

# **RETTE DEN BELT!**

## **IN NUR 2 MINUTEN**



Nur noch bis 26. August:

- Persönlichen Einwendungsbogen ausfüllen
- Gleich an die zuständige Behörde schicken

Machen Sie mit. JETZT! Oder den individuellen Widerspruch einfach online zusammenstellen:  
[www.beltretter.de/widerspruch](http://www.beltretter.de/widerspruch)



**Belttunnel stoppen,  
Ostsee schützen**

Absender:

---

---

---



beltretter.de

An den  
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein  
Anhörungsbehörde  
Mercatorstraße 9  
24106 Kiel

## **Meine Einwendung, mein Widerspruch!**

Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rødby, deutscher Vorhabenabschnitt

*Gegen das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung (Planänderung für den deutschen Vorhabenabschnitt) erhebe ich/erheben wir zu ihrem Aktenzeichen 409 – 622.228-16.1-1 die nachfolgend im einzelnen bezeichneten Einwendungen und beantrage/beantragen, mir/uns die Erwiderungen der Vorhabenträger auf meine/unsere Einwendungen rechtzeitig vor dem Erörterungstermin an meine/unsere oben angegebene Anschrift zuzusenden.*

### **Kosten-Nutzen Faktor**

Die veranschlagten Kosten des Tunnelbaus sowie der Schienenhinterlandanbindung – gleich welche Trassenführung gewählt werden wird – sind zu niedrig geplant, so dass zwangsläufig Gebühren und Steuern erhöht werden müssen, um die Fehlbeträge auszugleichen. Dies führt höchstwahrscheinlich zu untragbaren Belastungen für uns Bürger. Insgesamt gibt es keine überzeugende Kosten-Nutzen-Berechnung des Gesamtprojekts, das mit direkten und indirekten Steuergeldern (CEF-Mitteln der Europäischen Kommission) gefördert wird, obwohl eine den Bedürfnissen ausreichende Fährverbindung und eine für Güterzüge in zu vernachlässigender Weise längere Alternative (keine zwei Stunden Zeitersparnis) über den Großen Belt besteht, die ihrerseits erst vor wenigen Jahren mit CEF-Mitteln gefördert worden ist.

### **Region / Tourismus**

Aus der Perspektive des gesamten Kreises Ostholstein werden sich durch den Verlust des Erholungswertes unserer Gegend viele Stammgäste unserer Hotel- und Gastbetriebe anders

orientieren und neue Urlaubsziele suchen. Im schlimmsten Fall müssen Betriebe schließen, wenn die Attraktivität unserer Erholungs- und Ferienregion einschränkt und damit die Lebensqualität beeinträchtigt wird. Durch die drohende Existenzgefährdung des regionalen Tourismus auf deutscher Seite und die zu erwartenden Umsatzeinbußen der Gewerbesteuer und anderer Einnahmen wie z.B. der Kurabgabe, ist weiterhin eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Gesamtlage auf Fehmarn und an der Ostküste Schleswig-Holsteins zu erwarten. Die betroffene Region lebt – gerade in der Nachsaison – vom individuellen Tourismus, von Kinderurlaub und von Bauernhofurlaub. Die Annahme, „[...] Die bessere Anbindung wird auch im grenznahen Bereich von Deutschland und Dänemark wirtschaftliche und touristische Impulse setzen [...]“ ist mehr Hoffnung als eine verlässliche Prognose. Es fehlen diese Annahme belegende Umfragen und Zahlen aus dem Tourismus Ostholsteins. Das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung wird permanent einseitig betrachtet und wird dem angestrebten nachhaltigen Tourismus, dem Image des Glückswachstumsgebiets Schleswig-Holstein und unserer gesamten Region dauerhaft Schaden zufügen.

### **Sicherheit zu Wasser (während der Bauphase)**

Die Tunnelplaner von Femern A/S müssen unbedingt die Verantwortung für während der Bauphase entstehende Schiffshavarien übernehmen und entsprechende Rücklagen vorhalten und Versicherungen abgeschlossen haben. Dazu gibt es seitens Femern A/S jedoch keinerlei Aussage. Deshalb fordere ich hiermit eine solche Zusicherung als absolut unverzichtbares, verbindliches Dokument für die Planfeststellung einzubringen.

### **Mögliches atomares Endlager in Rødby**

Dänische Medienberichte nähren die Befürchtung eines atomaren Endlagers in Rødby und den Transport von radioaktivem Material über/durch den Fehmarnbelt und über die Insel Fehmarn hinweg. Das Sicherheitskonzept des Tunnels und der Hinterlandanbindung ist für solche Transporte nicht ausreichend geplant.

### **Koordinierter Zeitplan erforderlich**

Trotz des kausalen Zusammenhangs werden der geplante Fehmarnbelt-Tunnel, der Ausbau der Hinterlandanbindungen Straße und Schiene, sowie die Ertüchtigung der Fehmarnsundbrücke in getrennten Verfahren geplant. Im Interesse der Menschen und der Wirtschaft der Region muss vermieden werden, den Belttunnel zu eröffnen, bevor dieser angebunden ist. Ich fordere eine zeitnahe Vorlage einer Gesamtplanung und eines abgestimmten Zeitplanes im Interesse aller Betroffenen. Es muss vermieden werden, dass der Belttunnel fertig gestellt ist, die notwendigen Anbindungen oder schlimmstenfalls der Lärmschutz aber noch nicht. Der zunehmende Güterverkehr rast ansonsten ohne den erforderlichen Lärmschutz durch Ostholstein.

### **Bauzeitverlängerung**

In der Zwischenzeit seit Durchführung der ersten Auslegung der Planunterlagen ist öffentlich bekannt geworden, dass die Vorhabenträger – um die Kosten für den Tunnelbau zu drücken

– eine Verlängerung der Bauzeit um 2 Jahre vorsehen. Wie die geänderte Anlage 27.1 zur Bauleistik (dort Abb. 2.1) zeigt, ist diese Verlängerung der geplanten Bauzeit tatsächlich erfolgt. Im Widerspruch dazu behaupten die Vorhabenträger, dass sich an den Zeiträumen für die tatsächlichen Bauarbeiten im marinen und landseitigen Bereich letztlich doch nichts ändern soll – gleichzeitig sollen Kostensenkungen erzielt werden. Dies ist schlicht nicht zu glauben. Hintergrund dürfte sein, dass eine deutlich verlängerte Bauzeit gravierende nachteilige Änderungen der Umweltauswirkungen und der für die Bevölkerung durch die Bautätigkeit entstehenden Belastungen nach sich ziehen dürfte. Deren Begutachtung und fachgerechte Beurteilung dauert. Diese Zeit wollen die Vorhabenträger in eine seriöse Planung nicht investieren. Stattdessen legen sie die Bauzeitverlängerung offen, meinen aber, an den Auswirkungen ändere sich nichts. Da von der Gestaltung des Bauablaufs die Beeinträchtigung der Bürger auf der Insel und im Umland abhängt, muss die Planfeststellungsbehörde hier die Nachbesserung der Planungsunterlagen einfordern. Diese sind – da jeweilige Betroffenheiten dann erst eindeutig erkennbar sein werden – dann im Rahmen einer 2. Planänderung auszulegen und zu erörtern.

### **Kein Bedarf für den Beltunnel**

Es kann kein objektiver Bedarf für die Feste Fehmarnbeltquerung aus dem Staatsvertrag abgeleitet werden. Ein solcher lässt sich vielmehr überhaupt nicht feststellen. Zunächst bestehen die von dem Vorhabenträger behaupteten Engpässe mit den nordischen Ländern nicht. Die für die Beltquerung von den Vorhabenträgern prognostizierten Verkehre sind völlig überschätzt. Auch die nunmehr im Rahmen der Planänderung ins Verfahren eingebrachte „Verkehrsprognose für eine Feste Fehmarnbeltquerung 2014 – Aktualisierung der FTC-Studie von 2002“ (Anlage 26.3) überschätzt die auf der Strecke zu erwartenden Verkehre aufgrund unrealistischer Annahmen und methodischer Fehler. Die wesentlichen Daten der aktuellen Bedarfsbegründung sind mit einem Alter von mehr als 10 Jahren bereits überholt und entsprechen nicht mehr der Realität. Insbesondere die Annahme, der auf der Strecke derzeit existierende Fährverkehr werde vollständig eingestellt, widerspricht den Ankündigungen des Fährbetreibers.

Hinzu kommt, dass die Vorhabenträger mit ihrer Prognose deutlich über den im Rahmen der ganz aktuellen Bundesverkehrswegeplanung für die Strecke erstellten Prognosen liegen. Dies legt der Erläuterungsbericht offen (Kap. 2.5.3) und erklärt die Abweichung lapidar mit „Unterschieden hinsichtlich der abweichenden Datenbasis“. Warum die eigene Datenbasis jedoch „richtiger“ sein sollte als die der erfahrenen Planer der Bundesverkehrswegeplanung wird nicht begründet. Die Annahmen der Vorhabenträger erscheinen vielmehr willkürlich.

Insgesamt gelingt es den Vorhabenträgern also nicht, einen Bedarf für das Mammutprojekt darzulegen. Sie erfüllt keine eigenständige Verkehrsfunktion. Es muss berücksichtigt werden, dass im Falle eines Baus der äußert kostspieligen Hinterlandanbindungen die vorhandenen knappen finanziellen Ressourcen nicht für andere, wichtigere Verkehrsprojekte genutzt werden können. Es scheint planerisch unverantwortlich, Millionen an Steuergeldern für ein nicht notwendiges Infrastrukturprojekt zu verschwenden, während an anderen Stellen dieses Geld so dringend benötigt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind alle Transportkosten für LKW und Schiene über die Jütland-Route bereits in den Preisen für die Produkte privatwirtschaftlich eingerechnet und die Wirtschaft hat ihre bewährten Transportwege. Für eine „neue“, zusätzliche Route ist keinerlei konkreter

Bedarf zu erkennen. Was an LKW und Schienentransporten auf die Feste Fehmarnbeltquerung geht, fehlt hinterher auf der Jütland-Route. Beide wären dann nur noch halb-wirtschaftlich oder sogar gänzlich unwirtschaftlich. Warenströme vergrößern sich nicht dadurch, dass eine neue zusätzliche Route ausgebaut wird.

### **Bewertung des Staatsvertrags**

Der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossene Staatsvertrag über die Feste Fehmarnbeltquerung vom 3. September 2008 kann allenfalls als veraltete politische Absichtserklärung verstanden werden, keinesfalls aber so weitreichende Grundlage der jetzigen Planung sein, wie sich dies die Vorhabenträger vorstellen. Der Staatsvertrag wurde 2008 unter anderen Rahmenbedingungen geschlossen. Insbesondere ging man von einem Ausbau der Schienenhinterlandanbindung auf der Bestandstrasse und davon aus, dass die Fehmarnsundquerung nicht ersetzt werden muss. Beides hat sich als falsch erwiesen. Die vom deutschen Steuerzahler zu tragenden Kosten für die Hinterlandanbindungen sind explodiert und werden weiter steigen. Dies kann bei der Beurteilung des Projekts nicht ausgeblendet werden.

Zunächst einmal sieht der Staatsvertrag vor, dass die Errichtung und Nutzung der Beltquerung dänischem Recht unterliegt – dies gilt also auch insoweit, als es um den Projektteil auf deutschem Hoheitsgebiet geht. Es kann jedoch nicht angehen, dass die Entscheidungs- und Gesetzgebungsbefugnisse auf den dänischen Staat verlagert werden und dieser somit erheblich größeren Einfluss auf das Projekt hat.

Außerdem ist zu beachten, dass den deutschen Gesetzgeber eine gesteigerte, nicht delegierbare Verantwortung (Schutzpflicht) trifft, wenn es wie hier zum Beispiel durch die vorgesehenen Enteignungen und Wertminderungen der anliegenden Grundstücke der ganzen Region zu Grundrechtseingriffen kommt. Insofern ist auch problematisch, dass der deutsche Bürger den Planungsprozess nicht ausreichend überprüfen kann. Die Rechtsquellen, auf die verwiesen wird, sind dem deutschen Normadressaten – schon aufgrund der sprachlichen Barriere – nicht zugänglich. Übersetzungen der dänischen Normen und Regeln sind weiterhin nicht Gegenstand der Planungsunterlagen. Die Planänderung ignoriert die diesbezügliche Kritik und versucht weiterhin, den Bürgern die für die umfassende Beurteilung des Vorhabens wichtigen Informationen vorzuenthalten. Dem muss eine an Recht und Gesetz gebundene deutsche Planfeststellungsbehörde entschieden entgegenreten. Auch ist die sich verändernde dänische Gesetzeslage ausreichend zu berücksichtigen, indem diese durch regelmäßige Veröffentlichungen nachvollziehbar bleibt. Diesen Erfordernissen kann schwerlich genüge getan werden, so dass der Bürger den Planungsprozess nicht auf transparente Art und Weise nachvollziehen kann.

Die Aussage der Vorhabenträger, dass der Staatsvertrag Grundlage für eine vollständige und rechtzeitige Konfliktbewältigung auch hinsichtlich etwaiger Auswirkungen des Projekts auf die nachfolgende Schienen- bzw. Straßenhinterlandanbindung (Erläuterungsbericht, 1.3.2) sei, trifft nicht zu. Seine Vorgaben zur zeitlichen Verknüpfung der Beltquerung und der Hinterlandanbindungen sind in der Realität bereits überholt. Die jetzige Zeitplanung hat mit den Annahmen von 2008 nicht mehr das Geringste zu tun. Der Verweis auf den Staatsvertrag als rechtliches Universalargument greift somit nicht.

Die Vorhabenträger möchten sich im Übrigen selbst nur dort an diesen halten, wo es ihnen

passt: Die im Staatsvertrag festgelegte Schnittstelle (u.a. Anschlussstelle) deckt sich weder mit der Planung der Hinterlandanbindung noch mit derjenigen der Beltquerung selbst. Die im Staatsvertrag festgelegten Vereinbarungen scheinen den Vorhabenträger selbst nicht wirklich zu interessieren.

### **Tunnelsicherheit (Hochwasser)**

Bei drohendem Hochwasser soll der Eisenbahntunnel mit Füllmaterial verschlossen werden, das auf deutscher Seite lagert, jedoch mit Erdbaumaschinen eingebaut werden soll, die von dänischer Seite durch den Tunnel herangebracht werden sollen.

Jetzt frage ich mich als Laie, ob es wirklich sein kann, dass der Tunnel bei (drohendem) Hochwasser durch einen dann anzulegenden Damm geschützt werden soll. Noch mehr wundere ich mich, dass die Materialien, die auf deutscher Seite lagern, mit Maschinen verteilt werden sollen, die von dänischer Seite „durch den Tunnel im Einsatzfall herangebracht werden.“ Diese Maßnahme bezieht sich also ganz offensichtlich nicht auf die Bau- sondern auf die Betriebsphase. Bei einem drohenden Hochwasser wage ich zu bezweifeln, dass dann der Tunnel noch genutzt wird und Maschinen hierdurch nach Deutschland gebracht werden. Wer will denn für diese Leute die Verantwortung übernehmen? Außerdem ist sehr fraglich, ob es dann noch gelingt, den Verschluss rechtzeitig fertig zu stellen, und ob ein Damm aus Füllmaterial den Anforderungen eines Hochwassers überhaupt gewachsen ist. Was geschieht, wenn das „geschulte“ Personal aus welchen Gründen auch immer überhaupt nicht zur Verfügung steht oder sich weigert, mit Baugerät fast 20km durch einen Tunnel in einer Hochwasser gefährdeten Zeit zu fahren? Wieso gibt es zum Schutz des Tunnels (und der evtl. noch darin befindlichen Menschen) keine Schotten/Fluttore, die automatisch schließen oder per Knopfdruck geschlossen werden können? Wieso gedenkt man nur den Eisenbahn-, aber nicht den Straßentunnel zu schließen? Auf diese Weise sind vermeidbare Rettungseinsätze vorprogrammiert.

Wenn in einer Großstadt wie Hamburg sogar für einen 2 km langen Elbtunnel eine eigene Berufsfeuerwehr besteht, wieso ist das nicht notwendig bei einem internationalen Tunnel, der auf beiden Seiten nur gelbe Rapsfelder ohne jegliche Infrastruktur verbindet, 10 mal so lang ist und darüber hinaus nicht nur Straßen- sondern auch Schienenverkehr aufnimmt? Es handelt sich um ein gewerbliches Unternehmen mit einer großen Betriebseinrichtung, die allen denkbaren Notfällen gegenüber gerüstet sein muss. Das gebietet die Verantwortung gegenüber den eigenen Mitarbeitern und vor allem gegenüber den (mautpflichtigen) Kunden! Gibt es kein Risikomanagement?

Zwar unterliegen auf deutscher Seite die Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit und des Notfallmanagements den deutschen Behörden. Daraus ist aber nicht zu schließen, dass diese alle damit anfallenden Aufgaben übernehmen, sondern nur, dass diese zuständig für eine Regelung sind. Bei jedem größeren gewerblichen Betrieb mit Gefahrenpotenzial werden in Deutschland Werksfeuerwehren gefordert. Diese ist hier auch vorzusehen. Es fehlt die Aussage wie und wo im Fall einer Sperrung des Tunnels die Reisenden aus Zug und Bahn untergebracht werden. Dafür muss der Betreiber eine Lösung anbieten, unabhängig von den betroffenen Gemeinden, die sonst in der Pflicht wären, aber nicht verantwortlich sein dürfen für ein privates Bauvorhaben und seine Auswirkungen. Das Sicherheitskonzept für

Brandschutz und Katastrophenschutz ist nicht nur mangelhaft, sondern gar nicht vorhanden. Selbst die Frage der Zuständigkeit und die Frage des Kostenrisikos werden durch den Vorhabenträger nicht beantwortet.

### **Alternativen nicht ausreichend geprüft**

Bei einem Planfeststellungsverfahren ist es erforderlich, alle in Betracht kommenden Alternativen zu prüfen, um die beste und ausgewogenste Lösung zu finden. Bei diesem Vergleich sind alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen und bewerten. Auch eine Betrachtung der sog. Null-Variante, also die Möglichkeit, dass das Projekt nicht umgesetzt wird, ist Teil dieser Alternativenprüfung. Die vorgelegten Planungsunterlagen erfüllen diese Voraussetzungen jedoch nicht ansatzweise. Die diesbezüglichen Nachbesserungsversuche der Vorhabenträger in den Planänderungsunterlagen sind als reine Kosmetik zu bezeichnen.

Zunächst ist nicht zu erkennen, dass Alternativstandorte für das Vorhaben in die Planung einbezogen worden sind. Auch die Tatsache, dass der Staatsvertrag eine Querung zwischen Puttgarden und Rødbyhavn vorsieht, macht die Suche nach anderen geeigneten Standorten nicht entbehrlich. Nimmt man an, dass die gewählte Trasse die vorteilhafteste sein sollte, so fehlt dennoch die ebenso notwendige räumliche Alternativenprüfung. Die vorgeschlagene Linienfindung kann nicht für sich stehend überzeugen.

Den Ausschluss der Null-Variante erklären die Vorhabenträger unter anderem auf der Grundlage von falschen Tatsachen, wie der Kapazitätslimitierung durch den Fährverkehr und die damit verbundenen langen Wartezeiten. Nur die Beltquerung garantiere unterbrechungsfreie Landverkehrsachsen. Bei dieser Argumentation nehmen die Vorhabenträger nicht in den Blick, dass die Querung nicht nur um ihrer selbst willen die vorzugswürdige Variante ist. In der Konsequenz unterlassen sie es, auch eine Null-Plus-Variante vorzulegen und zu bewerten (z.B. Ausweitung der bestehenden Verbindungen und Verkehrswege etc.).

Ein weiteres Defizit zeigt sich im Hinblick auf die Betrachtung der technischen Varianten. Diese ist grob unvollständig. Dort wo sie stattgefunden hat, sind zudem auch nicht zu vernachlässigende Bewertungsdefizite zu bemängeln. Unter anderem ist der von den Vorhabenträgern vorgenommene Vergleich zwischen den Hauptvarianten Schrägkabelbrücke, Absenktunnel und Bohrtunnel oberflächlich geblieben. Zwar haben sie in den Planänderungsunterlagen (Anlage 18, Kap. 4.5.3) die Ausführungen zum Bohrtunnel vom Umfang her erweitert, dennoch wird diese technische Variante in allen Unteralternativen systematisch schlecht dargestellt. Die Vorhabenträger kommen zu dem wenig überraschenden und zur sonstigen Vorgehensweise passenden Ergebnis, dass nur der von ihnen schon ursprünglich cursorisch betrachtete 3-Röhren-Bohrtunnel in den Hauptvariantenvergleich einzustellen ist, an dem sich dadurch wieder nichts ändern soll.

### **Lärmbelastung (allgemein)**

Ich befürchte durch die Feste Fehmarnbeltquerung dauernde Lärmbelästigung für Anwohner und Urlauber. Es existiert außer Knicks kein Schutz durch hügelige Landschaft, Wälder o.ä. so dass Lärm sich bei West und Nord/Westwinden verstärkt. Diese Lärmbelastung kommt zum zu erwartenden Lärm der Fehmarnbeltquerung dazu. Eventuell geplante zusätzliche

Industrieareale sind weitere signifikante Lärmquellen. Durch langanhaltenden Lärmstress (Dauerlärm) können körperliche Reserven erschöpfen und Organfunktionen eingeschränkt werden. Untersuchungen an Flughäfen und entlang von Bahnstrecken haben gezeigt: Verkehrslärm gilt als potentieller Risikofaktor besonders für Herz-Kreislaufkrankungen (Bluthochdruck, Herzinfarkt). Eine starke Verkehrsbelastung erhöht in der Wohnumgebung die Erkrankungshäufigkeit der Anwohner. Aber auch unspezifische Stressreaktionen sind nachgewiesen, wie Konzentrationsstörungen, Leistungsabfall, Depression, Unterbrechung des natürlichen Schlafablaufs, etc. Bei Kindern, die chronischem Lärm ausgesetzt waren, wurden schlechtere Gedächtnisleistungen nachgewiesen.

Der reale Lärm, den der Verkehr auf der Schienenhinterlandanbindung verursachen wird, führt zu einer Wertminderung von Grundbesitz, der in der Nähe der Trasse liegt. Wegen der Nähe zu der geplanten Trasse werden Anwohner ihr Haus nur noch weit unter Wert verkaufen können. Somit sind mit dem Bau der Schienenhinterlandanbindung konkrete wirtschaftliche Nachteile für so viele verbunden. Es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

### **Baustellenlärm**

Ich beanstande die starke Beeinträchtigung durch Baustellenlärm, Erschütterungen und Luftverschmutzungen/Feinstaub. Für viele hier ist die Immobilie eine private Alters- und Pflegevorsorge. Der Wertverlust von Grundstücken ist nicht hinnehmbar.

### **Zuglärm**

Zuglärm und Erschütterungen während und nach dem Bau des Tunnels haben Auswirkungen auf meine Gesundheit und die meiner Familie; durch den zu erwartenden Zuglärm werden meine Mitmenschen und ich im Schlaf gestört, was zu gesundheitlichen Schäden führt. Ich nutze die Umgebung der künftigen Trasse – gleich welche Trassenführung gewählt werden wird – zur Erholung; dies ist dann wegen des Lärms nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt möglich, was eine erhebliche Beeinträchtigung meiner Lebensgestaltung bedeutet.

### **Untersuchungsqualität**

Die Grundlagen der Planung sind fragwürdig. Die Planung beruht auf zum Teil veralteten Untersuchungen und Gutachten auch zur Umweltbelastung. Die Prognosen, die teilweise bis zum Jahr 2025 reichen, sind angesichts der aktuellen Entwicklungen äußerst unsicher. So wird etwa bei der Annahme der zukünftigen Verkehrsaufkommen die Auswirkung steigender Rohstoffpreise nicht ausreichend berücksichtigt.

### **Natura 2000 / Umweltschutzgebiete**

Der geplante Unterwassertunnel soll inmitten des Natura-2000-Gebietes „Fehmarnbelt“ errichtet werden, in welchem ein Verschlechterungsverbot gilt. Der Fehmarnbelt ist dabei nicht nur aus naturschutzfachlicher Sicht ein Gebiet von hoher ökologischer Bedeutung. Der Fehmarnbelt nimmt eine Schlüsselfunktion für den Austausch und die Verbreitung mariner Arten sowie

für die Anreicherung des Salz- und Sauerstoffgehaltes der Ostsee ein.

Die Helsinki-Konvention sieht die Einrichtung eines Systems von Küsten- und Meeresschutzgebieten in der Ostsee vor. In Deutschland wurde sie 1994 mit Gesetz zum Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes. Ziel ist es, die von der Ostsee beeinflussten Küstenökosysteme und natürlichen Lebensräume sowie die biologische Vielfalt zu erhalten und ökologische Abläufe zu schützen. Auf Grundlage von Umweltuntersuchungen des Landesamtes für Natur und Umwelt sowie des Institutes für Meereskunde Kiel hat das Bundesland Schleswig-Holstein vier sogenannte „Baltic Sea Protected Areas“ benannt: Geltinger Birk/Kalkgrund, Oehe/Schleimünde, Hohwachter Bucht (Ost) und Fehmarn (West) einschließlich Orther Bucht und Flüggersand. Bereits vor über 20 Jahren waren sich internationale Verantwortliche einig, dass die unter Schutz gestellten Gebiete innerhalb der Ostseeregion einzigartig sind. Aufgrund der Helsinki-Konvention sowie zahlreicher anderer Begründungen und Fakten, hätte der Staatsvertrag zum Bau der FFBQ niemals unterzeichnet werden dürfen. Das Bauvorhaben ist daher nicht durchzuführen und weitere Planungen sind sofort einzustellen.

### **Sedimentverdriftung**

Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wird zu einer erheblichen Verschlechterung der Wasserqualität nicht nur im Belt sondern in weiten Teilen der westlichen Ostsee und somit zu nachhaltigen Schäden an mariner Flora und Fauna führen. Hauptwirkfaktor ist dabei der mit dem Bau verbundene massive Eintrag von Sedimenten in die Wassersäule und deren Ausbreitung in die westliche Ostsee bis ins Arkonabecken. Eine Verschlechterung der Wassergüte der See hat zudem weitreichende wirtschaftliche Folgen für den Fremdenverkehr und die Fischerei. Sie verstößt zudem gegen das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie und gegen die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie.

Die Tunnelplaner von Femern A/S behaupten jedoch aufgrund numerischer Simulationen hydraulischer Vorgänge, dass es nur zu einer unwesentlichen Ausbreitung von Sedimenten kommen wird. Bei den öffentlichen Anhörungen von November 2015 in Kiel bezweifelte ein Gutachter die Aussagefähigkeit der von Femern A/S zur Darstellung der Sedimentausbreitung verwendeten numerischen Modelle wegen deren fehlender Kalibrierung. Ferner bemängelte er die viel zu geringe Auflösung der Modelle und die Eignung der Eingabedaten, die nur aus dem Jahr 2005 stammen. Femern A/S hat im Rahmen der Planänderungen angeblich die Modellkalibrierung nachgeholt und die Modellauflösung erhöht (siehe Anlage 15, Anhang C, Kap. 4.2.4 bzw. Tabelle 10 in Kap. 4.2.2). Einen Nachweis dazu, anhand welcher Daten die Kalibrierung vorgenommen wurde, bleibt Femern A/S jedoch weiterhin schuldig. Insofern basieren die Modellergebnisse zur Sedimentausbreitung in der See weiterhin auf einer unbewiesenen Behauptung. Eine Plausibilität dafür, dass sich die Sedimente nur in bestimmten Gebieten der Ostsee dauerhaft absetzen und dort keine ökologischen Schäden anrichten, ist somit nicht gegeben. Diesen Mangel in den Planänderungen hätte die Planfeststellungsbehörde bei deren Prüfung auf Vollständigkeit und Plausibilität erkennen und eine entsprechende Überarbeitung der Unterlagen fordern müssen.

## **Rote Liste gefährdeter Arten**

Der Tunnel führt mitten durch das Meeresschutzgebiet Fehmarnbelt: Beim Bau des Tunnels muss der Meeresgrund auf einer Länge von 18 Kilometern abgetragen werden. Der Lebensraum der dortig einzigartigen Flora und Fauna wird dadurch zerstört. Ich möchte ausdrücklich auf die vom Bundesamt für Naturschutz erstellte aktuelle „Rote Liste gefährdeter Arten“ verweisen. Von den insgesamt 596 Arten, die in dem Gebiet nachgewiesen wurden, stehen 81 auf der „Roten Liste“.

Schon heute sind in Nord- und Ostsee ein Drittel der Meeresbewohner bedroht. Dabei werden ausdrücklich auch Baggerarbeiten bei Hafenausbauten, für Pipelines und beim Bau von Windanlagen sowie der Abbau von Sandkiesel genannt als Gefährdungsgründe. Deshalb ist sicher davon auszugehen, dass der maritime Lebensraum vieler Arten zerstört und auch die Zusammensetzung der Bodensubstrate verändert werden wird durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung.

## **Beeinträchtigung Gewässer**

Ich befürchte eine Verschlechterung des guten ökologischen Zustands der oberirdischen und unterirdischen Gewässer. Das Ziel seitens des Vorhabenträgers bis zum 22. Dezember 2027 durch entsprechende Maßnahmenprogramme diesen Zustand zu erreichen, sagt im Umkehrschluss aus, dass der Gewässerzustand bis zum 22. Dezember 2027 stark gefährdet ist. Die Planfeststellungsbehörde muss die Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigen. Dem Schutzgut Mensch – und dazu gehöre auch ich – müssen hier Garantien gegeben werden, dass die Gesundheit zu keiner Zeit gefährdet ist. Durch die zusätzliche Entwässerung in die Entwässerungsgräben erhöht sich die Hochwassergefahr in mehreren Orten. Bei Hochwasser und Stürmen drückt die Ostsee in die Gräben.

## **Beeinträchtigung Naherholungsgebiete**

Ich gehe oft im Naherholungsgebiet im betroffenen Gebiet spazieren. Die Ruhe gefällt ca. 300.000 Feriengästen Fehmarns und beschert vielen Fehmaranern eine zusätzliche oder gar die hauptsächliche Haupteinnahmequelle. Im Lärmpegel einer Güterzugtrasse, wie sie als Schienenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung vorgesehen ist, kann man sich nicht erholen. Das Gebiet wird verlärm, der Erholungswert ginge verloren.

Ähnliches gilt für Erholungs- und Tourismusgebiete nahe der Küste: Durch den überwiegenden Westwind in Ostholstein wird der Schall bis an die Küste der Lübecker Bucht getragen und beeinflusst das Erholungserlebnis im Wald, im Kurpark, an den Promenaden oder am Strand negativ. Zudem ist eine erhöhte Feinstaubbelastung durch den Abrieb bei den Bremsen der Güterbahnwaggons zu erwarten. Die Küste wird aber von vielen dazu genutzt, die reine, salzhaltige Luft zu genießen. Dieses wird in Zukunft nicht mehr möglich sein, im schlimmsten Fall könnten Luftkurorte ihren Status und in der Folge an Übernachtungszahlen verlieren.

Ostholstein ist einer der Kreise der Bundesrepublik mit dem höchsten Tourismusaufkommen. Im Frühjahr, Sommer oder Herbst sind viele Touristen in unserer Gegend und erfreuen sich nicht nur am Strand, sondern auch an der herrlichen Landschaft bei Wanderungen und Fahrradtouren. Durch die Schienenhinterlandanbindung geht der Landschaftsraum als Gebiet

für die ruhige Erholung und für das Naturerlebnis komplett verloren. Ich befürchte, dass die Verschandelung der Landschaft und der dauerhafte Lärm viele Touristen abschrecken wird.

### **Bodenbeschaffenheit**

Die Bodenbeschaffenheit im Fehmarnbelt trägt den geplanten Tunnel nicht, was zu größeren Umweltschäden durch zusätzliche stabilisierende Maßnahmen und damit zu höheren Kosten führt. Seismographische Auswirkungen wurden ebenfalls nicht untersucht. Bei einem Tunnel dieser Größenordnung, der noch nirgends auf der Welt errichtet worden ist, fürchte ich eine Endlosspirale nachbessernder Maßnahmen und Kostensteigerungen – dabei könnte eine gründliche Untersuchung vor dem Bau beides verhindern.

### **Verkehrsprognose**

Die den Planungen zugrunde gelegten Zahlen sind veraltet und in vielen Grundannahmen falsch. Sie berücksichtigen nicht, dass der Fährbetreiber auch nach Tunneleröffnung seinen Betrieb fortführen wird. Die Planungen müssen auf die heutige Erkenntnislage unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen mit Weiterführung des Fährverkehrs und der weiteren Nutzung der Jütland-Trasse neu berechnet werden. Ich nehme dabei auch auf die Feststellungen und Argumente des Prüfberichtes des Bundesrechnungshofes zur festen Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung (III 3-2009-0975) vom 30. April 2009 Bezug.

### **Bahnhaltepunkt Puttgarden**

In den Planungsunterlagen ist von einem Regionalbahnhof in Puttgarden die Rede. Ich bitte um Erläuterung, seit wann in Puttgarden ein Regionalbahnhof geplant ist. Vielmehr ist von einer starken Beeinträchtigung des Bahnverkehrs von und nach Fehmarn durch den Wegfall des ICE-Haltepunktes Puttgarden auszugehen.

### **Region / Tourismus**

Aus der Perspektive des gesamten Kreises Ostholstein werden sich durch den Verlust des Erholungswertes unserer Gegend viele Stammgäste unserer Hotel- und Gastbetriebe anders orientieren und neue Domizile suchen. Im schlimmsten Fall müssen Betriebe schließen, wenn die Attraktivität unserer Erholungs- und Ferienregion einschränkt und damit die Lebensqualität beeinträchtigt wird. Durch die drohende Existenzgefährdung des regionalen Tourismus auf deutscher Seite und die zu erwartenden Umsatzeinbußen der Gewerbesteuer und anderer Einnahmen wie z.B. der Kurabgabe, ist weiterhin eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Gesamtlage auf Fehmarn und an der Ostküste Schleswig-Holsteins zu erwarten.

### **Schadstoffe**

Schadstoffeintrag in Trassennähe oder die Absenkung des Grundwasserspiegels bedeutet eine Gefährdung der Ertragsfähigkeit der Böden – nicht nur in der Nähe der Trassen, sondern weiterreichend. Da ich das Futter für meine Tiere selbst anbaue, habe ich Sorge um die Qualität und Quantität meines Tierfutters.

