

1) Es wird dargelegt, welche 4 Varianten geprüft wurden und dass nun ein Absenktunnel zur Ausführung kommen soll, weil diese Lösung unter Berücksichtigung verschiedener Schutzgüter, bautechnischer Risiken, Investitionsvolumen etc. die beste Variante sei. Wie eine Gewichtung und Bewertung dieser einzelnen Aspekte untereinander erfolgt, wird nicht geschildert. Daher ist diese von Ihnen vorgetragene Behauptung nicht ausreichend begründet und nicht nachvollziehbar. Deshalb wird diesbezüglich sowohl ein Form- als auch ein Ermessens- und Abwägungsfehler geltend gemacht.

2) Natürlich muss sichergestellt werden, dass der Fährbetrieb weitergeht. Daher darf der Fährverkehr auch nicht mit der Trassenführung geschnitten werden. Das gilt allerdings nur, wenn man Brücke oder Absenktunnel bauen will. Bei einem Bohrtunnel dürfte das kein Problem sein, so dass tatsächlich noch weitere Trassenvarianten in Frage kämen, die jetzt aber nicht weiter untersucht wurden. Hierzu wird somit geltend gemacht, dass nicht alle möglichen Varianten untersucht wurden und somit ein weiterer Form-, Ermessens- und Abwägungsfehler vorliegt.

3) Angeblich soll eine 1 m dicke Steinschicht zum einen als Schutz, zum anderen als "Ausgleichsmaßnahme" dienen, um "Auswirkungen auf die marine Umwelt zu verhindern". Es wird bezweifelt, dass 1 m wirklich ausreicht.

Außerdem stellt sich die Frage, wie eine technische Einrichtung gleichzeitig Ausgleichsmaßnahme sein kann? Tatsächlich handelt es sich um eine technische Notwendigkeit, um Schäden, Reparaturen und Unterhaltungsmaßnahmen zu vermeiden. Ein Ausgleich der zerstörten Natur ist damit nicht geschaffen. Wieso ist denn überhaupt ein "Ausgleich" notwendig, wenn es denn angeblich überhaupt keine Auswirkungen auf die marine Umwelt gibt, diese sogar "verhindert" werden sollen? Hier ist ein Widerspruch in sich gegeben, der nicht erklärt wird und die gesamte Argumentation unglaubwürdig macht. Tatsächlich wird durch Absenktunnel und Schutzschicht die marine Umwelt erst beeinträchtigt.

4) Um Portal und Rampe herum wird ein Deich als "Küstenschutz" errichtet, um Überflutungen zu verhindern. Es geht hier doch sicherlich um den Schutz des Tunnels und Vermeidung von Überflutungen des Tunnels. Somit ist es eine technische Notwendigkeit und kein Schutz der Küste im Sinne des Schutzes der Natur und der Menschen vor Hochwasser. Die Argumentation des „Küstenschutzes“ ist somit falsch und muss anders bewertet werden!

5) Was passiert mit dem Regen- und Reinigungswasser, das in die Wasseraufbereitungsanlagen gepumpt wird? Ist das ein ewiger Kreislauf? Was geschieht mit ggf. anfallendem überschüssigem Wasser? Hierüber ist keine Aussage getroffen worden. Wo verbleibt das Regen- und Reinigungswasser, das nicht in die Wasseraufbereitungsanlagen gepumpt wird? Wie wird dieses entsorgt? Wird hierbei die Europäische Wasserrechtsrahmenrichtlinie beachtet? Was passiert bei einem Ausfall der Pumpen?

6) Die „Landgewinnungsflächen“ werden als "Mehrwert für Natur und Erholung" im "lokalen Bereich" bezeichnet. Tatsächlich gibt es Geschenke, die man gar nicht haben möchte. Denn in der Tat sind diese Flächen nicht als Landgewinnungsflächen, sondern als Deponieflächen und Flächen, die dem Meer verloren gehen, anzusehen. Sie sind kein Mehrwert für Natur und Erholung, sondern belasten diese. Daher heißt es ja auch zum Schluss, dass diese Flächen von den Molen etwas zurückversetzt werden, "um die Auswirkungen auf die Meeresumwelt zu minimieren." Es wird also eingestanden, dass es (negative) Auswirkungen auf die Meeresumwelt gibt! Wie kann man dann noch von "Mehrwert für die Natur"

sprechen? Und "Weiden und Grasland" dienen auch weniger der Erholung und der Natur als ggf. höchstens der landwirtschaftlichen Nutzung. Somit ist belegt, dass die Landgewinnungsflächen kein Mehrwert für Natur und Erholung im lokalen Bereich darstellen, sondern diese belasten.

7) „Vor dem Hintergrund der technischen Untersuchungen dieser vier Lösungen wurde der Absenktunnel als die bevorzugte technische Lösung gewählt, die anderen drei Lösungen abgelehnt.“ Die erwähnte "Nullvariante", die die Fortsetzung der „Jütlandroute" und Beibehaltung des Fährverkehrs zur Folge hätte, wird nicht weiter ausgeführt, was erneut zu einem Form-, Ermessens- und Abwägungsfehler führt, da nicht nur die Möglichkeiten zur Umsetzung des Projekts geprüft werden dürfen, sondern auch ein Verzicht auf die Umsetzung des Projektes in die Prüfung einbezogen werden muss.

8) Man geht davon aus, dass die Umweltauswirkungen nur "temporär" und auf die Bauphase beschränkt sind! Das ist lediglich eine vorgetragene Behauptung, die durch nichts belegt wird. Hierüber ist aber Beweis zu führen. Insbesondere die Vernichtung der Rippenfelder sowie der verminderte Wasseraustausch mit der Nordsee, der zu vermindertem Eintrag von Salz und Sauerstoff führt, bedeuten dauernde Umweltauswirkungen. Welche Folgen dies für Fauna und Flora hat, ist noch nicht weiter untersucht und belegt worden.

9) Wieso sind für Mensch und menschliche Gesundheit nur Lärm und Luftverschmutzung relevant? Was ist denn mit der Wasserverschmutzung während der Bauphase für Badegäste oder mit dem dauerhaft reduzierten Salz- und Sauerstoffgehalts der Ostsee? Auswirkungen dieser Art auf Fauna und Flora können auch direkte oder indirekte Auswirkung auf die Menschen haben, z.B. Verzehr von gefangenen Fischen!

10) Zwar sollen die an den Küsten arbeitenden Bauarbeiter einen Gehörschutz tragen. Daraus aber zu schließen, dass es keine Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit durch Lärm kommt, ist ein Trugschluss. Zu bedenken ist nämlich auch, dass es Küstenbewohner z.B. in Puttgarden oder Marienleuchte gibt, die betroffen sein könnten, insbesondere durch den Lärm, der durch Arbeiten am Wochenende oder sogar in der Nacht entsteht! Das Gleiche gilt auch für Urlaubsgäste, die in diesen Bereichen auf Fehmarn ihren Urlaub verbringen, oder Berufstätige, die in diesem Bereich arbeiten, z.B. die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Reederei Scandlines!

11) Es werden "lokale" Beeinträchtigungen der Badewasserqualität eingeräumt. Diese Beeinträchtigungen sind für die Tourismuswirtschaft auf Fehmarn von existentieller Bedeutung. Warum wird hierauf nicht weiter eingegangen? Selbst wenn angeblich viele Tausende Arbeitsplätze dauerhaft geschaffen werden, so werden vorher mindestens genauso viele Arbeitsplätze vernichtet. Wirtschaftspolitische Vorteile werden also nicht geschaffen, sondern höchstens international verschoben. Eine Verlagerung von Arbeitsplätzen rechtfertigt aber nicht die Zerstörung von Natur, Umwelt und menschlichen Existenzgrundlagen.

12) Sedimentfahnen auf deutscher Seite werden bestätigt. Diese haben natürlich erhebliche Auswirkungen auf die (Bade-)Wasserqualität.

13) Die Landgewinnung und die Schutzriffe, aber auch die Fahrinne zu den Produktionsanlagen auf Lolland werden zu Veränderungen im küstennahen Wellenfeld führen und damit den Sedimenttransport entlang der Küsten von Lolland und Fehmarn verändern.

Die Landgewinnungsfläche auf Fehmarn kann zu einer geringfügigen möglichen Erosion der Küste südlich von Marienleuchte (Deutschland) führen und auch hier werden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen durchgeführt.

Es werden also Veränderungen im küstennahen Wellenfeld eingeräumt, was im Widerspruch zu der oben genannten Aussage darstellt, dass es nur Umweltauswirkungen gibt, die nur temporär und auf die Bauphase beschränkt sind.

Die „Landgewinnungsfläche“, die oben noch als „Mehrwert für Natur und Erholung“ und „Ausgleichsmaßnahme“ bezeichnet wird, verursacht jetzt also Erosionen, die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (welcher Art auch immer) erfordern. Wieso werden solche für die Natur angeblich so wertvollen Maßnahmen jetzt „Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen“ erfordern? Ist gar kein Ausgleich möglich und/oder gewollt? Die in dieser Zusammenfassung getätigten Aussagen widersprechen sich selbst. Und dabei spielt es keine Rolle, ob diese in Dänisch, Deutsch, Englisch oder einer anderen Sprache abgefasst ist!

14) Es ist jedoch festzustellen, dass oft nur Behauptungen aufgestellt werden, obwohl es hierfür keinen veröffentlichten Beleg gibt oder auch andere Gutachten vorliegen, auf die mit keinem Wort eingegangen wird. Auch hierin ist ein erheblicher Form-, Ermessens- und Abwägungsfehler zu sehen.

15) Das BfN definiert die Schutzziele für das Schutzgebiet Fehmarnbelt als Erhaltung und Wiederherstellung u.a.: „eines günstigen Erhaltungszustandes der FFH-Arten Schweinswal und Seehund und ihrer Habitate“. Eine besondere Bedeutung hat das Schutzgebiet für die FFH-Art Schweinswal. Der Fehmarnbelt ist ein wichtiges Durchzugskorridor und Nahrungsgebiet für die in der Ostsee stark bedrohten Tiere und mit großer Wahrscheinlichkeit auch Aufzuchtgebiet für die Kleinwale. Untersuchungen zum Erhaltungszustand und dem Wanderverhalten liegen nicht vor. Deshalb ist der Nachweis zu führen, dass die geschützten Schweinswale durch die Projektwirkungen nicht geschädigt werden.

16) Es wird gutachterlich nicht dargelegt, welche Auswirkungen die Kiesentnahme auf der Rönne-Banken und im Bereich Kriegers Flak nach sich ziehen. Lapidare Aussagen zur geringen Intensität der Sedimentfreisetzung sind nicht belegt.

17) Es wird von einer Sedimentierung der Wassersäule ausgegangen, die sich auf die Badewasserqualität auswirkt, aber im Weiteren wird nicht auf deren Auswirkungen eingegangen. Es wird hingegen von einem Korridor von je 10 km beidseits der Linienführung ausgegangen. Auf deutscher Seite bedeutet dies für die Insel Fehmarn, dass die gesamte Nord- und Nordostküste von Westermarkelsdorf bis Marienleuchte und darüber hinaus betroffen sein wird.

18) Bei der Abfallentsorgung wird lediglich davon ausgegangen, dass die Abfallentsorgung sowohl in Dänemark als auch in Deutschland wohl problemlos durchführbar sei. Dies ist offensichtlich nur eine Annahme und ist nicht untersucht worden. In dieser Unterlassung wird ein gravierender Mangel in den Untersuchungen gesehen.

19) Da die Bauarbeiten sowohl auf dänischer als auch auf deutscher Seite auch in unmittelbarer Nähe von Ortschaften stattfinden und nicht nur im Offshore-Bereich, ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für Luftqualität überschritten werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Schadstoffkonzentration von PM₁₀ und NO₂ beidseits der Tunnelöffnungen von jeweils 200 m die für Wohngebiete zulässigen Grenzwerte überschreiten werden. Somit wären auf deutscher Seite die Orte Puttgarden und Marienleuchte zumindest im gefährdeten Bereich.

20) Bei der Einsparung von CO₂-Emissionen wird davon ausgegangen, dass die Fährverbindung eingestellt wird. Aktuelle Erklärungen der Reederei sprechen aber von einer Fortsetzung des Fährbetriebes. Weiterhin ist nicht berücksichtigt, dass die Reederei bereits jetzt die ersten Schiffe auf Hybridbetrieb umrüsten lässt. Weiterhin wird fälschlicherweise von Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene ausgegangen. Statistiken der letzten Jahre widerlegen diese Prognose und besagen eindeutig, dass diese Prognosen überschätzt worden sind.

21) Es wird dargestellt, dass zu den jetzt bereits vorhandenen Fährfahrten von 35.040 pro Jahr noch ca. 32.000 Fahrten für Baufahrzeuge hinzukommen. Es wird lediglich von lediglich von 52 Passagen pro Tag gesprochen, was nicht den Tatsachen entspricht. Auf dem zwischen Rødby und Puttgarden verlaufenden Kiel-Ostsee-Weg werden pro Jahr ca. 66.000 Schiffsbewegungen geschätzt. Das bedeutet, dass der Fehmarnbelt in Ost-West-Richtung ca. alle 8 Minuten von einem Seeschiff und kleineren Einheiten passiert wird. In Nord-Süd-Richtung beträgt die Sequenz heute ca. alle 15 Minuten eine Fähre, in der Bauphase dann alle 8 Minuten eine Schiffsbewegung. Diese Verdoppelung führt auf dem Fehmarnbelt zu einer eklatant hohen Kollisionsgefahr und damit unvorhersehbaren Gefahren für Mensch und Umwelt.

22) Bei den beschriebenen kumulativen Auswirkungen sind einige Offshore-Windparks sowie die Storstrømbrücke genannt. Dass am Fehmarnsund ebenfalls eine neue Querung erforderlich ist, wird im deutschen Kurzgutachten einfach ignoriert und deren Auswirkungen sind nicht in die Betrachtungen eingeflossen. Hierin wird ein grober Planungsmangel gesehen.

23) Es wird von einer Sedimentfreisetzung und deren Transport in das Arkonabecken gesprochen. Winde aus den westlichen Quadranten sind im Bereich von Fehmarn-Lolland zwar vorherrschend aber gerade bei Hochdruckwetterlagen gibt es in diesem Gebiet lang andauernde Ostwindzeitfenster. Diese wiederum führen zu einer Sedimentverdriftung in westliche Richtungen, sodass die Kieler- bzw. Hohwachter-Bucht ebenfalls betroffen wären. Diese Tatsache wird nicht erwähnt und ist somit ebenfalls ein Planungsmangel.

24) Beim Baggern und durch andere Arbeiten werden Sedimente freigesetzt. Die suspendierten Sedimente wandern bis ins Arkonabecken und setzen sich dort am Grund ab. Auf ihrem Weg zum Arkonabecken passieren diese Sedimentsuspensionen die Kadetrinne. Somit wird sich die Wasserqualität im Bereich des Darß ebenfalls verschlechtern. Es ist nicht ersichtlich, ob diese mögliche Auswirkung angemessen untersucht wurde.