen zugrunde gelegt, um schädliche Auswirkungen auf Umwelt und Natur vorzubeugen und unvermeidlichen erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf der EU Netz Natura 2000 angemessen zu begegnen...</p>	<p>Bauarbeiten greifen massiv in das Naturschutzgebiet NATURA2000 ein, Bauarbeiten stören lärmempfindliche Tiere wie den Schweinswal, die vor Fehmarn kalben. Verschlechterung der Wasserqualität In Naturschutzgebieten wie dem NATURA2000 ist es untersagt, künstliche Anlagen zu errichten oder Baggergut einzubringen (Verordnungsentwurf des Bundesumweltministeriums für das</p>

		Flora-Fauna-Habitat (FFH) „Fehmarnbelt“ (EU-Code DE 1332-301) als Naturschutzgebiet)
Artikel 22 (2)	...Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue Erörtern. Dies gilt u. a. für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt...	<p>Querung DK: Schrägseilbrücke > Absenktunnel € 4,2 Mrd > € 7,2 Mrd Hinterland DK € 1 Mrd > € 1,5 Mrd Neubau Storströmsbrücke Hinterland D € 860 Mio > über 4 Mrd € (inkl. Fehmarnsundbrücke und Neubau Bahn.) + übergesetzlich zugesicherter Lärmschutz für betr. Kommunen dessen Kosten noch nicht beziffert sind (neueste Zahlen Ende Nov. 2018 https://www.bettina-hagedorn.de/dl/18-11-30_FBQ_im_RPA.pdf) Bis heute keine offizielle neue Erörterung / Neubewertung der veränderten Kosten auf dänischer oder deutscher Seite.</p>
Dänemark kassiert Maut auf deutschem Hoheitsgebiet	Das deutsche Hoheitsgebiet reicht drei Seemeilen in den maritimen Bereich des Fehmarnbelts.	Ob Dänemark auf deutschem Boden für ein dänisches Vorhaben Maut kassieren darf, muss juristisch bewertet werden.
Wettbewerbsklage Europäisches Gericht: Reederei Scandlines / Streithilfe NABU	Das dänische Modell basiert auf unbegrenzten Beihilfen des Staates in Form von Bürgschaften.	<p>Die Reederei Scandlines hat vor dem Europäischen Gericht gegen die EU Kommission und das Königreich Dänemark wegen dieser unzulässigen Staatsbeihilfen und der Verletzung des EU-Wettbewerbsrechts geklagt. Der NABU hat die Klage mit einer „Streithilfe“ durch ökologische Aspekte unterstützt. Die Entscheidung wird am 13. Dezember 2018 um 12 Uhr verkündet.</p> <p>Unter Umständen muss das Beihilfverfahren durch die Kommission neu aufgerollt werden.</p> <p>HH Ferries hatte eine Klage in einem ähnlich gelagerten Fall wegen Staatsgarantien der Königreiche Dänemark und Schweden an der Öresundbrücke im September 2018 gegen die Beklagten gewonnen.</p>
Europäische Aspekte		
EU-Fördermittel	EU-Fördermittel für „train link“: EU-Fördermittel basieren auf der Annahme von rd. 3,3 Mio Fahrzeugen und 30-35 000 Zügen pro Jahr (https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project/priority-project-20)	<p>Der Anteil des Zugverkehrsaufkommens entspricht mittlerweile einem Minimum der erwarteten Gesamtverkehre des Tunnels. (Zudem siehe „Aufkommen, Prognosen, Erwartungen / Verkehrsprognosen Bahn)</p> <p>Auch die Zahlen der EU sind überholt (siehe Prognosen für Bahn, LKW und PWK in dieser Tabelle)</p>

<p>EU-Verkehrspolitik</p>	<p>„From road to rail“</p>	<p>Die ehemaligen dänischen Verkehrsminister haben mehrfach öffentlich betont, die FFBQ mit den Erlösen des Straßengüterverkehrs refinanzieren zu wollen. Das wundert angesichts der Halbierung der Zugzahlen in der Prognose nicht, widerspricht aber klar den Zielen der EU-Verkehrspolitik.</p>
<p>Europäischer Rechnungshof ECA</p>		<p>Der dänische Vorhabenträger, die staatseigene Firma Femern A/S, hat rund 160 Millionen EU-Zuschuss für die Planung der FFBQ bekommen. Der Europäische Rechnungshof ECA prüft, ob Gelder richtig verwendet werden. Bei Femern A/S wurde eine Abweichung bei der sachgemäßen Verwendung der Mittel von 14,5% festgestellt, so dass der Vorhabenträger voraussichtlich 23,1 Millionen Euro falsch verwendeter Gelder an die EU zurückzahlen muss.</p>
		<p>Zudem prüft der Europäische Rechnungshof ECA 2019 „Transport Flagships“. Da geht es nicht, wie oben, um statistische Erhebungen und Abweichungen, sondern tatsächlich um die Sinnhaftigkeit (Finanzierung, Bedarf, Kostenentwicklung etc.) von mit EU-Mitteln geförderten Trans-European-Network-Projekten (TEN). Die FFBQ ist auch dabei., Der Bericht soll Ende 2019 vorliegen.</p>
<p>Planerische Aspekte</p>		
<p>Varianten-Prüfung</p>	<p>Aus dem die Umweltfolgen abschätzenden „Scoping“-Verfahren ging die Bohrtunnel-Variante als umweltfreundlichste Alternative hervor. Ein bergmännisch gegrabener Tunnel hätte keine Einfluss auf die sensible Meeresumwelt.</p>	<p>Weil Dänemark durch den Bau eines Absenktunnels vor allem temporäre dänische Arbeitsplätze schaffen will und ein von Dänemark finanzierter Bohrtunnel den deutschen Weltmarktführer für Schildvortriebsmaschinen, Herrenknecht, begünstigen würde, plant Dänemark einen umweltschädlichen Absenktunnel. Für den Tunnel muss ein Graben von 60 Meter Breite, 30 Meter Tiefe und 20 Kilometer Länge in den Ostseeboden gegraben werden.</p>
<p>Alternativenprüfung</p>	<p>Für große Vorhaben müssen adäquate Alternativen sowie eine „Null-Variante“ geplant werden. Eine verkehrliche Alternative ist der Ausbau der 160 km längeren, aber bestehenden Verbindung Hamburg-Flensburg-Kopenhagen über die Storebeltbrücke. Das wäre deutlich günstiger. Zudem: im Bundesverkehrswegeplan geht Erhalt vor Neubau.</p>	<p>Der Staatsvertrag legt explizit eine Trasse fest. Deswegen sind die Vertragsparteien der Auffassung, keine Alternative prüfen zu müssen. Ob diese Auffassung rechtlich haltbar ist, wird sich im Verfahren zeigen.</p>
<p>Fehmarnsundquerung</p>	<p>Vor Unterzeichnung des Staatsvertrages 2008 sollte die Fehmarnsundbrücke lt. DB in der Lage sein, den Bahngüterverkehr abwickeln zu können. NABU und Aktionsbündnis bezweifelten die Bewertung.</p>	<p>2011 ermittelte die DB, dass eine alternative Querung für die über 50 Jahre alte Brücke vonnöten sei. Zusätzliche Kosten, konservativ gerechnet: Bis zu 700 Mio €.</p>

<p>Neubau Bahn- verbindung Großenbrode- Lübeck</p>	<p>Im Staatsvertrag wurde die Elektrifizierung der bestehenden Bahntrasse („Bäderbahn“) festgelegt.</p>	<p>In einen nachgeschobenen Raumordnungsverfahren und durch Druck der Kommunen im „Dialogforum“ wurde politisch entschieden, größtenteils entlang der A 1 neu zu bauen> erhebliche ungeplante Mehrkosten.</p>
<p>Wirtschaftliche und finanzielle Aspekte</p>		
<p>Wirtschaftlichkeit</p>	<p>„Im norddeutschen Einzugsbereich und in der Øresundregion leben 8 bis 10 Millionen Menschen. Ein Aufbau engerer Beziehung zwischen diesen Regionen ist durchaus realistisch.“ (Finansiel analyse)</p>	<p>Wachstumspotenzial nicht gegeben: ausschließlich Bedeutung für Transitverkehre Verbindung zwischen zwei wirtschaftlich-schwachen Regionen (Ostholstein und Lolland!)</p>
<p>Finanzen</p>	<p>Das Projektbudget liegt bei rund 7 Mrd Euro, wovon 980 Millionen Euro Reserve ist für einen Baustart 2018. Ansonsten sollen sich die 7 Mrd wie folgt aufteilen: 4,7 Mrd €: Baukosten (größere Bauverträge), 510 Mio € kleinere Bauverträge =5,2 Mrd. € Gesamtbaukosten.</p> <p>Projektvorbereitung und Bauherrenorganisation: 859 Mio €. Die Rücklagen sind auf das deutsche Planfeststellungsverfahren zurückzuführen. Der Rückzahlungszeitraum für die Kredite sinkt dadurch auf 36 Jahre für das Gesamtprojekt, falls Reserve komplett ausgeschöpft werden müsste. (Memo Berechnungen und Ergebnisse der aktualisierten Finanzanalyse für Fehmarnbelt-Tunnel, Febr 2016)</p>	<p>Femern A/S geht aktuell von einem Baubeginn Anfang 2020 aus und sagt, dass „die Kosten für die Bauherrenorganisation während der verlängerten Planungsphase aus den Rücklagen gedeckt werden.“ Außerdem sollen die Rücklagen für Schadensersatzrisiken benutzt werden, bspw. im Zusammenhang mit der deutschen Planfeststellung. Außerdem für Bindungskosten (längere Aufrechterhaltung der verbindlichen Angebote infolge der Dauer des Planfeststellungsverfahrens. Außerdem Auschubkosten. (finansiel analyse, femern A/S)</p> <p>→Was passiert bei späteren Baubeginn? Sind die Kosten tatsächlich alle gedeckt? Sie werden sich tendenziell eher noch erhöhen.</p> <p>Die Reserve von rd. 1 Mrd Euro beträgt ca. 14 Prozent des Gesamtbudgets, durchschnittlich kosten Projekte jedoch 36% mehr, in Deutschland kosten Infrastrukturprojekte sogar durchschnittlich 73% mehr als geplant →Reserve ist viel zu klein. (http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/16Apr18%20Finans-N%C3%A4gele-Interview_DE.pdf) https://www.hertie-school.org/de/infrastruktur/</p>
<p>„Bordershop- Verkehr“</p>	<p>Keine Differenzierung der Nutzer-Interessen in den Prognosen und Finanzierungsmodellen.</p>	<p>Rund ein Drittel der angeblichen „Magistralen-Verbindung“ ist kleiner Grenzverkehr. Dänen nutzen Vorzugstickets der Reederei Scandlines zum günstigen Einkauf von Waren, besonders günstigerem Alkohol, in Deutschland. Aufgrund des Finanzierungsmodells kann Tunnelbetreiber Femern A/S eigentlich keine Vorzugstickets anbieten.</p>

<p>Wettbewerb Tunnel / Fähre</p>	<p>Femern A/S ging in seiner finanziellen Planung ebenfalls davon aus, dass die Reederei Scandlines (aus der Erfahrung mit anderen Betreibern an Storebelt- und Öresundbrücke) den Betrieb einstellt.</p>	<p>Die Reederei Scandlines hat angekündigt, mit abgeschriebenen Fähren in Wettbewerb mit dem Tunnelbetreiber zu gehen. Zudem verfolgt die Reederei das Ziel, Zero-Emission-Ferry</p>
<p>Storebelt-/Fehmarnbeltquerung</p>	<p>Die Storebeltbrücke sollte nach der Refinanzierung nach 2020 kostenfrei nutzbar sein.</p>	<p>Das würde die Storebeltbrücke attraktiver machen und passiert deswegen nicht. Auch die Durchleitungsgebühren der Bahn für die FFBQ müssen sich an der Storebeltbrücke orientieren. Da diese dort niedrig sind, müssen auch auf der FFBQ Konzessionen gemacht werden. Das erhöht den Druck auf die Betreiber, Straßengüterverkehr zu generieren.</p>
<p>Aufkommen, Prognosen, Erwartungen</p>		
<p>Bedarf</p>	<p>20 000 Verkehrsbewegungen zum Ausbau von Ortsumgehungen</p>	<p>Obwohl die Zahl von 20 000 Verkehrsbewegungen keine rechtliche Bindung hat, gilt sie als Richtschnur in der Planung u. a. auch für Ortsumgehungen. Selbst Mitte des Jahrhunderts werden max. rund 15 000 Verkehrsbewegungen prognostiziert. Vergleich: Durch den Elbtunnel fahren täglich rund 120.000 Fahrzeuge.</p>
<p>Verkehrsprognosen Bahn</p>	<p>Die ursprünglichen Verkehrsprognosen für das Querungsprojekt sahen anfänglich rund 150 Güter- und Personenzüge vor.</p> <p>Vor allem Zeit- und Kostenersparnis sind Hauptgründe für die Rechtfertigung einer festen Fehmarnbeltquerung.</p>	<p>Die Prognose für den Güter- und Personenverkehr liegt bei 17 Güterzügen und 24 Personenzügen. -73% (https://www.taz.de/Archiv-Suche/!5437227&s=fehmarbelt/) Geld aus dem Topf für transeuropäische Netze sind eigentlich für road to rail. Das erscheint bei diesen Verkehrsprognosen als Farce. Das renommierte Gutachterbüro HTC aus Hamburg hat 2016 im Auftrag des NABU die Bedeutung einer festen Fehmarnbeltquerung für den Schienengüterverkehr zwischen Skandinavien und Deutschland untersucht: Kurz: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/160314-abstract-gutachten-ffbq.pdf Lang: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/160317-nabu-gutachten-htc-en.pdf Die Gutachter, die bei der FFBQ u. a. auch schon für das Dialogforum tätig waren, kommen zu dem Schluss: „Angeichts der stagnierenden Entwicklung im Schienengüterverkehr von und nach Skandinavien gibt es aktuelle keine Indikatoren für die erwähnte Mengenzunahme. So ist der Schienengüterverkehr mit Quelle und Ziel in Dänemark seit Jahren rückläufig und befindet sich auf einem niedrigen Niveau.“ Dazu HTC im NABU-Gutachten: „Die Kalkulation</p>

		<p>der Trassenkosten hat für den Transitverkehr im Kombinierten Verkehr durch Dänemark in der Vergleichsbetrachtung beider Leitungswege zu der Erkenntnis geführt, dass unter Annahme der aktuellen Trassenpreislogik und entsprechender Parametern die gleichen Kosten für eine deutlich kürzere Strecke anfallen würden.“</p>
Prognose Straße	<p>Aktuell nutzen rund 4194 Busse und Autos den Fährverkehr zwischen Puttgarden und Rødby pro Tag (1 505 672 Autos in 2017. (siehe traffic volumes Scandlines)</p>	<p>2030 sollen ca 10 321 PKWs und 1 737 LKWs den Fehmarnbelttunnel passieren. (2040: 11 863/1 953; 2051: 13 214/ 2 186). (https://planfeststellung.bob-sh.de/file/dadee90d-d8a7-4ce1-b574-96deb58d1cf6) Laut einer Studie von Intraplan und BVU von 2014 (im Auftrag von Femern A/S) wird der Verkehrszuwachs auf der festen Querung durch Routenwechsel geschehen: ca. 40 % der PKWs sollen vom Großen Belt kommen(diese Rechnung obliegt der Zählung von internationalen Nummernschilder), 30% von der Route Rostock-Gedser und 30% von den übrigen Fährlinien. Bei der Routenwahl unterstellt Intraplan und BVU, dass jeweils die Route mit den niedrigsten generalisierten Kosten (Maut- und Fahrpreise, Tanken und Reisezeit) gewählt wird. Schon bei geringfügiger Änderungen, kommt es allerdings zu grundlegenden anderen Ergebnissen. Intraplan und BVU unterscheiden außerdem nicht zwischen Privat- und Geschäftsreisenden, die jedoch unterschiedliche Maßstäbe ansetzen, was ihre generalisierten Kosten angeht. https://diw-econ.de/wp-content/uploads/2015/01/DIW-Econ_Kurz-Expertise_Fehmarnbelt_v.2.03.pdf</p>
LKW-Verkehr	<p>Aktuell nutzen ca. 1432 LKW die Scandlines-Fähre pro Tag durchschnittlich. (522729/2017)</p>	<p>Die Prognose von Femern A/S sollen 2030 ca. 1 737 LKW pro Tag den Tunnel nutzen. Die Prognose für 2040 liegt sogar bei 1 953 und für 2051 bei 2 186. Man muss jedoch bedenken, dass die Fahrer der LKWs durch Nicht-Nutzung der Fähre keine Ruhepause bekommen. Insofern ist es, je nach Fahrstrecke/Ruhezeiten, wahrscheinlich, dass ein Großteil der Fahrer weiterhin die Fähre nutzen wird-</p>
Ökologische Aspekte		
FFH-Gebiet 1332 „Fehmarnbelt“	<p>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.</p>	<p>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.</p>

<p>Sedimente</p>	<p>„Bei den Aushub- und Landgewinnungsarbeiten wird ein geringer Teil der Gesamtmenge an Sedimenten und Schwebstoffen freigesetzt. Trübungen und verringerte Sichttiefe sind [...] begrenzt. Diese Trübungen beeinträchtigt die Schweinswale aber nicht. Der Fehmarnbelt dient den Schweinswalen als Migrationskorridor. Zwischen den Sommer- und Wintermonaten gibt es erhebliche Schwankungen der Anzahl der Tiere.“ (Bauarbeiten auf Fehmarn, Femern A/S, Juni 2018)</p>	<p>Der Fehmarnbelt ist nicht nur Durchzugs-, sondern auch Nahrungsgebiet der Schweinswale. Tiere werden durch Baustellenlärm sehr wahrscheinlich vergrämt. („Fledermäuse des Meeres“). Durch die Trübung der Ostsee, die jahrelang anhält, gibt es auch weitreichende Folgen für Hering, Dorsch oder Eiderenten (https://www.deutschlandfunk.de/fehmarntunnel-neue-erkenntnisse-aus-bodenuntersuchungen.697.de.html?dram:article_id=328515)</p>
<p>CO 2</p>	<p>Die Zugzahlen halbiert, Durchleitungsgebühren in Anlehnung an Storebeltbrücke überschaubar. Zudem: Konkurrenz durch den Fährbetreiber. Einzige Chance: das Königreich Dänemark muss lukrativen Straßengüterverkehr generieren. Folge: Mehr CO2-Emissionen</p>	<p>Die Zunahme des LKW Verkehrs ist nicht in Einklang mit Deutschlands Klimaschutzziele, denen 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 aufwachsenden LKW-Verkehr zur Refinanzierung gesetzt hat, wurde vom NABU seit Jahren immer wieder kritisch angemerkt.</p> <p>Zusätzliche CO2-Emissionen allein während der Bauphase: 3,1 Mio. Tonnen</p>
<p>Verkehrswende</p>		<p>Mit den aktuellen PKW und LKW Zahlen wird komplett das Ziel der Verkehrswende ignoriert- Straßenverkehr unterstützt.</p> <p>Die Reederei Scandlines arbeitet an Zero-Emission-Fähren und wollen zukünftig auf der Strecke rein elektrisch und emissionsfrei fahren. (https://www.scandlines.de/uber-scandlines/greenagenda/zero-emission). Aktuell werden die Fähren diesel-elektrisch betrieben.</p>
<p>Fehmarnsundbrücke</p>		<p>Die Planungen der Fehmarnsundbrücke fügen sich nicht konsistent in die Planung zur Hinterlandanbindung ein, die bereits in der Planfeststellung ist und vom NABU beklagt wird. Völlig unklar ist, welche Variante gebaut wird und wie diese ggf. an eine Sundbrücke anschließt, bzw. Festland und Insel Fehmarn anbindet.</p>
<p>Sonstiges</p>		
<p>Brandschutz</p>	<p>Zuständigkeit liegt bei Femern A/S (Schnelleinsatztruppe ähnlich Gotthard Tunnel) Bis zur Eröffnung: Erarbeitung Sicherheitskonzept mit Behörden</p>	<p>Durch eine Gebietserweiterung soll die Verantwortlichkeit auf die Stadt Fehmarn übertragen werden, die derzeit nur eine freiwillige Feuerwehr hat. Die öffentliche Feuerwehr verfügt nicht über die Leistungsfähigkeit, zusätzliche Aufgaben zu übernehmen. Femern A/S ist aber auf hauptamtliche Unterstützung angewiesen. http://www.ln-</p>

		<p>online.de/Lokales/Ostholstein/Belttunnel-Muss-eine-Berufsfeuerwehr-einrichten</p> <p>Fehmarn besitzt weder eine Hauptwache noch adäquate Kapazitäten. Außerdem werden Verwaltungsleistungen, Investitionen für Geräte und Ausrüstungen benötigt und eine Ausschreibung für hauptamtliches Personal muss gemacht werden. Femern A/S spricht jedoch von „keinem zusätzlichen Verwaltungsaufwand“ (https://www.fehmarn24.de/fehmar/holt-kohlenfeuer-10367045.html)</p>
<p>Auffassung/ Wahrnehmung</p>	<p>Rückbau eines Windparks in Rødbyhavn für Bau einer Zementfabrik für die FFBQ (noch nicht gebaut) (finans.dk 17.04.2018)</p> <p>Femern A/S wählt bereits 2013 einen großen Teil an Baufirmen aus, die sich um die Bauanträge bewerben sollten → Unterschätzung der Komplexität von deutschen Genehmigungsverfahren</p> <p>Brief von dänischen Verkehrsminister Ole Birk Olesen an ehemaligen Verkehrsminister Alexander Dobrindt, ob die S-H Regierung dem Projekt gewachsen sei</p> <p>In DK wurde bereits ein Milliardenbetrag für die FFBQ ausgegeben, u.a. einer Imagekampagne</p> <p>Fehmarnbelt wird nicht mit Steuergeldern finanziert, sondern über Gebühreneinnahmen</p>	<p>DK: unbedachter Umgang mit deutschen Planfeststellungsverfahren, obwohl auch die dänische Regierung wusste, dass sich deutscher Genehmigungsprozess verzögert</p> <p>Ehemalige Anwältin von Femern A/S, Bettina Enderle, warnt 2010 davor, dass das deutsche Planfeststellungsverfahren lange dauern kann → direkte Mail an Claus Dynesen (Projektdirektor) (http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/16Apr18%20Finans-N%C3%A4gele-Interview_DE.pdf; https://www.tveast.dk/artikel/femern/s-tav-om-advokatadvarsel-foer-milliardkontrakter)</p> <p>Ehemaliger Staatssekretär Nägele: es lag nicht an Regierung, die Qualität der eingereichten dänischen Papiere war schlecht -> führte zur Aufforderung von 290 kleineren und größeren Verbesserungen in den Antragspapieren (http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/16Apr18%20Finans-N%C3%A4gele-Interview_DE.pdf)</p> <p>“Das Problem in der Politik ist, dass wenn ein Milliardenbetrag für etwas ausgegeben wurde, was sich dann als schlechte Idee herausstellt, das Geld verloren ist. Das wäre dann in der Öffentlichkeit ein Skandal. Das schürt natürlich politischen Druck und lässt diese Entscheidungen schwer rückgängig zu machen. Politiker haben die Angewohnheit bei diesen Dingen eine Gratwanderung hinzulegen.“</p> <p>Per Nikolaj Bukh (Professor at Aalborg University) (jyllands Posten, 16.04.2018)</p> <p>Es fehlen die Belege für die prognostizierten Zahlen → Befürchtung Tunnel muss doch über Steu-</p>

		ern finanziert werden. Dr.dk
Arbeitsplätze	<p>„Der Fehmarnbelt-Tunnel schafft eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze sowohl während der Tunnelbauarbeiten als auch nach seiner Fertigstellung. Nach der Eröffnung schafft der Betrieb [...] rund 300 feste Arbeitsplätze“ https://femern.com/de/Benefits/Zusammen-Wachsen/10-gute-Grunde Laut DGB wurden bis 10 000 neue Arbeitsplätze verkündet in der Region zwischen Kopenhagen und Hamburg im Zuge der FFBQ. (http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/DGB_Nord_Chancen-Risiken.pdf)</p>	<p>Wie genau die Zahlen zustande kommen, ist nicht einsehbar. Auch der DGB warnt davor, die Zahlen zu ernst zu nehmen. Man muss außerdem bedenken, dass angesichts von Anpassungen Mitarbeiter*innen in Fährbetrieb, Hafen, Logistik beim Bau einer FFBQ ihren Arbeitsplatz verlieren könnten. Der DGB geht bei einer Einstellung oder Reduzierung der Fährverkehre von einem Arbeitsplatzverlust für 600 Leute aus. Außerdem soll jeder dritte Arbeitsplatz bei Zulieferern, Handwerker und im Handel gefährdet sein. Außerdem negative Auswirkungen auf die Häfen in Lübeck, Kiel und Rostock durch eine Verringerung der Umschlagsmengen um 10 Prozent im Südschweden-Verkehr. (http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/DGB_Nord_Chancen-Risiken.pdf)</p>