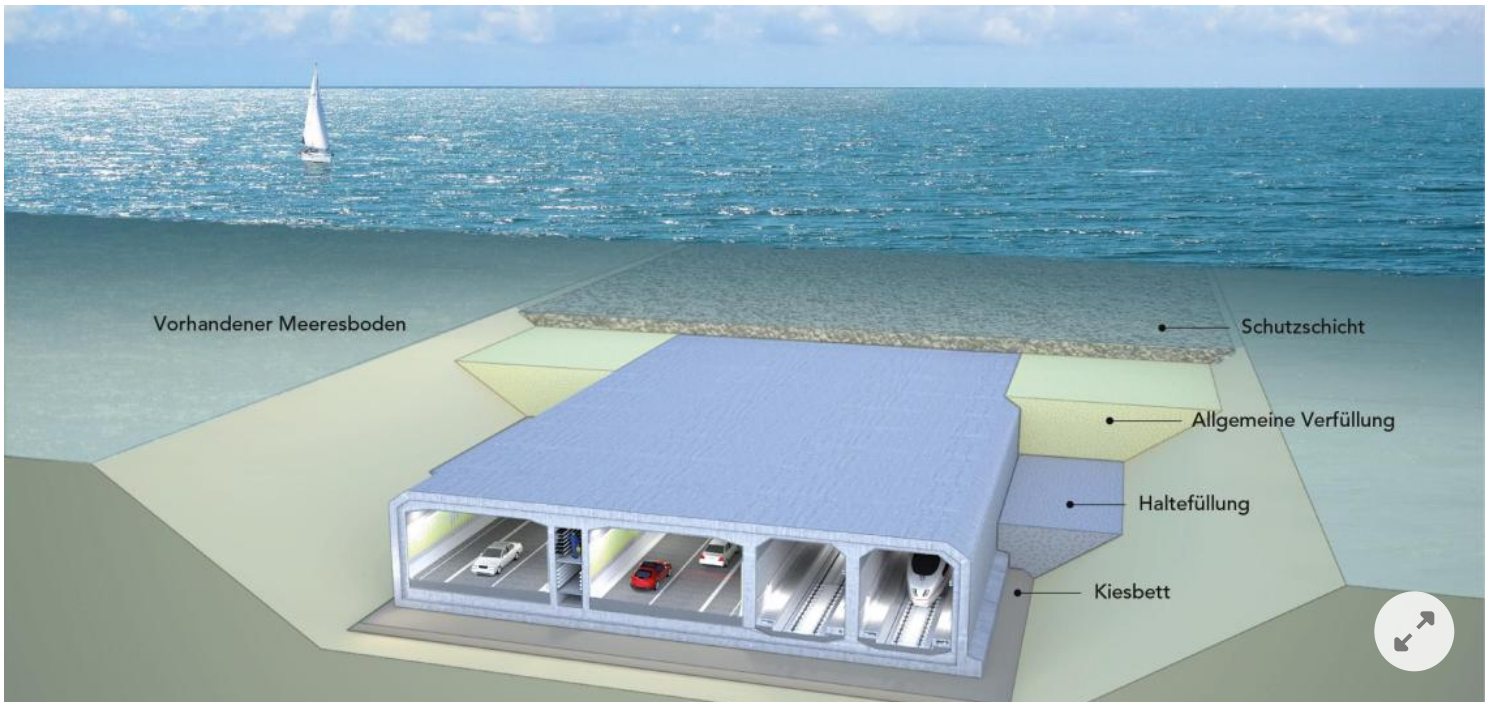
WIRTSCHAFT FEHMARNBELT

Mega-Tunnel durch die Ostsee kommt – und bringt Deutschland den Zwei-Stunden-Bonus

Stand: 04.11.2020 | Lesedauer: 5 Minuten

Von **Olaf Preuß**
Wirtschaftsreporter



Querschnitt des Absenktunnels im Meeresboden. Im Jahr 2029 könnte das Milliardenprojekt vollendet sein

Quelle: Femern A/S

Auf deutscher Seite gab es 12.600 Einwendungen, von dänischer Seite kamen 43: Doch nun darf der Fehmarnbelttunnel gebaut werden. Die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen wird sich fast halbieren. Naturschützer erreichen nur einen Mini-Erfolg.

Am Ende ging alles ganz schnell: Der Fehmarnbelttunnel (https://femern.com/de) zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn darf gebaut werden, entschied das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Sechs der neun vorliegenden Klagen wiesen die Richter des 9. Senats am höchsten deutschen Verwaltungsgericht ohne Auflagen ab, drei weitere Klagen waren außergerichtlich beigelegt worden.

Das Großprojekt wurde durch den Gerichtsprozess – für deutsche Verhältnisse überraschend – nicht lange aufgehalten. Das Verfahren dauerte seit Ende September weniger als acht Wochen.

Zum Vergleich: Die Verfahren zur Elbvertiefung zogen sich von 2012 bis 2020 rund acht Jahre lang hin.

„Wir haben jetzt Baurecht. Das ist ein bedeutender Tag für das transeuropäische Verkehrsprojekt der Festen Fehmarnbeltquerung“, sagte Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) in Kiel. „Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung können in Deutschland durchaus funktionieren. Dieses Urteil wird Einfluss auf viele weitere Planfeststellungsverfahren haben.“

Dänemark finanziert allein

Das Planfeststellungsverfahren sowie das nachfolgende Verfahren am Bundesverwaltungsgericht verliefen mit insgesamt sieben Jahren Dauer fast schon rasant. Deutschland brauche aber weiterhin „Anstrengungen zur Planungsbeschleunigung“, wenn man solche Großprojekte in Jahren vorantreiben wolle und nicht in Jahrzehnten, sagte Buchholz. Auf deutscher Seite gab es 12.600 Einwendungen, die für den Planfeststellungsbeschluss zum Fehmarnbelttunnel bearbeitet worden waren, von dänischer Seite kamen 43 Einwendungen.

Eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte in der Europäischen Union kann nun realisiert werden, nach insgesamt mehr als 20 Jahren Vorlaufzeit, Planungen, Revisionen, politischer Debatten und schließlich gerichtlicher Klagen. Die staatliche dänische Gesellschaft Femern A/S wird den rund 18 Kilometer langen Absenktunnel durch die Ostsee finanzieren, bauen und betreiben.

Dafür graben Bauunternehmen eine Rinne in den Meeresgrund, in die vorgefertigte Betontunnelelemente versenkt werden. Femern A/S baut dafür in Rødbyhavn eine eigene Fabrik samt Hafen. Voraussichtlich im Jahr 2029 kann der Tunnel aus heutiger Sicht in Betrieb gehen. Neu geschaffen werden dafür auch schnelle Bahn- und Straßenverbindungen in Deutschland und Dänemark. Die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen per ICE soll dadurch um rund zwei Stunden auf zweieinhalb Stunden sinken. Für den künftigen Güterverkehr bedeutet der Fehmarnbelttunnel eine Abkürzung von 160 Kilometern im Vergleich zur heute üblichen Strecke.

„Wir freuen uns, dass mit der heutigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Klarheit über den deutschen Teil des Fehmarnbelttunnels besteht: Das ist ein historischer Meilenstein“, sagte am Dienstag Claus F. Baunkjaer, der Vorstandsvorsitzende von Femern A/S. „Der Bau auf dänischer Seite ist bereits in vollem Gange, auch auf deutscher Seite kann es nun losgehen. Wir möchten uns bei all unseren deutschen und dänischen Partnern für ihren Einsatz bedanken.“

Die ersten Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung reichen bis in die 90er-Jahre zurück, damals noch für eine Brücke. Später wurde ein Tunnel geplant. 2008 schlossen Dänemark und Deutschland einen Staatsvertrag für den Bau des Tunnels und seiner jeweiligen Inlandsanbindungen. Dänemark finanziert den nach aktuellem Stand rund 7,5 Milliarden Euro teuren Tunnel allein, inklusive einer Förderung durch die Europäische Union. Die Kosten sollen durch Mauteinnahmen refinanziert werden. Das dänische Parlament, das Folketing, hatte dafür 2015 ein Baugesetz erlassen.

Die Inlandsanbindung auf deutscher Seite, speziell die geplante neue Bahnstrecke zwischen Puttgarden und Lübeck, wird nach aktuellem Stand rund 3,5 Milliarden Euro kosten. Hinzu kommen übergesetzliche Ausgaben für den Lärmschutz an der Bahntrasse in Ostholstein. Sie sind Bedingung für die Zustimmung der Städte entlang der Strecke zum Planfeststellungsbeschluss.

Gegenstand der Klagen war die Anbindung des Tunnels auf deutscher Seite. Geklagt hatten unter anderem ein Aktionsbündnis (https://beltquerung.info/) gegen den Tunnelbau, die Umweltorganisation Nabu sowie die Stadt Fehmarn und die Reederei Scandlines, Betreiber der Fährlinie zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rødbyhavn auf Lolland. Die Bundesverwaltungsrichter bestätigten der zuständigen Planungsbehörde in Schleswig-Holstein fehlerfreie Arbeit in allen Aspekten bei dem 1346 Seiten umfassenden Planfeststellungsbeschluss.

Nabu reagiert enttäuscht

Ein großer Streitpunkt war der Bedarf für den Tunnel, den die Kläger vehement angezweifelt hatten. „Der Verkehrsbedarf für die Feste Fehmarnbeltquerung ist gesetzlich festgestellt. Die Bedarfsfeststellung ergibt sich aus dem deutschen Zustimmungsgesetz zu dem Staatsvertrag.

Daran ist das Bundesverwaltungsgericht gebunden“, sagte der Vorsitzende Richter Wolfgang Bier. „Die EU-Kommission zählt die Fehmarnbeltquerung unverändert zu den fünf wichtigsten grenzüberschreitenden Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die mit der Verwirklichung des Projekts verbundene Verkürzung der Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen wird absehbar zu einer Verlagerung von Verkehren führen, die derzeit mit einem erheblichen Umweg über den Großen Belt abgewickelt werden.“

Das erwartete Aufkommen an Fahrzeugen bleibe zwar unterhalb der durchschnittlichen Auslastung deutscher Autobahnen, sagte Bier: „Davon mussten die Vertragsstaaten aber den Bedarf für eine Anbindung der wesentlich dünner besiedelten und an der Peripherie Europas gelegenen skandinavischen Staaten an das kontinentaleuropäische Verkehrsnetz nicht abhängig machen.“

Enttäuscht von dem Urteil ist die Umweltorganisation Nabu (/regionales/hamburg/article218132058/Hamburger-Nabu-Chef-Manchmal-muss-man-auch-konfrontativ-sein.html). „Das hätte ich in dieser Deutlichkeit nicht erwartet“, sagte der Hamburger Landesvorsitzende Malte Siegert WELT, der selbst seit fast 20 Jahren gegen das Projekt einer Festen Fehmarnbeltquerung kämpft. Allerdings habe man erreicht, dass das Land Schleswig-Holstein ein zusätzliches Naturschutzverfahren einleiten werde, um neu entdeckte Riffe entlang der Trasse besser zu schützen oder sie durch andere Flächen auszugleichen. Das Gericht hatte dies als außergerichtliche Maßnahme eingestuft. „Von dieser Konstruktion sind wir überrascht“, sagte Siegert, „aber ohne unsere Klage hätte es diesen zusätzlichen Schutz nicht gegeben.“

Hamburger Hafen profitiert

Hoch erfreut über das Urteil ist die Wirtschaft in Norddeutschland: „Das heutige Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist ein gutes Urteil für die nordeuropäische Wirtschafts- und Verkehrspolitik“, sagte Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) WELT. „Der Fehmarnbelttunnel stärkt die Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Nord- und Mitteleuropa und so auch für die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Dänemark.“ Für die Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens (/regionales/hamburg/article218716418/Hamburgs-Hafen-koennte-glimpflich-durch-dieses-

Krisenjahr-kommen.html) habe die neue Verbindung auf der Schiene „eine hohe Bedeutung“, sie mache den Gütertransport wesentlich effizienter.

Auch die Handelskammer Hamburg begrüßte das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. „Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung ist für den Wirtschaftsstandort Hamburg von überragender Bedeutung. Dadurch besteht die einmalige Chance, dass die beiden Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen zusammenwachsen und Hamburg zur südlichsten Stadt Skandinaviens wird“, sagte Willem van der Schalk, Vizepräses der Handelskammer Hamburg. Für eine enge Kooperation mit den nördlichen Nachbarn seien gut ausgebaute Schienen- und Straßenanbindungen unabdingbar.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: http://epaper.welt.de

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: https://www.welt.de/219285814