

## Stellungnahme des Landes Schleswig-Holstein zu Forderungen und Anliegen der Stadt Fehmarn mit aktuellem Umsetzungsstand

Auf Wunsch der AG FBQ wurde der Forderungskatalog der Stadt Fehmarn tabellarisch aufgearbeitet und mit einer Stellungnahme des Landes aus heutiger Sicht ergänzt. **Der jeweilige Umsetzungsstand wird laufend fortgeschrieben.**

	<b>Forderung</b>	<b>a) Stellungnahme des Landes SH b) Umsetzung (Stand 12.10.2010)</b>
1.	<b>Berücksichtigung lokaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn in Entscheidungs- und Planungsprozesse durch</b>	
1.1.	direkte Einbindung Fehmarns in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,	<p>a) Der Wunsch der Stadt Fehmarn ist nachvollziehbar. In der Entwurfsphase des Staatsvertrages lehnte das BMVBS jedoch jegliche Erweiterung des bilateralen Lenkungsausschusses ab.</p> <p>b) Mit Abschluss des Staatsvertrages existiert der Lenkungsausschuss nicht mehr.</p>
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,	<p>a) In den Verhandlungen zum Staatsvertrag haben Bund und Land für eine Beteiligung Schleswig-Holsteins an der Planungsgesellschaft sowie hilfsweise für die Einrichtung eines Konsultationsgremiums mit direkter Beteiligung des Landes und des Kreises Ostholstein eingesetzt.</p> <p>b) Unter Hinweis auf das Finanzierungsmodell lehnt Dänemark eine unmittelbare deutsche Beteiligung an den Gremien der dänischen Planungsgesellschaft ab. Es wurde erreicht, dass laut Art. 20 des Staatsvertrages ein Konsultationsgremium mit direkter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein und des Kreises Ostholstein eingerichtet wird. Die Besetzungs- und Verfahrensregelungen für dieses Konsultationsgremium werden in Kürze durch den gemeinsamen Ausschuss festgelegt. Im Falle von zwei Vertretern pro Mitglied erwägt der Kreis Ostholstein einen Sitz der Stadt Fehmarn zu überlassen.</p> <p>Darüber hinaus wurde auf Vorschlag von Ministerpräsident Carstensen im September 2007 die AG FBQ mit Vertretern des MWV, des Kreises Ostholstein, der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode etabliert, die regelmäßig tagt.</p>
1.3.	einen verantwortungsvollen Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen,	<p>a) Das Land hat sich für die Berücksichtigung regionaler - d.h. auch lokaler - Interessen im Staatsvertrag eingesetzt. Eine enge Zusammenarbeit, insbesondere mit dem dänischen Verkehrsministerium und der dänischen Planungsgesellschaft <b>Femern A/S</b> wird aus Sicht des Landes für unerlässlich gehalten.</p> <p>b) Es ist gelungen, bereits in der Präambel des Staatsvertrages die Anerkennung der Interessen des Landes Schleswig-Holstein festzuhalten. Laut Art. 20 des Staatsvertrages wird ein Konsultationsgremium mit dem Ziel eingerichtet, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern.</p>

1.4.	schnellstmögliche Schaffung und Finanzierung einer „Stabsstelle FBQ“, die bei der Stadtverwaltung Fehmarn anzusiedeln ist, für professionelle Koordinierungsaufgaben, örtliche Öffentlichkeitsarbeit pp.,	<p>a) Es steht der Stadt Fehmarn frei, eine solche Stabsstelle einzurichten. Bei Erfüllung der Förder Voraussetzungen ist eine Förderung aus bestehenden Förderprogrammen des Landes denkbar.</p> <p>b) Der ursprüngliche Antrag der Stadt Fehmarn ist inzwischen in dem gemeinsamen Förderantrag (Projekträger: Entwicklungsgesellschaft Ostholstein - egoh; Beteiligte: Kreis Ostholstein, Stadt Fehmarn, IHK Lübeck) für das Projekt „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung“ vom 19.04.2010 aufgegangen, der dem Land vorliegt. Zurzeit wird der Antrag zwischen dem Land und den Projektbeteiligten inhaltlich abgestimmt und soll danach beschieden werden. Das Projekt soll der Weiterführung der durch das Regionale Entwicklungskonzept (REK) „Entwicklungskonzept als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung“ (siehe Ziff. 11.6) begonnen kreisübergreifenden Zusammenarbeit und der Umsetzung der im REK enthaltenen Projektskizzen dienen.</p>
1.5.	Anwendung des „Deutschen Planungsrechtes“ für alle Baumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet.	<p>a) Laut Art. 13. Abs. 3 des Staatsvertrages erfolgt die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren für den auf deutschem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach deutschem Recht und für den auf dänischem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach dänischem Recht.</p>
2.	<b>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</b>	<p>a) Eine gesetzlich bzw. vertraglich gesicherte Kompensation für <u>eventuell</u> zu erwartende wirtschaftliche Nachteile ist nicht vorgesehen.</p>
2.1.	Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme,	<p>a) Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land Schleswig-Holstein ist z.Zt. nicht vorgesehen. Mit dem Zukunftsprogramm Wirtschaft (ZPW) verfügt Schleswig-Holstein bereits über ein leistungsfähiges Förderprogramm, das aus EU-, Bundes- und Landesmitteln gespeist wird und von dem auch die Stadt Fehmarn profitieren kann.</p> <p>b) Die Stadt Fehmarn wurde und ist weiterhin ausdrücklich aufgefordert, geeignete Projektideen zu entwickeln und Förderanträge zu stellen.</p>

2.2.1.	Zulassung und Erschließung neuer Gewerbegebiete direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln	<p>a) Die Zulassung von Gewerbegebieten erfolgt einzelfallbezogen grundsätzlich über das Instrumentarium der Bauleitplanung (i.d.R. Flächennutzungspläne und Bauleitpläne) in der nach Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange eine Abwägung der Vor- und Nachteile erfolgt. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten. Die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten in den zentralen Orten sowie die Wiedererrichtung von brachliegenden Industrie- und Gewerbegebiete kann im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft gefördert werden. Der Bereitstellung von Sonderfördermitteln bedarf es nicht.</p> <p>b) Das Land fordert die Gemeinden in der Fehmarnbelt-Region auf, sich bei der Ausweisung von Gewerbegebieten abzustimmen, um ein langfristig zukunftsorientiertes Angebot an Gewerbeflächen zu schaffen.</p>
2.2.2.	Zulassung und Erschließung einer Autobahnraststätte auf Fehmarn direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln,	<p>a) Die Entscheidung über die Anlage einer Autobahnraststätte trifft der Bund. <b>Sonderfördermittel des Landes sind dafür nicht vorgesehen.</b></p> <p>b) Für den Bereich Fehmarn ist zurzeit keine bewirtschaftete Autobahnraststätte vorgesehen.</p>
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,	<p>a) Die Entscheidung zur Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des Fährbetriebs liegt im alleinigen betrieblichen Ermessen der Firma Scandlines. Zur Auflegung evtl. Sonderförderprogramme siehe Ziff. 2.1.</p> <p>b) <b>Im Rahmen des REK (siehe 11.6) werden Maßnahmevorschläge erarbeitet, wie die Region die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nutzen und wie sie die Nachteile mindern kann. Ein Aspekt ist dabei auch die Frage, wie der Fährhafen Puttgarden weiter genutzt werden kann. Mögliche Potenziale des Hafens Puttgarden wurden im Rahmen des REK bereits identifiziert. Sie sollen zu gegebener Zeit näher untersucht werden.</b></p>

2.4.	Zufluss der Gewerbesteuer zur Stadt Fehmarn für die projektbezogenen Arbeiten der verschiedenen Firmen	a) Die Berechtigung zur Erhebung der Gewerbesteuer steht den Gemeinden zu. Hat ein Unternehmen Betriebsstätten in mehreren Gemeinden oder erstreckt sich eine Betriebsstätte über das Gebiet mehrerer Gemeinden, so ist der Steuermessbetrag in die auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Anteile (sog. Zerlegungsanteile) zu zerlegen. Siehe hierzu §§ 28 ff. des Gewerbesteuergesetzes (GewStG). Als Betriebsstätte kommt gem. § 12 der Abgabenordnung (AO) jede feste Geschäftseinrichtung oder Anlage in Betracht, die der Tätigkeit eines Unternehmens dient. Nach § 12 Nr. 8 AO gelten als Betriebsstätten auch Bauausführungen oder Montagen unter der Voraussetzung, dass die Dauer einer einzelnen Bauausführung oder Montage oder mehrerer ohne Unterbrechung aufeinander folgenden Bauausführungen oder Montagen 6 Monate überstiegen hat. Zerlegungsmaßstab sind i. d. R. die in den einzelnen Gemeinden anfallenden Arbeitslöhne. In den Fällen, in denen Firmen projektbezogen tätig werden, die außerhalb der Stadt Fehmarn eine Betriebsstätte unterhalten, ist eine Zerlegung vorzunehmen. Ein vom Gesetz abweichender Zerlegungsmaßstab, der zum überwiegenden Zufluss der Gewerbesteuer bei der Stadt Fehmarn führen würde, kann durch eine Einigung der Stadt Fehmarn mit den anderen betroffenen Gemeinden nach § 33 Abs. 2 GewStG erreicht werden.
------	--	---

3.	<p><b>Minimierung der Gefährdungen für den Tourismus auf Fehmarn während der Bauphase einer festen Querung und Ausgleich der entstehenden Verluste</b> durch</p>	<p>a) Auch aus Sicht des Landes sollten sich die negativen Auswirkungen aus dem Bau einer festen Querung auf ein unbedingt unvermeidbares Ausmaß beschränken. Dies liegt in der Zuständigkeit der dänischen Planungsgesellschaft und ist im Rahmen der Baudurchführung sicherzustellen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können diesbezüglich Forderungen durch den Kreis im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange eingebracht werden. Die Planfeststellungsbehörde wird über die Forderungen entscheiden und diese ggf. als Auflagen im Planfeststellungsbeschluss verankern.</p> <p>b) Die AG FBQ hat ein umfangreiches Papier zu den Auswirkungen einer festen FBQ auf den Tourismus erstellt und im Februar 2009 Femern A/S übermittelt. Bei einem Besuch der Vertreter von Femern A/S in der AG FBQ im September 2008 erklärten diese bereits, dass die einschlägigen EU- und nationalen Rechtsvorschriften für den Bau zugrunde zu legen sind. Danach ist u.a. darauf zu achten, dass die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und den Tourismus möglichst gering ausfallen. Außerdem sei es möglich, Grenzwerte für die Baufirmen festzulegen, so dass Beeinträchtigungen des Badewassers in der Hauptsaison verhindert werden könnten. Diese Forderung sollte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Im Übrigen wurde bestätigt, dass ein Baustellenmanagement vorgesehen ist.</p> <p>Femern A/S hat im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ein Gutachten zum Tourismus in Auftrag gegeben. Es befindet sich derzeit in Bearbeitung. In der AG FBQ ist es verabredet worden, dass erst nach Vorlage der Ergebnisse dieses Gutachtens eine Bewertung stattfinden kann, welcher Handlungsbedarf hinsichtlich zusätzlicher Untersuchungen besteht. Femern A/S hat erklärt, dass sie die Tourismusbranche sehr ernst nimmt, da dies die wichtigste Branche der regionalen Wirtschaft ist. Die von Femern A/S in Auftrag gegebene Studie zum Thema Tourismus soll daher noch enger als ursprünglich vorgesehen mit den übrigen relevanten Untersuchungen verzahnt und nunmehr auch direkter Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen werden. Es wird erwartet, dass die Ergebnisse des Gutachtens im Sommer 2011 vorliegen. Dem Wunsch der Region entsprechend prüft Femern A/S, welche wesentliche Grundlagendaten aus der laufenden Gutachtenbearbeitung bereits vorab der Region zur Verfügung gestellt werden können.</p>
----	--	--

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,	<p>a) Die Förderung nicht-investiver touristischer Projekte und öffentlicher touristischer Infrastruktureinrichtungen erfolgt aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft. Die Stadt Fehmarn wird ausdrücklich aufgefordert, geeignete Projektideen zu entwickeln und Förderanträge zu stellen. Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land ist zzt. nicht vorgesehen.</p> <p>b) Im Mai 2009 ist das INTERREG IVa-Projekt „Destination Fehmarnbelt“ des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT) angelaufen. Zielsetzung des Projektes ist u. a. die Entwicklung einer gemeinsamen Identität und Profilierung der <u>grenzüberschreitenden Fehmarnbeltregion</u> sowie von einer gemeinsamen Vermarktungsplattform und entsprechenden Marketingaktivitäten. Die Projektlaufzeit endet am 31.12.2011. Eine Neupositionierung des Tourismus auf Fehmarn beinhaltet das Projekt jedoch nicht. Da im Tourismuskonzept der Insel Fehmarn (Stand 2007) die FBQ jedoch nahezu unberücksichtigt geblieben ist, wird die Erarbeitung eines zukunftsorientierten Tourismusentwicklungskonzeptes als Grundlage für die touristische Neupositionierung der Insel für erforderlich erachtet. Die bereits in anderen Konzepten und Gutachten erarbeiteten Ergebnisse sind darin zu berücksichtigen. Ein erster Entwurf des Leistungsverzeichnisses liegt vor und soll Ende Oktober 2010 mit dem Tourismusreferat im MWV abgestimmt werden.</p>
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 Umwelanforderungen in den Bauaufträgen zur Vermeidung derartiger Umweltbeeinträchtigungen, unter zeitlichen Beschränkungen für Bauarbeiten, die zu starken Sedimentaufwirbelungen führen (z.B. Bohrgen/Nassbaggerarbeiten in der touristischen Hauptsaison),	Siehe Ziff. 3.
3.3.	die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn,	Siehe Ziff. 3.
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,	<p>a) Das Land will den vierstreifigen Ausbau der B 207 schnellstmöglich durchführen.</p> <p>b) Die Planungen zum Ausbau der Straßenhinterlandanbindung sind durch das Land als Auftragsverwaltung für den Bund bereits im Juli 2007 aufgenommen worden. Aus heutiger Sicht kann der Ausbau der B 207 im Jahr 2015 (und damit drei Jahre vor der für 2018 geplanten Fertigstellung der FBQ) abgeschlossen werden.</p>

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.	<p>a) Der angesprochene Ausbau der K 43 ist ein Projekt in kommunaler Planungshoheit; dessen zeitliche Abwicklung allein in der Hand des Kreises Ostholstein liegt.</p> <p>b) Abstimmungen mit dem Land hinsichtlich der Fördermodalitäten nach dem GVFG-SH wurden bereits aufgenommen.</p>
4.	<b>Finanzierung ergänzender und begleitender sozialer und wirtschaftlicher Regionalentwicklungsmaßnahmen durch</b>	
4.1.	eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze,	<p>a) Das Land unterstützt das Anliegen der Stadt Fehmarn.</p> <p>b) Ein entsprechendes Regionales Entwicklungskonzept (REK) ist im Februar 2009 durch den Kreis Ostholstein in Auftrag gegeben worden. Es wird zu 80% aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Landes gefördert. Der Abschlussbericht wurde im August 2010 vorgelegt und soll im Rahmen einer Regionalkonferenz im Spätherbst 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Das REK enthält Hinweise und Ideen für regionale Entwicklungsprojekte an verschiedenen Standorten in der untersuchten Region, u.a. auch für die Ansiedlung von Gewerbe. Eine Weiterführung der durch das REK begonnenen kreisübergreifenden Zusammenarbeit und die Umsetzung der im REK enthaltenen Projektskizzen soll im Rahmen des beantragten Projektes „Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1“ (Projektträger: Entwicklungsgesellschaft Ostholstein - egoh; Beteiligte: Kreis Ostholstein, Stadt Fehmarn, IHK Lübeck) erfolgen. Zurzeit wird der Antrag zwischen dem Land und den Projektbeteiligten inhaltlich abgestimmt und soll danach beschlossen werden. Das Projekt sieht unter Federführung des Kreises Ostholstein die Fortführung der Arbeit in der Lenkungsgruppe vor, die sich zur fachlichen Begleitung des REK gebildet hat und Vertreter aus den beteiligten Kreisen sowie von der Hansestadt Lübeck, der IHK zu Lübeck und dem schleswig-holsteinischen Innen- und Wirtschaftsministerium umfasst.</p> <p>Die Stadt Fehmarn hat mit der Verabschiedung des Bebauungsplanes Nr. 88 für ein Gewerbegebiet nördlich des Landkirchener Weges sowie durch die Auseinandersetzung mit Gewerbesuchräumen im Rahmen ihrer Flächennutzungsplanung bereits auf die im Abschlussbericht des REK dargestellten Chancen zur Schaffung besonders geeigneter Standorte für Logistik, Transport und Verkehrsgewerbe an exponierten Stellen in der Region reagiert.</p>

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,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Das Land begrüßt den Vorschlag z.B. Forschungseinrichtungen auf Fehmarn anzusiedeln.</li> <li>b) Stadt Fehmarn, Kreis Ostholstein und Land SH werden entsprechende Überlegungen u.a. in der AG-FBQ diskutieren und ggf. entsprechende Initiativen ergreifen.</li> </ul>
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.	Siehe Ziff. 2.1.
a)	den sofortigen Bau eines unabhängigen, aufklärenden Informationszentrums zur neutralen Problemsensibilisierung und Aufzeigung von Lösungsmöglichkeiten und	Siehe Ziff. 4.3.b)
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Nach den bisherigen Verabredungen zwischen D und DK wird ein solches Informations- und Ausstellungszentrum auf Fehmarn für notwendig und sinnvoll gehalten und soll so schnell wie möglich etabliert werden.</li> <li>b) Femern A/S hat am 24.06.2009 im Ortsteil Burg auf Fehmarn und am 24.04.2010 in Rødbyhavn jeweils ein Info-Center eröffnet, in denen sich Besucher über die Planungen zur festen FBQ informieren können. Zudem beabsichtigt Femern A/S, ein Ausstellungszentrum in der Nähe der Baustelle auf deutscher Seite einzurichten. Der Region wurde die Möglichkeit eröffnet, sich in die Planungen und die Konzepterstellung (z.B. bzgl. Umfang, Bauart, Standort und mögliche Mit-/Nachnutzung des Ausstellungszentrums) einzubringen, wobei sie vom Land begleitet und unterstützt wird. Entsprechende Abstimmungen laufen zurzeit. Die Stadt Fehmarn hat insoweit zuletzt eine Standortkonzeptstudie vorgelegt. Im nächsten Schritt sollen potenzielle Mit-/Nachnutzungen durch einen externen Berater geprüft werden.</li> </ul>

<p>5.</p>	<p><b>Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Baufirmen an den Baumaßnahmen</b></p>	<p>a) Neben dem GWB trägt auch das Schleswig-Holsteinische Landesrecht dem Gedanken der Förderung mittelständischer Interessen Rechnung. So bestimmt das Mittelstandsförderungs- und Vergabegesetz (MFG), dass öffentliche Auftraggeber mittelständische Interessen vornehmlich durch Teilung der Aufträge in Fach- und Teillose angemessen zu berücksichtigen haben. Für den Fall der Weitergabe von Leistungen an Nachunternehmer besteht eine Verpflichtung des Auftragnehmers dahingehend, bevorzugt Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zu beteiligen, soweit es mit der vertragsgemäßen Ausführung des Auftrages zu vereinbaren ist. Hierdurch erhalten auch kleinere und mittlere Betriebe Möglichkeiten sich im Wettbewerb zu behaupten. Rein „lokale Vorrangbetrachtungen“ (ortsansässiges Unternehmen) hingegen können nicht in Vergabeentscheidungen einfließen (Diskriminierungsverbot).</p> <p>b) Das Land hat sich nachdrücklich für das Anliegen der Stadt Fehmarn in Gesprächen mit dem dänischen Verkehrsministerium sowie Femern A/S eingesetzt. Femern A/S wird die Ausschreibung mindestens EU-weit unter Beachtung der nationalen Rechtsvorschriften durchführen. In der im Januar 2010 herausgegebenen „Beschreibung möglicher Produktionsstätten“ und auch auf der Informationsveranstaltung am 12.03.2010 zu Produktionsstätten hat Femern A/S darauf hingewiesen, dass der Gesamtauftrag in einer Reihe von Verträgen, wahrscheinlich in mindestens drei Hauptverträge, aufgeteilt wird. Kleinteiligere Unteraufträge sind davon unberührt möglich.</p>
<p>6a.</p>	<p><b>Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen durch</b></p>	<p>a) Das Anliegen der Stadt Fehmarn wird begrüßt.</p> <p>b) Ein Verkehrskonzept wurde im Jahr 2009 im Rahmen des Projekts MORO Nord auf Initiative der IHK zu Lübeck in Auftrag gegeben. Die IHK zu Lübeck, das Land SH (Innenministerium) und die Handelskammer HH beteiligten sich finanziell daran und begleiteten es fachlich zusammen mit Vertretern des MWV sowie der Kreise OH, Segeberg, Stormarn, Hrzgt. Lauenburg, der Hansestadt Lübeck und der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Abschlussbericht wurde im Juli 2010 vorgelegt. Als Konsequenz aus dem Verkehrskonzept wurde von der IHK und den beteiligten Kreisen ein Positionspapier erarbeitet, dass seit Mai 2010 in den zuständigen Ausschüssen und Fraktionen der Kreise behandelt wird.</p>

6a.1.	den frühzeitigen und vollständigen Ausbau der E 47 (B 207) zur vierspurigen Bundesstraße bis nach Puttgarden einschließlich einer leistungsfähigen Verbindung über/durch den Fehmarnsund,	<p>Zum Ausbau der B 207: Siehe Ziff. 3.4.</p> <p>a) Der Ausbau der Fehmarnsundquerung ist von Seiten des Bundes zzt. nicht vorgesehen (vgl. hierzu auch Art. 5 Abs. 2 des Staatsvertrages). Die Landesregierung ist der Auffassung, dass abhängig von der Verkehrsentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden sollte, ob ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke erforderlich wird. Die Landesregierung wird die Verkehrsströme sorgfältig beobachten und zu gegebener Zeit mit dem Bund in Verhandlung treten, um zu verhindern, dass die Fehmarnsundbrücke nach Freigabe der festen Fehmarnbeltquerung zu einem Nadelöhr wird.</p> <p>b) Es bleibt den weiteren Verhandlungen mit dem Bund vorbehalten, inwieweit dieses Projekt im Rahmen der Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans dringlich gemacht werden kann.</p>
6a.2.	die frühzeitige Realisierung der landseitigen Anschlussinfrastruktur <u>vor</u> Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren,	<p><u>Straße:</u> Siehe Ziff. 3.4.</p> <p><u>Schiene:</u></p> <p>a) Für den Ausbau der Schienenstrecke ist die DB AG zuständig.</p> <p>b) Der Zeitplan für die Realisierung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Lübeck - Puttgarden ergibt sich aus Art. 5, Abs. 2. des Staatsvertrages.</p>
6a.3.	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.,	<p>a) Das Land setzt sich für die Beibehaltung des Fernhaltepunkte Lübeck und Oldenburg ein, hat jedoch keine originären Gestaltungsmöglichkeiten, da der Fernverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich von der DB AG erbracht wird. Inwieweit es erreichbar ist, dass der Fernverkehr zwischen Lübeck und der Grenze zu Dänemark weitere Halte einlegt, dürfte maßgeblich vom Fahrgastpotential abhängen.</p> <p>b) Das Land hat entschieden, einen neuen Haltepunkt „Fehmarn-Burg“ im Ortsteil Burg a.F. für den Nahverkehr einzurichten. Dieser wurde am 31.07.2010 eröffnet. Laut Verhandlungen mit der DB AG wird 2011 der saisonale IC-Verkehr Frankfurt a. M. - Köln - Hamburg - Fehmarn in Fehmarn-Burg halten.</p>
6a.4.	die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee,	<p>a) Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau darf das derzeitige SPNV-Angebot nicht verschlechtern. Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist es, den parallelen Betrieb von Nah-, Fern und Güterverkehr zu ermöglichen.</p> <p>Für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung ist die DB AG zuständig. Über die Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des <u>Fährbetriebs</u> entscheidet die Firma Scandlines in eigener Verantwortung.</p>

6a.5.	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.,	<p>a) Das Anliegen der Stadt Fehmarn ist mit den für die Straßenplanung zuständigen Behörden abzustimmen.</p> <p>b) Zum Ausbau der K 43 mit Radweg wird auf die Stellungnahme und den Umsetzungsstand zu Ziffer 3.5. verwiesen. Der Neubau der Anschlussstelle Burg erfolgt im Bereich der heute vorhandenen Anschlussstelle. Dies erfolgt aus dem Grunde, dass aus heutiger Sicht das vorhandene Brückenbauwerk der Überführung der L 209 über die Bahn erhalten bleiben kann und eine Verlegung aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet.</p>
6a.6.	die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich-/Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Umgehungsstraßen mit Radwegen, Raststätte),	<p>a) Das Land unterstützt das Anliegen, Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke vorzuhalten. Mit dem vierstreifigen Ausbau der B 207 wird die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur langfristig verbessert. Dabei wird die Notwendigkeit weiterer sich aus dem Ausbau generierender Infrastrukturmaßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt geprüft.</p> <p>b) Die Berücksichtigung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (Ausweich- und Auffangparkplätze) wird von Femern A/S in Abstimmung mit dem LBV-SH in die Planungen zur Querung mit einbezogen. Im Zusammenhang mit dem vierstreifigen Ausbau der B 207 ist eine Anlage von neuen Auffangparkplätzen derzeit nicht vorgesehen. Bei den vorhandenen Auffangparkplätzen westlich von Großenbrode und nördlich vom Ortsteil Strukkamp der Stadt Fehmarn erfolgt neben einer Änderung der Zu- und Abfahrten eine teilweise Umgestaltung.</p>
6a.7.	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,	<p>a) Sollte die Fehmarnsundquerung ausgebaut werden, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen. Die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange und die Regelung der Verkehrsführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Radfahrer wird Gegenstand der dann stattfindenden Planung sein.</p>

6a.8.	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),	<p>a) Die Thematik ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Hinsichtlich der Finanzierung bestehen unterschiedliche Regelungen, je nachdem, ob es sich um EKrG-Maßnahmen an der bestehenden Strecke oder an einer neu trassierten Strecke handelt und ob die Beseitigung eines bestehenden Bahnübergangs (durch Stilllegung des Bahnübergangs bzw. durch höhenfreie Lösungen -Tunnel oder Brücke) erforderlich ist.</p> <p>Bei einer <u>Neutrassierung</u> wären nur höhenfreie Übergänge (Brücke, Tunnel) erlaubt. Diese wären dann nach § 11 EKrG von dem „Verursacher“, also der DB AG, zu tragen. Bei EKrG-Maßnahmen an der <u>bestehenden Strecke</u> ist zu unterscheiden zwischen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahmen nach § 12 EKrG (dann Kostenübernahme durch denjenigen, der die EKrG-Maßnahme verlangt)</li> <li>– Maßnahmen nach § 13 EKrG: Beseitigung von bestehenden Bahnübergängen (Aufhebung oder Bau höhenfreier Lösungen durch Tunnel oder Brücke). In diesem Fall tragen Straßenbaulastträger, DB Netz AG und Bund jeweils ein Drittel. Bei Gemeindestraßen <b>kann der Drittel-Anteil</b> der Gemeinde i. d. R. durch GVFG-Mittel mit 60 – 85 % gefördert werden.</li> </ul> <p>Inwieweit der Ausbau der bestehenden Strecke (durch zweites Gleis und Elektrifizierung) die Beseitigung bestehende Bahnübergänge erfordert, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Geschwindigkeit, Fahrzeugdichte, Schrankenschließzeiten, Sicherheitsaspekte). <b>Aussagen darüber sind erst im Rahmen des späteren Planfeststellungsverfahrens möglich.</b></p>
6a.9.	umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Lärmschutz- und Lärm-minderungsmaßnahmen 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),	<p>a) Das Anliegen <b>der Stadt Fehmarn</b> ist nachvollziehbar. Rechtsgrundlage ist das Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) mit den dazu ergangenen Verordnungen. Die 16. Bundesimmissionschutzverordnung, <b>die für Verkehrsvorhaben einschlägig ist</b>, definiert verbindlich die anzuwendenden Geräuschpegelgrenzwerte für Straßen- und Schienenneu- und Ausbautvorhaben. Werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Beurteilungspegel überschritten, so besteht für die betroffenen Anwohner ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>b) Der Lärmschutz wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überprüft und <b>die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden verbindlich festgelegt</b>. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger der betroffenen <b>Straße</b>. Lärmschutzmaßnahmen für die <b>Schiene</b> liegen in der Verantwortung der Betreiber der Schieneninfrastruktur (DB AG für die Hinterlandanbindung bis zur Rampe der Querung, <b>Fehmarn A/S</b> für die Querung inklusive Rampe).</p>

6a.10.	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),	<p>a) Lärmschutzmaßnahmen können beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Straße/Brücke realisiert werden, wenn die entsprechenden Grenzwerte überschritten sind. Ansprechpartner für eine ergänzende bauliche Ausstattung an der bestehenden Fehmarnsundbrücke ist die DB AG als Eigentümerin. Diese hätte u.a. zu prüfen, inwieweit zusätzliche bauliche Einrichtungen überhaupt statisch möglich sind.</p> <p>b) Zurzeit ist ein Neubau oder eine wesentliche bauliche Änderung der Fehmarnsundbrücke nicht vorgesehen (s. Ziff. 6a.1.).</p>
6a.11.	Bestandssicherung der sieben Querungen der E 47,	<p>a) Es ist beabsichtigt, die Anzahl der Anschlussstellen entsprechend der heutigen Anzahl beizubehalten</p>
6a.12.	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.	<p>a) Dem Land ist an einer transparenten, nachvollziehbaren Planung gelegen. Die Abarbeitung aller planungsrelevanten Belange stellt den Kernpunkt der Planungsentscheidung dar. Die betroffenen Kommunen sollen bereits vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens in die Planung eingebunden werden, damit insbesondere deren <b>touristische, verkehrliche und siedlungsbezogene</b> Interessen und Belange so weit wie möglich berücksichtigt werden können.</p> <p>b) Das Land SH (MWV) hat die Kommunen und Vertreter der DB AG bzw. der DB ProjektBau GmbH bereits im März 2008 zu einem Gespräch nach Kiel eingeladen. Die DB AG zeigte sich bereit, mit den betroffenen Kommunen die Planung zu erörtern, um gemeinsam Lösungen zu finden. In der Zwischenzeit haben <b>weitere</b> Erörterungsrunden zuletzt am 21.01.2010 in Eutin zwischen den Kommunen und der DB AG bzw. der ProjektBau GmbH stattgefunden. <b>Die ersten Planungen der DB ProjektBau GmbH sahen lediglich einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung überwiegend unter Beibehaltung der jetzigen Trasse vor. Wegen der befürchteten Lärmbelastungen, häufigen Schankenschließzeiten und Beeinträchtigungen des Tourismus forderte die Region eine teilweise Neutrassierung zur Entlastung der Bäderorte. Um den möglichen wirtschaftlichen Schaden quantifizieren und den Mehrkosten einer Alternativtrasse gegenüberstellen zu können, hat der Kreis eine Betroffenheitsanalyse beauftragt. Zur Unterstützung der Region hat sich das Land gegenüber dem Bund für die Prüfung weitergehender Trassierungsvarianten eingesetzt. Daraufhin hat der Bund die DB ProjektBau GmbH beauftragt, zusätzliche Trassierungsalternativen zu prüfen. Die zusätzlichen Varianten betreffen den südlichen Streckenverlauf mit östlicher/westlicher Neutrassierung parallel zur Autobahn A 1.</b>  <b>Im Nordkreis (Bereich Großenbrode) wurden weiterhin keine Streckenalternativen geprüft. Um eine regionalverträgliche Trassenführung zu erreichen, forderte die Region unter Führung des Kreises Ostholstein gegenüber dem Land die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV). Die Landesregierung hat inzwischen ein ROV beschlossen. Als erster Termin fand am 22.06.2010 in Cismar eine Antragskonferenz des für das ROV zuständigen</b></p>

		<p>Innenministeriums statt. Die Einbeziehung der Insel Fehmarn in das ROV wird im Zuge des Feststellungsprotokolls des Innenministeriums in Kürze entschieden.</p> <p>Im ROV erfolgt eine umfangreiche und fachübergreifende Interessenabwägung. Als Ergebnis des ROV könnte eine andere Trasse als der Ausbau der Bestandstrasse empfohlen werden. Das Ergebnis des ROV ist für das anschließende Planfeststellungsverfahren zwar weder rechtlich bindend, noch einklagbar, es ist jedoch eine Positionsbestimmung, die im Planfeststellungsverfahren nicht unbegründet übergangen werden könnte. Im Juni 2010 hat das BMVBS eine Aktualisierung der Güterzugprognose über die DB ProjektBau GmbH bekannt gegeben, wonach sich die Prognose der Güterzüge über die Vogelfluglinie von 149 auf 78 Züge täglich reduziert. Am 24.08.2010 hat der Kreis Ostholstein das Ergebnis der von ihm beauftragten Betroffenheitsanalyse vorgelegt.</p>
6b.	<b>Verwirklichung von Maßnahmen zur Förderung der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt durch</b>	
6b.1.	Einführung der Lotsenpflicht und eines Verkehrsleitsystems für den Schiffsverkehr unter Einbindung der „IMO“ sowie Vorhaltung von Notschleppern im Hafen Puttgarden,	<p>a) Die Einführung eines Verkehrsleitsystems spielt im Rahmen der Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts für die Querung eine bedeutende Rolle. Eine <u>Lotsenpflicht</u> in der internationalen Wasserstraße Fehmarnbelt kann nur durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) erfolgen.</p> <p>b) Femern A/S erarbeitet zurzeit mit den zuständigen Behörden und Organisationen in Deutschland und Dänemark ein geeignetes <u>Verkehrsleitsystem</u>. Derzeit bestehen im Fehmarnbelt seitens der IMO <u>Lotsempfehlungen</u> für tiefgehende Schiffe, die von der internationalen Schifffahrt sehr gut angenommen werden.</p>
6b.2.	Vermeidung der Behinderung des Fährverkehrs während der Bauzeit.	<p>a) Dieses Anliegen des Stadt Fehmarn wird durch das Land SH unterstützt.</p> <p>b) Diese Forderung wird auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung eine Rolle spielen.</p>
7.	<b>Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards durch</b>	

7.1.	Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherungspflicht,	<p>a) Der Wunsch nach Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherungspflicht wird unterstützt.</p> <p>b) Lt. Art. 14, Abs. 3 des Staatsvertrages soll Femern A/S ein Sicherheitskonzept erstellen und mit den jeweiligen zuständigen Behörden abstimmen. Mittlerweile haben zwei Besprechungen zur Sicherheitskonzeption unter Beteiligung aller betroffenen Ressorts stattgefunden. Das Innenministerium hat die Koordinierungs- und Planungsaufgabe infolgedessen übernommen und fungiert als zentraler Ansprechpartner für die deutschen Sicherheitsbehörden und Femern A/S. Der Kreis Ostholstein und die Gemeinde Fehmarn sind durchgängig in das Verfahren eingebunden. Gesetzliche Regelungslücken sind weitgehend identifiziert und werden einem Lösungsprozess zugeführt. Des Weiteren wird sichergestellt, dass Sicherheitsinteressen und die Forderungen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben in den Planungsprozess einfließen (Werksfeuerwehr, Rettungsdienst, Kontrollstellen usw.). Kostenfragen werden in die Planungen und Verhandlungen mit aufgenommen. Auswirkungen auf die (Verkehrs)-Sicherheitslage werden geprüft.</p>
7.2.	Herstellung eines gebohrten Tunnels anstelle eines Brückenbauwerkes,	<p>a) Die Frage der technischen Lösung ("Brücke oder Tunnel") wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</p> <p>b) Anfang April 2009 hat Femern A/S Verträge mit zwei Beraterteams geschlossen, die in Konkurrenz zueinander stehend Brücken- und Tunnelvarianten planen. Dabei sind die technische Machbarkeit, die wirtschaftliche Optimierung und eine akzeptable Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Femern A/S plant, im Frühjahr 2011 die Vorzugsvariante für das Planfeststellungsverfahren zu präsentieren.</p>
7.3.	die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie eines effizienten Umweltmanagements mit integriertem Umweltmonitoring,	<p>a) Im Rahmen der Planung wird eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt, die auch die artenschutzrechtlichen Anforderungen abbildet. Für die UVS werden entsprechende Fachbüros beauftragt. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind die Gutachten mit den von den Gutachtern empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (Landschaftspflegerischer Begleitplan - LBP). Der Planfeststellungsbeschluss stellt die im LBP enthaltenen Maßnahmen verbindlich fest. Dies kann auch, soweit erforderlich, ein Monitoring enthalten.</p> <p>b) Im September 2008 hat Femern A/S eine Reihe von Umweltuntersuchungen in Auftrag gegeben, die die Grundlage für die UVS bilden und zurzeit durchgeführt werden. Am 25. August 2010 fand in Eutin der so genannte Scopingtermin statt. Ziel des Scopingverfahrens ist es, den Rahmen für die Inhalte, den Umfang, die umweltfachlich anzuwendenden Methoden und den Untersuchungsraum der UVS festzulegen.</p>

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,	<p>a) Soweit sich aufgrund der ökologischen Gegebenheiten einschränkende Maßnahmen des Bauablaufes ergeben, können sich diese bereits aus den Empfehlungen der Gutachter entwickeln. Soweit die Planfeststellungsunterlagen dieses ggf. nicht hergeben, so besteht die Möglichkeit, diese Aspekte als Stellungnahme (Forderung) in das Planfeststellungsverfahren einzubringen.</p> <p>b) Im Rahmen der UVS und des LBP wird untersucht werden, ob und ggf. welche Bauzeitenregelungen geeignet sind, um die Auswirkungen des Vorhabens zu reduzieren.</p>
7.5.	Beachtung der Erkenntnisse aus dem aktuellen „Grünbuch der EU zur Meerespolitik“.	<p>a) Das Land beachtet das Grünbuch der EU zur Meerespolitik und hat sich in Abstimmung mit den norddeutschen Ländern intensiv mit eigenen meerespolitischen Stellungnahmen und Forderungen in seine Entstehung eingebracht. Unter Berücksichtigung des in der Folge und auf Grundlage des Grünbuchs verabschiedeten Blaubuchs „Eine integrierte Meerespolitik für die EU“ hat das Land im Juni 2008 selbst als erste europäische Region den "Maritimen Aktionsplan Schleswig-Holstein" entwickelt und im Landtag verabschiedet. Dieser enthält zehn Leitlinien, anhand derer eine innovative und integrative Meerespolitik umgesetzt werden soll. Hierzu gehört auch die Leitlinie „Meeresumwelt nachhaltig schützen“, hinter der sich zahlreiche Projekte zum Meeresschutz/Umweltschutz verbergen.</p>
8.	<b>Gewährleistung zur Übernahme unmittelbarer und späterer Folgekosten des Projektes</b> 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,	<p>a) Der Baulastträger wird die <u>Folgekosten</u> in dem Umfang übernehmen, wie es nach Prüfung des Einzelfalls gesetzlich vorgesehen ist. Hierzu bedarf es zunächst einer belastbaren Darstellung der eingetretenen Schäden.</p>
8.2.	evtl. Havariefälle im Fehmarnbelt einschließlich der Aufwendungen im Nothafen Puttgarden,	Siehe Ziffer 8.1.
8.3.	des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien nach Fertigstellung des Bauwerkes, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten,	<p>Siehe Ziff. 8.1.</p> <p>a) Ob es zu <u>Veränderungen der Küstenlinie</u> kommt, ist aus heutiger Sicht offen.</p>
8.4.	der Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität,	Siehe Ziff. 8.1.
8.5.	zusätzlicher Anforderungen an die Freiwilligen Feuerwehren, die Polizei und den Katastrophenschutz,	<p>a) Dem Baulastträger einer Straße können keine Folgekosten in Bezug auf die Rettungsdienste auferlegt werden. Es wird Ihnen jedoch baulich ermöglicht, die vorgegebenen Rettungszeiten (bei Notdiensten) durch Einrichtung von ausreichender Anzahl von Anschlussstellen oder Zu- und Abfahrten einzuhalten. Diese Mehraufwendungen trägt der Baulastträger.</p> <p>b) Siehe Ziffer 7.1</p>
8.6.	der evtl. Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut.	Siehe Ziff. 8.1.

9.	<b>Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Region</b> durch	
9.1.	vorrangige Einbeziehung und ökologische Aufwertung der vorhandenen Naturschutzflächen auf Fehmarn,	<p>a) Die Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen wird, dargelegt. Ausgleichsmaßnahmen sollen vornehmlich am Ort des Eingriffs erfolgen. Im Einzelfall kann es sinnvoller sein, die Ausgleichsmaßnahmen an geeigneten Einzelstandorten zu konzentrieren. Bei der Erstellung des LBP werden frühzeitig Gespräche mit den Naturschutzverbänden, den betroffenen Eigentümern und den Eigentümern der in Frage kommenden Ausgleichsflächen geführt. Ziel ist es, einvernehmliche Regelungen zu erzielen.</p> <p>b) Im weiteren Fortgang der Planungen werden die Art und der Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermittelt werden. Femern A/S hat die Landgesellschaft beauftragt, die entsprechenden Flächen zu suchen und Verhandlungen mit den Betroffenen zu führen</p>
9.2.	vorrangigen Einsatz der bundeseigenen Flächen auf Fehmarn,	<p>a) Die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln legt die Verwendung von bundeseigenen Flächen für Ausgleichszwecke zunächst nahe. Allerdings gilt zu berücksichtigen, dass diese Flächen für Ausgleichsflächen geeignet sein müssen, d.h. sie müssen sich in das Ausgleichskonzept sinnvoll integrieren lassen.</p>
9.3.	Einbeziehung zumindest des gesamten Gebietes des Kreises Ostholstein.	<p>a) Die Einbeziehung von Ausgleichsmaßnahmen im gesamten Gebiet des Kreises Ostholstein ist grundsätzlich möglich. Das Landesnaturschutzgesetz sieht vor, dass ein Ausgleich in gleichen geografischen Zonen erfolgen kann. Es ist nicht unbedingt zwingend, den Ausgleich am Ort des Eingriffs auszuführen.</p>
10.	<b>Differenzierte Preisgestaltung für die Brückenmaut auf der festen Verbindung unter Berücksichtigung von Pendlern und speziellen Regionaltarifen zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region.</b>	<p>a) Mit Blick auf die europäische Integration und die deutsch-dänische Zusammenarbeit unterstützt die Landesregierung die Forderung <b>des Kreises OH</b> nach einer differenzierten Preisgestaltung für die Maut.</p> <p>b) Das Anliegen wurde bereits und wird auch zukünftig in den Gesprächen mit dem dän. Verkehrsministerium, Femern A/S und dem BMVBS thematisiert.</p>
11.	<b>Vertiefende und ergänzende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf</b>	
11.1.	die lokale Arbeits- und Ausbildungsplatzvernichtung (wegfallende, zu künftig benötigte Quantitäten und Qualifikationen, Fort- und Weiterbildungsbedarf, Umschulungsmöglichkeiten?),	<p>a) Die Konsequenzen einer festen Fehmarnbeltquerung auf die lokalen Arbeits- und Ausbildungsplätze hängen entscheidend davon ab, inwieweit die konkreten Chancen genutzt und Risiken vermieden werden können.</p> <p>b) Im Rahmen des REK wurden Maßnahmevorschläge erarbeitet, wie die Region die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nutzen und wie sie die Nachteile mindern kann. Siehe auch Ziff. 11.6.</p>

11.2.	die Schiffssicherheit und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Schiffsverkehrsleitsystems,	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt. Die Möglichkeiten der Verkehrsführung sind bei der Planung und Verwirklichung der festen Fehmarnbeltquerung die entscheidenden Kriterien zum Erhalt der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.</p> <p>b) Femern A/S hat umfangreiche Studien zu den Navigationsbedingungen in Auftrag gegeben. Abgeschlossen sind bereits folgende Untersuchungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse des derzeitigen Schiffsverkehrs,</li> <li>- Verkehrsprognose für 2030,</li> <li>- Gefahrenanalyse,</li> <li>- Identifikation der „Risk Control Options“ und</li> <li>- Simulation des Schiffsverkehrs/Training von Schiffsführungen beim Passieren einer festen Querung.</li> </ul> <p>Die Gesamtbewertung erfolgt im Rahmen des sog. „Formal Safety Assessment“ (FSA) nach den Vorgaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Dabei wird insbesondere die Risikoanalyse eine wichtige Rolle spielen.</p> <p>Siehe auch Ziff. 6b.1.</p>
11.3.	die Strömungsverhältnisse, Küstenlinien sowie touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten während und nach der Fertigstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung,	<p>a) Ob es tatsächlich zu Veränderungen der Küstenlinie kommt, ist aus heutiger Sicht offen. Diese Forderung sollte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung geklärt werden.</p>
11.4.	den Vogelzug,	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p>b) Im Rahmen des fakultativen Umweltkonsultationsprozesses, der 2005-2006 durchgeführt wurde, ist ein Bedarf nach vertieften Gutachten zu einzelnen Umweltaspekten festgestellt worden. Im September 2008 hat Femern A/S eine Reihe von Umweltuntersuchungen in Auftrag gegeben, die die Grundlage für die UVS bilden und zurzeit durchgeführt werden. Näheres kann den Darstellungen auf den Internetseiten Femern A/S entnommen werden (<a href="http://www.femern.de">www.femern.de</a> und <a href="http://www.femernumwelt.de">www.femernumwelt.de</a>).</p> <p>Siehe auch Ziff. 7.03.</p>
11.5.	die Fischerei,	<p>a) Die Fischerei ist kein Umweltbelang, sondern ein sozio-ökonomischer Aspekt. Dieser Aspekt wird im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen behandelt und im Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt. Im Rahmen der UVS werden mögliche Auswirkungen auf das biologische Schutzgut „Fische“ untersucht.</p> <p>b) Siehe Ziff. 11.4.</p>

11.6.	die regionale Wirtschaft (insbesondere auf den Tourismus),	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p>b) Die Auswirkungen einer festen FBQ auf die regionale Wirtschaft sind bereits in verschiedenen Studien analysiert worden. Zur Konkretisierung der Entwicklungschancen für die regionale Wirtschaft ist im Februar 2009 ein REK in Auftrag gegeben worden. Es wird zu 80% aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Landes gefördert. Der Abschlussbericht wurde im August 2010 vorgelegt und soll im Rahmen einer Regionalkonferenz im Spätherbst 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Das REK enthält Hinweise und Ideen für regionale Entwicklungsprojekte an verschiedenen Standorten in der untersuchten Region, u.a. auch für die Ansiedlung von Gewerbe.</p> <p>Eine Weiterführung der durch das REK begonnenen kreisübergreifenden Zusammenarbeit und die Umsetzung der im REK enthaltenen Projektskizzen soll im Rahmen des beantragten Projektes „Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1“ (Projektträger: Entwicklungsgesellschaft Ostholstein - egoh; Beteiligte: Kreis Ostholstein, Stadt Fehmarn, IHK Lübeck) erfolgen (siehe Ziff. 1.4.).</p> <p>Zum Bereich Tourismus s. Ziff. 3.</p>
11.7.	die Meeresumwelt infolge von Sedimentfreisetzungen und Freisetzungen von (Kleinst-)Schwebstoffen sowie aufgrund der Veränderungen des Wasseraustausches und des Salzgehaltes der Ostsee,	<p>a) Diese Forderungen sollten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung geklärt werden.</p> <p>b) Siehe Ziff. 11.4.</p>
11.8.	den Verkehrsfluss und das erhöhte Verkehrsaufkommen bei lediglicher Beibehaltung der Fehmarnsundbrücke als Nadelöhr und bei Schaffung einer straßenmäßigen Vierspurigkeit sowie bahnmäßigen Zweigleisigkeit,	Siehe Ziffer 6a.1.
11.9.	die Sicherheit, den Einzelhandel, die Übernachtungsmöglichkeiten und das soziale Gefüge durch den mehrjährigen Einsatz einer Vielzahl von auswärtigen/ausländischen Arbeitern auf Fehmarn.	<p>a) Der Umfang und die Dauer des Einsatzes auswärtiger bzw. ausländischer Arbeitskräfte hängt vor allem davon ab, ob im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung es gelingt, Produktionsstätten auf der Insel anzusiedeln und ausreichend regionale Arbeitskräfte für den Bau zu gewinnen.</p> <p>b) Auf der Insel Fehmarn wird in jedem Fall eine Baustelle mit Arbeitshafen im Rampenbereich (Tunnel oder Brücke) eingerichtet. Die Anlage wird Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein. Die Bereitstellung von Flächen für eine Produktionsstätte auf der Insel Fehmarn wurde von der Stadtvertretung Fehmarn Anfang 2010 abgelehnt.</p>