

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

Auf Wunsch der AG FBQ wurde der Forderungskatalog tabellarisch aufgearbeitet und mit einer aktuellen Stellungnahme des Landes ergänzt. Der Umsetzungsstand wird laufend fortgeschrieben.

<b>Forderung</b>		<b>a) Stellungnahme des Landes Schleswig-Holstein</b>
		<b>b) Umsetzung (Stand April 2014)</b>
<b>1.</b>	<b>Berücksichtigung lokaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn in Entscheidungs- und Planungsprozesse durch</b>	
<b>1.1.</b>	direkte Einbindung Fehmarns in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,	<p><b>a)</b> Der Wunsch der Stadt Fehmarn ist nachvollziehbar. In der Entwurfsphase des Staatsvertrages lehnte der Bund jedoch jegliche Erweiterung des bilateralen Lenkungsausschusses ab.</p> <p><b>b)</b> Mit Abschluss des Staatsvertrages existiert der Lenkungsausschuss nicht mehr.</p>
<b>1.2.</b>	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><b>a)</b> In den Verhandlungen zum Staatsvertrag haben sich 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. Unter Hinweis auf das Finanzierungsmodell lehnt Dänemark jedoch eine unmittelbare deutsche Beteiligung an den Gremien der dänischen Planungsgesellschaft ab.</p> <p><b>b)</b> Es wurde erreicht, dass laut Art. 20 des Staatsvertrages ein Konsultationsgremium mit direkter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein und des Kreises Ostholstein eingerichtet wurde. Der Kreis Ostholstein hat einen Sitz der Stadt Fehmarn überlassen. Darüber hinaus ist im September 2007 die AG FBQ mit Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT), des Kreises Ostholstein, der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode etabliert worden. Auch in dem 2011 durch die Landesregierung initiierten „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ sind regionale Vertreter (u.a. aus den Reihen des Kreises Ostholstein, der Stadt Fehmarn, der Gemeinde Großenbrode und der vom Ausbau der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung betroffenen Kommunen) vertreten und haben dort insbesondere die Möglichkeit, Informationen zu erhalten und sich in die Diskussion über das Projekt einzubringen.</p>
<b>1.3</b>	einen verantwortungsvollen Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen,	<p><b>a)</b> Das Land hat sich für die Berücksichtigung regionaler - d.h. auch lokaler - Interessen im Staatsvertrag eingesetzt. Eine enge Zusammenarbeit mit der dänischen Seite, insbesondere mit dem dänischen Verkehrsministerium und der dänischen Planungsgesellschaft Femern A/S, wird aus Sicht des Landes für unerlässlich gehalten.</p> <p><b>b)</b> Es ist gelungen, bereits in der Präambel des Staatsvertrags die Anerkennung der Interessen des Landes Schleswig-Holstein festzuhalten. Laut Art. 20 des Staatsvertrages wurde zudem ein Konsultati-</p>

		<p>onsgremium mit dem Ziel eingerichtet, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern. Das Gremium tagt zweimal jährlich.</p>
1.4.	<p>schnellstmögliche Schaffung und Finanzierung einer „Stabsstelle FBQ“, die bei der Stadtverwaltung Fehmarn anzusiedeln ist, für professionelle Koordinierungsaufgaben, örtliche Öffentlichkeitsarbeit pp.,</p>	<p>a) Es steht der Stadt Fehmarn frei, eine solche Stabsstelle einzurichten. Bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen ist eine Förderung aus bestehenden Förderprogrammen des Landes denkbar.</p> <p>b) Im Dezember 2010 wurde das Projekt „Regionale Zusammenarbeit an der Achse A 1 als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung“ erstmalig durch die Landesregierung gefördert. Hierdurch wurde die Schaffung von Regionalmanagerstellen u.a. bei der Stadt Fehmarn möglich. Inzwischen wurde das Projekt bis zum Jahr 2016 verlängert und es hat eine erneute Förderung erhalten. Der entsprechende Zuwendungsbescheid wurde am 23. Januar 2014 durch Staatssekretär Dr. Nägele übergeben.</p>
1.5.	<p>Anwendung des „Deutschen Planungsrechtes“ für alle Baumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet</p>	<p>a) Laut Art. 13. Abs. 3 des Staatsvertrages erfolgt die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren für den auf deutscher Seite befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach deutschem Recht und für den auf dänischer Seite befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach dänischem Recht. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den auf deutschem Territorium liegenden Teil der Festen Fehmarnbeltquerung wird dementsprechend ausschließlich deutsches Planungsrecht zur Anwendung kommen. Ebenso werden die Straßen- und Schienenanbindung auf deutscher Seite nach deutschem Recht durchgeführt.</p> <p>b) Am 18. Oktober 2013 hat haben Femern A/S und der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV SH), Niederlassung Lübeck die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für den auf deutschem Territorium liegenden Teil der Festen Fehmarnbeltquerung an die zuständige Planfeststellungsbehörde beim LBV SH in Kiel übergeben. Diese hat die Unterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und den Vorhabenträgern Überarbeitungsbedarfe mitgeteilt. Die entsprechend überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen wurden am 17. März 2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, die daraufhin mit der Einleitung des Anhörungsverfahrens das Planfeststellungsverfahren eröffnet hat.</p>
2.	<p><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>	<p>a) Eine gesetzlich bzw. vertraglich gesicherte Kompensation für eventuell zu erwartende wirtschaftliche Nachteile ist nicht vorgesehen.</p>
2.1.	<p>Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme,</p>	<p>a) Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land Schleswig-Holstein ist 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. Der Leitfaden zur Gewerbeflächenentwicklung an der Landesentwicklungsachse A1 könnte herangezogen werden. Auch das mit Mitteln des ZPW geförderte Regionale Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbeltquerung (REK) enthält u.a. Ausführungen hinsichtlich der Sicherstellung eines ausreichenden Flächenangebotes mit dem Ziel der Schaffung eines leistungsstarken Wirtschaftsraumes. Diese sollten im Rahmen des Regionalmanagements Entwicklungsachse A1 (Aufgabenpaket 2; Fortführung des REK-Prozesses) weiter verfolgt werden.</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. Sonderfördermittel des Landes sind dafür nicht vorgesehen.</p> <p>b) Für den Bereich Fehmarn ist zzt. keine bewirtschaftete Autobahnraststätte vorgesehen. Im Bereich der A1, Anschlussstelle Gremersdorf, ist die Einrichtung eines Autohofes angedacht. Die baurechtliche Absicherung erfolgt über die Bauleitplanung. Gespräche mit dem Bund haben ergeben, dass eine finanzielle Beteiligung des Bundes an dem Projekt für zusätzliche Parkplätze nicht erfolgen wird. Die Einrichtung des Autohofes erfolgt somit im Zusammenspiel von Gemeinde und Investor.</p>
2.3.	<p>Bestandssicherung der Häfen Puttgarden und Rødbyhavn mit Fährbetrieb im Rahmen des Staatsvertrages; alternativ Erstellung und Förderung eines Folgenutzungskonzeptes des Fährhafens Puttgarden sowie Sonderfördermittel zur Umsetzung eines Folgenutzungskonzeptes.</p> <p><b>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung vom 21.06.2012:</b> 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 Verkeh-</p>	<p>a) Die Entscheidung zur Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des Fährbetriebs liegt im alleinigen betrieblichem Ermessen der Firma Scandlines. Diese hat bisher erklärt, den Fährbetrieb auch nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung aufrechterhalten zu wollen. Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land Schleswig-Holstein ist nicht vorgesehen.</p> <p>b) Im Rahmen des REK wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet, wie die Region die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch die Feste Fehmarnbeltquerung nutzen und evtl. Nachteile mindern kann. Ein Aspekt ist dabei die Frage, wie der Fährhafen Puttgarden weiter genutzt werden kann. Mögliche Potenziale wurden im Rahmen des REK bereits identifiziert. Sie sollten zu gegebener Zeit näher untersucht werden. Das Dialogforum hat am 17. Januar 2013 empfohlen, eine Entwicklungsperspektive für den Standort Puttgarden zu erarbeiten, mit dem Ziel, nach Alternativen und möglichen Ersatzarbeitsplätzen zu suchen.</p>

	<p>re zum Fährhafen zu gewährleisten – wie z.B. mit einer Y-Führung 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>Die Landesregierung ist bereit, eine für die zukünftigen Bedürfnisse des Fährhafens Puttgarden ideale verkehrliche Anbindung sicherzustellen. Eine entsprechende Planänderung kann im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung erfolgen. Wenn verlässliche Zahlen zu den für den Zeitraum nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung prognostizierten Fährverkehren vorliegen, kann eine Optimierung der Anbindung vorgenommen werden.</p>
<p><b>2.4.</b></p>	<p>Zufluss der Gewerbesteuer zur Stadt Fehmarn für die projektbezogenen Arbeiten der verschiedenen Firmen</p>	<p>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. Gewerbesteuergesetz (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 auf einander folgenden Bauausführungen oder Montagen sechs 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.</p>
<p><b>3.</b></p>	<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 ist durch die dänische Planungsgesellschaft Femern A/S bei der Baudurchführung sicherzustellen. Im Planfeststellungsverfahren können diesbezügliche Forderungen durch die Stadt 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>a) Ein Tourismusedwicklungskonzept der Stadt Fehmarn, das auch die Frage der Festen Fehmarnbeltquerung einbindet, liegt seit Mai 2013 vor. Die Konzepterstellung wurde durch das Land mit Mitteln aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft gefördert. Gemäß den Empfehlungen des Gutachters soll verhindert werden, dass Fehmarn in den kommenden Jahren als „Baustelle für den Tunnelbau“ oder als „Transitinsel“ wahrgenommen wird. Durch eine professionelle und offene Kommunikation sowie eine sichtbare Aufwertung der touristischen Infrastruktur soll dem entgegengewirkt werden. Inzwischen liegen mit dem Touristischen Freiraum- und Gestal-</p>

		tungskonzept Burgstaaken, De Hoben und Burgtiefe (2012) und einem Konzept zur Entwicklung von Berberbergungsbetrieben (November 2013) vertiefende Konzepte zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur vor.
<b>3.1.</b>	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><b>a)</b> 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 nicht vorgesehen.</p> <p><b>b)</b> Im Rahmen des aus dem Programm INTERREG IV A geförderten Projekts „Destination belt“ haben u.a. die Projektpartner Ostsee-Holstein Tourismus e.V. und Østdansk Turisme seit 2009 zahlreiche Aktivitäten unternommen, um die touristische Entwicklung der Region zu stärken. Das Projekt endete zum 30. Juni 2012. Seit dem 1. April 2013 gibt es das INTERREG-Folgeprojekt „Tourism Innovation Management“ (TIM-Fehmarnbelt). Schwerpunkte des bis zum 20. Juni 2015 laufenden Projekts sind die Qualitätssicherung, die Entwicklung neuer touristischer Produkte/Angebote und Fragen der PR und Kommunikation. Unter der Federführung des Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT) hat am 7. Februar 2014 eine erste Gesprächsrunde zur Erarbeitung eines PR-Konzepts „Feste Fehmarnbeltquerung“ stattgefunden. Zeitnah sollen in weiteren Gesprächen eine SWOT-Analyse durchgeführt, die Zielgruppen festgelegt und die Ziele der Kommunikation definiert werden. Das „Regionalmanagement Zusammenarbeit an der Achse A1 als Folge des Baus einer festen Fehmarnbeltquerung“ ist bis zum 31. Dezember 2016 verlängert worden. In diesem Zusammenhang kann auch die Stadt Fehmarn weiter über eine Stelle zur Umsetzung von Projekten auf der Insel Fehmarn verfügen. Anfang Februar 2014 ist diese zeitweilig vakante Position wiederbesetzt worden.</p>
<b>3.2.</b>	die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung aller Arbeiten zur Minimierung der Ausbreitung der Sedimente und Schwebestoffe sowie die vertragliche Absicherung höchster Umweltaanforderungen 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),	Siehe Ziff. 3.
<b>3.3.</b>	die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn,	Siehe Ziff. 3.
<b>3.4.</b>	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><b>a)</b> Das Land will den vierstreifigen Ausbau der B 207 schnellstmöglich durchführen.</p> <p><b>b)</b> Das Planfeststellungsverfahren hat im Oktober 2011 begonnen. Der Planfeststellungsbeschluss wird 2014 erwartet. Mit dem Bau könnte nach Erlangung der Rechtskraft des Beschlusses begonnen werden.</p>

		Allerdings ist nach dem Investitionsrahmenplan des Bundes der Bau erst ab 2015 vorgesehen. Eine vorzeitige Freigabe der Mittel lehnt der Bund bisher ab.
<b>3.5.</b>	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><b>a)</b> 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>b)</b> Der Kreis Ostholstein plant den Ausbau der K43 von der AS Avendorf bis Burg mit Radweg. Ein entsprechender Vorentwurf ist zwischen Kreis und Stadt Fehmarn abgestimmt. Die Grunderwerbverhandlungen gestalten sich wegen der Preisforderungen der betroffenen Grundstückseigentümer schwierig. Dementsprechend hat der Kreis noch keinen Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit nach GVFG gestellt. Aussagen über den Umfang der Förderfähigkeit des Vorhabens sind erst nach einer Verfestigung der Ausbauparameter möglich. Im Rahmen des vierstreifigen Ausbaus der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden werden zeitlich versetzt die Anschlussstellen Avendorf als erstes und nach Fertigstellung dieser Anbindung die Anschlussstelle Burg gesperrt, wobei der Umleitungsverkehr jeweils über die geöffnete Anschlussstelle und dann weiter über die K43 nach Burg geführt werden soll. Vorgesehen ist daher, die K43 möglichst vor der Schließung der AS Burg mit dem parallelaufenden Radweg auszubauen. Derzeit versucht der Kreis Ostholstein den erforderlichen Grunderwerb freihändig zu erwerben. Sollten die derzeitigen Grunderwerbsschwierigkeiten nicht gelöst werden können, scheint die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens unvermeidlich.</p>
<b>4.</b>	<b>Finanzierung ergänzender und begleitender sozialer und wirtschaftlicher Regionalentwicklungsmaßnahmen durch</b>	
<b>4.1.</b>	eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze,	<p><b>a)</b> Das Land unterstützt das Anliegen der Stadt Fehmarn.</p> <p><b>b)</b> Das REK entlang der Entwicklungsachse A1 bindet auch Fehmarn ein und enthält u.a. Aussagen zu Arbeitsmarkt- und Beschäftigungseffekten der Festen Fehmarnbeltquerung. Darüber hinaus wird das Thema auch in Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung behandelt. U.a. wurde in diesem Zusammenhang am 19. März 2014 unter Federführung der IHK zu Lübeck und mit Beteiligung u.a. der Handwerkskammer und des UVNord ein Workshop zu Chancen und Risiken der Festen Fehmarnbeltquerung einschließlich Arbeitsplatzeffekten durchgeführt.</p>
<b>4.2.</b>	Einrichtungen auf Fehmarn zur Kompensation der wegfallenden Arbeitsplätze, z.B. Forschungseinrichtungen bezüglich der Meeresökologie hinsichtlich der sich verändernden Strömungsverhältnisse und Salzgehalte der Ostsee	<p><b>a)</b> Das Land begrüßt den Vorschlag z.B. Forschungseinrichtungen auf Fehmarn anzusiedeln.</p> <p><b>b)</b> Das Thema wurde u.a. in der AG FBQ diskutiert. Nach Auskunft des BMVBS werden Bundeseinrichtungen vorrangig in den neuen Bundesländern angesiedelt.</p>
<b>4.3.</b>	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.	<b>a)</b> Die Auflegung von Sonderförderprogrammen ist nicht vorgesehen. Mit dem Zukunftsprogramm Wirtschaft (ZPW) verfügt Schleswig-Holstein bereits über ein leistungsfähiges Förderprogramm. Siehe auch 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.	<p>a) Nach den bisherigen Verabredungen zwischen Deutschland und Dänemark wird ein solches Informations- und Ausstellungszentrum auf Fehmarn für notwendig und sinnvoll gehalten und soll so schnell wie möglich etabliert werden.</p> <p>b) Femern A/S hat im Ortsteil Burg auf Fehmarn und in Rødbyhavn jeweils ein Info-Center eröffnet, in denen sich Besucher über die Planungen zur Festen Fehmarnbeltquerung informieren können. Die Inhalte der Info-Center werden durch Femern A/S fortlaufend, zuletzt im März 2014, aktualisiert. Die Stadt Fehmarn wünscht sich darüber hinaus ein nachhaltiges Konzept (keine temporäre Info-Box) für ein Ausstellungszentrum und hat eine Machbarkeitsstudie mit Förderung durch das Land erstellen lassen. Laut dem seit Mai 2013 vorliegenden Tourismusentwicklungskonzept der Stadt Fehmarn soll das Ausstellungszentrum nur dann umgesetzt werden, wenn private Investoren und Betreiber die Finanzierung übernehmen und das wirtschaftliche Folgerisiko tragen. Die Stadt Fehmarn prüft zurzeit, ob dies machbar ist oder ob ein modifiziertes Konzept realisiert werden sollte. Die Landesregierung wird den Prozess auch weiterhin ideell und, soweit es die Förderrichtlinien zulassen, auch finanziell begleiten.</p>
c)	<p><b>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012:</b> die Möglichkeit der Nachnutzung des Baustellenhafens zu touristischen Zwecken sowie die Unterstützung der Landesregierung bei dieser Maßnahme</p>	<p>a) Die Idee einer Nachnutzung des Baustellenhafens wird von der Landesregierung grundsätzlich begrüßt. Eine Förderung kommt aber nur im Rahmen der bestehenden Förderprogramme in Frage.</p> <p>b) Die Stadt Fehmarn ist aufgefordert, tragfähige Nachnutzungskonzepte und ggf. förderfähige Projektvorschläge zu erarbeiten. Im Rahmen eines Planungsgesprächs zum Ausstellungszentrum Marienleuchte am 7. November 2013 wurde festgehalten, dass die Umwidmung des Bauhafens in einen Seglerhafen derzeit nicht Gegenstand der Planungen von Femern A/S ist. Dort ist bislang ein vollständiger Rückbau des Bauhafens vorgesehen. Sollte eine Nachnutzung des Baustellenhafens beabsichtigt werden, wäre dies gesondert naturschutzfachlich zu betrachten und die erforderlichen Verfahren einzuleiten.</p>
5.	<p><b>Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Baufirmen an den Baumaßnahmen</b></p>	<p>a) Neben dem bundesrechtlichen Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (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 Teillöse 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 vereinbar ist. Hierdurch erhalten auch kleinere und mittlere Betriebe Möglichkeiten sich im Wettbe-</p>

		<p>werb zu behaupten. Rein „lokale Vorrangbetrachtungen“ (ortsansässiges Unternehmen) können hingegen aufgrund des Diskriminierungsverbots nicht in Vergabeentscheidungen einfließen.</p> <p><b>b)</b> Das Land setzt sich in Gesprächen mit dem dänischen Verkehrsministerium sowie Femern A/S nachdrücklich für das Anliegen der Stadt Fehmarn ein. Die Vorauswahl der Bewerber (sog. Präqualifikation) für die vier großen Verträge endete am 18. Januar 2013. Neun Konsortien haben sich beworben. Kleinteilige Unteraufträge sind davon unberührt. Die Unternehmen aus Fehmarn und Ostholstein werden aufgefordert, Kontakt zu den präqualifizierten Unternehmen aufzunehmen. Kooperationen regionaler Bau- und Dienstleistungsfirmen zur Bündelung von Stärken und Fähigkeiten sind zu begrüßen.</p>
<b>6a.</b>	<b>Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen durch</b>	<p><b>a)</b> Das Anliegen der Stadt Fehmarn wird begrüßt.</p> <p><b>b)</b> Ein Verkehrskonzept wurde im Rahmen des Projekts MORO Nord auf Initiative der IHK zu Lübeck erarbeitet und im Juli 2010 vorgelegt. Als Konsequenz aus dem Verkehrskonzept wurde von der IHK und den beteiligten Kreisen ein Positionspapier verabschiedet.</p>
<b>6a.1.</b>	<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><b>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012:</b> Aufnahme einer vierstreifigen sowie zweigleisigen Fehmarnsundquerung als Tunnellösung in den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015</p>	<p>Zum Ausbau der B 207: Siehe Ziff. 3.4.</p> <p><b>a)</b> Laut Staatsvertrag soll die Fehmarnsundbrücke eingleisig für die Schiene und zweispurig für die Straße bestehen bleiben. Das Land setzt sich aber gleichwohl gegenüber dem Bund für den Aus- oder Neubau einer Fehmarnsundquerung ein.</p> <p><b>b)</b> Im Ergebnis des von der DB AG im Jahre 2010 durchgeführten Belastungstests muss die Fehmarnsundbrücke für die prognostizierten erhöhten Belastungen durch den Straßen- und Schienenverkehr nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung zumindest ertüchtigt werden. Der Aus- oder Neubau der Fehmarnsundbrücke wurde zwischenzeitlich als vorrangiger Bedarf für den BVWP 2015 angemeldet. Gespräche zwischen Land, Bund und Bahn über die nächsten Schritte sind angelaufen. Hierbei geht es u.a. um die Finanzierung und die Abstimmung der erforderlichen Variantenuntersuchungen. Ein Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die Grundlage für die weiteren Entscheidungen sein wird, wird 2014 erwartet.</p>
<b>6a.2.</b>	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,	<p><b>a)</b> Die Landesregierung unterstützt die Forderung und hat die Planung für den Ausbau der B 207 sehr frühzeitig in Auftrag gegeben. Sobald der Planfeststellungsbeschluss (voraussichtlich noch im Jahr 2014) vorliegt kann ab 2015 mit dem Bau begonnen werden. Für die Schienenanbindung hat die Landesregierung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, dessen Ergebnis im Mai 2014 bekannt gegeben wird. Für den Ausbau der Schienenstrecke ist die DB AG zuständig.</p> <p><b>b)</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>
<b>6a.3.</b>	den Erhalt des bestehenden Haltepunktes in Puttgarden a.F. für den Schienenpersonenfernverkehr mit ICE-Anbindung bzw. Neubau eines entsprechenden	<p><b>a)</b> Das Land setzt sich für die Beibehaltung des Fernhaltepunktes Lübeck und Oldenburg ein, hat jedoch keine originären Gestaltungsmöglichkeiten, da der Fernverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich von</p>



	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>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>b)</b> Das Land hat entschieden, einen neuen Haltepunkt „Fehmarn-Burg“ im Ortsteil Burg auf Fehmarn für den Nahverkehr einzurichten. Dieser wurde am 31. Juli 2010 eröffnet. Seit 2011 hält auch der saisonale IC-Verkehr nach Frankfurt/Main und nach Passau in Fehmarn-Burg. Gegenwärtig ist weder der Erhalt des Haltepunktes in Puttgarden noch der Neubau eines weiteren Haltepunktes für den Fernverkehr auf der Insel vorgesehen.</p>
<b>6a.3.1</b>	<p><b>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012:</b> 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><b>a)</b> Das Anliegen wird seitens der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung unterstützt.</p> <p><b>b)</b> Zur Verbesserung der regionalen Verkehrsverbindungen zwischen Fehmarn und Lolland kann seit Dezember 2012 das "Fehmarnbelt-Ticket" erworben werden, das die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und den Scandlines-Fähren mit nur einem Fahrschein möglich macht. Das Ticket kostet 33 Euro für eine Person und 39 Euro für Kleingruppen mit bis zu fünf Personen und berechtigt zur Nutzung von Bus und Bahn (Regionalverkehr) in Ostholstein, zur Überfahrt mit der Fähre als Fußgänger sowie zur Nutzung von Bussen und Regionalbahnen auf den Inseln Lolland und Falster.</p>
<b>6a.4.</b>	die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee,	<p><b>a)</b> Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau darf das derzeitige Schienenpersonennahverkehrsangebot nicht verschlechtern. Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist es, den parallelen Betrieb von Nah-, Fern und Güterverkehr zu ermöglichen. Für den Ausbau der Schienenanbindung ist die DB AG zuständig. Über die Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des Fährbetriebs entscheidet die Firma Scandlines in eigener Verantwortung.</p> <p><b>b)</b> Das von der Landesregierung eingeleitete Raumordnungsverfahren wird im Mai 2014 abgeschlossen werden. Im Anschluss folgt das Planfeststellungsverfahren. Hinsichtlich des Fährbetriebs hat die Firma Scandlines hat bislang stets erklärt, diesen auch nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung aufrechterhalten zu wollen.</p>
<b>6a.5.</b>	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- bzw. Nachnutzung des Hafens zu ermöglichen.	<p><b>a)</b> Zum Ausbau der K 43 mit Radweg, siehe Ziffer 3.5.</p> <p><b>b)</b> Es ist ein verkehrsgerechter Ausbau der angesprochenen Anschlussstellen entsprechend dem geltenden fachlichen Regelwerk nach dem Stand der Technik vorgesehen. Der Neubau der Anschlussstelle Burg erfolgt im Bereich der bereits vorhandenen Anschlussstelle. Dies erfolgt, da aus heutiger Sicht das vorhandene Brückenbauwerk der Überführung der L 209 über die Bahnschienen erhalten bleiben kann und eine Verlegung aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet.</p> <p>Der LBV hatte eine Simulation der Verkehrsflüsse während der Bauphase der B 207 an der Anschlussstelle L 209 durchführen lassen. Im Ergebnis sind keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss an der Anschlussstelle zu erwarten. Der Bau einer Behelfsbrücke ist daher verkehrlich nicht notwendig und unwirtschaftlich. Auch haben Gespräche des LBV mit der DB und der Stadt</p>

	<p><b><u>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012:</u></b> Die Querung der Baustelle über die E 47 muss mittels einer Behelfsbrücke gewährleistet werden, eine Ampellösung wird ausgeschlossen. Es wird gewünscht, die 2 Alternativvorschläge der Stadt Fehmarn in die Planung einzubeziehen und eine nachhaltige Lösung mit Behelfsbrücke zu gewährleisten.</p>	<p>nicht zu einer Übernahme der dem Baulastträger Bund entstehenden Mehrkosten durch Dritte geführt.</p> <p>Zur Frage der künftigen verkehrlichen Anbindung des Fährhafens Puttgarden vgl. Ziff. 2.3.</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 Fehmarnsund-Brücke / bei der Bohrung eines Tunnels bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über / durch den Fehmarnsund,	<p>a) Die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange und die Regelung der Verkehrsführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Radfahrer wird Gegenstand der Entwurfsplanung sein.</p> <p>b) Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden 2014 erwartet.</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 bzw. durch höhenfreie Lösungen; Tunnel oder Brücke) erforderlich ist. Bei einer Neutrassierung 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 bestehenden Strecke 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 der Straßenbaulastträger, die DB Netz AG und der Bund jeweils ein Drittel. Bei Gemeindestraßen kann der Drittel-Anteil der Gemeinde i.d.R. durch GVFG-Mittel gefördert werden.</li> </ul> <p>Inwieweit der Ausbau der bestehenden Strecke (durch zweites Gleis und Elektrifizierung) die Beseitigung bestehende Bahnübergänge erfordert, hängt</p>

		<p>von verschiedenen Faktoren ab (Geschwindigkeit, Fahrzeugdichte, Schrankenschließzeiten, Sicherheitsaspekte).</p> <p><b>b)</b> Aussagen darüber, ob die Beseitigung bestehender Bahnübergänge erforderlich wird, sind erst im Rahmen des späteren Planfeststellungsverfahrens möglich. Falls eine Beseitigung erforderlich werden sollte, wird das Land die Möglichkeit einer Förderung mit GVFG-Mitteln zu gegebener Zeit prüfen, um Härten für die Kommunen zu vermeiden.</p>
<b>6a.9.</b>	umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene (nach BAB-Standard),	<p><b>a)</b> Das Anliegen der Stadt Fehmarn ist nachvollziehbar. Rechtsgrundlage ist das Bundesimmissionsschutzgesetz mit den dazu ergangenen Verordnungen. Die 16. BImSchV, die für Verkehrsvorhaben einschlägig ist, definiert verbindlich die anzuwendenden Geräuschpegelgrenzwerte für Straßen- und Schienenneu- und Ausbauvorhaben. Werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Beurteilungspegel überschritten, so besteht für die betroffenen Anwohner ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p><b>b)</b> Der Lärmschutz wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überprüft und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden verbindlich festgelegt. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger der betroffenen Straße.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen für die Schiene liegen in der Verantwortung der Betreiber der Schieneninfrastruktur (DB AG für die Hinterlandanbindung bis zur Rampe der Querung, Femern A/S für die Querung inklusive Rampe). Hinsichtlich des Schienenverkehrsgeräusches galt bisher, dass der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel gemäß der 16. BImSchV beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt wurde, als beim Straßenverkehr (sog. „Schienebonus“). Die Landesregierung hat sich auf Bundesebene stets dafür eingesetzt, dass der Schienebonus beim Ausbau der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht zur Anwendung kommt. Im Rahmen einer Initiative zur Abschaffung des Schienebonus hat sich der durch den Bundesrat im Februar 2013 angerufene Vermittlungsausschuss unter Vorsitz des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers darauf geeinigt, dass der Schienebonus ab dem 1. Januar 2015 für neue Vorhaben nicht mehr zur Anwendung kommt, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Bundestag und Bundesrat haben dieser Einigung zugestimmt. Da nicht zu erwarten ist, dass vor dem 1. Januar 2015 ein entsprechender Planungsstand für die Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung erreicht werden wird, wird der Schienebonus im Falle der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung voraussichtlich nicht mehr zur Anwendung kommen.</p>
<b>6a.10.</b>	umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Schallschutz- und Schallminderungsmaßnahmen an der bestehenden Fehmarnsundbrücke aus den	<p><b>a)</b> Lärmschutzmaßnahmen können beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Straße/Brücke realisiert werden, wenn die entsprechenden Grenzwerte überschritten sind. Die Anbringung von</p>

	bei 6a 9. genannten Gründen sowie Anbringung von Windabweisern zur Verminderung der Sperrzeiten für leere LKWs (nach BAB-Standard),	Windabweisern ist derzeit aus statischen Gründen nicht möglich. Sollte es zu einer anderen Aufteilung des Straßenquerschnittes auf der Fehmarnsundbrücke kommen (z.B. durch Verlegung des Bahngleises) würde die Anbringung von Windabweisern geprüft werden.
<b>6a. 11.</b>	Bestandssicherung der sieben Querungen der E 47,	<b>a)</b> Es ist beabsichtigt, die Anzahl der Anschlussstellen entsprechend der heutigen Anzahl beizubehalten.
<b>6a. 12.</b>	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.	<b>a)</b> Dem Land ist an einer transparenten, nachvollziehbaren Planung gelegen. Die Abarbeitung aller planungsrelevanten Belange stellt den Kernpunkt der Planungsentscheidung dar. Die betroffenen Kommunen werden frühzeitig in die Planungen eingebunden, damit insbesondere deren touristische, verkehrliche und siedlungsbezogene Interessen und Belange so weit wie möglich berücksichtigt werden können. Dazu gehörten auch die Entscheidungen der Landesregierung, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen und die Stadt Fehmarn als Teilnehmerin im Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung zu platzieren. <b>b)</b> Um einen größtmöglichen Interessenausgleich zu ermöglichen, hat die Landesregierung im Mai 2010 ein dem Planfeststellungsverfahren vorgeschaltetes Raumordnungsverfahrens für die Schienenanbindung beschlossen, das am 9. Januar 2013 formell eingeleitet wurde. Die Auslegung der Unterlagen für die Öffentlichkeit erfolgte vom 11. Februar bis zum 11. März 2013; die Einwendungsfrist endete am 25. März 2013. Das Raumordnungsverfahren wird im Mai 2014 abgeschlossen werden.
<b>6b.</b>	<b>Verwirklichung von Maßnahmen zur Förderung der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt</b> durch	
<b>6b.1.</b>	Einführung der Lotsenpflicht und eines Verkehrsleitsystems für den Schiffsverkehr unter Einbindung der „IMO“ sowie Vorhaltung von Notschleppern im Hafen Puttgarden,	<b>a)</b> Die Einführung eines Verkehrsleitsystems spielt im Rahmen der Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts für die Querung eine bedeutende Rolle. Eine Lotsenpflicht in der internationalen Wasserstraße Fehmarnbelt kann nur durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) erfolgen. <b>b)</b> Zur Sicherstellung der Seeverkehrssicherheit im Fehmarnbelt während der Tunnelbauphase wurden bereits eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt, die den zuständigen deutschen und dänischen Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen im Rahmen unterschiedlicher Arbeitsgruppen vorgestellt und mit ihnen diskutiert wurden. Ziel dieser Seeverkehrssicherheitsuntersuchungen ist es, den zuständigen Behörden beider Länder eine Entscheidungsgrundlage für die Festlegung von Sicherheitsmaßnahmen und Steuerungsmöglichkeiten zur Risikominimierung während der Tunnelbauphase zu bieten. Von den deutschen und dänischen Behörden wurden in der sog. DANGER-Arbeitsgruppe unterschiedliche Maßnahmen zur Risikoverminderung festgelegt. Zu diesen gehören u.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einführung eines Verkehrsleitsystems (VTS-Femern) während der Tunnelbauphase. Derzeit wird mit den zuständigen Behörden in Deutschland und Dänemark an einem geeigneten VTS-Femern gearbeitet.</li> <li>- Die Einrichtung von maximal zwei Arbeitsbereichen im Fehmarnbelt, in denen zur gleichen Zeit</li> </ul>

		<p>gearbeitet werden darf. Die Arbeitsbereiche werden nach den behördlichen Vorschriften gekennzeichnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Einsatz eines Überwachungsschiffes für jeden Arbeitsbereich als Bestandteil des VTS-Femern. Die Überwachungsschiffe werden auch mit deutschen und dänischen Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen besetzt sein.</li> <li>- Die Einrichtung einer Arbeitsfahrzeugkoordination (Work Vessel Coordination; WVC). Das WVC wird von Femern A/S betrieben und sämtliche Bautätigkeiten innerhalb der Arbeitsbereiche sowie den Schiffsverkehr der gesamten Baustelle unter der Aufsicht des VTS-Femern überwachen und koordinieren.</li> </ul>
<b>6b.2.</b>	Vermeidung der Behinderung des Fährverkehrs während der Bauzeit.	<p><b>a)</b> Dieses Anliegen wird durch das Land Schleswig-Holstein unterstützt.</p> <p><b>b)</b> Die Forderung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Feste Fehmarnbeltquerung eine Rolle spielen.</p>
<b>6 c</b>	<p><b><u>Ergänzung: Beschluss der Stadtvertretung Fehmarn vom 21.06.2012:</u></b> Die Rettungsversorgung des Tunnels kann nicht von den örtlichen Rettungsdiensten wie Polizei, 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 Rettungswache notwendig, die die Bereiche Straße und Schiene des Tunnels durchgehend abdeckt.</p>	<p><b>a)</b> Die Einhaltung von gesetzlich vorgegebenen oder empfohlenen Hilfefristen innerhalb des Tunnels ist bei den derzeitigen infrastrukturellen Gegebenheiten auf Fehmarn sowohl für den Rettungsdienst als auch für die Feuerwehr als kritisch anzusehen. Für den Rettungsdienst wurde daher durch das Sozialministerium Schleswig-Holstein über die Steuerungsgruppe „F-SURR“ gegenüber Femern A/S Raumbedarf für die Einrichtung einer ständig besetzten Rettungswache am Tunnelportal auf deutscher Seite in einem dort zu schaffenden sog. „Sicherheitsgebäude“ angemeldet. Für den Bereich der Feuerwehr wurde ebenfalls Raumbedarf in dem o.g. Gebäude für Brandbekämpfungszwecke (Einsatzführung, Logistik) angemeldet. Allerdings hat die F-SURR-Steuerungsgruppe zusätzlich eine AG „Werksfeuerwehr“ eingesetzt. In dieser AG wird eine durch Femern A/S finanzierte gutachterliche Untersuchung durch das Institut DMT/Leipzig zum Bedarf einer Werkfeuerwehr für diesen Tunnel begleitet. Die Ergebnisse dieser Expertise dürften auch Auswirkungen auf den feuerwehrtechnischen Raumbedarf in dem Sicherheitsgebäude entfalten. Das Gutachten soll bis Mitte 2014 vorliegen.</p> <p>Die Polizei ist kein Rettungsdienst im eigentlichen Sinne und kommt in der ersten Einsatzphase eines Unglücksfalls eher koordinierend und lenkend zum Einsatz. Dies geschieht in der Regel von außerhalb des Tunnels. Daher wurden hierfür bisher keine problematischen Bindungen durch Hilfsfristen identifiziert.</p> <p><b>b)</b> Die Schaffung eines Gebäudes für die Zwecke der deutschen Hilfsdienste und Polizei wurde von Femern A/S aktiv als Angebot eingebracht. Bisher liegt aber noch keine offizielle Rückmeldung von Femern A/S zum inzwischen angemeldeten Raum- und Personalbedarf im Sicherheitsgebäude vor.</p>
<b>7.</b>	<b>Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards</b> durch	

7.1.	Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherheitspflicht,	a) Laut. Art. 14, Abs. 3 des Staatsvertrags soll Femern A/S ein Sicherheitskonzept erstellen und mit den jeweiligen zuständigen Behörden abstimmen. Das Innenministerium hat auf deutscher Seite die Koordinierungs- und Planungsaufgabe übernommen und fungiert als zentraler Ansprechpartner für die deutschen und dänischen Sicherheitsbehörden und Femern A/S, soweit dies nicht den Sonderfall der Schiffsverkehrssicherheit im Fehmarnbelt (insbesondere während der Bauphase) betrifft. Hierfür gibt es eine eigene Teilprojektorganisation unter Federführung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (auf deutscher Seite) und Beteiligung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein. Der Kreis Ostholstein ist durchgängig in das durch das Innenministerium koordinierte Verfahren eingebunden.
7.2.	Herstellung eines gebohrten Tunnels anstelle eines Brückenbauwerkes,	a) Über die Frage der technischen Lösung wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden. b) Am 1. Februar 2012 fällte das dänische Verkehrsministerium die Vorentscheidung, einen Absenktunnel als Vorzugsvariante in das weitere Verfahren einzubringen. Femern A/S hat diese Variante nunmehr im Planfeststellungsverfahren auch formell beantragt.
7.3.	die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie eines effizienten Umweltmanagements mit integriertem Umweltmonitoring,	a) Die Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft stellt ein übergeordnetes Ziel des gesamten Planungsprozesses dar, das von Anbeginn der vorgelagerten Verfahrensschritte bis zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen seinen Ausdruck findet. So wurde bereits im vorgelagerten Verfahrensschritt der Linienfindung auf der Grundlage „relativ konfliktarmer“ eine möglichst umweltschonende Linienführung ermittelt. Mit der gewählten Variante in einem Korridor östlich der Fährhäfen Puttgarden und Rødbyhavn werden wesentliche Beeinträchtigungen und Eingriffe von vornherein vermieden. Im Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) werden die Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie zur Kompensation nicht vermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen festgelegt. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden dort detailliert angegeben. Der Planfeststellungsbeschluss stellt die im LBP enthaltenen Maßnahmen verbindlich fest. Diese können auch, soweit erforderlich, ein Monitoring enthalten. b) Die Planfeststellungsunterlagen wurden am 18. Oktober 2013 beim zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr in Kiel eingereicht. Dort wurden die Unterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und den Vorhabenträgern Überarbeitungsbedarfe mitgeteilt. Die entsprechend überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen wurden am 17. März 2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, die daraufhin mit der Einleitung des Anhörungsverfahrens das Planfeststellungsverfahren eröffnet hat.
7.4.	die Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Komponenten der ökologi-	a) Soweit sich aufgrund der ökologischen Gegebenheiten einschränkende Maßnahmen des Bauablaufes

	schen Sensitivität einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen und Nassbaggerungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen,	<p>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>b)</b> Im Rahmen der UVS und des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde untersucht, ob und ggf. welche Bauzeitenregelungen geeignet sind, um die Auswirkungen des Vorhabens zu reduzieren. Über die Frage der technischen Lösung wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</p>
<b>7.5.</b>	Beachtung der Erkenntnisse aus dem aktuellen „Grünbuch der EU zur Meerespolitik“.	<b>a)</b> 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 diesen 2013 fortgeschrieben.
<b>8.</b>	<b>Gewährleistung zur Übernahme unmittelbarer und späterer Folgekosten des Projektes</b> hinsichtlich	<b>a)</b> Der Baulastträger wird die Folgekosten in dem Umfang übernehmen, wie es nach Prüfung des Einzelfalls gesetzlich vorgesehen ist. Hierzu bedarf es zunächst einer belastbaren Darstellung der eingetretenen Schäden.
<b>8.1.</b>	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,	Siehe Ziffer 8.
<b>8.2.</b>	evtl. Havariefälle im Fehmarnbelt einschließlich der Aufwendungen im Nothafen Puttgarden,	Siehe Ziffer 8.
<b>8.3.</b>	des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien nach Fertigstellung des Bauwerkes, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten,	<b>a)</b> Ob es zu Veränderungen der Küstenlinie, insbesondere zu solchen, die veränderte touristische Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten nach sich ziehen werden, ist aus heutiger Sicht offen. Siehe insoweit Ziff. 8.
<b>8.4.</b>	der Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität,	Siehe Ziff. 8.
<b>8.5.</b>	zusätzlicher Anforderungen an die Freiwilligen Feuerwehren, die Polizei und den Katastrophenschutz,	<p><b>a)</b> 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>b)</b> Siehe Ziffer 7.1</p>
<b>8.6.</b>	der evtl. Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut.	Siehe Ziff. 8.
<b>9.</b>	<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. Im weiteren Fortgang der Planungen werden die Art und der Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermittelt werden.</p> <p>Unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG und hinsichtlich der Reduzierung einer Flächeninanspruchnahme hat Femern A/S bereits zur Kompensation der terrestrischen Eingriffe Flächen im Ökokonto „Gömnitzer Berg“ der Ausgleichsagentur Schleswig-Holstein erworben. Die Ermittlung des Eingriffsausgleichsverhältnisses und somit der erforderlichen Kompensation für die marinen Eingriffe wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.</p> <p>b) Bei der Planung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde in Abstimmung mit den örtlichen Beteiligten Rücksicht auf die agrarstrukturellen Belange (für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden) genommen. Es werden daher lediglich solche landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld des Eingriffs verwendet, wo die Lenkung von Tieren oder deren Verbindungsfunktionen (z.B. Vögel, Fledermäuse, Amphibien) entsprechende örtliche Leitstrukturen, Querungshilfen usw. erfordern, bzw. wo die Flächen ohnehin durch (baubedingte) Flächeninanspruchnahme verloren gehen oder wo landwirtschaftlich nicht mehr nutzbare Einschluss- und Restflächen gebildet werden. Neben diesen trassennahen Maßnahmen im Rampenbereich auf Fehmarn werden die Eingriffe auf einer trassenfernen bevorzugten Kompensationsfläche gem. § 16 BNatSchG in Verbindung mit § 10 LNatSchG und der ÖkokontoVO kompensiert. Hierbei handelt es sich vor allem um die Entwicklung und Neuanlage von extensiv genutztem Dauergrünland, Wald und Kleingewässern. Weiterhin werden in Abstimmung mit den örtlich Beteiligten auf der Landgewinnungsfläche möglichst naturnahe, den Küstenbiotopen ähnliche Biotopstrukturen mit sandigen Deckschichten geschaffen und teilweise standorttypischer Strandsand/Kies aufgebracht. Diese Flächen werden aufgrund ihrer naturnahen Struktur zu einer ökologischen Aufwertung des beeinträchtigten Strandabschnitts zwischen dem Fährhafen Puttgarden und Marienleuchte beitragen.</p>
9.2.	vorrangigen Einsatz der bundeseigenen Flächen auf Fehmarn,	Siehe Ziff. 9.1.
9.3.	Einbeziehung zumindest des gesamten Gebietes des Kreises Ostholstein.	Siehe Ziff. 9.1.
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) Gemäß Artikel 9 Abs. 1 des Staatsvertrages über die Feste Fehmarnbeltquerung liegt die Zuständigkeit für die Erhebung der Mautgebühren für die Benutzung der Straßenverbindung auf der Feste Fehmarnbeltquerung mit Kraftfahrzeugen beim Königreich Dänemark. Die Mautgebühren für die Straßennutzung werden auf der Grundlage der in Artikel</p>



		<p>1 Absatz 1 des Staatsvertrages genannten Kriterien und unter Berücksichtigung von Größe und Art des Fahrzeugs festgesetzt. Mit Blick auf die europäische Integration und die deutsch-dänische Zusammenarbeit unterstützt die Landesregierung die Forderung der Stadt Fehmarn nach einer weiter differenzierten Preisgestaltung für die Maut.</p> <p><b>b)</b> Das Anliegen wurde bereits und wird auch zukünftig in den Gesprächen mit dem dänischen Verkehrsministerium, Femern A/S und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) thematisiert.</p>
<b>11.</b>	<b>Vertiefende und ergänzende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf</b>	
<b>11.1.</b>	die lokale Arbeits- und Ausbildungsplatzvernichtung (wegfallende, zu künftig benötigte Quantitäten und Qualifikationen, Fort- und Weiterbildungsbedarf, Umschulungsmöglichkeiten?),	<p><b>a)</b> Die Konsequenzen einer Festen Fehmarnbeltquerung auf die lokalen Arbeits- und Ausbildungsplätze hängen entscheidend davon ab, inwieweit die konkreten Chancen genutzt und Risiken vermieden werden. Vertiefende Untersuchungen können hilfreich sein, um die Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf lokale Arbeits- und Ausbildungsplätze zu beurteilen.</p> <p><b>b)</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. Auch im Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung wird das Thema weiter behandelt werden. Hinzuweisen ist insbesondere auf einen am 19. März 2014 durchgeführten Workshop zu den sich aus der FBQ ergebenden Chancen und Risiken für die Region. Sollte sich ein Bedarf an einer Studie konkretisieren, wird die Landesregierung gemeinsam mit den regionalen Akteuren nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten suchen.</p>
<b>11.2.</b>	die Schiffssicherheit und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Schiffsverkehrsleitsystems,	<p><b>a)</b> 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>b)</b> Femern A/S hat umfangreiche Studien zu den Navigationsbedingungen in Auftrag gegeben, Zu nennen sind hierbei insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse des derzeitigen Schiffsverkehrs,</li> <li>- Verkehrsprognose für 2030,</li> <li>- Gefahrenanalyse,</li> <li>- Identifikation der sog. „Risk Control Options“ und</li> <li>- Simulation des Schiffsverkehrs/Training von Schiffsführungen beim Passieren einer festen Querung.</li> </ul> <p>Die Gesamtbewertung erfolgt nach den Vorgaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (I-MO) im Rahmen eines sog. „Formal Safety Assessment“ (FSA). Dabei wird insbesondere die Risikoanalyse eine wichtige Rolle spielen. Auch aus diesem Grund hat sich Dänemark 2012 für eine Tunnelösung als Vorzugsvariante ausgesprochen. Femern A/S plant, den Betrieb mit dem sog. VTS-System, das die Behörden für Sicherheit des Schiffsverkehrs einrichten wollen, schon vor Beginn der Bauarbeiten aufzunehmen. Im Übrigen wird auf Ziff. 6b.1 verwiesen.</p>

11.3.	die Strömungsverhältnisse, Küstenlinien sowie touristischen Küsten- und Strandanutzungsmöglichkeiten während und nach der Fertigstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung	Vgl. Ziffer 8.3.
11.4	den Vogelzug,	<p><b>a)</b> Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p><b>b)</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 (z.B.: <a href="http://www.femern.de/servicemenu/themen/umwelt">http://www.femern.de/servicemenu/themen/umwelt</a>). In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind die Ergebnisse des sog. Scopings berücksichtigt. Demzufolge umfasst die UVS detaillierte Aussagen zu den Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung durch die Schrägkabelbrücke, den Absenk- und Bohrtunnel auf den Vogelzug, der hier als eigenständiges Teilschutzgut behandelt wird. Die Ausführungen der UVS beruhen auf mehrjährigen vertiefenden Untersuchungen zum Vogelzug.</p>
11.5	die Fischerei,	<p><b>a)</b> Die Fischerei ist kein Umweltbelang, sondern ein sozio-ökonomischer Aspekt. Im Rahmen der UVS wurden mögliche Auswirkungen auf das biologische Schutzgut „Fische“ untersucht.</p> <p><b>b)</b> Siehe Ziff. 11.4.</p>
11.6.	die regionale Wirtschaft (insbesondere auf den Tourismus),	<p><b>a)</b> Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p><b>b)</b> Die Auswirkungen einer Festen Fehmarnbeltquerung auf die regionale Wirtschaft sind bereits in verschiedenen Studien analysiert worden. Siehe auch. 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><b>a)</b> Diese Forderungen sollten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung geklärt werden.</p> <p><b>b)</b> Femern A/S hat 2013 einen Plan für die Freisetzung von Bodenmaterial und Sedimenten veröffentlicht, der auf der Internetseite von Femern A/S (<a href="http://www.femern.de">www.femern.de</a>) abgerufen werden kann.</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><b>a)</b> Ziel der Landesregierung ist es, dass die regionale Wirtschaft so weit wie möglich am Bau und den damit zusammenhängenden Dienstleistungen (z.B. Verpflegung, Beherbergung, Baustellensicherheit, Freizeitangebote etc.) beteiligt ist. Letztlich liegt es in der Verantwortung der Unternehmen, sich am Markt zu positionieren um an (Unter-)aufträge zu gelangen. Eine gesonderte Untersuchung ist daher entbehrlich.</p>