

Von: Klaus Westensee [<mailto:Klaus.Westensee@t-online.de>]

Gesendet: Donnerstag, 5. März 2015 14:30

An: 'folketinget@ft.dk'

Betreff: Alternativen zur Fest Fehmarnbelt-Querung ("FBQ")

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Anhang zu diesem Schreiben unterbreite ich Ihnen einen Alternativvorschlag zur FBQ, der sowohl Deutschland als auch Dänemark in einer „win-win-Lage“ große Vorteile bringen kann.

Ganz offensichtlich wurde der von mir entwickelte Gedanke im Rahmen der geographischen Betrachtungen zur FBQ gar nicht gesehen, so dass er auch nicht erwogen werden konnte.

Diesen Vorschlag habe ich auch an die deutschen Verkehrsminister Dobrindt (Bundesregierung) und Meyer (Landesregierung Schleswig-Holstein) gesendet. Ihre Adresse habe ich von Herrn Lars Harms, Vorsitzender des SSW in Schleswig-Holstein, erhalten.

Leider bin ich des Dänischen nicht mächtig, so dass ich Sie außerdem noch bitte, den Text zu übersetzen (oder übersetzen zu lassen).

Es ist zwar spät, aber noch keineswegs zu spät, um eine bessere Lösung umzusetzen.

Die typischen Fehler, wie sie in Deutschland z.B. mit dem Umbau von Stuttgart Hbf. gemacht werden oder früher bei der Ermittlung der Zahl der möglichen Passagiere für den Transrapidbau zwischen Hamburg und Berlin (mit maßloser Übertreibung und ungerechtfertigten Fehleinschätzungen) müssen bei der FBQ nicht wiederholt werden.

Das würde beiden Staaten sehr viel Geld sparen – und der Charme meines Alternativvorschlags ist neben seiner preisgünstigeren Lösung auch die dauerhaft wirkende Nachhaltigkeit – ohne die ganzen „Kollateralschäden“ in Kauf nehmen zu müssen.

Es würde mich sehr freuen, könnte ich Sie auch persönlich überzeugen – und sogar zu meinen „Mitsreitern“ machen?

Über eine Rückmeldung zur Sachlage würde ich mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen in unser Nachbarland

Klaus Westensee
Neue Str. 13
25746 Ostrohe bei Heide (Holstein)

Alternative zur festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)!

Übersicht

1	Staatsvertrag zur festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)	2
2	Kein zwingendes Erfordernis für die FBQ	3
2.1	Wirtschaftliche Entwicklung in Dänemark:	3
2.2	Verkehrsentwicklung, Prognosen:	3
2.3	Engpässe im Schienenverkehr:	3
2.4	Zeitgewinn in ökonomischer und ökologischer Sicht	4
2.5	Entwicklung der Projektkosten	5
3	Alternativen – Möglichkeiten und Chancen	5
3.1	Möglichkeiten:	5
3.2	Deutsch-dänische Kooperation:	6
3.3	Chancen:	6
4	Ergebnis:	7
4.1	Politische Konsequenz:	7
4.2	Fazit:	7
5	Inhaltsverzeichnis.....	8

Staatsvertrag zur festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)

„Mit einem Staatsvertrag haben das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland den Bau einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt vereinbart. Deutschland hat sich verpflichtet, für eine leistungsfähige Schienenanbindung bis Puttgarden zu sorgen.

Die Bahnverbindung über den rund 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt zwischen der dänischen Insel Lolland und der Insel Fehmarn in Schleswig-Holstein wird von der Europäischen Union als Vorhaben von hohem Stellenwert betrachtet.

(...)

Die Projektverantwortung für die Verbindung von Küste zu Küste über den Fehmarnbelt liegt in dänischer Hand. Das Königreich Dänemark ist zuständig für Errichtung, Betrieb und Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung. Die Feste Querung soll über Nutzergebühren finanziert werden. Dazu kann das Königreich Dänemark Mautgebühren für die Straßennutzung und Entgelte für die Nutzung der Schienenwege erheben.

Aus den Nutzergebühren werden dann die staatlich verbürgten Kredite zurückgezahlt.“

Deutschland finanziert und realisiert die für die feste Querung erforderlichen Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite.

(Quelle: DB AG: Fehmarnbelt_das_Projekt_ 2011-07-18)

Die Deutsche Bahn muss nun handeln, denn die Erklärung des Hauptbahnhofs als „voraussichtlich in naher Zukunft überlastet“ hat ein offizielles Verfahren in Gang gesetzt.“

Quelle: www.nahverkehrhamburg.de vom: 18. Juli 2011

Damit scheint die Durchführung des Projekts allem Anschein nach gesichert und nicht mehr aufzuhalten – es sei denn, es könnten Alternativen aufgezeigt werden, die

- sowohl die realistischen, weil sinnvollen deutschen,
- vor allem aber auch die dänischen Interessen angemessen berücksichtigen,
- die bisher aber offensichtlich noch gar nicht beachtet wurden, weil
- der geographische Schwerpunkt allein auf den Ostseeraum fokussiert war.

Hinzu kommt, dass zurzeit mindestens die folgenden offensichtlich ungelösten Probleme des geplanten Projekts bestehen, wobei im Rahmen der hier vorgestellten Überlegungen der Focus hier eindeutig auf den Schienenverkehr gelegt werden soll:

Kein zwingendes Erfordernis für die FBQ

Trotz der Existenz des Staatsvertrages ist dessen Umsetzung keinesfalls zwingend erforderlich. Voraussetzungen können sich nachhaltig ändern, andere, sich ändernde Anforderungen können zu neuen Lösungsansätzen führen.

Dabei ergibt sich die Chance, die Möglichkeiten zu nutzen, erkannte Fehler der bisherigen Planungen von vornherein zu vermeiden.

Das betrifft sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Gegebenheiten.

Die wesentlichste Schwachstelle aller bisherigen Planungen eines Tunnels durch die Ostsee und dessen erforderlichen Anschlussarbeiten in Deutschland ist die eigentliche Absicht selbst.

Sie wird mit der Aufhebung der Planungen zur FBQ nicht nur vollständig beseitigt, sondern im Gegenteil belegt die hier im Folgenden gezeigte Alternative die offensichtlich viel bessere Chance, wie Deutschland und Dänemark gleichzeitig sowohl in ökologischer als auch(!) in ökonomischer Hinsicht zu einer deutlich günstigeren und damit nachhaltig besseren Lösung des Verkehrsproblems kommen können.

2.1 Wirtschaftliche Entwicklung in Dänemark:

Zurzeit findet eine Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes von Kopenhagen nach Jütland statt. Das bedeutet für die Planungen der FBQ, dass die Probleme der „Festen Fehmarn-Belt-Querung“ (FBQ) zusätzlich steigen, weil die Voraussagen für die künftige Verkehrsentwicklung nicht mehr dem Stand entsprechen, der die Grundlage für die Planungen gewesen ist.

2.2 Verkehrsentwicklung, Prognosen:

Die Prognosen unterscheiden sich stark voneinander – je nach der Quelle (und den dahinter stehenden Interessen) gibt es Vorhersagen von starkem Zuwachs bis zum Nullwachstum...(!)

Tatsächlich ist eher mit sinkendem als auch nur mit stagnierendem Bedarf zu rechnen.

Prinzipiell erinnern die Bedarfsrechnungen an die Voraussagen für den Verkehrsbedarf zwischen den Städten Hamburg und Berlin, als die Planungen einer Transrapidtrasse diskutiert wurden.

Diese Fehler brauchen nicht wiederholt zu werden.

2.3 Engpässe im Schienenverkehr:

Sowohl in Dänemark als auch in Deutschland verbleiben die – so auch geplanten – verkehrlichen Engpässe:

2.3.1 In Dänemark:

Problem *Storstrømbücke*: Zwischen den dänischen Inseln Falster und Seeland bleibt der Streckenabschnitt (nach derzeitigen Planungen) eingleisig;

2.3.2 in Deutschland:

Fehmarnsundbrücke: Auch hier bleibt es bei dem eingleisigen Streckenabschnitt.

Allerdings bestehen gegenwärtig erste Überlegungen, die angeblich „marode“, jedoch unter Denkmalschutz stehende Brücke über den Fehmarnsund entweder zu reparieren oder zu erneuern oder durch ein zusätzliches Brückenbauwerk zu erweitern, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufnehmen zu können.

2.3.3 Engpässe Raum Hamburg:

Über Hamburg Hauptbahnhof sowohl aus Richtung Osten (von Lübeck) als auch aus Richtung Norden (von Elmshorn) – diese Probleme sind praktisch nicht lösbar.

Problem der Streckenbelastung im Großraum Hamburg und Hamburg Hbf:

siehe Gutachten: Hauptbahnhof platzt aus allen Nähten:

„Das hat die Antwort des Senats auf eine entsprechende Kleine Anfrage (Drucksache 20/976) des SPD-Verkehrsexperten Ole Torben Buschhüter ergeben.

Demnach hatte die Deutsche Bahn den Hauptbahnhof bereits im November 2010 als „voraussichtlich in naher Zukunft überlastet“ erklärt. Eine danach durchgeführte Kapazitätsanalyse kam zum Ergebnis, dass der Bahnhof vor allem zwischen 6 und 20 Uhr am Rande der Belastungsgrenze agiert. Einer der Hauptgründe sollen die vielen am

Hauptbahnhof endenden Nahverkehrszüge sein, die aufwändig zur Abstellanlage am Högerdamm rangiert werden müssen und somit Gleise blockieren.

Die Deutsche Bahn muss nun handeln, denn die Erklärung des Hauptbahnhofs als „voraussichtlich in naher Zukunft überlastet“ hat ein offizielles Verfahren in Gang gesetzt.“

Quelle: www.nahverkehrhamburg.de vom: 18. Juli 2011

2.3.4 Relation Fehmarn – Lübeck – Hamburg:

Bei Wahl der Alternativlösung entfällt die Anbindung an die Fehmarnbeltquerung– zur Erleichterung der ortsansässigen Bevölkerung und zum Vorteil des dortigen Tourismus.

2.4 Zeitgewinn in ökonomischer und ökologischer Sicht

Hinsichtlich des für eine unbestimmte Anzahl der Verkehrsteilnehmer zu erwartenden möglichen Zeitgewinns durch die Tunnelnutzung ist eine intensive Abwägung zwischen deren zu erwartenden möglichen ökonomischen Vorteilen und den mit Sicherheit feststehenden ökologischen und ökonomischen Kosten sowohl für die Menschen als auch deren Umwelt in Dänemark und Deutschland unausweichlich.

2.4.1 Das unlösbare ökonomische Kalkulationsrisiko

Der Zeitgewinn auf der direkten Strecke („Vogelfluglinie“) trifft auf den schwedischen Quellverkehr aus Stockholm bzw. Helsingborg oder Malmö sowie den dänischen aus dem Raum Kopenhagen und der Insel Seeland im Vergleich zu der derzeitigen Relation über Padborg – Flensburg – Rendsburg – Neumünster – Hamburg zweifelsfrei zu.

Das setzt allerdings voraus, dass auf deutscher Seite alle entsprechenden Maßnahmen umgesetzt worden sind und vor allem die Probleme

- der Fehmarnsundbrücke,
- der neuen Trasse durch die Erholungsgebiete in Fehmarn,
- der Trassenbelastung auf der Strecke Lübeck – Hamburg im Hamburger Raum und
- vor allem des Nadelöhrs Hamburg Hbf.

gelöst werden konnten.

Der mögliche Zeitgewinn ist für den Quellverkehr

- Ist bereits aus der Insel Fünen dagegen nur schwer zu erkennen; und
- für den Bereich von Jütland ist er über die Vogelfluglinie – weil ein Umweg – gar nicht gegeben.

Es stellt sich daher die Frage, wie sinnvoll der Einsatz der zu erwartenden Investitionskosten sein kann, wenn er auf den relativ knappen Zeitgewinn umgerechnet werden muss.

Sollen bzw. dürfen wegen eines relativ geringfügigen Zeitgewinns auf kurzer Strecke Milliardenbeträge in € und Kronen investiert werden??

Insgesamt ist zu erwarten, dass diese Kalkulation zu keinem Zeitpunkt jemals aufgehen wird.

2.4.2 Das ökologische Risiko – zunächst am Risiko eines Schiffsunglücks gesehen

Die Ostsee ist ein stark befahrenes Binnenmeer. Über die Route des geplanten Tunnels findet ein lebhafter Schiffsverkehr – auch mit großen Schiffen – statt.

In wieweit das Risiko des Sinkens eines Schiffes, verbunden mit einem Aufprall auf die Tunneldecke, bisher erörtert und berücksichtigt wurde, ist hier unbekannt.

Besonders schwer zu kalkulieren dürfte das Risiko eines Schiffsunglücks sein:

Ein spitzes Auftreffen eines sinkenden Schiffes (Bug oder Heck) auf die Tunneldecke könnte den Tunnel existentiell gefährden (und allen Reisenden, die ihn gerade passieren, das Leben kosten).

In diesem Fall ist ein „GAU“ – auch für die gesamte Ostsee mit unüberschaubaren Konsequenzen – durchaus vorstellbar.

Danach wäre der Tunnel unpassierbar, die Route unterbrochen. Die Verkehrsströme müssten erneut über die Landverbindung geschickt werden.

Die Absicherung des Tunnels in seiner ganzen Länge gegen einen derartigen GAU dürfte die Tunnelbaukosten derart in die Höhe schrauben, dass die erhofften Maut-Einnahmen zur Refinanzierung kaum ausreichen dürften...

2.5 Entwicklung der Projektkosten

2.5.1 In Dänemark:

Der hiesigen Presse ist zu entnehmen, dass die Kosten für den Tunnelbau zu niedrig angesetzt worden sind und mit erheblich höheren Tunnelbaukosten zu rechnen ist. Das hat erste Unzufriedenheit der dänischen Bevölkerung ausgelöst.

Ob bei der bisherigen Kalkulation die wichtigen Sicherheitsmaßnahmen gegen einen GAU bereits berücksichtigt wurden, ist nicht bekannt.

Wegen der bereits jetzt feststehenden Kostensteigerungen hat in Dänemark bereits in Umdenken in Bezug auf das Projekt begonnen.

2.5.2 In Deutschland

Auch hier stellen sich die zu erwartenden Kosten bereits jetzt als deutlich höher heraus, als zunächst erwartet war. Das betrifft sämtliche bisher erstellten Varianten.

Alternativen – Möglichkeiten und Chancen

Die geschilderten Schwierigkeiten fordern einen alternativen Lösungsansatz. Das gilt sowohl für die ökologischen als auch die ökonomischen Problembereich.

An dieser Stelle soll der Fokus auf die Kosten des Projekts und deren machbare Lösung gelegt werden.

Denn bereits unter rein kostenrechnerischen Gesichtspunkten kann – und muss(!) – daher eine Alternative angeboten werden, die es rechtfertigt, ihrer großen finanziellen Vorteile wegen

- sowohl für Dänemark
- als auch für Deutschland
- die bisherigen Planungen in Frage zu stellen,
- sie durch eine neue Planung zu ersetzen und
- einen neuen Staatsvertrag abzuschließen.

3.1 Möglichkeiten:

Tatsächlich besteht eine relativ kostengünstige, bisher aber noch gar angedachte umsetzbare Variante zur bestreitbaren Notwendigkeit des Baus der FBQ:

Statt den Verkehr durch den Tunnel unter der Ostsee zu führen, wird er aus Dänemark über Jütland an die Westküste verlagert.

Der dänische Eisenbahnverkehr verläuft nach Esbjerg und wird von dort über Tønder mit der Marschenbahn an der schleswig-holsteinischen Westküste verknüpft. Eine Trasse von Esbjerg über Tønder nach Niebüll besteht bereits jetzt.

Um auch der Straßenverkehr zu berücksichtigen, muss parallel zum Ausbau der Marschenbahn auch die A 23 von Heide bis nach Esbjerg verlängert werden.

Wird dann der Eisenbahnverkehr von Jütland – Esbjerg aus kommend über die westliche Relation Tønder – Niebüll – Husum – Heide – St. Michaelisdonn (ab hier ggf. mit Abzweig nach Brunsbüttel) – Itzehoe – Glückstadt geführt, ergäben sich folgende Konsequenzen:

3.1.1 Ergänzender Ausbau der Trasse St. Michaelisdonn – Brunsbüttel

Es besteht auch noch die Trasse St. Michaelisdonn – Brunsbüttel; sie müsste/könnte zusätzlich reaktiviert/ausgebaut werden.

Sollte der Fährverkehr von Brunsbüttel nach Cuxhaven reaktiviert werden, bestünde für den Lkw-Verkehr über die ausgebaute/verlängerte A23 eine attraktive Alternative zu allen heutigen Verbindungen von Norden nach Süden – und zurück.

3.1.2 In Dänemark ist die Strecke bis Esbjerg bereits elektrifiziert.

Der Eisenbahnabschnitt von Esbjerg bis nach Itzehoe müsste vollständig elektrifiziert werden. Auf der im Übrigen bereits überwiegend zweigleisigen „Marschenbahn“ von Hamburg nach Westerland muss diese Strecke nur in einigen Abschnitten erneut (wieder) zweigleisig ausgebaut werden.

Anmerkung: Der Abschnitt von Hamburg bis nach Itzehoe ist bereits elektrifiziert worden.

3.1.3 Verlagerung des Eisenbahnverkehrs auf die Marschenbahn wirkt entlastend:

Diese Eisenbahntrasse bietet ein erhebliches Aufnahmepotenzial – ganz im Gegensatz zu den anderen in Frage kommenden Trassen in Schleswig-Holstein.

Eine im Jahr 2014 fertig gestellte neuartige Signalisierung auf der Strecke erlaubt das Überholen langsamerer Züge durch schnellere. Dadurch wurde die Streckenkapazität deutlich erhöht – und wartet bisher vergeblich auf eine sinnvolle Nutzung.

Allerdings müsste die zurzeit nur eingleisige Brücke über die Eider bei Friedrichstadt wieder in ihren ursprünglichen zweigleisigen Zustand versetzt werden, um ein weiteres Nadelöhr zu vermeiden.

Eine danach deutlich stärkere mögliche Auslastung der – bisher nicht ausgelasteten – „Marschenbahn“ könnte die übrigen Nord-Süd-Verbindungen in Schleswig-Holstein entlasten.

3.1.4 Marschenbahn – eine zumutbare Relation

Der „Umweg“ über die „Marschenbahn“ für den aus Skandinavien kommenden Verkehr ist geringfügig, wenn nicht als marginal zu bezeichnen; vor allem, wenn sich die dänische wirtschaftliche Entwicklung weiter nach Jütland verlagert.

3.2 Deutsch-dänische Kooperation:

Die nachstehende Alternative könnte auch aus dänischer Sicht hoch interessant sein:

Deutschland und Dänemark kooperieren und erarbeiten in enger Partnerschaft das umgestaltete Projekt in allen Einzelheiten zusammen:

Bei Glückstadt wird in engster – hier auch in partnerschaftlich-finanzieller – Zusammenarbeit mit Dänemark eine kombinierte deutsch-dänische Eisenbahn/Autobahn-Elbunterquerung gebaut:

An diesem zu errichtenden Gemeinschaftsunternehmen ist Dänemark als gleichberechtigter starker Partner Teilhaber und Gesellschafter – und damit von vornherein an den Mauteinnahmen für die Elbquerung dauerhaft beteiligt (es sei denn, dass zwischen den beiden Staaten eine andersartige wirtschaftliche Lösung zu Gunsten Dänemarks gefunden wird).

Damit müsste auch Dänemark nur einen Bruchteil der Investitionskosten aufbringen, die die FBQ fordern würde.

Alle Bedenken in Bezug auf den Naturschutz im Ostseebereich würden ebenso entfallen wie in Deutschland die Probleme wegen der neu zu errichtenden Bahntrassen – vom Neubau einer Fehmarnsundbrücke ganz abgesehen.

Bei geringerer Belastung der Brücke könnte eine Restauration diese für viele weitere Jahre betriebsfähig halten.

Auch für Deutschland wäre der Bau der Elbquerung bei Glückstadt wesentlich einfacher zu finanzieren, als wenn der Bau in alleiniger Trägerschaft umgesetzt werden müsste.

Zusätzlich könnten Mittel frei werden, um die wichtige östliche Elbquerung unabhängig von der westlichen ebenfalls finanzieren zu können.

3.2.1 Nadelöhr Hamburger Verkehrsraum

Ein kaum lösbares Problem entstünde jedoch, sollte der aus Skandinavien kommende Eisenbahnverkehr auf der Marschenbahn über Hamburg geführt werden, weil auch der Abschnitt Elmshorn – Hamburg an der Belastungsgrenze angekommen ist.

3.2.2 Neunziger Jahre: Eisenbahnquerung bei Glückstadt geplant

Bereits in den neunziger Jahren wurde der Plan entwickelt, eine Eisenbahnquerung bei Glückstadt zu errichten, um den Skandinavienverkehr über die Marschenbahn zu führen.

Der Unterschied des hier vorgelegten Vorschlags zu den damaligen Plänen besteht hauptsächlich darin, auf die damals bei Glückstadt gefundene Variante mit den Schnellfähren ggf. zu verzichten und stattdessen die bereits damals vorgesehene feste Elbquerung zusammen mit Dänemark (das ist der neue Kerngedanke) zu errichten.

3.3 Chancen:

Diese Überlegungen konzentrieren sich vor allem auf verkehrs- und finanzpolitische Belange.

Sie ermöglichen Einsparungen in Milliardenhöhe sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite:

3.3.1 Auf dänischer Seite:

Die feste Fehmarnbeltquerung könnte danach ersatzlos entfallen. Der bisherige Fährverkehr auf der Vogelfluglinie würde weiterhin ausreichen, um den Bedarf zu decken.

Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen können ersatzlos entfallen:

Die sonst im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung zusätzlich erforderlich werdenden Infrastrukturmaßnahmen würden unnötig oder müssten lediglich in deutlich geringerem, kostengünstigerem Umfang umgesetzt werden.

3.3.2 Deutsch/dänisches Einsparungspotenzial:

Wegen der dänischen u n d der deutschen Einsparmöglichkeiten ist zu prüfen, ob die Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen eines kombinierten Eisenbahn/Autobahn-Elbtunnels bei Glückstadt als deutsch-dänisches Gemeinschaftsprojekt durchgeführt werden können.

3.3.3 Auf deutscher Seite:

Der Neubau der Hinterlandanbindung von der Ostseeküste (Fehmarn) bis nach Hamburg mit ihren Problemen und Kosten entfele mangels Bedarfs.

Die bisher bestehende Vogelfluglinie würde in ihrer Existenz nicht gefährdet.

Die Elbquerung bei Glückstadt wäre schneller und leichter umzusetzen als bisher.

Die Nutzung der Marschenbahn in Verbindung mit der Relation Esbjerg – Glückstadt ergibt die (nach der festen Fehmarnbeltquerung) kürzest mögliche Variante einer Verbindung von Skandinavien nach West- und Süddeutschland. – Für den aus Jütland kommenden Verkehr ist sie ohnehin die mit Abstand kürzeste Verbindung.

Die alternativ zunächst möglich scheinende Nutzung der Strecke Padborg – Flensburg – Hamburg steht ab Elmshorn vor demselben Problem der Überlastung, wie bereits unter „Möglichkeiten“ dargestellt wurde. Diese Variante sollte daher nicht gewählt werden.

Die nach der Inbetriebnahme der Westküstenalternative sogar doppelte Verkehrsmöglichkeit (Vogelfluglinie sowie auf der neuen Verbindung von Esbjerg über Glückstadt) wird auch langfristig ausreichen, um allen Anforderungen des Auto- und Schienenverkehrs gerecht werden zu können.

Ergebnis:

Der Neubau der erforderlichen Anlagen an der schleswig-holsteinischen Westküste bzw. Niedersachsen ist ein umfangreiches Millionenprojekt. Er kostet jedoch nur einen Bruchteil der Kosten des Ausbaus der derzeit geplanten Verbindungen als FBQ.

4.1 Politische Konsequenz:

Der bestehende Staatsvertrag muss in beiderseitigem Einvernehmen aufgehoben und ein neuer Staatsvertrag zur Durchführung die hier vorgestellten Variante abgeschlossen werden.

Hierfür muss in beiden Staaten ein rasches Umdenken einsetzen – es ist noch nicht zu spät!

4.2 Fazit:

Die Fehmarnbeltquerung würde tatsächlich unnötig. Fauna und Flora der Ostsee würden geschont und Dänemark zugleich erhebliche Mittel einsparen, die an anderer Stelle volkswirtschaftlich besser eingesetzt werden können – das Gleiche gilt auch für Deutschland!

Außerdem würden sich die gesamten Probleme entlang der geplanten Hinterlandanbindung in Deutschland auflösen...

Die hier aufgezeigte Alternative führt in jeder Hinsicht zu einer echten „win-win-Lösung“ für Dänemark und Deutschland. Die beiden Staaten, Mensch und Natur profitieren gleichzeitig, wobei die Alternative deutlich kostengünstiger ist als sämtliche anderen Planungen in Bezug auf die FBQ.

Nach meinem Wissen ist die von mir vorgestellte Alternative niemals Gegenstand irgendwelcher Erörterungen gewesen.

Vielleicht ist nur deshalb niemand auf die Idee gekommen, weil man sich geographisch auf den Ostseeraum konzentriert hat?

Inhaltsverzeichnis

1	Staatsvertrag zur festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)	2
2	Kein zwingendes Erfordernis für die FBQ	3
2.1	Wirtschaftliche Entwicklung in Dänemark:	3
2.2	Verkehrsentwicklung, Prognosen:	3
2.3	Engpässe im Schienenverkehr:	3
2.3.1	In Dänemark:	3
2.3.2	in Deutschland:	3
2.3.3	Engpässe Raum Hamburg:	3
2.3.4	Relation Fehmarn – Lübeck – Hamburg:	4
2.4	Zeitgewinn in ökonomischer und ökologischer Sicht	4
2.4.1	Das unlösbare ökonomische Kalkulationsrisiko	4
2.4.2	Das ökologische Risiko – zunächst am Risiko eines Schiffsunglücks gesehen	4
2.5	Entwicklung der Projektkosten	5
2.5.1	In Dänemark:	5
2.5.2	In Deutschland	5
3	Alternativen – Möglichkeiten und Chancen	5
3.1	Möglichkeiten:	5
3.1.1	Ergänzender Ausbau der Trasse St. Michaelisdonn – Brunsbüttel	5
3.1.2	In Dänemark ist die Strecke bis Esbjerg bereits elektrifiziert.	5
3.1.3	Verlagerung des Eisenbahnverkehrs auf die Marschenbahn wirkt entlastend:	6
3.1.4	Marschenbahn – eine zumutbare Relation	6
3.2	Deutsch-dänische Kooperation:	6
3.2.1	Nadelöhr Hamburger Verkehrsraum	6
3.2.2	Neunziger Jahre: Eisenbahnquerung bei Glückstadt geplant	6
3.3	Chancen:	6
3.3.1	Auf dänischer Seite:	7
3.3.2	Deutsch/dänisches Einsparungspotenzial:	7
3.3.3	Auf deutscher Seite:	7
4	Ergebnis:	7
4.1	Politische Konsequenz:	7
4.2	Fazit:	7
5	Inhaltsverzeichnis	8