



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

**Aktenzeichen des LBV SH Kiel - Anhörungsbehörde: 409-622.228-16.1-1**

**Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk von Puttgarden nach Rødby**

**Hier: Einwendungen und Stellungnahmen der Stadt Fehmarn vom 03.07.2014**

Die Stadt Fehmarn erhebt die nachstehenden Einwendungen und gibt folgende Stellungnahme zu den vorgelegten Untersuchungen der Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby ab.

Der Einfachheit halber wird diesem Dokument ein Inhaltsverzeichnis vorangestellt.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemein.....</b>	<b>2</b>
<b>Fehmarnsundquerung .....</b>	<b>3</b>
<b>Hafen Puttgarden .....</b>	<b>4</b>
Nutzung .....	4
Schienen- und Straßenanbindung Hafen .....	4
Schienenanbindung.....	5
Straßenanbindung.....	6
<b>Schienengebundene Anschlussinfrastruktur FFBQ in der Mikroregion.....</b>	<b>7</b>
<b>Tourismus/Schutzgüter Landschaft, Mensch, Erholung .....</b>	<b>9</b>
<b>Landgewinnungsfläche mit Neugestaltung der Küste + Arbeitshafen.....</b>	<b>10</b>
<b>Informationszentrum Tunnelbauwerk und sonstige Folgemaßnahmen der FFBQ von Femern A/S</b>	<b>12</b>
<b>FFBQ als völkerverbindendes Element .....</b>	<b>13</b>
<b>Havarierisiken/Sicherheit .....</b>	<b>14</b>
<b>Barrierefreiheit insb. bei Sicherheitsfragen .....</b>	<b>15</b>
<b>Informations- und Kommunikationsprozesse während der Bauphase .....</b>	<b>16</b>
<b>Schüler.....</b>	<b>16</b>
<b>Archäologische Untersuchungen.....</b>	<b>17</b>
<b>Weitere Beanstandungen und Anmerkungen .....</b>	<b>18</b>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

### Allgemein

Die Stadt Fehmarn ist sowohl durch das Vorhaben PFV Tunnelbauwerk als auch durch die mit diesem in Zusammenhang stehenden Vorhaben vierstreifiger Ausbau der B 207 und das Vorhaben Schienenanbindung in ihrer kommunalen Planungshoheit nachhaltig betroffen. Das Vorhaben Tunnelbauwerk ruft sämtliche Anbindungsplanungen und Folgen (Bauphase und Betriebsphase) hervor bzw. löst diese aus. Funktionierende Anbindungen sind wiederum wesentlich für den Bau bzw. den Betrieb des Tunnelbauwerks. Es zeigt sich in mehreren Bereichen, dass alle Verfahren in einem räumlichem Zusammenhang stehen, denn es besteht zwischen bestimmten Verfahren räumliche Konkurrenz.

Die Stadt Fehmarn beanstandet, dass das „planfestzustellende Vorhaben FBQ [...] auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam“ sein soll (S.28/5/Anl.1 u. vgl. S.40, S.144/4/Anl.1). Da es aus jetziger Sicht realistisch ist, dass das Tunnelbauwerk fertiggestellt ist und in Betrieb geht, bevor die Hinterlandanbindungen (Straße, Schiene) vollständig umgesetzt sind, fordert die Stadt Fehmarn den Vorhabenträger auf, ein Gutachten mit konkreten temporären Übergangslösungen bzgl. der diesbzgl. Auswirkungen (zusätzl. Lärm- und Verkehrsbelastungen, Umgang mit Risiken wie z. B. heiß gelaufene Achsräder S.144/4/Anl.1) zu erstellen und die hiesigen Planfeststellungsunterlagen zu ergänzen (vgl. S.173/Anl.1). Hinzu kommt die nicht gelöste Problematik der Fehmarnsundquerung im Zusammenhang mit ihrer zukünftigen Nutzung nach Eröffnung des Tunnelbauwerkes. Auch geht der Vorhabenträger auf die Herausforderung des Überplanens ein, beispielweise auf S.27ff./Anl.1, S.85f./Anl.1 u. Kapitel 4. Eine solche Vorgehensweise wird von der Stadt Fehmarn grundsätzlich abgelehnt. Die Stadt Fehmarn fordert die Erarbeitung und Vorlage einer Gesamtplanung für Tunnelbauwerk, Straßen- und Schienenanbindung einschließlich Fehmarnsundquerung. Da es sich beim Tunnelbauwerk um eine neue Verkehrsquelle handelt, wird eine Zusammenlegung der Vorhaben gefordert.

Die Stadt Fehmarn fordert:

- a) Die mit dem Tunnelbauwerk zusammenhängenden Verfahren (Schiene, Straße, Sundquerung) sind aufeinander abzustimmen. Der Tunnel darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die anderen Verfahren (Schiene, Straße, Sundquerung) abgeschlossen und umgesetzt worden sind.
- b) Der Vorhabenträger muss seine infrastrukturellen Planungen für die Bau- und für die spätere Betriebsphase mit der Stadt Fehmarn bzgl. einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung stets abstimmen (Bsp. Entwicklungskonzept Nachnutzung Arbeitshafen mit Zuwegungen, Gewerbegebiete).
- c) Der Vorhabenträger muss jegliche geplanten Bauwerke mit Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter bzgl. einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung stets mit der Stadt Fehmarn abstimmen (Bsp. Tunnelportal, Portalgebäude).
- d) Der Vorhabenträger muss jegliche potentiellen Nutzungen z. B. für Baustelleninfrastruktur und –versorgung, temporäre Industriehallen, Arbeiterunterkünfte, die sich im Baustellenbereich befinden, stets mit der Stadt Fehmarn abstimmen.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

Die Stadt Fehmarn schätzt die Formulierung „jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen“ (S.42/2/ u. S.43/1/Anl.1) als äußerst fragwürdig ein, weil eine solche Behauptung erfahrungsgemäß nicht der Realität entspricht (Bsp. Tunnelsperrung, Unfälle u. vgl. Aussagen vom Vorhabenträger auf S.138/1/Anl.1, S.148/Anl.1). Allein schon die Mauterhebung widerspricht einem jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 207 steht noch aus (Aktz. 403-553.32-B207-176). Die Stadt Fehmarn erinnert daran, dass alle Einwendungen und Stellungnahmen, die im Zuge dieses laufenden PFV schriftlich formuliert wurden, weiterhin rechtswirksam bleiben.

Die Stadt Fehmarn weist zusätzlich und ergänzend hin auf die Einwendungen und Stellungnahmen für die verschiedenen Städte und Gemeinden als „planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft“ zum hiesigen Planfeststellungsverfahren der Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft aus Hamburg vom 18.06.2014 (13/0964V/J/mk).

### **Fehmarnsundquerung**

*„Die Fehmarnsundbrücke bleibt gemäß Staatsvertrag [vom 03.09.2008] auch künftig zweistreifig“ (S.40/6/Anl.1) und „Die Fehmarnsundbrücke bleibt als denkmalgeschütztes Bauwerk mit ihrem heutigen Querschnitt erhalten“ (S.41/Anl.1).*

*„Nur im Bereich der Fehmarnsundbrücke bleibt die Verbindung eingleisig“ (S.77/2/Anl.1).*

Die vorliegenden Unterlagen entsprechen nicht dem Stand der gegenwärtigen Planungsbesprechungen. Bsp. Aussagen im 8. Dialogforum: *„Die Überprüfung der Fehmarnsundbrücke ergab, dass das vorhandene Bauwerk für die prognostizierten erhöhten Belastungen durch den Straßen- und Schienenverkehr nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung zumindest ertüchtigt werden muss. Alternativ werden jedoch auch Neubauvarianten zu untersuchen sein“* und *„Das Forum nimmt zur Kenntnis, dass die Verkehrssimulation eine Überschreitung der Kapazitätsgrenzen in der Urlaubszeit ergibt. Dies stellt im Zusammenhang mit den witterungsbedingten Voll- und Teilsperren eine erhebliche Belastung dar. Das Forum unterstreicht daher seinen Beschluss aus der 2. Sitzung, die Landesregierung zu bitten, sich mit Nachdruck für den Aus-/Neubau der Fehmarnsundquerung einzusetzen“*.

In den Unterlagen zum ROV Schiene in Band 1, Darstellung des Vorhabens auf Seite 18 heißt es: *„Die Fehmarnsundbrücke verbleibt in ihrem heutigen eingleisigen Zustand. Dieses wurde bei der Bestimmung des vorab beschriebenen Betriebsprogrammes und bei der Fahrplankonstruktion berücksichtigt. Es zeigt sich somit, dass es durch den eingleisigen Abschnitt der Fehmarnsundbrücke zu keinen Kapazitätsengpässen kommt und das vorgesehene Betriebsprogramm ohne Einschränkungen abgewickelt werden kann“*.

Auch diese Aussage ist infolge des negativen Ergebnisses des Belastungstests nicht mehr haltbar und zeitgemäß. Sie macht wieder deutlich, dass die verschiedenen Planungsverfahren nicht losgelöst voneinander durchgeführt werden können.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

Die Stadt Fehmarn fordert:

- a) Sie ist bei der Konzeptplanung und daraus folgenden Konkretisierungsphasen eng einzubinden;
- b) Wegen des räumlichen Zusammenhanges sind die Fehmarnsund-Planungen komplett inhaltlich, zeitlich und verfahrensmäßig mit dem PFV Straße und PFV Schiene abzustimmen und zu verbinden.

Zu a) Die Planfeststellungsunterlagen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Erkenntnisstand. Die Ergebnisse der vom Bund in Auftrag gegebene und von der DB durchgeführten Variantenstudie für die Fehmarnsundquerung müssen Bestandteil der hiesigen Planfeststellungsunterlagen (PFU) sein. Die PFU müssen daher entsprechend modifiziert werden. Die Stadt Fehmarn wie auch die Gemeinde Großenbrode schlagen als Vorzugsvariante eine zweite Querung als Tunnellösung vor. Die Stadt Fehmarn fordert zudem wie auch die Gemeinde Großenbrode, das Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B207 auszusetzen, weil es ansonsten u. a. zu einer Überplanung käme.

## Hafen Puttgarden

### 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 Angrenzung an die Flächen der Scandlines für die Zeit nach Eröffnung des Tunnels gemeinschaftlich von der Stadt Fehmarn, der EGOH und Scandlines 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.

### Schienen- 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



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

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.

### **Schienenanbindung**

*„Sowohl der Fährhafen als auch Personenbahnhof, Güterbahnhof und Verschiebebahnhof Puttgarden bleiben baulich unverändert und werden an die neue Hauptstrecke angebunden“ (S.41/5/Anl.1).*

*„Der Fährhafen bleibt baulich unverändert und derern Fährbetrieb kann weiterbetrieben werden. Die Bauarbeiten zur FBQ beeinflussen nicht die betrieblichen Vorgänge auf dem Fährhafengelände. Nach der Inbetriebnahme der FBQ kann der Kfz-Verkehr über die Anschlussstelle Puttgarden, der K49 und der Fährhafenanbindung den Fährhafen erreichen bzw. den Fährhafen verlassen. Über den Gleisanschluss bleibt nach der Inbetriebnahme der FBQ der Fährhafen bzw. der Rangier- und der Personenbahnhof Puttgarden an die Hauptstrecke der Eisenbahn angeschlossen“ (S.159f./Anl.1).*

*„Auch die schienengebundene Anbindung an den Hafen bleibt aufrechterhalten. Es kann, wie beim Straßenverkehr, durch Baumaßnahmen im Gleisbereich zu kurzzeitigen Sperrzeiten für den Bahnverkehr kommen“ (S.160/3/Anl.1).*

*„Der Anschluss zum Fährhafen Puttgarden sowie zum Rangierbahnhof und Personenbahnhof Puttgarden bleibt erhalten, wird jedoch nicht elektrifiziert“ (S.77/3/Anl.1).*

*„Während die Gleise zum dänischen Hafen Rødby zurückgebaut werden und der Bahnhof Rødby Færgen entfällt, werden die Gleise zum Fährhafen Puttgarden sowie zum Rangierbahnhof und Personenbahnhof Puttgarden auch nach der Inbetriebnahme der FBQ weiter an die Hauptstrecke angeschlossen bleiben. Der Gleisanschluss wird allerdings nicht elektrifiziert“ (S.79/7/Anl.1 u. vgl. S.121/4/Anl.1).*

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 Schienenanbindung 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.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

### **Straßenanbindung**

Maßnahmen von Seiten Femern A/S (Auswahl): „Rückbau der B 207 (alt) zwischen der Anschlussstelle Puttgarden und ca. der Unterführung des Marienleuchter Wegs (S. 23/Anl.1), der Kreisstraße K 49, Rückbau der bestehenden Brücke über die Eisenbahnstrecke und die B 207 sowie Neubau von zwei Brücken über die Eisenbahnstrecke FBQ und das Anschlussgleis Fährhafen und über die neue B 207/E 47 (S. 23/Anl.1), Neubau der ca. 840 m langen Fährhafenanbindung zwischen K 49 und ca. der Unterführung des Marienleuchter Wegs, Weiterführung des Verkehrs auf der B 207 (alt) (S. 23/Anl.1)“.

„Fährhafen Puttgarden bleibt baulich unverändert. Er wird künftig über eine neue Verbindungsstraße an die K 49 und damit an die AS Puttgarden angebunden“ (S.41/7/Anl.1).

„Aufrechterhaltung der straßen- und bahnseitigen Anbindung des Fährbahnhofs Puttgarden“ (S.87/5/Anl.1).

„Der für die Fährhafenanbindung nicht mehr erforderliche Abschnitt der B 207 wird zurückgebaut und verliert damit ihre Einstufung als Bundesstraße. Die neue Fährhafenanbindung bindet an die verlegte K 49 an“ (S.103/1/Anl.1).

„Der Knotenpunkt K49 / Fährhafenanbindung weist bei der Kreisstraße K49 als Vorfahrtsstraße im Linksabbieger annähernd keine Verkehrsbelastung auf, so dass auf einen Linksabbiegestreifen verzichtet werden kann“ (S.103/3/Anl.1).

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.





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

### **Schienengebundene Anschlussinfrastruktur FFBQ in der Mikroregion**

*„Dem Schienenverkehr auf Fehmarn steht derzeit eine parallel zur B 207 verlaufende eingleisige Hauptstrecke und – außerhalb des Planfeststellungsabschnitts – ein Abzweig nach Burg zur Verfügung. Es gibt zwei Bahnhöfe, den Fährbahnhof Puttgarden und – außerhalb des Planfeststellungsabschnitts – den Haltepunkt Fehmarn-Burg.“ (S.39/4/Anl. 1).*

*„Der FFBQ fällt zur Realisierung der verkehrlichen und strukturellen Ziele die Schlüsselrolle zu. Nur sie ist in der Lage, ausreichende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und für den Schienenverkehr dauerhaft und ungehindert bereitzustellen“ (S.43/4/Anl.1).*

Im Jahr 2008 wurde von der Stadt Fehmarn unter Punkt 6a.3 im Forderungskatalog in Bezug auf die Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen Folgendes gefordert:

- der Erhalt des bestehenden Haltepunktes in Puttgarden 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.

Die Stadt Fehmarn fordert weiterhin wie in ihrem Forderungskatalog vermerkt (Punkt 6a.4) 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.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

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 Regionalverkehr an der Durchgangsstrecke.

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.

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.

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.

Die Stadt fordert vom Vorhabenträger die Erstellung eines umfassenden schienengebundenen Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung von:

- 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

Die Stadt Fehmarn regt ferner an zu prüfen, inwieweit sich die Trasse als Modellprojekt eignet, um technische Innovationen zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung voranzutreiben.





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

„Auf Lolland ist im Bereich der Schienenhinterlandanbindung ein neuer Bahnhof geplant, der den Bahnhof Rødby Færge ersetzen soll“ (S.77/4/Anl.1). Ein solcher Ersatzbahnhof auf Lolland mit Direktanschluss an das Regionalverkehrssystem mit Fehmarn ist von immenser Bedeutung für den territorialen grenzüberschreitenden Zusammenhalt sowie für eine gemeinsame nachhaltige Entwicklung der Mikroregion und muss daher dringend gewährleistet sein. Ansonsten bestünde eine große Gefahr der weiteren Abwanderung aus diesen jetzt schon peripher gelegenen Regionen, die erheblich vom demographischen Wandel betroffen sind.

Im Hinblick auf den Mikrostandort Fehmarn-Lolland und seine Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit als attraktive Wohn- und Unternehmensansiedlung fordert die Stadt Fehmarn die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts unter besonderer Berücksichtigung der regionalen Verkehrsanbindungsstrukturen.

### **Tourismus/Schutzgüter Landschaft, Mensch, Erholung**

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.

„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] vorlegt. Im Fokus dieser Konzeptionen steht der Tourismus. Die FBQ „fördert“ die dort genannten Entwicklungsziele durch die verbesserten Verkehrsanbindungen“ (S.38/5/Anl.1).

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 anschließend in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn diese zu realisieren.

Sie weist in diesem Zusammenhang vorsorglich auf die gesetzlichen Vorgaben des § 1 Abs. 1 LNatSchG SH in Zusammenhang mit §§ 1 und 2 BNatSchG zur Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft hin. Charakteristische Strukturen und Elemente sind zu erhalten und entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswertes sind zu vermeiden. Die Empfindlichkeit der Landschaft, die visuelle Verletzlichkeit der Landschaft im Untersuchungsraum und speziell auf der Insel Fehmarn ist aufgrund des flachen Reliefs besonders hoch.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

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.

### **Landgewinnungsfläche mit Neugestaltung der Küste + Arbeitshafen**

*Auf der neuen Landgewinnungsfläche sukzessive Entwicklung einer möglichst küstentypischen Vegetation (Gras- und Staudenflur) sowie Schaffung eines neuen Strandbereichs mit standorttypischem Strandsand/Kies in der östlichen Bucht im Übergangsbereich Land/Wasser (S.24/1/Anl.1 u. vgl. S.132/5/Anl.1).*

*Entwicklung der Flächen um das Tunnelportal für Offenlandbrüter (Feldlerche, Schafstelze), geeignete, möglichst ungestörte Habitatstrukturen (S24/Anl.1).*

*LBP Kapitel 7.8.2.2 S.663 ff.: Vermeidungsmaßnahme Bauausführung Kontrolle Sediment S.665f.*

*Verwendung des Baggergutes der Bauarbeiten des Tunnelbauwerkes für Auspülungen/Aufschüttungen und/oder für Küstenschutzmaßnahmen.*

*Anlage 12 (Ordner 6), Anhang I zum LBP: Maßnahmenverzeichnis.*

Zum Thema „Bau des Tunnelportals der Festen Fehmarnbeltquerung und Aufschüttung der Landgewinnungsflächen im marinen Bereich östlich des Fährhafens“ heißt es unter der Maßnahmennummer 7.1 G/M/A/AAR (S. 53ff.) u.a.:

Beschreibung:

*„Verlust/ Überprägung von Landschaftsräumen und –elementen innerhalb der Eingriffsgrenze“.*

*„Verlust eines Strandabschnitts/Strandflächen mit geringer Bedeutung für die Erholungsnutzung westlich von Marienleuchte“.*

Maßnahmen:

*„Gestaltung der Flächen um das Tunnelportal (anteilig 7,64 ha) mit einer trockenen Gras- und Staudenflur“.*



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

*„Gestaltung der Landgewinnungsflächen (anteilig 12,73 ha ohne Strandbereich): sukzessive Entwicklung einer möglichst küstentypischen Vegetation/ Gras- und Staudenflur; Erhalt einer offenen Vegetationsstruktur“.*

*„Gestaltung des Strandbereichs (anteilig 2,02 ha) als Teil der Landgewinnungsflächen: Aufbringung von standorttypischem Strandsand/ Kies in der östlichen Bucht im Übergangsbereich Land/ Wasser. [...]. Entwicklung/ Förderung von Strandvegetation unter Berücksichtigung einer möglichst extensiven Erholungsnutzung. Anbindung des neuen Strandbereichs an den weitgehend zu erhaltenden Küstenabschnitt“ (vgl. S.132/5/Anl.1).*

*„Entwicklung von geeigneten Habitatstrukturen für Offenlandbrüter (Feldlerche, Schafstelze) im zentralen Bereich der Landgewinnungsflächen und im Bereich nördlich des Tunnelportals mit niedriger Vegetation und weitgehender Ungestörtheit (anteilig 13,29 ha)“.*

*„[...] Für den sonstigen zentralen Bereich wird eine gezielte Besucherlenkung vorgesehen: „Trampelpfade“ an den Randbereichen der Landgewinnungsfläche, d.h. entlang der Fährhafenmole, der Mole an der Nordseite sowie am neu geschaffenen Strand unter Aussparung der zentralen Fläche. Gezielte Besucherlenkung, um Besucher aus der zentralen Fläche mindestens im möglichen Brutzeitraum Mitte April bis Ende Juli heraus zu halten [...]“.*

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:

- a) Vor den Auffüllungsarbeiten sind die im Unterwasserbereich vorhandenen Findlinge abzuräumen und nach Abschluss der Bauarbeiten in der Nähe der neu entstandenen Unterwasserfläche wieder auszubringen (u.a. Küstenschutzfunktion).
- b) Die Auslegung des Baustraßennetzes ist in dem Sinne der städtischen Forderung mit ihr stets abzustimmen.
- c) Ein touristisches Nachnutzungskonzept des Mikroclusters „neue Landfläche, neuer Strandabschnitt + Baustellenhafen“ ist in enger Abstimmung mit der Stadt Fehmarn zu erstellen.
- d) Die Stadt Fehmarn zweifelt die Eignung der neu entstehenden Fläche als Ausgleichsmaßnahme für Offenlandbrüter (Feldlerche, Schafstelze) an, insb. im Zusammenhang mit dem dort auftretendem Verkehrsaufkommen und der angrenzenden Einleitstelle in die Ostsee (vgl. S.132/5/Anl.1). Femern 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.
- e) Die Kosten für die obigen Konzeptions- und Umnutzungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

b) ist im Zusammenhang mit c) und den Kriterien für das Schutzgut (Strand-)Erholung zu prüfen.

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).

Den Planfeststellungsunterlagen ist bzgl. des anfallenden Aushubmaterials zu entnehmen:

*„Das bei den Bauarbeiten der FBQ anfallende Aushubmaterial wird im Rahmen eines Bodenmanagements vollständig wiederverwertet“ (S.184/4/Anl.1).*

*„Die aus den Nassbaggerarbeiten gewonnenen Böden sind für verschiedene Baumaßnahmen zur Wiederverwendung geeignet und erforderlich. Sie sind u.a. für den Bau des Objekthochwasserschutzes für den Tunnel und für die Dämme vorgesehen, die den temporären Arbeitshafen auf Fehmarn, den Tunnelabschnitt in offener Bauweise und die Landgewinnungsfläche umschließen. Diese Dämme bestehen überwiegend aus Geschiebemergel und erhalten einen inneren Kern aus Sand“ und „Der ausgehobene Geschiebemergel soll darüber hinaus auch für die Verfüllung des Tunnelabschnitts in offener Bauweise und für die Landgewinnungsfächen genutzt werden“ und „Damit wird der seeseitig anfallende Aushub vollständig einer Wiederverwendung zugeführt“ (S.188ff./Anl.1)*

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:

- Der Vorhabenträger muss ein diesbzgl. Konzept mit Lösungen erstellen, welches im vollem Umfang in die Planfeststellungsunterlagen einfließt.

### **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. Zur Förderung des Projektes Informationszentrum FFBQ sowie weiteren Folgemaßnahmen des



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

Tunnelbauwerks FFHQ auf der Insel (Verwaltungsgebäude Femern A/S) würde die Stadt Fehmarn eine vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit sehr begrüßen.

### **FFHQ als völkerverbindendes Element**

*„Für die Region Wagrien-Fehmarn wurde die „Integrierte Entwicklungsstrategie“ [20] vorgelegt. Im Fokus dieser Konzeptionen steht der Tourismus. Die FFHQ „fördert“ die dort genannten Entwicklungsziele durch die verbesserten Verkehrsanbindungen“ (S.39/3/Anl.1).*

*„Strukturelle Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind - wie bereits dargelegt - nur mit einer Festen Fehmarnbeltquerung erreichbar. Deren positive Impulse reichen über beide Länder hinaus und erstrecken sich bis nach Kontinentaleuropa und Skandinavien. Sie schaffen die Voraussetzungen für eine intensivere kulturelle und wirtschaftliche Zusammenarbeit, fördern die Integration und die Dynamik der Regionen, stärken den Wettbewerb und treiben die Entwicklung in den Regionen voran.“ (S.37/1/Anl. 1) und „Eine weitere programmatische Aussage des LEP ist es, die traditionell gute Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark zu intensivieren (LEP, Textteil, S. 19). Dies betrifft die wirtschaftliche und die kulturelle Zusammenarbeit, aber auch die Bereiche Tourismus und Erholung. Die FFHQ trägt hierzu bei“ (S.38/4/Anl.1)*

*„Ein Grundsatz der Raumordnung besteht darin, eine gute Erreichbarkeit von touristischen und tourismusgeprägten Angeboten anzustreben (LEP, Textteil, S. 65). Unter verkehrs-, umwelt- und tourismuspolitischen Gesichtspunkten soll dabei eine bessere Anbindung der An- und Abreise des Urlaubs- und Erholungsverkehrs angestrebt werden (LEP, Textteil, S. 65). Die FFHQ stützt dieses Ziel durch den Abbau von Kapazitätsengpässen und ermöglicht die Marktöffnung nach Skandinavien infolge einer verbesserten Erreichbarkeit aus Richtung Norden“ (S.38/5/Anl. 1).*

*„Die FFHQ [...] gewährleistet den jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen und ermöglicht insgesamt wirtschaftlichere Reisen und Transporte. Negative Wirkungen im nachgeordneten Netz sind durch die FFHQ nicht zu erwarten“ (S.42/Anl. 1) und „Hinzu kommt, dass nur die FFHQ den jederzeit freien und ungehinderten, von Fährfahrplänen unabhängigen Zugang zu den Verkehrswegen gewährleistet“ (S.43/1/Anl. 1).*

*„Der FFHQ fällt zur Realisierung der verkehrlichen und strukturellen Ziele die Schlüsselrolle zu. Nur sie ist in der Lage, ausreichende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und für den Schienenverkehr dauerhaft und ungehindert bereitzustellen“ (S.43/4/Anl.1).*

*„Durch seinen Beitrag zur stärkeren grenzüberschreitenden Integration in Bereichen wie Wissenschaft, Wirtschaft und Kultur wird das Vorhaben das weitere Zusammenwachsen Europas fördern. Es entsteht eine neue, wettbewerbsfähigere Großregion – die Fehmarnbeltregion. Die bessere Anbindung wird auch im grenznahen Bereich von Deutschland und Dänemark wirtschaftliche und touristische Impulse setzen“ (S.43/3/Anl.1).*



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

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).

Die Stadt begrüßt das hinter den o.g. Aussagen stehende Konzept des Vorhabenträgers und betont dabei folgende Gesichtspunkte in der Mikroregion Fehmarn-Lolland-Falster

- a) Förderung des unmittelbaren völkerverbindenden Austausches
- b) Pendlerbeziehungen (Wohn- und Arbeitsstandort)
- c) Grenzhandel und Gewerbebeziehungen

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 einem schienengebundenen Nahverkehrskonzept für die Mikroregion Fehmarn-Lolland-Falster.

### **Havarierisiken/Sicherheit**

*„Aufgrund der vielen Erfahrungen mit diesem Bauverfahren bei anderen Tunnelprojekten werden die hiermit verbundenen Risiken als besser händelbar eingeschätzt als die Risiken der beiden den anderen Bauverfahren“ (S.69/4/Anl.1).*

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





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

- 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.

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.

### **Barrierefreiheit insb. bei Sicherheitsfragen**

Die Stadt Fehmarn bittet um Beachtung folgender Anregung: Ostholstein soll eine Region werden, in der alle Menschen mit und ohne Behinderung als Bürgerinnen und Bürger, Gäste oder Kundinnen und Kunden willkommen sind und selbstverständlich ungehindert am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Das ist der Anspruch der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung und das Ziel von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, Mitgliedern des Beirates für Menschen mit Behinderung sowie Fachleuten aus allen Bereichen der Gesellschaft, die dieses Ziel gemeinsam entwickelt haben. Die Barrierefreiheit der gestalteten Umwelt zählt zu den zentralen Anforderungen der UN-Konvention, die von Deutschland 2009 ratifiziert wurde. Auch für große Infrastrukturprojekte wie einer festen Fehmarnbeltquerung ist Barrierefreiheit im Sinne von Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Sicherheit zu gewährleisten.

Die Planfeststellungsunterlagen geben keine Auskunft über barrierefreie Nutzung und Maßnahmen zu Selbst- und Fremdreueungsmöglichkeiten für mobilitätsbeeinträchtigte, aber auch andere Tunnelnutzer wie z. B. dem Service- und Wartungspersonal. Daher ist aus Sicht der Stadt Fehmarn Folgendes notwendig:

- Es muss ein Fachgutachten erstellt werden, welches ganz konkret die Barrierefreiheit für Servicepersonal, Rettungskräfte, Endnutzer während der Betriebsphase des Tunnels überprüft und ggf. anschließend Verbesserungen schon im Vorfeld während der Bauphase vorsieht, die der Vorhabenträger finanziert und durchführen lässt. Darunter fallen z. B. Leit- und Evakuierungssysteme, Kommunikations- und Führungssysteme, Rettungsmaßnahmen (Vorkehrungen für Leichte Sprache und barrierefreien Zugang z. B. für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: Fluchtwege, Notgehwege, Notausgänge - vgl. S.81/1/Anl.1, S.82/2/Anl.1, S.147/Anl.1, S.156/7/Anl.1, S.157/2/Anl.1 u. Anl.29). Die Ergebnisse müssen in die Unterlagen des hiesigen PFV im vollen Umfang einfließen.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

### **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 den Vorhabenträger. Geeignete Informations- und Kooperationsstrukturen sind insbesondere deshalb unentbehrlich, weil der in den Unterlagen beschriebene Bauablauf von Femern 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.

### **Schüler**

Es folgt eine Aufstellung der potentiell betroffenen Schüler und Buslinien:  
Von der FBQ betroffene Schüler (Stichtag 06.05.2014):

Inselschule:	Grundschule:	
Krummensieck: 1	Krummensieck: 2	
Presen: 1	Puttgarden: 16	
Puttgarden: 17	Todendorf: 3	
Todendorf: 5	Johannisberg: 1	
Bannesdorf: 3	Bannesdorf: 2	
	Niendorf: 3	

Diese Schüler nutzen die Buslinien 5751 und 5753. Während der Bauphase muss sichergestellt werden, dass diese Linien als Schülerverkehr ohne Beeinträchtigungen weiterhin genutzt werden können.

Probleme könnten unter anderem zwischen Bannesdorf und Todendorf beim Überqueren der L 217 entstehen.

Wegen der fehlenden Planfeststellung für die neue Fährhafenanbindung muss die Befürchtung geäußert werden, dass es bei der Durchführung dieser Maßnahme zu weiteren erheblichen



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

Beeinträchtigungen für die Kindertagesstätte Puttgarden kommt. Ggfs. muss eine Ersatzeinrichtung geschaffen und durch den Verursacher finanziert werden.

In 11.1.2 Blatt 1 Unterlagen zu Immissionen/Lageplan der Immissionsorte Fehmarn 1 von 3 wird im Ortsteil Puttgarden die Schule als nicht schützenswerter Gebäudeteil aufgeführt. Die Darstellung ist falsch, da es dort keine Schule mehr gibt. Die angrenzende Kindertagesstätte mit Betreuung von 45 Kindern, davon 15 unter drei Jahren, fehlt in der Darstellung. Dies wird ausdrücklich beanstandet. Es wird darauf hingewiesen, dass die kompakte Außenanlage in die päd. Betreuung einbezogen ist und es für die Kinder eine festzustellende Lärmbelästigung geben wird. Die Stadt Fehmarn fordert daher eine ausdrückliche Klärung und ggfs. Schutzmaßnahmen, da der Erhalt der Kindertagesstätte der dörflichen Infrastruktur dient und Ersatzplätze keinesfalls zur Verfügung stehen.

Es ist sicherzustellen, dass während des Baus des Tunnelbauwerks die Nutzung der Kindertagesstätte nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere Außenbereiche müssen weiterhin nutzbar sein. Mittagsruhe muss gewährleistet sein. Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind während der Bauzeit zu vermeiden.

Auch während des Betriebs des Tunnels sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.

### **Archäologische Untersuchungen**

Auf dem planfestzustellendem Bereich sind im großen Umfang archäologische Untersuchungen durchzuführen – so, wie es gegenwärtig auf dänischer Seite auf Lolland geschieht – zeitlich vor dem Beginn der Bauphase des Tunnelbauwerks und der Straßen- und Schienanschlüsse. Eine solche Chance, Siedlungsreste aus der vorrömischen Eisenzeit (ca. 550 bis 50 v.Chr.) oder andere Spuren permanenter Siedlungen aus der Eisenzeit zu finden, ergibt sich nicht noch einmal (vgl. Fehmarnbelt Weekly vom 12.05.2014). Zudem kommt hinzu, dass Siedlungen aus dieser Zeit in Schleswig-Holstein bisher weitgehend unbekannt und unerforscht sind – noch ein Grund, diese Chance auch auf deutscher Seite im vollen Umfang dringend wahrzunehmen.

Die Stadt Fehmarn fordert in diesem Zusammenhang ferner die Offenlegung der bisherigen Untersuchungsergebnisse der archäologischen Grabungen in den Baustellenbereichen auf Fehmarn und Lolland und folglich auch deren Einbindung in die hiesigen Planfeststellungsunterlagen im vollen Umfang.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

### Weitere Beanstandungen und Anmerkungen

Weitere Beanstandungen und Anmerkungen sind im Folgenden tabellarisch aufgelistet.

Anlage	Seite/ Absatz	Beanstandungen / Bemerkungen / Forderungen
<b>1 Erläuterungsbericht</b>	18 / 2	Dieser Aussage widerspricht die Stadt Fehmarn. Die bestehende Fährverbindung kann die Verkehrsmengen problemlos bewältigen. Selbst in der Sommerhochsaison kommt es temporär nur zu kurzen Wartezeiten. Der Bau der FBQ wird vielfältige und erhebliche Ressourcen verschlingen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Zielbetrachtung einzustellen und hier keinesfalls mit einer pauschalen Beschreibung ablesbar.
	20 / 4	Wieso wird es erst auf Fehmarn den Wechsel von Bundesfernstraße zur Bundesautobahn geben und der wesentliche Landteil wird nur als Bundesstraße vorgehalten? Dies steht im Widerspruch zu der beabsichtigten Leichtigkeit des Verkehrs. Andererseits muss hinterfragt werden, weshalb der Tunnel als Bundesautobahn ausgewiesen wird. Angesichts eines Zusammenwachsens von Fehmarn und Lolland bietet sich z.B. das Szenario von Kooperationen gerade in der Landwirtschaft im Rahmen von Betriebs- und Bewirtschaftungsgemeinschaften. Der landwirtschaftliche Verkehr wird unmöglich gemacht.
	21 / 2	Es wird nicht deutlich, dass sich die Planfeststellungsunterlagen nur auf den deutschen Bereich bis zur AWZ erstrecken. Somit bleibt hier unklar, ob auch Lolland mit erfasst ist.
	24 / 1	Es ist unklar, wo die Allee geplant ist.
	24 / 7 +8	Widerspricht dem Anliegen der Stadt Fehmarn, der CEF-Maßnahme wurde bisher nicht durch die Stadt Fehmarn zugestimmt bzw. sie ist auch nicht mit ihr abgestimmt.
	27 / 6	Der Norderweg kommt von Niendorf. Hier handelt es sich um die Gemeindeverbindungsstraße von Bannesdorf nach Niendorf. Die Unterlagen sind zu berichtigen.
	28 / 11	Was heißt „verkehrswirksam“? Der Begriff ist an dieser Stelle zu erläutern. Im Übrigen wird auf die weiteren Ausführungen der Stadt Fehmarn zu dem Gesichtspunkt der gemeinsamen Planverfahren verwiesen.
	34 / 3	Es wird bezweifelt, dass es zu den beschriebenen „Behinderungen im motorisierten Verkehr“ kommt, die nicht mehr zumutbar sind. Die Vorhabenträger mögen dies nachweisen.
	40 / 1+ 2	Die dargestellten Verkehrszahlen lassen sich nicht überprüfen, da es die Anlage 26.3 nicht gibt. Der Behauptung, dass die Fährkapazitäten während der Urlaubszeit nicht ausreichen, wird widersprochen. Nur zu Spitzenzeiten kommt es temporär zu



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Wartezeiten im Rahmen einer Fährzeit. Behinderungen, die sich auf den Verkehr der Insel Fehmarn auswirken, können nicht bestätigt werden.
	42 / 3	Die Aussagen zum Fährverkehr entsprechen nicht den Zielsetzungen von Scandlines. Vielmehr muss der Fährhafen auch über die Bauzeit hinaus nutzbar bleiben.
	77 / 3	Warum wird der Anschluss vom Fährhafen Puttgarden nicht elektrifiziert? Eine Elektrifizierung wird eingefordert. Wettbewerbsverzerrungen sind auszuschließen.
	78 / 1	Hier wäre zu prüfen, ob damit auch eine Anbindung des Fährhafens möglich ist.
	79 / 7	Die von der DB Netz AG betroffene Schnittstellenvereinbarung wird mit planfestgestellt. Ist damit auch die Elektrifizierung des Fährhafens vom Tisch?
	91 / 6	Wie wurde die Staulänge ermittelt? Dies wären ca. 180 PKW, das scheint für 40 Min. zu wenig!
	95 / 1 + ...	Reichen dieser Querschnitt und die Bauklasse für die K 49 aus?
	96 / 2	Reicht die Qualität C für die Rampe aus? Die Anlage 26.3 gibt es nicht.
	98 / 4	Es wäre wünschenswert, wenn die Nebenanlage Ost als Ausfahrt für Fahrzeuge dienen kann, die den Weg zum Ausstellungszentrum in Marienleuchte suchen und ggf. den Tunnel im Marienleuchter Weg nicht nutzen können. Die Nebenanlage Ost sollte daher für Teile des öffentlichen Verkehrs zugelassen werden.
<b>Auch BWZ 2010</b>	99 / 5	Achse 977: Ist dies ein Wirtschaftsweg oder ein Weg für Bahnbetriebszwecke? In wessen Unterhaltungspflicht steht dieser? Als Wirtschaftsweg könnte er früher enden, da hier nur ein Landeigentümer betroffen ist.
	102 / 2	<p>„Die Fährhafenanbindung ist als Gemeindestraße der Straßenkategorie A III geplant“. Dies bedeutet: A - außerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei und mit Verbindungsfunktion; III - zwischengemeindliche Straßenverbindung (verbindet Grundzentren).</p> <p>Diese Planung kann die Stadt keinesfalls akzeptieren. 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 keinesfalls 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.</p>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

	103 / 3	Der Verzicht auf einen Linksabbieger auf der Fährhafenstraße wird beanstandet. 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 zu fordern ist.
	104 / 2	Ist die Breite mit 3,50 m ausreichend für die Gemeindestraße nach Todendorf, zumal dort eine neue Kurve entsteht?
	107 / 5	Die Anbindung der Gemeindestraße Presen soll in einer Breite von 4,75 Metern erfolgen. Eine solche Breite ist, wie die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der B207 in den dortigen Unterlagen selbst feststellt, nicht zukunftsgerichtet geeignet, den heutigen Verkehrsanforderungen zu genügen.  Die Stadt Fehmarn fordert daher, diese Anbindung in einer Breite von 6,50 Metern, Bauklasse IV, auszubauen. Die Kosten sind dem Bund anzulasten.
	108 / 1	Es ist sicherzustellen, dass das Bodenlager bei allen Witterungen stets zu erreichen ist, insbesondere bei Hochwasser. Die Stadt zieht in Zweifel, dass im Katastrophenfall der Verschluss des Dammeinschnittes funktioniert. Vielmehr sollte ein automatisch schließendes Sperrwerk vorgesehen werden.
	108 / letzter +109	Der Wirtschaftsweg könnte entbehrlich sein. Es wird auf das Besprechungsergebnis mit dem LBV HL vom April/Mai 2014 zur Planfeststellung des Ausbaues der B 207 verwiesen.
	109 / letzter	Die Stadt Fehmarn nimmt die beabsichtigte Widmung der Fährhafenstraße als Gemeindestraße zur Kenntnis. Sie bittet um Auskunft, ob die Eigentumsübertragung ebenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit geregelt wird. Dieses sollte auf jeden Fall erfolgen, da eine gütliche Einigung mit dem jetzigen Eigentümer nicht zu erwarten ist. Der gewählte Querschnitt mit einem Fahrstreifen von 3,50 m ist zu gering bemessen. Der Fahrstreifen muss eine Breite von 4,75 m haben. Die Fährhafenstraße mit den Achsen 990 und 986 sind entsprechend vom Vorhabenträger auszubauen.
	112 / 3	Siehe Kommentar zu Seite 99. Es ist nicht ersichtlich, warum der Wirtschaftsweg hier bis zum Bahngelände in der gemeindlichen Unterhaltung stehen muss. Zur Anbindung der zwischen Bahn und E 47 liegenden (Acker-)Fläche reicht die Strecke bis 0+100 bkm aus.
	113 / 2	Der derzeit vorhandene Wirtschaftsweg befindet sich im Eigentum der Stadt Fehmarn. Es handelt sich um einen wassergebundenen Weg, der der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen dient. Als sonstiger öffentlicher Weg obliegt die Unterhaltung den Anliegern und nicht der Stadt





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>Fehmarn (§ 15 Abs. 2 StrWG SH). Mit einem Ausbau des Weges könnte die Unterhaltungspflicht auf die Stadt Fehmarn übergehen (§ 15 Abs. 3 StrWG SH) . Dafür macht sie hiermit eine finanzielle Entschädigung für die zukunftsgerichtete Unterhaltung geltend.</p> <p>Die Stadt Fehmarn hat jedoch bereits am 02.05.2013 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan-Nr. 116 gefasst, mit dem der gesamte Bereich zwischen Eisenbahntrasse und dem bestehenden Gewerbegebiet als neues Gewerbegebiet überplant werden soll. Dafür besteht bereits eine Erschließungsplanung, die nicht mit dem Ausbau des Wirtschaftsweges korrespondiert. Die Planung der Stadt ist vorrangig zu beachten.</p>
	120 / 5	Das Brückenbauwerk über die Bahn (BW 10.207) muss in seiner Höhe die nachträgliche Elektrifizierung des Gleises nach Puttgarden grundsätzlich ermöglichen.
	121 / 2	Unklar ist, wie der Drohngraben (Verbandsgraben VW 3.1) weiter geführt wird.
	121 / 4	Das Brückenbauwerk über die Bahn (BW 01.FBQ) muss in seiner Höhe die nachträgliche Elektrifizierung des Gleises nach Puttgarden grundsätzlich ermöglichen.
	126 / 3+4	Der geplante Verzicht auf Wildschutzzäune wird beanstandet. Ab 7+500.000 Bau-km Richtung Norden beginnen die engmaschigen Verkehrsanlagen von Bahn und Straßen. Die Stadt sieht es hier aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten als notwendig an, Wildschutzzäune zu errichten. Rehwild, das in das Geflecht der Verkehrswege gerät, hat kaum eine Chance zu überleben. Dies kann mit dem Wildschutzzaun vermieden werden.
	144 / 3	Siehe Anmerkungen zu Seite 113 weiter oben. Die Stadt kritisiert, dass sie bei der Standortfindung nicht eingebunden wurde.
	147 / 2	Warum werden keine Deutschen Normen angewandt für das Tunnelsicherheitskonzept?
	156 / 4	Was ist mit Gefahrguttransporten, die in Brand geraten?
	157 / 5	Wellenbrecher ist 3,50 m hoch. Damit ist der Strand nach Norden wohl nicht nutzbar. Wie sind die Driftbewegungen und Strömungen dann?
	161 / 7	Im WP Presen befinden sich 17 WEA`s.
	171 / 2	Die Stadt Fehmarn kritisiert die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Landgewinnungsfläche. Gerne wäre sie in das Ausgleichsflächenkonzept eingebunden gewesen. Die Stadt Fehmarn hat bereits zu einem frühen Zeitpunkt die touristische Nutzung der Landgewinnungsfläche als Kompensation der negativen Auswirkungen auf den Tourismus durch die Querung und Bauphase selbst



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>eingefordert. Berücksichtigt man zudem, dass es im Bereich Presen und Klausdorf aufgrund der veränderten Strömungsverhältnisse zu Küstenbeeinträchtigungen kommen kann, so führt dies zu einer einseitig ausgelegten Kompensation.</p> <p>Fehmarn A/S wird aufgefordert, die im Bereich der Aufschüttungsfläche und des Baustellenhafens geplanten Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz in Absprache mit der Stadt Fehmarn in andere Bereiche zu verlagern. Die Aufschüttungsfläche ist in Eigentum der Stadt Fehmarn zu überführen.</p> <p>Mit der Anbringung der Fledermauskästen an der Grundschule in Puttgarden sieht sich die Stadt Fehmarn in ihrem Eigentum betroffen.</p>
	171 / 4	<p>Die Stadt Fehmarn nimmt zur Kenntnis, dass Sedimentfreisetzungen gesteuert werden sollen, um Beeinträchtigungen der Strände während der Hauptbadesaison zu vermeiden. Hierauf ist auch während des Bauablaufes streng zu achten.</p>
	172 / 2	<p>Die Stadt Fehmarn kritisiert, dass das Vorhaben bezüglich der Auswirkungen auf die Schweinswale als nicht erheblich eingestuft wurde. Dies dürfte eine fehlerhafte Beurteilung sein.</p>
	180 / 6	<p>Die Stadt spricht sich vehement gegen eine Führung des Baustellenverkehrs durch Ortslagen Burg und Puttgarden aus. Die Stadt kann den Verkehrsfluss zu touristischen Urlaubszeiten in diesen Bereichen kaum bewältigen. Der Baustellenverkehr würde den Verkehrsfluss unangemessen behindern. Das Baustraßenkonzept ist mit der Stadt Fehmarn im Vorwege abzustimmen.</p>
	181 / 3	<p>Aus ökologischen Gesichtspunkten bietet sich bei einer derartigen Großbaustelle der Antransport per Bahn an. Dieser Verkehrsweg sollte gleich nach dem Schiff genutzt werden.</p>
	185	<p>Die Stadt bezweifelt, dass sich die für die Baustelleneinrichtung nur temporär genutzten landwirtschaftlichen Flächen anschließend wieder für die landwirtschaftliche Nutzung eignen. Nach dem Abtrag des Oberbodens wird es zu Bodenverdichtungen aufgrund des Baustellenverkehrs kommen, die sich auf die Bodenstrukturen negativ auswirken und die Leistungsfähigkeit nachhaltig beeinträchtigen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist möglichst gering zu halten.</p>
	186	<p>Für die Dammlagen der landseitigen Bauwerke sind noch ca. 850.000 m<sup>3</sup> Aushubboden aus der Tunnelrinne zum Verbau vorgesehen. Die Stadt Fehmarn fordert einen Nachweis, dass diese Böden sich nicht negativ auf die Umgebung und deren physikalische Eigenschaften auswirken. Die Böden sind auf ihre</p>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Eigenschaften (insbesondere im Hinblick auf Schwermetalle, Chemikalien etc.) zu untersuchen.
	193 / 4	Eine Beeinträchtigung des Verkehrs von und zum Fährhafen Puttgarden während der Bauzeit ist auszuschließen. Es ist durch Verkehrsgutachten nachzuweisen, dass die beabsichtigten Provisorien einen Verkehr ohne Beeinträchtigungen gestatten.
	193 / 6	Die Gemeindestraße Marienleuchter Weg / Rethen liegen mitten im Baufeld, so dass hier die Anwohner und Besucher mit Beeinträchtigungen rechnen müssen. Aufgrund der Beschreibungen kann nicht abgelesen werden, ob diese Beeinträchtigungen die Erheblichkeitsschwelle überschreiten, so dass eine für die Bauzeit dauerhafte neue Zufahrt geschaffen werden müsste. Jedenfalls sind Beeinträchtigungen zu vermeiden. Eine jederzeitige Erreichbarkeit für Anlieger, Besucher, Rettung, Versorgung etc. ist zu gewährleisten. Auch muss zu jeder Zeit der reibungslose Verkehrsfluss in den Norden und Nordwesten der Insel gewährleistet werden.
<b>Anhang 1</b>		
<b>Allgemein verständliche Zusammenfassung</b>		
<b>1</b>	122 ff	Die Stadt Fehmarn bemängelt, dass die Betroffenheiten auf Fehmarn nicht über Karten dargestellt sind. Für Lolland hingegen erfolgt dies ab Seiten 144.
	169 / 5	Es bleibt unklar, ob bei Hochwasser und Sturmfluten der Betrieb der Bahn aufrechterhalten werden kann. Bei Hochwasser soll der Einschnitt der Gleisanlagen verschlossen werden können. Wodurch? Dann ist ein Betrieb nicht mehr möglich!!
	189	Die Ostsee ist ein zusammenhängender maritimer Bereich. Da Sand auch von Krieger Flak und Rönnebank bei Bornholm entnommen und für die FBQ verwendet werden soll, sind auch an dieser Stelle die Auswirkungen der Sandentnahme mit in die Untersuchung der Umweltbelange einzustellen.
	192 / 3	Im Vorhabenbereich befinden sich zwar keine konzessionierten Badestrände, gleichwohl werden jedoch die Strände - westlich Puttgarden beim CP Puttgarden sowie östlich der Hafentmole Puttgarden - von Einheimischen und Touristen zum Baden und Erholen genutzt. Allein eine Bedeutungsstufe aus dem Vorhandensein von Sand zu schließen, ist nicht sachgerecht. Die Strände wären mit einer hohen Bedeutung für die Erholung anzusetzen. Dies gilt auch für den Bereich zwischen östlicher Hafentmole und Marienleuchte. Obwohl dieser Bereich für den Pkw-Verkehr nicht unmittelbar zu erreichen ist, so wird dieser gerade von Touristen aus Marienleuchte und Puttgarden genutzt, die mit dem Fahrrad anfahren. Daher hat dieser Strand



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		keine geringe Bedeutung.
	195 / 2	Die gesamte Nordküste ist ein bedeutendes Revier für den Wassersport (Surfen, Kiten, Sportboote, SUP, Kanu). Insoweit haben auch die Strandabschnitte ohne Badezonen eine sehr große Bedeutung für die Erholung.
	210 / 2	Wildschweine gibt es auf der Insel eigentlich nicht.
	263 / 6	110 kV-Freileitungen sind auf der Insel Fehmarn bzw. im Untersuchungsraum nicht vorhanden.
	270 / 4	Der Verschiebebahnhof ist ein planfestgestellter Bereich für den Bahnbetrieb. Floristische Gründe für eine Linienführung können hier nicht maßgeblich sein, da dem Bahnbetreiber jederzeit das Recht zusteht, die derzeit nicht genutzten Gleise wieder in Betrieb zu nehmen. Dies wird er ggf. auch tun, um wirtschaftlich am Projekt FBQ teil zu haben.
	287 / 1	Der Strand östlich der Fährhafenmole wird zerstört. Es wird beanstandet, dass Wohnbereiche teilweise erheblich während der Bauzeit und bei Betrieb des Tunnels verlärmert werden. Die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und sonstige Vorschriften sind stets einzuhalten bzw. zu unterschreiten.
	294 / 3	Der Verlust der Alleebäume an der K 49 wird ausdrücklich beanstandet.
	295 / 4	Auf welchen Radius wirkt sich die Abluft aus? Können Filter eingebaut werden, um die Feinstaubbelastung zu minimieren?
	306 / 3	Kommt eine solche Maßnahme nicht im Bereich von Presen bis Klausdorf in Betracht, da dort die Gefahr der Erosion durch die veränderten Strömungsverhältnisse besteht?
	309 / 4	Die Stadt Fehmarn fordert ihre Einbindung bei der Verwendung der Ersatzzahlung. Sie steht offen für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.
<b>Anlage 3.1</b>	Blatt 1	Ist für das Gewässer südlich Bannesdorf eine Renaturierung vorgesehen durch FBQ?
		Achse 970 Gemeindestraße Presen: Der Baubeginn ist bis an die K49 heran zu ziehen, da durch den Baustellenverkehr zu erwarten ist, dass die Gemeindestraße beschädigt wird. Sie ist auf solche Traglasten nicht ausgelegt.
		Achse 900 (K 49) und 961 (Fährhafenstraße): hier ist die Vorfahrtsregelung aufgrund der zu erwartenden Verkehrszahlen zu prüfen. Ggf. ist die Fährhafenstraße als vorfahrtsberechtigter Straße anzulegen.
		Achse 990 Fährhafenstraße (eigt. Scandlines) sowie Wirtschaftsweg sind auszubauen.
<b>Anlage 7.1 Lagepläne und 10.2 Bauwerksverzeichnis</b>	7-13	Die Entwässerung der Flächen soll über Mulden erfolgen, da eine Vorflut nicht vorhanden ist. Es ist zu prüfen, ob mit einer Versickerung eine ausreichende Entwässerung sichergestellt werden kann.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

<b>BWZ 1.006-1.015</b>		
<b>7.1 Blatt1 BWZ 2.002</b>	17	<p>Die Stadt Fehmarn sieht durch den geplanten Mast (Höhe 20 – 40 m) eine erhebliche Landschaftsbildbeeinträchtigung, die an dieser Stelle auch auszugleichen ist.</p> <p>Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass sich in ca. 330 m östlicher Richtung das Meereszentrum befindet. Hier werden verschiedenste Fischarten gehalten, u.a. auch Haie, die sehr sensibel auf jegliche Strahlung reagieren. Es ist darzulegen, dass die Strahlungen die Gesundheit dieser Fischarten nicht beeinträchtigt.</p>
<b>7.1 Blatt 1 + Bauwerksverzeichnis 2.007</b>	22 / 163	<p>Die neu herzustellende Zufahrtsstraße Achse 630 liegt auf der bestehenden Trasse eines öffentlichen Wirtschaftsweges und ist im Eigentum der Stadt Fehmarn; Spalte 10 ist zu korrigieren. Aufgrund einer geplanten Gewerbegebietserweiterung mit kreuzender Erschließungsstraße muss die neue Zufahrtsstraße im Eigentum der Stadt Fehmarn bleiben. Darüber hinaus sieht die Planung der Stadt Fehmarn eine abweichende Erschließung des Gewerbegebietes vor, nach der der bestehende Wirtschaftsweg aufgegeben wird.</p> <p>Spalte 11 muss daher heißen:</p> <p>a) Stadt Fehmarn; b) + c) Femern A/S</p>
<b>7.1 Blatt 5 +6 BWZ 2010 Achse 977</b>	24	<p>Die Zufahrt zur Fläche für Bahnwartungszwecke Achse 977 muss gleichzeitig für die Landanlieger als Zufahrt zu zukünftig landwirtschaftlich genutzten Grundstücken dienen.</p>
<b>Siehe BWZ 3.006</b>		
<b>7.1 Blatt 2 BWZ 3.001</b>	26	<p>Mit dem LBV SH ist abgestimmt, dass dieser Wirtschaftsweg entfallen kann, wenn der LBV SH die Kosten für die Verlegung des Mönchsweges übernimmt.</p>
<b>7.1 Blatt 3 + Bauwerksverzeichnis 3.004</b>	29 / 163	<p>Die Anbindung der Gemeindestraße Presen ( Achse 970) soll in einer Breite von 4,75 Metern erfolgen. Eine solche Breite ist, wie die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der B207 in den dortigen Unterlagen selbst feststellt, nicht zukunftsgerichtet geeignet, den heutigen Verkehrsanforderungen zu genügen.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert daher, diese Anbindung in einer Breite von 5,50 m ( W 17 ) und 6,50 m ( W 21 ), Bauklasse IV, auszubauen.</p> <p>Die Kosten sind dem Bund anzulasten. Der Ausbau ist bis zur Einmündung der K 49 zu verlängern.</p>
<b>7.1 Blatt 4 + Bauwerksverzeichnis 3.005</b>	30 / 163	<p>Die Anbindung der Gemeindestraße Todendorf ( Achse 940 ) soll in einer Breite von 3,50 Metern erfolgen. Eine solche Breite ist, wie die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der B207 in den</p>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>dortigen Unterlagen selbst feststellt, nicht zukunftsgerichtet geeignet, den heutigen Verkehrsanforderungen zu genügen.</p> <p>Die Stadt Fehmarn fordert daher, diese Anbindung in einer Breite von 5,50 m ( W 14 ) und 6,50 m ( W 15 ), Bauklasse IV, auszubauen.</p> <p>Die Kosten sind dem Bund anzulasten.</p>
<b>7.1 Blatt 4 + Bauwerks- verzeichnis 3.007</b>	32 / 163	<p>Die Fahrbahnteile für die Bushaltestellen sind weiterhin der K 49 und somit dem Kreis Ostholstein zuzuordnen; Spalte 11 a) + b) ist für diesen Teilbereich von Stadt Fehmarn in Kreis Ostholstein zu ändern. Im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau der B207 hat die Stadt Fehmarn rechtlich dargelegt, dass die Unterhaltungspflicht weiterhin beim Kreis Ostholstein als Straßenbaulastträger der K 49 liegt. Diese Sichtweise vertritt die Stadt Fehmarn weiterhin. Die Stadt Fehmarn lehnt die Übernahme der Bushaldebuchten ab.</p>
<b>7.1 Blatt 4-6 + Bauwerks- verzeichnis 3.008</b>	33 / 163	<p>Die Fährhafenanbindung ( Achse 961 ) ist als Gemeindestraße der Straßenkategorie A III (A - außerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei und mit Verbindungsfunktion; III - zwischengemeindliche Straßenverbindung (verbindet Grundzentren).</p> <p>Diese Planung kann die Stadt keinesfalls akzeptieren. 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 keinesfalls 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.</p> <p>Die Verkehrsinsel an der Einmündung zur K 49 ist für Schwerlastverkehr überfahrbar auszubauen, da häufiger Fahrzeuge mit Überlänge diesen Bereich frequentieren werden.</p>
<b>7.1 Blatt 6+7 BWZ 3.011</b>		<p>Marienleuchter Weg/ Rethen: Reicht der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg von 1,25 m bzw. 1,75 m im Kurvenbereich aus?</p>
<b>7.1 Blatt 6 BWZ 3.014</b>	38	<p>Koppelzufahrt von Achse 981: Ist die Fläche zwischen E 47 und Fährhafenstraße überhaupt groß genug, dass sich eine Bewirtschaftung lohnt?</p>
<b>7.1 Blatt 6+7 BWZ 3.015</b>	39	<p>Achse 982: Ist der Querschnitt mit 3,50 m ausreichend? Die Entwässerung über Mulden darf nicht dazu führen, dass die benachbarten landwirtschaftlichen Flächen durch das Oberflächenwasser beeinträchtigt werden.</p>





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

<b>7.1 Blatt 8+9 BWZ 3.016</b>	40	Achse 986: Der Wirtschaftsweg ist für die Öffentlichkeit zu widmen, damit zukünftig der Strand erreichbar bleibt.
<b>7.1 Blatt 2 BWZ 3.018</b>	42	Siehe BWZ 3.001: kann entfallen
<b>7.1 Blatt 2 BWZ 3.019</b>	43	Siehe BWZ 3.001: kann entfallen
<b>7.1 Blatt 4 BWZ 3.020 + 3.021</b>	44 / 45	Warum wird diese Grundstückszufahrt nur 3,50 m breit ausgebaut, während alle übrigen Koppelzufahrten 6 m breit ausgebaut werden? Hier ist ein Ausbau auf 6 m Breite vorzusehen.
<b>7.1 Blatt 4 BWZ 3.022</b>	46	Der Gehweg von der Bushaltestelle bis zur Gemeindestraße nach Todendorf ist Bestandteil der Kreisstraße 49 und gehört somit in die Unterhaltungspflicht des Kreises Ostholstein. Die Stadt Fehmarn hat dem LBV SH bereits im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der E47/ B207 die Rechtsposition dargelegt. Nach § 12 Abs. 2 StrWG kommt nur der Kreis OH als Straßenbauasträger in Betracht. Wir befinden uns hier außerhalb einer Ortsdurchfahrt.
<b>7.1 Blatt 8 BWZ 3.026</b>	48	Siehe BWZ 3.016
<b>7.1 Blatt 7+8 BWZ 3.032</b>	54	Sofern die Fährhafenstraße im Rahmen der Baumaßnahme beschädigt wird, muss eine Neuherstellung auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgen. Sofern die Stadt Fehmarn zukünftig unterhaltungspflichtig werden soll, verlangt sie eine angemessene Entschädigung.
<b>7.1 Blatt 4 BWZ 3.033</b>	55	Die Breite mit 2,50 m ist für die Koppelzufahrt nicht ausreichend. Die Zufahrt ist in einer Breite von 6 m herzustellen.
<b>7.1 Blatt 4 BWZ 3.034</b>	56	Die Breite mit 4,00 m ist für die Koppelzufahrt nicht ausreichend. Die Zufahrt ist in einer Breite von 6 m herzustellen.
<b>7.1 Blatt 2 BWZ 3.042</b>	64	Siehe BWZ 3.004, in Spalte 10 muss es richtig heißen: Stadt Fehmarn. Die Anbindung ist bis zum Baubeginn der Achse 970 baulich neu herzustellen.
<b>7.1 Blatt 2-4 BWZ 4.001</b>	66	Das Lichtraumprofil ist so anzulegen, dass zukünftig eine Elektrifizierung des Anschlusses des Fährhafens vorgenommen werden kann. Die Kosten sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.
<b>7.1 Blatt 6 BWZ 5.009</b>	76	Tunnel Marienleuchter Weg unter E 47: Die betriebliche Unterhaltungspflicht der Stadt Fehmarn kann sich nur auf die unter der Brücke verlaufende Straße und den Radweg beziehen. Für die Brücke und die über fahrende E 47 liegt die Unterhaltungspflicht beim Bund bzw. Femern A/S.
<b>7.1 Blatt 6 BWZ 5.010</b>	77	Brücke Marienleuchter Weg über Bahn: Die betriebliche Unterhaltungspflicht der Stadt Fehmarn kann



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		sich nur auf die Straße und den Radweg beziehen. Für die Brücke selbst liegt die Unterhaltungspflicht beim Bund bzw. Femern A/S. Die Stadt Fehmarn wird keine Unterhaltungspflichten für das Brückenbauwerk übernehmen.
<b>BWZ 7.024</b>		Die Stadt wird die Entwässerungseinrichtungen nicht übernehmen (siehe BWZ 3.008).
<b>7.1 Blatt 9 Anlage 9.3 Blatt 1 BWZ 10.004</b>	157	Warum wird der Wellenbrecher nicht als Hochwasserschutzanlage konzipiert?
<b>7.1 Blatt 8-9 9.3 Blatt 1 BWZ 10.006</b>	159	Landgewinnungsfläche: Die Landgewinnungsfläche sollte in das Eigentum der Stadt Fehmarn übergehen. Mit der Planfeststellung ist gleichzeitig ein Verfahren der Inkommunalisierung zu verbinden. Weiterhin wären die zukünftige Unterhaltungspflicht bzw. der Umfang vorgesehener Maßnahmen darzulegen.
<b>7.1 Blatt 9 9.4 Blatt 1-2 Anlage 16.2, Blatt 1, Anlage 27.2 Blatt 5 BWZ 11.001</b>	160	Arbeitshafen: Angesichts des städtischen Gesamtkonzeptes der zukünftigen Nutzung der Landgewinnungsfläche fordert die Stadt hiermit den dauerhaften Erhalt des Bauhafens und den Verzicht auf einen Rückbau.
<b>7.3 Leitungspläne Blatt 7+8</b>		Aus den Leitungsplänen ist nicht zu entnehmen, dass das Portalgebäude und der Baustellenhafen einen Stromanschluss von „deutscher Seite“ erhalten. Eine Stromanbindung von deutscher Seite sollte jedoch vorgesehen werden. Für einen Notfall ist dies als Redundanz zum dänischen System wichtig.
<b>11.1 Schalltechnische Untersuchung</b>	13 / 2	Aufgrund der Nichtberücksichtigung bereits vorhandener Geräuschemissionen ausgehend von bestehenden Straßen/ Schienen, kann es letztendlich in Kombination mit den hinzukommenden Verkehrsstrassen zu übermäßigen und unangemessenen Geräuscentwicklungen entlang der Verkehrswege kommen.
	14 / 1	Aufgrund der gesonderten (noch ausstehenden) Planfeststellungsverfahren für die Hinterlandanbindungen kann zum jetzigen Zeitpunkt die gesamte zu erwartende Lärmbelastung für die Insel Fehmarn entlang der auszubauenden B 207/ E 47 und der Bahnschienen nicht abgeschätzt werden. Da bereits vorhandene Geräuschemissionen aus dem PFV FBQ im PFV der Hinterlandanbindung nicht berücksichtigt werden müssen (s.o.), wird eine rechnerische Verschleierung der tatsächlich entstehenden Emissionen insgesamt befürchtet. Das ist für die Stadt Fehmarn nicht akzeptabel und wird beanstandet.
	14 / 2	Die Auf- und Abfahrrampen des neu entstehenden Anschlusses „Puttgarden“ befinden sich durchaus im Einwirkungsbereich der



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Ortsteile Puttgarden, Marienleuchte und Bannesdorf und sollten dementsprechend auf ausgehende Emissionen untersucht werden.
	14 / 3	Warum werden die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 („Schallschutz im Städtebau“), die üblicherweise in der Bauleitplanung und im Rahmen von Umweltverträglichkeitsstudien Anwendung finden, nicht herangezogen? Der Wert der nächtlichen Grenzwertisophone für Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten liegt hier bei 45 dB(A) und somit 2 dB(A) unter dem in der Schalltechnischen Untersuchung verwendeten Referenzwert.
	14 / 4	Liegen Straße und Schiene von Bannesdorf aus gesehen tatsächlich 170 m auseinander?
	14 / 5	Anlage 11.1.2 Blatt 3 fehlt
	15 / 3	Auf dem Grundstück Marienleuchter Weg 12 wird neben einem landwirtschaftlichen Hof auch ein Beherbergungsbetrieb unterhalten; für diesen wird durchaus eine Schutzbedürftigkeit im Hinblick auf Emissionen gesehen.
	17 / 5	Basieren die Verkehrsstärken auf Zählungen oder Berechnungen? Gemäß RLS-90 ist der Lärmpegel grundsätzlich zu berechnen und nicht zu messen, da Messungen Momentaufnahmen darstellen und ggf. nicht repräsentativ für die tatsächliche durchschnittliche Lärmbelastung sind.
	24 / 5	Sollten sich die Immissionsrichtwerte auf der Baustelle über einen unangemessen langen Zeitraum lauter als prognostiziert ergeben, muss es (trotz der möglichen Anwendung der Nr. 5.2.2 AVV Baulärm) im öffentlichen Interesse von Fehmarn als Tourismusinsel zur Stilllegung oder reduziertem Einsatz von Baugeräten kommen. Aufgrund des erhöhten LKW-Verkehrsaufkommens wird der Tourismus ohnehin bereits beeinträchtigt, so dass weitere Störungen unbedingt zu vermeiden oder wenigstens zu minimieren sind.
	24 / 7	Gibt es Aussagen dazu, wie weit exemplarische Untersuchungen von den konkreten Baustellenkonzepten und Bauzeitenplanungen abweichen können / werden?
	24 / 8	Bezieht sich Betriebsart 1 demnach auf die gesamten 6,5 Jahre Bauzeit? Wie lange nimmt die Einrichtungsphase der Baustelle (Betriebsart 2) in Anspruch?
	24 / 9	Kann es ggf. auch zur Errichtung von mehr als zwei Betonwerken und damit zur Entstehung von noch mehr Emissionen kommen?
	25 / 3	Die Rammarbeiten sollten zum Schutz der Fauna und im Hinblick auf die touristische Nutzung der Insel mit möglichst geräuscharmen Baumaschinen erfolgen und zeitlich begrenzt werden.
	25 / 6	Ist ein durchgängiger Betonierbetrieb zwingend nötig? Es wird erneut auf die touristische Nutzung Fehmarns und damit auf



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		den größten und wichtigsten Wirtschaftszweigs der Insel verwiesen, den es mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten gilt.
	27 / 7	Der Verweis auf Pläne der Anlage A 4.1 ergibt keinen Sinn.
	28 / 2	Die Schutzbedürftigkeit des Campingplatzes sollte aus Sicht der Stadt mit der eines WA-Gebietes gleichgesetzt werden, da die (temporäre) Wohnnutzung gegenüber anderer Nutzungen auf dem Campingplatz überwiegt.
	29	Wird der Campingplatz als WA –Gebiet betrachtet (s.o.), beträgt der Immissionsrichtwert tags 55 dB(A). Somit ergibt sich eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes für die Prognose 2.
	30 / 4	Der Ortsteil Marienleuchte ist von mehreren Überschreitungen der Immissionsrichtwerte betroffen. Zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung und im Hinblick auf die überwiegende Ausrichtung des Ortes auf Feriengäste sollte die Einsatzzeit der Rammarbeiten auf ein verträgliches Mindestmaß reduziert werden. Zu prüfen ist auch, ob die Rammarbeiten, wenigstens in der Hauptsaison, unterlassen werden können. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass in früheren Gesprächen ein Baustopp während der Hauptreisezeit avisiert worden war. Davon findet sich nichts in den vorliegenden Unterlagen wieder; dies wird beanstandet.
	31 / 6	Zum Schutz der Bebauung Marienleuchter Weg 12 und aus Rücksicht auf den vorhandenen Beherbergungsbetrieb sollten die Rammarbeiten, wie in Absatz 7 auf der gleichen Seite vorgeschlagen, auf weniger als 2,5 Stunden am Tag beschränkt werden.
	32 / 5	Die Bauarbeiten bzw. Betonierarbeiten im Nachtzeitraum sollten aus Rücksicht auf den Erholungsbedarf der Menschen in den umliegenden Ortschaften möglichst unterbleiben.
	32 / 7	Die Prognosen bezüglich des Baulärms bauen zum jetzigen Zeitpunkt lediglich auf überschlägigen Abschätzungen auf. Wird vor dem tatsächlichen Baubeginn, wenn Geräteinsatz und Bauablauf bekannt sind, eine Real-Berechnung des entstehenden Baulärms nachgereicht?
	33 / 2	Wie lange werden die Rammarbeiten zur Erstellung des Arbeitshafen und der Landgewinnungsfläche sowie des Brückenbaus jeweils andauern? Welche Ansprüche ergeben sich aus Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Betroffene?
	33 / 8	Die Beschränkung der effektiven Rammzeit auf weniger als 2,5 Stunden pro Tag sowohl bei Betriebsart 1 als auch bei Betriebsart 2 wird aus Sicht der Stadt dringend befürwortet.
	34 / 5	Der nächtliche Betrieb der Baustelle wird als kritisch eingestuft, da insbesondere der von den Baugeräuschen betroffene Ortsteil Marienleuchte dem Wohnen und Erholen von Insulanern und Gästen dient.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

	35 / 2	Der Einsatz von Vibrationsrammen oder Bohr- bzw. Pressverfahren zur Einbringung des Rammguts oder Spundwänden ist im Hinblick auf potenziell geringere Schallimmissionen zu prüfen. Der Einsatz möglichst leiser Geräte ist aus Sicht der Stadt unbedingt erforderlich.
	35 / 3	Die Ausarbeitung und Befolgung eines Lärminderungskonzepts für die Dauer der Bauzeit wird von der Stadt Fehmarn gefordert. Insbesondere der geplante Nachtbetrieb auf der Baustelle und der Einsatz von Rammgeräten sind auf Verträglichkeit und Geräuschminimierung zu prüfen.
	35 / 4	Die unangemessene Ausnutzung der gemäß AVV Baulärm möglichen Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht tolerierbar.
	36 / 5	Es wurde eine Analyse von 2008 als momentaner Ist-Zustand zugrunde gelegt. Bei 200 zusätzlichen LKW-Fahrten pro Tag auf den öffentlichen Straßen wird der Wahrheitsgehalt des ausgewiesenen Beurteilungspegels als ‚unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle‘ angezweifelt.
	40 / 5	Die Frequenzen des Zugverkehrs (88 Tag- und 30 Nachtfahrten = 118 Fahrten innerhalb von 24 Stunden) und insbesondere die Zuglängen der Güterzüge (835 m!) werden im Hinblick auf die Tragfähigkeit/ Statik und Aufnahmefähigkeit der Fehmarnsundbrücke kritisch gesehen. Eine zweite Querung des Sunds zur Kompensation des zunehmenden Verkehrs – sowohl auf Schiene als auch auf Straße - ist unumgänglich und hat Priorität vor der Hinterlandanbindung! Ohne bestehende Hinterlandanbindung kann die Menge der prognostizierten Zugverkehre nicht kompensiert werden, insofern wird die Forderung erhoben, dass die Hinterlandanbindung vor Inbetriebnahme der Schienenstränge des Tunnels fertig gestellt und betriebsbereit sein muss. Güterzuglängen von über 830 m verursachen zudem eine nicht hinnehmbare übermäßige Geräuschentwicklung entlang der gesamten Schienentrasse über die Insel Fehmarn.
	40 / 6	Im ungünstigsten Fall finden bis zu fünf große Baumaßnahmen zeitgleich auf der Insel Fehmarn statt (Tunnelbau FBQ, Hinterlandanbindung Schiene, Hinterlandanbindung Straße, Ortsentlastungsstraße Burg, Tunnelbau Fehmarnsund). Aufgrund der getrennt voneinander ablaufenden Verfahren findet keine einheitliche und zusammenfassende Betrachtung aller entstehenden Emissionen statt. Dies ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht akzeptabel, da aufgrund der voneinander unabhängigen Einzelprognosen auch kein einheitliches Lärminderungskonzept erstellt oder ggf. ineinandergreifende Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden können.
<b>11.1.2 Lageplan</b>		Grundlage der Lagepläne waren offensichtlich alte F-Pläne; es



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

<b>der Immissionsorte</b>		<p>sollte geprüft werden, ob die heute tatsächlich vorhandenen Nutzungen mit den Darstellungen des aktuellen Gesamt-Flächennutzungsplans der Stadt Fehmarn aus dem Jahr 2013 übereinstimmen. Für aktuelle Nutzungen wie WA oder WR müssten sensiblere Immissionsgrenzwerte bei den Berechnungen der Beurteilungspegel Anwendung finden.</p>
		<p>In 11.1.2 Blatt 1 Unterlagen zu Immissionen - Lageplan der Immissionsorte Fehmarn 1 von 3 wird im Ortsteil Puttgarden die Schule als nicht schützenswerter Gebäudeteil aufgeführt. Die Darstellung ist falsch, da es keine Schule dort mehr gibt. Der angrenzende Kindergarten mit Betreuung von 45 Kindern, davon 15 unter drei Jahre, fehlt in der Darstellung. Es wird aus Sicht der Stadt ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die kompakte Außenanlage in die pädagogische Betreuung einbezogen ist und es für die Kinder eine festzustellende Lärmbelästigung geben wird. Weiterhin wird um ausdrückliche Klärung und ggfs. Ergreifung von Schutzmaßnahmen gebeten, da der Erhalt der KiTa der dörflichen Infrastruktur dient und Ersatzplätze keinesfalls zur Verfügung stehen.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass während des Baus des Tunnelbauwerks die Nutzung des Kindergartens nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere Außenbereiche müssen weiterhin nutzbar sein. Mittagsruhe muss gewährleistet sein. Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind während der Bauzeit zu vermeiden.</p> <p>Auch während des Betriebs des Tunnels sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.</p>
<b>11.1.5 Emissionen aus Baulärm</b>	69	<p>Blatt 3 fehlt</p> <p>Für alle Baugeräte wird ein Vorgang pro Stunde in Ansatz gebracht. Dadurch werden die Emissionen, auf dem Papier betrachtet, deutlich verharmlost. Es wird jedoch allein mit 14 LKW-Fahrten stündlich gerechnet, so dass sich der Geräuschpegel deutlich über der hier veranschlagten Prognose bewegen wird.</p> <p>Die Beurteilungspegel der AVV Baulärm sind ständig einzuhalten. Betriebliche Anordnungen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Nächtliche Bautätigkeiten sind zu verbieten. Auch sind Wochenend- und Feiertagsarbeiten zu verbieten, denn in Puttgarden und Marienleuchte befindet sich zu schützende Wohnbebauung. Entsprechende Schutzauflagen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.</p>
<b>11. 2 Erschütterungstechnische</b>	15 / 6	<p>Wieso werden eine österreichische Norm und eine Schweizer Weisung zur Beurteilung herangezogen? Die Begründung hierzu ist in die Unterlagen aufzunehmen.</p>





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

Untersuchung		
	23 / 6	Wird es eine Art Maßnahmenplan geben, der sich mit den zurzeit nicht abschätzbaren Langzeitfolgen bzw. -schäden und deren Behebung infolge der Bodenerschütterungen im Baustellenbereich befasst?
	25 / 3	Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass sie den Betrieb von erschütterungsempfindlichen Geräten mitteilen müssen, damit die notwendigen Betrachtungen vom Vorhabenträger auch durchgeführt werden können.
	25 / 6	Um welche Mengen an Baumaterial handelt es sich? Dafür sollen zwei in Betrieb befindliche Schuten/ Lastschiffe pro Tag, wie gemäß Schalltechnischer Untersuchung veranschlagt, ausreichend sein?
	30 / 3	Die Vorlage von Detailplanungen ist essenziell zur Abschätzung von negativen und ggf. unzumutbaren Belastungen für die umliegende Bebauung. Welche Eingriffsmöglichkeiten stehen der Stadt Fehmarn zur Verfügung, wenn die Planungen, vermutlich unmittelbar vor Baubeginn, nachgereicht werden? Die Stadt Fehmarn ist die Planungen zum Baustellenkonzept einzubinden.
	32 / 2	„Es handelt sich dabei um Baustellenverkehr, Bagger oder Radler.“ Sind mit Radlern Radlader gemeint?
	45 / 6	Eine Erschütterungsüberwachung an den vorgeschlagenen Gebäuden wird seitens der Stadt Fehmarn befürwortet. Ein Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung (gem. Punkt 6.4/6 der Erschütterungs-Leitlinie) wird gefordert.
<b>11.2.1 Prognose zur Erschütterungstechnischen Untersuchung</b>	6	Warum werden für IP2 Puttgarden Nord und IP4 Puttgarden Süd nicht die jeweils kürzesten Entfernungen zum Straßenverlauf in Ansatz gebracht?
	7	Die Betriebszeiten der Schlagrammen sind im Hinblick auf die kurzen Distanzen zu den Wohngebäuden der IP3 Marienleuchte und IP4 Puttgarden Süd unbedingt zeitlich zu limitieren.
	8	Die Betriebsdauer der Rüttelwalze in unmittelbarer Nähe zum IP3 Marienleuchte ist mit Rücksicht auf die in Marienleuchte vorhandene Wohnbebauung und die vorrangige Erholungsnutzung unbedingt zeitlich zu limitieren; die Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie an den Wochenenden ist zu unterlassen und ggf. Rücksicht auf die Hauptreisezeit zu nehmen, in der sich regelmäßig die meisten Touristen vor Ort aufhalten.
	11	Gemäß Schalltechnischer Untersuchung werden Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h auf der Schienentrasse verkehren. Wieso wird bei dieser Prognose eine Geschwindigkeit von 120 km/h in Ansatz gebracht? Diese



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Differenz wird beanstandet und eine Prognose mit der Ausschlag gebenden Geschwindigkeit gefordert.
	12	Gemäß Schalltechnischer Untersuchung werden Personenzüge mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h auf der Schienentrasse verkehren. Wieso wird bei dieser Prognose eine Geschwindigkeit von 160 km/h in Ansatz gebracht? Diese Differenz wird beanstandet und eine Prognose mit der Ausschlag gebenden Geschwindigkeit gefordert.
	30	Die Betriebszeiten der Schlagrammen sind zu limitieren, wie die die Grenzwertüberschreitung am IP1 Betriebsgebäude verdeutlicht.
	33	Die Betriebszeiten der Rüttelwalzen sind zu limitieren, wie die die Grenzwertüberschreitung am IP1 Betriebsgebäude verdeutlicht.
	34	Die Betriebszeiten der Rüttelwalzen sind zu limitieren, wie die die Grenzwertüberschreitung am IP4 Puttgarden Süd verdeutlicht.
	48 / 1	Warum werden hier 100 LKW für den Baustellenverkehr veranschlagt? An anderer Stelle des vorliegenden Berichts werden 200 LKW täglich in Ansatz gebracht.
	48 / 2	Was ist mit den Einwirktagen von 1.920 tags und 960 nachts gemeint; wie hoch ist die zu erwartende Anzahl der Radlader?
	51 / 2	Sind Gebäude der umliegenden Ortsteile von Puttgarden und Marienleuchte infolge der vorgesehenen stundenlangen Arbeiten mit Schlagrammen und Rüttelwalzen in ihrer Statik und/ oder Standfestigkeit bedroht? Derartige Risiken sind unter Zuhilfenahme von geeigneten Baugeräten gekoppelt mit der zeitlichen Begrenzung bestimmter Bauarbeiten aus Sicht der Stadt Fehmarn unbedingt zu vermeiden.
<b>11.3 Untersuchung der Lichtimmissionen</b>	8 / 1	Mit Beschluss vom 13.09.2012 der LAI wurden die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ (Licht-Richtlinie) aktualisiert. In der vorliegenden Untersuchung wurde die veraltete Version der Richtlinie aus dem Jahr 2000 verwandt; dies wird beanstandet.
	9 / 1	Der Gesamt-Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn ist seit 2013 rechtskräftig und somit die aktuellste Grundlage der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung auf der Insel.
	10 / 3	Gemäß § 5 Abs. 1 BImSchG sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
	12 / 5	Wie regelmäßig werden Prüfungen hinsichtlich der tatsächlichen Raumaufhellungen erfolgen? Wie häufig darf das Messergebnis 10% oberhalb der zulässigen Immissionsgrenzwerte liegen, bevor es zu Restriktionen kommt?



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

	14 / 4	Wie regelmäßig werden Prüfungen hinsichtlich der tatsächlichen Blendungen erfolgen? Wie häufig darf das Messergebnis 40% oberhalb der zulässigen Immissionsrichtwerte liegen, bevor es zu Restriktionen kommt?
	15 / 5	Laut Schalltechnischer Untersuchung werden Betonierarbeiten auch nachts stattfinden, so dass in den entsprechenden Bereichen höhere Beleuchtungsstärken erforderlich sind. Von welchen Stärken ist auszugehen? Werden Flutmasten zum Einsatz kommen? Eine übermäßige Abstrahlung in Richtung von umliegender Wohnbebauung ist zu vermeiden.
	15 / 6	Werden der Arbeitshafen und die Lagerflächen 24 Stunden täglich beleuchtet sein?
	17 / 3	Welche Konkretisierungen hätte eine Detailplanung ergeben?
	19 / 2	Wie ist gewährleistet, dass keine Masthöhen über 12 m Höhe zum Einsatz kommen? Sollten höhere Masten errichtet werden, entbehrt die vorliegende Berechnung ihrer Grundlage und ggf. würden Grenzwerte überschritten. Dies ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
	20 / 1	Ist eine durchgängige Beleuchtung der herzustellenden Parkplätze vorgesehen?
	20 / 3	Die Untersuchung auf Lichtemissionen sollte aktualisiert werden, sobald die Detailplanung für die Anordnung der Baustellenflächen vorliegt.
	20 / 4	Die Ausrichtung von Flutlichtscheinwerfern ist zum Schutz der umliegenden Bebauung vor Lichtimmissionen auf die Baustellenflächen zu begrenzen. Bereiche, in denen keine Bautätigkeiten stattfinden, sollten nicht beleuchtet werden, sofern keine sicherheitsrelevanten Aspekte dagegen stehen.
	20 / 5	Ist die durchgängige Beleuchtung von Lagerflächen zwingend erforderlich?
	22 / 3	Die voraussichtliche Dauer der Bauzeit von über sechs Jahren ist im Hinblick auf entstehende Emissionen aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht als „kurzzeitig“ zu definieren. Höhere Beeinträchtigungen, bspw. durch Lichtimmissionen über einen jahrelangen Zeitraum, sind nicht hinnehmbar.
	22 / 4	Die „Hinweise über die schädliche Einwirkung von Beleuchtungsanlagen auf Tiere – insbesondere auf Vögel und Insekten – und Vorschläge zu deren Minimierung“ (Anhang 1 der Licht-Richtlinie, Stand 2012) sind zu beachten und ggf. Schutzmaßnahmen zu treffen.
		Gibt es Untersuchungen bezüglich von zu erwartenden Luftverunreinigungen (§ 27 BImSchG)?
		Wird es während der Einrichtung der Baustelle und während des laufenden Baustellenbetriebs kontinuierliche Messungen der Emissionen, Immissionen und Luftverunreinigungen gemäß § 29 BImSchG geben, so dass im Fall von Überschreitungen der



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		jeweiligen Grenzwerte zum Schutz der Bevölkerung, Natur und Umwelt eingegriffen werden kann?
<b>12 LBP</b>	129	Datengrundlage Radwegekonzept der Stadt Fehmarn fehlt. Dies wird beanstandet.
	131 / 4	Vorbelastungen durch Geflügel- und Schweinemastbetriebe. Woher stammt diese Aussage? Das Vorhandensein von Geflügelmastbetrieben auf der Insel ist nicht bekannt.
	252	Unfälle mit Rehwild treten im landesweiten Vergleich überdurchschnittlich häufig auf. Warum werden als Konsequenz keine Wildschutzzäune errichtet?
	254 / 3	Für den Feldhasen kommt es im UG überdurchschnittlich häufig zu Unfällen im Straßenverkehr. Auch hier ist für die Stadt Fehmarn nicht nachvollziehbar, warum auf die Errichtung von Wildschutzzäunen verzichtet wird.
	501 / Mitte	Auf die Empfindlichkeit der biologischen Vielfalt wird nicht eingegangen, da dieses bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen abgehandelt wird. Da die biologische Vielfalt als eigenes Thema behandelt wird, ist auch auf die Empfindlichkeit gesondert ein zu gehen. Das betrifft die Aussagen zur Empfindlichkeit auf S. 507 ebenfalls.
	581 / Tabelle	Die Auswirkungen für die benthische Wirbellosenfauna durch die Sedimentation im Fehmarn Belt beträgt 20%. Dies wird laut LBP als unerheblich eingestuft, da die Tiere mobil sind. Es verändert sich weder die Artenzusammensetzung noch die Artenhäufigkeit. Bei einer Einwirkung von 20% wird das durch die Stadt Fehmarn angezweifelt.
	614 / 625	Die Eiderente und der Mittelsäger sind durch Schwebstoffe in den ersten beiden Baujahren beeinträchtigt. Es wird davon ausgegangen, dass sie ihre Rastgebiete verlagern können und somit die Beeinträchtigung als unerheblich einzustufen ist. Dieser Umgang mit einer derartigen Beeinträchtigung scheint zu einfach abgehandelt zu sein. Das Gleiche betrifft die Aussagen im Fazit auf Seite 625, wo trotz Funktionsverlusten nicht von einem erheblichen Eingriff und nicht von populationswirksamen Beeinträchtigungen ausgegangen wird.
	635, 637	Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Biotopen auf der Insel wird als erhebliche Beeinträchtigung gewertet. Alle anderen Beeinträchtigungen, außer der von benthischen Habitaten durch Schwebstoffe und Sedimentation, werden als nicht erheblich eingestuft. Das ist nicht nachvollziehbar, denn auch in den marinen Bereichen werden Flächen überbaut. Oberhalb der Tunnelröhre wird Hartsubstrat aufgetragen und neue Lebensgemeinschaften sollen sich entwickeln. Ob diese neuen Lebensräume den vorhandenen Meeresboden ersetzen, wird in Frage gestellt. Das wiederholt sich bei der Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt im marinen Bereich. Da von keinem vollständigen Verlust von Arten und



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Lebensgemeinschaften auszugehen ist, wird von keinen erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt ausgegangen. Müssen erst vollständige Verluste eintreffen, um von erheblichen Beeinträchtigungen zu sprechen?
	639 u. 725	<p>Der Funktionsraum Strand zwischen Puttgarden Fährhafen und Marienleuchte wird beeinträchtigt und teilweise völlig zerstört. In Bezug auf das Landschaftsbild wird diesen beiden Biotopen eine hohe Empfindlichkeit beigemessen. (vergl. auch UVS, demnach wird dem Strand eine sehr hohe Bedeutung der Biotop- und Nutzungstypen zugeschrieben). Im Weiteren zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Seite 725 steht geschrieben, dass auf den Landgewinnungsflächen küstenbiotopähnliche Biotopstrukturen entstehen sollen. Es wird angezweifelt, dass die küstenbiotopähnlichen Biotopstrukturen den Strand ersetzen können. Dies sieht die Stadt Fehmarn weniger im Hinblick auf die Biotopentwicklung, sondern vielmehr aus dem Blickwinkel des Tourismus und der Erholungsnutzung. Es geht ein Abschnitt Naturstrand verloren, der zwar nicht als konzessionierter Badestrand ausgewiesen ist, dennoch als einer von vielen Naturstrandabschnitten als attraktiver Strandabschnitt zu sehen ist. Die ruhige und versteckte Lage mit Blick auf den Fährhafen stellt ein Kleinod dar, welches von vielen Erholungssuchenden aufgesucht wird. Auf den neuen Landgewinnungsflächen entsteht nur Richtung Süden ein neues Strandbiotop. Die zentrale Fläche wird als Ersatzlebensraum für Feldlerche und Schafstelze genutzt und darf während der Brutzeit nicht betreten werden. Zunächst einmal zweifelt die Stadt Fehmarn den Ersatzlebensraum als Kompensation für den Eingriff in die Lebensräume der beiden Offenlandbewohner an. In der einschlägigen Literatur ist zu lesen, dass der Lebensraum der Feldlerche an landwirtschaftliche Flächen gebunden ist und die Schafstelze feuchte Wiesen und Felder bevorzugt. Ob der Strandkies mit nicht geschlossener Vegetationsdecke hier Ersatz leistet wird stark angezweifelt.</p> <p>Die Attraktivität für die Erholungsnutzung der Landgewinnungsfläche wird angesichts der Funktion als Ausgleichsfläche in Zweifel gezogen. Lediglich der südliche Bereich wird mit Strandkies ausgebildet. Im Norden wird eine Gras-, Stauden- Küstenvegetation angelegt und im Osten eine Küstenschutzmaßnahme. Fehmarn A/S wird aufgefordert, die im Bereich der Aufschüttungsfläche und des Baustellenhafens geplanten Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz in Absprache mit der Stadt Fehmarn in andere Bereiche zu verlagern. Die Aufschüttungsfläche ist in das Eigentum der Stadt Fehmarn zu überführen.</p>
	647	Die Störwirkungen für die Ortslage Puttgarden sollen durch eine



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>Gehölzanzpflanzung minimiert werden. Diese Maßnahme wird von der Stadt Fehmarn begrüßt. Sie kann jedoch nur visuell die Störwirkungen minimieren, auf Lärm und Schadstoffminimierung hat diese Maßnahme keinen Einfluss.</p>
	649	<p>Das Begrenzen der Aushubarbeiten außerhalb der Badesaison wird als Minimierungsmaßnahme grundsätzlich von der Stadt Fehmarn begrüßt. Dabei ist eine Kontrolle der Funktion dieser Minimierungsmaßnahme zwingend notwendig. Bei auftretenden Wassertrübungen über ein normales Maß hinaus, egal ob innerhalb oder außerhalb der angegebenen Zeiten, die zu einer Beeinträchtigung des Tourismus und der Erholungsnutzung auf der Insel führen, sind die Aushubarbeiten einzuschränken. Eine Einbeziehung der Stadt Fehmarn in die Baubegleitung ist zwingend notwendig.</p>
	652 ff	<p>Die aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für Tiere und Pflanzen sind durch entsprechendes Fachpersonal durchzuführen. Eine regelmäßige Überprüfung der Maßnahmen, ob diese auch greifen, ist zwingend erforderlich.</p>
	725	<p>Der überwiegende Teil der Ausgleichsmaßnahmen wird als Ersatzmaßnahme im Bereich Gömnitzer Berg auf dem Festland ausgeführt. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben in der Eingriffsregelung und entsprechend der Ökokontoverordnung S-H ist die Ersatzvornahme innerhalb des Naturraumes möglich. Die Stadt Fehmarn ist jedoch mehr als enttäuscht über diese Vorgehensweise, da der Funktionsverlust bestehen bleibt. Bei einem derart massiven Eingriff in Natur und Landschaft auf der Insel Fehmarn ist es unverständlich, wieso sich der Ausgleich lediglich auf die notwendigen Gestaltungsmaßnahmen entlang der Verkehrsstrecken und eine Anpflanzung Richtung Fährhafen beschränkt. Die Stadt Fehmarn fordert, die auf der Insel entstehenden Funktionsverluste auch räumlich hier auszugleichen (ohne spürbare Flächenverluste für die Landwirtschaft). Dabei geht es nicht darum, wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen als Ausgleichflächen teuer käuflich zu erwerben und dadurch die Projektkosten noch weiter in die Höhe zu treiben. Gezielte Maßnahmen wie Gehölzanzpflanzungen entlang der E 47 (schmale Streifen, die sowieso temporär während des Ausbaus der E 47 genutzt werden) oder Schaffung von Naherholungsflächen (Flächen, die auch von Erholungssuchenden genutzt werden können und nicht gleichzeitig als Pseudoersatzlebensraum für Offenlandbewohner der Avifauna dienen) oder Naturerlebnispfade, die sowohl Ausgleich für die Natur darstellen, als auch Ausgleich für Landschaft und Mensch. Für die nördliche Seenniederung besteht ein Naherholungs- und Wegekonzept, was die Stadt Fehmarn gerne umsetzen würde, wo jedoch die Mittel fehlen. Hier vermisst die Stadt das</p>





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Gespräch mit dem Vorhabenträger.
	787	Die Kompensationsberechnung und Bilanzierung ist plausibel und grundsätzlich nachvollziehbar, es fehlt jedoch ein Hinweis auf die Darstellung der Wirkzonen in den Konfliktkarten.
	829	Die Aussagen im zweitletzten Abschnitt kann die Stadt Fehmarn so nicht stehen lassen. Der Strand zwischen Fährhafen und Marienleuchte wird aufgrund fehlender Erschließung als gering bedeutend für die Erholung eingestuft. Dieser Strandabschnitt ist von Marienleuchte aus zugänglich (siehe Festsetzungen B-Plan Nr. 75 der Stadt Fehmarn) und wird auch von Erholungssuchenden genutzt (s.o.). Diesen Strandabschnitt mit der neu geschaffenen Strandbucht auf der Landgewinnungsfläche als vollständigen Ausgleich für die landschaftsgebundene Erholung zu werten kann, von der Stadt Fehmarn nicht akzeptiert werden.
	863	Zusammenfassend wird ein Kompensationsbedarf von 502,44 ha ermittelt, was mit einer Ersatzzahlung von 22.609.800,00 € kompensiert werden soll. Im letzten Satz steht geschrieben, dass mit der Ersatzzahlung, die zweckgebunden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege möglichst in dem Naturraum des Fehmarnbelts zu verwenden ist, die Eingriffe vollständig kompensiert sind. Konkrete Maßnahmen werden nicht benannt, es werden vage Vorschläge gemacht, die in keiner Weise ausgereift sind. Somit kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht von einer vollständigen Kompensierung des Eingriffes gesprochen werden. Die Ausführungen auf den Seiten 860 bis 863 zeigen, wie schwierig es wird, entsprechende Ersatzmaßnahmen zu finden und letztendlich umzusetzen. Bei der Überlegung welche Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in den Fehmarnbelt erfolgen können, wurde die Stadt Fehmarn nicht mit einbezogen. Dies wird für die weitere Planung gefordert. Evtl. könnten mit Maßnahmen entlang der Küste Fehmarns (Buhnenbau, Sandaufschüttung, Riffanlage uvm.) neue Lebensräume für Flora und Fauna geschaffen werden und gleichzeitig ein Beitrag für den Funktionsverlust der Erholungsnutzung (naturnahe Erholung) für die Insel entstehen.
<b>Anlage 15 UVS</b>	Plan Schutzgut Mensch und Band II A S. 115, 121	In der Planzeichnung ist der Küstenbereich Presen bis südlich Marienleuchte mit einer mittleren Bedeutung für die Erholungsnutzung dargestellt und der Bereich südlich Presen bis Parkplatz Klausdorf als Badebereich. Woher stammt diese Bestandsermittlung? Im seit 2013 rechtsgültigen F-Plan der Stadt Fehmarn, und auch in der für die Planung vorliegenden Fassung, sind für den Abschnitt Marienleuchte zwei Strandzugänge dargestellt und der Strand als solches gekennzeichnet. In Marienleuchte wird der Strand von den Bewohnern und den Gästen des Sondergebietes Ferienhäuser intensiv genutzt. In den Sommermonaten ist eine Steganlage



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		aufgebaut. Diesen Strandabschnitt nicht als Badebereich auszuweisen und keine Bewertung für die Erholungsnutzung festzulegen, ist eine falsche Bestandsermittlung und folglich auch eine falsche Bewertung. Das wird von der Stadt Fehmarn so nicht hingenommen und ausdrücklich beanstandet.
	Band II A S. 127, 128	Für das Teilschutzgut Wohnen und menschliche Gesundheit wird dem Wochenend- und Ferienhausgebiet eine hohe Bedeutung beigemessen, den übrigen Wohngebieten eine sehr hohe Bedeutung. Dieses ist nicht nachvollziehbar. Ein Wochenend- und Ferienhausgebiet dient zwar nicht dem dauernden Aufenthalt, dennoch möchte der Gast sich in einem Bereich aufhalten, welcher in Bezug auf die menschliche Gesundheit sehr hoch eingestuft wird.
	131	Beim Teilschutzgut Erholen ist der intensiv als Badestrand genutzte Strandabschnitt vor dem Sondergebiet Ferienhäuser in Marienleuchte mit hoher Bedeutung bewertet und nicht wie andere Badestrände mit sehr hoher Bedeutung. Diese Bewertung ist fehlerhaft, da es sich hier genauso wie der Strandabschnitt am Grünen Brink um einen Badestrand handelt.
	Band V, Kapitel 12, S. 3844	Die Pauschalaussage, dass Burg, Burgtiefe und Burgstaaken zwar zu den touristischen Hauptorten gehören und die Campingplätze sowie die Beherbergungsbetriebe im Norden für den Tourismus weniger relevant sind, ist nicht richtig. Der Norden ist zwar touristisch nicht so stark frequentiert wie Burg, Burgtiefe und Burgstaaken, die planungsrechtliche Ausweisung als Sondergebiet für Camping bzw. Ferienhausgebiet macht jedoch keinen Unterschied in der Bewertung für das Schutzgut Mensch.
	Pläne Anlage 15.1	Die Pläne im Maßstab 1 : 25.000 sind zu kleinmaßstäblich. Die durch unterschiedliche Schraffuren dargestellten Biotoptypen sind nicht erkennbar (Plan 6, 7,8). Manche Landschaftsbildräume sind in ihrer Flächenausdehnung so klein, dass die Linienstärke der Umrandung zu stark und die flächige Bewertung nicht erkennbar sind.
	Kapitel 12, S. 3897	Die Windkraftanlagen sind als Sachgut von mittlerer Bedeutung laut UVU bewertet worden. Für die Stadt Fehmarn hat die Windkraft zweierlei Bedeutungen. Zum einen hebt sie das Image der Insel im Umgang mit regenerativen Energien, zum anderen ist sie eine wichtige Einnahmequelle als Gewerbesteuer. Daher ist die Bewertung als Sachgut höher an zu setzen.
	Kapitel 12 S. 3933	Bei der Gewichtung der Teilschutzgüter müsste für das Teilschutzgut Mensch/menschliche Gesundheit (Erholung) eine sehr hohe Gewichtung vergeben werden, wenn man bereits im Kapitel 8.3.1 den Strandabschnitt bei Marienleuchte richtig bewertet hätte (s. o.).
<b>Anlage 17</b>	41/6	Bei der Bestandserfassung wurden fehlerhaft sowohl der



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

<b>Raumwiderstands-analyse</b>		internationale Fernradweg „Mönchsweg“ als auch der Jakobsweg „Via Sandinavica“ nicht berücksichtigt. Beide Wege haben in Deutschland in Puttgarden ihren Ausgangspunkt. Diese müssen in das Kartenmaterial eingearbeitet werden und sind bei der Bewertung zu berücksichtigen.
	43 / 6	Bei der Wiederherstellung der Rad- und Wanderwege ist die Schaffung unnötiger Umwege und steiler Rampen auszuschließen, da solche Erschwernisse die Attraktivität eines Rad- und Wanderweges erheblich beeinträchtigen. Darüber hinaus wäre eine Änderung der Routenführung für die Kommune mit erheblichen Kosten verbunden. Neben der Beschilderung müssten auch das Kartenmaterial und die Darstellung im Internet geändert werden. Die anfallenden Kosten sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.
	43 / 7	Auch der „Mönchsweg“ und die „Via Scandinavica“ durchqueren den gesamten Untersuchungsraum. Beides sind Fernwanderwege mit überregionaler Bedeutung.
	S. 44 Tabelle	In der Tabelle sind bei RWS II Strände mittlerer Erholungseignung aufgeführt. Diese Einstufung findet sich im Anhang, Abbildung 1a nicht wieder.
	44	Aufnahme des Mönchsweges und der Via Scandinavica in die Tabelle unter RWS II.
	98 / 3	Neben dem aktiven Kliff bei Marienleuchte ist auch ein Steinpflaster mit Gletscherschliff am Kliff-Fuß vorhanden (Quelle: Geologische Landesaufnahme von 1957). Es muss ausgeschlossen werden, dass durch die geplante Landgewinnungsfläche dieses besondere Geotop beeinträchtigt oder zerstört wird.
	102/ Tabelle 20	Die Stadt Fehmarn widerspricht der Einordnung der sog. „Fehmarnschen Schwarzerde“ in die RWS III. Aufgrund der Seltenheit und Empfindlichkeit muss dieser Bodentyp mindestens in die RWS II eingeordnet werden.
	113	Grundwasser: Die Annahmen bezüglich der grundwasserführenden Schichten sind aus Sicht der Stadt Fehmarn zu vage. Es müssen negative Auswirkungen auf das Grundwasser und die zukünftige Nutzung des Grundwassers zweifelsfrei ausgeschlossen werden. Zwar ist richtig, dass die Wasserversorgung zurzeit vom Festland erfolgt. Dies schließt aber nicht aus, dass ggf. in Zukunft auf das Grundwasser der Insel zurückgegriffen werden muss. Hierfür muss Vorsorge getroffen werden.
	S. 134 Tabelle	In der Tabelle sind Landschaftsbildräume mit hoher Gesamtempfindlichkeit der RWS I zugeordnet. Im Anhang in der Abbildung 5a ist nicht ersichtlich, ob diese Einstufung für den Landschaftsbildraum K3 Küstenlandschaft Marienleuchte südlich bis Parkplatz Klausdorf reicht, oder ob der Küstenbereich nördlich Marienleuchte auch noch inbegriffen



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		ist.
	145 / 6	Die Stadt Fehmarn weist darauf hin, dass sich westlich von Marienleuchte der Standort einer Slawischen Burg nachweisen lässt. Es handelt sich hierbei um eine bedeutende archäologische Stätte, die für Fachleute noch im Gelände zu erkennen ist. Dieser Standort muss ähnlich wie der ehemalige Standort der „Peter- und –Paul-Kapelle“ aufgrund seines bedeutenden geschichtlichen Hintergrundes (namensgebend für den Ort Puttgarden) in die RWS II (ggf. RWS I) eingeordnet werden.
<b>Anlage 12 LBP</b>	533 / 2	Die Burganlage westlich von Marienleuchte ist ein historischer Ort, der aufgrund von Zerstörung nicht mehr unmittelbar erfahrbare ist. Ihm kommt daher mittlere Bedeutung zu. Siehe auch UVS.
	562 / 4	Die vorgesehene Trassenführung für den Ostseeküstenradweg (und Mönchsweg) haben eine erhebliche Barrierewirkung, da hierfür eine steile Rampe zu befahren ist. Es muss eine Trassenführung gefunden werden, die die Attraktivität der Fernradwege nicht mindert.
	572	Ausführungen zum Grundwasser s.o.
	641 / 2	Es muss dafür gesorgt werden, dass der Alleecharakter der K49 nach der Verlegung erhalten bleibt.
	645 / 6	Die Aussage bezüglich archäologischer Sicherungsmaßnahmen muss spezifiziert werden.
	648	Die geplante Wegführung der Verbindungsstraße Marienleuchter Weg ist nicht akzeptabel, da dieses eine Attraktivitätsminderung der Fernradwege Ostseeküstenradweg und Mönchsweg darstellt.
	721 / 7	Hier wird nicht darauf eingegangen, dass die Steilküste mit Steinpflaster zu erhalten ist.
<b>FFH-Verträglichkeit Anlage 19 Teil B III</b>	S. 15	Gemäß den Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit kommt es durch die Baggerarbeiten zu erhöhten Schwebstoffkonzentrationen, was zu Schädigungen der Vegetation und dem Zoobenthos führen kann. Aufgrund des Abstandes der geplanten Trasse zum NATURA 2000 Gebiet werden erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Da sich derartige Prozesse nur schwer berechnen lassen und mehr oder weniger auf Annahmen beruhen, fordert die Stadt ein umfangreiches Monitoring. Gleiches gilt für die Schweinswale, bei denen eine erhebliche Beeinträchtigung durch Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten anhand von Berechnungen der zu erwartenden Radian ausgeschlossen werden. Während der Baumaßnahme sind die Auswirkungen auf die Arten und Lebensgemeinschaften zu überwachen und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Arten und Lebensgemeinschaften durchzuführen.
<b>Anlage 19 Teil B IV</b>	S. 18	Es wurden keine direkten Beeinträchtigungen auf die im



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>Standarddatenbogen aufgeführten Vogelarten und ihre Lebensräume festgestellt. Die auftretenden Beeinträchtigungen für Tauchenten und Meerestenten (Habitatveränderungen durch Schwebstoffe sowie Habitatverluste durch Sedimentverdriftung) führen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele. Erhebliche Beeinträchtigungen für die Arten und ihre Lebensräume werden ausgeschlossen. Während der Bauarbeiten ist von unabhängigen Fachkräften dieser Sachverhalt zu überprüfen.</p>
<b>21</b> <b>Artenschutzbeitrag</b> <b>Ordner 21,</b> <b>Anlage 21</b>	S. 170	<p>Die Artenschutzmaßnahme für den Großen Abendsegler, die Rauhaufledermaus und die Zwergfledermaus - Anbringung von zwei Fledermauskästen - erfolgt nicht im Einvernehmen mit der Stadt Fehmarn. Bezüglich der Durchführung dieser CEF-Maßnahme hat es Vorgespräche mit der Stadt Fehmarn gegeben. Bei einer Vorstellung der Maßnahme im Bau- und Umweltausschuss wurde diese von den Ausschussmitgliedern abgelehnt. Das hatte auch den Hintergrund, dass die Stadt zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen kann, wie die langfristige Nutzung des Gebäudes aussieht. Der bauliche Zustand des Gebäudes lässt keine verlässliche Aussage über eine Nutzung des Gebäudes für die langfristige Artenschutzmaßnahme zu. Aus diesem Grunde kann die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme nicht anerkannt werden.</p>
	S. 171, 173	<p>Als Ersatz für den Verlust eines Gewässers als Habitat für den Kammolch und für das Teichhuhn soll ein neues naturnahes Gewässer unmittelbar südlich der geplanten Bahnstrecke im Nahbereich mehrerer technischer Bauwerke (Wartungsanlage für die DB) geschaffen werden. Bei der Nähe des geplanten Teiches zu den Gleisanlagen und zu den weiteren technischen Einrichtungen ist die Entwicklung des Gewässers als Habitat für den Kammolch mit dem terrestrischen Lebensraum nicht nachvollziehbar. Das Gleiche gilt für ein ungestörtes Habitat für das Teichhuhn.</p>
	S. 172	<p>Die geplante Artenschutzmaßnahme für die Feldlerche wird arg in Frage gestellt. Gemäß BNatSchG ist bei Verlust des Lebensraumes eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme durchzuführen, damit die Art vor den Eingriff in den Lebensraum einen neuen Lebensraum besiedeln kann. Hier wird als Interimshabitat die Oberbodenmiete angegeben und als Ersatzhabitat die Landgewinnungsfläche. Eine Interimslösung kann nicht als artenschutzrechtliche Ersatzmaßnahme angesehen werden. Und die Landgewinnungsfläche stellt nicht den typischen Lebensraum für eine Feldlerche dar, der an landwirtschaftliche Flächen gebunden ist. Diese Ersatzmaßnahme kann seitens der Stadt auf keinen Fall akzeptiert werden. Für die Schafstelze gilt dasselbe in Bezug auf die</p>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Landgewinnungsfläche als Ersatzlebensraum.
<b>Anlage 26 Verkehrsprognose 2002 / Verkehrsgutachten</b>		<p>Seitens der Stadt Fehmarn wird die Auffassung vertreten, dass es gleichwohl wirtschaftlich rentabel sein kann, dass parallel zur Festen Fehmarnbeltquerung eine Fährlinie bestehen kann. Wie gutachterlich dargestellt, gibt es keine aussagekräftigen Vergleichsbeispiele.</p> <p>Daher sehe ich es als fehlerhaft an, dass das Prognosezenario „Base Case B“ berücksichtigt worden ist, das besagt, dass nach der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung die gesamten zukünftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rödby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Entsprechend ist auch das Verkehrsgutachten zur Anbindung des Hafens Puttgarden an die Europastraße E 47 über die Anschlussstelle Puttgarden fehlerhaft und somit auch nicht aussagekräftig; auch die Neueinstufung dieser Anbindungsstraße ( Achse 961 ) ist eindeutig fehlerhaft. Vielmehr müsste diese Straße weiterhin als Bundesstraße eingestuft werden.</p> <p>Auch die Anbindung des Fährbahnhofes über die K 49 wird seitens der Stadt Fehmarn als nicht tragbar angesehen; die gesamte Anschlussstelle Puttgarden (Todendorfer Brücke ) ist neu zu überplanen, mit dem Ziel, dass der Fährbahnhof leistungsstark direkt über die E 47 erschlossen wird.</p>
<b>Anlage 27.1 Baulogistik</b>	allgemein	Die Zeitangaben für die verschiedenen Baustellenaktivitäten erfolgen in immer wechselnden Einheiten (Monate, Wochen, Jahre Tage). Es sollte eine einheitliche Zeitangabe gewählt werden, damit die Prüfung leichter fällt.
	allgemein	An mehreren Stellen wird darauf hingewiesen, dass öffentliche Straßen für den Materialtransport genutzt werden. Die Gemeindestraßen sind auf einen Schwerlastverkehr von 200 LKW pro Tag nicht ausgelegt. Die Stadt fordert an dieser Stelle eine Dokumentation der Straßenzustände vor Baubeginn und nach Abschluss, so dass die durch die Sondernutzung verursachten Schäden festgestellt und durch den Vorhabenträger beseitigt werden.
	12 / 4 + 13 / 6	Bei den vorgesehenen Nassbaggerungen ist sicher zu stellen, dass keine Sedimentsverdriftungen stattfinden, die die angrenzenden Strandbereiche der Insel Fehmarn beeinträchtigen. Dies gilt umso mehr, als das Lenzen der Baugrube für den Tunnel in offener Bauweise vorgesehen ist. Die Stadt Fehmarn fordert an dieser Stelle ein, dass das gelenzte Wasser vor Einleitung in die Ostsee gereinigt wird.
	33	Die Bereitstellungsfläche für die Tunnelelemente außerhalb des Arbeitsbereichs vor Fehmarn scheint sehr küstennah zu sein und führt zu einer unnötigen Blickbeeinträchtigung von der Küste aus. Zudem befindet sich in diesem Bereich die





# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		Infrastruktureinrichtung der Bundeswehr, die bei einem Sinken eines Tunnелеlementes betroffen sein könnte.
	36 / 7 + 37 / 1	Die Stadt Fehmarn stellt in Frage, ob ein gesundes Wohnen für die auf der Baustelle arbeitenden Personen in unmittelbarer Nähe zur Baustelle möglich ist. Bei der Auswahl der Fläche kann es primär nicht darum gehen, dass die „Wohnfläche“ nicht die restlichen Arbeiten stört, sondern vielmehr muss der Mensch im Vordergrund stehen.
	38 / 8	Beim Löschen des Aushubmaterials muss sichergestellt sein, dass kein Sedimenteintrag in die Ostsee erfolgt. Zudem muss gewährleistet sein, dass kein Salzwasseraustrag den Boden auf den landseitigen Flächen verunreinigt. Es dürfen nur unbelastete Böden gelagert werden. Hierüber sind Nachweise zu führen.
	46	Die Stadt Fehmarn fordert die Verlegung der Baustraße in den östlichen Bereich der zu künftigen Bahntrasse. Nur so lässt sich die bestehende Wegeverbindung durch den Windpark nach Marienleuchte sicherstellen. Mit einer östlichen Streckenführung lässt sich auch die Anlieferung der Baustelle bis zur Inbetriebnahme der Straße und Schiene aufrecht erhalten.
	53 4.1.2	Zur Entlastung des Straßenverkehrs ist darauf zu drängen, dass Materiallieferungen per Bahn erfolgen.  Die Fertigstellung des Ausbaus der B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden bis zum Projektbeginn der FBQ ist Utopie. Für die Planung ist von dem Bestand auszugehen.
	54 4.2.1.	36000 LKW Fahrten pro Jahr stellen für die Gemeindestraßen eine über das allgemeine Maß hinaus gehende Sondernutzung dar. Die Auswirkungen auf die Umwelt lassen sich minimieren, wenn primär auf die Anlieferung per Bahn vorgegeben wird. Die Stadt Fehmarn fordert dies ein.
	67 4.3.3	Die Anbindung des Fährhafens Puttgarden wird gleich zu Baubeginn der FBQ neu gestaltet. Schon nach kurzer Zeit muss die temporäre Zufahrtsstraße gem. Abb. 4.12 (grün) genutzt werden. Damit wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs stark eingeschränkt. Obwohl die gesamte Verkehrsfrequenz noch auf der Fährlinie liegt, kann diese nicht mehr die gradlinige Bundesstraße 207 nutzen, sondern wird auf nicht kreuzungsfreie Straße verwiesen. Es ist darzulegen, dass diese Anbindung leistungsfähig und verkehrssicher ist.
<b>Baustellenhafen</b>		Die bereits vorhandene Hafeneinfassung des Fährhafens kann in Teilen genutzt werden. Fraglich ist, ob die Nutzung der bestehenden Mole aus sicherheitstechnischen Gründen möglich ist → ISPS-Code. Die Behörde für Hafenangelegenheiten (DA-SH, Landespolizeiamt) sollte angehört werden.



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>Bei der geplanten Hafenanlage handelt es sich um einen Hafen, der u.a. unter die Richtlinien der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung) und die Landesverordnung über die Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Gütern in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsverordnung) fällt. In beiden Verordnungen wird auf die Zuständigkeit der Hafenbehörde verwiesen. Somit ist der Zuständigkeitsbereich der Hafenbehörde der Stadt Fehmarn berührt. Die Hafenbehörde ist u.a. berechtigt, Maßnahmen und Anordnungen zu treffen, die der Gefahrenabwehr dienen (Hafenverordnung § 4 Abs. 2, § 5 Abs. 2).</p> <p>Außerdem muss das Einbringen gefährlicher Stoffe in den Hafen bei der Hafenbehörde und der Wasserschutzpolizei angemeldet werden (§ 8 Hafensicherheitsverordnung). Unter gefährliche Stoffe fallen u.a. Treibstoff, Zement und andere Baustoffe. Im benachbarten Fährhafen wurde eine Voranmeldefrist von 12 Stunden vereinbart, um Wasserschutzpolizei und Hafenbehörde genügend Zeit einzuräumen, ggf. Sicherheitskontrollen durchzuführen. Die für den Arbeitshafen geltenden Voranmeldefristen müssen im Vorwege mit der Wasserschutzpolizei abgeklärt werden.</p>
<b>Anlage 27.1 Verkehrsgutachten zur Anbindung des Fährhafens</b>		<p>Angesichts des temporären Ausstoßverkehrs (bei Ankunft einer Fähre) und der baubedingten Streckenführung mit einem Knotenpunkt sollte der Ausbau in südliche Richtung auch mit 2 durchgängigen Fahrspuren erfolgen. Die Wartezeiten für die Linksabbieger werden jetzt schon nach D eingestuft. Damit sind Verkehrsprobleme vorgezeichnet.</p>
<b>Anlage 28 Belange der Seeschifffahrt und -sicherheit</b>		<p>In der Studie werden die umfangreichen Maßnahmen zur Risikominimierung beschrieben, es wird aber mit keinem Wort erwähnt, welche Maßnahmen ergriffen werden, wenn die Maßnahmen zur Risikoverminderung im Einzelfall versagen sollten.</p> <p>Es ist darzulegen, wie der Ablaufplan aus sieht, wenn es zu einer Schiffshavarie kommen sollte.</p> <p>Es ist darzulegen, ob die auf der Bautrasse verkehrenden Fahrzeuge in der Lage sind, eine größere Anzahl von in Seenot geratenen Personen zu bergen.</p> <p>Es ist darzustellen, ob es genügend geeignete Hilfsmittel gibt, um austretende Treib- und Schmierstoffe aufzunehmen oder einzudämmen.</p>
<b>Anlage 29 Brandschutz</b>		<p>Die Frage der Sicherstellung des Brandschutzes während der Bauphase wird innerhalb einer Arbeitsgemeinschaft beim IM bearbeitet. Eine grundsätzliche Aussage ist derzeit nicht möglich; durch das Gutachterbüro DMT wird ein Gutachten zu diesem Bereich gefertigt, bei dem auch die Daten über die technische und personelle Leistungsfähigkeit der Feuerwehren</p>



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>der Insel Fehmarn als Grundlage dienen. Das fachliche Ergebnis dieses Gutachtens steht noch aus. Grundsätzlich ist die bisherige Vorgehensweise bisher so, dass das Thema „Sicherstellung des Brandschutzes während der Bauphase und im Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung“ in einer AG des IM bearbeitet wird.</p> <p>Ohne dem Ergebnis der AG sowie dem Gutachten der DMT vorzugreifen, wird die derzeitige Leistungsfähigkeit der Wehren der Insel Fehmarn sowohl im technischen wie personellen Bereich als nicht ausreichend zur Sicherstellung des Brandschutzes angesehen.</p>
<b>Allgemeine Ausführungen</b>		Der Jakobsweg „Via Scandinavica“ verläuft vom Fährhafen über den Deich Richtung Puttgarden. Diese Route muss bei der Wegeführung im Fährhafenbereich berücksichtigt werden.
		Es muss gewährleistet sein, dass der Fährhafen in Zukunft eine Fahrradabbindung erhält, da es sonst nicht möglich sein wird, mit dem Rad nach Dänemark zu gelangen. Dies ist besonders für den Radfernweg „Mönchsweg“ wichtig, da dieser in Dänemark fortgeführt wird. Dies gilt auch für die „Via Scandinavica“ (welche auch als Radroute genutzt wird), die ebenfalls in Dänemark fortgeführt wird.
		Zwischen Todendorf und Hinrichsdorf ist ein bronzezeitlicher Urnenfriedhof dokumentiert (Quelle: Zeitungsartikel aus den 20er Jahren). Dies ist beim Neubau der K49 zu berücksichtigen.
		Bezüglich des ÖPNV muss auch in Zukunft gewährleistet sein, dass der Fährbahnhof mit dem Linienbus angefahren wird, damit Fahrgäste nicht nur auf den eigenen PKW angewiesen sind. Dies gilt sowohl für die Bauphase, als auch für die Zeit danach.
		Etwaige Behinderungen des Linienverkehrs während der Bauphase sind zu minimieren. Die K49 stellt für den Linienverkehr eine der Hauptachsen dar.
		Es darf keine Behinderungen der Hauptverkehrsachse auf das Festland für den ÖPNV und den MIV geben.
		Die zweite Hauptverkehrsachse stellt die L209 dar. Auch hier darf es keine Behinderungen und Verspätungen für den Linienverkehr geben (Stichwort Ampelkreuzung an der L209 statt Behelfsbrücke). Berufspendler und Schüler sind auf den pünktlichen Linienverkehr angewiesen.
		Kostenerhöhungen durch Umwege dürfen nicht zu Lasten der Kommune gehen (Stichwort Schülerbeförderung).
<b>11.1.2</b>	Blatt 1	Unterlagen zu Immissionen - Lageplan der Immissionsorte Fehmarn 1 von 3 wird im Ortsteil Puttgarden die Schule als nicht schützenswerter Gebäudeteil aufgeführt. Die Darstellung ist falsch, da es keine Schule dort mehr gibt. Der angrenzende



# Stadt Fehmarn

## Der Bürgermeister

		<p>Kindergarten mit Betreuung von 45 Kindern, davon 15 unter drei Jahre, fehlt in der Darstellung. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die kompakte Außenanlage in die pädagogische Betreuung einbezogen ist und es für die Kinder eine festzustellende Lärmbelastung geben wird. Es ist durch den Vorhabenträger darzustellen, welche Schutzmaßnahmen dagegen getroffen werden. Der Erhalt der KiTa dient der dörflichen Infrastruktur und Ersatzplätze stehen keinesfalls zur Verfügung. Es wird auf die gleichlautende Stellungnahme des Trägers der KiTa, deutscher Kinderschutzbund, verwiesen. Es ist sicherzustellen, dass während des Baus des Tunnelwerkes die Nutzung des Kindergartens nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere Außenbereiche müssen weiter nutzbar sein. Mittagsruhe muss gewährleistet sein. Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind während der Bauzeit zu vermeiden.</p> <p>Auch während des Betriebs des Tunnels sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.</p>
<b>durch Vorhabenträger neu zu erstellen</b>		<p>Wegen der fehlenden Planfeststellung für die neue Fährhafenanbindung muss die Befürchtung geäußert werden, dass es bei der Durchführung dieser Folgemaßnahme zu weiteren erheblichen Beeinträchtigungen für die KiTa Puttgarden kommt.</p> <p>Ggfs. muss der Vorhabenträger eine Ersatzeinrichtung schaffen.</p>
<b>durch Vorhabenträger nachzureichen</b>		<p>Eine durch den Vorhabenträger oder die zuständige Landesbehörde durchzuführende Beteiligung von Kindern u. Jugendlichen i.S.d.§ 47f Gemeindeordnung bei diesem gerade diesen Personenkreis betreffenden Maßnahme ist nicht erfolgt und dringend nachzuholen. Die Rechtmäßigkeit des PFV ohne diese Beteiligung ist zu prüfen.</p>