

Richtig oder falsch: 9 Mythen um die Mega-Baustelle Ostsee-Tunnel im Faktencheck

Fehmarn, im Juli 2019. Der Fehmarnbelt-Tunnel wird vom Königreich Dänemark finanziert? Der Bau wird keine großen Auswirkungen auf die Ostsee und die Küstenlandschau haben? Der Ostsee-Tunnelbau wird nur auf Fehmarn zu spüren sein? Um den geplanten Absenktunnel, der das deutsche Fehmarn und das dänische Lolland verbinden soll, ranken sich jede Menge Mythen, die verwirren. Dies spiegeln auch die Ergebnisse einer YouGov-Studie¹ wider, die im Auftrag der BELTRETTER durchgeführt wurde: So fühlen sich knapp 9 von 10 Deutschen (88 Prozent), die schon vom Bau des Ostsee-Tunnels gehört haben, über den Bau, seine Hintergründe und Auswirkungen nicht ausreichend informiert. BELTRETTER hat jetzt verschiedene Behauptungen auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft und klärt auf.

Mythos Nr. 1: Eine feste Fehmarnbeltquerung ist notwendig.

Stimmt nicht – das finden laut der YouGov-Studie auch 68 Prozent der Deutschen, die gegen den Bau sind. Die Querung verbindet lediglich zwei wirtschaftlich schwache Regionen, nämlich Ostholstein und Lolland miteinander. Außerdem sind die viele Jahre alten, dem Bauvorhaben zugrunde liegenden Prognosen heute hinfällig: So ging die Deutsche Bahn ursprünglich in ihren Verkehrsprognosen von 150 Güter- und Personenzügen täglich aus, die die Querung nutzen sollten. Tatsächlich liegt die aktuelle Prognose heute nur noch bei 17 Güterzügen und 24 Personenzügen pro Tag – das sind rund 73 Prozent weniger als ursprünglich geplant. Eine kürzlich von Schleswig-Holstein durchgeführte Studie hat sogar ergeben, dass sich der Tunnel nie rechnen wird.

Auch beim Straßenverkehr sieht es nicht anders aus: So nutzen heute lediglich 4.200 Busse und Autos sowie 1.400 LKW den Fährverkehr zwischen Puttgarden und Rodby täglich. Zum Vergleich: Durch den Elbtunnel fahren täglich rund 120.000 Fahrzeuge.

Mythos Nr. 2: Der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels kostet Deutschland nichts.

Falsch! Für den Bau des Tunnels bekommt Dänemark Zuschüsse aus dem TEN-Programm der EU, in dem auch deutsche Steuergelder stecken. Außerdem ist Deutschland für den Bau und die Finanzierung der notwendigen Hinterlandanbindung verantwortlich. Hierfür veranschlagt die Bundesregierung 1,7 bis 2,3 Milliarden Euro der deutschen Steuergelder.

Generell zeichnet sich das Projekt durch eine wirtschaftliche Fehlplanung aus: Die Kosten des Gesamtprojekts werden mittlerweile auf 10 Milliarden Euro geschätzt. Damit haben sie sich seit der Wirtschaftlichkeitsberechnung verdoppelt. Die von Dänemark benötigte Summe soll durch Kredite von Großbanken und Kapitalanlagegesellschaften vorfinanziert und durch Mauteinnahmen refinanziert werden – jedoch wird diese Rechnung laut Gutachtern nie aufgehen.



Über Beltretter e.V.

Die BELTRETTER sind eine 2015 gegründete Sammelbewegung der bis dahin schon existierenden Vielzahl lokaler und regionaler Initiativen und Organisationen gegen die geplante feste Fehmarnbeltquerung. Im Verein engagieren sich aktive Einzelpersonen, Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften und Parteien. Sie alle stemmen sich aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen gegen den 18 Kilometer langen Tunnel durch den Ostseegrund. Dieser würde zur größten Baustelle sowie Bau- und Umweltsünde Nord-Europas werden. Die schwerwiegenden Schäden, die der Ostsee und der ganzen Region zugefügt würden, hätten dramatische Folgen. Weitere Informationen unter www.beltretter.de

Mythos Nr. 3: Der Ostsee-Tunnel wird die größte Baustelle Nord-Europas werden.

Richtig – tatsächlich wissen das aber nur 26 Prozent der Deutschen, die schon vom Ostsee-Tunnel gehört haben. Dabei kommt sein Bau laut NABU einer ökologischen und wirtschaftlichen Katastrophe gleich. Denn es wird der längste Absenktunnel der Welt gebaut. Für die 18 Kilometer lange Strecke muss ein riesiger Graben in der empfindlichen Ostsee ausgehoben werden mit einer Breite von bis zu 60 Metern und einer Tiefe von bis zu 16 Metern – mitten in einem europäischen Naturschutzgebiet und mit gravierenden Folgen für die Bewohner sowie den Tourismus der Region. Absurd: Rund 72 Prozent der Deutschen haben noch nie von dem Mega-Projekt gehört. Und 61 Prozent derer, die schon vom Bau des Tunnels gehört haben, sind dagegen.

Mythos Nr. 4: Es gibt keine Alternative zum Bau eines Absenktunnels.

Stimmt nicht! Anstatt eines Absenktunnels könnte man einen ökologisch vorteilhafteren Bohrtunnel bauen, der der Meeresumwelt deutlich weniger Schaden zufügen würde. Dennoch, auch beim Bau eines Bohrtunnels müsste die Hinterlandanbindung mit all ihren Konsequenzen gebaut werden – es sei denn, man würde den Tunnel nur für den Personenverkehr mit der Bahn einsetzen und somit auf den Ausbau für den Güterverkehr und Kraftfahrzeuge verzichten. Touristische Orte könnten angefahren und die Reisezeiten für Pendler zwischen Hamburg und Kopenhagen reduziert werden.

Mythos Nr. 5: Durch den Ostsee-Tunnel werden die Schifffahrt und Arbeitsplätze in Deutschland bedroht.

Das ist richtig! Unter dem Ostsee-Tunnel wird die Schifffahrt langfristig leiden, denn privatwirtschaftliche Reedereien werden mit gravierenden Umsatzeinbrüchen zu kämpfen haben und erhalten keine staatlichen Förderungen. So können Touristen und Wirtschaftskunden, die bisher die Fähren nutzten, auf den Tunnel umsteigen – dies müssten sie laut Bauherr Femern A/S sogar, damit die Rechnung des Staatsunternehmens aufgeht.

Absurd: Während die Dänen immer wieder damit werben, durch den Tunnelbau neue Arbeitsplätze zu schaffen, so können laut DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund) bei einer Reduzierung oder Einstellung der Fährverkehre rund 600 Menschen ihre Arbeitsplätze verlieren. Außerdem soll jeder dritte Arbeitsplatz bei Zulieferern, Handwerkern und im Handel gefährdet sein.

Mythos Nr. 6: Der Tunnelbau kann noch aufgehalten werden.

Stimmt! Auch wenn der 2008 geschlossene Staatsvertrag gültig und der Planfeststellungsbeschluss bereits erlassen ist, kann der Tunnelbau noch aufgehalten werden. Dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig liegen acht Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor, u.a. vom Naturschutzbund, Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung, Bad Schwartau, Fehmarn, der Reederei Scandlines sowie der Fährgesellschaft Stena Line; die Richter werden über seine Gültigkeit entscheiden. Bis zum Urteil können allenfalls vorbereitende Maßnahmen auf deutscher Seite ergriffen werden.

Nicht so die Dänen: Um Fakten zu schaffen, haben sie bereits begonnen, das Bauvorhaben auf dänischer Seite zu starten.



Über Beltretter e.V.

Die BELTRETTER sind eine 2015 gegründete Sammelbewegung der bis dahin schon existierenden Vielzahl lokaler und regionaler Initiativen und Organisationen gegen die geplante feste Fehmarnbeltquerung. Im Verein engagieren sich aktive Einzelpersonen, Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften und Parteien. Sie alle stemmen sich aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen gegen den 18 Kilometer langen Tunnel durch den Ostseegrund. Dieser würde zur größten Baustelle sowie Bau- und Umweltsünde Nord-Europas werden. Die schwerwiegenden Schäden, die der Ostsee und der ganzen Region zugefügt würden, hätten dramatische Folgen. Weitere Informationen unter www.beltretter.de

Mythos Nr. 7: Der Ostsee-Tunnel belastet die Umwelt und bedroht die Tierwelt.

71 Prozent der Deutschen, die gegen den Bau sind, begründen dies damit, dass wertvollen Naturschutzräumen erheblicher Schaden zugefügt wird – und das zu Recht: Denn der geplante Tunnel führt direkt durch europäisch geschütztes Meeresgebiet, das massiv unter dem Bau leiden wird. So wird sich beispielsweise das Meer am Fehmarnbelt während der achtjährigen Bauzeit trüben. Schuld daran sind die sogenannten Sedimentaufwirbelungen durch die ständige Baggerei. Die Sedimente legen sich auf Pflanzen und Tiere am Meeresgrund und schädigen sie, teilweise sogar für immer.

Außerdem finden sich im Fehmarnbelt viele geschützte Tiere und Pflanzen, wie die Schweinswale, Riffe und Unterwasserdünen. Der ohnehin bedrohte Schweinswal ist sehr geräuschempfindlich und wird durch den Lärm der Baustelle aus der Wasserstraße vertrieben. Weiterhin haben viele Fischarten wie die Dorsche und Heringe ihre Laichgründe im Fehmarnbelt – diese werden zerstört, ihre Bestände können schrumpfen.

Mythos Nr. 8: Nur Fehmarns Natur wird unter dem Tunnelbau leiden.

Nicht korrekt! Voraussichtlich werden die Auswirkungen der Sedimentaufwirbelungen weite Teile der Ostseeküste betreffen, von der Arkonasee bis zur Mündung Flensburger Förde/Als Sund. Das entspricht einer Strecke von ca. 300 Kilometern.

Außerdem wird der Kurort Bad Schwartau massiv unter dem Tunnel leiden, denn dort soll die Bahntrasse gebaut werden. Die Bahn möchte diese in einen Trog von deutlich geringerer Tiefe als von der Stadt gefordert bauen und Lärmschutzwände ziehen. Für eben diese Wände müssten rund drei Hektar des Bad Schwartauer Stadtwaldes abgeholzt werden.

Mythos Nr. 9: Der Ostsee-Tourismus wird massiv unter dem Mega-Tunnel leiden.

Richtig! Der Tunnelbau hat für den Ostsee-Tourismus gravierende Folgen, denn die Anziehung der Ostsee durch die unberührte Landschaft und Ruhe für Urlauber bleibt aus. Schuld daran sind Baulärm, Bauschmutz, Großbaustellen, Autobahnen, ratternde Züge, eingetrübtes Wasser, das kaum zum Baden einlädt, und eine Tierwelt, die das Weite gesucht hat. Die Konsequenz: Die Existenz vieler Menschen ist bedroht. Der Tourismus macht rund 20 Prozent des Gesamtumsatzes der Ostholsteinischen Küste aus, auf Fehmarn lebt rund 90 Prozent der Bevölkerung direkt oder indirekt vom Tourismus.

Entschädigungen vom Staat oder den Bauherren erhalten nur wenige Betroffene; in erster Linie diejenigen, die direkt an der Trasse wohnen und Flächen besitzen, die dem Bau zum Opfer fallen werden, wie zum Beispiel Landwirte, die Höfe und/oder Ackerflächen betreiben.

¹ Online-Umfrage YouGov Deutschland GmbH im Auftrag von Beltretter e.V. unter 2.068 Personen im Zeitraum vom 3.5. bis 6.5.2019. Die Ergebnisse wurden gewichtet und sind repräsentativ für die deutsche Bevölkerung ab 18 Jahren

Beltretter e.V.

Telefon: +49 40 45 02 10-552

E-Mail: presse@beltretter.de

Webseite: www.beltretter.de



Über Beltretter e.V.

Die BELTRETTER sind eine 2015 gegründete Sammelbewegung der bis dahin schon existierenden Vielzahl lokaler und regionaler Initiativen und Organisationen gegen die geplante feste Fehmarnbeltquerung. Im Verein engagieren sich aktive Einzelpersonen, Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften und Parteien. Sie alle stimmen sich aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen gegen den 18 Kilometer langen Tunnel durch den Ostseegrund. Dieser würde zur größten Baustelle sowie Bau- und Umweltsünde Nord-Europas werden. Die schwerwiegenden Schäden, die der Ostsee und der ganzen Region zugefügt würden, hätten dramatische Folgen. Weitere Informationen unter www.beltretter.de