



FFBQ _ Feste Fehmarnbeltquerung Ostseetunnel 1
FSQ _ Fehmarnsundquerung Ostseetunnel 2
SHA _ Schienenhinterlandanbindung



Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung

- Zusammenschluss von Initiativen und Vereinen, um die Folgeschäden dieses Megaprojektes – die größte Infrastrukturbaustelle Nordeuropas – so gering wie möglich zu halten
 - ... für Mensch, Umwelt und Klima
 - ... für Tourismus und Landwirtschaft
- Klagen gegen die Planfeststellung des Ostseetunnels wurden vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig prinzipiell abgewiesen.

Begründung: Übergeordnetes öffentliches Interesse

- Umwelt, Naturschutz und Klima sowie Landwirtschaft fallen der Bau-, Beton- und Verkehrsindustrie zum Opfer

Ostsee – Absenktunnel





In elf Stunden von Dänemark nach Italien*

Begründungen der Vorhabenträger

- TEN V – TransEuropeanNetwork V – Trans europäisches Verkehrsnetz der EU
 - Verkehrsverbindungen von Skandinavien bis Italien per Straße und Schiene
 - Bessere Anbindung Skandinaviens an Deutschland, nordeuropäisches Festland
- Dänisch-Deutscher Staatsvertrag von 2008
- Verlagerung von Gütern auf die Schiene

Verkehrsexperte 2010

„Für dieses Verkehrsaufkommen würde in Hessen keine Umgehungsstraße genehmigt“

5.400 KfZ pro Tag über den Fehmarnbelt

zum Vergleich: 120.000 pro Tag durch den Elbtunnel Hamburg

* Aussage der Vorhabenträger der FFBQ: Femern A/S, Deutsche Bahn, Deges. Dänemark und Deutschland.



Prognosen der Vorhabenträger (2014 für 2030)

- Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) ist das übergeordnete Verkehrsnetz in der Europäischen Union
- Der Schienengüterverkehr wird durch den Fehmarnbelttunnel deutlich verbessert

Aussagen der selben Studie – Grundlage der Planfeststellung für den Tunnelbau

- Steigerung PKW-Verkehre: 5.400 (täglich) vor FFBQ – auf 9.000 vier Jahre nach Eröffnung FFBQ. PKW-Wachstum werde 25 Jahre nach Eröffnung stagnieren (2047 – Eröffnung also 2022)
- Steigerung LKW-Verkehre: Wachstum bis 2035 um 1,25 Prozent
 - Historie zu LKW: jährliche Steigerung um 5,6 Prozent. Heute 20 Prozent KfZ Anteil. Mit Eröffnung FFBQ „[...] werden LKW zukünftig einen zunehmend größeren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf dem Fehmarnbelt haben.“

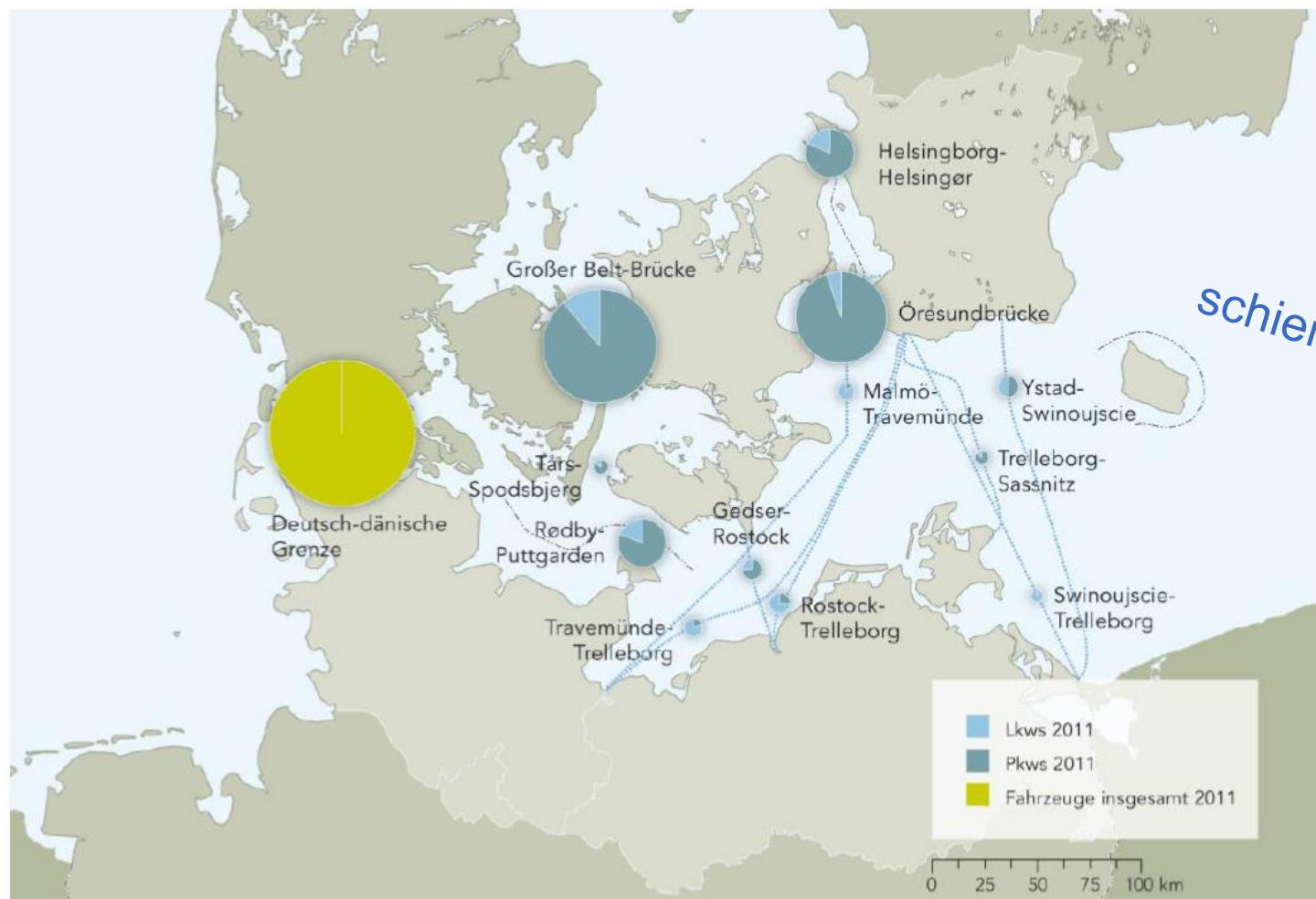
➤ Steigerungssprung der Straßenverkehre um 54 Prozent nach Tunneleröffnung

und eine Randnotiz ...

- 2022 wird die FFBQ voraussichtlich von 61 Güterzügen pro 24h genutzt. Bis 2035 sollen es 74 Güterzüge pro Tag sein

Verkehre auf Bestandsrouten

Abbildung 2.9: Fährroutes und feste Querungen in der westlichen Ostsee



keine Darstellung
schienengebundener Verkehre

Quelle: Abbildung auf Basis von Auszügen der Shippax Datenbank über Kreuzfahrt- und Fährschiffe und Daten des dänischen Straßenbauamts.



Prognosen der Vorhabenträger 2014

4.5. Entwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens auf dem Fehmarnbeltkorridor

In diesem Abschnitt sind die Erwartungen an die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Fehmarnbeltkorridor dargelegt. Wiederum wird die Entwicklung für Pkws, Busse, Lkws und auf der Schiene beförderte Güter im Zeitraum zwischen 2005 und 2030 untersucht.

Entwicklung Güterzüge
ist keine Steigerung
– sondern eine Verlagerung!

Tabelle 4.1: Verkehrsentwicklung auf dem Fehmarnbeltkorridor, 2005–2030

Beförderungsmittel	Durchschnittliches jährliches Wachstum, 2005–2030	Anteil des Verkehrsaufkommens im Fehmarnbeltkorridor, 2005	Anteil des Verkehrsaufkommens im Fehmarnbeltkorridor, 2030
Pkws und Busse	4,0 %	18,9 %	37,4 %
Lkws	3,4 %	33,0 %	48,1 %
Güterzüge	N. zutr.	0	61,4 %

Quelle: „Forventet trafikudvikling i Femern Bælt-korridoren“ (Voraussichtliche Verkehrsentwicklung im Fehmarnbeltkorridor), Tetraplan, November 2014.



Prognosen der Vorhabenträger 2014

Tabelle 5.4: Entwicklung des Personenverkehrs zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa (1.000 Personen/Jahr)

Beförderungsmittel	2011	2022 (ohne feste Querung)	2022 (mit fester Querung)	2025 (mit fester Querung)	2030 (mit fester Querung)	2035 (mit fester Querung)	Anstieg, Ø 2025– 2030 (% p.a.)
Zug	460	629	1.149	1.155	1.091	1.038	-1,1
Pkw	8.970	10.769	11.087	11.582	12.528	13.302	1,4
Flugzeug	17.226	27.996	27.733	31.299	38.496	44.384	3,6
<i>Betreffend das für die Prognose relevante Gebiet*</i>	1.657	2.244	2.081	2.235	2.488	2.696	1,9
Bus	2.320	2.392	2.361	2.442	2.526	2.594	0,6
Fähre, Fußgänger	1.512	1.413	974	958	949	941	-0,2
Insgesamt	30.488	43.199	43.304	47.436	55.589	62.259	2,8

Quelle: „Fehmarnbelt Forecast 2014“, Intraplan und BVU, November 2014, Seite 131.

*Anmerkung: Das für die Prognose relevante Gebiet (Kerngebiet) besteht aus Ostdänemark/Schweden und Deutschland.



Prognosen der Vorhabenträger 2014

Tabelle 5.19 zeigt die Auswirkung des parallelen Fährbetriebs im 1-Stunden-Takt. Als Vergleichsgrundlage wurde in beiden Fällen das Hauptszenario von „Fehmarnbelt Forecast 2014“ herangezogen.

Denkfehler!
Scandlines fährt im ½ Stundentakt
und wird den Betrieb auch
nach Fertigstellung der FFBQ
aufrechterhalten

Tabelle 5.19: Wirkung des fortgesetzten Fährbetriebs, 1-Stunden-Takt				
Beförderungsmittel	2022	2025	2030	2035
Reisende (1.000/Jahr)				
	-1.187	-1.323	-1.410	-1.473
Davon:				
Pkw-Reisende	-1.031	-1.159	-1.240	-1.297
Busreisende	-144	-152	-161	-169
Zugreisende	-12	-12	-9	-7
Fähre, Fußgänger	0	0	0	0
Fahrzeuge (1.000/Jahr)				
Pkws und Motorräder	-397	-448	-477	-492
Busse	-4	-4	-5	-5

Quelle: „Fehmarnbelt Forecast 2014“, Intraplan und BVU, November 2014, Seite 181.



In elf Stunden von Dänemark nach Italien*

Was wird gebaut?

- Ostseetunnel – 18 km Absenktunnel durch den Fehmarnbelt zwischen Lolland und Fehmarn finanziert durch Dänemark – mit EU Förderung
- Anbindung auf deutscher Seite
 - Schienenhinterlandanbindung (SHA) von Puttgarden/Fehmarn bis Lübeck, 89 km
 - Sundquerung – 1,7 km Absenktunnel durch den Fehmarnsund
 - autobahnartiger Ausbau der B207 von Heiligenhafen bis Puttgarden
 - 80 neue Brücken und Querungen plus neue Straßenführungen
 - Verlagerung und Neubau von Ver- und Entsorgungsleitungen
 - 47 km Schallschutzwände
 - 7 neue Bahnhöfe bzw Haltepunkte

* Aussage der Vorhabenträger der FFBQ: Femern A/S, Deutsche Bahn, Deges. Dänemark und Deutschland.



Kritik am Gesamtprojekt FFBQ und SHA

- Keine realistische Alternativen Prüfung!
Es bestehen vier (+ zwei) gut etablierte Verbindungen zwischen Norddeutschland und Dänemark (Norwegen / Finnland) für KfZ und Schienen-Verkehre
- Bedarf nicht gegeben. Vereinigung für Transportwesen „*Güterverkehre werden zu 80% über die Straße abgewickelt*“. Kosten- und Termingründe
- Eingriff in die Wirtschaftsstruktur von Ostholstein, insbesondere Landwirtschaft und Tourismus
- Eingriffe in die Landschaftsstruktur
- Bodenversiegelung und Waldvernichtung
- Eingriff in ausgewiesene Naturschutzgebiete mit hohem Status

etablierte Verbindungen



Kritik am Gesamtprojekt FFBQ und SHA



Ergebnis des Raumordnungsverfahrens:
Es gibt keine raumverträgliche Trassenvariante!



Kritik am Gesamtprojekt FFBQ und SHA

Fakten zum Neubau der Schienenhinterlandanbindung

- Länge 89 km von Puttgarden bis Lübeck, Herstellung einer Zweigleisigkeit für Verkehre von ca. 71 Güterzügen pro 24 Stunden, inklusive Nachtfahrten
- Flächenverbrauch direkt ca. 315 ha, mit Ausgleichsflächen werden es mindestens 1.000 ha
- Erdaushub ca. 6,5 Mio. m³ (Kubikmeter)
- Ressourcenverbrauch und CO² Ausstoß
- Vernichtung von Knicks, Ackerflächen und Wald (alleine min. 11 ha im Bad Schwartauer Stadtgebiet)
- Flächenversiegelung für sieben neue Haltepunkte mit Zuwegungen
- 80 neue Brücken (Unter- und Überführungen)
- fünf neue Autobahnzufahrten (Umbau- und Neubau)
- ca. 47 km Lärmschutzwände beeinträchtigen das Landschaftsbild und schützen durch zu geringe Höhe nur ungenügend
- Lärm und Erschütterungen durch Güterzüge (Sekundärer Schall)
- Keine Gesamtlärbetrachtung Schiene neben Autobahn – mit energetischer Addition der einzelnen Lärmquellen. Die Allianz konnte für viele Abschnitte übergesetzlichen Lärmschutz durchsetzen.
- Einstellung und Reduktion des ÖPNV Schiene während der Bauzeit – und vor allem nach Inbetriebnahme SHA
- 120 Straßenrück- und Neubauten sowie umfangreiche Verlegungen von Gas, Wasser-, Strom- und Entsorgungsleitungen
- Umleitungen und Sperrungen von Straßen werden jahrelang den Berufs- und Urlaubsverkehr behindern



Kritik am Gesamtprojekt FFBQ und SHA

- Kostenexplosion Tunnel im Fehmarnbelt
 - 2008: 5,5 Milliarden
 - 2015: 7,6 Milliarden
 - 2024: keine Zahlen
- Kostenexplosion Schienenhinterlandanbindung
 - 2008: 817 Millionen
 - 2021: 5 Milliarden inklusive FSQ – Tunnel durch den Fehmarnsund
- CO₂ Emission
 - CO₂ im Bau wird nicht bewertet. Herstellung der Betonteile für den Belt-Tunnel verursacht ca. 2 mio Tonnen CO₂, bei CO₂ Bepreisung 0,21 à 1t: Mehrkosten von 46,2 Millionen. Werte für die SHA wurden nicht berechnet
 - Betrieb gemäß Prognose: steigende KFZ Verkehre – relativ wenig Güter- sowie Personen-Kilometer auf der Schiene.
 - Scandlines Fahren mit Zero Emission unterwegs

Kollateralschäden

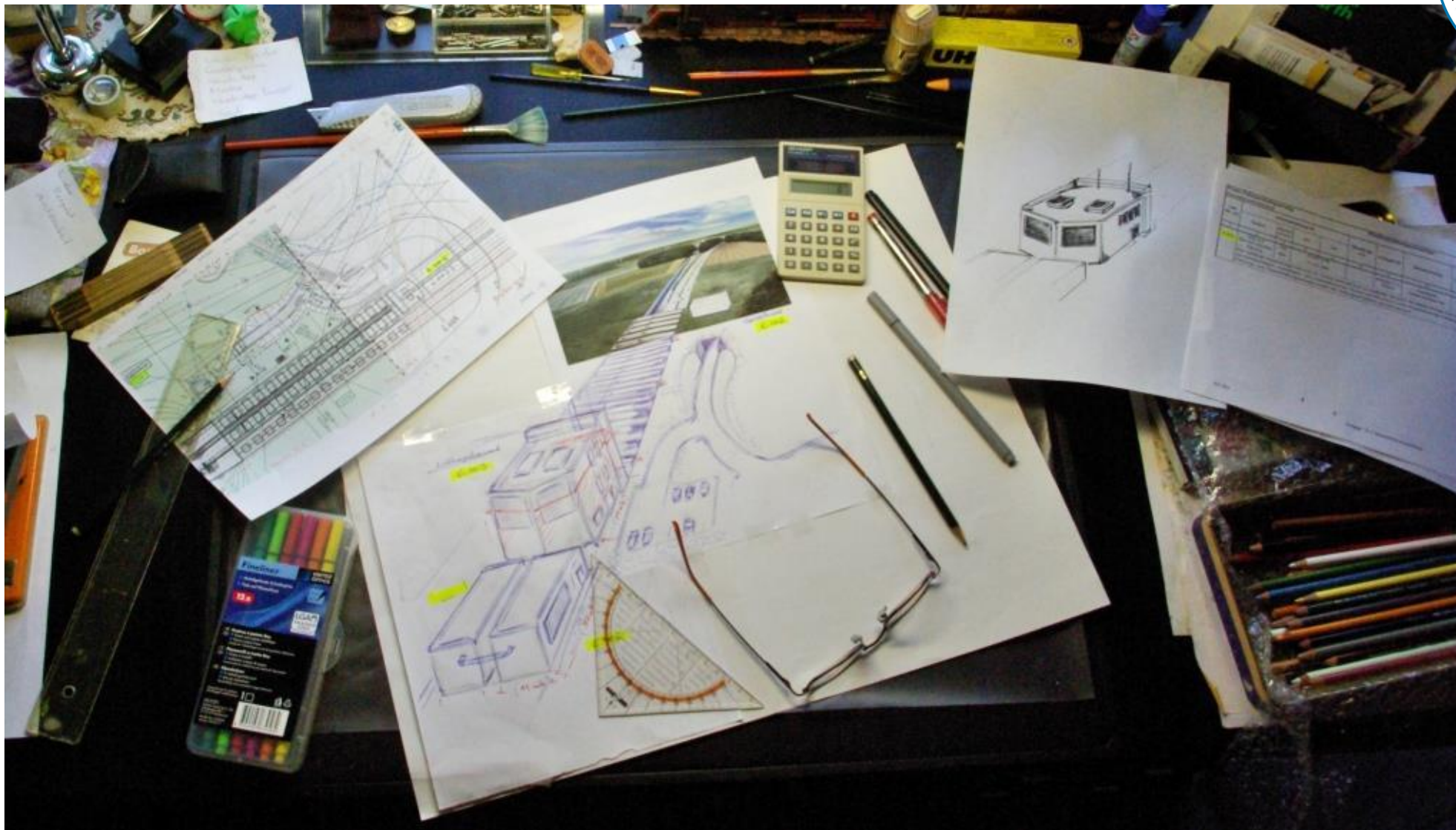
- Reduktion des ÖPNV Schiene in der Lübecker Bucht
- Neubau von zwei LKW Logistik- und Gewerbezentren entlang der Autobahn A1 nördlich Neustadt in Holstein

Schöne neue Welt ...

offizielle Visualisierung des Tunnelportals auf Fehmarn

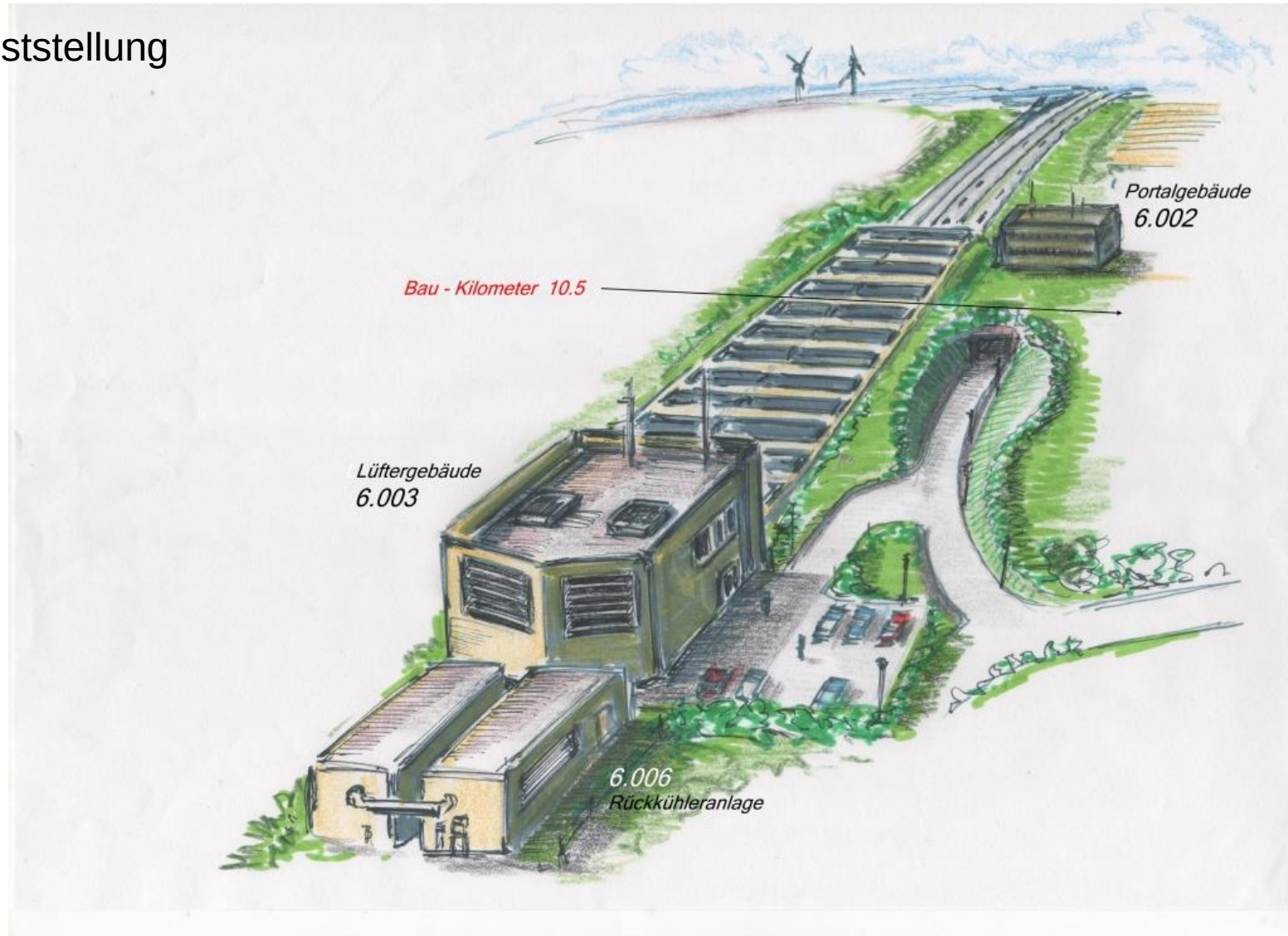


... nur die halbe Wahrheit!



Fakten

gemäß Planfeststellung





Sprecherin _ Susanne Breowski
Kontakt _ Isabel Arent – 04563 4789804 – isabel.arent@gmx.de

Homepage _ <https://allianz-beltquerung.de>

Montagsrunde _ wöchentlich 19.00 via zoom. Gäste willkommen!