



Gegründet 1992

Claus-Hinrich Stiehr
1.Vorsitzender

Telefon: 04371 5451
Telefax: 04371 1780
E-Mail: Claus-H.Stiehr@t-online.de

Fehmarn, den 08.01.2008

Betr.: Angedachte Fehmarn-Belt-Querung – Workshop am 08.01.2008 –

Obwohl es derzeitig nur die Paraphierung einer Absichtserklärung zwischen 2 deutsch / dänischen Ministern gibt, aber das von Dänemark gewünschte, und von einigen deutschen Politikern verantwortungslos unterstützte Vorhaben überhaupt noch nicht genehmigungsfähig ist, werden Gemeinden, Organisationen und Naturschutzverbände von diesen deutschen Politikern genötigt, über Kompensationsmaßnahmen nachzudenken und diese zu äußern.

Der INSELNATURSCHUTZRING FEHMARN e.V. wird sich an diesen Diskussionen erst beteiligen, wenn der zu fertigende Staatsvertrag von den Parlamenten der beiden beteiligten Länder ratifiziert wurde. Begründung: Die Politik könnte annehmen, dass den auf der Seite der Beltquerungsgegner arbeitenden Menschen die Argumente ausgegangen seien und man bereits aufgegeben habe.

Für den INSELNATURSCHUTZRING FEHMARN e.V. gilt dieses in keinem Fall. Wir werden die Unterstützer finden, die dazu beitragen werden, dieses unnötige, das Ökosystem der gesamten Ostsee zerstörende Vorhaben zu kippen.

Der INR beteiligt sich an den Workshops vom 08. und 10. Januar 2008 ausschließlich aus ökologischen Gründen, die in den eventuell zu schließenden Staatsvertrag mit einfließen müssen.

1. Um die Gewässer der Ostsee, bis hinauf in das finnische Haparanda nicht vollends zu zerstören, ist der Salzwasseraustausch zwischen Atlantik, Nord- und Ostsee nur zu gewährleisten, wenn die Beltquerung mittels eines Tunnels erfolgt.
2. Um die Verschmutzung der von den Anrainerstaaten für Fischerei und Touristik genutzten Ostsee während der Bauphase sicher zu verhindern, ist nach den Baukriterien für Ölbohrungen des Nationalparks Wattenmeer zu arbeiten, und es ist durch die Baufirmen zu garantieren, dass es zu keinen Sedimentaustritten während der gesamten Bauphase kommt. Vertragsstrafen in 3-stelligen Millionen Euro Beträgen sind in die Verträge einzuarbeiten.
3. Da die existierende 2-spurige Fehmarnsundbrücke von beiden Vertragspartnern für den zu erwartenden Verkehr als völlig ausreichend erkannt

wurde, ist der 4-spurige Ausbau der E 47 auf der Insel Fehmarn völlig unsinnig, da durch die Einengung von 4 auf ~~den~~ 2 Spuren umweltschädigende Staus entstehen. Dieser Ausbau würde aber auch zu riesigen Flächenvernichtungen führen, für die es auf Fehmarn keine gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsflächen gibt. Die vom Tourismus abhängige Insel Fehmarn kann es nicht hinnehmen, dass Ausgleichsflächen auf dem Festland entstehen.

4. Die in den Planungen vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sind absolut nicht ausreichend. Bereits heute, bei relativ geringem Zugverkehr, gibt es bei den zu 80 % vorherrschenden Westwinden erhebliche Lärmbelastigungen in den östlich gelegenen Regionen, bei Ostwind gilt Gleiches für die westlichen Regionen. Die Beltquerung per Tunnel wäre speziell für die stark vom Zuglärm betroffene Insel Fehmarn nicht derartig von Nachteil.
5. Sollte es tatsächlich zum Bau einer Brücke kommen, ist zum Schutz der Gewässer und deren Umwelt zu Lasten des Bauträgers Dänemark eine vertraglich geregelte Lotsenpflicht, zumindest für sämtliche Gefahrguttransporte, vorzusehen.
6. Die Brückenpfeiler und Betonfundamente sind so zu konstruieren, sodass keine Verwirbelungen der in Ost/Westrichtung fließenden Ostsee entstehen. Auch diese Bedingung ist in den Vertrag aufzunehmen.
7. Der Reederei Scandlines muss ein weiteres Existenzrecht vertraglich zugesichert werden, um das Abwandern hochqualifizierten Personals zu verhindern. Die Folge wäre in so einem Fall, die Existenzgefährdung des Inselkrankenhauses und Schulen.
8. Kompensationsmaßnahmen baulicher Art: In diesem Zusammenhang weist der INR darauf hin, dass die Kommune Fehmarn schon heute nicht in der Lage ist, die vorhandenen und heruntergekommenen Straßen und Wege zu unterhalten.