

Wir GRÜNE fordern

- für das Gesamtprojekt der FFBQ und insbesondere ihrer Hinterlandanbindung eine neue, seriöse, realistische und zeitnahe Kosten-Nutzen-Bewertung.
- Gespräche mit der dänischen Regierung über die finanzielle Neubewertung des Projektes.
- den Ausbau der Jütland-Linie als TEN-Projekt (Transeuropäische Netze).
- die Prüfung der alternativen Linie Rostock - Gedser.
- die Entwicklung von emissionsfreien Wasserstoff-Fähren, wie sie die Reederei Scandlines einsetzen möchte, für den gesamten Schiffsverkehr in der Ostsee.

Unser Fazit

Wir bleiben dabei: Die feste Fehmarnbelt-Querung ist überflüssig und schadet Menschen und Umwelt. Die Schienenhinterlandanbindung bringt schon jetzt Zwietracht und massive Konflikte. Wenn die Deutsche Bahn die Bestands-trasse gegen alle Widerstände und ohne Rücksicht auf die betroffenen Menschen durchsetzt, werden viele Orte durch den lärmenden Güterzugverkehr existenzgefährdend belastet. Es gibt keine sozial- und umweltverträgliche Trasse. Wir unterstützen die Bürgerinitiativen weiterhin in ihrem Protest. Die bessere Alternative ist ein modernisierter Fährverkehr.

Keine feste Beltquerung



Keine feste Fehmarnbelt-Querung – keine Güterzüge durch Ostholstein!

Im Juni 2009 wurde der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark zum Bau einer festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) ratifiziert. Die Bundesrepublik verpflichtet sich darin, die Hinterlandanbindung, eine zweigleisige Bahnstrecke und eine vierspurige Autobahn, auszubauen und zu finanzieren.

Nach Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung sollen täglich 78 Güterzüge mit einer durchschnittlichen Länge von 835 m durch Ostholstein rollen.

Tourismus ist der wichtigste Wirtschaftsfaktor in Ostholstein, eine der beliebtesten Urlaubsregionen Deutschlands. Nicht nur die Küstenorte leben von den Urlaubsgästen, sondern auch das Binnenland.

Eine Güterzugtrasse würde das Landschaftsbild durch meterhohe Lärmschutzwände stark verändern und die Lebensqualität für Mensch und Natur vermindern. Rad-, Reit- und Wanderwege würden beeinträchtigt. Es käme zu Flächenverlusten und Zerschneidungen von landwirtschaftlichen Betrieben. Zwischen Lübeck und Puttgarden entstünde ein 89 km langer Lärmkorridor.

Wird die Trasse neu gebaut, bedeutet dies auch, dass die bisherige Strecke durch die Bäder an der Lübecker Bucht nicht mehr weiter betrieben würde. Eine Verlagerung von Haltepunkten an die Autobahn wäre eine gravierende Verschlechterung für die Erreichbarkeit der Küstenorte auch für Urlauber.

Weder der Ausbau der Bestandstrasse noch der Neubau einer Trassenvariante westlich der A1 sind raumverträglich. Die Ziele der Regionalplanung sehen für Ostholstein die Entwicklung des Tourismus, der Landwirtschaft und eines guten ÖPNV vor. Der Bau einer Güterzugtrasse steht diesen Zielen vollkommen entgegen.

Wir GRÜNE fordern:

Stoppt das unsinnige Projekt FFBQ mit Hinterlandanbindung durch Ostholstein!

Eine Güterzugtrasse durch Ostholstein bedroht:

- die Tourismuswirtschaft
- die Lebensqualität der Einwohner
- die Natur
- die Landwirtschaft
- die gemeindliche Entwicklung

Feste Fehmarnbelt-Querung - ökologischer und ökonomischer Wahnsinn!

Die Verkehrsprognosen für die FFBQ sind aus dem Jahr 2002 und damit 11 Jahre alt. Auch sämtliche anderen Annahmen der FTC-Studie (Fehmarnbelt Traffic Consortium), welche die Grundlage für den Staatsvertrag bilden, sind von 2002. Eine Plausibilitätsprüfung im Rahmen des Dialogforums hat ergeben, dass fast keine Annahme der tatsächlichen Entwicklung entspricht. Auch die Annahme, dass der Fährbetrieb eingestellt wird, ist falsch. Die Reederei Scandlines will weiter fahren, auch wenn der Tunnel kommt.

Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ist ein teures Prestige-Projekt, das zu einem finanziellen Desaster führen könnte. Mittel für dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen werden vermutlich über Jahre hinaus gebunden an eine Strecke, deren Verkehrsaufkommen nicht einmal den Bau einer neuen Bundesstraße rechtfertigen würde.

Die Baukosten für den Tunnel sollen 5,5 Mrd. Euro (Preisstand 2008) betragen. Die geplante Refinanzierung des Tunnels und der dänischen Hinterlandanbindung durch Tunnel-Mauteinnahmen, 251 Mio. Euro pro Jahr:

- PKW 111 Mio.
- LKW 83 Mio.
- Busse 10 Mio.
- Schienenverkehr 47 Mio.

Die Auslastung der vierspurigen Unterwasserautobahn würde ca. 10 % betragen.

Die Betriebskosten des Tunnels werden bei 74 Mio. Euro pro Jahr liegen. Voraussetzung für die Einnahmen sind ein Verkehrswachstum von 1,7 % p.a. und die Einstellung des Fährverkehrs.

Verkehrsprognose KFZ täglich im Durchschnitt zwischen Puttgarden und Rödby:

PKW	2015: 7.786	2025: 9.700	Ist: weniger als	4.500
LKW	1.238	1.900	Ist: weniger als	1.200
Busse	120		Ist: weniger als	120

Die Kosten für die Hinterlandanbindung von ca. 800 Mio. Euro haben sich nach Schätzung des Bundesrechnungshofes vom April 2009 auf 1,7 Mrd. Euro erhöht. Darin noch nicht berücksichtigt ist eine neue Fehmarnsundquerung.

Der Süden hat mit Stuttgart 21 und der Osten mit BER hinlänglich gezeigt, was mit unzureichend durchgerechneten Großbauprojekten passiert.