



Stadt Fehmarn

Der Bürgermeister

Stadt Fehmarn · Postfach 11 40 · 23763 Fehmarn

LBV-SH
Betriebssitz Anhörungsbehörde

Mercatorstr.7-9

24106 Kiel

Bürgermeister

Rathaus : Burg auf Fehmarn
Am Markt 1
23769 Fehmarn
Zimmer : 14
Telefon (Zentrale) : 04371 / 506 – 0
Telefax : 04371 / 506 – 147
Email (zentral) : info@stadtfehmarn.de
Internet : www.stadtfehmarn.de

Dienststelle	Auskunft erteilt	eMail	☎ (04371)	Datum
Bgm.	Jörg Weber	j.weber@stadtfehmarn.de	506-122	20.09.2016

Aktenzeichen 409-622.228-16.1-1

Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk, deutscher Tunnelvorhabenabschnitt von Puttgarden bis zur deutsch-dänischen Nationalgrenze im Bereich in der Ostsee inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung

Hier: Planänderung

Einwendungen der Stadt Fehmarn als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Gerhardt,
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Fehmarn bedankt sich für die Beteiligung der Stadt am Planänderungsverfahren zu dem o.g. Verfahren. Sie übermittelt Ihnen hiermit ihre Einwendungen.

Die Stadt Fehmarn hat in Ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren vom 03.07.2014 Ihre Betroffenheit und Einwendungen deutlich gemacht. Diese möchten wir mit diesem Schreiben unterstreichen und verstärken, da sie in dem von Ihnen jetzt durchgeführten Planänderungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Unsere damaligen Forderungen, die Ihnen vorliegen sind Teil unseres Einwendungsschreibens und sind in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen. Sie werden ausdrücklich aufrechterhalten.

Die Stadt Fehmarn kritisiert zugleich den Zeitpunkt der Übermittlung der PFU durch den Vorhabenträger, mit dem das Beteiligungsverfahren in den Zeitraum der Sommerferien gelegt wurde – die Stadt Fehmarn macht daher geltend, zur Fertigung der Stellungnahme zu den umfangreichen und nicht mit den erwarteten Änderungssynopsen ausgestatteten Unterlagen nicht ausreichend Zeit zur Verfügung gestellt bekommen zu haben. Die Stadt Fehmarn fordert

...

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

VRBank Ostholstein Nord-Plön

BLZ 213 522 40

BIC: NOLA DE 21HOL

BLZ 213 900 08

BIC: GENO DE F1NSH

Nr. 91521542

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

Nr. 1001078

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag

Dienstag

und nach vorheriger Absprache

08.00 – 12.00 Uhr

08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

daher für die Zukunft vom Vorhabenträger mehr Fingerspitzengefühl in der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange. Auf die durch den gewählten Zeitpunkt der Übermittlung resultierenden rechtlichen Bedenken geht die Stadt Fehmarn zusammen mit weiteren Gemeinden in einem gesonderten, anwaltlichen Schreiben ein. (Anlage 1, Anschreiben der Rechtsanwälte Günther vom 25.08.2016) Vorliegendes Schreiben übermittelt die Stadt Fehmarn dennoch hilfsweise zur Fristwahrung.

Eine Wiederholung des Beteiligungsverfahrens mit erneuter Auslegung wird als angebracht angesehen und würde von der Stadt Fehmarn begrüßt - bei einem Projekt vorliegender Größenordnung darf nicht aus Gründen des Termindrucks auf Seiten des Vorhabenträgers zu einer Missachtung der Öffentlichkeit und der beteiligten Institutionen führen – insbesondere auch deswegen, weil dies insgesamt dem Ansehen des Vorhabens schaden könnte; dieser Schaden ist auch immer ein Image-Schaden für die vom Tourismus und somit vom Image des Namens Fehmarn abhängige Stadt und Insel Fehmarn, die von der europäischen Öffentlichkeit zwangsläufig mit dem Projekt in Verbindung gebracht wird.

Die Stadt ist in vielen Bereichen, auf die ich im Detail (z.B. Infrastruktur, Tourismus etc.) eingehen will, die am stärksten betroffene Kommune im Zuge der Planung und des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung und ihrer Anbindungen.

Das Ihnen vorliegende Dokument gliedert sich in zwei Abschnitte. Im Abschnitt A) geht die Stadt Fehmarn allgemein auf ihre Forderungen ein und im Abschnitt B) wird im Detail zu Ihren Unterlagen Stellung genommen. Die Abschnitte enthalten partiell Überschneidungen.

A) Allgemeine Forderungen der Stadt Fehmarn

Die Notwendigkeit zum Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht transparent nachgewiesen – Vorteile ergeben sich primär für den schienengebundenen Fernverkehr, wohingegen andere Verkehrsbeziehungen durch das Projekt vermutlich geschwächt werden.

Die Herleitung, warum der Bau in Form eines Absenktunnels erfolgen soll, ist zudem aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht hinreichend transparent und nachvollziehbar dargestellt. Einige Szenarien- bzw. Variantenbetrachtungen und Optionsuntersuchungen fehlen vollständig, fundierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Lebenszyklusbetrachtungen liegen nicht vor.

Es ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht nachvollziehbar, dass das o.g. Verfahren des Baus der FFBQ eigenständig und unabhängig gesehen wird von der Sundquerung und der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung. Diese Maßnahmen sind nicht eigenständig, sondern miteinander verzahnt und müssen gleichzeitig behandelt und genehmigt werden. Entstehende Konflikte sind bereits in einem Verfahren, das alle Maßnahmen beinhaltet, zu lösen. Die FFBQ (Tunnelbauwerk) ist der unselbständige Teil des Projekts „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ mit zahlreichen Folgewirkungen auf die geplanten Hinterlandanbindungen (Schiene und auch Straße). Es wird beanstandet, dass die Folgewirkungen des Tunnelbauwerks, und zwar insbesondere die verursachten schienengebundenen Güterverkehre auf die geplante Schienenhinterlandanbindung sowie auch die straßenverkehrlichen Auswirkungen auf die B 207/E 47 nicht betrachtet wurden. Dazu gehören auch die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen der Fehmarnsundbrücke.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

Die Stadt Fehmarn fordert wiederholt die Umstellung der Vorgehensweise, um eine Beeinträchtigung der vorhandenen verkehrlichen und touristischen Infrastruktur auf ein Mindestmaß zu beschränken. Statt einer Entkopplung der Verfahren unter trennenden Schnittstellenannahmen ist eine Verfahrensintegration mit Definition von verbindenden Nahtstellen die einzige Möglichkeit, ein vernünftiges Gesamtprojekt in die Wege zu leiten.

Eine weitere, mit diesem Projekt verbundene, zentrale Forderung der Stadt Fehmarn ist die Transparenz der Prozesse und die Information der Öffentlichkeit und Gäste vor, während und nach Fertigstellung der FFBQ, der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung. Hierzu gehört es auch, Beteiligungsverfahren nicht in die Sommerferienzeit zu legen. Eine weitere Forderung der Stadt Fehmarn an die Vorhabenträger ist darum, die personelle Einbindung der Stadt in alle die Maßnahme betreffenden Themen, sowie konkrete finanzielle und personelle Unterstützungsmaßnahmen für den Zeitraum der gesamten Maßnahme zu ermöglichen und hierfür eine Zuweisung eines abzustimmenden konkreten Budgets vorzunehmen.

1. Kommunikation und Einbindung der Stadt Fehmarn

Hauptanliegen der Stadt Fehmarn ist es, dass zur Berücksichtigung lokaler Interessen eine unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn als wesentlich Betroffene in Entscheidungs- und Planungsprozesse stattfindet. Die Stadt fordert die direkte Einbindung Fehmarns, durch Einbindung jeweils eines offiziellen Vertreters der Stadt Fehmarn in alle bestehenden nationalen wie auch binationalen Arbeits- und Steuerungsgruppen sowie Planungsgremien im Zuge des Baus der FFBQ und ihrer Anbindungen von lokaler bis europäischer Ebene.

Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger im Zuge des Baus die Finanzierung eines vor Ort existierendes Regionalbüro und mit einer Stabsstelle Projekt- und Regionalmanagement FFBQ bei der Stadt Fehmarn (z.B. für professionelles Konfliktmanagement, Koordinierung und diverse Projektleitungen, Fachberatung, Vermittlungs-, Netzwerk-, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, ...) für die mit der FFBQ unmittelbar und mittelbar in Zusammenhang stehenden Planungen, Bauvorhaben und Auswirkungen (z.B. Schienen- und Straßenanbindung, Arbeitshafen FFBQ). Die Stadt Fehmarn fordert, das Regionalbüro mit seiner Ausstattung solange aufrecht zu erhalten, die Ausstattung dem Bedarf anzupassen und es finanziell adäquat auszustatten, bis sämtliche Maßnahmen, die mit der FFBQ und den Hinterlandanbindungen zusammenhängen, abgeschlossen sind.

Die Stadt fordert ein aktualisiertes, Ebenen übergreifendes Gesamt-Akteursschema für das Projekt FFBQ und seine Hinterlandanbindungen sowie eine Darstellung der Gesamtprojektaufbauorganisation, aus der auch die Einflussmöglichkeiten, Rechte und Pflichten der jeweiligen Akteure ersichtlich sein müssen. Ziel und Grundlage des Handelns und der Konfiguration der Gesamtprojektaufbauorganisation muss ein verantwortungsvoller Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen in allen Planungsprozessen des allein aus überregionalen Zielen gegründeten Projektes sein; dies alles auf der Grundlage des deutschen Planungsrechts.

2. Kompensationsmaßnahmen und Zahlungen an die Stadt Fehmarn

Die Stadt Fehmarn fordert gesetzliche bzw. vertraglich gesicherte Kompensationsmaßnahmen für die infolge des Projektes zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile, z.B. durch Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb, in der Fischerei, im Tourismus sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen durch Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme. (z.B.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

zum Bau des Ausstellungs- und Edutainmentzentrums Marienleuchte, damit verbunden zur Erschließung der Ortslage Marienleuchte, zur nachhaltigen Entwicklung des Gewerbegebiets Severitenkamp einschließlich des Baus und der Übernahme der Finanzierung eines kombinierten Nah- und Fernhaltepunktes am Gleisdreieck bei Burg auf Fehmarn, zur Bestandssicherung der Häfen Puttgarden und Rødbyhavn mit Fährbetrieb). Zudem fordert die Stadt die Kostenübernahme für die Erstellung eines Folgenutzungskonzeptes des Fährhafens Puttgarden sowie Sonderfördermittel zur Umsetzung eines solchen Folgenutzungskonzeptes.

Sollte es durch den Betrieb des Tunnelbauwerks zu einer Wettbewerbsverzerrung kommen, fordert die Stadt Fehmarn Kompensationsmaßnahmen, die z.B. die Arbeitsplatzverluste im Bereich des Fährverkehrs in Puttgarden ausgleichen. Dazu soll der Vorhabenträger ein entsprechendes Gutachten mit Wertermittlung erstellen.

3. Sicherstellung der vorhandenen und zukünftiger Infrastruktur im Bereich des Fährhafens mit Kostenübernahme durch den Vorhabenträger

Die Stadt Fehmarn fordert den Erhalt eines Fernhaltepunktes auf der Insel Fehmarn und die Bestandssicherung des Fährhafens der Scandlines und einer von der Stadt Fehmarn und dem Betreiber Scandlines gewünschten Nachnutzung. Scandlines hat wiederholt betont, dass die Fähren neben dem Tunnel weiter Fahrgäste und Güter transportieren. Die Stadt fordert die Herstellung einer konfliktfreien, gleichwertigen und gleichberechtigten Anbindung des Fährhafens mittels Straße (ohne Herabstufung) und Schiene (elektrifiziert bzw. mit Brücken, Gleisbett und Linienführung, die eine Elektrifizierung zulassen). Die neue Anbindung und Zuführung der Verkehre ist mit einer zu der heute vorhandenen gleichwertigen Anbindung zu realisieren. Die geplante Steuerung der Verkehrsströme von und zur Fähre über eine Ampellösung ist nicht zu akzeptieren und entspricht nicht der heutigen Situation. Die Stadt Fehmarn fordert eine Überarbeitung der Trassenführung, da sie nicht nur bei den Zu- und Abfahrten zum Fährhafen kritisch gesehen werden, sondern auch eine Benachteiligung des Individualverkehrs zwischen Puttgarden und Burg bedeuten. Die Stadt fordert hierzu die Aufnahme und Herstellung von Kreisverkehren durch den Vorhabenträger in das PFV, da sie im Hinblick auf den Verkehrsfluss eine bessere und bezogen auf die Unterhaltskosten sinnvollere Alternative sind.

Die Stadt Fehmarn besitzt mit dem Fährhafen Puttgarden einen - überregional betrachtet - zentral gelegenen Tiefwasserhafen, der sich im Zuge der Maßnahme zu einem Logistikzentrum/Gewerbezentrum und Wirtschaftsstandort entwickeln und so zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen kann. Die vom Vorhabenträger z.Zt. geplanten Erschließungsmaßnahmen reduzieren die Chancen zur Realisierung und schaffen im Bereich der Infrastruktur limitierende Tatsachen, die zu Wettbewerbsnachteilen führen. Zur Umsetzung wurde im Jahr 2011 schon ein Konzept erarbeitet. Hierin sollen vorhandene bzw. entstehende Brachflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Das Konzept, das gemeinschaftlich von der Stadt Fehmarn, der EGOH erstellt wurde, sieht zu den Flächen der DB in Angrenzung an die Flächen der Scandlines für die Zeit nach Eröffnung des Tunnels eine potenzielle Errichtung eines Logistikzentrums mit einem Tiefwasserhafen Puttgarden vor. Eine Zusage zur Umnutzung der stillgelegten Flächen der DB als mögliche zusätzliche Gewerbeflächen steht noch aus. Die Stadt Fehmarn fordert, die Erschließungsplanung so umzugestalten, dass die vorbeschriebene Entwicklung der vorgenannten Flächen als Option ohne verkehrliche Einschränkungen realisierbar wird.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

4. Förderung von Tourismus und Infrastruktur auf Fehmarn während der Planungs- und Bauphase der FFBQ und Anbindungen

Die Stadt Fehmarn fordert die Auflegung eines besonderen Fonds durch den Vorhabenträger zur Finanzierung des touristischen Verlustausgleiches und zur Finanzierung eines Marketingkonzeptes zur Neupositionierung und Qualitätssicherung des fehmarischen Tourismus während der Planungs-, Bau- und Betriebsphase des Tunnelbauwerks. Denn die „*Einflussanalyse Tourismus (N.I.T.2012)*“ hat ergeben, dass es dringenden Handlungsbedarf auf Fehmarn gibt, da ansonsten ein Verlust von ca. 10 Prozent Touristen zu erwarten wäre.

„Die Bedeutung des Tourismus für Schleswig-Holstein wird im LEP hervorgehoben. Die Küsten der Insel Fehmarn sowie die Gemeinde Großenbrode sind als ‘Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung, ausgewiesen, der Kern der Insel Fehmarn als ‘Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung, und für die Region Wagrien-Fehmarn wurde die ‘Integrierte Entwicklungsstrategie, vorgelegt. Im Fokus dieser Konzeptionen steht der Tourismus. Die FBQ ‘fordert, die dort genannten Entwicklungsziele durch die verbesserten Verkehrsanbindungen“.

Die Stadt Fehmarn fordert den Vorhabenträger auf, seine oben zitierte Förderung der genannten Entwicklungsziele mit einem Kompensationskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen über die verbesserte Verkehrsanbindung hinaus für eine nachhaltige Entwicklung von Fehmarn anzugehen und diese anschließend in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn zu realisieren. Hierzu gehören z.B. die Integration von Fernverkehrs- und Nahverkehrshaltepunkten auf der Insel Fehmarn in die beiden, gleichrangig zu behandelnden Schienentrassen Richtung Beltunnel und Richtung Fährhafen sowie eine Integration einer Lösung für den langsam fahrenden Kraftverkehr, der zwischen Dänemark und der Insel Fehmarn verkehren möchte.

Die Stadt Fehmarn weist auf folgende Tatsachen hin:

- a) Die Ortsteile Burg und Burgtiefe (ehemaliges Stadtgebiet Burg) haben den Status eines Ostseeheilbades inne.
- b) Die Ortsteile der ehemaligen Landgemeinden Westfehmar, Landkirchen und Bannedorf haben den Status Erholungsort inne.
- c) Durch die Beeinträchtigungen sowohl während der Bauzeit als auch während der Betriebsphase des Tunnels ist es nicht unwahrscheinlich, dass in Zukunft die Prädikate nur sehr schwer erlangt werden können und die Zertifizierung in Frage gestellt werden könnte.
- d) Die Stadt Fehmarn ist auf diese Prädikate jedoch besonders angewiesen.

Die Stadt Fehmarn fordert, dass zur Sicherung der Zertifikate gemäß Ziff. a) und b) vom Vorhabenträger entsprechende Sicherungskonzepte erstellt werden, die mit der Stadt Fehmarn abzustimmen sind.

Aus dem oben dargelegten ergibt sich weiterhin die Forderung nach einer aktualisierten „*Einflussanalyse Tourismus im Zuge des Baus einer FFBQ und seiner Anbindungen*“ (samt Risiken und Chancen und daraus resultierendem Maßnahmenplan für die Stadt Fehmarn); die Forderung ist von Seiten der Stadt Fehmarn auch im Zuge der EÖT zum PFV FFBQ 2015 an Vorhabenträger wie Land SH/PFB LBV SH Kiel herangetragen worden.

Zudem fordert die Stadt Fehmarn die Finanzierung eines Marketingkonzeptes für Planung und Durchführung von Baustellentourismus (einschl. Zugänglichkeit der Baustelle für Dritte wie Touristen, Wissenschaft, ...).

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

Eines der Ziele für oben angesprochene Analysen muss die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung aller Arbeiten zur Minimierung der Ausbreitung der Sedimente und Schwebestoffe sein, sowie die vertragliche Absicherung höchster Umweltanforderungen in den Bauaufträgen zur Vermeidung derartiger Umweltbeeinträchtigungen, unter zeitlichen Beschränkungen für Bauarbeiten, die zu starken Sedimentaufwirbelungen führen (z.B. Bohrungen/Nassbaggerarbeiten in der touristischen Hauptsaison).

5. Informations- und Kommunikationsprozesse während der Bauphase

Wegen ihrer unmittelbaren Betroffenheit fordert die Stadt Fehmarn ein Kommunikationskonzept, so dass bei auftretenden Problemen und in Krisensituationen schnell reagiert und sachgerecht kommuniziert wird. So können beispielsweise negative Pressemeldungen und Image-schäden vermieden werden. Hierzu ist eine Einbindung der zuständigen Behörden in den Informationsaustausch vorzusehen (Gemeinden, Kreis, Straßenbauverwaltung, ...). Die Stadt Fehmarn fordert eine Konzepterstellung für die Sicherstellung eines direkten Austausches mit den Vorhabenträgern mit einer daraus resultierenden, auf die gesamte Dauer der Bauphase durchzuführende Maßnahme, finanziert durch den Vorhabenträger (Ansatzpunkt: Vgl. Ausführungen vom Vorhabenträger zur Umweltbaubegleitung auf S.172/6/Anl.1 u. zur Verkehrszentrale Fehmarnbelt VTS auf S.194f./5/Anl.1). Hierzu gehört auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, u.a. im Hinblick auf Informationen zum Bauablauf, eintretende Verkehrsbehinderungen o.ä. Es bedarf dabei eines neutralen Ansprechpartners vor Ort, vorzugsweise in Form einer zusätzlich zu den vorhandenen Strukturen zu schaffenden Stabsstelle, angesiedelt bei der Stadt Fehmarn / Tourismus Service Fehmarn mit Finanzierung durch Vorhabenträger oder Landesbehörde. Geeignete Informations- und Kooperationsstrukturen sind insbesondere deshalb unentbehrlich, weil der in den Unterlagen beschriebene Bauablauf von Femern A/S ohnehin nur als beispielhaft und nicht verbindlich bezeichnet wird und Änderungen durch die beauftragten Bauunternehmen bereits angekündigt werden. Zudem fordert die Stadt Fehmarn die Etablierung einer effizienten Kommunikationsstruktur im Hinblick auf mögliche Einschränkungen für touristische Nutzungen oder Beeinträchtigungen der touristischen Infrastruktur (z.B. Strände, Yachthäfen, Straßen). Die Informationen sollen u. a. für relevante Tourismus-Akteure auf Fehmarn zugänglich sein. Der Vorhabenträger hat zwar eine Umweltbaubegleitung in seinem Organigramm dargestellt und spricht von einem Tourismuskordinator, der als Ansprechpartner für Dritte zuständig ist, seine Funktion ist jedoch nicht im Organigramm mit den entsprechenden Schnittstellen beschrieben. Eine Schnittstelle zur Stadt Fehmarn und der Bevölkerung ist in keiner Organisationsstruktur dargestellt. Die Stadt wiederholt ihre vorab formulierte Forderung der Einbindung in die Entscheidungsgremien.

Die Stadt Fehmarn fordert zudem die Finanzierung von Planung, Durchführung und Monitoring eines Krisenmanagements während der Planungs- und Bauphasen der FFBQ und seiner Anbindungen. Weiterhin fordert die Stadt die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg und ggf. über die Schiene zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn und die Fertigstellung des Ausbaus der E 47 (B 207) zu einer vierspurigen Bundesstraße vor Beginn der Bauarbeiten für die FFBQ, um Belastungen durch Baustellenverkehr zu verringern. Dazu gehört die Fertigstellung des Ausbaus der Umgehungsstraße der K 43 (Blieschendorfer Allee). Diese Umgehungsstraße ist ebenfalls vor Beginn der Bauarbeiten für die FFBQ fertig zu stellen.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

6. Soziale und wirtschaftliche Regionalentwicklungsmaßnahmen

Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger die Finanzierung ergänzender und begleitender sozialer und wirtschaftlicher Regionalentwicklungsmaßnahmen durch konkrete Projekte und eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze, insb. eine Aktualisierung des 2010 herausgegebenen Regionalen Entwicklungskonzepts REK einschl. Maßnahmenkatalog für und mit Fehmarn.

7. Informationszentrum Tunnelbauwerk und sonstige Folgemaßnahmen der FFBQ von Femern A/S

Dazu zählt ein Edutainment-Zentrum (einschl. Veranstaltungs- und Konferenzräumlichkeiten, Forschung und Entwicklung) nahe der geplanten FFBQ-Baustelle. Die Stadt Fehmarn begrüßt die in den vergangenen Monaten von Dritten hierfür vorgelegten Konzepte auf dem Grundstück des Marienleuchter Leuchtturmareals. Sie fordert jedoch nun vom Vorhabenträger konkrete Investitionen und die Vorlage eines Terminplanes zur Realisierung. In diesem Zusammenhang ist eine Aktualisierung der Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen notwendig. Darauf aufbauend soll das gewünschte ÖPP-Projekt mit Dritten realisiert werden; hierzu fordert die Stadt Fehmarn die Übernahme der Kosten für eine solche Studie, eine spezielle Förderungshilfe zur Entwicklung lokaler Projekte, auch mit Anwesenheit vor Ort, sowie die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen im Planungsprozess und in den Finanzierungsplänen von Land und Bund, wie u.a. den oben genannten, zeitnahen Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums sowie Edutainment-Zentrums auf dem Grundstück des Leuchtturmareals in Marienleuchte.

Die Stadt Fehmarn begrüßt die bis jetzt geleistete Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger. Sie fordert den Vorhabenträger auf weiterhin, jegliche Planungen mit dem Bau und dem Betrieb ihres Informationszentrums FFBQ und anderen Folgemaßnahmen der FFBQ (z. B. Verwaltungs- und Managementräumlichkeiten für Mitarbeiter von Femern A/S) mit ihr aktiv abzustimmen. In diesem Zusammenhang fordert die Stadt Fehmarn ein auf die Konkretisierung des Informationszentrums gerichtetes Konzept, welches eine nachhaltige Nachnutzung ermöglicht. Insbesondere in Hinblick auf das gewünschte Edutainment-Zentrum (Veranstaltungs- und Tagungszentrum) als ÖPP-Projekt fordert die Stadt Fehmarn vom Land Förderhilfe, z.B. durch die Kostenübernahme für die Aktualisierung der Machbarkeitsstudie „*Touristische Nachhaltige Entwicklung von Puttgarden bis Marienleuchte*“ als Folgestudie der Machbarkeitsstudie zum Ausstellungszentrum (2011) (s. a.4.2).

Die Partnerschaftserklärung von Femern A/S und der Marienleuchte GBR im März 2016 war ein wichtiger Schritt zur Entwicklung des Leuchtturmgrundstücks. Die Stadt Fehmarn fordert nun beide Partner auf, das Konzept weiter voran zu treiben und als ersten Schritt noch in diesem Jahr eine Aussichtsplattform als Anlaufpunkt und Info-Punkt für die Tunnelbaustelle zu schaffen.

8. Anmerkungen zu neuen Landflächen und Bodenbewegungen

Die Stadt Fehmarn strebt an, die im Falle der Projektrealisierung entstehende Landfläche dauerhaft und uneingeschränkt zu nutzen. Dazu zählt auch eine angemessene verkehrsmäßige Anbindung auf der Grundlage einer Weiternutzung der bereits eingerichteten Baustraßen.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

Die Stadt fordert:

- a) Vor den Auffüllungsarbeiten sind die im Unterwasserbereich vorhandenen Findlinge abzuräumen und nach Abschluss der Bauarbeiten in der Nähe der neu entstandenen Unterwasserfläche wieder auszubringen (u.a. Küstenschutzfunktion).
- b) Die Auslegung des Baustraßennetzes ist in dem Sinne der städtischen Forderung mit ihr stets abzustimmen und ist im Zusammenhang mit ihr bezüglich des Kriteriums „Schutzgut (Strand-)Erholung“ vorzunehmen.
- c) Ein touristisches Nachnutzungskonzept des Mikroclusters „neue Landfläche, neuer Strandabschnitt + Baustellenhafen“ ist in enger Abstimmung mit der Stadt Fehmarn zu erstellen und mit ihr bezüglich des Kriteriums „Schutzgut (Strand-)Erholung“ abzustimmen.
- d) Aus den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass ein Rückbau des Baustellenhafens vollzogen wird. Die Stadt Fehmarn strebt jedoch an, den Baustellenhafen dauerhaft und uneingeschränkt nutzen zu können; daher regt die Stadt ferner an, gemeinsam mit dem Vorhabenträger ein spezifisches touristisches Nachnutzungskonzept zum Baustellenhafen erstellen zu lassen (u.a. Sportboothafen, Naturhafen), insb. mit Fokus auf die Verträglichkeit mit der Nutzung des Hafens Puttgarden als Fährhafen, auf den Erschließungsaspekt und auf den dadurch Beachtung findenden Minimierungsgebot der Eingriffsregelung. Die Stadt Fehmarn fordert sowohl Vorhabenträger als auch das Land auf, sie intensiv darin zu unterstützen, herauszuarbeiten, inwiefern die Idee einer Nachnutzung des Arbeitshafens in einen Realisierungsprozess überführt werden könnte und mit welchen finanziellen Mitteln die Umsetzung ggf. unterstützt werden könnte.
 - Der Vorhabenträger geht offenbar davon aus, dass ausschließlich verwertbare seeseitige Böden anfallen, z.B. beim Aushub. Es ist aber aus Sicht der Stadt Fehmarn gerade nicht ausgeschlossen, dass hier auch nicht verwertbare Böden im großen Maße anfallen. Es wird beanstandet, dass der Umgang mit nicht verwertbarem, d.h. belastetem Aushub, nicht betrachtet wurde. Hierzu fordert die Stadt Fehmarn: Der Vorhabenträger muss ein diesbzgl. Konzept mit Lösungen erstellen, welches in vollem Umfang in die Planfeststellungsunterlagen einfließt.
- e) Die Kosten für die obigen Konzeptions- und Umnutzungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.

9. Schiffsicherheit während der Planungs-, Bau- und Betriebsphasen

Die Stadt Fehmarn fordert Maßnahmen zur Förderung der Schiffsicherheit im Fehmarnbelt.

10. Aufrechterhaltung und Sicherstellung des bisherigen Verkehrsflusses zu Land und zu Wasser (B207/E47 mit Fährverkehr) während der Planungs-, Bau- und Betriebsphasen

Die Stadt Fehmarn fordert die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses zu allen Zeiten.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

11. Notfallversorgung und Sicherheitskonzept

Die Rettungsversorgung des Tunnels kann nicht von den örtlichen Rettungsdiensten wie der Feuerwehr der Stadt Fehmarn, Notfall- und Rettungsambulanzen etc. mitgetragen werden. Die Hilfefrist ist nur bis zum Tunneleingang bzw. bis zu den geplanten Sammelplätzen am Tunnelportal unterstützend zu den Rettungskräften im Tunnel zu gewährleisten. Für eine Rettung im Tunnel stehen keine Kapazitäten seitens der bestehenden Rettungsdienste zur Verfügung. Es wird eine professionell ausgestattete Rettungswarte mit 24-Stunden-Bereitschaft notwendig, die die Bereiche Straße und Schiene des Tunnels durchgehend abdeckt. Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger die Vorhaltung von professionell ausgebildeten Rettungskräften. Die Kosten hierfür sind vom Vorhabenträger zu übernehmen. Die Aufgaben der Hafenbehörde sind im Bereich des Bauhafens vom Verkehrsministerium zu übernehmen. Die Stadt Fehmarn besitzt keine Ressourcen die Einhaltung der Hafenverordnung/Hafensicherheitsverordnung durch Sicherheitskontrollen zu prüfen oder in einer anderen Art tätig zu werden.

12. Umweltmanagement

Die Stadt Fehmarn fordert die konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie die Anwendung aktueller und strengster Umweltstandards mit effizientem Krisen-, Umweltmanagement und -monitoring. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die für Fehmarn relevanten Umweltmanagement- und -monitoringmaßnahmen zu benennen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu ergreifen bzw. die Daten der Stadt Fehmarn zugänglich zu machen. Dies gilt vorrangig auch für die Meeresumwelt (Flora und Fauna), z.B. auch bezüglich der Freisetzung von Sediment- und Schwebstoffen in Folge der Veränderungen des Wasseraustausches und des Salzgehaltes der Ostsee. Die Stadt Fehmarn fordert in diesem Zusammenhang unter anderem die Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Komponenten der ökologischen Sensitivität einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen und Nassbaggerungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen.

13. Kompensationsverpflichtungen im Rahmen von Umweltauswirkungen

Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger eine Gewährleistung zur Übernahme der Kosten der vertiefenden und ergänzenden Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen, die sich aus dem Vorhaben während der Bau- und Betriebsphasen ergeben. Hinsichtlich der gesamten Kompensationsmaßnahmen ist dies ein „Lastenausgleich“, wobei die Realisierung von Kompensationsmaßnahmen keine Minderung der lokalen Standards und Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung Fehmarns darstellen oder auslösen dürfen. Die Stadt Fehmarn fordert die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auf der Insel Fehmarn und im maritimen Bereich zu benennen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Planunterlage zum Planänderungsverfahren seine Risikobewertung und das Konzept zu den Sicherheitseinrichtungen der Festen Fehmarnbeltquerung überarbeitet. Dennoch ist von Seiten der Stadt auf die Folgen der Risiken und die Einbindung der Stadt Fehmarn im Havariefall und der Nutzung des Hafens Puttgarden als Nothafen nicht ausreichend eingegangen.

Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger die Erarbeitung eines Konzeptes mit Notfallplan bei vorher zu bestimmenden Gefahrenlagen (z.B. während des Tunnelbetriebes, während der Bauphase, bei Schiffshavarien, Gefahrguttransporten, Freisetzen von Schwermetallen und von im Seegebiet versenkten Kampfmitteln) unter Einbeziehung der diesbzgl. tätigen örtlichen Einrichtungen wie z.B. Wehrführungen. Die (Vor-)Planungen und das Management sind stets

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Das erarbeitete Konzept ist in das hiesige Planfeststellungsverfahren im vollen Umfang einzubringen.

Sie fordert folglich vom Vorhabenträger

- a) ein diesbzgl. Konzept für Risiko- und Krisenmanagement für den Umgang mit möglichen Havarien, insb. für die Beseitigung von deren Umweltauswirkungen (u. a. Ölpest) und entsprechenden Kompensationsmaßnahmen,
- b) den entsprechenden Abschluss einer diesbzgl. Risikoversicherung oder die Einrichtung eines Fonds, aus welchen die Kosten für die betroffenen Gemeinden vollständig bis zur Regelung der Haftungsfragen gedeckt werden.

Durch die Fertigstellung des Bauwerkes ist eine Beeinträchtigung des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien zu erwarten, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten. Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger konkrete Konzepte und Maßnahmen, die den vorher genannten Veränderungen begegnen. Dazu gehören z.B. kontinuierliche Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität und entsprechende Maßnahmen zur Wiederherstellung der Badewasserqualität bei Störungen (z.B. bei Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut oder Havarien).

Zudem weist die Stadt Fehmarn vorsorglich auf insb. folgende potentielle Umweltauswirkung hin: Infolge der Baggerarbeiten am Meeresgrund ist das Auffinden bzw. Lösen von in der Ostsee versenkten Kampfmitteln und Munition nicht ausgeschlossen. Der Vorhabenträger sollte demnach hierfür ein gesondertes Konzept für Risiko- und Krisenmanagement erstellen. Die angrenzenden Küstengemeinden auf dänischer als auch auf deutscher Seite sind in das Management einzubeziehen und von möglichen Bergungs-/Beseitigungskosten und etwaigen sonstigen entstehenden Kosten frei zu halten.

Laut Aussage von Femern A/S gibt es keinen kausalen Zusammenhang zwischen der Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung und der Suche nach einem Endlagerstandort für schwach- und mittelradioaktiven Abfall auf Lolland. Sollte es dennoch zum Bau eines atomaren Endlagers auf Lolland kommen, fordert die Stadt Fehmarn hinreichende Kompensationsmaßnahmen und Einbindung in den Informationsprozess zur Information der Öffentlichkeit.

14. FFBQ als völkerverbindendes Element

Das Tunnelbauwerk und seine Anbindungen sind aus Sicht des Vorhabenträgers ein Teil der Länderübergreifenden Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg Kopenhagen. *Die FFBQ steigert des Weiteren die Zulässigkeit beider Verkehrsträger, gewährleistet den jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen und ermöglicht insgesamt wirtschaftlichere Reisen und Transporte.* (Anl.1;S.50/51) Die Stadt Fehmarn fordert im Rahmen der Planungen den Planungsansatz auch auf die vorh. bzw. neu zu schaffende Anbindung des Fährhafens anzuwenden, um keine Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten der FFBQ zu schaffen.

Die Stadt begrüßt das hinter den o.g. Aussagen stehende Konzept des Vorhabenträgers und betont dabei folgende Gesichtspunkte in der Region Fehmarn-Lolland-Falster

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

- a) Förderung des unmittelbaren völkerverbindenden Austausches
- b) Pendlerbeziehungen (Wohn- und Arbeitsstandort)
- c) Grenzhandel und Gewerbebeziehungen

Die Region ist als attraktiver, qualitativ hochwertiger Wirtschafts-, Lebens-, Wohn- und Erholungsraum zu sichern. Daher fordert die Stadt Fehmarn die Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes, insb. unter Berücksichtigung von a), b) und c) und insb. der Benutzergebühren des Tunnels sowie eines schienengebundenen Nahverkehrskonzepts für die Region Fehmarn-Lolland-Falster mit Haltepunkt(en) auf Fehmarn, das eine Lösung sowohl für den Fall, dass der Fährbetrieb – wie von der Stadt prognostiziert - aufrecht erhalten bleibt als auch für den Fall – wie vom Vorhabenträger prognostiziert – dass es zur Einstellung des Fährbetriebes kommt beinhaltet.

B) Detaillierte Forderungen der Stadt Fehmarn

Anlage	Seite / Absatz	Stellungnahme
1	86/4.1.1.2	Zur Lage der Bahntrasse und Anbindung an den Bestand spricht der Vorhabenträger weiterhin von der Nutzung der vorh. Fehmarnsundbrücke und das in diesem Bereich die Gleisverkehre eingleisig bleiben. Untersuchungen haben ergeben, dass die Sundbrücke aus stat. Gründen die geplanten Güterverkehre nicht bewältigen könne und eine neue Sundquerung erfordern. Die Stadt fordert Überarbeitung der Unterlage und die Zusammenlegung der Verfahren FFBQ, Schienenhinterlandanbindung und FSQ. (siehe Stellungnahme der Rechtsanwälte Günther Anlage 1)
1	104/4.1.3.3.	Der Vorhabenträger geht von Abwicklung des gesamten Verkehrs durch die FFBQ aus. Dieser Annahme ist mehrfach vom Fährhafenbetreiber widersprochen. Die Annahmen zu den Verkehrsprognosen und zur Rentabilität werden von der Stadt Fehmarn angezweifelt und müssen überarbeitet werden.
1	78/3.6.5.7	Bei der Beurteilung und Bewertung der Bauverfahren spricht der Vorhabenträger davon, dass die Risiken zum Bau des Absenktunnels als besser <i>handhabbar</i> eingeschätzt werden. Es findet jedoch keine genaue Erläuterung oder Risikoabwägung statt, die diese Aussage unterstützen. Die Stadt Fehmarn fordert dies näher zu beschreiben und fordert eine überprüfbare Erläuterung, da dies Grundlage zur Bewertung der Bauverfahren ist.
1	88/4.1.1.2	Der Vorhabenträger plant keine Elektrifizierung des Anschlussgleises zum Fährhafen Puttgarden. Auf Grundlage der Argumentation der Stadt Fehmarn unter Punkt 3 Teil A dieses

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		Anschreibens, fordert die Stadt Fehmarn die Ausbildung aller Bauwerke, Lichtraumprofile und Gleisanlagen in einer Art und Weise, die eine Elektrifizierung ohne größeren techn. Aufwand zulassen.
13		In dieser Anlage werden diverse Planunterlagen und ein umfassender Erläuterungsbericht in Bezug auf die Entwässerung dargestellt. Bei dem betroffenen Gebiet handelt es sich um ein Gelände der Deutschen Bahn sowie Flächen der Scandlines Gruppe. Hier haben die Stadtwerke Fehmarn kein öffentliches Kanalnetz im Bestand. Dieses wird meines Erachtens auch zukünftig nicht in Erwägung gezogen. Die betroffenen Ortslagen Puttgarden und Marienleuchte sind bautechnisch nicht direkt von dem Vorhaben betroffen. Die Entwässerung für Niederschlagswasser von versiegelten und bebauten Flächen der Ortslagen erfolgt nach Sammlung und Behandlung (LSR/RRB) über das vorhandene Kanalnetz der SWF über das Grabennetz (Graben 2.3 und 3.1.1, 3.1.12) des zuständigen Wasser- und Bodenverbands (WaBoV) Nord-Ost (Übergabepunkt 2D und 3E Graben-Ostsee). Hier ist lediglich der Gewässerabschnitt 3.1.12 von der Baumaßnahme betroffen. Die Berechnung und Stellungnahme hierzu obliegt dem zuständigen WaBoV. Eine Ableitung des Oberflächenwassers aus diesem Bereich der Ortslage über den betroffenen Gewässerabschnitt muss weiterhin als gesichert angesehen werden. Die Stadt fordert, dass bei einer ggf. erforderlichen Umverlegung des Gewässers oder anderer Gewässer die entsprechenden hydraulischen Nachweise und andere Nachweise vom Vorhabenträger geführt werden. Die Gesamtmaßnahme, die Umsetzung und der Bau erfolgt zu Kosten des Vorhabenträgers.
16.1	5/1	Der Vorhabenträger spricht von einem temporären Arbeitshafen. Die Stadt Fehmarn fordert aus Gründen der Eingriffsminimierung (keine erneuten Bodentransporte beim Rückbau, sowie Lärm und Schallfreisetzung über und unter Wasser, erneute Sedimentfreisetzung, erneuter Störung der maritimen Habitate und Ökosysteme) und aus Gründen der Nachhaltigkeit den Hafen einer dauerhaften Nutzung als Sportboothafen und Stopover-Hafens zuzuführen. Aus den Planfeststellungsunterlagen ist nicht ersichtlich, welche Lebensdauer der Anlage zu Grunde gelegt wird. Hierfür ist durch den Vorhabenträger ein gesondertes Planänderungsverfahren als Eigentümer des Hafens einzuleiten, indem die Nachnutzung geregelt wird. Die Übernahme des Hafengebietes durch die Stadt Fehmarn kann dann vertraglich geregelt werden. Hilfsweise fordert die Stadt Fehmarn die Unterstützung bei einem eigenen Verfahren. Die im Rahmen der Erschließung des Arbeitshafens hergestellte Infrastruktur (Ver-

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>und Entsorgungsleitungen, Stromversorgung, Straßen, Wege und Plätze, etc.) und Konstruktion (Bauwerke, Spundwände, Steinmolen, Wellenbrecher, Oberflächen) ist so auszulegen, dass diese nicht nur auf die Bauzeit ausgerichtet ist, sondern auf eine dauerhafte Nutzung. Rohrleitungen, falls sie nicht zurückgebaut werden, wie z.B. die der Meerwasserentsalzungsanlage, sind so zu planen, dass diese einer späteren Nutzung und der Schaffung weiterer Steganlagen nicht entgegenstehen. Die Stadt Fehmarn fordert den Ausbau des Arbeitshafens wie folgt:</p> <p>Darstellung von Vorgaben für die Planung des Bauhafens</p> <p>Die folgende Aufstellung gibt Empfehlungen für die Planung des Bauhafens, um eine wirtschaftliche Nachnutzung zu gewährleisten:</p> <p>Kaianlage und Oberflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Spundwand sollte im Kopfbereich verformungsarm erstellt werden, eine entsprechende Gurtung mit Stahlblechabdeckung, alternativ ein Betonholm ist vorzusehen. - Die Lebensdauer der Spundwand ist auf mindestens 25 Jahre nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahme auszulegen. - Als Belastung sollte eine Flächenlast von mindestens 20kN/m² angesetzt werden. - Die Vorgaben der EAU sind einzuhalten, ebenso die Vorgaben der Eurocodes. - Der Oberflächenaufbau sollte in Anwendung der RSTO erfolgen, eine geschlossene Betriebsoberfläche soll übergeben werden. - Eine Oberflächenentwässerung sollte vorgesehen werden, der Sandfang an der Einleitstelle sollte in der Größe so bemessen sein, dass die Winterlagerfläche später mit angeschlossen werden kann. - Vor Übergabe der Anlage ist eine Taucheruntersuchung der Anlage (Spundwand) zu erstellen (Video- und Fotodokumentation, Bericht), Schäden an der Anlage sind zu dokumentieren. <p>Zuwegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Zuwegung zum Hafen soll baulich so gestaltet werden, dass ein regelkonformer Ausbau zur dauerhaften Hafenzuwegung durch die Stadt Fehmarn später möglich ist (TS, FSS, Aufbau nach Regelwerk, Neigungen und Radien), hierbei ist auch die notwendige Straßen-
--	--	---

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>breite zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorstreckungen für Medien (TW, ELT) sollen außerhalb der Straße liegen und als Endausbau erfolgen (keine Provisorien), die Vorgaben der Trinkwasserverordnung, der DIN VDE etc. sind einzuhalten. Es wird empfohlen diese Medien in ein Leerrohrsystem zu verlegen. - Die Winterlagerfläche ist entsprechend vorzubereiten (FSS, TS). <p>Wellenbrecher:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wellenbrecher: Die Beanspruchung der Wellenbrecher ist durch ein entsprechendes Wellengutachten zu belegen, die Konstruktion ist mit dichtem Kern herzustellen. - Die Sedimentation des Hafens ist zu begutachten. - Der Hafen sollte auf Plantiefe gebaggert übergeben werden. - Als Baumaterialien sollen nur zugelassene Wasserbausteine aus Granit mit einem spezifischen Gewicht von $> 2,70 \text{ t/m}^3$ eingesetzt werden. - Sollte aus wirtschaftlichen Gründen von der zerstörungsfreien Bemessung der Deckschicht abgewichen werden (üblich), so ist die im Falle durch extremen Seegang hervorgerufene Schadensintensität mit der Stadt Fehmarn gemeinsam zu bestimmen. <p>Während der Planungsphase sollte die Stadt Fehmarn einbezogen werden, um die o.g. Vorgaben zu begleiten. Die Übertragung der Anlage erfolgt nach Abschluss der Tunnelbaustelle. Der genaue Zeitpunkt ist vertraglich zu regeln.</p>
16.1	13/5.6	<p>Im Rahmen des Monitorings der Lärm- und Erschütterungsauswirkungen werden vom Vorhabenträger Überwachungskonzepte und regelmäßige Kontrollen durch die Umweltbaubegleitung (UBB) und die Eigenüberwachung der Bauunternehmen vorgeschrieben. Die Stadt fordert eine permanente Zugänglichkeit der Daten für die betroffenen Anlieger und die Öffentlichkeit. Da die UBB keine direkte Weisungsbefugnis gegenüber den ausführenden Unternehmen hat, ist der Prozess der Einflussnahme der Betroffenen im Schadensfall darzulegen. Vor Ausführung der Arbeiten sind von den Auftragnehmern für die zum Einsatz kommenden Geräte Nachweise zu erbringen, dass die Geräte den geltenden Vorschriften entsprechen und alle geforderten Grenzwerte einhalten. Zu prüfen ist auch, ob die Rammarbeiten, wenigstens in der Hauptsaison, unterlassen werden können. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass in früheren Gesprächen ein Baustopp während der Hauptreisezeit avisiert worden war. Davon</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>findet sich nichts in den vorliegenden Unterlagen wieder; dies wird beanstandet.</p> <p>Das für den Arbeitshafen vorliegende Beleuchtungskonzept und die damit verbundenen Lichtemissionen lassen dem Unternehmer jegliche Freiheit bei der Nutzung der Beleuchtungsanlagen. Von Seiten der Stadt wird hier ein konkreteres Konzept und eine Überwachung durch die UBB gefordert, da die Beeinträchtigung der Ortslagen Marienleuchte/Puttgarden und die der dort lebenden Menschen und Gäste auf ein Minimum reduziert werden muss. Die Stadt fordert vom Vorhabenträger vor und während der Baumaßnahme umfangreiche Öffentlichkeitsinformation. Sollten durch Bautätigkeiten Verdienstaussfälle im Tourismusbereich in den o.g. Ortslagen entstehen, hat der Vorhabenträger diese zu kompensieren.</p>
16.1	14-18/6.	Die Stadt fordert den Erhalt des Arbeitshafens und spricht sich gegen einen Rückbau aus. Für die Nachnutzung des Arbeitshafens und die Umwandlung in einen Yachthafen und ‚Stopover-Hafen‘ ist vom Vorhabenträger gemeinsam mit der Stadt vor Herstellung des Arbeitshafens ein Nachnutzungskonzept und Touristisches Entwicklungskonzept zu erstellen. Die vorh. Infrastruktur ist entsprechend anzupassen und zu verwenden.
16.1	14/6	Die Stadt Fehmarn fordert im Rahmen der Herstellung, des Betriebes und einem eventuellen Rückbau des Arbeitshafens entlang der gesamten Küstenlinie im Bereich der Hauptströmungsrichtungen oberhalb und unterhalb des Hafens ein Monitoring durchzuführen. Hierbei sind Veränderungen an der Küstenlinie und am Hochwasserschutz aufzuzeichnen. Unter Einbindung des LKN und der Stadt Fehmarn sind jährliche Abstimmungsgespräche durchzuführen, um vor der Hochwassersaison Reparaturarbeiten ausführen zu können. Der Vorhabenträger übernimmt die Kosten der in dem Gespräch festgelegten Maßnahmen. Dies sind Maßnahmen, die zusätzlich zu den Managementplänen im Rahmen des Sedimenttransports im Fehmarn Belt gefordert sind.
16.1	9/3.4.	<p>In Anlage 11, S. 25 der Unterlage wird beschrieben, dass der Vorhabenträger im Mittel plant 180 LKW/d zur Anlieferung zusätzlicher Baumaterialien zu nutzen. Die Stadt Fehmarn fordert zur Entlastung des öffentl. Verkehrs auf der Insel und zur Schonung der Infrastruktur die Anzahl der Lastschiffe zu erhöhen. Hierfür ist der Arbeitshafen mit seinen Kaianlagen und die interne Baustellenlogistik entsprechend zu planen bzw. Pufferflächen im Baustellenbereich zu schaffen.</p> <p>Vor Baubeginn ist eine Bestandsaufnahme bzw. Beweissicherung der Hauptzufahrtsstraßen auf der Insel Fehmarn vorzu-</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		nehmen und die festgestellten Schäden sind durch den Vorhabenträger der Stadt Fehmarn zu kompensieren. Hierfür hat der Vorhabenträger ein jährliches Instandhaltungsbudget zu schaffen.
20	145/3.2	Die Überdeckung der Tunnelelemente mit Sedimenten kann mehrere Jahre in Abhängigkeit von der Wassertiefe dauern. Durch gezielte Wiederverfüllung kann es zu einer Sedimentverdriftung kommen. Diese Sedimentverdriftung wird die Wasserqualität an den Küsten über Jahrzehnte verändern. Die Stadt Fehmarn, als stark vom Tourismus abhängige Insel, fordert vom Vorhabenträger Verfahren anzuwenden, die eine Verschlechterung der Wasserqualität ausschließen. Weiterhin fordert die Stadt ein Monitoring im Bereich der vorhandenen Strandabschnitte nordwestlich und südöstlich der Baustelle und die Erarbeitung eines Maßnahmenplanes zur Minimierung der Einflüsse bzw. die Übernahme erforderlicher Sanierungskosten.
20	169/3.2	Die Stadt Fehmarn fordert den Erhalt des Arbeitshafens, um die Kollision fliegender Vögel beim Rückbau zu minimieren.
20	173/3.2	Die Stadt Fehmarn fordert den Erhalt des Arbeitshafens, um die Projektwirkung Lärm (anthropogen bedingter Schall), der beim Rückbau unter Wasser entsteht, zu verhindern.
20	490/6.4	Insgesamt befinden sich die Meeressäuger- und Seevögelpopulationen in der Ostsee nicht in einem guten Zustand, eher in einem ungünstigen bis schlechtem. Neben dem Schutzgut Mensch gehören sie für die Insel Fehmarn zur Ostsee und sind Teil des Lebensraums. Die Stadt Fehmarn fordert vom Vorhabenträger, im Rahmen der Baumaßnahme und darüber hinaus Maßnahmen zum Schutz bzw. zur Aufzucht und Stärkung der Populationen. Ein entsprechendes Konzept ist mit dem BUND und Nabu abzustimmen.
22.6	24/4	Im Hinblick auf die Sedimentfreisetzung fordert die Stadt Fehmarn neben der Eigenüberwachung des Auftragnehmers eine kontinuierliche Fremdüberwachung durch den Vorhabenträger und nicht nur eine Überwachung in Abstimmung mit der Oberbauleitung. Es ist immer nach dem Grundsatz der Eingriffsminimierung zu handeln. Die Verhinderung von Sedimentfreisetzung hat immer Vorrang vor Termin- und Kostendruck und mangelndem Baufortschritt sowie vor Wetterereignissen.
22.5	13/5	Lt. § 13BNatSchG sind „Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Vorhabenträger vorrangig zu vermeiden.“ Die Nachnutzung des Arbeitshafens als Yachthafen

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		würde den beim Rückbau der Anlage entstehenden Lärm auf Null reduzieren und die durch die Baumaßnahme belasteten Meeressäuger und Fische entlasten.
22.6	24/5	Um den Bauablauf im Sinne des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebots zu steuern, fordert die Stadt Fehmarn den Erhalt des Arbeitshafens und die Nachnutzung als Yachthafen. Ein entsprechendes Nachnutzungskonzept ist vom Vorhabenträger vorzulegen. Durch die Maßnahme kann der Sedimenttransport in diesem Bereich entscheidend begrenzt werden und Schäden an der Küstenlinie südlich des Arbeitshafens im Bereich Marienleuchte und Presen würden minimiert. Die vorh. Flora und Fauna und die Badewasserqualität blieben unbeeinträchtigt.
28.1	1-2/6	Wie wird in der Zwischenzeit verfahren, bis die zusätzlichen risikomindernden Maßnahmen erarbeitet und von den deutschen und dänischen Behörden genehmigt wurden? Gibt es in diesem Bereich eine Unterbrechung der Arbeitsvorgänge, bis die neuen Maßnahmen erarbeitet wurden und die Sicherheit wieder hergestellt wurde?
28.1	5/4	Haben die Seeschiffahrtsbehörden die Möglichkeit, Mitglieder der Koordinierungsgruppe abzulehnen? Ist eine Bewertung der vorgeschlagenen Mitglieder durch die Behörden vorgesehen?
28.1	12/5	Was ist unter Maßnahmen der Risikominimierung in den Bereichen Sport- und Freizeitschiffahrt und der Fischerei zu verstehen? Mit welchen Einschränkungen oder Verboten ist in diesen Gewerbebezügen zu rechnen?
11.1	9f. / letzter	Nach dem vorliegenden Text wird von einer Einstellung des Fährverkehrs ausgegangen. Dem ist nachweislich nicht so. Der Fährbetrieb soll auch nach Herstellung und Inbetriebnahme des Tunnelbauwerks aufrechterhalten werden.
11.1	10 / dritter	Die Vorhaben FFBQ und Hinterlandanbindung (Schiene und Straße) und deren Folgen bzw. Beeinträchtigungen während der Bauzeit als auch im laufenden Betrieb infolge von Lärm, Geruch, Erschütterung, etc. (Emissionen und Immissionen) wirken kumulativ aufeinander. Die getrennte Betrachtung und Bewertung der Vorhaben wird beanstandet.
11.1	13 / vierter	Eine gemeinsame Betrachtung der lärmschutzrelevanten Auswirkungen von Straße <u>und</u> Schiene wäre aus Gründen der Plausibilitätsprüfung und möglicher kumulierender Wirkungen wünschenswert und wird – trotz offensichtlich fehlender Gesetzesgrundlage – gefordert.
11.1	16 / dritter	Welches Verfahren zur Ermittlung des Umfangs der Entschä-

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		digung für passiven Schallschutz ist gemeint; wo ist das im Bericht zu finden?
11.1	17 / vierter	Der Berechnung der LKW-Anteile liegt eine allgemeine Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2005 zu Grunde. Diese entspricht aller Voraussicht nach nicht mehr den tatsächlichen LKW-Anteilen, die im planfestzustellenden Straßenbereich unterwegs und zu berücksichtigen sind. Das Alter der Verkehrszählung (mehr als zehn Jahre) wird beanstandet.
11.1	17 / fünfter	Zur ergänzenden Verkehrsuntersuchung, Anlage 26.2: Gezählt wurde lediglich an einem Tag in einem Zeitraum von vier Stunden an drei Knotenpunkten. Die Repräsentativität der Zählung wird seitens der Stadt angezweifelt. Zählungen sollten an unterschiedlichen Wochentagen (auch an Wochenenden), zu unterschiedlichen Tageszeiten und auch zu unterschiedlichen Jahreszeiten (u.a. in der Hauptsaison) erfolgen, um belastbare Daten zu generieren.
11.1	19 / erster	Anmerkung zur Schule in Puttgarden: Hier sind mit Wirkung vom 09.09.2015 Wohnräume für Asylbewerber genehmigt worden. Es muss daher von einer Nutzung des Gebäudes und dem damit verbundenen Schutzanspruch auch in der Nacht ausgegangen werden.
11.1	20 / neunter	Anmerkung zur Schule in Puttgarden: Hier sind mit Wirkung vom 09.09.2015 Wohnräume für Asylbewerber genehmigt worden. Es muss daher von einer Nutzung des Gebäudes und dem damit verbundenen Schutzanspruch auch in der Nacht ausgegangen werden. Die Stadt Fehmarn weist darauf hin, dass der Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum einzuhalten entsprechend der genehmigten Nutzung zu Wohnzwecken ist.
11.1	24f. / letzter	„...Lage der Betonwerke exemplarisch in einem Bereich der Baustelle westlich des Tunnelleingangs angesetzt.“ Nur in Kenntnis der genauen Standorte der Betonwerke können annähernd exakte Emissionsprognosen getroffen werden. Die Unbestimmtheit der Lage der Betonwerke wird seitens der Stadt Fehmarn beanstandet.
11.1	25 / vierter	Der Baustellenverkehr wird mit etwa 180 LKW pro Tag beziffert. Das bedeutet 180 Fahrten mit voller Ladung über den Sund und die B 207 bzw. Baustellenstraßen zur Tunnelbaustelle hin und 180 Fahrten (ggf. unbeladen) in Richtung Festland zurück. Ergibt 360 Fahrten in beide Richtungen pro Tag. Deren Emissionen finden in diesem Planfeststellungsverfahren aufgrund der parallel zu betrachtenden Vorhaben Tunnelbauwerk und Hinterlandanbindung keine Berücksichtigung. Dieses wird bemängelt, da zum einen die Sundbrücke dieser zusätzlichen Belastung kaum gewachsen ist und zum anderen negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsfaktor Tourismus der Insel befürchtet werden.
11.1	25 / sechster	Der Betrieb der Baustelle sollte die nächtlichen Ruhezeiten auf jeden Fall einhalten; dies ist mit Sicht auf das Schutzbedürfnis

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		der im Einwirkungsbereich der Baustelle vorhandenen Wohn- und Feriennutzung ggf. vertraglich zu vereinbaren.
11.1	29 / sechster	Der Schutzbedürftigkeit des im Bebauungsplan Nr. 6 festgesetzten Sondergebietes für Ferienwohnungen ist Rechnung zu tragen. Fehmarn ist eine touristisch geprägte Insel. Somit ist es primäres Ziel der Stadt Fehmarn, dass dem Tourismus während der Bauphase des Tunnelbauwerks möglichst wenig geschadet wird. Die Vermeidung bzw. Minimierung der Belästigungen durch Lärm, Staub und Geruch gehören zwingend dazu; es wird um Beachtung gebeten. Die Stadt Fehmarn fordert darüber hinaus, auf die höheren Besucherfrequenzen im Sommer (Hauptsaison) sowie an Feiertagen (mit vorgeschaltetem oder anschließendem Wochenende) Rücksicht zu nehmen und die lärmintensiven Arbeitsphasen dementsprechend zu takten.
11.1	29 / letzter	Zur effektiven Rammzeit von maximal 2,5 Stunden: Wer sichert die Einhaltung der vorgegebenen Rammzeit? Welche Kontrollinstanzen sind vorgesehen?
11.1	31 / letzter	Überschreitung des Immissionsrichtwertes am IO-7 bis IO 7.1: Ist ein zusätzlicher (passiver) Lärmschutz infolge der Überschreitung zum Schutz des Grundstückseigentümers vorgesehen?
11.1	33 / erster	Wird es eine aktualisierte Berechnung geben, sobald die tatsächlich zum Einsatz kommenden Vorgänge und Geräte bekannt sind? Hieraus könnten sich Modifizierungen/ Erhöhungen bezüglich des Baulärms ergeben. Falls sich die Immissionswerte in Kenntnis der zu verwendenden Maschinen und Geräte erhöhen sollten, welche Schutzmaßnahmen werden seitens der Vorhabenträger ergriffen?
11.1	34 / letzter	„Ein Betrieb der Schlagrammen ist nachts mit den Anforderungen der AVV Baulärm nicht verträglich“. Es wird gefordert, dass demzufolge nachts (zwischen 20:00 und 7:00 Uhr) keine Schlagrammen betrieben werden.
11.2	19 / fünfter	Die Beweissicherung, insbesondere vor dem Hintergrund der beabsichtigten Rammarbeiten, wird für die im Einwirkungsbereich der Erschütterungen gelegenen Objekte, unbeschadet ihrer Nutzung zu Wohn- oder Gewerbebezwecken, dringend gefordert. Auch im Hinblick auf potenzielle Schadensersatzansprüche von Immobilienbesitzern und Grundeigentümern sollte die Beweissicherung im Interesse der Vorhabenträger liegen.
11.2	37 / vierter	Insbesondere mit Blick auf die Schutzgüter Mensch und Tier wird seitens der Stadt Fehmarn gefordert, dass der erschütterungsintensive Baubetrieb ausschließlich am Tag stattfindet.
11.2	51 / siebenter	Sollten sich etwaige Parameter der Untersuchung wie bspw. die Taktung oder Anzahl der Maschinen und Geräte oder die Häufigkeit der Fahrzeugbewegungen (Schiene und Straße) ändern, wird seitens der Stadt Fehmarn auf einer Aktualisie-

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		rung der Ermittlungen der Erschütterungs-Immissionen be- standen.
11.2	51 / letzter	Die Empfehlung, während des Baubetriebs eine Erschütte- rungsüberwachung durchzuführen wird geteilt und für dringend erforderlich gehalten. Das gilt insbesondere auch für den Ein- satz von in diesem Planungsstadium noch nicht absehbaren erschütterungsintensiven Baumaßnahmen und -geräten.
23	11 / letzter	In dem Gutachten wird davon ausgegangen, dass der Fähr- verkehr nach Eröffnung des Tunnelbauwerks eingestellt wird. Diese Annahme ist nicht zutreffend.
23	12 / achter	Zum Schutz der vorhandenen Bebauung wurden Festsetzun- gen aus rechtskräftigen Bebauungsplänen im Bereich des Vorhabens zugrunde gelegt. Die Daten stammen aus dem Jahr 2012 und bedürfen einer Aktualisierung! Auch befinden sich derzeit mehrere Bebauungspläne in Aufstellung, deren Geltungsbereiche in den Einwirkungsbereich der geplanten Tunnelbaustelle fallen. Es wird seitens der Stadt Fehmarn um Berücksichtigung dieser Planungen gebeten.
23	13 / zweiter	Der Bebauungsplan Nr. 2 der ehemaligen Gemeinde Bannes- dorf ist aufgrund eines Mangels nicht anzuwenden. Der Flä- chennutzungsplan der Stadt Fehmarn stellt für diesen bereits bebauten Bereich Wohnbaufläche dar.
23	13 / zweiter	Letzter Satz: Die Grundlage ist der Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn (nicht die Gemeinde Bannesdorf), da es die Landgemeinden seit der Gebietsreform 2003 nicht mehr gibt.
23	15 / erster	Auch hier wird immer noch davon ausgegangen, dass der Fährbetrieb eingestellt werden wird; dem ist nicht so.
23	21 / vierter	Die Annahme, dass der gesamte Schienenverkehr perspekti- visch elektrifiziert sein wird, ist grundsätzlich richtig. Jedoch ist der Zeitpunkt der Umsetzung unklar, da das Planfeststellungs- verfahren für die Hinterlandanbindung Schiene noch nicht ein- mal begonnen hat. Es ist demzufolge nicht absehbar, wann mit der Umsetzung begonnen bzw. die Elektrifizierung abge- schlossen sein wird. Bis zur vollständigen Umstellung werden Emissionen durch Abgase entstehen; diese sind in den Be- rechnungen zu berücksichtigen.
23	23 / erster	Zur Abschätzung der Anzahl der leichten Nutzfahrzeuge: Die zugrunde liegende Verkehrszählung stammt aus dem Jahr 2005 und ist somit verjährt. Die Hochrechnung anhand verjäh- rter Verkehrszählungen wird seitens der Stadt Fehmarn mo- niert.
23	23 / dritter	Zur Anlage 26.2: Es wird beanstandet, dass die Zählung ledig- lich an einem Tag in einem Zeitraum von vier Stunden stattge- funden hat. Daraus lassen sich keine repräsentativen Zahlen ableiten.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

23	50 / letzter	Zur Einhaltung der Qualitätsziele der 39. BImSchV: Wie wird sichergestellt, dass die prognostizierten Werte während der Bauzeit und auch später im laufenden Betrieb des Tunnels eingehalten werden? In welchen Abständen sind Kontrollen vorgesehen? Wer ist für deren Durchführung verantwortlich?
23	54 / dritter	Zur Anlage 7: Bezüglich der trockenen Stickstoffdeposition sind die Ortsteile Puttgarden vollständig und Marienleuchte teilweise mit Werten > 400 g/ha*a belastet. Welche Auswirkungen hat das? Wie können die Werte für diese beiden Ortsteile minimiert werden?
23	54 / letzter	„...ist [...] nicht zu erwarten, dass durch die nasse Deposition unzulässige Stickstoffeinträge in das FFH-Gebiet durch das geplante Vorhaben auftreten werden.“ Die tatsächlichen trockenen und nassen Depositionen während der Bauphase und des anschließenden laufenden Tunnelbetriebs sind im Rahmen eines Monitoring zu prüfen und zu dokumentieren. Bei Überschreitung der Grenzwerte sind Gegenmaßnahmen einzuleiten. Die Stadt Fehmarn sieht dafür die Vorhabenträger in der Pflicht und verlangt regelmäßige Kontrollen. Der Schutzbedürftigkeit der FFH-Gebiete auf Fehmarn ist grundsätzlich Priorität einzuräumen.
23	55 / erster	In dem Gutachten wird davon ausgegangen, dass der Fährverkehr nach Eröffnung des Tunnelbauwerks eingestellt wird. Diese Annahme ist nicht zutreffend.
1	3.6.5 bis 3.6.6 i.V.m. Anlage 18	Die Vollständigkeit, Transparenz und Richtigkeit des Vergleiches der Hauptvarianten unter vorherigem Ausschluss der „Nullvariante“ wird in Frage gestellt. Es wird eine Neubewertung unter Einbeziehung der Nullvariante sowie einer neuen Variante gefordert, wobei die neue Variante bestehen soll aus einem Eisenbahn(bohr)tunnel, insb. für den Güterfernverkehr, sowie der „Nullvariante für den straßen- und wegegebundenen Nah- und Fernverkehr“, der dann entweder eine Fährverbindung nutzen kann oder in dem, analog zum Eurotunnel zwischen Frankreich und England, Auto- und Personenzugsysteme zum Einsatz kommen können. Ferner werden zur Abwägung die folgenden Fragen gestellt, zu denen eine ergebnisoffene Überarbeitung der Abwägungen zur Entscheidungsfindung gefordert wird. (Es wird gefordert, dass dabei die ggf. durch ein ggf. überleitetes Vorgehen in der Vergabe von Aufträgen erzeugten Abbruch- und/oder Änderungskosten nicht in die Betrachtung einbezogen werden.) 1. Warum wurde in dem Variantenvergleich Brücke, Bohrtunnel oder Absenktunnel die Gegenüberstellung zur Nullvariante nicht dargestellt, sondern diese im Vorfeld unter Nichtberücksichtigung maßgeblicher Kriterien (u.a. ÖPNV, langsam fahrende Fahrzeuge) ausgeschlossen? Die Stadt Fehmarn fordert, die Gegenüberstellung zur Nullvariante und weiterer Varianten (auf diese wird nachfolgend noch eingegangen) für alle Kri-

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>terien nachzuholen. Hilfsweise, für den Fall, dass es beim Ausschluss der Nullvariante bleiben sollte, wird gefordert, die verglichenen Varianten inhaltlich so zu gestalten, dass diese neben der hinzukommenden Netzfunktion für den schienengebundenen Güterverkehr auch alle bisher bei Fährbetrieb, dessen Wegfall der Vorhabenträger bei Umsetzung der Planung gem. PFU prognostiziert, vorhandenen Netzfunktionen erhalten bleiben. Zu diesen gehören u.a. der straßen- und schienengebundene Nahverkehr und die Möglichkeit für Wanderer und Radfahrer sowie für langsam fahrende Kraftfahrzeuge, grundsätzlich und insbesondere auch ab Fehmarn, wo überregionale Fernwander- und -radrouten enden, über den Belt zu gelangen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Sind in der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Variantenvergleichs Brücke, Bohrtunnel oder Absenktunnel die Kosten für den späteren Rückbau und/oder einen späteren Ersatzbau und/oder eine spätere Sanierung eingeflossen? Wenn nicht, fordert die Stadt Fehmarn, dies nachzuholen und die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Basis einer Lebenszykluskostenanalyse (inkl. Abbruch mit oder ohne Ersatzneubau) unter Berücksichtigung auch der investiven Erneuerungsmöglichkeiten ohne Komplettabbruch, durchzuführen. Für die Kostenbewertung eines Bauwerks vorliegenden Ausmaßes einen Betrachtungsraum von 30 Jahren unter Ausblendung der Erneuerungs- und/oder Sanierungskosten vorzunehmen, ist nicht hinnehmbar. 3. Sind in die Betrachtung der Auswirkungen auf die Umwelt beim Variantenvergleich Brücke, Bohrtunnel oder Absenktunnel die Einwirkungen durch einen späteren Rückbau und/oder einen späteren Ersatzbau und/oder eine spätere Sanierung eingeflossen? Falls nicht, fordert die Stadt Fehmarn, dies nachzuholen unter Einbeziehung der Null- und /oder weiterer Varianten. Für die Bewertung eines Bauwerks vorliegenden Ausmaßes wird ferner gefordert, auch die erwarteten Auswirkungen auf die Umwelt bei der späteren Sanierung oder Erneuerung des Bauwerks zu berücksichtigen. 4. Sind in der Betrachtung der ökologischen Auswirkungen des Variantenvergleichs Brücke, Bohrtunnel oder Absenktunnel die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt worden, z.B. u.a. durch Aufstellung von CO₂-Bilanzen für die verschiedenen Alternativen inkl. der CO₂-Bilanzen der zugehörigen Bauprozesse, z.B. auch für den Transport von Baustoffen und die baustellenbedingten Verkehre? Falls nicht, fordert die Stadt Fehmarn dies nachzuholen unter Einbeziehung der Null- und /oder weiterer Varianten. 5. Im Variantenvergleich von Brücke, Bohrtunnel oder Absenktunnel wurde für den Bereich „Verkehr“ die Punkteverteilung ausschließlich mit Aspekten der Sicherheit begründet. Hierzu wird behauptet, dass die Unfallhäufigkeit für die Tunnelvarianten als geringer eingeschätzt wird als für eine Brückenvariante. Ist dies statistisch be-
--	--	--

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>legbar? Nach Einschätzung der Stadt Fehmarn ist das Sicherheitsempfinden der Nutzer bei einer Brücke höher als bei einem sehr langen Tunnel unterhalb des Wassers. Hierbei sind auch „Worst-Case-“, bzw. „Katastrophen-Szenarien“ zu betrachten.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, im Kriterium „Verkehr“ eine Gleichrangigkeit für alle drei Varianten vorzunehmen. Zur Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten fordert die Stadt Fehmarn einen eigenen, vom Kriterium „Verkehr“ entkoppelten Bewertungsbereich „Sicherheit“ in die Betrachtung einzubeziehen. Die Stadt Fehmarn fordert, dass im Kriterium „Sicherheit“ die beiden Unterkriterien „Verkehrssicherheit“ und „Ausmaß von Unfall- und Katastrophenfolgen“ einbezogen werden. Im letzten Unterkriterium können u. a. Dinge wie Evakuierung/ Belüftung im Brandfall oder bei Gasaustritt, im Falle des akuten Wassereintritts bei Schäden durch äußere Einwirkungen, Auswirkungen von Unfällen oder terroristischen Anschlägen etc. einbezogen werden. Hierzu weist die Stadt Fehmarn darauf hin, dass ihr mehr Katastrophen mit größeren Mengen von Toten und Verletzten im Zusammenhang mit größeren Tunneln bekannt sind als im Zusammenhang mit größeren Brücken. Hierdurch kann berücksichtigt werden, dass neben der Wahrscheinlichkeit für eine Unfallhäufigkeit im Bewertungsbereich „Sicherheit“ auch Berücksichtigung findet, wie gravierend die Auswirkungen/Folgen/Schäden etwaiger Unfälle oder Katastrophen sein können.</p> <p>6. Bei der Einstufung für den Bewertungsbereich „Kosten“ wird eine Rangfolge nicht korrekt vergeben. Trotz eines Kostenunterschiedes von 4%, kommt es zu einer gleich hohen Einstufung der Varianten Brücke und Absenktunnel. Um die Gleicheinstufung zu begründen, wird unzulässigerweise das Argument des „technologischen Risikos“ der Bauverfahren herangezogen. Dieses Heranziehen ist jedoch unzulässig, da es bereits im Bewertungsbereich „Bauverfahren“ Berücksichtigung fand. Ein und dasselbe Argument in zwei Bewertungsbereichen anzuführen, wird seitens der Stadt Fehmarn als unzulässig eingestuft. Es wird eine Neubewertung im Bewertungsbereich „Kosten“ gefordert, bei dem das „technologische Risiko“ nicht erneut einbezogen wird und bei der die o. a. Lebenszyklusbetrachtung Berücksichtigung findet. Bei Kostenunterschieden im dreistelligen Millionenbereich fordert die Stadt Fehmarn, keine Gleichrangigkeit zu attestieren.</p> <p>7. Die Stadt Fehmarn fordert zudem, innerhalb des Bewertungskriteriums „Verkehr“ unter Einbeziehung auch der Nullvariante sowie ggf. weiterer, neuer Varianten, die zu früh im Verfahren ausgeschlossen wurden, eine Darstellung vorzunehmen, welche Nutzergruppen in der jeweiligen Variante den Fehmarnbelt queren können. Die Stadt Fehmarn vermutet, dass eine FBQ bestehend aus Gleis und BAB, zwar den schienengebundenen</p>
--	--	--

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>Güterverkehr ermöglicht, im Gegenzug jedoch Einschränkungen für andere Nutzergruppen, z.B. den ÖPNV, mit sich bringen wird. (Hierauf wird an anderer Stelle noch eingegangen.) Es wird gefordert, hierbei auch Untervarianten danach zu bilden, wie der Anschluss an die Bestandsnetze erfolgen soll (z.B. die Varianten mit ÖPNV-Haltepunkten Nah- und Fernverkehr auf der Insel Fehmarn oder ohne). Hierdurch kann neben dem Kriterium der Schnelligkeit der Verbindung auch das Kriterium der grundsätzlichen Eignung der Variante für verschiedene Nutzergruppen eingebunden werden.</p> <p>Die Vollständigkeit, Richtigkeit und Transparenz der vorgelegten Gegenüberstellung zur Auswahl einer Variante wird u.a. angesichts o.a. Aspekte infrage gestellt. Es wird eine Neubewertung unter Berücksichtigung der o.a. Varianten und Kriterien und eine transparente Darstellung der Abwägung gefordert.</p> <p>Für die Gesamtbewertung, derzeit dargestellt in Tab. 3.6.6, wird gefordert, dass eine transparente und begründete Gewichtung der Kriterien aus den einzelnen Bewertungsbereichen vorgenommen wird, so dass die Ableitung der Gesamtempfehlung nachvollziehbar wird.</p>
Allgemein	Thema: Grenzen des Planfeststellungsbereichs	<p>Der Vorhabensträger hält die Entkopplung der PF-Verfahren (PFV) für die FBQ, den Ausbau der B207 auf der Insel Fehmarn und eine neue Sundquerung für planungsrechtlich zulässig. Er führt hierzu an, dass es ausreichend sei, dass ein PFV-Abschnitt in sich verkehrstechnisch abgeschlossen ist. Wie kann aber ein Tunnel, dessen PFV-Grenze inmitten der Ostsee liegt, also in dieser Richtung eine Sackgasse darstellt, in sich abgeschlossen sein? Mit dem gewählten Planfeststellungsbereich liegt ein Planungstorso vor.</p> <p>Vergleichbar gilt diese Nicht-Abgeschlossenheit nach Auffassung der Stadt Fehmarn nutzungstechnisch auch für den Anschluss an eine nicht als BAB eingestufte B207 sowie insbesondere auch für die fehlende Integration aller Maßnahmen, die die Fortführung im Ausbauquerschnitt der FBQ bis an einen vergleichbaren Ausbauquerschnitt auf dem deutschen Festland führen würden. Die planungsrechtliche Zulässigkeit der gewählten Planfeststellungsgrenzen wird somit angezweifelt, da keine in sich geschlossene, sinnvolle verkehrliche Nutzung innerhalb des PF-Bereichs bzw. in Verbindung mit den an den PF-Bereich anschließenden verkehrlichen Einrichtungen möglich sein kann. Es wird gefordert, alle PFV, die zur sinnvollen Nutzung der FBQ nach gesundem Menschenverstand erforderlich sind, in einem Verfahren zusammen zu führen. Hilfsweise wird gefordert, dass die Umsetzung, mindestens jedoch die verkehrliche Freigabe einer planfestgestellten FBQ innerhalb des vorliegenden PFV an die Bedingung geknüpft wird, dass die gesamte Hinterlandanbindung auf deutscher Seite spätestens gleichzeitig freigegeben werden muss. Nur</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		hierdurch kann gewährleistet werden, dass kein unsinniges verkehrliches Netz mit einem „Nadelöhr“ Fehmarnsund der Nutzung frei gegeben wird und es auf und vor der Insel Fehmarn zu einem längerfristigen Verkehrschaos kommt.
Allgemein	Thema: Nutzerkreis, Verkehrsprognose sowie Abhängigkeit von Verkehrskonzept und Verkehrsnetzbau	<p>Aktuell besteht durch die Fährverbindung für verschiedene Nutzergruppen eine Verbindung zwischen Fehmarn und Dänemark, die nach Bau einer FBQ in der mit den PFU vorgelegten Form und unter Berücksichtigung der Prognose des Vorhabenträgers, dass infolge der FBQ die Fährverbindung eingestellt werden muss, nicht mehr gegeben sein wird, ohne dass im Rahmen des PFV für diese Nutzergruppen Alternativen dargelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fußgänger (z.B. auch Nutzer des Mönchsweg) - Radfahrer (z.B. auch Nutzer des Mönchswegs) - Berufspendler, die zwischen Fehmarn und Dänemark per Bus oder Bahn in Kombination mit der Personen- bzw. Eisenbahnfähre im ÖPNV verkehren - langsam fahrende Kraftfahrzeuge, die nicht zur Nutzung einer BAB berechtigt sind <p>Vielmehr wird durch die mit den PFU vorgelegten Planungen eine Lösung und ein Netz vorgestellt, dass diese Nutzergruppen langfristig ausschließen würde, da keine Anbindemöglichkeit vorgesehen ist.</p> <p>Der Vorhabensträger wird aufgefordert, für diese Nutzergruppen geeignete Verkehrsverbindungen darzulegen und sich ggf. zum Betrieb dieser zu verpflichten. Dies kann nach Einschätzung der Stadt Fehmarn z.B. durch einen Linienverkehr – Bus oder Bahn oder Fähre - zwischen Fehmarn und Dänemark gewährleistet werden, dessen Einrichtung Bedingung für die Planfeststellung der FBQ sein muss.</p> <p>Alternativ wird gefordert, dass mindestens im Rahmen des PFV dafür Sorge getragen wird, dass baulich ein Netz geschaffen wird, das Betreibern von Bus- oder Bahnlinien ermöglicht, unter Nutzung dieses Netzes Verkehrsangebote anzubieten, die als Ersatz für heute bestehende Verkehrssysteme dienen (z.B. schienengebundener Nahverkehr zwischen Fehmarn und Dänemark).</p> <p>Zwar argumentiert der Vorhabenträger, dass der Betrieb des Netzes unabhängig vom Bau des Netzes sei – der Netzhersteller dürfe insofern kein Verkehrskonzept erstellen; diese Argumentation lässt jedoch die unabdingbare gegenseitige Abhängigkeit von Netz und umsetzbaren Verkehrskonzepten durch Netzbestandteile wie Haltestellen (Schiene, Straße oder Hafen) in unzulässiger Weise außer Acht – denn ohne den Bau von Haltestellen kann kein potentieller Betreiber einer Bahnverbindung eine Bahnstrecke nutzen. Insofern muss die Planung einer FBQ Elemente enthalten, die für den Aufbau von aktuell und ohne Umsetzung der FBQ bestehenden Nahverkehrsverbindungen für die o.a. Nutzergruppen unabdingbar</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>sind, insbesondere wenn prognostiziert wird, dass die FBQ die Ursache dafür sein wird, dass diese Nahverkehrsverbindungen zukünftig in der bisherigen Form nicht mehr betrieben werden können.</p> <p>Mögliche Maßnahmen können u.a. der Bau eines Bahnhaltepunktes an der freien Gleisstrecke auf Fehmarn sein, z.B. im Bereich Burg, und/oder die Einrichtung eines Linienbusverkehrs durch die FBQ (nutzbar für ÖPNV, Wanderer, Radfahrer) oder die Einrichtung eines Linienfährverkehrs (nutzbar zusätzlich für langsam fahrende Fahrzeuge) für o.a. Nutzergruppen.</p> <p>Alternativen können aber auch die Elektrifizierung der Haltepunkte Burg und Puttgarden sein, oder die Zulässigkeit, dass der Eisenbahntunnel für den Nahverkehr durch Dieselloks genutzt werden kann. In diesem Fall wäre zu prüfen, ob das Netz es ermöglicht, dass ein Zug, der ab Bestandsbahnhof Puttgarden durch die FBQ fahren möchte, diesen eisenbahntechnisch und -rechtlich erreichen kann.</p> <p>Hilfsweise fordert die Stadt Fehmarn, Querungsbauwerke über Gleise zwischen Hauptstrecke und Bestandsbahnhof Puttgarden mit einer lichten Höhe zu planen, die eine (spätere) Elektrifizierung der Trasse erlauben, die ggf. verursacht durch die Planfeststellung einer FBQ erforderlich wird, damit nach etwaigem Bau einer FBQ wieder ein Netz vorhanden ist, das den Betrieb aller bisherigen Netzfunktionen wieder ermöglicht.</p> <p>Zusammengefasst wird gefordert, dass beim Bau einer FBQ eine Lösung geschaffen wird, bei der neben dem Fern- auch der Nahverkehr für die o.a. Nutzergruppen mindestens in der Qualität aufrechterhalten bleibt, wie sie heute vorzufinden ist.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, hierzu das Verkehrskonzept bzw. die Verkehrsprognose um die Verkehre der o.a. Nutzergruppen zu ergänzen und das herzustellende und planfestzustellende Netz für Verkehre aller heutigen und potentiell zukünftig hinzukommenden Nutzergruppen zu gestalten, insb. auch für Verkehrsströme, die im derzeitigen Bestand möglich sind, damit es zu keiner Verschlechterung der Situation der heutigen Nutzer zum vorrangig alleinigen Nutzen des schienengebundenen Fernverkehrs kommt.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, dass bei der Überarbeitung des Verkehrskonzeptes nicht von einer grundsätzlichen Preisgleichheit zwischen den Verkehrsträgern ausgegangen wird, sondern dass eine Szenarienuntersuchung stattfindet, wie unterschiedliche Preisverhältnisse bei unterschiedlichen steuerlichen Szenarien auch der Besteuerung der Kraftstoffe bzw. Energiequellen der unterschiedlichen Verkehrsträger sich auswirken. Hierbei sind für die einzelnen Nutzungstypen auch konkurrierende Verkehrssysteme einzubeziehen. Sie fordert insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - für den Personenfernverkehr die Einbeziehung der Alternative Flugzeug,
--	--	---

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<ul style="list-style-type: none"> - für den Personennahverkehr die Einbeziehung einer Variante ohne Fährverkehr durch ein wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegendes Unternehmen, - für den schienengebundenen Güterfernverkehr die Einbeziehung der Nullvariante sowie der Alternativvarianten des wassergebundener Güterfernverkehr sowie „Nullvariante + Eisenbahntunnel“, - für den straßengebundenen Verkehr die Einbeziehung einer Variante mit Fährbetrieb bei Fährkosten unterhalb der Mautkosten für die FBQ, - für den Fuß- und Radverkehr inkl. anbindenden straßengebundenen ÖPNV die Einbeziehung einer Variante mit kostengünstigem Fährverkehr.
Allgemein	Thema: Nutzung	<p>Wird der Tunnel für alle Gefahrguttransporte freigegeben, die heute die Route Puttgarden Fehmarn unter Nutzung der Fähre nutzen? Wenn nicht, welche Alternative wird diesen Verkehren / dieser Nutzergruppe nach Realisierung der FBQ geboten, wenn ein wirtschaftlicher Betrieb einer kommerziellen Fährlinie, wie von den Vorhabenträgern vermutet, infolge der Realisierung der FBQ nicht aufrecht erhalten werden kann?</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, dass innerhalb des PFV für diese Nutzergruppe eine Lösung dargestellt wird.</p>
Allgemein	Thema: Lichtraumprofile des Tunnels	<p>Sind die Lichträume des Tunnels so ausreichend dimensioniert, dass eine spätere Sanierung des Tunnels „von innen“ möglich ist? Falls nein wird gefordert, darzustellen, wie die spätere Ertüchtigung des Tunnelbauwerks erfolgen soll oder, alternativ, für diese einen zusätzlichen Lichtraum einzuplanen.</p>
Allgemein	Thema: Vergabe und Reihenfolge der Verfahrensschritte	<p>Das PFV ist noch nicht abgeschlossen. Somit steht noch nicht fest, ob und was gebaut werden soll.</p> <p>Der Presse war zu entnehmen, dass bereits Vergaben von Bauaufträgen erfolgt sind. Die Rechtmäßigkeit dieser Vergaben, insbesondere, wenn später öffentliche und ggf. europäische Mittel eingesetzt werden sollen, wird angezweifelt, sofern diese Vergaben bereits Leistungen enthalten, die im hier gegenständlichen PFV erst planfestgestellt werden.</p> <p>Insbesondere wird angezweifelt, dass es zu einer wirtschaftlichen Lösung kommen kann, wenn die Vergabe einer Bauleistung vor Bestimmung des Bau-Solls, für dessen Festlegung ein abgeschlossenes PFV Voraussetzung ist, erfolgt.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, dass mit der Ausschreibung von Bauleistungen zum hier vorliegenden PFV erst nach Abschluss der ausschreibungsgrundlegenden Planungen begonnen wird.</p> <p>Insofern der Staatsvertrag anderslautende Gesetze außer Kraft setzt, so wird um Prüfung der Zulässigkeit dieser vertraglichen Vereinbarungen gebeten, um wirtschaftlichen Schaden von den europäischen Steuerzahlen abzuwenden.</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>Mit Blick auf die o.a. Verträge – sollte es diese geben – wird zudem gefordert, die sich aus den bisherigen Vertragsbedingungen ergebenden Restriktionen in den PFU zu nennen und u.a. die Angaben zur Bau- und Maßnahmenzeit, die sich an verschiedenen Stellen in den Unterlagen finden (6,5 bzw. 8,5 Jahre mit max. Vorhaltezeit der Betonmischwerke auf Fehmarn von 52 Monaten) hinsichtlich bereits bekannter Daten zu konkretisieren oder anderenfalls – hilfsweise – die nicht durch einen PF-Beschluss gedeckten Bedingungen und ggf. die zugehörigen Verträge unwirksam werden zu lassen und durch PF-Beschluss-konforme Bedingungen zu ersetzen.</p> <p>Sollten unzulässige Verfahren durchgeführt worden sein, so wird eine Rückabwicklung unter Abwendung des Schadens von allen europäischen Steuerzahlern gefordert, so dass das weitere Verfahren neutral – unter Ausschluss von Zwängen infolge ggf. zu früh geschlossener Verträge – weiter durchgeführt werden kann.</p>
Allgemein	Thema: Baulogistik – straßengebundener Baustellenverkehr und Baugleis	<p>In den PFU wird teilweise erwähnt, dass zur Erreichung der Baustelleneinrichtungsfläche ggf. ein Baugleis erstellt wird. Zur weiteren Reduzierung des straßengebundenen Verkehrs wird gefordert, dieses Baugleis im gleichen Detaillierungsgrad zum Bestandteil der PFU zu machen, wie dies beim Arbeitshafen und der Baustraße zwischen Arbeitshafen und Baustellenbereichen erfolgt ist.</p> <p>Ferner wird gefordert, alle vertragsrechtlich zulässigen Möglichkeiten auszuschöpfen, den straßengebundenen Zulieferverkehr zu minimieren und die Nutzung nicht klassifizierter Straßen auf der Insel Fehmarn durch baustellenbedingten LKW-Verkehr zu unterbinden.</p> <p>Hierzu wird hilfsweise auch gefordert, im Vergabeverfahren der Bau- und Baulogistik- inkl. der zugehörigen Lieferleistungen auch das Kriterium der Energieeffizienz bei Vergleich der angebotenen Bauverfahren und zugehörigen Logistikkonzepte zu nutzen, so dass nicht alleine der Preis als Zuschlagskriterium genutzt wird, sondern auch das angebotene Bauverfahren mit seiner entsprechenden Einwirkung auf Klima und Umwelt.</p>
Allgemein	Thema: Baulogistik – Platz für LKW auf BE-Fläche	<p>Der Vorhabenträger kalkuliert mit einem Mittel von 200 LKW pro Tag. Steht auf der Baustelle ausreichend Platz zur Aufnahme dieser LKW zur Verfügung, so dass es zu keinen Rückstaus auf die angrenzenden klassifizierten Straßen und Gemeindestraßen kommt? Falls nein, fordert die Stadt Fehmarn die Vorlage eines Konzeptes zum Umgang mit diesem Verkehr – insbesondere wird dies auch für ein Szenario gefordert, in dem der Baustellenverkehr über eine bei Wind gesperrte Fehmarnsundbrücke erfolgen soll, und der Verkehr infolge von Wind nicht mehr abfließen kann.</p>
Allgemein	Thema: Baulogistik – Abstimmung mit	<p>In den PFU heißt es zur Abstimmung mit der Stadt an verschiedenen Stellen: „Dazu erfolgt die Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Bauzeit in ständiger Abstimmung mit</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

	<p>der Stadt Fehmarn</p>	<p>den betroffenen Aufsichtsbehörden und Trägern öffentlicher Belange (u.a. Stadt Fehmarn ...). Diese Abstimmungen sollen auch zukünftig, insbesondere baubegleitend, weitergeführt werden.“ oder „... Dieser Dialog wird baubegleitend weitergeführt.“</p> <p>Hierzu ist festzuhalten – und es wird, falls kein gegenteiliger Hinweis gegeben werden kann um Korrektur gebeten – dass bisher solche Abstimmungen und Dialoge nach Kenntnis des Verfassers nicht stattgefunden haben; daher kann es auch keine Weiterführung geben.</p> <p>Die Stadt Fehmarn ist jedoch an dieser Abstimmung sehr interessiert und fordert, dass mit dieser unmittelbar nach etwaiger Planfeststellung und vor Beginn mit der Vergabe der zugehörigen Bauleistung begonnen wird, damit die Ergebnisse des Abstimmungsprozesses im Vergabeverfahren der Bauleistung überhaupt genutzt werden können und damit Chance auf Umsetzung bekommen.</p> <p>An anderer Stelle heißt es: „Die Verkehrsführung und Terminierung der Umlagen wird stets [durch den Unternehmer] im Vorwege und mit ausreichendem Vorlauf mit den Betroffenen (Stadt Fehmarn ...) abgestimmt.“</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert hierzu, diese Verpflichtung in das Vertragswerk im Rahmen der Vergabe der Bauleistungen aufzunehmen und dahingehend zu konkretisieren, was unter einem „ausreichendem Vorlauf“ verstanden werden darf. Die Stadt Fehmarn fordert zudem, alles rechtlich Mögliche zu unternehmen, damit der straßengebundene Baustellenverkehr ausschließlich über klassifizierte Straßen außerhalb von Ortslagen geführt wird. Hierbei sind die Belange des Tourismus saisonbedingt zu berücksichtigen.</p>
27.1	4.1.1 ff.	<p>Zur bestehenden Verkehrssituation fehlt die Darstellung zum Baustellenverkehr, der die Baustelle wieder verlässt – es werden nur die Verkehre in Richtung der Baustelle angesprochen. Zu betrachten sind jedoch auch die Verkehre, die die Baustelle wieder verlassen. Hierbei ist zu ergänzen, dass es im Sommer / während der Urlaubszeit zu Staus auf der B207/E47 in Richtung Süden vor der Fehmarnsundbrücke und/oder dem bereits vierspurig ausgebauten Bereich ab Heiligenhafen kommt.</p> <p>Gerade leere LKW, die nach erfolgter Belieferung die Insel wieder in Richtung Festland verlassen wollen, können ab einer bestimmten Windstärke die Sundbrücke nicht mehr passieren. Hierauf ist hinzuweisen und es wird gefordert, dass innerhalb der Baustelle ausreichend Stauraum für leere LKW geschaffen wird, damit diese nicht bei Wind die B207 in Richtung Festland blockieren.</p> <p>Ferner fehlt der Hinweis, dass in diesen Zeiten auf der Insel Fehmarn auch die an die B207 angrenzenden klassifizierten Straßen regelmäßig so überlastet sind, dass es zu einem</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>Rückstau auf die B207 kommt.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, dass alles vertragsrechtlich mögliche unternommen wird, den straßengebundenen Baustellenzulieferverkehr auf ein Minimum zu beschränken, in dem neben der Anlieferung per Schiff auch die Anlieferung per Bahn über das in den PFU als optional erwähnte Baugleis vorgeschrieben wird, z.B. u.a. für Bewehrung und die Schüttgüter, die für den Straßenbau, u.a. für den Unterbau und die Asphaltherstellung, benötigt werden.</p> <p>Darüber hinaus – jedoch unabhängig – fordert die Stadt Fehmarn, dass mit der straßenverkehrserzeugenden Baumaßnahme der FBQ auf deutscher Seite erst dann begonnen wird, wenn eine neue Fehmarnsundquerung dem Verkehr freigegeben wurde.</p>
Allgemein	Thema: Verkehrsprognose und Eignung LSA-gesteuerter Kreuzungen anstelle von Kreisverkehrsanlagen	<p>Für den Planfall 2030 „Fährbetrieb Spitzenlast“ fehlt eine übersichtliche Darstellung der Verbindungsqualitäten als Zusammenfassung der Simulation für die letztliche vorgeschlagene Umsetzung mit drei LSA-gesteuerten Knoten und Sondersignalprogramm für alle ermöglichten Verkehrsbeziehungen. Die Leistungsfähigkeit für alle Beziehungen muss daher angezweifelt werden. Wir bitten hierzu um übersichtliche Darstellung in Analogie zu den Darstellungen der Tab 5.1.</p> <p>Wir bitten zudem um exemplarische Darstellung der Simulationsergebnisse für die Dauern, die künftig benötigt werden, wenn Kraftverkehr zwischen Puttgarden und Burg sowie zwischen Todendorf und Burg die B207 und die Bahntrasse queren möchte, und hierbei drei LSA, die dicht hintereinander angeordnet sind, passieren muss; hierbei bitten wir um Darstellung für die beiden Fälle „Sondersignalprogramm“ und „Regelschaltung“.</p> <p>Hilfsweise bitten wir um Erläuterung des Bezugs der Anlage 3.2.2 zum Textteil der Verkehrsprognose sowie um Erläuterung, warum dort die Ergänzung „Beispiel“ angegeben ist.</p> <p>Vorsorglich und zusätzlich fordern wir, ein Alternativszenario mit Kreisverkehren anstelle der LSA-gesteuerten Kreuzungen zu untersuchen und eine Abwägung zwischen den beiden Alternativen vorzunehmen. Da die Stadt Fehmarn davon ausgeht, dass Kreisverkehre vorteilhafter und zukunftsfähiger sind, auch wenn es künftig zu anderen Nutzungen des Tiefseehafens kommen sollte, fordert die Stadt Fehmarn, auch aus Gründen der Zukunftsfähigkeit anstelle der LSA-gesteuerten Kreuzungen leistungsstarke Kreisverkehrsanlagen vorzusehen. Hierbei wird auch eine Reduzierung der Lebenszykluskosten für die Knotenpunkte erwartet, die auch im Interesse des Vorhabenträgers liegen sollte.</p> <p>Vorsorglich lehnt die Stadt Fehmarn jegliche Kostenbeteiligung an der Unterhaltung der LSA am Knotenpunkt nach Todendorf (Achse 940) ab.</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

Allgemein	Thema: Verkehrsprognosen für Zustände während der Bauzeit	In den Verkehrsgutachten wird dargelegt, dass während der Bauzeit alle betroffenen Knoten leistungsfähig seien. Die Stadt Fehmarn fordert eine laufende Überprüfung dieser Annahmen und bei augenscheinlichen Überlastungen Ersatzmaßnahmen durch den Vorhabenträger, um die Leistungsfähigkeit des betroffenen Netzabschnittes wieder herzustellen.
Allgemein	Thema: Asphalt	Die PFU enthalten Angaben dazu, wo Betonmischwerke aufgebaut werden. Nicht enthalten sind Angaben dazu, woher der für den Straßenbau erforderliche Asphalt stammen soll. Die Stadt Fehmarn bittet um diesbezügliche Klärung und ggf. analoges Verfahren wie bei den Betonmischwerken, so dass ein Antransport der Schüttgüter auch für den Straßenbau per Schiff oder aber auch per Schiene (Baugleis s.o.) ermöglicht wird. Der Betrieb einer eigenen Asphaltmischanlage während der Bauzeit ist zu prüfen.
Allgemein	Thema: Einrichtungen, die in das Eigentum der Stadt Fehmarn übergehen bzw. die bereits im Eigentum der Stadt Fehmarn befindlich sind, und an denen Arbeiten ausgeführt werden.	Bei der Wiederherstellung von Gemeindestraßen sind die Gemeinde und die Anlieger von Kostenbeteiligungen frei zu halten. Die Herstellkosten und die Bestandspläne der dann neu erstellten bzw. sanierten Einrichtungen sind der Gemeinde mitzuteilen bzw. zu übergeben, damit diese das Anlagevermögen entsprechend bewerten und ihre Bestandspläne auf Stand halten kann. Die Übergabe soll digital in bearbeitbarer Form (Excel / CAD oder GIS) sowie als pdf erfolgen.
1	4.1.3.3 Abs. 2 (104 / 234)	Die dargestellten Verkehrsprognosen 2030 werden angezweifelt; diesseitig wird vermutet, dass die Scandlines ihr Fährangebot anpassen und in preislicher Konkurrenz zur FBQ treten wird. Die Stadt Fehmarn geht derzeit von einem zukünftigen Fährangebot mit einer 45 minütigen Bedienung aus. Auf dieser Basis ist auch die Wirtschaftlichkeitsberechnung der FBQ zu hinterfragen und die Verkehrsgutachten sind zu überarbeiten.
1	Westlicher Teilknoten (107 / 234)	Die Stadt Fehmarn lehnt eine anteilige Beteiligung an den Unterhaltungskosten für die LSA für die Gemeindestraße nach Todendorf ab. Frage: Wurden bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung die Herstellungs- und langfristigen Betriebskosten einer LSA mit einem KVP gegenüber gestellt, geprüft und abgewogen?

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

1	4.1.3.8 Gemeindefstraße nach Todendorf (114 / 234)	Die Gemeindefstraße nach Todendorf (Achse 940) sollte zukunftsorientiert in einer Breite von 5,50 m, in den Kurvenbereichen aufgeweitet auf 6,50 m, Bauklasse IV, ausgebaut werden. Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
1	4.1.3.9 Gemeindefstraße Marienleuchter Weg (115 / 234)	Die Banketten an der Fahrbahn sowie der Trennstreifen sind in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
1	4.1.3.10 Anbindung Rethen / Fährhafenstr. (117 / 234)	Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
1	4.1.3.11 Gemeindefstraße nach Presen (118 / 234)	Die Gemeindefstraße nach Presen (Achse 970) sollte zukunftsorientiert in einer Breite von 5,50 m, in den Kurvenbereichen aufgeweitet auf 6,50 m, Bauklasse IV, ausgebaut werden. Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
1	4.1.3.12 Wirtschaftsweg Marienleuchte (119 / 234)	Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
1	4.1.3.13 Wirtschaftsweg Landgewinnungsfläche (120 / 234)	Solange die Übernahme der Landgewinnungsflächen und des temporären Arbeitshafens durch die Stadt Fehmarn rechtlich nicht feststehen, lehnt die Stadt Fehmarn die Übernahme der jetzigen Privatstraße in das stadteneigene Straßennetz ab. Ohne einen wirtschaftlichen Vorteil ist die Stadt Fehmarn finanziell nicht in der Lage, die zukünftigen Unterhaltungspflichten zu übernehmen.
1	4.1.3.16 Zufahrt GSM-R Mast Fehmarn West (124 / 234)	Da in den zur Verfügung gestellten Planfeststellungsunterlagen der Lageplan Nr. 1 fehlte, konnte der Punkt nicht abschließend geprüft werden. Vorsorglicher Hinweis : Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

Allgemein		Hinweis : Gemeindestraßen kreuzende Kabel und Leitungen von Ver- sorgern sind grundsätzlich neu in einem Schutzrohr zu ver- legen.
10.2	2.007	Anlage 7.1 Blatt 1 fehlt in den übermittelten PFU. Eine Prüfung ist nicht möglich. Um Vorlage zur Prüfung unter Einräumung einer ausreichend langen Frist wird gebeten.
10.2	3.001	Die Stadt Fehmarn fordert, dass die mit der Umbeschilderung und ggf. dem Bau von erforderlichen Umschlüssen in Wege- beziehungen anfallenden Kosten durch den Vorhabenträger übernommen werden. Insofern wird um entsprechenden Ein- trag in Spalte 11 zu c) gebeten.
7.1	3	Die Stadt Fehmarn fordert einen zusätzlichen Lückenschluss zwischen dem Geh- und Radweg an der K49 und der Gemein- destraße Richtung Presen, ungefähr in Höhe des Bau-km 8,0 der E47 im Bereich der Böschung, so dass für Fußgänger und Radfahrer in der Wegebeziehung Presen - Puttgarden sowie in der Wegebeziehung Presen - Todendorf der Umweg entlang der Rampe entfällt. Hier kann mit geringem Aufwand und ohne Änderungen im sonstigen System ein sehr positiver Effekt er- zeugt werden.
10.2	3.004	Die Gemeindestraße nach Presen (Achse 970) sollte zu- kunftsorientiert in einer Breite von 5,50 m, in den Kurvenberei- chen aufgeweitet auf 6,50 m, Bauklasse IV, ausgebaut wer- den. Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der ver- bleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
10.2	3.005	Die Gemeindestraße nach Todendorf (Achse 940) sollte zu- kunftsorientiert in einer Breite von 5,50 m, in den Kurvenberei- chen aufgeweitet auf 6,50 m, Bauklasse IV, ausgebaut wer- den. Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der ver- bleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
10.2	3.008	An der Fährhafenstraße fehlt der Geh- und Radweg, der benö- tigt wird, damit Fußgänger und Radfahrer die Fähre erreichen können. Die Stadt Fehmarn fordert, diesen auch für überregio- nale und internationale Radwege wichtigen Geh- und Radweg zu ergänzen. Hilfsweise wird für den Fall von Umplanungen gem. weiteren Forderungen der Stadt Fehmarn gefordert, dass Wanderer und Radfahrer auf der Insel Fehmarn im Bereich Puttgarden zu den in den PFU noch zu ergänzenden Haltepunkten des ÖPNV geführt werden, von denen aus sie dann über eine FBQ über den Belt befördert werden können.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

10.2	3.011	Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
10.2	3.013	Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
10.2	3.015	Die Banketten sind beidseitig in einer Breite von 0,50 m mit geeigneten Rasengittersystemen zu befestigen; der verbleibende Teil der Banketten ist wassergebunden herzustellen. Das zu verwendende Bankettenmaterial ist vorab mit der Stadt Fehmarn abzustimmen.
10.2	3.016	<p>Der Wirtschaftsweg wird maßgeblich als Erschließungsweg für mehrere Bauwerke benötigt, die für den Betrieb der FBQ und der Wartung der Landgewinnungsfläche durch Femern A/S erforderlich sind. Die Stadt Fehmarn fordert daher, dass der Weg im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht des Vorhabenträgers verbleibt– damit dieser Weg jedoch künftig auch weiteren Nutzungen zugeführt werden kann, wird eine öffentliche Widmung gefordert.</p> <p>(Spalte 11 a) + b) Femern A/S</p> <p>Solange die Übernahme der Landgewinnungsflächen und des temporären Arbeitshafens durch die Stadt Fehmarn rechtlich nicht feststehen, lehnt die Stadt Fehmarn die Übernahme der jetzigen Privatstraße in das stadteigene Straßennetz ab. Ohne einen wirtschaftlichen Vorteil ist die Stadt Fehmarn finanziell nicht in der Lage, die zukünftigen Unterhaltungspflichten zu übernehmen.</p> <p>Frage :</p> <p>Wenn die Erschließung der Fläche BWZ Nr. 3.017 (Lagerplatz für Auffüllmaterial) über den „Wirtschaftsweg“ erfolgt, ist der Unterbau für die Lasten ausreichend?</p> <p>Der Weg schneidet am südlichen Ende in den Hochwasserschutzdamm des Trogbauwerks der Tunneleinfahrt ein. Hier soll im Hochwasserfall ein Verschließen mit Dammbalken erfolgen. Die Stadt Fehmarn fordert, dass die Überwachung der Notwendigkeit eines Verschließens und das Verschließen selbst in die Zuständigkeit von Femern A/S fällt. Die PFU sind entsprechend zu korrigieren. Eine Gemeindestraße, die in das Bahn-Trogbauwerk hineinführt, wird seitens der Stadt Fehmarn nicht benötigt.</p>
10.2	3.032	Die Fährhafenstraße dient maßgeblich der Erschließung mehrerer Bauwerke, die für den Betrieb der FBQ und der Wartung der Landgewinnungsfläche durch Femern A/S erforderlich sind. Die Stadt Fehmarn fordert daher, dass der Weg im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht von Femern A/S übergeht– damit dieser Weg jedoch künftig auch weiteren Nutzungen

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>zugeführt werden kann, wird eine öffentliche Widmung gefordert.</p> <p>Solange die Übernahme der Landgewinnungsflächen und des temporären Arbeitshafens durch die Stadt Fehmarn rechtlich nicht feststehen, lehnt die Stadt Fehmarn die Übernahme der jetzigen Privatstraße in das stadt eigene Straßennetz ab. Ohne einen wirtschaftlichen Vorteil ist die Stadt Fehmarn finanziell nicht in der Lage, die zukünftigen Unterhaltungspflichten zu übernehmen.</p> <p>Vor Baubeginn hat für den stadteigenen Straßenabschnitt ein Beweissicherungsverfahren stattzufinden.</p>
10.2	5.001, 5.006 u.a.	<p>Die Stadt Fehmarn fordert für alle Bauwerke, die geeignet sind, das Lichtraumprofil der Anschlussgleise des Fährhafens einzuengen, eine Planung dergestalt, dass eine künftige Elektrifizierung der Gleise ohne Tieferlegung der Bestandsgleise technisch ermöglicht wird. Die Begründung erfolgt an anderer Stelle der Stellungnahme der Stadt Fehmarn, so dass hier auf eine Wiederholung verzichtet wird.</p>
10.2	5.009	<p>Spalte 11 a) + b) Stadt Fehmarn</p> <p>Sind hier ausschließlich die Fahrbahn und der Radweg gemeint?</p> <p>Die betriebliche Unterhaltungspflicht der Stadt Fehmarn kann sich nur auf die unter der Brücke verlaufende Straße und den Radweg beziehen. Für die Brücke und die über fahrende E 47 liegt die Unterhaltungspflicht beim Bund bzw. Femern A/S.</p> <p>Siehe alte Abwägung zu BWZ 5.009 :</p> <p>Stadt Fehmarn „betrieblich“ für Marienleuchter Weg / Rethen!</p> <p>Weitergehende Kosten akzeptiert die Stadt Fehmarn nicht.</p>
10.2	5.010	<p>Was bedeutet „betriebliche“ Unterhaltung? Straßenreinigung, Winterdienst, Reinigung der Straßenabläufe, Kontrolle der Straßenoberflächen auf Schäden und ggf. Weiterleitung an Femern A/S zur Schadensbeseitigung? Ist die Aufzählung abschließend? Bitte den Begriff genau definieren. Beinhaltet der Begriff „betriebliche Unterhaltung“ auch die Bauwerksprüfungen?</p> <p>Die Stadt Fehmarn ist wirtschaftlich nicht in der Lage, Folgekosten zu übernehmen, die über den Betriebskosten für eine „normale“ Gemeindestraße liegen (erhöhte Betriebskosten für das Brückenbauwerk); die Mehrkosten sind dem Verursacher Femern A/S aufzuerlegen.</p>
10.2	7.008	<p>Die lfd.-Nr. 7.008 des BWZ ist in den Lageplänen nicht enthalten.</p>
10.2	7.025	<p>Die lfd.-Nr. 7.025 des BWZ ist in den Lageplänen nicht enthalten.</p> <p>Unterhaltungspflichtig für die Durchlassverrohrung durch das Bauwerk 3.040, das Femern A/S zugeordnet werden kann, muss Femern A/S sein.</p> <p>Hinweis: Auf Bauwerk 3.040 i.V.m. Bauwerk 10.001 wird nachfolgend noch eingegangen. Daher wird damit gerechnet, dass infolge des Wegfalls von Bauwerk 10.001 auch das Bauwerk</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>3.040 und damit auch die Notwendigkeit eines Durchlasses entfällt.</p> <p>Die Stadt Fehmarn lehnt die Unterhaltung der Gräben auf der Nordseite der Achse 980 und auf der Ostseite der Achse 982 ab. Aufgrund des zukünftigen Straßengefälles wird hier nur die Böschung entwässert; diese Entwässerungseinrichtungen hat Femern A/S als Verursacher zu unterhalten.</p>
10.2	10.001	Die Stadt Fehmarn beabsichtigt weiterhin den temporären Arbeitshafen dauerhaft zu erhalten und einschließlich der Landgewinnungsflächen (lfd.-Nr. 10.006) zu übernehmen.
10.2	10.003	<p>Höhenlage Zufahrtsstraße durch die Hochwasserschutzlinie NHN + 5,95 m</p> <p>Im Erläuterungsbericht (S. 139) steht NHN +5,75 m.</p> <p>Welche Zahl ist richtig?</p>
10.2	10.004	<p>Der Wellenbrecher sollte als Hochwasserschutzanlage konzipiert werden.</p> <p>Die Stadt Fehmarn lehnt die Unterhaltungspflicht (Spalte 11 b) ab. Derzeit ist die Unterhaltungspflicht dem Verursacher aufzulasten.</p>
10.2	10.006	<p>Als Unterhaltungspflichtiger der Landgewinnungsfläche muss Femern A/S eingetragen werden. Schließlich ist Femern A/S auch verantwortlich für Bauwerk 3.017, das benötigt wird als Lagerfläche für die „Wartung der anliegenden Landgewinnungsfläche“.</p> <p>Einer Unterhaltungspflicht durch die Stadt Fehmarn kann erst nach erfolgter Inkommunalisierung zugestimmt werden. Diese erfolgt gem. Hinweisen des Vorhabenträgers jedoch außerhalb des PFV.</p> <p>Gemäß Erwiderung der Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen der Stadt Fehmarn vom 22.05.2015 bleibt die BRD Eigentümerin der Fläche. Daher muss auch derzeit die Unterhaltungspflicht bei der BRD liegen.</p> <p>Die Stadt Fehmarn lehnt die Unterhaltung der Landgewinnungsfläche ab, da sie nicht Eigentümerin dieser Flächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird und der Umfang der späteren Unterhaltungsaufwand nicht absehbar ist.</p>
10.2	3.040 und 10.001	<p>Das Bodenlager für den Boden, mit dem im Hochwasserfall der Verschluss des „Trogbauwerkes“ im Bereich des Bahneinschnittes vorgenommen ist, ist weit von der Einbaustelle entfernt angeordnet. Zudem gibt es zwischen Bodenlager und Einbaustelle keine Wegebeziehung. Die Erdbaumaschinen, die zum Einbau benötigt werden sowie geschultes Personal sollen in Dänemark vorgehalten werden.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert, das Bodenlager nahe an dem Punkt anzuordnen, an dem der Boden zum Verschluss des „Trogbauwerkes“ im Hochwasserfall benötigt wird. Zudem wird eine Darstellung gefordert, welchen Weg die Fahrzeuge nutzen können, um das Bodenmaterial zum Verschluss des Damms im Bereich des Einschnittes der Gleistrasse fördern und einbauen zu können.</p>

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		Hilfsweise wird gefordert, eine technische Lösung zum Verschluss des Einschnittes vorzusehen.
6.4	Blatt 1 ff.	In welcher Form sollen die im Planwerk eingetragenen Fahrzeug-Rückhaltesysteme erstellt werden? Die Stadt Fehmarn bittet darum, bei Einrichtungen, die später in die Unterhaltungspflicht der Stadt Fehmarn übergehen werden, in die Planungen einbezogen zu werden. Die Planungen sollen darauf abzielen, Lösungen herbeizuführen, deren Unterhaltungskosten minimiert sind. Ferner sollte vor dem Hintergrund der Bedeutung des Tourismus darauf geachtet werden, dass optisch ansprechende Lösungen entstehen. Gleiches gilt für die eingezeichneten Schutzzäune und Stützbauwerke. Hierzu wird um Prüfung gebeten, ob anstelle oder zur Verkleidung von Stahlbetonstützwänden Gabionensysteme mit ortstypischer Steinfüllung zum Einsatz kommen können.
6.4	Blatt 4	Für die Gemeindestraße nach Todendorf wird für die Aufweitung der Kurvenbereiche analog zur Gemeindestraße nach Presen eine Aufweitung auf 5,75 m gefordert.
Allgemein	Thema: Nachnutzungen	Die Stadt Fehmarn befindet sich in Gesprächen mit Femern A/S außerhalb des PFV über die Nachnutzung des Arbeitshafens anstelle der PFV-gegenständlichen Landverfüllung. Die Stadt Fehmarn bittet darum, sollte es zu einer Planfeststellung für eine FBQ kommen, diese Gespräche künftig zu intensivieren, so dass ggf. ein PFV der Stadt Fehmarn für den Bau eines kommunalen Sportboothafens auf die Baustelleneinrichtungskomponenten der Baustelle zur FBQ abgestimmt werden können.
Allgemein	Vergaberecht: Vorgabe des Bauortes der Tunnelelemente	Im PFV soll vorgeschrieben werden, wo die Absenktunnelelemente gefertigt werden sollen. Ist dies wettbewerbsrechtlich zulässig?
1	Anhang 1, 32 ff Planfeststellungsbe- reich	Neben der eigentlichen Vorhabenfläche umfasst der Planfeststellungsbereich viele externe Flächen, die gemäß LBP als Maßnahmenflächen festgesetzt sind. Die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen ist sehr schwierig. Von der allgemeinverständlichen Zusammenfassung ist ein Verweis auf die Maßnahmen im Anhang zum LBP gegeben und dort wiederum ein Verweis zu den Konflikten in den Konfliktplänen und den Maßnahmen im Lageplan zum LPB. Ein direkter Verweis zu den Anlagen fehlt. Inhaltlich handelt es sich bei den Kompensationsmaßnahmen überwiegend um Maßnahmen aus Ökokonten überwiegend im Kreis Ostholstein, aber auch im Kreis Plön und im Kreis Schleswig-Flensburg. In den Maßnahmenblättern sind vorgesehene Regelungen aufgeführt, inwieweit durch diese Regelungen die Maßnahmen abgesichert sind, geht aus den Unterlagen nicht hervor.
1	Anhang 1 S.	Der Hinweis zum Anhang C der UVS ist zu allgemein gehalten.

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

	46,47	Der Hinweis zur Aktualitätsprüfung ist viel deutlicher herauszustellen.
1	Anhang 1 110 ff 146 153	In der Bestandsbeschreibung und -bewertung werden die Plausibilitätsprüfung im marinen Bereich und Aktualisierungskartierungen und Plausibilitätsprüfungen im terrestrischen Bereich beschrieben. Es wird angezweifelt, dass diese Plausibilitätsprüfungen ausreichend sind aktuelle Bestandsbeschreibungen und Bestandsbewertungen zu erstellen. Die unterschiedlichen Ergebnisse der Rastvogelkartierungen aus 2009/10 und 2014/15 zeigen, wie schwierig eine Bewertung bei einem derart abweichenden Kartierungsergebnis ist. Zur Plausibilitätsprüfung bedarf es weitere Kartierungen der Rastvögel in den nächsten Jahren. Mit derart abweichenden Kartierungsergebnissen ist kein Planfeststellungsbeschluss zu fassen. Die Aussage auf Seite 153, dass es sich bei dem vorhandenen Datensatz um die beste Datengrundlage zum Vogelzug im Fehmarnbelt handelt sagt noch nichts zur Aktualität der Daten aus. Diese Aussage kann nur mit einer Aktualisierung der Kartierungen und entsprechender Auswertung der Daten erfolgen.
1	Anhang 1 325	<i>Zur Lärminderung sind während der Bauphase die Anforderungen der AVV Baulärm einzuhalten. Wenn Immissionsrichtwerte überschritten werden ist die Notwendigkeit.....nachzuweisen.</i> Diese Vorgehensweise kann von der Stadt Fehmarn nicht akzeptiert werden. Die je nach Richtlinie vorgegebenen Richtwerte sind einzuhalten und Überschreitungen nur im Rahmen der anzuwendenden Richtlinie möglich. Eine baubedingte Begründung kann hier keine Rolle spielen. Die Ausnahmen für eine Überschreitung der Richtwerte müssen sich im Rahmen der jeweiligen Richtlinie bewegen.
1	Anhang 1 325	<i>Die Vorhabenträger benennen einen Ansprechpartner, für die Anwohner und informieren vorab über Bauarbeiten, bei denen außergewöhnlicher Baulärm entsteht.</i> Hier hat die Stadt in der Stellungnahme von 2014 und im Erörterungstermin klar gefordert, dass ein Ansprechpartner die Stadt ständig über das Bauvorhaben informiert. Die Stadt wird zu Baubesprechungen eingeladen und der Ansprechpartner des Vorhabenträgers steht im ständigen Kontakt mit dem Ansprechpartner bei der Stadt. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch alle Anwohner und Betroffenen ausreichend informiert werden. Die Personalkosten, die der Stadt durch die Bereitstellung des städtischen Ansprechpartners entstehen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.
1	Anhang 1 325 ff	Die benannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen aus dem LBP sind nicht eindeutig genug festgelegt. Teilweise sind sie als „Soll“- oder „Kann“-Maßnahmen beschrieben, so dass eine konkrete Festlegung nicht gegeben ist. Derartige Absichtserklärungen können nicht als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen angerechnet werden.
1	Anhang 1 340	Gemäß den ergänzenden Erläuterungen zu Maßnahmen zur

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

	Anhang 1 344	<p>Steuerung und Kontrolle der Sedimentfreisetzung wird eine Überwachung und Steuerung der Aushub- und Wiederverfüllungsarbeiten im marinen Bereich stattfinden. Die im Weiteren erwähnte vorgesehene Umweltbaubegleitung zeigt die guten Absichten des Vorhabenträgers. Es ist aber nichts als eine bloße Absichtserklärung, dessen Einhaltung nicht festgelegt ist. Dies wird von der Stadt Fehmarn nicht akzeptiert. Hier ist die Überwachung und Steuerung zu konkretisieren.</p> <p>Der letzte Absatz widerspricht den zuvor getroffenen Aussagen zur Umweltbaubegleitung. Da ist es nicht die vorgesehene Baubegleitung, zusammengesetzt aus einer Arbeitsgruppe von dänischen und deutschen Behörden sowie den Vorhabenträgern und deren Fachgutachtern, sondern der Bauunternehmer selber der per Eigenüberwachung die Einhaltung der vorgegebenen Sedimentfreisetzungsraten kontrolliert.</p>
1	Anhang 1 346	In Bezug auf das Schutzgut Mensch erfolgen ggf. Überwachungen der Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Diese Überwachungen der Immissionen haben nicht gegebenenfalls zu erfolgen, sondern in jedem Falle.
12	140	Im LBP ist der Rückbau des Arbeitshafens ausführlich beschrieben. Demnach sollen die Spundbohlen und Pfähle von schwimmenden Gerät auf Stelzenpontons aus gezogen werden. Sollten sich die Spundbohlen und Pfähle nicht ziehen lassen, werden sie 1,0 m unter Meeresboden gekappt. Die Stadt Fehmarn ist nach wie vor an eine Nachnutzung des Arbeitshafens interessiert. Wenn der Rückbau des Arbeitshafens in der Simulation zur Sedimentverdriftung und zur Bewertung möglicher Umweltauswirkungen betrachtet wurde, so wird dabei die evtl. Kappung der Spundbohlen und Pfähle 1,0 m unter Meeresboden berücksichtigt worden sein. In dieser Simulation ist eine Nachnutzung des Hafens ebenfalls zu betrachten.
12	576	Es ist verwunderlich, dass die aufgeführten Regelungen in den Schutz- und Überwachungskonzepten, wie das Einhalten von Grenz- und Vorsorgewerten oder das Umsetzen von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen explizit aufgeführt wird. Grundsätzlich wird die Erstellung eines Schutz- und Überwachungskonzeptes begrüßt, es sollte aber nicht nur eine Auflistung der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben beinhalten.
12	581	<i>Für den Bereich zwischen Marienleuchte und dem Fährhafen können laut LBP Erholungsflächen durch die neue Landgewinnungsfläche überbaut werden. Da laut Aussagen im LBP keine Badestrände einschließlich Badebereiche vorhanden sind, können bau- und anlagebedingte Verluste ausgeschlossen werden. Es kann lediglich zum bau- und anlagenbedingten Verlust eines für die Erholung gering bedeutenden Strandabschnittes kommen.</i> Diese Aussage kann die Stadt Fehmarn nicht mittragen. Nur weil der Strandabschnitt nicht konzessioniert ist, ist er für die Erholung nicht weniger bedeutend. Auf der Insel Fehmarn gibt es nur wenige konzessionierte Strände. Fehmarn zeichnet sich gerade durch die naturnahe Erholung und die langen Naturstrände aus. Das Maß der Frequentierung

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		eines Strandabschnittes gibt keine Aussage über die Bedeutung für die Erholung.
12	592	Um die Veränderung der Küstenmorphologie zu erfassen wird ein maritimes Monitoring-Programm geplant. Dies wird von der Stadt Fehmarn grundsätzlich begrüßt. Dieses Programm ist nicht nur zu planen, sondern als Auflage zu formulieren. Die Ergebnisse des Monitorings sind der Stadt regelmäßig zur Verfügung zu stellen.
12	597	Bei der Beeinträchtigung der Wasserqualität durch die Nutzung des Meerwassers über eine Meerwasserentsalzungsanlage und die anschließende Einleitung von Permeat und Restwasser ist die Bedeutung des Strandabschnittes zwischen Puttgarden und Marienleuchte für die Erholungsnutzung zu beachten. Auf einer vom Tourismus geprägten Insel hat ein Naturstrandabschnitt eine hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung. Eine Einleitung von konzentriertem Wasser kann da sehr problematisch sein.
12	840	Das Ergebnis der beschriebenen Funktionskontrollen der Kompensationsmaßnahmen ist der Stadt Fehmarn mitzuteilen.
12	984 ff	Die Zusammenfassung des Kompensationsbedarfs und die Bilanzierungen im Landbereich und im marinen Bereich sind nachvollziehbar. Über den Verlauf der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist die Stadt Fehmarn fortlaufend zu informieren.
12	Anhang IB	Da es sich hier um eine vollständig neue Anlage der Planfeststellungsunterlage im Planänderungsverfahren handelt ist sie insgesamt in blauer Schriftfarbe zu erstellen.
12	Anhang III	Das Ökokonto Krummstert Sulsdorfer Wiek wurde im Rahmen eines BimSch-Antrages für eine Schweinemastanlage in der Gemarkung Schlagsdorf auf Fehmarn verwertet. In dem Verfahren war die Stadt Fehmarn als betroffene Gemeinde gemäß § 36 BauGB beteiligt und hat somit Kenntnis darüber. Eine Baugenehmigung liegt vor. Es ist sicherzustellen, dass hier keine doppelte Anerkennung dieses Ökokontos erfolgt. Beim Ökokonto Krummstert Sulsdorfer Wiek ist es für die Stadt offensichtlich, dass hier das Ökokonto (oder evtl. auch nur ein Teil des Ökokontos) bereits verrechnet ist. Für alle anderen Ökokontoflächen die sich nicht im Hoheitsgebiet der Stadt Fehmarn befinden können keine Aussagen getroffen werden. Die Stadt Fehmarn fordert einen genauen Nachweis über die Verfügbarkeit der Ökokontoflächen für den geplanten Eingriff „Feste Fehmarnbeltquerung“.
12.1 12.2	Plan 2 Diverse Pläne	Die Zeichenerklärung zu Plan 2 ist auf Plan 4 erläutert, dadurch ist der Plan nicht lesbar. Diese Vorgehensweise findet sich in der Anlage 12.2 wieder und wird auch hier kritisiert.
12.2	Übersichtsplan Ökokonten	Das Ökokonto Krummsteert ist nicht farbig gekennzeichnet

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

	Maßnahmen- flächen	
14	7	Die als zurückzubauend gekennzeichneten Windkraftanlagen vom Windpark Presen sind zu ersetzen.
14	7	Zur Landgewinnungsfläche wird beschrieben, <i>dass die Stadt eine Inkommunalisierung der Landgewinnungsfläche zu ihren Gunsten nach den Vorschriften der Gemeindeordnung S-H anstrebt. Femern A/S soll ein dingliches Recht an eine Bewirtschaftungsstreifen oberhalb des Tunnelbauwerks erwerben.</i> Das dingliche Recht an den Bewirtschaftungsstreifen ist näher zu erläutern. Die Stadt Fehmarn hat im laufenden Verfahren stets ihr Interesse an der kompletten Landgewinnungsfläche gezeigt. Die Stadt ist immer davon ausgegangen, und hat es auch so gefordert, dass die komplette Landgewinnungsfläche künftig als Erholungsfläche für den Tourismus zur Verfügung steht. Eine Einschränkung kann hier nicht akzeptiert werden.
15	Band I bis V und Anhang B	In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden nur einzelne Blätter als Deckblätter in der Planänderungsunterlage aufgeführt. Die Änderungen auf den Deckblättern lassen sich nur nachvollziehen, wenn man die komplette UVS der Planunterlagen aus 2014 hinzunimmt. Dieses ist mit sehr viel Aufwand verbunden und den Trägern öffentlicher Belange nicht zumutbar. Die sachlichen Zusammenhänge in den einzelnen Kapiteln sind nicht erkennbar.
15	Band V 3728	Bei der zusammenfassenden Darstellung der Ergebnisse der NATURA 2000 Unterlagen werden die Unterschiede der Struktur der Unterlagen für dänische und für deutsche NATURA 2000 Unterlagen aufgeführt. Dabei wird für die deutschen Gebiete unterteilt in FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsstudie und es wird lediglich die Antragsvariante betrachtet. Für das dänische Verfahren erfolgte eine dreistufige Prüfung (FFH-Voreinschätzung, FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsstudie). Für die Voreinschätzung und die Vorprüfung wurden auch die beiden Antragsvarianten Bohrtunnel und Schrägkabelbrücke in die Betrachtung einbezogen. Diese unterschiedlichen Vorgehensweisen können von der Stadt Fehmarn nicht akzeptiert werden. (Siehe hierzu auch ,Methodenfehler Anlage 19, Teil II B)
15	Anhang C	Da es sich hier um eine vollständig neue Anlage der Planfeststellungsunterlage im Planänderungsverfahren handelt ist sie insgesamt in blauer Schriftfarbe zu erstellen.
15	Anhang C 20	Zu den Auswirkungen des Bauablaufs steht als Ziel der Ermittlung der maximal möglichen Sedimentfreisetzungsraten im LBP, dass die Bautätigkeiten in der Ausführungsplanung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes durchgeführt werden und zum anderen, dass auf unerwartete Umwelteinflüsse (Wetter, Seegang) in der Bauphase flexibel reagiert werden kann. Diese Vorgehensweise wird als Vermeidungs- und Minimierungsgebot dargestellt und führt zu dem Ergebnis, dass die in der UVS prognostizierte Schwere der Auswirkungen durch

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		Sedimentverdriftung in der Bauphase nicht überschritten wird. Die Formulierung, dass flexibel reagiert werden kann lässt eine derartige Prognose nicht zu. Hier muss sichergestellt sein, dass die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eingehalten werden.
15	Anhang C 105	Bei den ergänzenden Erläuterungen wird unter 4.3 auf die aktualisierte Verkehrsprognose eingegangen. An dieser Stelle fehlt eine Auseinandersetzung mit den aktuell vorliegenden Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrswegeplan, die erheblich von den beiden vorliegenden Verkehrsprognosen abweichen.
16	14	Im Kapitel 6 werden der Bau und der Rückbau des temporären Arbeitshafens ausführlich beschrieben. Hier weist die Stadt Fehmarn erneut darauf hin, dass anstelle eines Rückbaus die Nachnutzung des Arbeitshafens durch die Stadt Fehmarn ausdrücklich gewünscht wird. Auf den aufwendigen Rückbau, einhergehend mit umfangreichen Sedimentverdriftungen kann verzichtet werden. Dies verringert die Umweltauswirkungen laut LBP und UVS. Bei der Schaffung von Planungsrecht zur Nachnutzung des Arbeitshafens erwartet die Stadt Fehmarn die Unterstützung des Vorhabenträgers.
19	Teil B II	In der Anlage sind lediglich die Gebiete aufgeführt, für die eine FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung durchgeführt wurde. Hier müssen alle vom Vorhaben evtl. betroffenen Natura 200 Gebiete aufgeführt werden und für alle muss eine Verträglichkeits-Vorprüfung durchgeführt werden. Aus dem Ergebnis der Vorprüfung ergibt sich dann die Notwendigkeit einer Vollprüfung für einzelne Gebiete. Mit der vorzeitigen Einstufung der Gebiete die lediglich einer Vorprüfung bedürfen und der Gebiete für die eine Vollprüfung notwendig ist wird ein Prüfergebnis angenommen, welches nicht durchgeführt wurde.
19	Teil A S 23,24 Teil B IV S 156	Bei der Beeinträchtigung eines Lebensraumes oder einer Art nach FFH-Richtlinie und Anhang ist die beeinträchtigte Fläche immer im Verhältnis zur Gesamtfläche des FFH-, bzw. Vogelschutzgebietes zu sehen. Die im Weiteren zu den einzelnen Gebieten tabellarisch aufgeführten Beeinträchtigungen/Erheblichkeiten sind lediglich verbal beschrieben. Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung ist nicht messbar, da das Verhältnis zwischen beeinträchtigter Fläche und Gesamtschutzgebietsfläche fehlt.
30		Hier handelt es sich um eine komplett neu erstellte Unterlage, diese müsste in blauer Schrift dargestellt werden.
30.4	24, 25	Die Abbildungen sind schwer lesbar, es fehlt ein Bezug zur Übersicht.
14.1.2	31 bis 33 Grunderwerbsverzeichnis	Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens besteht ein Grunderwerbsbedarf, in dessen Folge die Stadt Fehmarn insgesamt Flächen in einem Umfang von 1,57ha aus ihrem Eigentum abgeben bzw. veräußern soll. Hierbei handelt es sich vorrangig

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache

		<p>um Wege- bzw. Straßenflächen. Dennoch besteht seitens der Stadt Fehmarn die Erwartung, dass nach Planungslösungen gesucht wird, die einen möglichst geringen und schonenden Flächenbedarf zur Folge haben. Die Stadt Fehmarn legt Wert darauf, dass dort, wo keine unmittelbare Kompensation der abzugebenden Flächen durch andere Verkehrs – oder Wegeflächen erfolgt, die Stadt Fehmarn nicht anders als die privaten Flächeneigentümer behandelt wird und vorrangig nach Möglichkeiten eines Flächentausches gesucht wird.</p>
14.1.2	18 Grunderwerbs- verzeichnis	<p>Die Stadt Fehmarn ist Eigentümerin der Grunderwerbsflächen geworden. Die Stadt Fehmarn legt Wert darauf, dass dort, wo keine unmittelbare Kompensation der abzugebenden Flächen durch andere Verkehrs – oder Wegeflächen erfolgt, die Stadt Fehmarn nicht anders als die privaten Flächeneigentümer behandelt wird und vorrangig nach Möglichkeiten eines Flächentausches gesucht wird. Sollte dies nicht gelingen, sollte die Entschädigung die Summe der Grunderwerbskosten der Stadt Fehmarn nicht unterschreiten.</p>

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Weber
Bürgermeister

Anlage: wie erwähnt

Konten der Stadtverwaltung:

Sparkasse Holstein

BIC: NOLA DE 21HOL

IBAN: DE46 2135 2240 0091 5215 42

VR-Bank Ostholstein Nord - Plön eG

BIC: GENO DE F1NSH

IBAN: DE89 2139 0008 0001 0010 78

Sprechzeiten:

Montag bis Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Dienstag 08.00 – 12.30 Uhr

13.30 – 18.00 Uhr

und nach vorheriger Absprache