

Bericht Regionalmanagement zur Sitzung der Stadtvertretung am 26.09.2024

Klage Stadt Fehmarn/WBV gegen die Bundesrepublik Deutschland

Resultierend aus dem Vermittlungsgespräch mit der DB InfraGo am 26.06.2024 erhielten wir am 19.07.2024 ein Schreiben der DB InfraGo als Zusammenfassung der besprochenen Punkte. Dieses wies jedoch inhaltliche Fehler und wenig konkrete Aussagen auf. Nach weiteren Gesprächen und Verhandlungen zwischen Regionalmanagement und Bahn erhielten wir am 09.08.2024 ein weiteres Schreiben der Bahn mit inhaltlichen Korrekturen und Konkretisierungen.

Das Schreiben liegt den Fraktionen vor (Mail vom 12.08.2024).

Darin stellt die Bahn für den Bereich WBV/Trinkwasser folgendes in Aussicht:

- Erforderliche Beweissicherungsverfahren und Maßnahmen hinsichtlich der auftretenden Erschütterungen sollen festgelegt und für die Abschnitte PFA 6 und FSQ angewendet werden.
- Die DB sagt baubegleitende Messungen zu (nicht nur im Rahmen von erschütterungsintensiven Arbeiten)
- Erarbeitung eines gemeinsamen Havariekonzeptes
- Klärung der Fragen, ob nach geltenden Normen die Anlage am jetzigen Standort erweitert werden könnte, welche Auflagen von der DB zu erwarten sind und ob es im Rahmen der Planungen FSQ erforderlich werden könnte, den Standort zu verlegen

Der WBV befindet sich hierzu im Austausch mit der DB InfraGO.

Für den Aspekt der temporären Anbindung der Schiene an die Fehmarnsundbrücke und deren Elektrifizierung erklärt die Bahn:

„Die Planung des Rückfall-Szenarios: temporäre Anbindung und Elektrifizierung der bestehenden Fehmarnsundbrücke ist weiterhin aufrechter zu halten. Die bauliche Ausführung wird jedoch zu einem spätmöglichen Zeitpunkt begonnen. Eine Entscheidung hierzu muss ca. 2 Jahre vor der Gesamtinbetriebnahme der Schienenanbindung und dem Fehmarnbelt-Tunnel erfolgen.

Die Fehmarnsundbrücke ist in die Streckenklasse C3 eingeordnet, d.h. es ist ein Schienenpersonenverkehr und ein geringer Schienengüterverkehr über die Brücke möglich. Der für 2030 prognostizierte Güterverkehr, auch mit 835 m langen Zügen, kann nicht über die bestehende Fehmarnsundbrücke abgefahren werden.“

Das Bundesverwaltungsgericht hat mitgeteilt, dass die Frist zur Erwidern auf unsere Klagebegründung bis zum 28. November 2024 verlängert wurde.

Konsultationsgremium am 28.05.2024 in Berlin

Resultierend aus der letzten Sitzung steht das Regionalmanagement mit Regierungsdirektor Engel im Austausch. Es geht um die Stellungnahme des dänischen Transportministeriums zu der Fragestellung, wie mit einer möglichen Verzögerung der Fertigstellung der festen Fehmarnsundquerung (Sundtunnel) auf dänischer Seite umgegangen werden kann.

Aus der Antwort von dänischer Seite geht hervor, dass eine alternative Anbindung der Fehmarnsundbrücke von der dänischen Seite begrüßt wird, da auch die Jütland Route als Alternativstrecke für den Bahnverkehr auf dänischer Seite ausgebaut und damit gesperrt werden muss. Gleichzeitig wird signalisiert, dass diese Bauarbeiten, aufgrund der möglichen Nichtfertigstellung der deutschen Hinterlandanbindung Schiene verzögert werden könnten/müssten.

FSQ

Das Regionalmanagement hat in der Vergangenheit vielfach bei den Vorhabenträgern, insbesondere bei der Bahn, im Hinblick auf die Planungen der FSQ eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung der Träger öffentlicher Belange eingefordert.

Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte verweist in diesem Zusammenhang auf die ständigen, bilateralen Gespräche. Diese erfolgen jedoch erst im laufenden Bauprozess, was das RM sehr begrüßt und womit auch schon gute Erfolge „im Kleinen“ erreicht wurden. Der Fokus der Forderung liegt jedoch in der Beteiligung bereits bei der Planung, vor dem eigentlichen PFV um den Beschlussprozess später ohne größere Einwendungen und damit schneller abschließen zu können.

Am 17.10.2024 wird ein Informations- und Austauschtermin der Deutschen Bahn und der DEGES mit der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode stattfinden, bei dem die einzelnen Bauphasen und Bauzufahrten der FSQ besprochen werden sollen. Eine Einladung hierzu erhalten auch die Fraktionen und der WBV von der Deutschen Bahn.

Im Rahmen des Dialogforums hat das Regionalmanagement um Teilnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an einer der kommenden Sitzungen gebeten, um von dort eine klare Stellungnahme zu den Folgen einer verzögerten Fertigstellung der FSQ zu erhalten.

Fehmarnsundbrücke

Seiltausch

Der Seiltausch an der Westseite genauso wie die Sanierung des südlichen Querträgers konnten Ende August erfolgreich abgeschlossen werden. Damit wurde der Verschwenk der Fahrbahn im Süden bereits Mitte August aufgehoben.

In KW39 (24. bis 27.09) werden die temporären Leitschwellen von der Westseite auf die Ostseite umgestellt, so dass dort die Arbeiten für den Seiltausch Ostseite beginnen können. Damit wird die Verkehrsführung aus Norden kommend künftig wieder ohne Verschwenkung über die Brücke laufen.

Aus Süden kommend wird es weiterhin eine Einschränkung der Spurbreiten geben, da im Gleisbett die Arbeitscontainer und Geräte für die Pfeilersanierung stehen, die regelmäßig umgesetzt werden müssen, hierfür wird die zusätzliche Fläche neben den Gleisen auf der Fahrbahn benötigt.

Zusammenfassend, ab Oktober kein Fahrbahnverschwenk auf der Brücke, jedoch weiterhin eine schmalere Spurbereite von 3,25m , Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Abstandsgebot für LKW von 30m.

Für die Zukunft sind keine arbeitsbedingten mehrtägigen Einschränkungen durch Einspurigkeiten oder Ampelschaltungen zu erwarten/geplant.

Der Betriebsweg über die Fehmarnsundbrücke wurde am 01.09.2024 wieder zur Nutzung freigegeben, der Busshuttle entsprechend eingestellt.

Das MWVATT hat über LBV und Straßenmeisterei Oldenburg nach massiver Intervention des Regionalmanagements dafür gesorgt, dass auch die Rampenbereiche des Betriebsweges an der Brücke zum 01.09.2024 in einem Zustand waren, der die Nutzung für Radfahrer und Fußgänger wieder zulässt.

Der allgemeine Zeitplan lautet derzeit wie folgt:

Abschluss des Seiltauschens auf der Ostseite	Mai 2025
Abschluss der Leitschwellensanierung Ostseite	Mai 2026
Pfeilerinstandsetzung	Fertigstellungstermin noch offen

Über das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein wird es einen Termin zur Klärung der künftigen Nutzbarkeit des Betriebsweges über die Fehmarnsundbrücke geben. Im Rahmen der Arbeiten für den Fehmarnsundtunnel gibt es hier noch deutlichen Klärungsbedarf.

Aussichtsplattform Fehmarnsund

Die DB InfraGo plant auf fehmarischer Seite eine Aussichtsplattform im westlichen Bereich der Fehmarnsundbrücke mit Blick auf den Fehmarnsund.

Hierzu laufen derzeit Genehmigungsabstimmungen mit dem Kreis und Umweltbehörden.

B207 Fehmarn

Vom 05.08. bis 23.08.2024 fanden Rodungsarbeiten (Baumstumpfrodung) entlang der B207 in Form einer ca. 50m langen Wanderbaustelle statt. Hier gab es mit der DEGES eine Vereinbarung, den Verkehr soweit im Auge zu haben, dass es im Falle von massiven Rückstaus sofort zu einer Unterbrechung der Arbeiten kommt.

Diese Maßnahme hat sehr gut, ohne auffallende Rückstauungen funktioniert.

Am 20.08.2024 hat sich ein Fräskopf bei Bohrungsarbeiten für eine Entwässerungsleitung an einem Hindernis (Geröll, Findling) festgefressen und konnte nicht mechanisch zurückgezogen werden. Zur Bergung des Bohrkopfes und Fortsetzung der Bohrung mussten die Arbeiten in offener Arbeitsweise unter Vollsperrung der B207 stattfinden.

Dieses fand in sehr enger Abstimmung zwischen der DEGES, dem LBV, der Stadt, und Scandlines statt. So wurde festgelegt, dass die Arbeiten in der Nacht von Samstag auf Sonntag beginnen (lt. Scandlines die Nacht mit geringster Auslastung) und die Umleitungsstrecken geteilt wurden (Richtung Süden

über Landesstraßen Petersdorf, Richtung Nord über Burg, Gorch-Fock-Straße). Es konnten die Belastungen für die Einwohner und Einwohnerinnen, den Transitverkehr und Scandlines so gering wie möglich gehalten werden. Tagsüber war die B207 wieder normal befahrbar. Rettungsverkehre konnten jederzeit die Baustelle passieren.

Für den 26.09.2024 war die Überbaubetonage der neuen Brücke bei Todendorf geplant. Hierfür müssen zwischen 5:00 Uhr und ca. 23:00 Uhr voraussichtlich 55 Betonmischer im Pendelverkehr zwischen Betonwerk und Baustelle fahren. Das bedeutet etwa alle 5 Minuten ein LKW.

Von Seiten des Betonzulieferers wurde dieser Termin am 20.09.2024 zugunsten der Belieferung einer Baustelle für erneuerbare Energie (Windenergieanlagenbau in der Region) abgesagt. Als Alternativtermin steht nun der 30.09.2024.

Ende September wird es für 4-5 Tage zu einer halbseitigen Einschränkung der Straße Richtung Todendorf ab der K49 geben. Die K49 wird in diesem Bereich voraussichtlich im Oktober halbseitig für Bauarbeiten an der Entwässerungsleitung gesperrt werden müssen (Ampelschaltung). Hierbei muss auch der Radweg im Einmündungsbereich der Straße nach Presen/K49 umgelenkt werden (Absteigen).

B207 Festland

Ab November/Dezember 2024 bis voraussichtlich Februar 2025 werden auf der Festlandseite Rodungs-/Fällarbeiten entlang der B207 durchgeführt. Auch hierbei wird der Verkehr einspurig an der Wanderbaustelle vorbeigeführt. Es ist in diesem Zusammenhang mit Einschränkungen zu rechnen.

Brücken B207/Schiene Niendorf und Bannesdorf

Es wurde die Frage nach dem Zeitplan für Abriss/Neubau der beiden Brücken Niendorf und Bannesdorf über die neue Trasse gestellt.

Die DEGES teilt hierzu mit, dass beide Brücken erst neu gebaut und dann die alten Brücken abgerissen werden. Es wird somit zu keinen langandauernden Sperrungen dieser Verbindungen kommen. Im Zuge der Bauarbeiten würden höchstens kurze Sperrungen, die dann abgestimmt würden, von vielleicht 2/3 Tagen erforderlich werden.

Hochwasserschutz

Tatsächlich ist die DEGES mit dem Bau der B207 nicht an die aktuellsten Richtlinien in Bezug auf hochwassersicheres Bauen gebunden. Gebaut wird, wie es der Planfeststellungsbeschluss aus 2015 vorgibt. Erkenntnisse aus der jüngsten Sturmflut im Oktober 2023, sowie der Prognosen zum Anstieg des Meeresspiegels finden rechtlich keine Berücksichtigung.

Hierzu erklärt Herr Dr. Zierke, DEGES, der Straßendamm der B207 sei „im Grunde ein Deich“.

Bei der Planung der FSQ würden die aktuellen Vorgaben zum Hochwasserschutz in jedem Fall Berücksichtigung finden.

Umweltechnische Ausgleichsmaßnahmen (Anfrage aus der letzten Sitzung der SV)

1. Die Bahn erklärt hierzu:

Ja, auf Fehmarn, bzw. trassennah wird ein Ausgleich für den Eingriff in die vorhandenen trassennahen Gehölze geschaffen. Für eine detaillierte Übersicht der trassennahen Gehölzpflanzungen (Maßnahme 014_A) können Sie gerne die trassennahen Maßnahmenlagepläne mit der Nummer 13.4 unter <https://planfeststellung.bob-sh.de/verfahren/schiennenanbindung-fbq-pfa-6/public/detail> einsehen. Die aktuellen Pläne, in denen auch die Planänderung in blau dargestellt wird, finden Sie mit der Beschriftungsendung „_DBI“. Die Pflanzungen sind dort entweder flächendeckend oder als Einzelbaumsymbole eingezeichnet. Im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 13.1) finden Sie darüber hinaus noch eine textliche Beschreibung der Maßnahme. **Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach Abschluss der Hauptbaumaßnahme.**

Da nicht der gesamte Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen für Gehölze trassennah erfolgen kann, erfolgt zusätzlich ein Ausgleich innerhalb von Ökokonten (Unterlage 13.5).

- Bereits vor Baubeginn wurden Amphibienschutzzäune und temporäre Winterhabitate entlang der Schienentrasse errichtet.
- Ersatzlebensräume für schallempfindliche Offenland-Brutvogelarten (Feldlerche und Rebhuhn) wurden auf Fehmarn bereits geschaffen.

Eine vereinfachte Präsentation der Maßnahmen findet sich nachstehend.

Kurz und knapp: Die Maßnahmen im Überblick



012_A Ansaat von Landschaftsrasen

Die Maßnahme wird entlang der gesamten Baustrecke umgesetzt und umfasst eine Gesamtfläche von **etwa 14,27 Hektar**. Die Böschungen, Entwässerungsmulden, Regenrückhaltebecken und Restflächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme mit Regio-Saatgut (UG03 - Norddeutsches Tiefland) begrünt.

Durch die Ansaat wird die Entwicklung einer geschlossenen Vegetationsdecke gefördert und somit der Boden vor Erosionen geschützt. Darüber hinaus wird die landschaftliche Einbindung der Trasse gefördert. Die Pflege erfolgt durch regelmäßige Mulchschnitte.



013_A Entwicklung ruderaler Gras- und Staudenflure

Die Maßnahme umfasst eine Gesamtfläche von **rund 0,3 Hektar**.

Im Bereich der Bahnseitengräben und angrenzender Böschungsbereiche werden abschnittsweise ruderaler Gras- und Staudenfluren entwickelt. Eine initiale Ansaat fördert die Entwicklung einer geschlossenen Vegetationsdecke und schützt den Boden vor Erosionen.



Neben der landschaftlichen Einbindung der Baumaßnahme werden mit der Entwicklung ruderaler Staudenflure geeignete Strukturen für den Sumpfrohrsänger geschaffen. Zu den Arten für die Entwicklung ruderaler Gras- und Hochstaudenflure gehören u.a. diverse Gräser, Brennesseln, Wasserdost-Arten, Weidenröschen sowie die Pestwurz.

014_A Pflanzen von Sträuchern und Gehölz

Die Maßnahme umfasst eine Gesamtfläche von **rund 3,47 Hektar**.



Dabei werden zur landschaftlichen Einbindung der Böschungs- und Restflächen sowie der Regenrückhaltebecken Gehölze entwickelt, die temporär überplanten Lebensraum von gehölzbrütenden Vogelarten und Jagdhabitate von Fledermausarten kompensieren.

Auf kleineren, schmalen Flächen werden ausschließlich bodenständige Straucharten aus gebietseigener Herkunft verwendet. In breiteren Böschungsbereichen, am Gleisdreieck Burg sowie im Umfeld der Regenrückhaltebecken werden zusätzlich Baumarten erster (10 - 30 m Höhe) und zweiter Ordnung (5 - 20 m Höhe) gepflanzt.

Die dauerhafte Pflege der straßenbegleitenden Gehölze erfolgt durch bedarfsorientierte Rückschnitte entsprechend den sicherheitstechnischen Erfordernissen.

015_A Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen

Die Wiederherstellungsmaßnahmen umfassen eine Gesamtfläche von **ca. 8,52 Hektar**.

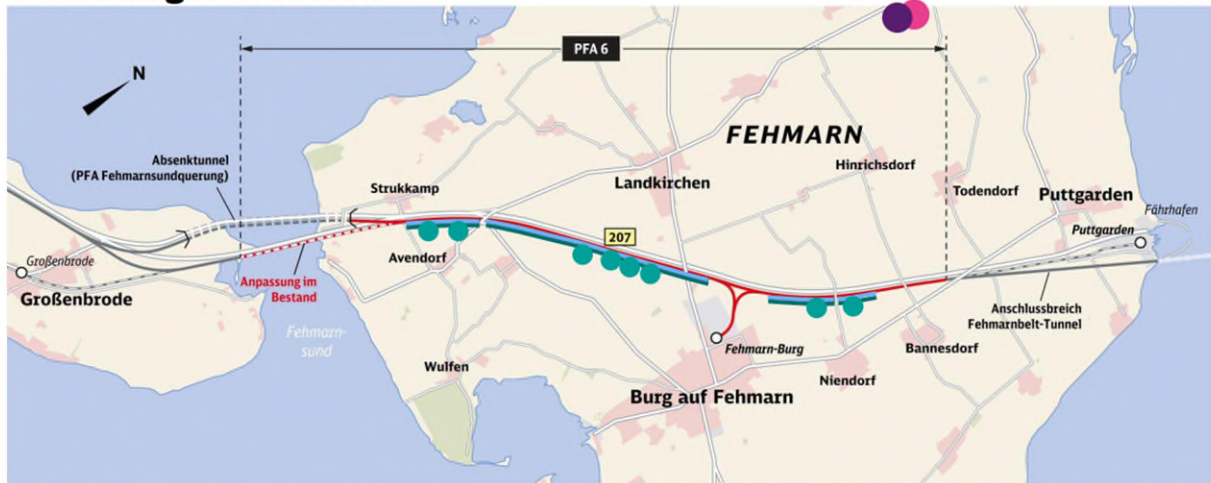
Der ursprüngliche Zustand wird - sofern sinnvoll und möglich - wiederhergestellt. Davon ausgenommen sind die Bereiche der bauzeitlich genutzten Flächen, die nach Beendigung der Bauarbeiten als Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden.



Die Maßnahme gliedert sich in die Wiederherstellung von:

Ackerflächen: 7,77 Hektar
Gräben: 0,01 Hektar
Kleingehölzen: 0,38 Hektar
Ruderalflure und Staudensäumen: 0,10 Hektar
Sonstige Siedlungs- und Verkehrsbiotopen: 0,26 Hektar

Amphibienschutzzäune und temporäre Winterhabitate wurden vor Baubeginn errichtet

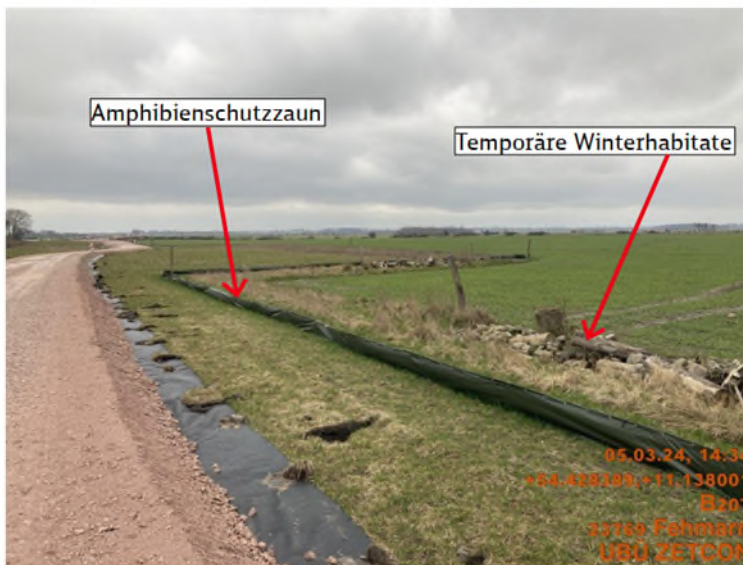


- Anlage dauerhafte Kammolchverstecke
- Anlage temporäre Kammolchverstecke
- Amphibienschutzzäune
- Entwicklung Extensivgrünland (Feldlerche)
- Entwicklung Gras- und Staudenflure (Rebhuhn)

DB InfraGO | I.II-N-F | April 2024

8

Kammolche werden durch Amphibienschutzzäune vor dem Einwandern in den Baubereich geschützt



Quelle: ZETCON Ingenieure GmbH

DB InfraGO | I.II-N-F | April 2024

9

2. Die DEGES erklärt hierzu:

Die Trassen fernen Ausgleichspflanzungen wurden bereits in großen Teilen umgesetzt. Insbesondere auf einer Fläche nahe des Golfplatzes in Wulfen. Bis nächsten Winter werden diese abgeschlossen. Die trassennahen Ersatzpflanzungen können erst nach Abschluss des Straßenbaus gepflanzt werden.

Wir setzen durchweg auf einen ortsnahen Ausgleich. Wir beabsichtigen im Spätsommer unsere Ausgleichmaßnahmen nochmals vorzustellen und dies auch vor Ort zu erläutern.

Ausgleichsfläche bei Wulfen:



Im Rahmen der Arbeiten auf Fehmarn wurden rund 9.000 Bäume gerodet, alleine in Wulfen wurden bereits über 100.000 neue Bäume gepflanzt. Eingriffe erfolgten auf 105 ha, wobei dieses die versiegelten Flächen der B207 und der Anschlussstellen beinhaltet, Ausgleichsmaßnahmen erfolgten auf 114 ha. Dieses entspricht um die versiegelten Flächen bereinigt etwa einem Verhältnis von 1:2. Maßnahmen in Form von Ökopunkten wurden in Johannistal bei Gremersdorf umgesetzt.

Es gibt eine weitere, übergesetzliche Ausgleichsfläche, resultierend aus einer Vereinbarung mit dem NABU (Klagevergleich), auf westlicher Festlandseite der B207 am Fehmarnsund (die „Pferdewiese“ rechts hinter der Brücke). Diese Fläche wurde bereits erfolgreich vernässt und soll dem Schutz diverser Vogelarten dienen.

Entlang der B207 wird es nach Fertigstellung aller Maßnahmen Neuanpflanzungen von Bäumen und Buschwerk geben.

Auch die DEGES hat bereits Amphibienschutzzäune und die Errichtung von Amphibienhabitaten entlang der Trasse B207 auf Fehmarn umgesetzt.

Zur Präsentation der Ausgleichsmaßnahmen hat die DEGES am 22.08.2024 eine Informationsveranstaltung für die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode angeboten. Von gut 20 Teilnehmern wurde diese angenommen und Fragen konnten mit hoher Fachkompetenz beantwortet werden.



Die Präsentation des Abends finden Sie in der Anlage. Detailliert auch auf der Internetseite der DEGES zu finden unter [B 207: AS Heiligenhafen-Ost – AS Puttgarden - DEGES GmbH](#) => **Reiter Umweltmaßnahmen**

Anfrage aus der SV 27.06.2024 – Laichsterben Bauarbeiten Fehmarnbelttunnel -

Stadtvertreter Gerth-Hansen hat im Rahmen des Berichtes über die Untersuchungen zur Badewasserqualität angefragt, ob es ähnliche Untersuchungen auch über das in der Umweltverträglichkeitsstudie befürchteten Laichsterben gebe.

Femern A/S hat hierzu ausführlich berichtet, die Antwort finden Sie in der Anlage. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die zitierte Mortalität von 100% lt. der Umweltverträglichkeitsstudie tatsächlich nicht zu erwarten war.

Die Untersuchungen während der Baggerarbeiten haben zudem gezeigt, dass weniger Sediment (80%) als befürchtet freigesetzt wurde. Damit kann davon ausgegangen werden, dass das befürchtete Laichsterben deutlich geringer ausgefallen ist. Konkrete Untersuchungen hierzu gibt es leider nicht.

Anfrage aus der SV 27.06.2024 - Temporäre Arbeiterunterkünfte

3. Die Bahn erklärt hierzu:

Für den Bereich PFA 6, Schiene Fehmarn werden aktuell 25 bis 30 Betten benötigt, die voraussichtlich über den freien Markt abgedeckt werden, da kurzfristig keine genehmigungsfähige Baufläche zur Verfügung steht. (Gespräche mit FBL May hierzu liefen)

Für den Bereich PFA FSQ, Sundtunnel, werde mit 500 Betten in einer Baustellen nahen, temporären Unterkunft geplant.

4. Die DEGES erklärt hierzu:

„Deges hat keine Wohnunterkünfte für (Bau-)Unternehmen angemietet. Bisher wurden zudem nur in wenigen Einzelfällen Unterkünfte mittlerer Dauer

angemietet, da unsere Unternehmen zum großen Teil aus dem nahen Umfeld kommen und als Tagesbaustelle bedienen.“

5. Beltbaustelle:

Mit FLC (Absenktunnel) laufen aktuell Gespräche mit dem Fachbereich 6 zu diesem Thema.

Der Bedarf betrage aktuell ca. 300 Betten und werde in der Spitze auf bis zu 500 Betten (Zeitraum 2025 bis 2028) anwachsen. Dieser Bedarf und der von Subunternehmern werde aktuell teilweise am freien Markt angemietet. Künftig werde der Bau von temporären Unterkünften angestrebt.

FBC (Tunnelgraben) teilt mit:

„Im Gegensatz zu den anderen Arbeitsgemeinschaften wie FLC oder weiteren ist FBC bereits in der Finalen Phase auf Fehmarn. Wir haben unsere Unterkünfte bereits unter Vertrag in mehreren kleinen und größeren Hotels. Anmietung von Wohnungen ist nicht vorgesehen.

FBC wird nur noch für den Zeitraum vom 15.8.2024 bis Ende November 2024 eine größere Anzahl an Personal auf der Baustelle haben. Im Anschluss wird es keine signifikante Anzahl an FBC-Personal auf Fehmarn geben, da unsere Arbeiten dann bereits abgeschlossen sein werden.“

FSC (Ausbau Tunnel):

Hier werden derzeit noch keine konkreten Zahlen genannt.

Aktuell laufen Gespräche zur möglichen Nutzung des temporären Sondergebietes bei Marienleuchte für den Bau von Wohnunterkünften für FLC und FSC.

FBQ

Der Rückbau des äußeren Rückhaltedammes soll im Oktober 2024 abgeschlossen werden, so dass dann auf Fehmarn, wie in Dänemark, das erste Tunnelstück unter Wasser liegt.

Der Bau der neuen Brücke für den Marienleuchter Weg soll im Dezember 2024 weitestgehend abgeschlossen werden, der eigentliche Neubau des Marienleuchter Weges beginnt im November 2024. Der komplette neue Marienleuchter Weg soll im Frühsommer 2025 in die Nutzung gehen.

Besuch des dänischen Verkehrsausschusses

Mitglieder des dänisches Verkehrsausschusses besuchen am 23. und 24. September Schleswig-Holstein

„um mit eigenen Augen zu sehen, wie die Planung der Eisenbahnhinterlandanbindungen voranschreitet, und ebenfalls um die Flaschenhalse in der Planung – vor allem die Fehmarnsund-Brücke und Bad Schwartau – vor Ort zu Besuchen.

Der Ausschuss hat – als dänischer Ausschuss – kein Einwirken auf das Planungs- und Bauvorhaben. Es geht also allein darum, um sich informieren zu lassen." Zitat Einladungstext der dänischen Botschaft.

Geplant waren zunächst nur Gespräche mit der DB InfraGo und Bad Schwartau. Durch die guten Kontakte zwischen Regionalmanagement und DB InfraGo erhielt das Regionalmanagement dann eine Einladung der dänischen Botschaft, an dem Termin in den Räumen der DB teilzunehmen und die Sicht der Kommunen darzulegen.

Ein ausführlicher Bericht erfolgt im Rahmen der Sitzung der Stadtvertretung am 26.09.2024.