

# FORDERUNGSKATALOG

## **Zentrale Forderungen und Anliegen der Stadt Fehmarn:**

### **1.) Berücksichtigung lokaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn in Entscheidungs- und Planungsprozesse**

durch

- (1.1) direkte Einbindung Fehmarns in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,
- (1.2) Beteiligung jeweils eines Vertreters aus der Region in die (dänische) Planungsgesellschaft sowie in weitere zukünftig tätige Arbeits- und Planungsgremien auf binationaler Ebene bzw. auf Bundes- und Landesebene,
- (1.3) einen verantwortungsvollen Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen,
- (1.4) schnellstmögliche Schaffung und Finanzierung einer „Stabsstelle FBQ“, die bei der Stadtverwaltung Fehmarn anzusiedeln ist, für professionelle Koordinierungsaufgaben, örtliche Öffentlichkeitsarbeit pp.,
- (1.5) Anwendung des „Deutschen Planungsrechtes“ für alle Baumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet.

### **2.) Gesetzliche bzw. vertraglich gesicherte Kompensationsmaßnahmen für die infolge des Projektes zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile, durch Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen**

durch

- (2.1) Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme,
  - (2.2.1) Zulassung und Erschließung neuer Gewerbegebiete direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln,
  - (2.2.2) Zulassung und Erschließung einer Autobahnraststätte auf Fehmarn direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln,
- (2.3) Bestandssicherung der Häfen Puttgarden und Rodbyhavn mit Fährbetrieb im Rahmen des Staatsvertrages; alternativ Erstellung und Förderung eines Folgenutzungskonzeptes des Fährhafens Puttgarden sowie Sonderfördermittel zur Umsetzung eines Folgenutzungskonzeptes,
- (2.4) Zufluss der Gewerbesteuer zur Stadt Fehmarn für die projektbezogenen Arbeiten der verschiedenen Firmen.

**3.) Minimierung der Gefährdungen für den Tourismus auf Fehmarn während der Bauphase einer festen Querung und Ausgleich der entstehenden Verluste**  
durch

- (3.1) Auflegung eines besonderen Fonds zur Finanzierung des touristischen Verlustausgleiches und eines neuen Marketingkonzeptes zur Neupositionierung und Qualitätssteigerung des fehmarnschen Tourismus während des Baus und nach der Fertigstellung des Projektes,
- (3.2) die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung aller Arbeiten zur Minimierung der Ausbreitung der Sedimente und Schwebstoffe sowie die vertragliche Absicherung höchster Umweltauflagen 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),
- (3.3) die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn,
- (3.4) die Fertigstellung des Ausbaus der E 47 (B 207) zu einer vierspurigen Bundesstraße vor Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt, um Belastungen durch Baustellenverkehr zu verringern,
- (3.5) die Fertigstellung des Ausbaus von Umgehungsstraßen durch Ausbau der K43 (Blieschendorfer Allee) mit Anbindung nach Norden über „Amalienhof“ und „Wasserwerksweg“ zur „Niendorfer Straße“ als Ausweichstrecke für die E 47. Diese Umgehungsstraßen sind ebenfalls vor Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt fertig zu stellen, um Ausweichstrecken unter Umgehung der Ortschaft Burg auf Fehmarn zu gewährleisten.

**4.) Finanzierung ergänzender und begleitender sozialer und wirtschaftlicher Regionalentwicklungsmaßnahmen**  
durch

- (4.1) eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze,
- (4.2) Einrichtungen auf Fehmarn zur Kompensation der wegfallenden Arbeitsplätze, z.B. Forschungseinrichtungen bezüglich der Meeresökologie hinsichtlich der sich verändernden Strömungsverhältnisse und Salzgehalte der Ostsee,
- (4.3) ein spezielles Förderprogramm für lokale Entwicklungsprojekte sowie die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen im Planungsprozess und in den Finanzierungsplänen von Land und Bund, wie u.a.
  - a) den sofortigen Bau eines unabhängigen, aufklärenden Informationszentrums zur neutralen Problemsensibilisierung und Aufzeigung von Lösungsmöglichkeiten und
  - b) den zeitnahen Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums auf Fehmarn mit einer Ausstellung zum Bau der festen Querung und zu damit im Zusammenhang stehenden Themen.

**5.) Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Baufirmen an den Baumaßnahmen**

**6.a) Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen**

durch

- (6.a1) den frühzeitigen und vollständigen Ausbau der E 47 (B 207) zur vierspurigen Bundesstraße bis nach Puttgarden einschließlich einer leistungsfähigen Verbindung über / durch den Fehmarnsund,
- (6.a2) die frühzeitige Realisierung der landseitigen Anschlussinfrastruktur vor Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren,
- (6.a3) den Erhalt des bestehenden Haltepunktes in Puttgarden a. F. für den Schienenpersonenfernverkehr mit ICE-Anbindung bzw. Neubau eines entsprechenden Haltepunktes direkt an der auszubauenden Strecke der E 47 (B 207) zwischen Burg und Puttgarden unter Berücksichtigung des neuen Haltepunktes in Burg a.F,
- (6.a4) die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee,
- (6.a5) den verkehrsgerechten und zukunftsorientierten Ausbau der zu verlängernden Ausfahrten bei Avendorf, Burg und Puttgarden a.F. von der Bundesstraße. Dazu gehört bei der Ausfahrt Avendorf der zeitgerechte Ausbau der K 43 (nordöstlich dieser Ortschaft) mit Radweg. Bei der Ausfahrt Burg wird angeregt, diese rd. 300 bis 500 m nördlich der vorhandenen neu anzulegen, zur Entlastung des Verkehrsstromes zwischen Landkirchen und Burg a. F. Die Ausfahrt bei Puttgarden muss eine angemessene Strassenverbindung zum Hafengelände berücksichtigen, um eine Um-/Nachnutzung des Hafens zu ermöglichen.,
- (6.a6) die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich- / Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Umgehungsstraßen mit Radwegen, Raststätte),
- (6.a7) die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Fahrradfahrer beim Bau einer zweiten Fehmarnsundbrücke / bei der Bohrung eines Tunnels bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über / durch den Fehmarnsund,
- (6.a8) einen für die Stadt Fehmarn kostenneutralen Aus-/Umbau von Bahnübergängen, Kreuzungen und Brücken (keine Anwendung von §13 EkrG, der eine Kostendrittung zwischen Bahn, Land und Straßenbaulastträger vorsieht),
- (6.a9) umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene (nach BAB-Standard),

- (6.a10) umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Schallschutz- und Schallminderungsmaßnahmen an der bestehenden Fehmarnsundbrücke aus den bei 6.a9 genannten Gründen sowie Anbringung von Windabweisern zur Verminderung der Sperrzeiten für leere LKWs (nach BAB-Standard),
- (6.a11) Bestandssicherung der sieben Querungen der E 47,
- (6.a12) einen verantwortungsvollen und kooperativen Umgang mit den besonderen touristischen, verkehrlichen und siedlungsbezogenen Interessen der Insel Fehmarn, die insbesondere auch vom Ausbau und von der Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie vom prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Schiene betroffen sein wird.

**6.b) Verwirklichung von Maßnahmen zur Förderung der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt**  
durch

- (6.b1) Einführung der Lotsenpflicht und eines Verkehrleitsystems für den Schiffsverkehr unter Einbindung der „IMO“ sowie Vorhaltung von Notschleppern im Hafen Puttgarden,
- (6.b2) Vermeidung der Behinderung des Fährverkehrs während der Bauzeit.

**7.) Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards**  
durch

- (7.1) Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherungspflicht,
- (7.2) Herstellung eines gebohrten Tunnels anstelle eines Brückenbauwerkes,
- (7.3) die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie eines effizienten Umweltmanagements mit integriertem Umweltmonitoring,
- (7.4) die Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Komponenten der ökologischen Sensitivität einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen und Nassbaggerungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen,
- (7.5) Beachtung der Erkenntnisse aus dem aktuellen „Grünbuch der EU zur Meerespolitik“.

**8.) Gewährleistung zur Übernahme unmittelbarer und späterer Folgekosten des Projektes**  
hinsichtlich

- (8.1) der gesamten Kompensationsmaßnahmen als „Lastenausgleich“, wobei die Realisierung von Kompensationsmaßnahmen keine Minderung der lokalen Standards und Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung Fehmarns darstellen oder auslösen dürfen,
- (8.2) evtl. Havariefälle im Fehmarnbelt einschließlich der Aufwendungen im Nothafen Puttgarden,
- (8.3) des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien nach Fertigstellung des Bauwerkes, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten,
- (8.4) der Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität,
- (8.5) zusätzlicher Anforderungen an die Freiwilligen Feuerwehren, die Polizei und den Katastrophenschutz,
- (8.6) der evtl. Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut.

**9.) Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Region**  
durch

- (9.1) vorrangige Einbeziehung und ökologische Aufwertung der vorhandenen Naturschutzflächen auf Fehmarn,
- (9.2) vorrangigen Einsatz der bundeseigenen Flächen auf Fehmarn,
- (9.3) Einbeziehung zumindest des gesamten Gebietes des Kreises Ostholstein.

**10.) Differenzierte Preisgestaltung für die Brückenmaut**

unter Berücksichtigung von Pendlern und speziellen Regionaltarifen zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region.

**11.) Vertiefende und ergänzende Untersuchungen zu den Auswirkungen**  
auf

- (11.1) die lokale Arbeits- und Ausbildungsplatzvernichtung (wegfallende, zu künftig benötigte Quantitäten und Qualifikationen, Fort- und Weiterbildungsbedarf, Umschulungsmöglichkeiten?),

- (11.2) die Schiffssicherheit und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Schiffsverkehrsleitsystems,
- (11.3) die Strömungsverhältnisse, Küstenlinien sowie touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten während und nach der Fertigstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung,
- (11.4) den Vogelzug,
- (11.5) die Fischerei,
- (11.6) die regionale Wirtschaft (insbesondere auf den Tourismus),
- (11.7) die Meeresumwelt infolge von Sedimentfreisetzungen und Freisetzungen von (Kleinst-)Schwebstoffen sowie aufgrund der Veränderungen des Wasseraustausches und des Salzgehaltes der Ostsee,
- (11.8) den Verkehrsfluss und das erhöhte Verkehrsaufkommen bei lediglicher Beibehaltung der Fehmarnsundbrücke als Nadelöhr und bei Schaffung einer straßenmäßigen Vierspurigkeit sowie bahnmäßigen Zweigleisigkeit,
- (11.9) die Sicherheit, den Einzelhandel, die Übernachtungsmöglichkeiten und das soziale Gefüge durch den mehrjährigen Einsatz einer Vielzahl von auswärtigen / ausländischen Arbeitern auf Fehmarn.