

## Milliardenprojekt, das die Welt nicht braucht

Umweltverband legt Verkehrsgutachten für deutsch-dänischen Fehmarnbelttunnel vor

Für die sogenannte Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) erwartet Dänemark EU-Zuschüsse von insgesamt 1,7 Milliarden Euro. Eine Subventionierung von Verkehrsprojekten ist nach EU-Recht auch möglich und geboten – wenn die Folge eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene in nennenswertem Umfang ist.

Das aber ist mit dem 18 Kilometer langen Absenktunnel, der künftig die dänische Insel Lolland mit der deutschen Insel Fehmarn verbinden soll, nicht gegeben. Diese Einschätzung vertritt der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) schon seit Jahren. Jetzt wird sie durch ein Verkehrsgutachten untermauert, das der Umweltverband am Montag in Berlin vorstellte.

Fazit der Analyse des Hamburger Beratungsunternehmens Hanseatic Transport Consultancy (HTC): Die bisherige Entwicklung der Verkehrsströme zwischen europäischem Festland und Skandinavien lässt erwarten, dass das mit der Bahn transportierte Güteraufkommen wachsen wird. Vielmehr stagniert es seit Jahren, teilweise ist es sogar rückläufig.

Das Tunnelprojekt wird vor allem von der dänischen Regierung vorangetrieben. Die Bundesregierung aber hat sich per Staatsvertrag mit dem Nachbarland verpflichtet, für den Aus- bzw. Neubau der nötigen Anbindung ans deutsche Hinterland zu sorgen. Bei Abschluss des Abkommens wurden die Kosten dafür auf 840 Millionen Euro veranschlagt. Inzwischen müsse mit drei Milliarden Euro Belastung für den deutschen Steuerzahler gerechnet werden, sagte Malte Siegert, Verkehrsexperte bei Nabu.

Er wies zudem auf das selbst vom staatlichen dänischen Tunnelkonsortium *Femern A/S* prognostizierte geringe Aufkommen beim Straßenverkehr hin. Derzeit wird die

Fährlinie von Puttgarden auf Fehmarn nach Rodby auf Lolland täglich von 6000 PKW und LKW genutzt, nach Schätzung von *Femern A/S* werden es nach Eröffnung der Unterführung 11.000 sein. Zum Vergleich: Den Hamburger Elbtunnel passieren 150.000 Fahrzeuge pro Tag.

Die vorgesehenen zwei Gleise im Tunnel werden nach offizieller Planung täglich 71 Züge durchfahren, wie ein bei der Nabu-Presskonferenz anwesender Vertreter von *Femern S/A* bestätigte. Diese Zahl komme jedoch nur bei sehr optimistischer Schätzung zustande, sagt Torsten Tesch, einer der Autoren des Gutachtens – und nur durch eine Umleitung von Verkehrsströmen von der bereits bestehenden Jütland-Route. Dort verkehren derzeit allerdings gerade mal 50 bis 55 Güterzüge pro Tag. Selbst wenn als der komplette aktuelle Schienenverkehr durch die neue Unterführung geleitet würde, bestünde noch eine erhebliche „Lücke“, um auf die Planzahl zu kommen. Abgesehen davon würde in dem Fall die bestehende Bahnverbindung nach Kopenhagen über Hamburg, Jütland, die Insel Fünen und die Storebeltbrücke auf der Insel Seeland unwirtschaftlich.

Hinzu kommt die aus dem Tunnelbau resultierende enorme Zusatzbelastung für das empfindliche maritime Ökosystem in diesem ohnehin stark genutzten Teil der Ostsee, sagt Eick von Ruschkowski, Mitglied der Nabu-Geschäftsleitung und Fachbereichsleiter Naturschutz und Umweltpolitik.

Für Siegert ist es vor diesem Hintergrund ein „Skandal“, dass Dänemark und Deutschland zusammen zwölf bis 12,5 Milliarden Euro für eine Projekt ausgeben wollen, „das die Welt nicht braucht“. Dies umso mehr, als Kopenhagen derzeit alles dafür tut, um möglichst viel Straßenverkehr in den Tunnel zu bekommen, um den Bau über Mauteinnahmen zu refinanzieren. Dies sei mit dem „europäischen Ziel einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene nicht vereinbar“, so Ruschkowski. Der Nabu behält sich deshalb vor, gegen die FFbQ durch die gerichtlichen Instanzen zu gehen, notfalls bis vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH). Eigentlich, so Ruschkowski, wäre eine Prüfung von Alternativen zum Tunnelneubau wie eine Modernisierung der Jütlandroute nach EU-Recht vor Unterzeichnung des Staatsvertrages nötig gewesen. Dies aber sei einfach unterlassen worden.

Die Bundesregierung hat übrigens nicht die Absicht, ihre Beteiligung am teuersten Infrastrukturprojekt in der EU zu überdenken. Dies machte sie in einer am 4. März veröffentlichten Antwort auf eine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag klar.

**Jana Frielinghaus**

[www.nabu.de/femarnbelt](http://www.nabu.de/femarnbelt)

siehe auch : [www.kritische-tiermedizin.de](http://www.kritische-tiermedizin.de) Alle in´ Knast und morgens und abends ´n paar in die Schnauze