VERKEHRT POLITIK

» BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030 IST VERFEHLTE VERKEHRSPOLITIK IN DER KLIMAKRISE

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein sogenannter Bedarfsplan, der die gesetzliche Grundlage für alle Verkehrsprojekte herstellt.
Der aktuelle BVWP 2030 wurde im Bundestag 2016 beschlossen – und ist ein 15-Jahres-Plan für mehr Straßenverkehr!

» Die Bundesregierung geht davon aus, dass der PKW-Verkehr bis 2030 um weitere 5 % zunimmt. Der LKW-Verkehr sogar um 17 %. Die dadurch steigenden CO_2-Emissionen widersprechen eklatant den Verpflichtungen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015.

» Deutschland hat bereits heute, bei einer Grundfläche von 357.368 km², ein Straßennetz von 890.000 km Länge: 13.000 Autobahnkilometer – 28.000 km Bundesstraßen – 179.000 km Landes- und Kreisstraßen – 660.000 km Gemeindestraßen.

» Jede neue, sogenannte Infrastrukturmaßnahme bedeutet Vernichtung von Waldflächen und Moorlandschaften, Zerschneidung von Wasserschutzgebieten sowie zusätzliche Bodenversiegelung. Das heißt im Umkehrschluss: Weniger CO_2-Speicher, mehr CO_2-Emissionen, steigende Hochwasserrisiken, steigende Erderwärmung.

FESTE FEHMARN BELT QUERUNG – EINE AUTOBAHN DURCH DIE OSTSEE

Meer und Klima und Artenvielfalt

» Die Ozeane der Erde bestimmen unser Klima. Auch wenn die Ostsee kein Ozean ist, ist sie eines der wichtigsten Ökosysteme Nordeuropas. Sie ist bereits jetzt durch wirtschaftliche Nutzung maximal gefährdet – und droht zu kippen. Kippt ein Meer, kippt auch das Klima.

» Seegraswiesen sind optimale CO_2-Speicher – der Tunnel FFBQ würde diese Wiesen im Belt zerstören.

» Riffe im Fehmarn Belt bieten einer weltweit einzigartigen Flora und Fauna Lebensraum. Diese würden durch den Tunnel weggebaggert. Die Lebens- und Nahrungsgrundlage der Lebewesen in der westlichen Ostsee wäre unwiederbringlich zerstört.

» Der Tunnel FFBQ verringert den Salzwasserzustrom von der Nord- in die Ostsee. Ohne dieses salz-, sauerstoff- und nährstoffreiche Wasser verkommt die Ostsee zu einem Schlicktümpel.

» Der Fehmarn Belt ist die Kinderstube des einzigen heimischen Wals. Der Schweinswal steht auf der roten Liste des Washingtoner Artenschutzabkommens und ist damit – eigentlich – maximal geschützt. Durch die massive Unterwasser-Lärmbelastung während der mindestens zehnjährigen Bauzeit des Tunnels ist der Schweinswal in der Ostsee direkt vom Aussterben bedroht.

Land und Klima und Naturschutz

Der Bau des Ostsee-Tunnels FFBQ erfordert den Neubau einer knapp 90 km langen Schienen-Hinterland-Anbindung (SHA) für Güterzüge.

» Im ohnehin waldarmen Schleswig-Holstein erfordert diese neue Güterbahnstrecke zwischen Puttgarden/Fehmarn und Lübeck die Vernichtung von mindestens 15 Hektar Wald im stadtnahen Bereich. Damit geht ein relevanter, natürlicher CO_2-Speicher verloren – sowie wertvolles Naherholungsgebiet und Lebensraum für heimische Tiere.

» Ostholstein ist mit dem sogenannten schwarzen Boden besonders wichtig für eine vielfältige Landwirtschaft mit ertragreichen, ökologisch wichtigen Fruchtfolgen. Diese wertvollen Böden werden durch die Errichtung der SHA umgewälzt, verdichtet und versiegelt.

» Versiegelung und Verdichtung im Rahmen der Baumaßnahmen für die SHA bedeuten zudem eine Gefährdung des Grundwassers im Bereich der Trasse. Die lokale Absenkung des Grundwassers zur Zeit des Baus der A1 ist unstrittig dokumentiert.

» Die geplante Trasse führt durch ausgewiesene FFH-Schutzgebiete. Flora-Fauna-Habitate gemäß EU-Norm wurden zum Beispiel für die Scharbeutzer Heide durch die EU festgelegt. Hier bestehen Naturwälder, die nicht wirtschaftlich genutzt werden dürfen.

Menschen und Gesundheit und Lebensqualität

» Die Welt Gesundheits-Organisation WHO benennt die gesundheitsschädlichen Lärmwerte mit 54 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) während der Nacht. Ab diesem Lärmpegel ist mit gravierenden Gesundheitsschäden zu rechnen. Von Schlafstörung über chronische Kopfschmerzen bis zu tödlichem Herzinfarkt.

» Baulärm verursacht Lärm-Werte deutlich über 60 dB(A). Autobahn und Güterzüge liegen mit bis zu 56 dB(A) ebenfalls über dieser Grenze.

» Ostholstein ist nicht dicht besiedelt. Ostholstein ist ein flaches Land. Lärm wird 1:1 über Kilometer getragen. Ein flächendeckender übergesetzlicher Lärmschutz wurde vom Bundestag 2020 verweigert.

Wirtschaft und Gesellschaftswandel und Generationengerechtigkeit

Schleswig-Holstein, insbesondere Ostholstein, gilt als strukturschwach. Dieses Wort meint Regionen, die nur wenig zum Bruttosozialprodukt beitragen. Das ist falsch.

» Der Tourismus ist essentieller Bestandteil der deutschen Wirtschaft – und Ostholstein eine der beliebtesten Destinationen. Hier gibt es keine Industrieparks, keine Bürohochburgen. Menschen von überall kommen hierher um Ruhe zu haben. Der Tourismus wird durch den Ostsee-Tunnel und die SHA maximal gefährdet. Für mindestens zehn Jahre wird die Region eine Baustelle sein.

» In Ostholstein gibt es gute Bedingungen für Landwirtschaft und Gärtnereien. Es gelingt gut, regionale Produkte direkt an Verbraucher zu vermarkten.

» Der geplante – und gewünschte – Ausbau der Digitalisierung ermöglicht neue Formen des Wirtschaftens. Insbesondere für mittelständische und kleine Unternehmen sowie Start-ups.

Akute Klimakrise und globale Corona-Pandemie zeigen deutlich, dass der Fokus von Globalisierung auf „GLokalisierung“ geändert werden muss.

Der Tunnel und die Schienen-Hinterland-Anbindung versenken Milliarden in überholten Verkehrs- und Wirtschaftsstrukturen.

» Der Tunnelbau wird nach derzeitigen Berechnungen 7,4 Milliarden Euro erfordern. Getragen durch den Staat Dänemark, also den dänischen Steuerzahler, mit Unterstützung durch EU-Förderung, also auch durch deutsche Steuerzahler.

» Die Kosten für die erforderliche SHA durch Ostholstein sind während der Planungen von 850 Millionen Euro auf ca. 5 Milliarden Euro gestiegen. Das 6-fache der geplanten Summe! Ohne die neue Sundquerung.

» Die gesamte Re-Finanzierung des Tunnels ist auf die Nutzung durch PKW und LKW ausgelegt. Denn diese Durchfahrten werden mautpflichtig. Das widerspricht dem Plan, Verkehre auf die Schiene zu verlagern.

Das Bundesverfassungsgericht hat entschieden, dass heute kein CO_2 mehr auf Kosten der jungen Generation emittiert werden darf.

» Alleine die Betonproduktion für die Tunnelelemente verursacht 2,2 Millionen Tonnen CO_2. Die CO_2-Werte für die Errichtung der Gütertrasse sind noch nicht berechnet.

» Die gesetzlich verankerte CO_2-Bepreisung muss auf die Betonproduktion ausgeweitet werden. Dadurch würden sich die Baukosten des Tunnels um 46,2 Millionen Euro erhöhen (2,2 Millionen t x 21 Euro = 46.200.000 Euro)

FAZIT

» VOLLSTÄNDIGE ÜBERPRÜFUNG DES BUNDESVERKEHRSWEGEPLANS!
» STOPP DER FESTEN FEHMARN BELT QUERUNG!

ViSdP AG Belt Hamburg – Bodo Gehrke, Isabel Arent – https://stop-fehmarnbelttunnel.de
Hintergründe: https://beltquerung.info – www.nabu.de/landingpages/ostseetunnel.html – https://beltretter.de/