



Allianz gegen die Feste Fehmarnbelt-Querung

## Kein Bau des Fehmarnbelt-Tunnels Keine Güterzugtrasse durch Ostholstein

Denn ...

### die Feste Fehmarnbelt-Querung ist ein Milliardengrab

Der Ostsee Tunnel ist ein Bauprojekt mit sehr hohen Risiken.

- Der verkehrliche Bedarf ist mehr als zweifelhaft. Einzige Legitimation ist der dänisch-deutsche Staatsvertrag von 2008.  
Gleichzeitig bestehen vier Alternativrouten: Eine elektrifizierte Trasse für Güterzüge über Jütland. Sowie drei hervorragend funktionierende Fährverbindungen. Diese Verbindungen sorgen in den Regionen zudem für sichere Arbeitsplätze.
- Sehr viele Großprojekte der Vergangenheit zeigen, dass die Kosten während der Umsetzung erheblich steigen. Das zeigt sich auch in der Planung des Ostseetunnels (FFBQ)  
2008 beliefen sich die Kostenschätzungen für einen Absenktunnel auf 5,5 Milliarden Euro.  
2015 lag die Kostenschätzung für den Tunnel bei ca. 7,4 Milliarden Euro.  
Die Kostenschätzung der deutschen Schienenhinterlandanbindung (SHA) von 2008 betrug 817 Mio. Euro.  
2021 ist die SHA inklusive neuer Sundquerung mit 5 Milliarden Euro veranschlagt.  
Die Kosten zum Zeitpunkt der Fertigstellungen sind nicht absehbar!

### Tunnel und Schienenanbindung verursachen eine Spur der Verwüstung

Der ökologische Schaden, der im Meeresschutzgebiet Fehmarnbelt entsteht, ist verheerend. Nicht nur für Flora und Fauna der Ostsee, sondern insbesondere für das Klima. Der Bau des Tunnels verursacht mindestens 2 Mio. t CO<sub>2</sub>. Diese sehr große Klimabelastung steht den Zielen des Pariser Abkommens von 2015 sowie den CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen der Bundesrepublik diametral entgegen.

Der Neubau und Ausbau der Schienenanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden richtet auf 89 km Länge intensive Schäden an:

- Naturzerstörung und Waldrodung. Auch in ausgewiesenen FFH Schutzgebieten nach europäischem Recht
- Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen, die für die Produktion von Nahrungsmitteln nicht mehr zur Verfügung stehen werden
- Eingriffe in den Wasserhaushalt
- Schaden an der touristischen Wirtschaft und an der Infrastruktur
- während der Bauzeit von mindestens acht Jahren Verkehrsbehinderungen durch Straßensperrungen und -umleitungen sowie Verlegungen von Versorgungsleitungen
- Verlagerung und Neubau von Bahnhöfen aus den Orten heraus und damit unvernünftige Eingriffe in den Schienen-ÖPNV: die Bahnhöfe sind dann nicht mehr fußläufig erreichbar.
- Im Betrieb letztlich Belastung entlang der Trasse durch unzureichenden Lärmschutz bei 78 Güterzügen/24h

Die Allianz gegen eine Feste Fehmarnbelt-Querung kämpft seit über zehn Jahren gegen den Bau des Tunnels. Es besteht auf deutscher Seite zwar seit 2020 Baurecht – jedoch gibt es auch eine Ausstiegsklausel im dänisch-deutschen Staatsvertrag. Sobald sich die 2008 zugrunde gelegten Parameter verändern, ist eine Neubewertung des Gesamtprojekts vertraglich vorgesehen. Diese Veränderungen sind längst eingetreten.

Der Bau des Tunnels ist aus Klimaschutzgründen nicht zu verantworten, aber auch aus anderen ökologischen und ökonomischen Gründen eine Fehlplanung. Die CO<sub>2</sub> Emissionen durch den Bau des Gesamtprojekts werden sich erst in ca. 25 Jahren durch die Verlagerung der Verkehre auf eine elektrifizierte Schiene amortisieren.

Die Schienenhinterlandanbindung ist eine Folge des Tunnels. Kommt der Tunnel nicht, wird keine Güterzugtrasse gebraucht. Personen- und Güterverkehr können mit den Fähren transportiert werden. Diese verkehren bereits heute emissionsarm. Zudem bestehen seit vielen Jahrzehnten etablierte Alternativ-Routen von Skandinavien nach Nord-Europa.

### Fakten zum Fehmarnbelt-Tunnel

- Länge 18 km, Breite 40 m
- 89 Beton-Elemente à 217 m Länge
- Ressourcenverbrauch: 4 Mio.t Kies, 1,8 Mio. t Sand, 3 Mio. t Beton, 360 000 t Stahl
- 1,5 Mio. m<sup>3</sup> (Kubikmeter) Frischwasser, 166 GWh Strom
- 2 Mio. t CO<sub>2</sub> Emissionen beim Bau

### Umweltschäden Tunnelbau

- Das FFH-Gebiet Fehmarnbelt wird zerschnitten
- Meeresboden-Zerstörung durch Grabenaushub
- 18 Mio. t Sand und Gestein werden ausgehoben. Lösshaltiger Meeresboden wird verdriftet
- Tiere werden vertrieben und kommen zu Tode: Schweinswal, Robben, Eiderenten, Fische
- Baulärm durch Schiffe, Rammarbeiten und Unterwasserschall

### Fakten zum Neubau der Schienenhinterlandanbindung

- Länge 89 km von Puttgarden bis Lübeck, Herstellung einer Zweigleisigkeit für Verkehre von ca. 78 Güterzügen pro 24 Stunden, inklusive Nachtfahrten
- Flächenverbrauch direkt ca. 315 ha, mit Ausgleichsflächen werden es schnell 1.000 ha
- Erdaushub ca. 6,5 Mio. m<sup>3</sup> (Kubikmeter)
- Ressourcenverbrauch und CO<sup>2</sup> Ausstoß
- Vernichtung von Knicks, Wald (min. 5 ha in Bad Schwartau) und Ackerflächen
- Flächenversiegelung für sechs neue Haltepunkte mit Zuwegungen
- 64 neue Brücken (Unter- und Überführungen)
- fünf neue Autobahnzufahrten (Umbau)
- ca. 26 km Lärmschutzwände beeinträchtigen das Landschaftsbild und schützen oft nur ungenügend
- Lärm und Erschütterungen durch Güterzüge
- Eine Betrachtung des Gesamtlärms - hier Schiene neben Autobahn – mit energetischer Addition der einzelnen Lärmquellen ist bis heute weder politisch noch gesetzgebend auf den Weg gebracht! Auch hier fehlt der Lärmschutz
- Einstellung des Schienenverkehrs von Neustadt bis Puttgarden für mindestens acht Jahre.
- 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

Ist dieses Bauwerk im Angesicht der verheerenden Klimaschäden, der explodierenden Kosten, des geringen Bedarfs und der außergewöhnlichen Belastung der Region während der Bauzeit überhaupt zu rechtfertigen?

**Wir bleiben dabei – 2022 mehr denn je**

## Kein Bau des Fehmarnbelt-Tunnels Keine Güterzugtrasse durch Ostholstein



Allianz gegen eine Feste Fehmarnbelt-Querung  
Susanne Brelowski  
Hof Altona – 23730 Sierksdorf  
Telefon 04563-7874  
[info@allianz-beltquerung.info](mailto:info@allianz-beltquerung.info)

ViSdP Susanne Dittmann – Isabel Arent – Susanne Brelowski – Hendrick Kerlen  
Hintergründe <https://beltquerung.info/> \_ <https://stop-fehmarnbelttunnel.de/>