

natürlich mobil
intelligenz statt beton



Die Fehmarnbeltquerung

Sinnvolles Verkehrsprojekt oder
Verschwendung von Steuermilliarden?



*Die Ostseeinsel Fehmarn
lebt vom Tourismus:
90 Prozent der Bevölkerung sind
in diesem Bereich tätig.
Eine feste Querung über
den Fehmarnbelt würde die
herausragenden Qualitäten
der Insel zerstören.*

Die Finanzierung

Die Planungen

Bereits seit Jahrzehnten wird der Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts entlang der sogenannten Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Roedby diskutiert. Im Zuge des Ausbaus der Verkehrswege innerhalb der EU richtet sich das Auge der Verkehrsplaner auf diesen – wie sie finden – Engpass im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Seit die Brückenverbindung über den Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö realisiert ist, suchen Planer und Baufirmen neue Aufgaben.

Für die Brücke zwischen Puttgarden und Roedby wurden verschiedene Modelle diskutiert, wobei sich als favorisierte Variante die so genannte 4+2 Version abzeichnet: eine vierspurige Autobahn mit einer zweispurigen Eisenbahnstrecke. Bis Ende 2003, so haben es die dänische und die deutsche Regierung vereinbart, soll die Wirtschaftlichkeit einer festen Fehmarnbeltquerung geprüft werden. Anfang 2004 kann ein Grundsatzbeschluss der dänischen und deutschen Regierungen erfolgen.

Die Brücke selbst soll durch private Wirtschaftsunternehmen finanziert, errichtet und betrieben werden. Zur Refinanzierung des Projekts ist die Erhebung einer Maut geplant.

Im Dezember 2000 wurde ein Markterkundungsverfahren der Verkehrsministerien aus Dänemark und Deutschland durchgeführt. Für die 4+2 Lösung wird ein Finanzierungsbedarf von 4,3 Mrd. Euro für den Zeitraum 2004–2011 errechnet. Hinzu treten die entsprechenden Vorlaufstrecken (Strasse und Schiene) – auf dänischer Seite ca. 766 Mio. EUR, – auf deutscher Seite ca. 998 Mio. EUR (allein für Schleswig-Holstein). Von Experten wird dieser Finanzierungsbedarf als unterste Grenze angesehen. Preissteigerungen wie bei der Öresundbrücke sind wahrscheinlich.

Für die Kosten der Fehmarnbeltquerung könnten sämtliche Straßenbau- und Schienenprojekte in Schleswig-Holstein für die kommenden 30 Jahre finanziert werden.

Angesichts der immensen Kosten, einer bestehenden, funktionierenden Verbindung, der negativen Folgen für den Tourismus und der massiven Umweltschäden steht das Projekt in der Kritik.

Groß, teuer und wenig durchdacht

Die Machbarkeitsstudie:
Hoch gerechnete Prognosen
bei der Verkehrsnachfrage

Um den Bau zu rechtfertigen geht die Machbarkeitsstudie der Regierungen von einer Verdreifachung des PKW-Verkehrs zwischen 1998 und 2010 aus. 2/3 der Steigerungen sollen dabei vom Tourismus herühren. Ein derartiger Anstieg des Tourismus in den nächsten 10 Jahren ist allerdings sehr unrealistisch, 1999 war die Tendenz rückläufig. Unglaublich ist ebenso die Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen 1994 und 2010 von ca. 190.000 auf ca. 530.000 Einheiten. Derzeit nutzen nur noch 110.000 Einheiten den Westkorridor (über den Großen Belt) zwischen Deutschland und Dänemark/Schweden, Tendenz fallend.

Die Umwelt: keine Bedenken?

Ein Brückenbauwerk auf der ganzen Länge einer Meerenge stellt für Vögel ein erhebliches Hindernis dar. Vogelschlag, Zerschneidung von Nahrungs- und Rastgebieten, sowie Scheuch- und Barrierewirkungen wurden für die benachbarte Fehmarnsundbrücke, die Öresundbrücke und den Kalmarsund bereits nachgewiesen.

Umweltverbände und Meeresbiologen befürchten eine Veränderung der Strömungsverhältnisse durch die Brückenpfeiler und damit die Beeinträchtigung des Zuflusses sauerstoff- und salzreichen Wassers aus der Nordsee. Auch für die Schifffahrt entstünden neue Risiken: Die Brückenpfeiler verengen das viel befahrene Fahrwasser. Ein Nadelöhr ähnlich der weiter östlich gelegenen Kadettrinne wäre die Folge.



Negativbeispiel Öresundbrücke: Die Kosten explodierten und derzeit nutzt gerade mal ein Drittel der erwarteten PKW und LKW die Tunnel- und Brückenkombination.

Angesichts knapper öffentlicher Gelder soll die Brücke privat finanziert werden. Die Machbarkeitsstudie kam allerdings zu dem Ergebnis, dass die Einnahmen aus der Maut und dem Eisenbahnbetrieb nicht ausreichen, die Querung zu finanzieren. Ohne erhebliche öffentliche Subventionen oder Garantien ist das Projekt nicht realisierbar. Dabei sind die Baukosten und die Zinssätze zur Finanzierung der Brücke (3 bzw. 4 Prozent) schon sehr niedrig angenommen. Das Kieler Institut für Weltwirtschaft warnt, dass mit der geplanten Finanzierung über staatlich garantierte Kredite erhebliche Risiken für die öffentliche Hand bestehen. Genauer: Die Steuerzahler tragen die Finanzierung und das Risiko.

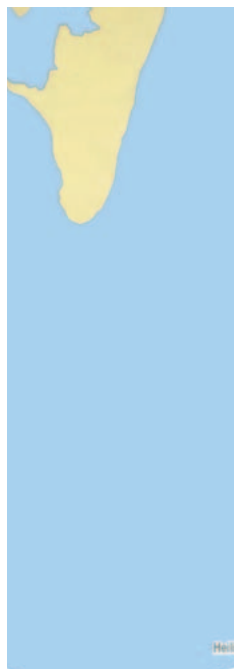
Verkehrsauswirkungen:
Transitland Schleswig- Holstein?

Durch den Abzug der Verkehrsteilnehmer von anderen – unter Umständen auch kürzeren – Routen ist die Existenz bestehender Fähr- und Bahnlinien im südlichen Ostseeraum bedroht. Durch Bündelungseffekte wird sich die Situation im Nadelöhr Hamburg weiter verschärfen.

Wirklich neue Arbeitsplätze?

Die Brücke soll in der Region ökonomische Impulse setzen und Arbeitsplätze schaffen. Aber selbst in der Machbarkeitsstudie werden nur geringe Effekten erwartet. Bei sehr optimistischen Annahmen ergibt sich immerhin noch eine Subvention von (nur) 1,9 Mio. Euro pro erhofftem Arbeitsplatz.

Eine Ansiedlung von Unternehmen entlang der Transitroute ist kaum zu erwarten. In den nahen Ballungsräumen Kopenhagen und Hamburg sowie in der Region Lübeck finden diese bessere Standortbedingungen. Vor Ort werden bis zu 700 direkt oder indirekt von der Fährschifffahrt abhängige Arbeitsplätze verloren gehen. Ebenso viele Stellen sind im Tourismus bedroht, sollten Urlauber die Region künftig meiden. Das wäre wahrscheinlich, denn die feste Fehmarnbeltquerung würde die von der Urlaubern geliebte unberührte Natur der Insel zerstören.



Alternativen: einfach, schneller, billiger, umweltfreundlicher

Mittlerweile ist auch die Bevölkerung vor Ort gegen das Projekt aufgebracht. Eine Unterschriftenaktion des Aktionsbündnisses gegen die feste Fehmarnbelt-Querung fand rege Unterstützung. Eine große Mehrheit der Fehmaraner lehnt die feste Querung ab.

Ausbau statt Neubau

Der BUND schlägt alternativ den Ausbau bestehender Verkehrswege, die Instandsetzung der Bahnverbindungen und ein optimiertes Fähkonzept vor:

Die Bahnstrecke Rostock-Berlin soll bis 2006 für eine durchgehende Geschwindigkeit von 160 km/h ausgerüstet werden. Dann wird für Güterzüge mit einer Radsatzlast bis 25t eine Fahrtzeit von 117 Minuten möglich. Insgesamt ist für diese Maßnahme ein Investitionsvolumen von 818 Mio. EUR vorgesehen. Auf dänischer Seite ist die Instandsetzung der Strecke Gedser-Nyköbing sowie eines weiteren Teilstücks nötig. Mit dem Einsatz einer Schnellfähre würde für die Verbindung Berlin-Kopenhagen eine Fahrtzeit von weniger als 5 Stunden ermöglicht.

Der Fahrgastverband PRO BAHN kam zu ähnlichen Ergebnissen. Auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen, wären Fahrtzeiten von 3h:05min möglich. 400 Mio. Euro müssten in den Ausbau der Strecke auf 160 km/h, Fahrplanoptimierungen und den Einsatz einer Schnellfähre investiert werden.

Das in Rostock ansässige Fährunternehmen Scandlines ist nach eigenen Aussagen in der Lage brückengleich tätig zu sein. Das „Via Mare Balticum“-Konzept von Scandlines sieht Fähranschlüsse an verschiedenen Knotenpunkten vor, um insgesamt eine Verlagerung des Verkehrsgeschehens „from road to sea“ zu erreichen. Mit Investitionsbeihilfen könnte ein effizientes und umweltfreundliches System für den Schiffsverkehr auf der Ostsee geschaffen werden. Zu deutlich geringeren Kosten als eine Brückenkonstruktion.

Durch die Optimierung und stärkere Vernetzung vorhandener Verkehrsträger wäre es möglich, mit deutlich geringeren Kosten die zukünftigen Verkehrsströme im südlichen Ostseeraum zu bewältigen. Derzeitige Verkehrsprobleme bestehen nicht im Zugang zur deutschen Ostseeküste, sondern in der Überwindung der Verkehrsgengpässe in Norddeutschland, insbesondere im Raum Hamburg. Eine feste Querung verschärft diese Situation durch eine Konzentration der Verkehre auf genau diesen Korridor zusätzlich.

Fazit

Auch wenn die Idee einer festen Beltquerung aus europäischer Sicht sicherlich reizvoll erscheint, muss trotzdem zweifelsfrei belegt sein, dass sie Sinn macht, finanzierbar ist und wirklich Arbeitsplätze schafft. Allerdings scheint das Interessenkartell aus Bauwirtschaft, Planern, Banken und Politikern zu funktionieren: Die Bauwirtschaft will bauen, die Banken wollen Kredite geben, die Planer wollen planen und die Politiker wollen Straßen einweihen.

Für ein Projekt, das auf derart tönernen Füßen steht, darf eine verantwortungsbewußte Regierung keine Garantien zur Verfügung stellen.



Der Fehmarnbelt besitzt eine zentrale Drehscheibenfunktion im internationalen Vogelzug. Alljährlich nutzen ihn zwischen sechs und zehn Millionen Enten, Gänse, Wat- und Seevögel sowie ca. 70 bis 80 Millionen Landvögel.

Neue Wege gehen

Der Grund

Derzeit bestehen für Länder und Kommunen kaum Anreize, sich für alternative Mobilitätskonzepte statt für Straßenbau einzusetzen. Der Bund finanziert die Bundesstraßen und Autobahnen zu 100 Prozent. Bei Verzicht auf ein Straßenbauprojekt gibt es kein Geld für umweltgerechte und kostengünstige Alternativen wie z.B. die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs oder die Optimierung des Straßennetzes. Damit in Zukunft intelligente und umweltverträgliche Verkehrskonzepte realisiert werden, setzt sich der BUND für eine umfassende Reform des Finanzierungs- und Planungssystems für Verkehrswege in Deutschland ein:

Das Beispiel des Alternativkonzeptes zeigt: Für intelligente und umweltschonende Lösungen im Verkehr brauchen wir nicht mehr, sondern weniger Geld.

- ▶ Keine gesetzliche Bedarfsfestlegung für konkrete Straßenprojekte durch den Deutschen Bundestag.
- ▶ Bei der Projektplanung müssen im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren intelligente, umweltschonende und verkehrsträgerübergreifende Lösungen für die Verkehrs- und Umweltprobleme gleichberechtigt geprüft werden und ggf. die finanziellen Mittel für ihre Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.
- ▶ Bei den Planungen sind Bürger und Umweltverbände frühzeitig zu beteiligen und ihre Vorschläge ernsthaft zu prüfen.

Fernstraßenplanungen revidieren

Im Sommer 2004 wird der Deutsche Bundestag über das Fernstraßenausbaugesetz entscheiden. Basierend auf dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ist darin geplant, den Straßenneu- und -ausbau auf einem neuen Rekordniveau von bis zu drei Milliarden Euro jährlich fortzuführen. Angesichts der überhöhten Verkehrsprognosen, der schweren Eingriffe in die Natur und der überschuldeten öffentlichen Haushalte muss diese ökologisch fatale Investitionsstrategie durch den Bundestag revidiert werden.

Um ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in Deutschland zu realisieren, fordert der BUND

- ▶ eine Investitionsoffensive für zukunftsfähige Mobilitätsangebote: Stärkung von Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen, deren bessere Vernetzung untereinander sowie mit CarSharing und Taxi,
- ▶ ein Sanierungsprogramm und Lärmschutzmaßnahmen für bestehende Verkehrswege,
- ▶ die Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau zurückzuführen (Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen zum Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erheblicher Erreichbarkeitsdefizite, Realisierung von umweltverträglichen Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung,
- ▶ den Verzicht auf verkehrspolitisch sinnlose und naturzerstörende Prestige-Projekte wie die Verlängerung der A 20 als Nordumfahrung Hamburgs (1,5 Mrd. Euro), die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle (ca. 8 Mrd. Euro) und der Fehmarnbeltquerung.

Mehr zu den Reformvorschlägen des BUND finden Sie im BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland (www.bvwp.de)



Weitere Informationen zum
Bundesverkehrswegeplan
finden Sie unter
www.bvwp.de oder beim:

Kontakt vor Ort:

BUND-Bundesgeschäftsstelle Verkehrsreferat

Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel. 030/27 58 64-82 oder -35 · Fax 030/27 58 64-40
tilmann.heuser@bund.net

BUND Landesverband Schleswig-Holstein

Lerchenstraße 22 · 24103 Kiel
Tel. 0431/66060-40 · Fax 0431/66060-33
martin.marquardt@bund-sh.de

BUND Ortsgruppe Fehmarn

Armin Tegeler
Koppendorf Am Dorfteich 6a
23769 Westfehmarn,
Tel. 04372-1257

BUND Kreisgruppe Ostholstein

Hans-Georg Tomke
Diekseepromenade 2
23714 Bad Malente
Tel. 04523-201907

Impressum

BUND für Umwelt und Naturschutz e.V.
Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel. 030/27 58 64-0 · Fax 030/27 58 64-40
bund@bund.net · www.bund.net
Text: Thorben Prenzel
Redaktion: Dr. Norbert Franck (V.i.S.d.P.)
Fotos: Wir bedanken uns bei Fehmarn Tourismus GmbH
und Christine Düwel
Satz: Natur & Umwelt Verlag, Berlin



Bitte einsenden an:

BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin



Ich will ...

- ...mehr Informationen über Verkehrspolitik
- ...mehr Informationen über den BUND
- ...mehr Umwelt- und Naturschutz. Deshalb spende ich Ihnen _____ €
 - Scheck schicke ich mit. Den Betrag habe ich auf Ihr Spendenkonto-Nr. 232, Sparkasse Bonn BLZ 380 500 00, Stichwort BUNDspende überwiesen.
- ...Nägel mit Köpfen machen: Ich werde BUND-Mitglied.

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift