

Fehmarn und Großenbrode

Dieses ist der Versuch, einen Überblick über die Themen Fehmarns und Großenbrodes über den aktuellen Stand der Planungen zu geben (Stand Ende Juni 2019). Für alle Aktiven und Interessierten in den Verfahren ist es gleichzeitig schon eine Zeitreise. Durch meine frühere Tätigkeit in der Gemeindeverwaltung Großenbrode durfte ich von Anfang an dabei sein.

Abkürzungen

APV	Amt für Planfeststellung Verkehr (Land SH)	PFB	Planfeststellungsbeschluss	PFV	Planfeststellungsverfahren
PFA	Planfeststellungsabschnitt	FSB	Fehmarnsundbrücke	FSQ	Fehmarnsundquerung

Länge geplanter Belttunnel 19 km Tunnel / dt. Bereich rd. 9,5 km zzgl. Landanbindungen Fehmarn Straße und Schiene von jeweils 3,5 km, geplante Bauzeit gesamt 8,5 Jahre, Vorhabenträger im Auftrag Dänemarks ist Femern A/S (Art. 6 Staatsvertrag)

Länge Fehmarnsundquerung rd. 1.000 m Sund zzgl. Anbindungen Fehmarn und Großenbrode jeweils rund 1.100 Meter, zus. 3,2 km (Querungsvariante aktuell nicht bekannt), DB Netz AG (DB) und LBV.SH

Ausbaubereiche B 207 Fehmarn rund 10 km, Großenbrode 6,5 km, LBV.SH

Schieneaus-/neubau von Bad Schwartau bis Großenbrode 75 km (gemäß Raumordnungsverfahren ROV 06.05.2014 –

55 km Neubaustrecke/davon Großenbrode rund 8 km) zzgl. Fehmarn inkl. FSB rund 13 km, DB

Grundlage der Planungen ist der deutsch-dänische Staatsvertrag zur Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung vom 03.09.2008

<http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/Staatsvertrag%20Deutschland%20und%20D%C3%A4nemark%2003-09-08.pdf>.

Das Querungsprojekt läuft unter dänischer Regie. Mit dem Ausbau der B 207 ist der Landesbetrieb für Straßenbau (LBV.SH), mit der Schienentrasse die Deutsche Bahn, mit der Neuplanung der Fehmarnsundquerung (FSQ) sind der LBV.SH und die DB gemeinsam befasst. Mit den Projekten Belttunnel und Schieneaus-/neubau soll ein „Lückenschluss“ der transeuropäischen Strecke vom Mittelmeer nach Skandinavien erfolgen (TEN V Strecke = Projekt des transeuropäischen Eisenbahnverkehrs); laut Landesentwicklungsplan SH 2010 Ausbau einer Landesentwicklungsachse.

Bereits im Vorfeld (seit Anfang der 90er Jahre) und selbstverständlich direkt nach Abschluss des Staatsvertrages sahen die Stadt Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode ihre Nähe und Betroffenheit zu den Planungen und den kommenden Baustellen. Der Kreis OH stand unterstützend zur Seite. Nach und nach kamen alle Gemeinden von Bad Schwartau bis Neukirchen wegen des Ausbaus der Schienentrasse dazu (Aufnahme des Schienengüterfernverkehrs und der damit örtlichen Betroffenheiten für die Einwohner/innen und für befürchtete negative Folgen auf den

Haupterwerb der Region, den Tourismus und die Gesundheitswirtschaft). Somit gibt es Auswirkungen für 14 Kommunen an der Schienenstrecke; für Fehmarn und Großenbrode zusätzlich Belttunnel, Ausbau der B207, Neuplanung FSQ. Im Jahre 2018 schloss sich die Hansestadt Lübeck einem zwischenzeitlich erarbeiteten gemeinsamen Forderungskatalog der betroffenen Kommunen (einschl. Kreis OH) an. Dieser Katalog der regionalen Betroffenheit (die Forderungen gelten für alle betroffenen Kommunen gleich) wurde über das im Jahre 2012 gegründete Dialogforum FBQ, dessen Projektbeirat und den vier Runden Tischen von den Kommunen, den Bürgerinitiativen und Allianzen erarbeitet. Dieser soll nach einem Beschluss des deutschen Bundestages (TEN-Trassen Beschluss) von Februar 2016 betroffenen Regionen die Möglichkeit der Finanzierung von übergesetzlichen Schutzmaßnahmen für die Schienentrasse (über die der Bundestag zu beschließen hat) geben.

Das deutsche Verfahrensrecht lässt die Planungen der verschiedenen Vorhabenträger, parallel nebeneinander laufen. Das nachgelagerte Verfahren kann das vorhergehende ändern (mit entsprechenden Kosten- und Belastungsfolgen für Umbauten und/oder Anpassungen). Bei gleichzeitiger Bauausführung paralleler Baumaßnahmen kann es „ändernde“ Abstimmungen geben. Es wird von Anfang an von Fehmarn und Großenbrode bemängelt, dass es seitens der Vorhabenträger keinerlei bzw. kaum Abstimmungen in den umfangreichen Planungen gibt. Die Kommunen und Einwohner/innen müssen nun einmal mit den Gesamtauswirkungen der Baumaßnahmen, der Änderungen der „heimatlichen/regionalen Kulisse“ und des künftigen Betriebs leben. Somit ist es weiterhin eine verständliche Forderung.

Die Stadt Fehmarn hat es mit vier Planfeststellungsverfahren (Belttunnel, Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße, Ausbau der Schienentrasse, Neubau der Fehmarnsundquerung), die Gemeinde Großenbrode mit drei Verfahren (Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße, paralleler Neu-/Ausbau der Schienentrasse, Neubau der Fehmarnsundquerung). Jedes der Verfahren birgt für beide Kommunen seine sehr speziellen Probleme.

In aller Kürze heißt das für beide Kommunen:

Die durch die Gemeindegebiete verlaufende B 207 soll zur vierspurigen Bundesstraße ausgebaut werden, die Schienentrasse wird in Großenbrode komplett aus dem Ort heraus, an die ausgebaute B 207 verlegt; auf Fehmarn wird die vorhandene Schienentrasse ausgebaut. Beide Kommunen erhalten einen sogenannten DB Betriebsbahnhof (über rund 1000 Meter Länge, d.h. zwei weitere Gleise zum Überholen, Ausweichen von Zügen). Während der Bauzeit Schiene wird die Region ab Neustadt/H. für 8 bis 10 Jahre vom Schienenverkehr abgeschnitten, wegen der Gleisbauarbeiten fahren dann keine Züge nach Fehmarn, ein „Ersatzverkehr“ („Fehmarn-Express“) mit Bussen ist beabsichtigt. Ab dem Winterfahrplan 2019/2020 wird der Fernverkehr Kopenhagen-Hamburg wegen Schienenarbeiten auf Lolland über Padborg/Flensburg geleitet.

Die vorhandene Fehmarnsundbrücke (sollte lt. Staatsvertrag vom 03.09.2008 ursprünglich bleiben wie sie ist und nur elektrifiziert werden) soll jetzt –falls bautechnisch möglich- Teil einer komplett neuen Fehmarnsundquerung werden. Deren Vorzugsvariante Bohr- oder Absenktunnel,

kombinierte Eisenbahn- und KFZ-Brücke oder zwei Einzelbrücken für Schiene und Straße wird derzeit noch ermittelt. Auch Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen sind zu berücksichtigen. Der Zeitpunkt der Vorlage der Vorzugsvariante ist bereits von Ende 2018 auf Ende 2019 verschoben worden. Dieser Termin ist aber nach neuesten Informationen der DB noch offen.

Besondere Probleme bei der FSQ sind: wie werden die dann vstl. ausgebaut B 207 und die Schienenstrecke angebunden? Wie wird die jetzige Fehmarnsundbrücke eingebunden oder wird diese abgerissen? Welche Kriterien für die Varianten werden erstellt und wie werden diese bewertet? Der gesamte Fehmarnsund ist Vogelschutz- und FFH-Bereich und birgt somit seine besonderen naturschutzrechtlichen Herausforderungen. Sind schlussendlich nur die Kosten (sog. Nutzen-Kosten-Faktor) für die Querungslösung entscheidend und es wird die kostengünstigste Variante gebaut?

Der PFB für den Ausbau der B 207 wurde im September 2015 erlassen. U.a. klagen die Stadt Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode gegen diesen PFB vor dem OVG Schleswig. Ein mündlicher Gerichtstermin ist nach 3,5 Jahren immer noch nicht anberaumt worden. Der Vorhabenträger hat erst Ende April 2019 eine erste Erwiderung auf die eingereichten Klagen (seit Ende 2015!) abgegeben.

Der PFB Belttunnel wurde Ende März 2019 veröffentlicht. Hiergegen wurden insgesamt acht Klagen (Kommunen, naturschutzrechtlich und privat) eingereicht. Kläger sind auch die Stadt Fehmarn sowie in einer kommunalen Sammelklage die Gemeinden Großenbrode, Scharbeutz und die Stadt Bad Schwartau. Seitens der Stadt Fehmarn steht das Zuständigkeitserweiterungsgesetz auf den Bereich des Belttunnels, die Aufgabenübertragung für den Brandschutz im Tunnel, die getrennte Abarbeitung der Verfahren (s.o. jedes Verfahren wird für sich abgearbeitet, es gibt so gut wie keine Abstimmungen in den Planungsprozessen) im Vordergrund. Die dem PFB zugrundeliegenden Verkehrsprognosen werden bezweifelt. Beklagt wird in der Sammelklage der Kommunen insgesamt die Betriebsregelung im PFB, d.h., dass Schienengüterverkehr (der bis 1997 auf der Strecke stattfand) in diesem Umfang aufgenommen werden kann (ohne Lärmschutzeinrichtungen, Gefahrenpotenzial für den Tourismus). Die Stadt Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode beklagen außerdem, dass die sogenannten „kumulativen Wirkungen assoziierter Vorhaben“ nicht beachtet werden; im Klartext bleiben die Gesamtwirkungen aller Vorhaben auf Mensch, Natur und Umwelt (in unserem Bereich auch das Landschaftsbild) „außen vor“. Diese „Häppchenplanung“ wird für Dauerbaustellen über Jahre (parallele und nachgelagerte), Neubauten, Abrisse und Anpassungen sorgen. Im „Mikrobereich“ Fehmarn und Großenbrode, in einem sehr beschränkten Raum mit nur einer Verbindung über den Fehmarnsund (die jetzige Fehmarnsundbrücke bedarf selbstverständlich einer regelmäßigen Unterhaltung und Sanierung von Unterhaltungsrückständen, diese führen z.B. zu permanenten Verkehrseinschränkungen/so ist z.B. seit der Belastungsprüfung die Geschwindigkeit für LKW über die Brücke auf 50 km/h beschränkt, hiervon ist selbstverständlich der gesamte Verkehr betroffen). Der PFB Belttunnel sieht für den landseitigen Baustellenverkehr eine hindernisfreie Zufahrt vor. Fehmarn weist in seiner Klage u.a. auf die besagten Einschränkungen auf der FSB hin sowie auf eine geplante Ampellösung beim Ausbau der B 207 (Abfahrt Burg) über mindestens 9 Monate.

Die Eröffnung des PFVs Schiene für Fehmarn (einschl. der Elektrifizierung der FSB/ PFA 6) durch die DB ist geplant nach den Sommerferien 2019.

Was kann aus Sicht der betroffenen Kommunen verbessert werden, um eine Akzeptanz für Großprojekte zu schaffen und den Aufwand der Realisierung zu vermindern?

Erforderlich ist eine frühzeitige Einbindung und Information der Region, verbunden mit der Diskussion über mögliche/bekannte Vor- und Nachteile. Dabei ist ein offener und ehrlicher Umgang von großer Wichtigkeit. Gefragt dabei sind die/der Vorhabenträger und die verantwortlichen Ministerien von Land und Bund. Was kann die Region infolge der Umsetzung eines Großprojekts (Bauzeit und Betrieb) verlieren, was kann sie gewinnen? Gibt es einen Ausgleich für mögliche Nachteile? Ein „Verschiebepbahnhof“ von Antworten hilft niemandem.

Auf Kosten der Projektträger (in Verbund mit Land und Bund) sollte es eine „Verbindungsstelle“ geben. Deren Aufgabe sollte es sein, verlässliche Informationen an die Region zu geben und umgekehrt an die Projektträger und an die verantwortlichen staatlichen Stellen zu berichten. Eine derartige Einrichtung wäre selbstverständlich von Ehrlichkeit und Vertrauen abhängig.

Dieses würde im Vorwege Zeit, Aufwand und Geld kosten. Eine entsprechende Vernetzung innerhalb der Organisationen der Vorhabenträger und in den Ministerien ist erforderlich. Es könnten damit jedoch aufwändige Einspruchs- und Klageverfahren, Erörterungstermine, Kosten für Juristen und Fachberater, immenser Aufwand und Kosten für die Verwaltungen vor Ort, sehr viel zeitlicher Aufwand in verschiedenen AGs, Foren und Beiräten vermieden werden. Es wird sicherlich nicht jede/r überzeugt werden können. Es sollte aber das Ziel sein, eine rechtzeitige Akzeptanz in der Region für Lösungen zu erzielen, denn diese muss dauerhaft mit den Folgen eines Großprojektes leben, kurz gesagt, es geht um Achtung und Wertschätzung. Zur Wahrung ihrer Interessen und der der Bevölkerung bleibt den Kommunen und den Betroffenen „verfahrensgerecht“ zurzeit nur der Weg zu den Gerichten. Das im Jahre 2018 vom Bundestag verabschiedete Planungsbeschleunigungsgesetz dient den Verfahren, nicht der Akzeptanz.

Ganz neu in der Diskussion vor Ort sind jetzt die Themen über die Auswirkungen der Klimaprognosen (Sonderbericht des Weltklimarates von Oktober 2018). Nach den Prognosen wird Anstieg der Meeresspiegel bis zum Ende des Jahrhunderts erheblich steigen. Die Straßen- und Schienenanbindungen verlaufen in einigen Bereichen durch bereits aktuell hochwassergefährdete Gebiete (z.B. Fehmarn und Großenbrode). Im Falle des Anstiegs des Meeresspiegels, damit ist nun einmal zu rechnen an der Küste, wird es in einigen Bereichen mit Sicherheit „nasse Füße“ geben. Auch der Umgang mit dieser Prognose bedarf einer verlässlichen und ehrlichen Kommunikation in die und mit der Region. Auch hier laufen wir aktuell den Informationen des Landes (dieses Mal ist es das Umweltministerium) hinterher

Zeitpläne:

Staatsvertrag vom 03.09.2008 (ursprüngliche Planung)

Art. 1 Abs. 2 Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung 2018

Art. 5 Abs. 2 S. 2 Ausbau der B 207 Großenbrode und Fehmarn zur vierspürigen Bundesstraße spätestens bis zur Eröffnung der FBQ

S. 3 und 4 Ausbau des eingleisigen Schienennetzes von Bad Schwartau bis Puttgarden bis zur Eröffnung der FBQ, zweigleisiger, elektrifizierter Ausbau spätestens sieben Jahre nach Eröffnung der FBQ

S.5 Die Schienenstrecke über die FSB soll eingleisig bleiben

aktualisierte Zeitplanung der Vorhabenträger, mitgeteilt im Dialogforum FBQ, Stand 01.06.2017

Feste Fehmarnbeltquerung 2020 bis 2028

Ausbau der B 207 2018 bis 2022 (abhängig vom Verlauf der Klageverfahren gegen den PFB B 207)

Neu- und Ausbau der Schienenverbindung ab 2020 (abhängig vom Verlauf der PFVs der sieben Planfeststellungsabschnitte)

Fehmarnsundquerung Abschluss der Vorplanung 2018, verschoben auf mind. Ende 2019, geplante Fertigstellung 2028

Es gibt somit sehr deutliche zeitliche Verschiebungen aller Projekte. Vor Ort wird ein zeitliches Zusammentreffen der Baumaßnahmen befürchtet.

Aktueller Sachstand Ende Juni 2019 ist:

Der PFB Ausbau der B 207 wurde im September 2015 erlassen. Hiergegen haben u.a. Fehmarn und Großenbrode Klage beim OVG Schleswig eingelegt. Das Land hat auf diese Klagen im April 2019 seine erste Erwiderung vorgebracht. Ein Termin für eine mündliche Verhandlung vor dem OVG Schleswig steht noch aus.

Die Klagen und deren Begründungsfristen beim BVerwG laufen bis Anfang Juli 2019. Anstelle der Fertigstellung des Tunnels in 2018, sind wir 2019 also noch voll im Verfahren. Wie lange dieses dauern wird? Der Vorhabenträger Femern A/S rechnet mit dem Baubeginn im Jahre 2022. Ob bis dahin das/die erforderlichen Urteile vorliegen ist offen.

Nach einem Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn steht die Erhebung eines Normkontrollverfahrens beim Landesverfassungsgericht SH gegen das Zuständigkeitserweiterungsgesetz (Stadt Fehmarn, Brandschutz im Tunnel) an. Die Einreichung ist für den Herbst 2019 vorgesehen.

Die Bereiche für die PFVs Schienenanbindung (Bad Schwartau bis Fehmarn) sind in 7 Abschnitte eingeteilt. Das Verfahren für den Abschnitt Fehmarn (PFA 6) soll nach den Sommerferien 2019 eröffnet werden. Letzter Abschnitt soll Großenbrode (PFA 5.2) werden, Eröffnung des Verfahrens ist vstl. Anfang 2020.

Die Variantenplanung für die neue Fehmarnsundquerung läuft im Juni 2019 noch, die Region versucht sich über das Dialogforum in das Verfahren einzubringen. Es ist nicht sicher, dass die Vorzugsvariante Ende 2019 vorgelegt werden kann. Gleichzeitig ist abzusehen, dass die Baustellen im Fehmarnbelt und im Fehmarnsund sich zeitlich überschneiden; Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse, die Schifffahrt (insb. Sportboote und deren überregionale Verbindungswege) und die Fischerei werden befürchtet.

Fehmarn und Großenbrode haben sich, wie beschrieben, frühzeitig in alle Verfahren eingebracht. Es gibt dabei für beide Kommune sehr unterschiedliche Schwerpunkte und Probleme. Wie bereits ausgeführt, ist vor allem die getrennte Betrachtung und Bewertung der Verfahren ein wesentlicher Klage-/Beschwerdepunkt beider Kommunen. Dies macht vor allem der „Brennpunkt Fehmarnsundquerung“ mit seinen nicht bekannten Anbindungen Straße und Schiene (Teilstrecke von insgesamt 3,2 km) sehr deutlich, die Art der Querung ist aktuell nicht in Sicht; das wirft viele Fragen auf.

Einige Daten FBQ, Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße, Aus- und Neubau der Schienenstrecke, neue Querung des Fehmarnsundes (FSQ) mit oder ohne Fehmarnsundbrücke (FSB)

Juni 1989	erste Projektabsichten einer skandinav. Interessengruppe Belttunnel, Gespräch in Rödby mit dem Bannesdorfer Bürgermeister
Nov. 1995	Vertrag der dt./dän. Verkehrsministerien zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie FBQ (Auftragsvolumen 16 Mio. DM)
Mai 1996	Deutsche Bank steigt bei einer mgl. Projektfinanzierung wegen der Verkehrsprognosen aus
Dez. 1996	Dänemark legt das Projekt FBQ bis auf weiteres „auf Eis“
1998	Das Bundesministerium für Verkehr (BMVI) lässt die „Lahmeyer Studie“ (Umweltauswirkungen der landseitigen Anbindungen von Straße und Schiene von HL bis Puttgarden) erstellen
März 1999	Report Voruntersuchungen FBQ des dän. Verkehrsministeriums
Juni 1999	FBQ, Fakten, Prognosen, Modelle durch das Wirtschaftsministerium SH
22.04.1999	Erstes Informationsgespräch beim Kreis OH durch das BMVI wg. einer möglichen FBQ (Teilnehmer u.a. Stadt Fehmarn, Gemeinde Großenbrode)
31.08.1999	Untersuchung der soziökonomischen und regionalen Auswirkungen einer FBQ durch das dt. und dän. Verkehrsministerium
19.10.1999	Fachgespräch Tourismus, FBQ im Innenministerium des Landes
05.11.1999	Untersuchung tourist. Aspekte einer FBQ, im Auftrag von Kreis OH und Land SH
1999/2000	Gründung eines Fehmarnbeltforums des Kreises OH mit verschiedenen Arbeitsgruppen
01.01.2003	Die Stadt Fehmarn entsteht aus der Fusion der ehem. Amtsgemeinden Fehmarns mit der Stadt Burg a.F.
29.09.2005	Stadtvertretung Fehmarn beschließt den Forderungskatalog Fehmarn, dieser Katalog wird angepasst und am 29.09.2016 insgesamt in der aktuellen Fassung beschlossen, die Forderung nach einem Fernhaltepunkt am Hauptgleis wird am 28.11.2018 aufgehoben (der Haltepunkt Burg wird als Knotenpunkt Nord auch in Richtung DK ausgebaut)
29. 06. 2007	Unterzeichnung eines „Memorandums of Understanding“ zum Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt und für den Ausbau der landseitigen Anbindungsinfrastruktur, Bauzeit 7 Jahre, 2011 – 2018 durch die Verkehrsminister D u DK

03.07.2007	Fahrraddemonstration „Aktionsbündnis Gegen eine FBQ“ von Burg nach Großenbrode, mit großer Abschlusskundgebung
Dez. 2007	Forderungskatalog des Kreises einschl. der Forderungen der Gemeinde Großenbrode wird beschlossen
01.01.2008	Gemeindeverwaltung Großenbrode geht in Folge der Verwaltungsstrukturreform des Landes SH in die Amtsverwaltung Oldenburg-Land auf
Feb. 2009	Kommunen an der Schienenstrecke geben eine erste Stellungnahme an die DB zum geplanten Ausbau der Bestandsstrecke ab
03.09.2008	Abschluss des deutsch-dänischen Staatsvertrags zur Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung Ratifizierung des Staatsvertrags durch den Folketing (26.03.2009) und den Deutschen Bundestag (17.06.2009)
30.09.2008	Resolution der Gemeindevertretung Großenbrode zur Abstimmung der Planungen auf der Halbinsel Großenbrode
Feb. - Okt. 2009	Erstellung „Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer FBQ“ (REK) im Auftrag des Kreises OH unter Beteiligung der Region (Themenbereiche Tourismus, Gewerbeflächen, Verkehr)
14.01.2010	Austausch der Ratifizierungsunterlagen des Staatsvertrags
08.10.2010	Betroffenheitsanalyse Schienenhinterlandanbindung in Folge des Baus einer FBQ (Kreis OH und die betroffenen Gemeinden an der Schienentrecke, Arbeitsbeginn Nov. 2009)
Januar 2011	durch Beschluss des dänischen Folketings wird die Beltquerung „tiefergelegt“; aus der geplanten Brücke über den Fehmarnbelt wird ein Absenktunnel
Juli 2011-	Standortsuche DK für ein atomares Endlager (u.a. bei Rödby) Fehmarn und Großenbrode bringen sich mit allen Kommunen
Juni 2015	an der Schienenstrecke in ein Beteiligungsverfahren des BdUmwMins ein, das Verfahren wird 2015 eingestellt
5. Sept. 2011	Gründungssitzung des Dialogforums FBQ
30.09.2011	Einflussanalyse Tourismus, Einfluss einer FBQ auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus Insel Fehmarn und Großenbrode, Büro N.I.T –Kiel Auftrag durch Femern A/S
30.11.2011	Die DB teilt in der Sitzung des Dialogforums mit, dass die Fehmarnsundbrücke für die geplanten Verkehre nicht dauerhaft belastbar sei, dieses haben Tests ergeben
24.09.2014	die Gemeindevertretung Großenbrode fordert die künftige Querung des Sundes durch einen Tunnel, nachdem sich das BMVI für eine Brückenlösung ausgesprochen hat
01.12.2014	1. Kommunalkonferenz FSQ durch Wirtschafts- und Verkehrsminister Meyer, 4 weitere Konferenzen (bis zum 29.03.2017) folgen, diese finden in Fehmarn und Großenbrode im Wechsel statt, mit dem Wechsel der Landesregierung im Frühjahr 2017 wird diese Informations- und Beteiligungsplattform nicht mehr durchgeführt
April 2013	50 jähriges Jubiläum der Fehmarnsundbrücke

06.05.2014	Abschluss des Raumordnungsverfahrens (ROV) landesplanerische Beurteilung des Ausbaus der Schienenanbindung der FBQ (ohne Fehmarn), eröffnet wurde das ROV am 09.01.13
31.08.2015	PFB Ausbau B 207 wird erlassen, u.a. legen Fehmarn und Großenbrode Klagen gegen diesen PFB ein
11.09.2015	Scopingtermin (Umweltverträglichkeitsprüfung) durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) für den Ersatzbau einer festen Fehmarnsundquerung
26.01.2016	„TEN-Trassenbeschluss“ des Dt. Bundestages (Eröffnung übergesetzlicher Schutzmöglichkeiten bei besonderer regionaler Betroffenheit und Einbringen der Region)
Frühj. 2016	Beteiligungsverfahren Bundesverkehrswegeplan 2030, Abschluss Oktober 2016
17.05.2016	Projektbeirat (bisherige AG Planfeststellung des Dialogforums) nimmt seine Arbeit auf
Oktober 2016	Gründung der Runden Tische Nord, Mitte, Süd1 und Süd 2, diese arbeiten dem Projektbeirat zu / das vorherige Forum Schienenanbindung der DB Netze AG geht in diese RTs auf
10.01.2017	Untersuchungsbericht / FBQ – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee SH und angrenzende Regionen, N.I.T-Kiel, durch Femern A/S
09.02.2017	Beschluss Projektbeirat zur Erarbeitung des gemeinsamen Forderungskataloges der Kommunen (letzter Stand vom 24.06.2019)
15.11.2017	Parlamentarischer Abend des Dialogforums im Landeshaus
Jan. 2018	3. Planergänzung für das PFV Beltunnel
Aug. 2018	PFB Ausbau B 207, Klagegründe zum Planergänzungsverfahren werden eingereicht
Herbst 2018	Kritik aus der Region am geplanten Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes
16.11.2018	Projektbeirat beim Ministerpräsidenten, u.a. kann die Fehmarnsundproblematik vorgetragen werden
21.11.18 und	
02.04.2019	Infoveranstaltungen der DB Netz AG und des LBV.SH in Fehmarn und Großenbrode zum Stand der Variantenplanung FSQ
13.02.2019	Landesgesetz zur Erweiterung der Zuständigkeit (Brandschutz) für den Bereich FBQ für die Stadt Fehmarn tritt in Kraft
16.03.2019	Kommunale Frist beginnt mit der Zustellung der Unterlagen PFB Beltunnel, ab Anf. April liegen die Unterlagen öffentlich aus, es werden insgesamt 8 Klagen vor dem BVerwG eingereicht, die Fristen der Klagebegründungen läuft bis Anfang Juli 2019
12.04.2019	APV genehmigt die vom Vorhabenträger Femern A/S beantragten Sofortvollzugsmaßnahmen im Bereich des geplanten Tunnelbauwerks (vorbereitende Naturschutzmaßnahmen aus dem PFB)
März 2019	Folketing stellt 810 Mio. € zur Errichtung der Tunnelbaustelle (z.B. Arbeitshafen, Fertigungshallen, Mitarbeiterunterkünfte) bei Rödby bereit, Baubeginn soll im Herbst 2019 sein

- Mai 2019 Fernverkehr Hamburg-Kopenhagen wird wegen der Gleisbauarbeiten in DK mit dem Winterfahrplan 2019/20 eingestellt, dieser soll in den nächsten Jahren über Flensburg verkehren
- Juni 2019 Aufgrund eines Urteils des EuG von Ende 2018 überprüft die EU Kommission die staatliche Finanzierung des Projekts (Einhaltung der EU Beihilfevorschriften)
- 21.05.2019 Stadtvertretung Fehmarn ermächtigt den Bürgermeister ein Normkontrollverfahren gegen das Zuständigkeitserweiterungsgesetz zu erheben, Klagefrist ein Jahr nach Gesetzeskraft
- 26.06.2019 mit Schreiben des BMVIs an den Verkehrsausschuss des Bundestags werden die übergesetzlichen Lärmschutzforderungen abgelehnt, der Nutzen-Kosten-Faktor des Projekts sei dadurch in Gefahr, erforderliche Gelder sollen nicht bewilligt werden, die Region soll offenbar dauerhaft mit Belastungen leben, der Verkehrsausschuss wird vstl. Im September 2019 entscheiden

Neben dem Dialogforum FBQ, dem Projektbeirat und den Runden Tischen FBQ gibt es aktuell

AG Gesamtlärmschutz, Redaktionsgruppe des Projektbeirats, Matrixgruppe, AG Themen (zur Vorbereitung der Sitzungen des Dialogforums)

AG FBQ (Land, Kreis OH, Kommunen Fehmarn und Großenbrode, IHK) seit Juli 2007

Dt./dän. Konsultationsgremium gem. Art. 20 des dän./dt. Staatsvertrages (Beteiligung am Gremium mit Kreis OH, Stadt Fehmarn)

AG Badewasserqualität (Kreis OH, Stadt Fehmarn, Femern A/S)

regelmäßige Treffen mit den Vorhabenträgern und dem Kreis OH,

regelmäßige Abstimmungen mit Scandlines

Kontakte und Termine mit dem Aktionsbündnis gegen die FBQ

Umfassende Informationen auf den Internetseiten

<http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/>

https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Fehmarnbeltquerung/fehmarnbeltquerung_node.html

<https://www.kreis-oh.de/Wirtschaft-Natur-Tourismus/Regional-und-Kreisentwicklung/Fehmarnbelt-Querung-B%C3%BCro>

<https://femern.com/de>

<https://www.anbindung-fbg.de/de/>

<https://de-de.facebook.com/AktionsbuenndisgegeninefesteFehmarnbeltQuerung/>