

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
--------------------	------------------------	-------------------------	-------------------------	---------------------	-----------	------------	----------------

Stellungnahme der Stadt Fehmarn zu Forderungen und Anliegen im Zuge der Planung und des Baus der festen Fehmarnbelt-Querung FFBQ und ihrer Anbindungen

Präambel

- Die am stärksten betroffene Kommune im Zuge der Planung und des Baus der Festen Fehmarnbelt-Querung und ihrer Anbindungen erbittet wohlwollende konkrete finanzielle und personelle Unterstützungsmaßnahmen aller Adressaten.
- Die jeweiligen zuständigen Adressaten (markiert in der Tabelle durch „x“) werden gebeten, zu jedem der an sie gerichteten Forderungen und Anliegen jeweils die zuständigen Ansprechpartner zu benennen und mögliche förderfähige Projektkulissen aufzulisten, damit die Stadt Fehmarn anschließend im Rahmen der ihr gebotenen Bedingungen passende Projektideen entwickeln kann.
- Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden die Punkte aus dem vorhergegangenen Forderungskatalog beibehalten.

Forderung/Anliegen		zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
1.	Berücksichtigung lokaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn in Entscheidungs- und Planungsprozesse durch	x	x	x	x	x	x	x
1.1.	direkte Einbindung Fehmarns, auch durch jeweils einen offiziellen Vertreter von Fehmarn, in alle bestehenden Arbeits- und Steuerungsgruppen sowie Planungsgremien im Zuge des Baus der festen Fehmarnbelt-Querung und ihrer Anbindungen von lokaler bis europäischer Ebene, national wie binational. dafür u. a. die Finanzierung von dem vor Ort existierenden Regionalbüro und der Stabsstelle Projekt- und Regionalmanagement im Zuge des Baus der festen Fehmarnbelt-Querung“ 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. Fehmarnsundbrücke, Schienen- und Straßenanbindung, Arbeitshafen FFBQ,...). Ein aktualisiertes ebenenübergreifendes Gesamt-Akteursschema FFBQ + Anbindungen wird gefordert.	x	x	x	x	x	x	x
1.2.	einen verantwortungsvollen Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen in allen Planungsprozessen,	x	x	x	x	x	x	x
1.3.	Anwendung des „Deutschen Planungsrechtes“ für alle Baumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet		x	x	x	x	x	x
2.	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	x	x	x	x	x	x	x
2.1.	Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme, [z. B. Punkt 4.2 zur Aktualisierung Machbarkeitsstudie, Ausstellungs- und Edutainmentzentrum, aber auch Möglichkeitsprüfung Priorisierung Breitbandausbau als Kompensation] Sowie eines Entwicklungsplanes für die Insel, der die bestehenden sozio-ökonomischen und infrastrukturellen Entwicklungskonzepte im Hinblick auf die Chancen und Risiken der FBQ überprüft und in einem kohärenten Plan zusammenführt.	x	x	x	x	x	x	x
2.2.	Zulassung und Erschließung neuer Gewerbegebiete direkt an der Schienen- wie Straßenanbindung einschl. Anbindung Hafen Puttgarden mit Sonderfördermitteln, insb. in Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung des Gewerbegebiets Severitenkamp einschließlich Bau und Übernahme der Finanzierung eines kombinierten Nah- und Fernhaltepunktes am Gleisdreieck bei Burg auf Fehmarn	x	x	x		x	x	x

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>2.3. Bestandssicherung der Häfen Puttgarden und Rødbyhavn mit Fährbetrieb; zudem Kostenübernahme für die Erstellung eines Folgenutzungskonzeptes des Fährhafens Puttgarden sowie Sonderfördermittel zur Umsetzung eines solchen Folgenutzungskonzeptes.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 21.06.2012: Die Bestandssicherung des Fährhafens der Scandlines und einer von der Stadt Fehmarn und dem Betreiber Scandlines gewünschten Nachnutzung kann nur gewährleistet werden, wenn eine konfliktfreie, gleichwertige Anbindung an den Fährhafen mittels Straße und Schiene (diese natürlich elektrifiziert) weiterhin existiert. Die Anbindung ist mit einer gradlinigen Zuführung der Verkehre zum Fährhafen zu gewährleisten – wie z.B. mit einer Y-Führung oder einem Kreisverkehr der Straße herzustellen. Eine Durchfahrt durch den innerörtlichen Bereich (mit Tempo 30 Zonen) kann dies nicht gewährleisten. Eine Verschlechterung des Zugangs der Verkehrsströme zum Hafen/der Fährverbindung durch Straße und Schiene ist auszuschließen.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren): S 4-6 Nutzung „Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Es wird davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden“ (S.42/3/Anl.1). Diese Darstellung basiert nicht auf dem gegenwärtigen Stand von Aussagen beteiligter Akteure und ist demnach nicht plausibel. Insofern sind die Planfeststellungsunterlagen an die sich dadurch geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Hierzu wird ferner angemerkt, dass ein gemeinsames Konzept zu den Flächen der DB in Angrenzungen an die Flächen der Scandlines für die Zeit nach Eröffnung des Tunnels gemeinschaftlich von der Stadt Fehmarn und der EGOH erstellt wurde (u.a. potenzielle Errichtung eines Logistikzentrums mit Tiefwasserhafen Puttgarden). Eine Umnutzung der stillgelegten Flächen der DB als mögliche zusätzliche Gewerbeflächen steht noch aus.</p> <p>Schiene- und Straßenanbindung Hafen Eine verkehrliche Anbindung Schiene und Straße sei auch zukünftig für das Fährhafengebiet laut Planfeststellungsunterlagen gewährleistet. Diese darf jedoch auf keinen Fall zu einem nachgeordneten Netz heruntergestuft werden. Denn die Anbindung des Fährhafens darf durch das Vorhaben Tunnelbauwerk nicht verschlechtert werden. Die aus den Unterlagen ersichtliche Lösungsvariante ist für die gegenwärtige und zukünftige – auch potentiell international ausgerichtete – Nutzung aus Sicht der Stadt Fehmarn als unzureichend einzustufen. Die Stadt Fehmarn fordert hier eine leistungsfähige und sachgerechte Anbindung des Fährhafens/vorhandenen Tiefseehafens im Vergleich zum Tunnel in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn. Es bestünde ansonsten die Gefahr, dass eine Wettbewerbsverzerrung entsteht, was beispielsweise mit dem Verlust von mehreren hundert Arbeitsplätzen bei der Firma Scandlines einhergeht. Es ist im Rahmen der Gesamtplanung eine Lösung zu finden. 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 entspr. Gutachten mit Wertermittlung erstellen.</p> <p>Schieneanbindung Ein nicht elektrifizierter Anschluss zum Hafen Puttgarden würde ggf. (1) Wettbewerbsverzerrungen mit sich bringen (im Gegensatz zur elektrifizierten Strecke Tunnel) sowie (2) einer nachhaltigen Entwicklung des Hafens Puttgarden entgegenstehen. Die Stadt Fehmarn fordert daher ausdrücklich eine elektrifizierte Schieneanbindung des Hafens mit Kostenübernahme durch den jeweiligen Vorhabenträger. Die Stadt Fehmarn empfiehlt, das Rückbaukonzept für den dänischen Hafen Rødby noch einmal zu überdenken, insb. den Wegfall des Eisenbahnanschlusses.</p> <p>Straßenanbindung</p>	x	x	x	x			

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>Eine Konkretisierung von „Aufrechterhaltung“ der straßenseitigen Anbindung wird gefordert aufgrund folgenden Sachverhaltes: Die Fährhafenanbindung ist als Gemeindestraße der Straßenkategorie A III (A - außerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei und mit Verbindungsfunktion; III - zwischengemeindliche Straßenverbindung - verbindet Grundzentren) vorgesehen. Dies kann die Stadt keinesfalls akzeptieren und wird ausdrücklich beanstandet. Bisher war der Hafen über eine „Bundesstraße“ angebunden. Eine Herabstufung ist nicht begründet. Schließlich wird hier ein Fährhafen angebunden, der die Bundesrepublik Deutschland mit Skandinavien verbindet. Hier werden die Nutzer nicht in erster Linie Bürgerinnen und Bürger der Stadt Fehmarn sein, sondern zielgerichteter überörtlicher Verkehr. Die Bürgerinnen und Bürger Fehmarns nutzen heute und zukünftig die Straßenverbindungen über die K 49 nach Puttgarden und werden keinen Umweg fahren. Die Fährhafenanbindung ist somit als Straße des überörtlichen Verkehrs zu qualifizieren und zu widmen. Der Verzicht auf einen Linksabbieger auf der Fährhafenstraße wird kritisch gesehen. Die Annahme, dass annähernd keine Verkehrsbelastung besteht, basiert lediglich auf der Annahme, dass der Fährverkehr eingestellt wird. Diese Annahme ist nicht zutreffend, so dass eine Überarbeitung der Verkehrsprognose gefordert wird. Die PFU sind mit den diesbzgl. Ergebnissen im vollen Umfang zu ergänzen.</p>							
<p>2.4. einer Finanzierung und Förderung eines Projektes, welches im Zuge der Planung und des Baus der FFBQ und seiner Anbindungen tätige Firmen zur Gründung von Zweigniederlassungen motiviert, so dass ein Zufluss der Gewerbesteuer zur Stadt Fehmarn für die FFBQ-bezogenen Arbeiten der verschiedenen Firmen erfolgt.</p>	x	x	x	x			x
<p>3. Förderung von Tourismus und Infrastruktur auf Fehmarn während der Planungs- und Bauphase der FFBQ und Anbindungen durch</p>	x	x	x	x	x	x	x
<p>3.1. Auflegung eines besonderen Fonds zur Finanzierung des touristischen Verlustausgleiches und Finanzierung eines neuen Marketingkonzeptes zur Neupositionierung und Qualitätssteigerung des fehmarnschen Tourismus während der Planungs-, Bau- und Betriebsphase des Tunnelbauwerks.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren)S.9+10: Die Einflussanalyse Tourismus (N.I.T., 2012) hat ergeben, dass es dringenden Handlungsbedarf auf Fehmarn gibt, da ansonsten allein im Tourismussektor ein Verlust von ca. 10 Prozent Touristen zu erwarten wäre. <i>„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“ (S.38/Anl. 1) und „Für die Region Wagrien-Fehmarn wurde die „Integrierte Entwicklungsstrategie“ [20] vorgelegt. Im Fokus dieser Konzeptionen steht der Tourismus. Die FBQ „fördert“ die dort genannten Entwicklungsziele durch die verbesserten Verkehrsverbindungen“ (S.38/5/Anl.1).</i> 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. 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 Bannesdorf 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, aber die Stadt Fehmarn auf gerade diese Prädikate besonders angewiesen ist. Zu a), b) und c) sind vom Vorhabenträger entsprechende Sicherungskonzepte zu erstellen, die mit der Stadt Fehmarn abzustimmen sind.</p>	x	x	x	x			x

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>Aus dem o. Dargelegtem ergibt sich weiterhin die Forderung nach einer aktualisierten <i>Einflussanalyse Tourismus im Zuge des Baus einer FFBQ und seiner Anbindungen</i> (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.</p> <p>Zudem fordert die Stadt Fehmarn die Finanzierung eines Marketingkonzepts für Planung und Durchführung von Baustellentourismus (einschl. Zugänglichkeit der Baustelle für Dritte wie Touristen, Wissenschaft, ...).</p>							
<p>3.2. die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung aller Arbeiten zur Minimierung der Ausbreitung der Sedimente und Schwebestoffe 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),</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S.16: Informations- und Kommunikationsprozesse während der Bauphase Die Stadt Fehmarn schließt sich in diesem Zusammenhang der Stellungnahme des Kreises Ostholsteins an. 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 Imageschäden 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 Fernern A/S ohnehin nur als beispielhaft und nicht verbindlich bezeichnet wird und Änderungen durch die beauftragten Bauunternehmen bereits angekündigt werden (S.9/Anl. 27.1). 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 sind u. a. für relevante Tourismus-Akteure auf Fehmarn.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert zudem die Finanzierung von Planung, Durchführung und Monitoring eines Krisenmanagements während der Planungs- und Bauphasen der FFBQ und seiner Anbindungen.</p>	x	x	x	x			x
<p>3.3. die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg und ggf. über die Schiene zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn,</p>			x			x	x
<p>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>					x		
<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</p>	x	x			x		

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Femern A/S
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, insb. eine Aktualisierung des 2010 herausgegebenen Regionalen Entwicklungskonzepts REK einschl. Maßnahmenkatalog für und mit Fehmarn,	x	x					x
4.2. ein mit Dritten geplantes Edutainment-Zentrum (einschl. Veranstaltungs- und Konferenzräumlichkeiten, Forschung und Entwicklung) nahe der geplanten FFBQ-Baustelle. 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.	x	x					x
4.3. 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.	x	x	x	x			x
<p>a) den zeitnahen Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums sowie Edutainment-zentrums auf Fehmarn in unmittelbarer Nähe zur geplanten Tunnelbaustelle mit einer Ausstellung zum Bau der festen Querung und damit im Zusammenhang stehenden Themen.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S. 12+13: Informations- und Kommunikationsprozesse während der Bauphase Informationszentrum Tunnelbauwerk und sonstige Folgemaßnahmen der FFBQ von Femern A/S Die Stadt Fehmarn fordert den Vorhabenträger auf, jegliche (Vor-)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.</p> <p>Insb. in Hinblick auf das gewünschte Edutainment-Zentrum (Veranstaltungs- und Tagungszentrum) als ÖPP fordert die Stadt Fehmarn vom Land Förderung, 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).</p> <p>Diese Forderung richtet sich zudem an die Investoren Marienleuchte GbR, die hiermit gebeten werden, Stellung zu nehmen und damit darzulegen, wie sie die von der Stadt Fehmarn erwähnte Forderung in ihre Planungen aufnehmen und berücksichtigen.</p>	x	x	x	x			x
<p>b) Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012: die Möglichkeit der Nachnutzung des Baustellenhafens zu touristischen Zwecken sowie die Unterstützung der Landesregierung bei dieser Maßnahme</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S.11ff.: Die Stadt Fehmarn strebt an, die entstehende Landfläche dauerhaft und uneingeschränkt zu nutzen (vgl. S.24/1/Anl.1, S.157/3ff./Anl.1, Maßnahmennummer 7.1 G/M/A/AAR). Dazu zählt auch eine angemessene verkehrsmäßige Anbindung auf der Grundlage einer Weiternutzung der bereits eingerichteten Baustraßen (vgl. S.175/1/Anl.1). Die Stadt fordert:</p> <p>a) Vor den Auffüllungsarbeiten sind die im Unterwasserbereich vorhandenen Findlinge abzuräumen und nach Abschluss der Bauarbeiten in der Nähe der neu</p>	x	x	x	x			x

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>entstandenen Unterwasserfläche wieder auszubringen (u.a. Küstenschutzfunktion).</p> <p>b) Die Auslegung des Baustraßennetzes ist in dem Sinne der städtischen Forderung mit ihr stets abzustimmen.</p> <p>c) Ein touristisches Nachnutzungskonzept des Mikroclusters „neue Landfläche, neuer Strandabschnitt + Baustellenhafen“ ist in enger Abstimmung mit der Stadt Fehmarn zu erstellen.</p> <p>d) Die Stadt Fehmarn zweifelt die Eignung der neu entstehenden Fläche als Ausgleichsmaßnahme für Offenlandbrüter (Feldlerche, Schafstelze) an, insb. im Zusammenhang mit dem dort auftretenden Verkehrsaufkommen und der angrenzenden Einleitstelle in die Ostsee (vgl. S.132/5/Anl.1). Fernern A/S wird aufgefordert, die im Bereich der Aufschüttungsfläche und des Baustellenhafens geplanten Ausgleichsmaßnahmen in Absprache mit der Stadt Fehmarn in andere Bereiche zu verlagern.</p> <p>e) Die Kosten für die obigen Konzeptions- und Umnutzungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.</p> <p>b) ist im Zusammenhang mit c) und den Kriterien für das Schutzgut (Strand-)Erholung zu prüfen.</p> <p>c) Aus den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass ein Rückbau des Baustellenhafens vollzogen wird (vgl. S.159/1/Anl.1, S.7/1/Anl.16.1, S.183f./Anl.1). 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, den Erschließungsaspekt und dem dadurch Beachtung findenden Minimierungsgebot der Eingriffregelung (vgl. S.167/4/Anl.1).</p> <p>Der Vorhabenträger geht offenbar davon aus, dass ausschließlich verwertbare seeseitige Böden z. B. beim Aushub anfallen (vgl. S.157/4/Anl.1, S.177/8/Anl.1 u. S.187ff./Anl.1). Es ist aber aus Sicht der Stadt Fehmarn gerade nicht ausgeschlossen, dass hier auch nicht verwertbare Böden im großem Maße anfallen (vgl. zu landseitigem Aushubmaterial S.167/5/Anl.1). Es wird beanstandet, dass der Umgang mit nicht verwertbarem, d.h. belastetem Aushub, nicht betrachtet wurde. Hierzu fordert die Stadt Fehmarn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Vorhabenträger muss ein diesbzgl. Konzept mit Lösungen erstellen, welches in vollem Umfang in die Planfeststellungsunterlagen einfließt. <p>Die Stadt Fehmarn fordert Vorhabenträger wie das Land auf, sie intensiv darin zu unterstützen, herauszuarbeiten, inwiefern die Idee einer Nachnutzung des Arbeitshafens in einen Realisierungsprozess mit welchen finanziellen Mitteln überführt werden könnte.</p>							
<p>5. Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Bau-firmen an den Baumaßnahmen; insb. fordert die Stadt Fehmarn das Land auf, einen diesbzgl. Maßnahmenplan aufzusetzen.</p>	x	x			x	x	x
<p>6. Verkehrsinfrastruktur</p>							
<p>6a. Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen durch</p>	x	x	x	x	x	x	
<p>6a.1. 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, wie</p> <p>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> <p>Unterhaltung und Ausbau des Gemeindewegenetzes wie es für eine touristische Destination wie Fehmarn notwendig ist</p> <p>die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich-/Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundquerung und Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte</p>	x	x	x	x	x	x	

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>Ergebnisoffene Planung einer leistungsfähigen Fehmarnsundquerung unter der Voraussetzung, dass das SH-Wahrzeichen Fehmarnsundbrücke erhalten bleibt für langsamen Verkehr (z. B. Fahrradfahrer, landwirtschaftlicher Verkehr, Pferde,...) und mit Finanzierung der Instandsetzungsmaßnahmen und des Erhalts unter dauerhafter Kostenfreistellung der Kommune Stadt Fehmarn.</p> <p>Die Stadt Fehmarn verweist auf die im Rahmen der ersten Kommunalkonferenz am 01.12.2014 unterzeichneten Forderungen, die als Teil dieses Forderungskatalogs gelten.</p> <p>Die Stadt Fehmarn verweist auf die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2016 eingereichten Stellungnahmen, die als Teil dieses Forderungskatalogs gelten.</p> <p>Die Stadt Fehmarn erbittet vom zuständigen Adressaten auf Landesebene einen Sachstandsbericht zu den in Auftrag gegebenen Haltestellen- und Nahverkehrskonzepten.</p>							
<p>6a.2. 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> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S.7ff.: Die Stadt Fehmarn fordert weiterhin wie in ihrem Forderungskatalog vermerkt die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee. Die Stadt Fehmarn fordert eine leistungsfähige regional und international ausgerichtete schienengebundene Verkehrsanbindung für die Insel mit einem Haltepunkt mit Fernverkehrs- und Regionalanschluss an der Hauptbahnstrecke im Bereich Burg. Sollte der bestehende Haltepunkt in Puttgarden in Folge des Tunnelbauwerks stillgelegt werden, ist ein Neubau eines entsprechenden (Fern-)Haltepunktes direkt an der auszubauenden Strecke der E 47 (B 207) im Bereich Burg zwingend erforderlich. Als Standort dafür bietet sich der Betriebsbahnhof westlich des Gewerbegebietes bei Burg/Fehmarn an der Haupttrasse mit zwei Überholungsgleisen an. So ließe sich ein leistungsfähiges lokales, regionales und überregionales Verkehrskonzept verwirklichen, welches dem Nutzer auch die Option lässt, zwischen PKW, Schiene und Schiff frei wählen zu können. Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbelt-Querung ist ein Betriebsbahnhof (Ausweich- und Notbahnhof) vorgesehen. Die Bahn muss Vorsorge dafür treffen, Störfälle auf der Insel und zwischen den beiden Querungen Fehmarnsund und Fehmarnbelt zu bewältigen. Dies umso mehr, als die Fehmarnsundbrücke für viele Jahre als eingleisige Trasse bestehen bleibt. Ein Notbahnhof auf dem Festland ist unzureichend und hilft im Zweifelsfall nicht bei Betriebsstörungen auf der Insel.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012: Die Stadt Fehmarn wünscht sich eine Unterstützung bei der Aufwertung der regionalen Verkehrsverbindungen zwischen Fehmarn und Lolland – auch schon vor dem Bau der festen Verbindung; hier zur Aktivierung und Stärkung des Pendlerverkehrs für Berufstätige als auch der Touristen.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S.8ff.: Die Stadt Fehmarn fordert die Prüfung folgender Option: – Betriebsbahnhof westlich des Gewerbegebietes bei Burg/Fehmarn an der Haupttrasse mit zwei Überholungsgleisen mit gleichzeitiger Nutzung als Haltepunkt für den personenbezogenen Schienenfernverkehr und personenbezogenen</p>	x	x	x			x	

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
<p>nen Regionalverkehr an der Durchgangsstrecke.</p> <p>Die Insel Fehmarn ist bekanntlich eine Ferienregion, die von mehreren hunderttausend Urlaubern jährlich aufgesucht wird. Darüber hinaus ist sie zunehmend eine Wirtschaftsregion mit entsprechend hoher Zahl an Geschäftsreisenden und Berufspendlern und ist Bestandteil der Metropolregion Hamburg. Daraus ergibt sich ein sehr großes Potential an Bahnreisenden, die einen fahrplanmäßigen, attraktiven Fernverkehr nutzen möchten. Die heutigen Nutzerzahlen von Puttgarden können kein Maßstab sein, weil weder der Fahrplan noch die Fahrtzeit und Anzahl der Verbindungen die (zukünftigen) Anforderungen von Fernreisenden umfassend erfüllen. Die saisonalen Ferienexpresszüge können kein Maßstab für Prognosen sein.</p> <p>Unabhängig von dieser speziellen Situation ist der weitere Ausbau des Regionalverkehrs mit kürzeren Taktzeiten zwischen Hamburg und Fehmarn sowie zwischen Fehmarn und Lolland sinnvoll, um die Akzeptanz des schienengebundenen ÖPNV zu fördern.</p> <p>Das aktuell geplante Schnell-Langsam-Konzept wird grundsätzlich begrüßt und entspricht weitgehend den Vorstellungen der Stadt Fehmarn sowie auch der Gemeinde Großenbrode. Um der Bedeutung Ostholsteins und somit auch Fehmarns in der Metropolregion Hamburg gerecht zu werden, ist es zwingend notwendig, dass auch die Regionalexpresszüge wie die Intercity-Expresszüge zwischen Hamburg und Nykøbing/Kopenhagen mit einem Halt auf Fehmarn und auf Lolland versehen werden. Ein erster Umstieg in Lübeck ist nicht attraktiv, wie die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Schleswig-Holstein selbst feststellt. Inwieweit der geplante 2-Stunden-Takt ausreicht, hängt von einem ausgewogenen Schnell-Langsam-Konzept ab, um den Nordkreis einschl. Fehmarn nicht zu benachteiligen.</p> <p>Die Stadt fordert vom Vorhabenträger die Erstellung eines umfassenden schienengebundenen Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung von:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Betriebskonzept insb. in Abstimmung mit SPFV und dem SGV, auch in Hinblick auf Lärmauswirkungen insb. auf Burg/Fehmarn b) Regionales grenzüberschreitendes Haltestellenkonzept in stetiger Abstimmung mit Stadt Fehmarn, Kommune Lolland und Kommune Guldborgsund c) Haltepunkt mit Fernverkehrs- und Regionalanschluss an der Hauptbahnstrecke im Bereich Burg <p>Die Stadt Fehmarn regt ferner an zu prüfen, inwieweit sich die Trasse als Modellprojekt eignet, um technische Innovationen zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung voranzutreiben.</p>							
<p>6a.3. 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 Stadt Fehmarn fordert eine zur FFBQ gleichwertige Anbindung des Hafens Puttgarden.</p> <p>Forderung vom Projektbeirat des Dialogforums vom 12.09.2016, zur Sicherstellung des internationalen, des regionalen und des Inselverkehrs sowie zur Gewährleistung von Einsatzzeiten für den Rettungsverkehr wird der Bund aufgefordert, die neue Überquerung der B 207 auf Fehmarn vorzuziehen und mit dem Ausbau der L 209 durchzuführen. Der Verkehr über die jetzige Amalienhofer Brücke muss bis zur Eröffnung der neuen Straßenüberquerung möglich sein.</p>	x	x	x		x		
<p>6a.4. die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Fahrradfahrer beim Bau einer zweiten Fehmarnsund-Brücke / bei der Bohrung eines Tunnels bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über / durch den Fehmarnsund,</p>	x	x	x	x	x	x	
<p>6a.5. Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs</p>	x	x	x	x		x	

Forderung/Anliegen		zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Fernern A/S
	auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene (nach BAB-Standard), Die Stadt Fehmarn erbittet die Darlegung der im Nachgang zum gefassten Bundestagsbeschluss zu mehr Lärmschutz eingeleiteten Maßnahmen, die zu Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus in der Region führen. Gibt es eine Förderkulisse, dass die Schienenanbindung der FFBQ zur Modellregion deklariert wird?							
6b.	Verkehrssicherheit							
6b.1.	Verwirklichung von Maßnahmen zur Förderung der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt –während der Planungs-, Bau- und Betriebsphasen		x	x	x			x
6b.2.	Verwirklichung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Sicherstellung des bisherigen Verkehrsflusses zu Land und zu Wasser (B207/E47 mit Fährverkehr) während der Planungs-, Bau- und Betriebsphasen		x	x	x	x	x	x
6c	Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012: Die Rettungsversorgung des Tunnels kann nicht von den örtlichen Rettungsdiensten wie Feuerwehr, Notfall- und Rettungsambulanzen etc. mitgetragen werden. Die Hilfefrist ist nur bis zum Tunneleingang zu gewährleisten, für eine Rettung im Tunnel stehen keine Kapazitäten seitens der bestehenden Rettungsdienste zur Verfügung. Es wird eine professionell arbeitende 24h Rettungswarte notwendig, die die Bereiche Straße und Schiene des Tunnels durchgehend abdeckt unter Kostenfreistellung der Stadt Fehmarn.	x	x	x	x			x
7.	Umweltmanagement Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards mit effizientem Krisen-, Umweltmanagement und -monitoring; daher werden die zuständigen Adressaten aufgefordert, die für Fehmarn relevanten Umweltmanagement- und -monitoringmaßnahmen zu benennen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu ergreifen. Dies gilt vorrangig auch für die Meeresumwelt, z. B. 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.	x	x	x	x	x	x	x
8.	Kompensationsverpflichtungen 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	x	x	x	x	x	x	x
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; deshalb werden die zuständigen Adressaten aufgefordert, die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auf der Insel Fehmarn und im maritimen Bereich zu benennen.	x	x	x	x	x	x	x
8.2.	evtl. Havariefälle im Fehmarnbelt einschließlich der Aufwendungen im Nothafen Puttgarden, Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) S.14: Havarierisiken/Sicherheit <i>„Aufgrund der vielen Erfahrungen mit diesem Bauverfahren bei anderen Tunnelprojekten werden die hiermit verbundenen Risiken als besser handhabbar eingeschätzt als die</i>		x	x	x	x		x

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis-ebene	zust. Adr. Landes-ebene	zust. Adr. Bundes-ebene	zust. Adr. EU-Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Femern A/S
<p><i>Risiken der beiden den anderen Bauverfahren“ (S.69/4/Anl.1).</i> Die Stadt Fehmarn schließt sich in diesem Zusammenhang der Stellungnahme des Kreises Ostholsteins an. Es ist unklar, wie in diesem Zusammenhang konkret „besser händelbar“ definiert wird. Die Stadt Fehmarn fordert den Vorhabenträger auf, konkrete Beispiele zu nennen und zu verschriftlichen, wo die bessere Händelbarkeit bei den offensichtlich bestehenden Erfahrungen im Umgang mit Notfällen besteht. 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 mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Das erarbeitete Konzept ist in das hiesige Planfeststellungsverfahren im vollen Umfang einzubringen. Die Stadt Fehmarn beanstandet, dass im Zusammenhang der Untersuchungen zur Gewährleistungen der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt mögliche Havarierisiken im Zusammenhang mit der Bauphase nicht eingehend untersucht wurden. Sie fordert folglich vom Vorhabenträger</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 							
<p>8.3. des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien nach Fertigstellung des Bauwerkes, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten; deshalb werden von den zuständigen Adressaten konkret Konzepte und Maßnahmen für Fehmarn gefordert, die den vorher genannten Veränderungen begegnen.</p>	x	x	x	x			x
<p>8.4. der Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität; deshalb werden von den zuständigen Adressaten konkrete Konzepte und Maßnahmen gefordert zur Wiederherstellung der Badewasserqualität bei Störungen.</p>	x	x	x	x			x
<p>8.5. der evtl. Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut.</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren) /S.14: Havarierisiken/Sicherheit 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 (vgl. S.195f./Anl.1). 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.</p>	x	x	x	x			x
<p>9. Weitere Einflüsse</p> <p>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]</p>		x	x	x			x
<p>10. FFBQ als völkerverbindendes Element</p> <p>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 01.07.2014 (Stellungnahme der Stadt Fehmarn im Planfeststellungsverfahren)S.13f</p>	x	x	x	x			x

Forderung/Anliegen	zust. Adr. Kreis- ebene	zust. Adr. Landes- ebene	zust. Adr. Bundes- ebene	zust. Adr. EU- Ebene	VT Straße	VT Schiene	VT Femern A/S
<p>Das Tunnelbauwerk und seine Anbindungen werden aus Sicht von Femern A/S einen jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen gewährleisten (vgl. S.42/2/ u. S.43/1/Anl.1 u. S.138/1/Anl.1).</p> <p>Die Stadt begrüßt das hinter den o.g. Aussagen stehende Konzept des Vorhabenträgers und betont dabei folgende Gesichtspunkte in der Region Fehmarn-Lolland-Falster</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Förderung des unmittelbaren völkerverbindenden Austausches b) Pendlerbeziehungen (Wohn- und Arbeitsstandort) c) Grenzhandel und Gewerbebeziehungen <p>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.</p>							