

Stadt Fehmarn

Einwendung/Stellungnahme vom 03.07.2014

Bearbeitungsstand: 22.05.2015

Postfach 1140
23763 Fehmarn
Deutschland

Bearbeitungsstand: 22.05.2015

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Aktenzeichen 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 Sehr geehrte Damen und Herren, 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. Mit freundlichen Grüßen i.A.	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Mandy Cronauge Inhaltsverzeichnis Allgemein 3 Fehmarnsundquerung 4 Hafen Puttgarden 5 Nutzung 5 Schienen- und Straßenanbindung Hafen 5 Schienenanbindung 6 Straßenanbindung 7 Schienengebundene Anschlussinfrastruktur FFBQ in der Mikroregion 8 Tourismus/Schutzgüter Landschaft, Mensch, Erholung 10 Landgewinnungsfläche mit Neugestaltung der Küste + Arbeitshafen 11 Informationszentrum Tunnelbauwerk und sonstige Folgemaßnahmen der FFBQ von Femern A/S 13 FFBQ als völkerverbindendes Element 14 Havarierisiken/Sicherheit 15 Barrierefreiheit insb. bei Sicherheitsfragen 16 Informations- und Kommunikationsprozesse während der Bauphase 17 Schüler 17 Archäologische Untersuchungen 18 Weitere Beanstandungen und Anmerkungen 19	
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	Eine Gesamtplanung der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienen- und Straßenhinterlandanbindung einschließlich der Fehmarnsundquerung und eine Zusammenlegung der Vorhaben sind aus Sicht der Vorhabenträger nicht erforderlich. Im Einzelnen:

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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/An 1.1). 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	1. Der Planfeststellungsabschnitt „Neubau der festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby weist eine eigene Verkehrsfunktion auf und ist somit verkehrswirksam. Der Straßenabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung wird über die Anschlussstelle Puttgarden an das allgemeine Verkehrsnetz angeschlossen. Dies gilt unabhängig vom Ausbau der Hinterlandanbindung. Er weist daher eine selbstständige Verkehrswirksamkeit auf. Obwohl Schienenwege von vorneherein keine selbstständige Verkehrsfunktion besitzen müssen (BVerwG NVwZ 1996, 896, 897), besitzt auch der Schienenabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung über die Anbindung an das Bestandsgleis (vgl. dazu Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Erläuterungsbericht, Kap. 4.1.1.) eine eigenständige Verkehrswirksamkeit. 2. Die Querung des Fehmarnsundes ist aus planungsrechtlich zulässigen Gründen nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens der Festen Fehmarnbeltquerung (vgl. dazu sogleich Erwiderung zu „Fehmarnsundquerung“). 3. Die Trennung des Planungsabschnittes „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ und der Planungsabschnitte für den Ausbau der Schienen- und Straßenhinterlandanbindungen ist zulässig und entspricht einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung. Die Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) grundsätzlich anerkannt. Eine Abschnittsbildung kann Dritte nur in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art 19 Abs. 4 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (st. Rspr.; vgl. nur BVerwG, Urteil vom 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 39 – Juris; BVerwG NVwZ 2010, 1486, 1488; NVwZ 1997, 391, 392). Im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt ist für Auswirkungen auf nachfolgende Abschnitte die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 12.8.2009, 9 A 64/07, Rn. 115 – Juris; BVerwG, Urteil vom 10.4.1997, Rn. 25 – Juris).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
der Vorhabenträger auf die Herausforderung des Überplanens ein, beispielsweise 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).	Nach diesen Maßstäben ist die Bildung des Planfeststellungsabschnitts „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ nicht zu beanstanden: a. Die Bildung eines eigenständig zur Genehmigung gestellten Planfeststellungsabschnitts für die eigentliche Querung, d.h. das für die Verkehrsträger Schiene und Straße gemeinsam zu errichtende Tunnelbauwerk, und davon gesonderter Planfeststellungsabschnitte für die landseitigen Schienen- und Straßenanbindungen ist bereits durch die baulichen Besonderheiten des Tunnelbauwerks sachlich begründet. Sie entspricht auch den Vorgaben des Staatsvertrags (siehe Art. 1 Abs. 1 [Festlegung der Kostentragung des Königreiches Dänemark], Abs. 2 [Ausbau der deutschen Hinterlandanbindung durch Deutschland], Art. 2 Abs. 6 [Definition der räumlichen Schnittstellen der Festen Fehmarnbeltquerung mit den Hinterlandanbindungen in Deutschland]). Aus diesen Vorgaben ergeben sich die wesentlichen Parameter für die konkrete Abschnittsbildung (vgl. dazu Kap. 1.3.3 des Erläuterungsberichts). b. Der Straßen- und der Schienenabschnitt weisen eine eigene Verkehrsfunktion auf (s.o.). c. Die Einwendung lässt nicht erkennen, inwieweit sich aus den Folgewirkungen des Tunnelbauwerks, insbesondere dem verursachten schienengebundenen Güterverkehr auf die geplante Schienenhinterlandanbindung sowie den straßenverkehrlichen Auswirkungen auf die B 207/E 47 (einschließlich der Fehmarnsundbrücke) unüberwindliche Hindernisse ergeben. Das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ stünde nur dann vor einem unüberwindlichen Hindernis, wenn möglichen Auswirkungen der Hinterlandanbindungen in den dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren nicht durch Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen begegnet oder die Zulässigkeit des Vorhabens durch Abweichungsprüfungen oder Ausnahmen erreicht werden kann (siehe BVerwG, Urteil v. 12.03.2008, 9 A 3/06, Rn. 271 – Juris; Urteil v. 19.05.1998, 4 A 9/97, Rn. 84 - Juris). Es wurde nicht dargelegt und ist für die Vorhabenträger auch nicht zu erkennen, dass ein solches Vorgehen nicht möglich ist. d. Zutreffend ist, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren der in Richtung Puttgarden verlaufende Planungsabschnitt für den vierstreifigen Ausbau der B 207 („Ausbau B 207“) zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden ab Bau-km (Straße) 18+032,201 bis km 19+850.000 durch die vorliegende Planung der Festen Fehmarnbeltquerung überplant wird. Diese Vorgehensweise entspricht der allgemeinen Praxis bei der

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Planfeststellung von Bundesfernstraßen und ist als solche nicht zu beanstanden. 4. Eine Zusammenlegung der Verfahren und temporäre Übergangslösungen sind auch nicht wegen einer möglichen späteren Realisierung der Schienenhinterlandanbindung erforderlich. Infolge der zulässigen Abschnittsbildung ist davon auszugehen, dass die (Fern-)Wirkungen des Ausbaus auf den nachfolgenden Planungsabschnitt mit den beim dortigen Ausbau entstehenden unmittelbaren Auswirkungen verschmelzen und erst in der darauf bezogenen Planfeststellung bewältigt werden müssen (BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 25 – Juris). Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann zu machen, wenn bei einem einheitlichen Ausbauvorhaben, das der Aufnahme eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus einer neuen Verkehrsquelle dient und in mehrere Planungsabschnitte unterteilt ist, die Gesamtplanung nicht so zeitig zu einem Abschluss gebracht werden kann, dass die Betroffenen als Schicksalsgemeinschaft Gefahr laufen, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 48 – Juris). Für einen solchen Ausnahmefall bestehen in dem hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahren allerdings keine Anhaltspunkte. Durch die Feste Fehmarnbeltquerung wird keine gänzlich neue Verkehrsquelle geschaffen und somit kein neuer Verkehr induziert. Der Straßenverkehr und der Personenschienenverkehr werden bereits derzeit über den Fehmarnbelt (Fähre) abgewickelt. Der Schienengüterverkehr wurde bis zur Eröffnung der Querung des Großen Belts im Jahre 1997 ebenfalls über den Fehmarnbelt geführt. Die Feste Fehmarnbeltquerung wird diese Verkehre künftig abwickeln, und es ist langfristig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen (siehe Verkehrsprognose, Anlage 26 der Planfeststellungsunterlagen). Ein bloß mehr oder weniger kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen fällt aber ausdrücklich nicht unter eben diese Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 48 – Juris). Es bedarf daher im vorliegenden Verfahren keines Gutachtens mit temporären Übergangslösungen. 5. Zur geforderten stetigen Abstimmung der infrastrukturellen Planungen für die Bau- und für die spätere Betriebsphase mit der Stadt Fehmarn bzgl. einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung (Bsp. Entwicklungskonzept Nachnutzung Arbeitshafen mit Zuwegen, Gewerbegebiete) wird seitens der Vorhabenträger ausgeführt, dass die Planfeststellungsunterlagen bereits entsprechende eindeutige Aussagen enthalten. Darüber hinaus sind den Vorhabenträgern rechtliche Grenzen gesetzt. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die von der Stadt Fehmarn geforderte Nachnutzung des Arbeitshafens und die diesbezügliche Erwiderung der

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Vorhabenträger an anderer Stelle zu dieser Einwendung verwiesen. Ungeachtet dessen sind die Vorhabenträger natürlich an der Fortsetzung der bisherigen, konstruktiven Zusammenarbeit mit der Stadt Fehmarn interessiert. Aus diesem Grunde wird der Dialog mit der Stadt fortgesetzt.
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.	Die Planfeststellungsunterlagen beinhalten alle Informationen, die für die bauliche Realisierung des Vorhabens und die daraus resultierenden Auswirkungen auf Umwelt und Dritte erforderlich sind. Selbstverständlich sind seitens der Vorhabenträger bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen Belange der Stadt Fehmarn mit berücksichtigt worden. Die geplanten Bauwerke sind Bestandteil der Antragsunterlagen und werden im vorliegenden Planfeststellungsverfahren planfestgestellt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird die Stadt Fehmarn beteiligt. Weitere Abstimmungen oder Genehmigungen sind nicht erforderlich. Die Planung und Ausführung der Bauwerke erfolgt durch die Bauunternehmen unter Berücksichtigung der durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen umweltfachlichen und sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen sowie den gesetzlichen Vorgaben. Die zur Herstellung der Bauwerke notwendige Baustelleninfrastruktur und -versorgung, wie temporäre Betonwerke, Arbeiterunterkünfte usw., wird durch den zukünftigen Bauunternehmer ebenfalls unter Berücksichtigung des Planfeststellungsbeschlusses sowie unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben hergestellt und betrieben. Die Einhaltung der Rahmenbedingungen wird durch die Vorhabenträger mittels einer örtlichen Bauüberwachung sichergestellt. Eine weitere Abstimmung mit der Stadt Fehmarn wird daher abgelehnt, jedoch werden regelmäßige Informationen zu einzelnen Planungsschritten bzw. Bauabschnitten zugesagt.
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	Der Einwand wird so verstanden, dass er sich auf den Autobahnteil des Vorhabens bezieht. Vorrangiges Ziel des Autobahnteils des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby“ ist der Lückenschluss zur Schaffung einer durchgehenden, leistungsfähigen, jederzeit frei und ungehindert zugänglichen Fernstraßenverbindung auf dem Nord-Süd-Korridor, der als Projekt Nr. 20 bzw. als

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Teilabschnitt im Kernnetzkorridor 5 „Helsinki – Valletta“ des EU-weiten Kernverkehrsnetzes bezeichnet ist. Auf den Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, u. a. Kapitel 1.1, 2.1, 2.3, 2.4, 2.6) wird verwiesen. Im Unterschied zum heutigen Fährbetrieb mit seinen unzureichenden Verkehrsverhältnissen ist der Autobahntunnel ganzjährig unabhängig von Fahrplänen (nicht nur drei Fährabfahrten je Stunde) an 24 Stunden jeden Tag und ohne Wartezeiten zugänglich – also jederzeit frei und unabhängig. Bei dem Fährbetrieb fallen dagegen Wartezeiten auf die nächste Fährabfahrt und insbesondere bei hohem Verkehrsandrang Wartezeiten auf eine spätere als die nächste fahrplanmäßige Fährabfahrt an. Beim Fährverkehr gibt es Zugangseinschränkungen während der Nachtstunden (reduzierter Dienst). Schließlich entfallen beim Autobahntunnel Wartezeiten aufgrund unregelmäßigen Dienstes mit weniger als drei Abfahrten je Stunde wegen Werftfliegezeiten oder sonstigem Ausfall. Anders als beim Fährbetrieb ist bei einer durchgehenden Autobahn auch kein Wechsel des Verkehrsmittels nötig. Verkehrsstörungen können auf jeder Verkehrsverbindung auftreten. Das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby“ ist von vornherein so leistungsfähig geplant, dass die Ursachen für die Entstehung von Verkehrsstörungen minimiert werden und im Falle von auftretenden Verkehrsstörungen die Auswirkungen für den Zugang zur Autobahn so gering wie möglich gehalten werden. Die Mautstation ist ausschließlich am dänischen Ende des Tunnels angeordnet. Die Bezahlvorgänge werden so effektiv und schnell erfolgen, dass keine nennenswerte Verzögerung des Verkehrsflusses eintreten wird; Behinderungen entstehen hierdurch ebenfalls nicht. Die Vorhabenträger vermögen daher den Einwand nicht nachzuvollziehen. Mit dem Autobahnteil des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby“ wird erstmals eine durchgehende, ununterbrochene, leistungsfähige, jederzeit frei und ungehindert zugängliche Fernstraßenverbindung über den Fehmarnbelt geschaffen.
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	Der Hinweis ist zur Kenntnis genommen worden. Die Einwendungen und Stellungnahmen, die im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den „Vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden“ (Straßenhinterlandanbindung) schriftlich formuliert wurden, bleiben weiterhin rechtswirksam. Es wird

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
dieses laufenden PFV schriftlich formuliert wurden, weiterhin rechtswirksam bleiben.	allerdings darauf hingewiesen, dass sich das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren ausschließlich auf das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby“ bezieht, im Rahmen dessen die Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 207 nicht zu berücksichtigen sind.
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).	Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.
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	Die Querung des Fehmarnsundes ist aus planungsrechtlich zulässigen Gründen nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens der Festen Fehmarnbeltquerung. Die abschnittsweise Planfeststellung der Festen Fehmarnbeltquerung und der sich daran anschließenden Folgeabschnitte der deutschen Schienen- und Straßenhinterlandanbindung ist nach dem oben Gesagten zulässig. Die von der Einwendung angesprochenen Untersuchungen der DB zur Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke stehen dem nicht entgegen. Die Feste Fehmarnbeltquerung kann an das Bestandsnetz angeschlossen werden. Die für das Jahr 2025 prognostizierten Straßenverkehre können über die bestehende Fehmarnsundbrücke abgewickelt werden. Die Vorhabenträger gehen auch davon aus, dass die für das Jahr 2025 prognostizierten Schienenverkehre zu diesem Zeitpunkt den Fehmarnsund passieren können. Selbst wenn jedoch der Betrieb der Schienenstrecke im Bereich der bestehenden Fehmarnsundbrücke für den Schienenverkehr unter Umständen bis zum Bau einer zweiten Fehmarnsundquerung Beschränkungen unterliegen sollte, würde die Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das Bestandsnetz als solche dadurch nicht berührt. Im Übrigen ist festzustellen, dass Schienenwege nach der Rechtsprechung ohnehin keine selbständige Verkehrsfunktion aufweisen müssen (s.o.). Aus diesen Gründen ist planungsrechtlich kein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Feste Fehmarnbeltquerung und die Querung des Fehmarnsundes erforderlich. Dies entspricht auch den Vorgaben des Staatsvertrags. Für den Ausbau der Hinterlandanbindungen für die Schiene und Straße ist nach dem Staatsvertrag die Bundesrepublik Deutschland verantwortlich. Die

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	Fehmarnsundbrücke ist nicht Teil der Ausbauvorhaben (Art. 5 Abs. 2 Staatsvertrag). Die Ausführungen zur Fehmarnsundbrücke im Erläuterungsbericht (Kap. 2.5.2) sind nur nachrichtlich zu verstehen. Die Verantwortung für den Bau einer zweiten Querung des Fehmarnsundes verbleibt danach bei den zuständigen Baulastträgern DB (Schiene) und dem Land Schleswig-Holstein in Bundesauftragsverwaltung (Straße). Sofern in der Zukunft eine zweite Querung des Fehmarnsundes errichtet wird, wird hierfür ein eigenes Planfeststellungsverfahren für den Straßen- bzw. Schienenteil seitens der zuständigen Vorhabenträger beantragt. Soweit die Einwendung unter Hinweis auf erforderlich werdende Überplanungen fordert, das Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B 207 auszusetzen, bezieht sie sich auf die Planung für die Straßenhinterlandanbindung. Diese Planung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Einwendungen gegen diese Planung und das Verfahren sind in dem für die Straßenhinterlandanbindung vorgesehenen Planfeststellungsverfahren geltend zu machen. Das Planfeststellungsverfahren für die Feste Fehmarnbeltquerung ist nach alledem verfahrensrechtlich unabhängig von den Planfeststellungsverfahren für die Schienen- und Straßenhinterlandanbindung sowie einem späteren Planfeststellungsverfahren für den Neubau einer Fehmarnsundquerung. Stellungnahmen zu den Ausführungsalternativen einer Fehmarnsundquerung sind dem dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsunterlagen für das vorliegende Vorhaben müssen nicht um weitere Aussagen zur Fehmarnsundquerung ergänzt werden. Die Feste Fehmarnbeltquerung kann an das bestehende Straßen- und Schienennetz angeschlossen werden und ist daher unabhängig von einem künftigen Aus- oder Neubau der Fehmarnsundquerung verkehrswirksam.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	Die Hinweise sind seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden. Die im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) geschilderte Darstellung, dass derzeit nicht abzusehen ist, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird, ist vor zwei Hintergründen aufgenommen worden: Einerseits ist den Vorhabenträgern bekannt, dass Scandlines die Fortführung des Fährbetriebes zwischen Puttgarden und Rødbyhavn nach Inbetriebnahme der FBQ angekündigt hat. Andererseits können die Vorhabenträger nicht die Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben ignorieren. So haben sowohl bei der Großen Belt-Querung als auch bei der Öresundquerung die ehemaligen Fährbetreiber die Fortführung des Fährbetriebes angekündigt. Beim Großen Belt ist der Fährverkehr schließlich ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der Festen Querung eingestellt worden. Der von Scandlines betriebene Fährverkehr über den Öresund von Dragør nach Limhamn wurde sogar ein halbes

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Jahr <u>vor</u> der Inbetriebnahme der festen Verbindung eingestellt. In den Antragsunterlagen haben die Vorhabenträger zur Zukunft des Fährverkehrs über den Fehmarnbelt keine konkrete Aussage getroffen. Dennoch musste eine Annahme definiert werden, die die Grundlage für die weitere Planung bildet. Das ist mit der Aussage erfolgt, dass davon ausgegangen wird, dass nach Fertigstellung der FBQ die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Leitgedanke dieser Annahme sind die o.g. Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben. Im Übrigen müssen vorhabenbedingte Grundstücksinanspruchnahmen planrechtlich gerechtfertigt sein, d.h., dass eine zwingende Notwendigkeit für den Eingriff in das Eigentum Dritter vorliegen muss. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) einer sogenannten Vorratsplanung eine Absage erteilt (so z.B. BVerwG, Urteil v. 20.04.2005, 4 C 18.03, Rn. 28 – Juris). Eine solche Vorratsplanung würde allerdings vorliegen, wenn die Planfeststellungsunterlagen zur FBQ entgegen den o.g. Erfahrungen eine Fortführung des Fährbetriebes unterstellen würden. Infolge dessen wäre u.a. eine umfangreichere Inanspruchnahme von Grundstücken zur Anbindung des Hafens erforderlich. Bereits aus diesen Gründen ist aus Sicht der Vorhabenträger eine Anpassung der Planfeststellungsunterlagen nicht erforderlich. Etwaige planerische Erschwernisse durch das planfestzustellende Vorhaben hat die Stadt Fehmarn hinzunehmen. Im Falle konkurrierender Planungen hat grundsätzlich diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat und hinreichend verfestigt ist (BVerwG, Urteil v. 21.05.2003, 9 A 40/02, Rn. 33 – Juris; Beschluss v. 5.11.2002, 9 VR 14/02, Rn. 9 – Juris). Bei einem Fachplanungsvorhaben markiert der Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen den Zeitpunkt einer hinreichenden Verfestigung (BVerwG, Beschluss v. 5.11.2002, 9 VR 14/02, Rn. 9 – Juris). Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte am 05.05.2014. Das von der Stadt Fehmarn in ihrer Stellungnahme angesprochene Konzept ist den Vorhabenträgern von der Stadt bisher nicht bekannt gemacht worden. Ausweislich des erst im Jahre 2013 neu aufgestellten Flächennutzungsplans, mit dem für einen Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren Eckpunkte für die Entwicklung der Insel Fehmarn formuliert werden (vgl. Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn vom 18.06.2013, S. 1), sind die

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	betreffenden Flächen unverändert als „Bahnanlagen (planfestgestellt)“, „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“, „Hafen“ sowie „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesen (Flächennutzungsplan, Blatt 2). Die Planung der Festen Fehmarnbeltquerung ist somit im Vergleich zu dem Konzept der Stadt Fehmarn das zeitlich frühere Vorhaben. Die Vorhabenträger gehen deshalb davon aus, dass die Stadt bei ihrer weiteren Planung das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung berücksichtigt. Ungeachtet dessen stellen die in dem Konzept skizzierten Entwicklungsabsichten ein eigenes Vorhaben der Stadt Fehmarn dar, für das eigenständige Zulassungsverfahren beantragt werden müssen. Das beinhaltet auch jede Form der Erschließung. Da das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ die Bahnanlagen, die Logistikflächen von Scandlines sowie den Fährhafen Puttgarden selbst unangetastet lässt, behindert das Vorhaben die konzeptionellen Entwicklungsabsichten der Stadt Fehmarn jedenfalls nicht. Eine Anpassung der Planfeststellungsunterlagen ist daher insgesamt nicht erforderlich.
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	Der Staatsvertrag sieht den Neubau einer Festen Fehmarnbeltquerung vor. Durch den Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung wird höherwertige, da dauerhaft vollumfänglich nutzbare Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen geschaffen. Die derzeitige Fährverbindung würde parallel zu dieser höherwertigen Verbindung verlaufen. Gemäß der Netzplanung ist aber immer nur eine Verbindung für die Nutzer herzustellen und aufrecht zu erhalten. Wie dargestellt, ist die höherwertige Verbindung zukünftig die Feste Fehmarnbeltquerung. Der Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung wird daher als Bundesfernstraße gewidmet. Das nachgeordnete Straßennetz ist diesen neuen Randbedingungen anzupassen. Die Verbindung zum Fährhafen ist folgerichtig in eine Straßenkategorie nach Landesrecht eingestuft. Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach einer Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, wird davon ausgegangen, dass, nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung, die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Für die zusätzliche Anbindung des Hafens Puttgarden wurden in der Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Vergleich zum Tunnel in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn. Es bestünde ansonsten die Gefahr, dass eine Wettbewerbsverzerrung entsteht, was beispielsweise mit dem Verlust von mehreren hundert Arbeitsplätzen bei der Firma Scandlines einhergeht. Es ist im Rahmen der Gesamtplanung eine Lösung zu finden. Sollte es durch den Betrieb des Tunnelbauwerks zu einer Wettbewerbsverzerrung kommen, fordert die Stadt Fehmarn Kompensationsmaßnahmen, die z. B. die Arbeitsplatzverluste im Bereich des Fährverkehrs in Puttgarden ausgleichen. Dazu soll der Vorhabenträger ein entspr. Gutachten mit Wertermittlung erstellen.	die verbleibenden Verkehre prognostiziert. Berücksichtigt wurde dabei der Verkehr zum Bordershop, dessen Betrieb auch nach Fertigstellung der FBQ weiterhin unterstellt wurde, zum Bahnhof und zur Ortslage Puttgarden. Die Einstufung der Straße ist daher korrekt. Auch hinsichtlich des Linksabbiegers wird kein Überarbeitungsbedarf gesehen. In der Anlage 26.1.1 der Planfeststellungsunterlagen wurde die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte nachgewiesen. Eine Überarbeitung der Unterlagen wird seitens der Vorhabenträger abgelehnt. Die Betroffenheit des Einwenders als Gemeinde kann sich grundsätzlich nur aus einer Beeinträchtigung des gemeinschaftlichen Selbstverwaltungsrechts ergeben. Hierzu zählen nicht Forderungen nach Kompensationsleistungen für befürchtete Wettbewerbsverzerrungen oder Arbeitsplatzverluste.
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 derer 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	Die Hinweise werden seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Forderung nach einer Elektrifizierung des Bahngleises zum Hafen Puttgarden muss an die DB Netz AG als zuständige Infrastrukturbetreiberin gerichtet werden. Die Elektrifizierung des Bahngleises zum Hafen Puttgarden ist nicht Bestandteil des Vorhabens FBQ. Sie kann auch nicht als notwendige Folgemaßnahme mitgenehmigt werden. Die Anpassung des der FBQ nachgeordneten Schienennetzes als notwendige Folgemaßnahme darf über Anschluss und Anpassung nicht hinausgehen. Lediglich der geplante Anschluss der neuen Eisenbahntrasse vom Fehmarnbelttunnel an das Bestandsgleis der DB Netz AG und der damit ausgelöste planrechtliche Eingriff in das Eigentum der DB Netz AG ist zur Vermeidung eines Infrastrukturtorsos planrechtlich zulässig.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Færge 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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
überdenken, insb. den Wegfall des Eisenbahnanschlusses.	
Straßenanbindung Maßnahmen von Seiten Femern A/S (Auswahl): „Rückbau der B 207 (alt) zwischen der Anschlussstelle Puttgarden und ca. der Unterführung des Marienleuchter Wags (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 Wags, 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“ (5.41/7/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 K49 an“ (S. 103/1/Anl.1). „Der Knotenpunkt K49 / Fährhafenanbindung weist bei der Kreisstraße K49 als Vorfahrtsstraße im	Der Staatsvertrag sieht den Neubau einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) vor. Durch den Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung wird eine höherwertige, da dauerhaft vollumfänglich nutzbare Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen geschaffen. Die derzeitige Fährverbindung würde parallel zu dieser höherwertigen Verbindung verlaufen. Gemäß der Netzplanung ist aber immer nur eine Verbindung für die Nutzer herzustellen und aufrecht zu erhalten. Wie dargestellt ist die höherwertige Verbindung zukünftig die Feste Fehmarnbeltquerung. Der Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung wird daher als Bundesfernstraße gewidmet. Zwei parallel verlaufende Verbindungen wird der Bund nicht betreiben und unterhalten. Das nachgeordnete Straßennetz ist diesen neuen Randbedingungen anzupassen, was auch geschehen ist. Die Verbindung zum Fährhafen ist folgerichtig in eine Straßenkategorie nach Landesrecht eingestuft. Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, wird davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Für die zusätzliche Anbindung des Hafens Puttgarden wurden in der Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen die verbleibenden Verkehre prognostiziert. Berücksichtigt wurde dabei auch der Verkehr zum Bordershop, dessen Betrieb auch nach Fertigstellung der FBQ weiterhin unterstellt wurde. Der sich zukünftig auf der Anbindungsstraße entwickelnde Verkehr hat damit die Ziele Bordershop, Bahnhof und Ortslage Puttgarden. Die Einstufung der Straße ist daher korrekt. Auch hinsichtlich des Linksabbiegers wird kein Überarbeitungsbedarf gesehen. In der Anlage 26.1.1 wurde die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte nachgewiesen. Eine Überarbeitung der Unterlagen wird daher abgelehnt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Linksabbieger annähernd keine Verkehrsbelastung auf, so dass auf einen Linksabbiegerstreifen 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 K49 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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Überarbeitung der Verkehrsprognose gefordert wird. Die PFU sind mit den diesbzgl. Ergebnissen im vollen Umfang zu ergänzen.	
Schienegebundene 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 FBQ 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.I). 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)	Die Forderung nach einem Schienenfernverkehrshalt mit ICE-Anbindung auf Fehmarn ist von den Vorhabenträgern zur Kenntnis genommen worden. Allerdings kann ein solcher Halt nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden. Das antragsgegenständliche Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ beinhaltet das Tunnelbauwerk sowie die landseitige Anbindung an die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Der landseitige Anteil der neuen FBQ-Bahntrasse ist zu kurz und technisch nicht geeignet, einen entsprechenden Halt vorzusehen. Das liegt darin begründet, dass auf der deutschen Seite im Anbindungsbereich gemäß des deutsch-dänischen Staatsvertrages für die FBQ die Systemtrennstelle zwischen dem deutschen und dänischen Eisenbahn-Oberleitungssystem vorzusehen ist, was auch entsprechend in dem vorliegenden Planfeststellungsantrag aufgenommen wurde. Aus technischen Gründen kann hier kein Halt von Zügen erfolgen, da ein Teil der Oberleitungsanlage im Bereich der Systemtrennstelle spannungsfrei ist und die Züge hier durchrollen müssen. Darüber hinaus muss die Systemtrennstelle mit Blick auf die einschlägigen eisenbahntechnischen Regelwerke absolut plan sein. Nördlich der Systemtrennstelle senkt sich die Bahntrasse zum Tunnelportal ab. Sowohl Systemtrennstelle als auch die mit Gefälle versehene Tunnelzufahrt nehmen nahezu die gesamte landseitige Anbindung zwischen dem vorhandenen Gleis (der DB Netz AG) und dem künftigen Tunnel ein. Es sei betont, dass das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ die Bahnanbindung des Fährhafens, den Verschiebebahnhof sowie den Bahnhof Puttgarden unangetastet lässt, so dass entsprechender Bahnverkehr weiterhin abgewickelt werden kann. Unabhängig davon sieht der Staatsvertrag weder einen Bahnhof noch einen Haltepunkt im Zuge der FBQ auf Fehmarn vor. Im Übrigen wird die Stellungnahme der Stadt Fehmarn dahingehend verstanden, dass ein Schienenfernverkehrshalt im Bereich des künftigen Überholbahnhofes Burg vorgesehen werden soll. Dieser

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	Bereich liegt außerhalb des hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahrens. Die südliche Grenze dieses Planfeststellungsabschnitts befindet sich auf der Insel Fehmarn im Bereich der heutigen Brücke der Kreisstraße K 49 über die derzeitige Bahnstrecke und die Bundesstraße B 207 (etwa in Höhe der Ortslagen Todendorf und Bannesdorf). Alle südlich dieser Grenze beabsichtigten Ausbauvorhaben sind den sogenannten Hinterlandanbindungen gemäß Art. 1 Abs. 2 Staatsvertrag zuzuordnen, für die gesetzlich vorgeschriebene gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Aus diesem Grunde ist die Forderung seitens der Stadt Fehmarn im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung vorzutragen. Bezüglich der geforderten Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Bahn- und Fährverkehr führen die Vorhabenträger aus, dass das beantragte Vorhaben einen solchen parallelen Betrieb ermöglicht. Zur Forderung eines schienengebundenen Verkehrskonzeptes ist auszuführen, dass die Vorhabenträger den zukunftsgerichteten Blick der Stadt Fehmarn sehr begrüßen und der künftigen Entwicklung der Fehmarnbeltregion großen Stellenwert beimessen. In der Europäischen Union (EU) sind die Bereitstellung von Schienenverkehrsinfrastruktur und die Erbringung von schienengebundenen Verkehrsleistungen rechtlich getrennt. Mit den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen wird der Bau einer neuen Eisenbahninfrastruktur beantragt. Als künftige Infrastrukturbetreiberin bietet Femern A/S lediglich einen neuen Fahrweg an. Die Erbringung von Verkehrsleistungen obliegt ausschließlich den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen Femern A/S (so wie jeder Eisenbahninfrastrukturbetreiber) einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglichen muss. Allein vor diesem Hintergrund ist es Femern A/S nicht gestattet, ein Verkehrskonzept zu erarbeiten. Die Anregung, die Trasse als Modellprojekt zu nutzen, um technische Innovationen zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung voranzutreiben, ist zur Kenntnis genommen worden. Im antragsgegenständlichen Vorhaben sind ausweislich Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen weder lärm- noch erschütterungstechnische Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden, so dass sich dieser Abschnitt aus Sicht der Vorhabenträger nicht als Modellprojekt eignet.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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. 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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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. „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.	

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	Die Vorhabenträger sind sich bewusst, dass der Fremdenverkehr auf der Insel Fehmarn und im Kreis Ostholstein eine sehr wichtige Rolle spielt. Aus diesem Grunde wurden die Auswirkungen der Bauphase im Zuge der Planung für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ so weit wie möglich minimiert und abgemildert, so etwa bezüglich Lärm und Staub sowie bei der verkehrlichen Erschließung der Baustelle bei Puttgarden. Infolge eines räumlich und zeitlich kontrollierten Bauablaufs im Bereich der küstennahen Baggerarbeiten werden die touristischen Strände während der Hauptbadesaison von keiner sichtbaren Wassertrübung betroffen sein, damit die Badegewässerqualität unbeeinträchtigt bleibt. Bau und Betrieb des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ werden insgesamt nur einen begrenzten Einfluss auf den Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode haben. Das ist eines der Hauptergebnisse des Tourismusgutachtens „Einfluss einer Festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode“, das von unabhängigen Wissenschaftlern des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT) in Zusammenarbeit mit der Universität Kiel 2011 erstellt wurde. Auf dieses Gutachten wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, vgl. besonders die Kapitel Menschen (Teilaspekte Wohnen, Wohnumfeld und Erholen); Mariner Bereich/Hydrografie und Wasserqualität; Landschaft/Landschaftsbild) sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, vgl. besonders die Kapitel Menschen/menschliche Gesundheit (Gesamtvorhaben); Hydrografie und Wasserqualität (mariner Bereich); Landschaft (mariner Bereich); Landschaft (Fehmarn)) Bezug genommen. Ein wichtiges Ergebnis des Gutachtens sei besonders herausgestellt: Das Gutachten hat die besondere Bedeutung der Kommunikation für die Einstellung gegenüber einer Festen Fehmarnbeltquerung und die daraus folgenden Handlungsabsichten (potenzieller) Touristen deutlich aufgezeigt. Ob Touristen sich (wieder) für die Zielregion entscheiden, ist nicht nur von objektiven Tatsachen, sondern vornehmlich von Wahrnehmungen, Vorstellungen und Erwartungen abhängig; diese können beeinflusst werden. Dem Gutachten zufolge kommt der Kommunikation eine wichtigere Rolle zu als den tatsächlichen Angebotsveränderungen. „Werden in der Kommunikation neutrale Inhalte vermittelt oder vor allem negative Aspekte betont, so ist mit einem Rückgang der Nachfrage zu rechnen, denn die vorhandenen negativen Vorstellungen werden verstärkt oder zumindest nicht gemildert. Dieser Rückgang kann nur bei Betonung positiver Aspekte („Offenheit“, „grenzüberschreitende

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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. 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.	Verbindung“, „Vorfriede“, „Chancen“) und bei gezielter Aufklärung über die tatsächlich zu erwartenden Angebotsveränderungen gemildert oder verhindert werden“ (NIT 2011, S. 20). Eine Tourismusregion, deren verantwortliche Akteure vor allem negative Aspekte betonen, schadet sich daher selbst. Sofern der von der Stadt Fehmarn vorgetragene Absatz <i>„Die Stadt Fehmarn fordert den Vorhabenträger auf, seine oben zitierte Förderung der genannten Entwicklungsziele mit einem Kompensationskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen über die verbesserte Verkehrsanbindung hinaus für eine nachhaltige Entwicklung von Fehmarn anzugehen und anschließend in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn diese zu realisieren.“</i> dahingehend zu verstehen ist, dass die Stadt von den Vorhabenträgern ·ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung von Fehmarn und anschließend ·die Realisierung einer solchen nachhaltigen Entwicklung in Abstimmung mit der Stadt Fehmarn sowie ·die Erstellung eines Kompensationskonzepts mit konkreten Maßnahmenvorschlägen fordert, hinausgehend über die verbesserte Verkehrsanbindung Fehmarns (d. h. über die Erweiterung des Einzugsgebietes der Insel Fehmarn bis in die Öresundregion Kopenhagen-Malmö), wird derartigen Forderungen seitens der Vorhabenträger nicht entsprochen. Die Konzeption der nachhaltigen gemeindlichen Entwicklung wie auch deren Realisierung ist eine der Kernaufgaben der gemeindlichen Planungshoheit. Die Städte und Gemeinden gestalten sie im Rahmen ihrer Bauleitplanung. Die beiden Vorhabenträger dürfen und können keine gemeindlichen Entwicklungsmaßnahmen planen oder realisieren, da diese außerhalb der Planungshoheit der Vorhabenträger liegen würden. Auch für die „Erstellung eines Kompensationskonzepts mit konkreten Maßnahmenvorschlägen“ gibt es keinen Anlass. Zum einen sind Kompensationsmaßnahmen bereits Bestandteil der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen. Insofern verweisen die Vorhabenträger z. B. auf

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	·Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht), Kap. 6, S. 166 ff., insbesondere S. 169 ff., ·Anhang 1 zu Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen (Allgemeinverständliche Zusammenfassung, AVZ), Kap. 5, S. 270 ff., insbesondere S. 273 sowie ·Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, LBP), Kap. 9, S. 720 ff. Die Vorhabenträger haben bei ihrer Planung den „Forderungskatalog – Zentrale Forderungen und Anliegen der Stadt Fehmarn“ sorgfältig beachtet. Sie haben, wo immer dies im Rahmen ihrer Planungskompetenz und technisch möglich war, die Forderungen in die vorliegend beantragte Planung umgesetzt. Wo sich allerdings Forderungen des Forderungskatalogs an Dritte richten, sind die Vorhabenträger nicht die richtigen Ansprechpartner. Aufgrund der zur Planfeststellung eingereichten Planung werden die Auswirkungen auf die Insel Fehmarn insgesamt so weit wie möglich vermieden und vermindert. Hierzu trägt z. B. bei, dass die Linienführung eng gebündelt mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (Verschiebebahnhof und Fährhafen) trassiert wurde und ein Absenktunnel statt einer Schrägkabelbrücke die beantragte bauliche Lösung darstellt. Das Bauwerk entsteht dort, wo auch jetzt schon der grenzüberschreitende Verkehr stattfindet: abseits der touristischen Kerngebiete, die unangetastet bleiben. Daher wird es keinerlei direkten Verlust an Fremdenverkehrsinfrastruktur geben. Da auch die Bauarbeiten für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ abseits der touristischen Kerngebiete stattfinden werden, werden die meisten Touristen sie höchstwahrscheinlich überhaupt nicht bemerken. Ebenfalls ist es nicht Aufgabe der Vorhabenträger, Maßnahmen zu ergreifen, damit die aufgrund der beträchtlichen Verkürzung der Reisezeiten über den Fehmarnbelt künftig bessere Erreichbarkeit des skandinavischen Quellmarktes auf der Insel Fehmarn tatsächlich zu einem touristischen Nutzen führt, d. h. dass der örtliche Tourismus von dem Potenzial einer wachsenden Nachfrage von Übernachtungsleistungen und Tagesausflügen aus dem skandinavischen Raum profitiert. Dies ist vielmehr die Aufgabe der örtlichen Tourismusverantwortlichen. Unabhängig hiervon werden die Vorhabenträger die Stadt Fehmarn auch weiterhin aktiv in ihrem Bemühen

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	unterstützen, die Mikroregion Puttgarden-Marienleuchte touristisch weiterzuentwickeln. So wird durch das in enger Abstimmung mit der Stadt Fehmarn geplante Ausstellungszentrum zur Begleitung der Bauphase des Fehmarnbelttunnels, das durch einen privaten Investor auf dem Grundstück des alten Leuchtturms in Marienleuchte entstehen soll, eine neue touristische Attraktion geschaffen, die Puttgarden und Marienleuchte als touristische Ziele bekannter machen wird. Da der Investor nach Eröffnung des Fehmarnbelttunnels plant, den Gebäudekomplex als Übernachtungs- und Erholungsbetrieb umzugestalten, wird sich dies voraussichtlich ebenfalls dauerhaft positiv auf die Attraktivität der Urlaubsorte Marienleuchte und Puttgarden auswirken. Um die Aufmerksamkeit, die für die gesamte Urlaubsregion Ostholstein mit dem Bau des Fehmarnbelttunnels entsteht, positiv für das Marketing der Region zu nutzen, stehen die Vorhabenträger bereits in einem engen Dialog mit den Tourismusverbänden der Region (Ostsee-Holstein-Tourismus, Tourismus-Service Fehmarn). Diese Zusammenarbeit werden die Vorhabenträger auch in Zukunft gerne fortführen. Soweit die Stadt Fehmarn „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“ hinweist und in Bezug auf die Insel Fehmarn konkretisiert, wird dies zur Kenntnis genommen. Diese Vorgaben sind bei der Planung sorgfältig beachtet worden, und das Vorhaben steht im Einklang mit den naturschutzgesetzlichen Vorgaben. Die Vorhabenträger verweisen exemplarisch auf den LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen). In Bezug auf bestehende Prädikate als Ostseeheilbad und Luftkurort nehmen die Vorhabenträger wie folgt Stellung: In den Planfeststellungsunterlagen sind die Belange der menschlichen Erholung ausführlich in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) behandelt. Die Prädikate Ostseeheilbad und Luftkurort sind bei der Planung beachtet worden, so in der UVS, S. 129. Die Zertifizierung als Heilbad oder Erholungsort erfolgt nach eigenen Regeln des Deutschen Heilbäderverbandes und des Deutschen Tourismusverbandes (DTV/DHV 2013)[1]. Im Hinblick auf die <u>Luftschadstoffbelastungen</u> sind dort eigene Grenzwerte und Messverfahren festgelegt, so dass die Immissionen nach DTV/DHV nicht unmittelbar

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	mit den rechtlich vorgeschriebenen, in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Grenzwerten und Messverfahren vergleichbar sind. Hinsichtlich der <u>Lärmbelastungen</u> sind nach DTV/DHV keine eigenen Grenzwerte in Kraft, es werden jedoch hinreichende Maßnahmen zum Lärmschutz von der Gemeinde gefordert. Bei dem Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ werden die gesetzlichen Immissionsvorgaben eingehalten. Aus lufthygienischer Sicht ist der Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich, wie sich aus den Ausführungen in Anlage 23 der Planfeststellungsunterlagen ergibt. Durch den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung sind in den als Ostseeheilbad bzw. Luftkurort prädikatisierten Bereichen keine relevanten Veränderungen der Luftqualität im Vergleich zu heute zu erwarten. Baubedingt sind Staubimmissionen temporär nicht auszuschließen, können aber durch geeignete Maßnahmen (Befeuchtung etc.) hinreichend gemindert werden. In Bezug auf die Lärmbelastungen aus dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung werden die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Bereich der vorhandenen schützenswerten Bebauung eingehalten, wie sich aus den Ausführungen der Schalltechnischen Untersuchung in Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen ergibt. Die Festlegung der jeweiligen Grenzwerte erfolgt durch die Gebietseinstufung aus rechtskräftigen Bebauungsplänen oder anhand der tatsächlichen Nutzungen. Immissionsgrenzwerte für Kurorte etc. gibt es nicht. Lediglich für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime gelten gemäß 16. BImSchV niedrigere Grenzwerte von 57/47 dB(A) tags/nachts. In den als Ostseeheilbad bzw. Luftkurort prädikatisierten Kur- und Erholungsbereichen auf Fehmarn ist zu erwarten, dass diese Grenzwerte eingehalten werden, auch wenn diese streng nur für die betreffenden Einrichtungen und nicht flächendeckend anzuwenden sind. Da Baulärm sich auf deutlich dichter an der Baustelle gelegene Einwirkbereiche beschränkt, sind Auswirkungen auf die weiter entfernten Kur- und Erholungsbereiche nicht zu erwarten. Dies gilt namentlich für das Ostseeheilbad in den Ortsteilen Burg und Burgtiefe (ehemaliges Stadtgebiet Burg), den Schwerpunkt der touristischen Nutzung. Insgesamt ist eine relevante Wirkung auf die touristische Nachfrage nicht zu begründen.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Es gibt deshalb keinen Anlass, wegen des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ an einer erneuten Anerkennung bzw. Zertifizierung der Prädikate zu zweifeln. Für die von der Stadt Fehmarn von den Vorhabenträgern geforderten Sicherungskonzepte besteht deshalb kein Anlass. [1] Begriffsbestimmungen / Qualitätsstandards für Heilbäder und Kurorte, Luftkurorte, Erholungsorte - einschließlich der Prädikatisierungsvoraussetzungen - sowie für Heilbrunnen und Heilquellen. Herausgegeben vom Deutschen Tourismusverband e.V. und vom Deutschen Heilbäderverband e.V.; Berlin, 12. Aufl. 2005; zuletzt fortgeschrieben am 26. Oktober 2013
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.663ff: Vermeidungsmaßnahme Bauausführung Kontrolle Sediment S.665f. Verwendung des Baggergutes der Bauarbeiten des Tunnelbauwerkes für Ausspülungen/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	Die Ausführungen der Stadt Fehmarn sind von den Vorhabenträgern zur Kenntnis genommen worden. Zu den Forderungen der Stadt Fehmarn äußern sich die Vorhabenträger wie folgt: <i>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}.</i> Wie der Sand im vorhandenen Strandbereich, werden auch die Findlinge vor Baubeginn eingesammelt, zwischengelagert und nach Ablauf der Bauarbeiten wieder im Bereich des neuen Strandes und im vorgelagerten Unterwasserbereich verteilt. <i>b) Die Auslegung des Baustraßennetzes ist in dem Sinne der städtischen Forderung mit ihr stets abzustimmen.</i> Beim Baustraßennetz handelt es sich nicht um öffentliche Straßen, sondern um Privatstraßen innerhalb der eingezäunten Baustellenfläche. Die Auslegung liegt in der Entscheidungsgewalt des Unternehmers unter Berücksichtigung der Vorgaben durch den Bauherrn und den Vorgaben der Planfeststellung. Die Auslegung der Straßen kann im Rahmen der vorgesehenen Abstimmungstermine zwischen den Baubeteiligten und den Behörden vorgestellt werden. Temporäre öffentliche Straßen, wie z.B. die Anbindung von Marienleuchte, werden stets abgestimmt. <i>c) Ein touristisches Nachnutzungskonzept des Mikroclusters „neue Landfläche, neuer Strandabschnitt +</i>

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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“. „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	<i>Baustellenhafen" ist in enger Abstimmung mit der Stadt Fehmarn zu erstellen.</i> Die Erstellung eines touristischen Nachnutzungskonzeptes ist mangels Zuständigkeit nicht Aufgabe der Vorhabenträger. Nichtsdestotrotz werden die Vorhabenträger den guten und konstruktiven Dialog mit der Stadt Fehmarn weiterhin fortsetzen. <i>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.</i> Die Vorhabenträger prüfen, ob sich der artenschutzrechtliche Ausgleich für Feldlerchen und Schafstelzen auf anderen zur Verfügung stehenden Flächen auf der Insel Fehmarn realisieren läßt. Ungeachtet dessen halten die Vorhabenträger die Flächen um das Tunnelportal bzw. die Landgewinnungsfläche für den artenschutzrechtlichen Ausgleich für die genannten Offenlandbrüter grundsätzlich für geeignet, sofern die Entwicklung der Flächen entsprechend der Maßnahme 7.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I, Maßnahmenblatt 7.1) erfolgt. <i>e) Die Kosten für die obigen Konzeptions- und Umnutzungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu übernehmen (inkl. der in der Einwendung aufgeführten nachfolgenden Punkte b) und c)).</i> Die Vorhabenträger tragen selbstverständlich die Kosten, die mit der Realisierung des Querungsbauwerkes im Bereich der Landgewinnungsfläche als direkte Folge der Baumaßnahme anfallen werden. Alle darüber hinaus gehenden Kosten, insbesondere die für die Erstellung eines touristischen Nachnutzungskonzeptes, können mangels Zuständigkeit nicht den Vorhabenträgern angelastet werden. Die touristische Nachnutzung der Landgewinnungsfläche ist ein Ziel der Stadt Fehmarn, so dass die Stadt die hierfür anfallenden Kosten zu tragen hat. Das beinhaltet auch die Nachnutzung des Arbeitshafens. Dieser kann entgeltfrei an die Stadt übertragen werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
(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	Durch den Planfeststellungsbeschluss wird das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby" zugelassen und bestimmt, welche baulichen Anlagen die Vorhabenträger in Bezug auf dieses Vorhaben errichten und nutzen dürfen. Die Vorhabenträger dürfen daher nur solche Anlagen in den Planfeststellungsantrag aufnehmen, die für den Bau bzw. den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zwingend erforderlich sind. Bei dem hier in Rede befindlichen Arbeitshafen handelt es sich um eine Anlage, die ausschließlich für den Bau des Querungsbauwerkes benötigt wird. Damit soll die seeseitige Andienung der Baustelle sichergestellt werden, um Belastungen durch den Baustellenverkehr auf dem vorhandenen Straßennetz gering zu halten. Nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung wird der Arbeitshafen für das Vorhaben nicht mehr benötigt. Aus diesem Grunde mussten die Vorhabenträger den Rückbau des Hafens in den Planfeststellungsunterlagen vorsehen. Der Stadt Fehmarn steht es jedoch frei, den Arbeitshafen nach Abschluss der Baumaßnahme zu übernehmen und selbst für die erforderlichen Genehmigungen zur Nachnutzung des Hafens zu sorgen. Insbesondere Femern A/S und die Stadt Fehmarn befinden sich diesbezüglich schon seit längerem im Gespräch. Femern A/S hatte dabei auch immer wieder auf die o.g. rechtlichen Hürden hingewiesen. Die Ausführungen der Stadt Fehmarn zum anfallenden Aushubmaterial werden dahin gehend verstanden, dass die Erstellung eines Bodenmanagementkonzepts gefordert wird. Hierzu erklären die Vorhabenträger, dass dieser Forderung gefolgt wird. Ein Bodenmanagementkonzept befindet sich in Erarbeitung und wird nach Fertigstellung den Planfeststellungsunterlagen beigelegt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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. 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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Tunnelbauwerks FFBQ auf der Insel (Verwaltungsgebäude Femern A/S) würde die Stadt Fehmarn eine vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit sehr begrüßen.	Die Hinweise sind seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden. Der Vorhabenträger Femern A/S befindet sich schon seit langer Zeit in einem engen, vertrauensvollen und konstruktiven Abstimmungsprozess mit der Stadt Fehmarn und möchte diesen Prozess auch weiterhin in allen Sachfragen fortsetzen. Das gilt insbesondere für Sachfragen, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Die Zusammenarbeit schließt auch das künftige Ausstellungs- und Informationszentrum ein. Nach Planungsstand Januar 2015 planen die Stadt Fehmarn und ein dritter Investor ein dauerhaftes Ausstellungs- und Informationszentrum auf dem Gelände des alten Leuchtturms Marienleuchte. Ein Teil dieses Ausstellungszentrums soll von Femern A/S als Informationszentrum für die Baustelle der Festen Fehmarnbeltquerung genutzt werden. Aus diesem Grunde beteiligt sich Femern A/S finanziell an der Konzeption dieses Ausstellungszentrums und wird Mieter für die Dauer der Bauarbeiten sein. Nichtsdestotrotz handelt es sich aber um ein Vorhaben der Stadt Fehmarn bzw. eines dritten Investors. Die geplanten Nutzungen sollen auf dem Grundstück des alten Leuchtturms Marienleuchte realisiert werden und nicht im unbebauten Außenbereich. Die Stadt Fehmarn hat am 27.01.2015 Aufstellungsbeschlüsse getroffen für · die Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Fehmarn im Ortsteil Marienleuchte (Aufstellungsbeschluss

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	BA 113-2015) ·Änderung des Bebauungsplans Nr. 75 der Stadt Fehmarn im Ortsteil Marienleuchte (Aufstellungsbeschluss BA 118-2015). Beim Ausstellungszentrum handelt es sich um ein Vorhaben der Stadt Fehmarn, welches nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Das schließt auch Nachnutzungskonzepte usw. ein. Vor diesem Hintergrund bitten die Vorhabenträger um Verständnis, dass weitere Details mit der Stadt Fehmarn außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geklärt werden sollen.
FFBQ als völkerverbindendes Element „Für die Region Wagrien-Fehmarn wurde die „Integrierte Entwicklungsstrategie“ [20] vorgelegt. Im Fokus dieser Konzeptionen steht der Tourismus. Die FBQ „fördert“ die dort genannten Entwicklungsziele durch die verbesserten 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 Ausführungen der Stadt Fehmarn sind zur Kenntnis genommen worden. Die Vorhabenträger begrüßen den Ansatz der Stadt außerordentlich, die Feste Fehmarnbeltquerung als völkerverbindendes Element zu betrachten. Die Forderung nach einem Maßnahmenkonzept und einem schienengebundenen Nahverkehrskonzept ist von den Vorhabenträgern zur Kenntnis genommen worden. Beide Konzepte können allerdings nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein. Adressat eines Maßnahmenkonzeptes zur Entwicklung der Mikroregion Fehmarn-Lolland-Falster sind die jeweiligen Träger der Regional- und Kommunalplanung, für das Nahverkehrskonzept ist in Schleswig-Holstein die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) zuständig.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Die FBQ 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 FBQ 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 FBQ [...] 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 FBQ nicht zu erwarten“ (S.42/Anl.1) und „Hinzu kommt, dass nur die FBQ den jederzeit freien und ungehinderten, von Fährfahrplänen unabhängigen Zugang zu den Verkehrswegen gewährleistet“ (S.43/1/Anl.1). „Der FBQ 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	

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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). 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.	

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 anderen Bauverfahren " (S. 69/4/Ani 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	Die Aussage (Seite 69; Erläuterungsbericht) <i>„Aufgrund der vielen Erfahrungen mit diesem Bauverfahren bei anderen Tunnelprojekten, werden die hiermit verbundenen Risiken als besser handhabbar eingeschätzt, als die Risiken, der beiden anderen Bauverfahren"</i> bezieht sich auf die Kriterien „Technologisches Risiko" und „Wiederverwendung und Transport von Aushubmaterial" beim Bauverfahren, welche im Rahmen des Abwägungsprozesses der drei Hauptvarianten Absenktunnel, Schrägkabelbrücke und Bohrtunnel beschrieben wurden. Eine bessere Handhabbarkeit bei offensichtlich bestehenden Erfahrungen im Umgang mit Notfällen wurde in den Antragsunterlagen nicht beschrieben. In Kapitel 3.6.5.4 des Erläuterungsberichtes (Seite 65) wird vielmehr dargelegt, dass alle drei Hauptvarianten die geltenden Sicherheitsstandards erfüllen und deshalb ein Höchstmaß an Sicherheit sowie gute Voraussetzungen / Randbedingungen für eine effiziente Selbst- und Fremdreitung schaffen. Des Weiteren lehnen die Vorhabenträger die Forderung der Stadt Fehmarn hinsichtlich der 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 diesbezüglich tätigen örtlichen Einrichtungen wie z.B. Wehrführungen <u>im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens</u> ab. Die Planfeststellung ist keine Betriebsplanfeststellung. Es sind ausschließlich die baulichen Anlagen, welche für die Umsetzung eines Rettungs- und Notfallkonzeptes notwendig sind, in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen. Dies ist soweit erfolgt, dass für die Umsetzung des Rettungs- und Notfallkonzeptes alle Anlagen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase zur Verfügung stehen werden. In Absprache mit den zuständigen Behörden werden die Vorhabenträger ein detailliertes Rettungs- und Notfallkonzept für die Bau- und Betriebsphase erarbeiten, in dem alle sicherheitsrelevanten organisatorischen Aspekte des Rettungsdienstes und technischen Hilfeleistungen dargestellt sind. Dieses Rettungs- und Notfallkonzept wird Bestandteil des übergeordneten Sicherheits- und Notfallkonzeptes für die Feste Fehmarnbeltquerung und stellt im Übrigen ein übliches Prozedere bei Tunnelverkehrsvorhaben in Deutschland dar. Im Hinblick auf das mögliche Auffinden bzw. Lösen von in der Ostsee versenkten Kampfmitteln und Munition

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Gewährleistungen der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt mögliche Havarierisiken im Zusammenhang mit der Bauphase nicht eingehend untersucht wurden. Sie fordert folglich vom Vorhabenträger 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.	verweisen die Vorhabenträger auf die Aussagen im Kapitel 7.5 des Erläuterungsberichtes. Sollten sich im Zuge der Bautätigkeit darüber hinaus Verdachtsmomente in Bezug auf Kampfmittel ergeben, werden sich die Vorhabenträger umgehend mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen und ein Konzept zum sicheren Bergen der aufgefundenen Kampfmittel abstimmen. Darüber hinaus weisen die Vorhabenträger den Vorwurf der Stadt Fehmarn zurück, dass zur Gewährleistungen der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt mögliche Havarierisiken im Zusammenhang mit der Bauphase nicht eingehend untersucht wurden. In Anlage 28.1 der Planfeststellungunterlagen wird zusammenfassend dargestellt, dass durch die Einrichtung bestimmter Maßnahmen bzw. Regelungen - wie zum Beispiel des VTS Fehmarn Belt – die Sicherheit des „non-construction“-Schiffsverkehrs in der Bauphase sicherstellt wird. Entsprechende detaillierte Konzepte zur Verkehrssicherung werden den verantwortlichen Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen vor Baubeginn vorgelegt. Dadurch wird sichergestellt, dass zu keinem Zeitpunkt der Baumaßnahme die Sicherheit des „non construction“-Schiffs- bzw. des Fährverkehrs beeinträchtigt wird. Unfälle, die durch die Vorhabenträger bzw. die an dem Bau der FBQ beteiligten Unternehmen verschuldet werden, werden durch entsprechende Versicherungen abgesichert. Ein Fonds wird aus diesem Grund durch die Vorhabenträger nicht eingerichtet.
Barrierefreiheit insb. bei Sicherheitsfragen Die Stadt Fehmarn bittet um Beachtung folgender Anregung: Ostholstein soll eine Region werden, in	Die Erstellung des angeregten Fachgutachtens zum Nachweis der Barrierefreiheit für das Servicepersonal, Rettungskräfte, Endnutzer während der Betriebsphase des Tunnels ist nicht erforderlich. Insoweit verbindliche rechtliche Vorgaben werden allerdings von der Planung beachtet.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Fremdrethemöglichkeiten 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	Die Schaffung von barrierefreien Wegeführungen im Tunnel wurde bei der Planung an allen Stellen realisiert, wo dies aus planerischen und technischen Gründen unter Einhaltung der allgemein anerkannten Regel der Technik möglich war. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass es sich bei dem Tunnelbauwerk um einen Verkehrsweg (Eisenbahn und Autobahn) handelt. Auf allen Verkehrswegen, d.h. außerhalb des Tunnels auf der freien Strecke oder im Tunnel, sind die gleichen Anforderungen an die Barrierefreiheit einzuhalten. Hinsichtlich der Evakuierung aus dem Bahn- und Straßentunnel gelten folgende Handlungsabläufe: Bahntunnel Grundsätzlich soll ein brennender Zug vom Triebfahrzeugführer immer aus dem Tunnel herausgefahren werden. Sollte dies aber im äußerst seltenen Fall nicht möglich sein, erfolgt die Selbstrettung der Bahnreisenden immer in Richtung des nicht betroffenen Straßentunnels bis in den sicheren Bereich des Seitenstreifens der östlichen Straßenröhre, von dem aus eine Rettung durch die Einsatzkräfte stattfinden kann. Hinsichtlich der Rettung mobilitätsbehinderter Personen wird davon ausgegangen, dass diese Personen durch das Zugpersonal und durch Mitreisende begleitet werden und dass diesen geholfen wird. Die Vorgaben der europäischen Richtlinie TSI SRT (Sicherheit in Eisenbahntunneln) und TSI PRM zur Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Personen werden berücksichtigt. Straßentunnel Sofern behinderte Personen im Straßentunnel das Fahrzeug verlassen müssen, gelten die gleichen Regeln wie auf einer Autobahn im Freien. Hinsichtlich der Rettung mobilitätsbehinderter Personen wird davon ausgegangen, dass diesen Personen durch andere Verkehrsteilnehmer oder Mitreisende geholfen wird. Der Bewegungsraum von Behinderten wird im Ereignisfall nicht eingeschränkt. Hochborde sind nicht vorhanden. Betriebliche Einrichtungen Hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit der betrieblichen Einrichtungen des Tunnels wird festgestellt, dass

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	alle Spezialelemente mit Aufzugsanlagen ausgestattet werden. Die Technikräume sind dadurch barrierefrei erreichbar. Die zwischen den Straßenröhren liegende Zentralgalerie ist von den Fahrbahnen aus durch die Notausgangstüren ebenfalls barrierefrei zu erreichen.
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	Der Vorhabenträger Femern A/S wird die Stadt Fehmarn und den Kreis Ostholstein regelmäßig und während des gesamten Bauzeitraums für das Querungsbauwerk der Festen Fehmarnbeltquerung über den Bauablauf informieren. Eine aktive Öffentlichkeitsarbeit gegenüber Anwohnern und Touristen wird zugesichert. Entwicklungen im Bauablauf, die mit möglichen externen Einschränkungen verbunden sind, werden schnell und sachgerecht kommuniziert. Die notwendigen Informations- und Kommunikationsstrukturen liegen in der Verantwortung des Vorhabenträgers Femern A/S. Femern A/S wird eine Kontaktstelle vor Ort einrichten, deren Mitarbeiter bei sämtlichen den Bauablauf betreffenden Anliegen zur Verfügung stehen und diesen gegebenenfalls nachgehen werden. Die Vorhabenträger messen dem örtlichen Tourismus eine hohe Bedeutung bei und werden ihn bei den Kommunikationsmaßnahmen berücksichtigen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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	Die Hinweise sind zur Kenntnis genommen worden und werden durch die Vorhabenträger bei der weiteren Planung beachtet. Die Buslinien können während der Bautätigkeiten dauerhaft genutzt werden. Grundsätzlich sehen die

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
06.05.2014): * Redaktioneller Hinweis der Vorhabenträger: Aus technischen Gründen kann die Tabelle in dieser Synopse nicht dargestellt werden. Diese befindet sich als (1) im Anhang zu dieser Einwendung/Erwiderung. 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 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.	Vorhabenträger vor, die bestehenden Wegebeziehungen auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Sollte das Baugeschehen kurzzeitige Beeinträchtigungen in den Wegebeziehungen erforderlich machen (z.B. beim Anschluss der neuen K 49-Linienführung an den Bestand), werden die Vorhabenträger rechtzeitig die zuständigen Stellen sowie die Öffentlichkeit informieren. Alles in allem wird jedoch angestrebt, die Beeinträchtigungen in den bestehenden Wegebeziehungen auf ein absolutes Mindestmaß zu reduzieren. <i>„Probleme [...] unter anderem zwischen Bannesdorf und Todendorf beim Überqueren der L 217 entstehen [könnten]“, werden vom Vorhabenträger nicht erwartet. Die L 217 befindet sich zwischen der B 207 und Landkirchen im Süden der Insel und damit weit außerhalb des Baufeldes der Festen Fehmarnbeltquerung. Auch die Überquerung zwischen Bannesdorf und Todendorf sollte Probleme verursachen. Mit Bezug auf den Baustellenverkehr verweisen wir darauf, dass der überwiegende Teil der Baustellenver- und -entsorgung mit Materialien über den Seeweg erfolgt, zu dessen Zweck der Arbeitshafen östlich der Mole des Fährhafens errichtet wird. Die straßenseitige Andienung der Baustelle erfolgt ausschließlich über die B 207 und einer, speziell für die Baustelle angelegten Abfahrt von der B 207 im Bereich der K 49, die direkt auf die Baustelle führt.</i> Die Planfeststellungsunterlagen sehen den Neubau einer Straße zwischen der K 49 im Bereich der künftigen Anschlussstelle Puttgarden und dem Bestand der B 207 in Höhe des Marienleuchter Weges in Puttgarden vor. Damit ist diese Straße als Fährhafenanbindung Antragsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die schalltechnischen Auswirkungen dieser neuen Fährhafenanbindung auf den Kindergarten in Puttgarden (so werden die „erheblichen Beeinträchtigungen“ in der Stellungnahme der Stadt verstanden), sind in der Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, dargestellt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16: BImSchV) werden mit prognostizierten 48 dB(A) (im Vergleich zum Grenzwert von 57 dB(A)) erheblich unterschritten (siehe Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 50, Immissionsort Marienleuchter Weg 4). Insofern besteht keine Notwendigkeit der Schaffung einer Ersatzeinrichtung. Bei dem der Schule benachbarten Kindergarten handelt es sich um das Gebäude Marienleuchter Weg 4a. Das Gebäude ist in der Anlage 11.1.2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt, allerdings ist hierfür keine eigene Lärmimmissionsberechnung durchgeführt worden. Als Referenzorte können sowohl die ehemalige Schule als auch die Gebäude Marienleuchter Weg 6 – 10 herangezogen werden. Hier sind ausweislich der

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Schalltechnischen Untersuchung die folgenden maximalen Immissionswerte ermittelt worden: * Redaktioneller Hinweis der Vorhabenträger: Aus technischen Gründen kann die Tabelle in dieser Synopse nicht dargestellt werden. Diese befindet sich als (1) im Anhang zu dieser Einwendung/Erwiderung. Der Beurteilungspegel für den Außenwohnbereich im Marienleuchter Weg 10, dessen Gebäude östlich des Kindergartens liegt und damit näher an den neuen Verkehrswegen, beträgt 51 dB(A) bei den Schienenimmissionen bzw. 49 dB(A) bei den Straßenimmissionen. Alle Immissionswerte beziehen sich auf den Tageszeitraum, der für die Kindergartennutzung maßgeblich ist. Wie zu erkennen ist, liegen sämtliche Lärmimmissionswerte deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV. Das gilt auch für den Außenbereich, so dass der Nutzung der Außenanlage des Kindergartens nichts im Wege steht. Insofern ist die Sorge nach einer Lärmbelästigung der Kinder unbegründet. Während der Bauphase sind seitens der Bauunternehmen die Regelungen der AVV Baulärm zu berücksichtigen. In Folge dessen ist dem Interesse der Stadt Fehmarn Rechnung getragen. Sollte es wider Erwarten doch zu kurzzeitigen erhöhten Lärmbelastungen durch die Bautätigkeit kommen, wird die Stadt Fehmarn im Vorfeld rechtzeitig informiert.
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	Die von der Stadt geforderten archäologischen Voruntersuchungen auf der Insel Fehmarn wurden bereits von 2008 bis 2012 durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Voruntersuchungen sind in den Planfeststellungsunterlagen jeweils unter der Überschrift „Kultur- und sonstige Sachgüter“ dargestellt sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, siehe u. a. Kap. 4.9, 6.9, 7.7, 8.11 und 10.5) und in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, siehe u. a. Kap. 3.21, 5.2.21, 5.3.21, 6.2.21, 7.1.21, 8.3.21, 8.4.2.8 und 12.7.21). Zur wissenschaftlichen Sicherung der bei den Voruntersuchungen nachgewiesenen Siedlungsreste der Eisenzeit wurden von Mai bis September 2014 durch das ALSH an ausgewählten Stellen im künftigen Trassenkorridor archäologische Hauptuntersuchungen durchgeführt. Es fanden sich dort Siedlungsreste der vorrömischen Eisenzeit (500 bis 100 v. Chr.), die sich jedoch als weitgehend zerstört erwiesen. Die archäologischen

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Untersuchungen wurden am 30. September 2014 endgültig beendet. Die Rechte an allen mit den archäologischen Untersuchungen verbundenen schriftlichen Unterlagen und Dokumenten liegen beim ALSH. Die Stadt Fehmarn wird gebeten, sich bei Interesse an das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein, Außenstelle Neumünster, Dezernat Süd-Ost, zu wenden. Zu Stand und Ergebnissen der archäologischen Untersuchungen auf der dänischen Insel Lolland, die nicht zum deutschen Planfeststellungsabschnitt für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ gehört, verweisen die Vorhabenträger informationshalber auf das Museum Lolland-Falster, Nykøbing F.
Weitere Beanstandungen und Anmerkungen Weitere Beanstandungen und Anmerkungen sind im Folgenden tabellarisch aufgelistet. Anlage Seite / Absatz Beanstandungen / Bemerkungen / Forderungen 1 Erläuterungsbericht 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	Die Auffassung der Einwendung nehmen die Vorhabenträger zur Kenntnis, teilen sie jedoch nicht. Die bestehende Fährverbindung kann die Verkehrsmengen entgegen der Auffassung des Einwenders nicht problemlos bewältigen. Die Vorhabenträger wissen aus eigener Anschauung, dass Staus entgegen der Behauptung der Einwendung auftreten und diese bis weit auf die B 207 zurückreichen. So staute sich beispielsweise am 04.08.2014 der Verkehr zeitweise auf über 25 km zurück, bis über die Fehmarnsundbrücke (vgl. Lübecker Nachrichten vom 05.08.2014). Grund des Staus war der Ausfall eines Fährschiffs. Die Vorhabenträger haben bereits in den Anlagen 1 und 18 der Planfeststellungsunterlagen an mehreren Stellen deutlich gemacht, dass der Ausbau der Fährkapazität die generellen Nachteile der heute gebrochenen Verkehrsbeziehung über den Fehmarnbelt nicht kompensieren kann. Vor allem die deutlich längeren Reisezeiten sowie die Nichteignung der Fährverbindung für den schienengebundenen Güterverkehr sprechen dagegen. Der schienengebundene Güterverkehr ist heute, und ohne die FBQ auch zukünftig, zu einem 160 km langen Umweg über den Großen Belt gezwungen. Dieser Aspekt wird immer wichtiger, da die Schienenverbindung über den Großen Belt an ihre Kapazitätsgrenze stößt. Der Bau der FBQ beseitigt nicht nur die großen Umwege, sondern sichert auch zukünftig ausreichende Kapazitäten für die weiterhin ansteigende Nachfrage im schienengebundenen Güterverkehr.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Gemäß der Planfeststellungsunterlage „Ausbau der B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden“ für die Straßenhinterlandanbindung wird die B 207 im ausgebauten Zustand weiterhin als Bundesstraße gewidmet bleiben. Die Straßenhinterlandanbindung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträger weisen dennoch zur Information darauf hin, dass die Widmung als Bundesstraße der Tatsache geschuldet ist, dass zum Zeitpunkt der Planfeststellung „Ausbau der B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden“ die denkmalgeschützte Fehmarnsundbrücke im Bestand erhalten bleiben soll. Damit ergibt sich die verkehrsrechtliche Notwendigkeit, die B 207 weiterhin als Bundesstraße (und nicht als Bundesautobahn) zu widmen, da ansonsten der langsam fahrende Verkehr nicht mehr vom Festland auf die Insel Fehmarn und umgekehrt gelangen kann. Für den deutschen Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und damit für das in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren gegenständliche Vorhaben sieht Artikel 4 (1) Staatsvertrag vor, dass der auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegende Straßenteil der FBQ im Rahmen der Widmung die Eigenschaft als Bundesfernstraße im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes gewidmet werden soll. Im Einklang mit dieser staatsvertraglichen Vorgabe soll der Straßenabschnitt der FBQ von der AS Puttgarden bis zur nördlichen Planfeststellungsgrenze mit der Verkehrsübergabe als Bundesfernstraße mit der Einstufung „Bundesautobahn“ gewidmet werden (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 1.3.2). Auf der Richtungsfahrbahn Rødbyhavn beginnt die Bundesautobahn bei Bau-km 7+650. Die Einfahrtsrampe Richtungsfahrbahn Rødbyhavn (Achse 930) soll ebenfalls als Bundesautobahn gewidmet werden. Auf der Richtungsfahrbahn Heiligenhafen endet die Bundesautobahn bei Bau-km 8+387. Die Ausfahrtsrampe Richtungsfahrbahn Heiligenhafen (Achse 911) soll ebenfalls als Bundesautobahn gewidmet werden. Die Einstufung als Bundesautobahn beruht auch auf der sicherheitstechnischen Anforderung, dass langsam fahrende Fahrzeuge (wie z. B. landwirtschaftlicher Verkehr) die FBQ nicht nutzen sollen. Durch die Widmung der FBQ als Bundesautobahn sind diese Fahrzeuge nicht zugelassen und es kann ausgeschlossen werden, dass durch langsam fahrende Fahrzeuge Unfälle im Tunnel eintreten.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Davon unbenommen, machen die Vorhabenträger deutlich, dass die Leichtigkeit des Verkehrs nicht von der Widmung des Verkehrsweges abhängig ist, sondern vom gewählten Querschnitt und der Straßenausstattung. Die Regelungen des Staatsvertrags sehen im auch für die Hinterlandanbindung eine zweibahnige, vierstreifige Straße vor. Damit gibt es keinen Widerspruch in der Streckencharakteristik der FBQ und der deutschen Hinterlandanbindung.
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.	Im Kapitel 1.3.3. des Erläuterungsberichtes (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) wird eindeutig beschrieben, dass der planfestzustellende Abschnitt im Norden an der Grenze zwischen der deutschen und dänischen AWZ endet.
24/1 Es ist unklar, wo die Allee geplant ist.	Eine Allee ist entlang der verlegten Strecke der K 49 geplant (siehe auch LBP Anlage 12.2, Blätter 2 – 4).
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.	Bei der Einwendung handelt es sich um die Darstellung der folgenden LBP-Maßnahmen: ·Entwicklung der Flächen um das Tunnelportal in für Offenlandbrüter (Feldlerche, Schafstelze) geeignete, möglichst ungestörte Habitatstrukturen ·Anbringen von drei Nisthilfen für die Hohltaube im Bereich des „Blankenwisch“ westlich von Puttgarden sowie von zwei Fledermauskästen an der Turnhalle Puttgarden als CEF-Maßnahmen. Dazu wird Folgendes erwidert: ·Die Vorhabenträger prüfen, ob sich der artenschutzrechtliche Ausgleich für Feldlerchen und Schafstelzen auf

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	anderen auf der Insel Fehmarn zur Verfügung stehenden Flächen realisieren lässt. Ungeachtet dessen halten die Vorhabenträger die Flächen um das Tunnelportal bzw. die Landgewinnungsfläche für den artenschutzrechtlichen Ausgleich für die genannten Offenlandbrüter für grundsätzlich geeignet, sofern die Entwicklung der Flächen entsprechend der Maßnahme 7.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgt (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1). ·Da nach Aussagen der Stadt Fehmarn die Nutzung des Turnhallegebäudes nicht langfristig sichergestellt werden kann, wird ein geeigneter Ersatzstandort für die Fledermauskästen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan eingestellt und das Maßnahmenblatt 9.2 entsprechend geändert (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahme 9.2). In Bezug auf die Hohltaube im Bereich Blankenwisch ist die Stadt Fehmarn nicht betroffen (Anlage 12, Anhang 1, Maßnahme 9.1).
27/6 Der Norderweg kommt von Niendorf. Hier handelt es sich um die Gemeindeverbindungsstraße von Bannesdorf nach Niendorf. Die Unterlagen sind zu berichtigen.	Der Vorhabensträger stimmt dem Einwender zu. Richtig muss es in Anlage 1 heißen: „Straßenseitig beginnt der planfestzustellende Abschnitt an der B 207 bei Straßen-km 8+032.201 (= Bau-km (Straße) 7+080) etwa 470 m nördlich der „Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf“. Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst.
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.	Bei der abschnittswisen Planfeststellung von Fernstraßen muss jeder Planungsabschnitt eine eigene Verkehrsfunktion aufweisen, damit ein Planungstorso vermieden wird, falls die Planungen der nachfolgenden Abschnitte nicht mehr realisiert werden (Verkehrswirksamkeit). Die eigenständige Verkehrsfunktion wird durch Anbindung des Planungsabschnitts an das Bestandsnetz erreicht.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Vorhabenträger haben u. a. im Kapitel 2.3 der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen die Behinderungen hinreichend beschrieben. Es wird darauf verwiesen. Ferner wird beispielhaft auf den bereits zuvor erwähnten Stau vom 04.08.2014 verwiesen, der zeitweise bis über die Fehmarnsundbrücke auf das Festland zurückreichte.
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 Wartezeiten im Rahmen einer Fahrzeit. Behinderungen, die sich auf den Verkehr der Insel Fehmarn auswirken, können nicht bestätigt werden.	Die Bezeichnung "Anlage 26.3" ist falsch. Es hätte richtigerweise "Anlage 26.2" heißen müssen. Die Einwendung bestätigt das Auftreten von Wartezeiten, wenn sie ausführt: „Nur zu Spitzenzeiten kommt es temporär zu Wartezeiten [...]“. Gerade in den Urlaubszeiten mit dem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen können die Spitzenzeiten auch mehrere Stunden andauern. Dass Wartezeiten seitens des Fährbetreibers bereits einkalkuliert sind, zeigen die Aufstellplätze hinter der Ticketkontrolle. Sie bieten Platz für etwa 500 Pkw und rund 100 Lkw. Die Fährschiffe „Schleswig-Holstein“ und „Deutschland“ können jeweils 40 Lkw und 118 Pkw oder 20 Lkw und 200 Pkw aufnehmen. Bei einer Vollbelegung der Warteflächen müssten Wartezeiten von zwei bis drei Schiffsankünften in Kauf genommen werden, d. h. 60 bis 90 Minuten Wartezeit. Überlastungen im Kfz-Verkehr im Bereich des Fährhafens wirken sich vor allem auf den Verkehrsablauf der B 207 im Zulauf zum Hafen aus. Im nachgeordneten Netz kann insbesondere die Einmündung der K 49 (Fährhafenstraße) betroffen sein – die direkte Verbindung von der B 207 nach Puttgarden. Es sind aber, wie schon zuvor ausgeführt, auch Störungen möglich, die den Verkehrsablauf auf der B 207 südlich des Fährhafens betreffen.
42/3 Die Aussagen zum Fährverkehr entsprechen nicht	Die weitere Nutzung des Fährhafens Puttgarden ist sowohl während der Bauzeit als auch nach Inbetriebnahme der FBQ berücksichtigt, (vgl. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 2.5.3.).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Forderung nach einer Elektrifizierung des Bahngleises zum Hafen Puttgarden muss an die DB Netz AG als zuständige Infrastrukturbetreiberin gerichtet werden. Die Elektrifizierung des Bahngleises zum Hafen Puttgarden ist nicht Bestandteil des Vorhabens FBQ. Sie kann auch nicht als notwendige Folgemaßnahme mitgenehmigt werden. Die Anpassung des der FBQ nachgeordneten Schienennetzes als notwendige Folgemaßnahme darf über Anschluss und Anpassung nicht hinausgehen. Lediglich der geplante Anschluss der neuen Eisenbahntrasse vom Fehmarnbelttunnel an das Bestandsgleis der DB Netz AG und der damit ausgelöste planrechtliche Eingriff in das Eigentum der DB Netz AG, ist zur Vermeidung eines Infrastrukturtorsos planrechtlich zulässig.
78/1 Hier wäre zu prüfen, ob damit auch eine Anbindung des Fährhafens möglich ist.	Die bahnseitige Anbindung des Fährhafens ist immer sichergestellt, unabhängig vom Ausbauzustand der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG.
79/7 Die von der DB Netz AG betroffene Schnittstellenvereinbarung wird mit planfestgestellt. Ist damit auch die Elektrifizierung des Fährhafens vom Tisch?	Die mit der DB Netz AG getroffene Schnittstellenvereinbarung wird nicht planfestgestellt, da es sich hierbei um eine interne Zuständigkeitsregelung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und Femern A/S handelt. Die Elektrifizierung des Hafenanschlusses ist damit nicht vom Tisch. Adressatin für die Elektrifizierung des Bahngleises zum Hafen Puttgarden ist die DB Netz AG als zuständige Infrastrukturbetreiberin. Bei den vorhandenen Gleisanlagen im und zum Bahnhof Puttgarden, handelt es sich um eine Infrastruktur, die sich als Bundesschienenweg im Eigentum der DB Netz AG befindet. Änderungen an diesem Schienenweg, zu

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	denen auch eine Elektrifizierung gehört, dürfen nur vom Infrastruktureigentümer selbst planrechtlich beantragt werden. Aus diesem Grunde ist Femern A/S als eisenbahnrechtlicher Vorhabenträger für die Feste Fehmarnbeltquerung rechtlich gehindert, eine Elektrifizierung des Gleises zum Hafen Puttgarden zu beantragen. Lediglich der geplante Anschluss der neuen Eisenbahntrasse vom Fehmarnbelttunnel an das Bestandsgleis der DB Netz AG und der damit ausgelöste planrechtliche Eingriff in das Eigentum der DB Netz AG, ist zur Vermeidung eines Infrastrukturtorsos planrechtlich zulässig. Im Übrigen ist eine mögliche Elektrifizierung des Gleises zum Hafen dem deutschen Bahnhinterlandvorhaben zuzurechnen, für das die DB Netz AG zuständig ist.
91/6 Wie wurde die Staulänge ermittelt? Dies wären ca. 180 PKW, das scheint für 40 Min. zu wenig!	Für die Staulängenermittlung wurden folgende Annahmen auf Grundlage der Anlage 26.1 der Planfeststellungsunterlagen zu Grunde gelegt: * Redaktioneller Hinweis der Vorhabenträger: Aus technischen Gründen kann die Tabelle in dieser Synopse nicht dargestellt werden. Diese befindet sich als (2) im Anhang zu dieser Einwendung/Erwiderung Daraus folgt folgender Ansatz: 5.850 Kfz/24h -> 244 Kfz/h -> 4 Kfz/min -> 163 Kfz/40min Die Sperrpausen für Wartung werden von vornherein in den verkehrsarmen Nachtzeiten geplant. Aus der Tagesganglinien des Verkehrs lässt sich für den Zeitraum von 22.00 – 06.00 Uhr üblicherweise ein Anteil von etwa 5% des gesamten Tagesverkehrs ablesen. Der mittlere stündliche Verkehr läge in der Nacht bei 37 Kfz/h und Richtung. In der v. g. Berechnung wurde der Verkehr jedoch als „ungünstig“ mit 244 Kfz/h angenommen. Die Blockphase von 40 Minuten wurde wie folgt ermittelt: 1.ca. 15 Minuten: letzte Durchfahrt Richtung DK nach Ende der Freigabe, Räumzeit Richtung DK

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	2.ca. 10 Minuten: Dauer der Freigabezeit Richtung D 3.ca. 15 Minuten: Dauer der Räumzeit von Fahrzeugen Richtung D Dauer der Sperrzeit Richtung DK 40 Minuten. Die gleichen Angaben gelten analog für die Gegenrichtung. Daraus ergibt sich folgende Staulänge: <u>Ansatz:</u> ·Belegung auf 2 Fahrstreifen ·Alle Pkw kommen auf dem linken Fahrstreifen zum stehen Lkw/Busse: $163 \text{ Kfz/40min} \times 16\% = 26 \text{ Kfz/40min} \times 21 \text{ m} = 546 \text{ m}$ PkW: $163 \text{ Kfz/40min} \times 84\% = 136,5 \text{ Kfz/40min} \times 6 \text{ m} = 819 \text{ m}$ Die Berechnung der Staulänge entspricht dem Stau bei einer statistischen Sicherheit gegen Überstauen von 50%. Bei der Berücksichtigung einer 90%-igen Sicherheit entspricht die Staulänge dann 920 m für Pkw und 714 m für Lkw.
95/1+ ... Reichen dieser Querschnitt und die Bauklasse für die K 49 aus?	In Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1.3.3., werden der Querschnitt und die Bauklasse der K 49 hergeleitet. In der Verbindungsfunktionsstufe III außerhalb bebauter Gebiete fällt die K 49 in die Kategorie A III. Auf Basis der prognostizierten maximalen Verkehrsintensität von durchschnittlich 6.343 Fahrzeugen pro Tag (s. Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1.) bestätigt sich nach RAS-Q der von der vorhandenen K 49 übernommene Querschnitt, der einem Regelquerschnitt (RQ) von 9,5 entspricht. Bei einer Nutzungsdauer von 30 Jahren ergibt sich nach Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) 12 eine Belastungsklasse (Bk) von Bk 1,8 zwischen dem Knotenpunkt K 49/Westrampe

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	und der Hafenanschlussstraße. Im Bereich östlich und westlich verbleibt die K 49 in der Bk 1,0. Die Vorhabenträger werden die Belastungsklasse in der weiteren Planung entsprechend ändern.
96/2 Reicht die Qualität C für die Rampe aus? Die Anlage 26.3 gibt es nicht.	Die Anlage 26.2 wurde versehentlich als Anlage 26.3 bezeichnet. Die Vorhabenträger bitten dies zu entschuldigen. Die Qualität C für die Rampe reicht aus. Qualität C bedeutet "befriedigende Verkehrsbedingungen" (vgl. Anlage 26.2, Pkt. 6.1).
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.	Die Zufahrt nach Marienleuchte ist über die Anschlussstelle Puttgarden, die K49 und den Marienleuchter Weg vorgesehen. Eine Nutzung der Nebenanlage Ost und der Achse 987 für den öffentlichen Verkehr ist nicht geplant, da die Nebenanlagen ausschließlich Unterhaltungs- und Notfallzwecken vorbehalten bleiben. Darüber hinaus rechtfertigt das geringe Verkehrsaufkommen nach Marienleuchte und die Nähe zur Anschlussstelle Puttgarden nicht die Öffnung für den öffentlichen Verkehr.
Auch BWZ 2010 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.	Bei der genannten Straße handelt es sich um eine Zufahrtsstraße und nicht um einen Wirtschaftsweg. Gemäß BWVZ-Nr. 3.006 ist Femern A/S für die Zufahrtsstraße Unterhaltungspflichtiger.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
102/2 „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). 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.	Der Staatsvertrag sieht den Neubau einer Festen Fehmarnbeltquerung vor. Der auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegende Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung soll gem. Staatsvertrag Art. 4 Abs. 1 im Rahmen der Widmung die Eigenschaft einer Bundesfernstraße im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes erhalten. Durch den Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung wird eine höherwertige, da dauerhaft vollumfänglich nutzbare Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen, geschaffen. Die derzeitige Fährverbindung würde parallel zu dieser höherwertigen Verbindung verlaufen. Gemäß der Netzplanung ist aber immer nur eine Verbindung für die Nutzer herzustellen und aufrecht zu erhalten. Wie dargestellt ist die höherwertige Verbindung zukünftig die Feste Fehmarnbeltquerung. Der Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung wird daher als Bundesfernstraße gewidmet. Zwei parallel verlaufende Verbindungen wird der Bund nicht betreiben und unterhalten. Das nachgeordnete Straßennetz ist diesen neuen Randbedingungen anzupassen, was auch geschehen ist. Die Verbindung zum Fährhafen ist folgerichtig in eine Straßenkategorie nach Landesrecht eingestuft. Die Vorhabenträger streben, abweichend der Aussage in Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1.3.7., Seite 102, an, die Fährhafenanbindung nicht mehr als Gemeindestraße widmen zu lassen, sondern als Kreisstraße. Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, wird davon ausgegangen, dass, nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung, die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Für die zusätzliche Anbindung des Hafens Puttgarden wurden in der Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen die verbleibenden Verkehre prognostiziert. Berücksichtigt wurde dabei der Verkehr zum Bordershop, dessen Betrieb auch nach Fertigstellung der FBQ weiterhin unterstellt wurde, zum Bahnhof und zur Ortslage Puttgarden. Die Einstufung der Straße ist daher korrekt.
103/3 Der Verzicht auf einen Linksabbieger auf der Fährhafenstraße wird beanstandet. Die Annahme,	Die Forderung nach einer neuen Überarbeitung der Verkehrsprognose wird zurückgewiesen (Siehe Erwiderung zu 102/2).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Der Knotenpunkt K49 / Fährhafenanbindung weist bei der Kreisstraße K49 als Vorfahrtsstraße im Linksabbieger annähernd keine Verkehrsbelastung auf, so dass auf einen Linksabbiegerstreifen verzichtet werden kann. Der Nachweis der Verkehrsqualität des Verkehrsablaufes hat gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen 2001/2009 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswese" (HBS) im Bereich des Knotenpunkts K49 / Fährhafenanbindung eine Qualitätsstufe „C“ (befriedigende Verkehrsbedingungen, Wartezeiten sind spürbar, geringer Stau) erbracht (vgl. Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen). Der Verkehr kann daher leistungsfähig abgewickelt werden.
104/2 Ist die Breite mit 3,50 m ausreichend für die Gemeindestraße nach Todendorf, zumal dort eine neue Kurve entsteht?	Die Planung des neu herzustellenden, insgesamt kurvigen Teils der Gemeindestraße nach Todendorf wird aufgrund der Nutzung und der dieser zu Grunde zu legenden Schleppkurven auf 4,75 m plus beidseitigem 0,75 m Bankett aufgeweitet. Die Planung wird geändert.
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.	Die geplante Fahrbahnbreite von 4,75 m für die Gemeindestraße Presen entspricht der heutigen Fahrbahnbreite. Hinzu kommen noch zwei Bankette mit je 1,00 m. Damit beträgt die Gesamtquerschnittsbreite 6,75 m; dies ist ausreichend (vgl. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1.3.11.). Die Forderung der Einwendung wird deshalb seitens der Vorhabenträger abgelehnt.
108/1 Es ist sicherzustellen, dass das Bodenlager bei allen Witterungen stets zu erreichen ist, insbesondere bei Hochwasser. Die Stadt zieht in	Die Erreichbarkeit des Bodenlagers ist über den Marienleuchter Weg gewährleistet. Der Verschluss erfolgt im Vorfeld eines Hochwassers bei Hochwasserwarnungen, die einen höheren Wasserstand voraussagen als die momentane Deichhöhe für das Hinterland hergibt. Dieser Wert liegt momentan

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Zweifel, dass im Katastrophenfall der Verschluss des Dammeinschnittes funktioniert. Vielmehr sollte ein automatisch schließendes Sperrwerk vorgesehen werden.	bei +3,60 mNHN (Landesschutzdeich Grüner Brink) und wird je nach Ausbau des Deichschutzes angepasst (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap.4.2.9.).
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.	Der Wirtschaftsweg Achse 890 ist entbehrlich und wird aus den Unterlagen entfernt. Die Kosten für die neue Beschilderung des Mönchsweges werden vom Vorhabenträger LBV SH übernommen.
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.	Die Widmung wird im Rahmen der Planfeststellung mit beantragt. Der Eigentumsübertrag der Fährhafenstraße an die Stadt Fehmarn wird in BWVZ-Nr. 3.032 geregelt. Über die vorhandene Fährhafenstraße (Achse 990) und den geplanten Wirtschaftsweg Landgewinnungsfläche (Achse 986) erfolgt die Anbindung des Portalgebäudes, des Regenklärbeckens, der Lagerfläche zur Wartung der Landgewinnungsfläche, des Lüftungsbauwerks Tunnel sowie der Landgewinnungsfläche Fehmarn. Ein Ausbau der Fährhafenstraße bzw. eine Verbreiterung des Wirtschaftsweges Landgewinnungsfläche ist nicht geplant, da die Verkehrsbelastung aus oben genannter Nutzung keine weiteren Maßnahmen erfordert.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Bei der genannten Straße handelt es sich um eine Zufahrtsstraße und nicht um einen Wirtschaftsweg. Gemäß BWVZ-Nr. 3.006 (Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen) wird Femern A/S für die Zufahrtsstraße künftig Eigentümer, Unterhaltungspflichtiger und Kostenträger sein. Für die Nutzung wird mit den Anliegern ein Wegerechtsvertrag geschlossen.
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 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. 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	Die Einwendung bezieht sich auf den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Fehmarn. Die Stadt Fehmarn (Fachbereich Bauen und Häfen) hat dem Vorhabenträger Femern A/S am 25.09.2014 telefonisch den Status des Bebauungsplans mitgeteilt: Es gibt bisher lediglich den Aufstellungsbeschluss für ein Gewerbegebiet. Mit der Planung wurde noch nicht begonnen. Ein Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hat noch nicht stattgefunden. Der aufzustellende Bebauungsplan erstreckt sich auch auf den GSM-R-Mast (West), der im Zuge des beantragten Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ errichtet werden soll. Der GSM-R-Mast dient der funktechnischen Versorgung der Züge im Rahmen des ERTMS (European Rail Traffic Management System), über das die signaltechnische Zugsteuerung und die Kommunikation mit dem Zug sichergestellt werden. Um eine ständige Verfügbarkeit des GSM-R-Mastes jederzeit sicherzustellen, muss der Mast an das öffentliche Straßennetz angeschlossen sein, damit Wartungsfahrzeuge der DB Netz AG den Maststandort anfahren können (siehe auch Lageplan 7_01_01_A, Anlage 7.1, Blatt 1, der Planfeststellungsunterlagen). Die Planung der Festen Fehmarnbeltquerung ist mit dem Antrag auf Planfeststellung weiter konkretisiert als die derzeitige Planungsabsicht der Stadt. Die Vorhabenträger gehen deshalb davon aus, dass die Stadt Fehmarn bei ihrer weiteren Bauleitplanung den Maststandort und einen Anschluss an das öffentliche Straßennetz berücksichtigt. Die Vorhabenträger stehen der Stadt Fehmarn hinsichtlich einer beiderseits verträglichen Lösung für den Maststandort und die zugehörige Erschließung gerne zu einem Dialog zur Verfügung.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
korrespondiert. Die Planung der Stadt ist vorrangig zu beachten.	Die Vorhabenträger nehmen die Ausführungen der Stadt Fehmarn zu dem Wirtschaftsweg zur Kenntnis. Die Zuwegung ist als sonstiger öffentlicher Weg nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 lit. a) StrWG SH eingestuft. Die Unterhaltung obliegt gemäß § 15 Abs. 2 StrWG SH den Anliegern, damit anteilig den Vorhabenträgern und nicht der Stadt Fehmarn. Ein Ausbau im Sinne des § 15 Abs. 3 StrWG ist durch die Vorhabenträger nicht beabsichtigt. Die Vorhabenträger gehen davon aus, dass die Zuwegung zum GSM-R Mast im Rahmen der Erschließung als Gewerbegebiet gemäß Bebauungsplan Nr. 116 vollständig neu geplant wird. Dabei handelt sich allerdings um eine Planung der Stadt Fehmarn, auf die die Vorhabenträger keinen Einfluss haben. Etwaige Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.
120/5 Das Brückenbauwerk über die Bahn (BW 10.207) muss in seiner Höhe die nachträgliche Elektrifizierung des Gleises nach Puttgarden grundsätzlich ermöglichen.	Die Forderung wird zurückgewiesen. Die DB Netz AG, als zuständiger Infrastrukturbetreiber des Gleisanschlusses zum Fährhafen, beabsichtigt keine Elektrifizierung dieses Gleises. Insofern besteht keine Notwendigkeit nach einem höheren Lichtraumprofil unterhalb der Brücke der K 49. Ungeachtet dessen kann das notwendige Lichtraumprofil auch mittels einer Gleisabsenkung erreicht werden.
121/2 Unklar ist, wie der Drohngraben (Verbandsgraben VW 3.1) weiter geführt wird.	Die in der Einwendungstabelle aufgeführte Stelle 121/2 gehört zum Kapitel 4.2.6 des Erläuterungsberichtes, das sich mit den neuen Brückenbauwerken, die im Rahmen der FBQ entstehen, befasst. Das Unterkapitel 4.2.6.4 beschreibt das BW 11.207, Überführung der K 49 (Achse 900) über den Verbandsgraben VW 3.1 (Drohngraben). Auf den vorhandenen und den angepassten Verlauf des Drohngrabens wird hier nicht eingegangen. Maßnahmen an Verbandsgräben einschl. der neuen Gewässerverläufe sind in der Anlage 13.1, Kapitel 5 (Kapitel 5.3. Verbandsgraben 3.1/ Drohngraben) erläutert und dargestellt in den Lageplänen der Anlagen 7.1 und 13.3 sowie in den Längsschnitten der Anlage 13.7.
121/4 Das Brückenbauwerk über die Bahn (BW 01.FBQ) muss in seiner Höhe die nachträgliche Elektrifizierung des Gleises nach Puttgarden grundsätzlich ermöglichen.	Es wird auf die Erwiderung 120/5 der Vorhabenträger zum Bauwerk BW 10.207 oben verwiesen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist kein Wildschutzzaun erforderlich. Das Reh ist landes- und bundesweit ungefährdet und tritt im Untersuchungsgebiet weit verbreitet auf (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.4.2.2, S. 252). Auf Fehmarn sind keine Fernwanderwege vorhanden. Im Bestand ist die B 207/E 47 im Bereich zwischen Bau-km 07+080 bis 09+000 beidseitig von dichten Gehölzbeständen umgeben. Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Kap. 4.4.2.2, S. 252) erläutert, treten Unfälle mit Rehwild besonders an gehölzreichen Abschnitten auf. In der Planung des Vorhabens der Festen Fehmarnbeltquerung wird die Trasse ab Bau-km 09+000 über freies Feld geführt, wo es keine Konzentration von Rehwild gibt. Auf Grund des Verzichts auf trassennahe, deckungsreiche Gehölzstrukturen und der Errichtung von passiven Schutzeinrichtungen (Fahrzeugrückhaltesysteme) entlang der gesamten Strecke, ist eine Reduzierung der Wildunfälle zu erwarten. Entlang der E 47 sind zukünftig Baumreihen vorgesehen, die keine Deckung für das Rehwild bieten und für den Autofahrer aufgrund eines hohen Kronenansatzes gut einsehbar sein werden. Die Flächen (Straßen) hinter den Schutzplanken sind für die Tiere kaum mehr einsehbar und werden gemieden. Ein Wildwechsel über die Fahrbahn der E 47 wird daher künftig deutlich eingeschränkt sein. Eine Errichtung von Wildschutzzäunen im Bereich der Straßentrasse der Festen Fehmarnbeltquerung ist daher nicht erforderlich (vgl. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.2.8, S. 126).
144/3 Siehe Anmerkungen zu Seite 113 weiteroben. Die Stadt kritisiert, dass sie bei der Standortfindung nicht eingebunden wurde.	Die Einwendung bezieht sich auf den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Fehmarn. Die Stadt Fehmarn (Fachbereich Bauen und Häfen) hat dem Vorhabenträger Femern A/S am 25.09.2014 telefonisch den Status mitgeteilt: Es gibt bisher lediglich den Aufstellungsbeschluss für ein Gewerbegebiet. Mit der Planung wurde noch nicht begonnen. Ein Beteiligungsverfahren gem. § 4 Abs. 1 BauGB hat noch nicht stattgefunden. Der aufzustellende Bebauungsplan erstreckt sich auch auf den GSM-R-Mast (West), der im Zuge des beantragten Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ errichtet werden soll. Der GSM-R-Mast dient zur funktechnischen Versorgung der Züge im Rahmen des ERTMS (European Rail Traffic Management System), über das die signaltechnische Zugsteuerung und die Kommunikation mit dem Zug

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	sichergestellt werden. Um eine ständige Verfügbarkeit des GSM-R-Mastes jederzeit sicherzustellen, muss der Mast an das öffentliche Straßennetz angeschlossen sein, damit Wartungsfahrzeuge der DB Netz AG den Maststandort anfahren können (siehe auch Lageplan 7_01_01_A der Planfeststellungsunterlagen). Die Planung der Festen Fehmarnbeltquerung ist mit dem Antrag auf Planfeststellung weiter konkretisiert als die derzeitige Planungsabsicht der Stadt. Die Vorhabenträger gehen deshalb davon aus, dass die Stadt Fehmarn bei ihrer weiteren Bauleitplanung den Maststandort und einen Anschluss an das öffentliche Straßennetz berücksichtigt. Die Vorhabenträger stehen der Stadt Fehmarn hinsichtlich einer beiderseits verträglichen Lösung für die Erschließung des vorgegeben Maststandortes gerne zu einem Dialog zur Verfügung.
147/2 Warum werden keine Deutschen Normen angewandt für das Tunnelsicherheitskonzept?	Gem. Art. 13 Abs. 7 des Staatsvertrags wird die Feste Fehmarnbeltquerung nach den geltenden dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut. Die Entwurfsplanung für den Schienen- und Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung beruht daher neben den einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften und international anerkannten Regeln der Technik auf den dänischen technischen Normen und Vorschriften. Gleichwohl berücksichtigen die Vorhabenträger die einschlägigen deutschen Anforderungen kontinuierlich im weiteren Verlauf der Planung. Sofern weitere deutsche, nationale Vorschriften existieren, wurden und werden im Verlauf der weiteren Detailplanung die geplanten baulichen Maßnahmen für die Feste Fehmarnbeltquerung diesen vergleichend gegenübergestellt. In Abstimmung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde dazu ein Vergleich des Entwurfs für die Feste Fehmarnbeltquerung mit einem auf deutschem Regelwerk beruhenden Entwurf durchgeführt. Die geplante bauliche Lösung der Festen Fehmarnbeltquerung weist ein vergleichbares bzw. in Teilen sogar ein höheres Sicherheitsniveau auf. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat in einer fachtechnischen Stellungnahme die Sicherheit des Tunnels und die Gültigkeit des angewandten Verfahrens der Risikoanalyse schriftlich bestätigt. Für den Bahnbereich wird eine vergleichende Analyse nach den Vorschriften des Common Safety Methods on Risk Assessment (CSM RA) durchgeführt. Die entsprechenden Nachweise werden vorschriftsgemäß durch die Benannte Stelle RINA / SINTEF geprüft, bevor Femern A/S die entsprechende Dokumentation den zuständigen nationalen Behörden übergibt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
156/4 Was ist mit Gefahrguttransporten, die in Brand geraten?	Die Vorhabenträger gehen davon aus, dass sich diese Frage auf den Tunnelabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung bezieht. Der Tunnel wird für alle Belastungen ausgelegt, die gemäß deutschen Vorschriften (DIN EN 1991 mit DIN EN 1991/NA, ZTV-ING, ARS 22/2012) angesetzt werden müssen. Darüber hinaus wird der Tunnel für eine über die deutschen Anforderungen hinausgehende Brandlast, sowohl in der Hitzeentwicklung, als auch in der Branddauer ausgelegt (verlängerte RWS-Kurve, s. Anlage 29 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1.5., S. 24). Über das deutsche Regelwerk (s. DIN EN 1991-1-7/NA) hinaus werden Explosionslasten nach EB 1991-1-7, Annex D, berücksichtigt. Wichtige Systeme im Tunnel sind redundant ausgelegt. Die Tunnelröhren sind baulich voneinander getrennt. <u>Straße</u> Für den Straßentunnel der Festen Fehmarnbeltquerung gelten hinsichtlich des Transportes von Gefahrgütern die gleichen Vorschriften wie auf den Autobahnen. Die international geregelte ADR (<i>Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route, Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße</i>) dient der Minimierung des Risikos, das in Verbindung mit dem Transport gefährlicher Güter auf Straßen entsteht. Die ADR-Vorschrift enthält die Transportvorschriften für die transportierten Mengen, gemischte Ladungen, die Leistung von Tankwagen, die Kennzeichnung und die Beschilderung. Diese Regeln haben dazu geführt, dass Unfälle mit gefährlichen Gütern seltener geworden sind. Für die Feste Fehmarnbeltquerung sollen unter Anwendung der ADR-Vorschrift keine Beschränkungen für Gefahrguttransporte erlassen werden. Eine durchgeführte Betriebsrisikoanalyse zeigt, dass auch ohne Einschränkungen für Gefahrguttransporte im Tunnel die vorgegebenen Annahmekriterien für das individuelle Risiko eingehalten werden. D.h., dass das Risiko eines brennenden Gefahrguttransportes im Tunnel ist nicht größer als bei einem Ereignis auf freier Strecke. Die Bekämpfung eines Gefahrgutbrandes erfolgt nach trainierten und festgelegten Verfahren. Der Tunnel wird baulich durch eine entsprechende Fahrbahntwässerung so

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	ausgebaut, dass bei einer Leckage austretende Flüssigkeiten aufgefangen werden können. <u>Bahn</u> Generell gilt für die transeuropäische Bahnstrecke durch den Tunnel die „<i>Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter</i>“ (RID), welche international zur Anwendung kommt. Hinsichtlich des Transportes von gefährlichen Gütern mit Güterzügen durch den Tunnel soll es keine Beschränkungen hinsichtlich der Art der Gefahrgüter geben. Femern A/S als verantwortliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für die Feste Fehmarnbeltquerung wird durch entsprechende Infrastrukturbenutzungsbedingungen sicherstellen, dass nur Züge den Tunnel befahren, die den oben genannten Anforderungen genügen. Vor den Tunnelportalen werden Güterzüge durch eine Heißläuferortungsanlage und Entgleisungsortungsanlage kontrolliert und ggf. vor dem Tunnel gestoppt. Sollte tatsächlich ein Güterzug im Tunnel in Brand geraten, so wird dieser im Regelfall mit verminderter Geschwindigkeit den Tunnel verlassen, um dann die Brandbekämpfung außerhalb des Tunnels durchzuführen.
157/5 Wellenbrecher ist 3,50 m hoch. Damit ist der Strand nach Norden wohl nicht nutzbar. Wie sind die Driftbewegungen und Strömungen dann?	Der geplante Strand entlang der neu geschaffenen Küstenlinie der Landgewinnungsfläche befindet sich südlich im Schutze des Wellenbrechers (Anlage 9 der Planfeststellungsunterlagen, Blatt 9.3). Nördlich des Wellenbrechers ist kein Strand vorgesehen. Die Auswirkungen der Landgewinnungsfläche auf die Hydrographie sind in der UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kapitel 8.3.2.1., S. 2694 ff. sowie für die Küstenmorphologie in Kapitel 8.3.4.1., S. 2823 ff. dargestellt.
161/7 Im WP Presen befinden sich 17 WEA's.	In der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht, Kap. 4.7.4, S. 161) ist der Windpark Presen aufgeführt. Der Hinweis der Stadt Fehmarn, es handele sich um 17 und nicht, wie im Erläuterungsbericht dargestellt, um 24 Windkraftanlagen, trifft zu. Die Zahl wird im Erläuterungsbericht berichtigt. Die übrigen Aussagen des Kapitels

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
(1) 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 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. 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. (2) Mit der Anbringung der Fledermauskästen an der Grundschule in Puttgarden sieht sich die Stadt Fehmarn in ihrem Eigentum betroffen.	treffen weiterhin zu. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurden die dargestellten einzelnen Aspekte der Einwendung in einzelne Teilbereiche mit den Ziffern (1) & (2) untergliedert und entsprechend erwidert. Zu (1) Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger teilweise gefolgt. Die Vorhabenträger prüfen eine Verlegung des artenschutzrechtlichen Ausgleichs für Offenlandvögel auf mögliche andere zur Verfügung stehende Flächen auf Fehmarn. Zu der Frage der touristischen Nutzung der Landgewinnungsflächen bzw. der möglichen Verlagerung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen fand ein Gespräch der Vorhabenträger mit der Verwaltung der Stadt Fehmarn am 16.09.2014 statt. Die Vorhabenträger prüfen, ob sich der artenschutzrechtliche Ausgleich für Feldlerchen und Schafstelzen auf anderen zur Verfügung stehenden Flächen auf der Insel Fehmarn realisieren lässt. Ungeachtet dessen halten die Vorhabenträger die Flächen um das Tunnelportal bzw. die Landgewinnungsfläche für den artenschutzrechtlichen Ausgleich für die genannten Offenlandbrüter grundsätzlich für geeignet, sofern die Entwicklung der Flächen entsprechend der Maßnahme 7.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) erfolgt. Nach der im LBP beschriebenen Nutzungskonzeption ist eine landschaftsgebundene Erholungsnutzung, insbesondere außerhalb der Brutzeiten, möglich. Weiterhin steht auch der neu zu schaffende, östlich gelegene Strandabschnitt zur Verfügung (s. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1). Die Aussagen der Einwendung zu veränderten Strömungsverhältnissen und Küstenbeeinträchtigungen sind nicht nachvollziehbar. Nach den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) ist davon auszugehen, dass im küstennahen Bereich zwischen Presen und Klausdorf aufgrund des Absenktunnels keine Veränderungen der Strömungsverhältnisse auftreten und damit auch keine Erosionsgefahr besteht: „Auf der deutschen Seite werden die oberflächen- und sohlennahen Strömungsgeschwindigkeiten nördlich und südlich der Landgewinnung um 0,1 m/s reduziert. In einer Entfernung

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	von ca. 500 m zur Landgewinnung treten nur noch Abnahmen von ca. 0,03 m/s auf.“ (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.2.1., S. 2694 und Abb. 8-51, S. 2695). „Außerhalb des Einflussbereichs der Landgewinnungszonen und der Fahrrinne sind die Auswirkungen auf die Strömung vernachlässigbar.“ (UVS, Anlage 15, Band 4b, Kap. 8.3.2.1, S. 2696). Zur Auswirkung auf die Küstenmorphologie wird ausgeführt (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.4.1., S. 2824): „Von Marienleuchte bis Presen sind die Auswirkungen auf die Küstenmorphologie sehr gering und gelten als vernachlässigbar (Auswirkungen kleiner $\pm 0,1$ m/Jahr). [...] Südlich von Presen werden keine Auswirkungen erwartet.“ Zu (2) Da nach Aussagen der Stadt Fehmarn die Nutzung des Turnhallengebäudes nicht langfristig sichergestellt werden kann, wird ein entsprechend geeigneter Ersatzstandort für die Fledermauskästen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan eingestellt (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahme 9.2). Der Artenschutzbeitrag wird entsprechend geändert.
171/4 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.	Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.
172/2 Die Stadt Fehmarn kritisiert, dass das Vorhaben bezüglich der Auswirkungen auf die Schweinswale als nicht erheblich eingestuft wurde. Dies dürfte eine fehlerhafte Beurteilung sein.	Der Einwand wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Die Einstufung der Auswirkungen des Vorhabens der Festen Fehmarnbeltquerung als nicht erheblich folgt aus der Bewertung in der UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Bd. IV B, Kapitel 8.3.10. Die Beurteilung basiert auf einer ausführlichen und fundierten Bewertung.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
180/6 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.	Die Vorhabenträger sind sich der kritischen Verkehrssituation bewusst und haben eine bauzeitliche Verkehrsführung geplant, die die Ortslagen von Burg und Puttgarden meidet. Zu diesem Zweck ist nördlich der K49 Brücke ein neuer Linksabbieger mit zusätzlicher Linksabbiegerspur für den Baustellenverkehr vorgesehen, der so direkt auf die K49 geleitet wird (s. Anlage 27, Kapitel 4.3.3., Abb. 4.12). In Anlage 27, Anhang 1 wird die ausreichende Kapazität des Knotens nachgewiesen. Die Ortslagen von Burg und Puttgarden sind damit regulär nicht betroffen. Wie in Anlage 27, Kapitel 4.2.1.3 beschrieben, kann die Nutzung der Abfahrt Burg über die L209 durch Burg und über die K49 durch Niendorf in Ausnahmefällen notwendig werden. Auch zur Einrichtung der Baustelle und Schaffung der Baustellenerschließung zu Baubeginn wird eine Nutzung des Marienleuchter Wegs erforderlich sein. Das Verkehrskonzept wird im Vorwege mit den betroffenen Aufsichtsbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (s. Anlage 1, Kapitel 7.4., Seite 192) abgestimmt.
181/3 Aus ökologischen Gesichtspunkten bietet sich bei einer derartigen Großbaustelle der Antransport per Bahn an. Dieser Verkehrsweg sollte gleich nach dem Schiff genutzt werden.	Wie in Kapitel 4 der Anlage 27.1 „Baulogistik“ ab Seite 53 beschrieben, ist vorgesehen, dass aus ökologischen Gesichtspunkten ein großer Teil des Baumaterials auf dem Seeweg über den temporären Arbeitshafen (östlich des Fährhafens Puttgarden) antransportiert wird. Zu diesem Zweck wird zwischen dem temporären Arbeitshafen und der Tunnelbaustelle innerhalb des Baubereiches eine nicht öffentliche Baustraße angelegt (siehe Kapitel 3.1 in Anlage 27.1 „Baulogistik“, Seite 11 ff.; siehe auch Anlage 16 „Temporärer Arbeitshafen Fehmarn“). Eine Anlieferung per Bahn mit Haltestelle auf der freien Strecke ist eisenbahnsicherheitstechnisch nicht möglich. Ein Umschlag im Bahnhof Puttgarden würde zu zusätzlichem LKW-Verkehr innerhalb der Ortslage Puttgarden führen. Die Baustellenversorgung, die nicht über den temporären Arbeitshafen abgewickelt wird, wird daher über die B 207 geführt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
185 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.	Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist planerisch so weit wie möglich reduziert worden, was im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt ist (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.1.2, S. 551; Kap. 5.2., S. 553 f.). Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen als Baustellenflächen basiert auf dem Konzept zur Baulogistik (Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen), das im Einzelnen die Notwendigkeit des Flächenbedarfs auflistet. In Bezug auf die entstehenden temporären Bodenverdichtungen legt der Landschaftspflegerische Begleitplan fest, dass Bodenverdichtungen durch geeignete Lockerungsmethoden vor der Rückführung in die Landwirtschaft zu beseitigen sind (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.2., S. 650 und Anhang1, Maßnahme Nr. 0.3). Die Vorhabenträger arbeiten an einem Bodenmanagementkonzept, in dem dazu weitere Aussagen getroffen werden.
186 Für die Dammlagen der landseitigen Bauwerke sind noch ca. 850.000 m3 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 Eigenschaften (insbesondere im Hinblick auf Schwermetalle, Chemikalien etc.) zu untersuchen.	Die Böden werden vor dem Einbau in die Dämme im Rahmen der geltenden Vorschriften auf ihre chemischen Eigenschaften untersucht und werden nur eingebaut, wenn die Grenzwerte eingehalten sind.
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	Der Anschluss an den Fährhafen wird während der Bauzeit in der gleichen Qualität wie im Bestand sichergestellt (s. Anlage 27 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.3.3.1.), so dass der Verkehr zum bzw. vom Fährhafen nicht beeinträchtigt wird. In Anlage 27 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1 wird bereits in einem Verkehrsgutachten nachgewiesen,

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
einen Verkehr ohne Beeinträchtigungen gestatten.	dass der Baustellenverkehr den Linksabbieger nutzen kann, ohne dass die Kapazität der Kreuzung erreicht wird.
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.	Die Vorhabenträger sind sich der Bedeutung der ständigen und angemessenen Erreichbarkeit von Marienleuchte bewusst. Die Aufrechterhaltung der Anbindung von Marienleuchte während der Bauzeit wird sichergestellt und ist in Anl. 27, Kap. 4.3.4. beschrieben.
Anhang 1 Allgemein verständliche Zusammenfassung 1 122 ff Die Stadt Fehmarn bemängelt, dass die	In der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung (AVZ - Anlage1, Anhang 1 der Planfeststellungsunterlagen) werden die für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellten ausführlichen Themenkarten als Anhänge zum Textteil (Anlage 15) nicht noch einmal angehängt, sondern nur auf diese verwiesen. Eine doppelte Auslegung derselben Pläne in den Planfeststellungsunterlagen wird damit vermieden. Die AVZ fasst die Ergebnisse der UVS und des LBP zusammen. In der UVS werden die Ergebnisse der dänischen Umweltverträglichkeitsstudie (VVM) für den Bereich Lolland nachrichtlich wiedergegeben. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Struktur und rechtlichen Vorgaben weicht die VVM von der Struktur und den Darstellungen der UVS ab. Während in der UVS für die Schutzgüter Themenkarten als Anhänge zum Textteil erstellt wurden, wird in der VVM mit Abbildungen im Text gearbeitet. Da die VVM nicht in deutscher Sprache vorliegt, kann in der

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Betroffenheiten auf Fehmarn nicht über Karten dargestellt sind. Für Lolland hingegen erfolgt dies ab Seiten 144.	AVZ nicht direkt auf die VVM verwiesen werden, sondern nur auf die nachrichtlich übernommenen Teile der VVM in der UVS. Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind die Textabbildungen der VVM deshalb in die AVZ übernommen worden. Es handelt sich hierbei lediglich um die Darstellung der Bestandsbewertung und nicht um die Darstellung der Auswirkungen (Betroffenheiten).
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!!	Der Betrieb der Eisenbahnstrecke FBQ wird im Vorfeld eines Hochwassers bei Hochwasserwarnungen, die einen höheren Wasserstand voraussagen als die momentane Deichhöhe für das Hinterland hergibt, eingestellt. Dieser Wert liegt momentan bei +3,60 mNHN (Landesschutzdeich Grüner Brink) und wird je nach Ausbau des Deichschutzes angepasst. Dann erfolgt das Verschließen des Einschnitts durch Material aus einem naheliegend eingerichteten Bodenlager (s. Anl. 1, Kap.4.2.9.).
189 Die Ostsee ist ein zusammenhängender maritimer Bereich. Da Sand auch von Krieger Flak und Rønnebank 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.	Die mit der Sandentnahme im Fehmarnbelt zu erwartenden Auswirkungen auf das Vorhaben sind untersucht worden. Da die vorgesehene Sand- und Kiesgewinnung zu keinen erheblichen grenzüberschreitende Auswirkungen führt, wird der deutsche Teil des Fehmarnbelts nicht beeinträchtigt (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band V, Kap. 9.1.4, S. 3716). Für die Sandgewinnung sind auf dänischem Hoheitsgebiet zwei marine Abbaugelände vorgesehen – Kriegers Flak und Rønne Banke. Beide Abbaugelände liegen innerhalb der dänischen AWZ (Ausschließliche Wirtschaftszone). Die weitaus größte Menge Sand soll bei Kriegers Flak abgebaut werden (ca. 6 Mio. m³), bei Rønne Banke beträgt die Menge 1 Mio. m³. Die zu erwartenden Auswirkungen der Sandextraktion auf die marinen Schutzgüter sind ausführlich in den Kapiteln 24 bzw. 25 der dänischen VVM (UVS des dänischen Genehmigungsverfahrens) beschrieben. Für beide Gebiete wird festgestellt, dass sich die Auswirkungen auf die eigentlichen Abbaugelände und kleinere Flächen in unmittelbarer Nachbarschaft beschränken. In der UVS, Anlage 15, Band V, Kapitel 9.1., S. 3698 ff., sind alle wesentlichen Inhalte zu den beiden Abbaugeländen übersetzt und nachrichtlich wiedergegeben.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
192/3 Im Vorhabenbereich befinden sich zwar keine konzessionierten Badestrände, gleichwohl werden jedoch die Strände - westlich Puttgarden beim CP Puttgarden sowie östlich der Hafenmole 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 Hafenmole 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 keine geringe Bedeutung.	Die Vorhabenträger teilen die Auffassung der Stadt Fehmarn hinsichtlich der Bedeutungseinstufung nicht und halten die Einstufung als gering bedeutende Strandabschnitte aufrecht. Die Bedeutung der Badestrände wird nach deren Erholungseignung bewertet. Die natürliche Ausstattung, erholungsrelevante Infrastruktur und die Erreichbarkeit sind wichtige Faktoren für die Bewertung. Der Strandabschnitt östlich des Fährhafens bis Marienleuchte hat keinen direkten Zugang, er ist nicht über Wander-/Radwege oder Wirtschaftswege direkt erschlossen. Als Geröllstrand ist er für die Badenutzung nur bedingt geeignet. Bei verschiedenen Ortsbegehungen ist im Vergleich zu anderen Strandabschnitten an der Nordküste von Fehmarn nur eine geringe Frequentierung für Erholungssuchende festgestellt worden. Des Weiteren ist nach den Festsetzungen im Landschaftsrahmenplan der Strandabschnitt zwischen Marienleuchte und dem Fährhafen Puttgarden nicht als Bereich mit Bedeutung für die Erholungseignung eingestuft. Das alles rechtfertigt die Einstufung als gering bedeutender Strandabschnitt.
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.	Die Bedeutung des Fehmarnbelt als Revier für den Wassersport einschl. der Sportfischerei ist im LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap 4.1.2.2., Seite 138 f.) detailliert beschrieben. Sie ist insgesamt als hoch eingestuft. Hinsichtlich der Zugänglichkeit der Wassersportreviere von den Küsten ergibt sich eine differenziertere Bewertung: An der Nordküste der Insel Fehmarn, nordwestlich von Puttgarden und östlich von Presen, sind verschiedene Strandabschnitte im Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn auch als Standorte besonderer Erholungseignung dargestellt. Für Windsurfen und Kite-Surfen sind Strandabschnitte am Grünen Brink und bei Presen dargestellt. Da die Ausübung der oben genannten Sportarten wesentlich von der Zugänglichkeit der Strände abhängt, ist eine höhere Bedeutungseinstufung anderer Strandabschnitte in Bezug auf den Wassersport nicht gegeben.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
210/2 Wildschweine gibt es auf der Insel eigentlich nicht.	Nach der Bestandsbeschreibung zur UVS (Anlage 15 Band II c, Kap. 3.17.3.2., Seite 1141) treten Wildschweine auf Fehmarn jährlich mit vier bis fünf Tieren auf. Die Tiere werden geschossen oder kommen im Straßenverkehr um. Gemeldete Wildschwein-Einzelfälle belaufen sich nach den Bestandserhebungen auf drei bis vier pro Jahr.
263/6 110 kV-Freileitungen sind auf der Insel Fehmarn bzw. im Untersuchungsraum nicht vorhanden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die AVZ wird entsprechend korrigiert.
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.	Bei der Bestimmung der Linienführung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sind die Belange der Umwelt ein wesentlicher Abwägungsbaustein. Eine Bewertung des Verschiebebahnhofs nach UVPG-Gesichtspunkten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur FBQ erfolgte unabhängig von der derzeit zulässigen Nutzung. Bei der Bewertung der Linien der FBQ sind die Schutzgüter nach UVPG zu berücksichtigen. Im konkreten Fall handelt es sich um das Schutzgut Pflanzen. Die Untersuchungen zum Schutzgut Pflanzen umfassen für den Landbereich auf Fehmarn eine flächendeckende Biotoptypenkartierung (auch auf dem Verschiebebahnhof), die Erfassung gesetzlich geschützter Biotope (§ 30-Biotope gem. BNatSchG bzw. § 21-Biotope gem. LNatSchG) und der gefährdeten Arten Schleswig-Holsteins (Rote Liste-Arten). Die Bewertung für das Schutzgut Pflanzen erfolgt unabhängig von der Art der bestehenden Nutzung nach den in der UVS genannten Kriterien (vgl. Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang B, Kap 0.2.2.18., S. 629 ff.). Die Linienführung wurde letztlich u.a. deswegen aus dem Gelände des Verschiebebahnhofs rausgehalten, um Verluste von besonderen Rote-Liste-Arten zu vermeiden (Schutzgut Pflanzen). Zudem unterliegt auch die Nutzung des Bahnbetreibers naturschutzrechtlichen Beschränkungen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Der Strand östlich der Fährhafenmole wird auf einer Länge von ca. 450 m überbaut, an der östlichen Seite der Landgewinnungsfläche wird mit Abschluss der Bodenarbeiten ein neuer Strand in etwa gleicher Länge angelegt (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I, Maßnahmenblatt 7.1 sowie Anlage 12.2 der Planfeststellungsunterlagen, Blatt 8 und 9). Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung naturgemäß noch nicht hinreichend konkrete Daten für den Baustellenablauf vorliegen, wird im Rahmen der Ausschreibung bzw. nach Vergabe der Baumaßnahmen vom Träger des Vorhabens in der Regel von den sich bewerbenden Baufirmen eine ergänzende detaillierte Baulärmprognose gefordert, um die Einhaltung der Auflagen und der Anforderungen der AVV Baulärm nachzuweisen. Dies ist auch im vorliegenden Fall geplant. Dabei können insbesondere die bisher noch nicht konkret betrachteten Situationen weiter detailliert untersucht werden. Dies muss alle relevanten Baustellenbereiche und mögliche zeitliche und räumliche Überlagerungen umfassen. In diesem Zusammenhang wird auch ein Lärmminderungskonzept erarbeitet. Darüber hinaus umfasst die vorliegende Planung der Baustelle bereits Maßnahmen zur Lärminderung. Dies umfasst u.a.: · Vermeidung von LKW-Fahrten durch die Ortschaften durch eine zentrale Zufahrt am südlichen Anfang der Baustelle von der B 207 aus; · Planung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zu den vorhandenen Wohngebieten; · Forderung nach Einhaltung des Standes der Technik für die Baugeräte im Rahmen der Ausschreibungen. Generell werden tagsüber zwischen 7 und 20 Uhr überwiegend die lärmintensiven Bauarbeiten stattfinden, während nachts die Bautätigkeiten deutlich reduzierter sind. Die Anforderungen der AVV Baulärm können grundsätzlich mit geeigneten Rammgeräten eingehalten werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
294/3 Der Verlust der Alleeebäume an der K 49 wird ausdrücklich beanstandet.	Der Verlust der Alleeebäume ist unvermeidbar, der Alleeabschnitt wird an der neu geplanten Führung der K 49 wieder angelegt. Durch die Überführung der K 49 über die E 47 wird die bestehende Allee an der K 49 auf einer Länge von 560 m überbaut. Der Verlust der Alleeebäume ist aufgrund des neuen notwendigen Querungsbauwerkes nicht zu vermeiden. Im Verlauf der Neubaustrecke der K 49 wird eine neue Allee mit der Schwedischen Mehlbeere (<i>Sorbus intermedia</i>) entlang der Straße angelegt (vgl. LBP Anlage 12, Kap. 9.2.2., Seite 727 und Anhang I, Maßnahme 1.2, sowie Anlage 12.2, Blatt 3 und 4).
295/4 Auf welchen Radius wirkt sich die Abluft aus? Können Filter eingebaut werden, um die Feinstaubbelastung zu minimieren?	Die Einwendung bezieht sich auf die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung (vgl. Kap. 6.8, S. 295, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen). In Anlage 6.4 der Planfeststellungsunterlagen ist die PM_{2,5}-Gesamtbelastung dargestellt. Anhand der Darstellung ist erkennbar, dass sich die Belastung, die den Grenzwert von 25 µg/m³ überschreitet, auf einen Radius von maximal 100 m rund um das Tunnelportal bezieht. In Anlage 6.3 ist die PM₁₀-Gesamtbelastung dargestellt und der relevante Grenzwert liegt bei 40 µg/m³. Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erläutert, liegen über den unmittelbaren Tunneleingang hinaus keine Überschreitungen durch Feinstaub vor. Die Beeinträchtigung ist lokal begrenzt und führt an allen für Menschen beurteilungsrelevanten Aufenthaltsorten (Wohngebiete/Erholungsflächen) nicht zu Grenzwertüberschreitungen (vgl. Kap. 8.10.1, S. 718 Band IV C, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen). Es liegt kein Funktionsverlust in Bezug auf die Luftqualität vor, sondern eine sehr hohe lokale Beeinträchtigung. Der Einbau von Filtern zur Minimierung der Feinstaubbelastung ist daher nicht erforderlich.
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?	Die Einwendung wird dahingehend verstanden, dass für den küstennahen Bereich zwischen Presen bis Klausdorf die Entwicklung eines Riffs möglicherweise als marine Kompensationsmaßnahme in Betracht käme, wie sie in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung für verschiedene Bereiche betrachtet wurde (Anhang 1 zur Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.2.2., S. 306 f.). Eine mögliche Kompensationsmaßnahme mit Errichtung eines Riffs wird von den Vorhabenträgern in dem Bereich zwischen Klausdorf und Presen nicht für sinnvoll und realistisch erachtet, da in dem Bereich aufgrund

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	des Absenktunnels keine Erosion durch veränderte Strömungsverhältnisse zu erwarten ist und der Bereich bereits überwiegend durch hochwertige benthische Habitate geprägt ist, die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG Schleswig-Holstein geschützte Biotope bzw. FFH-Lebensraumtypen darstellen. So ist nach Aussage der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) davon auszugehen, dass im küstennahen Bereich zwischen Presen und Klausdorf aufgrund des Absenktunnels keine Veränderungen der Strömungsverhältnisse auftreten und damit auch keine Erosionsgefahr besteht: „Auf der deutschen Seite werden die oberflächen- und sohlnahen Strömungsgeschwindigkeiten nördlich und südlich der Landgewinnung um 0,1 m/s reduziert. In einer Entfernung von ca. 500 m zur Landgewinnung treten nur noch Abnahmen von ca. 0,03 m/s auf.“ (UVS, Anlage 15, Band IV B, Kap. 8.3.2.1., S. 2694 und Abb. 8-51, S. 2695). „Außerhalb des Einflussbereichs der Landgewinnungszonen und der Fahrrinne sind die Auswirkungen auf die Strömung vernachlässigbar.“ (UVS, Anlage 15, Band IV B, Kap. 8.3.2.1., S. 2696). Zur Auswirkung auf die Küstenmorphologie wird ausgeführt (UVS, Anlage 15, Band IV B, Kap. 8.3.4.1., S. 2824): „Von Marienleuchte bis Presen sind die Auswirkungen auf die Küstenmorphologie sehr gering und gelten als vernachlässigbar (Auswirkungen kleiner $\pm 0,1$ m/Jahr). [...] Südlich von Presen werden keine Auswirkungen erwartet.“ Im Bestands- und Konfliktplan „Tiere und Pflanzen, Boden - mariner Bereich“ (LBP, Anlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen, Blatt 4) ist erkennbar, dass im küstennahen Bereich zwischen Presen bis Klausdorf überwiegend hochwertige benthische Habitate auftreten, die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG geschützte Biotope bzw. FFH-Lebensraumtypen darstellen. Damit wäre eine Überprägung durch eine neue Struktur wie ein Riff mit Eingriffen in bereits hochwertige Habitate verbunden.
309/4 Die Stadt Fehmarn fordert ihre Einbindung bei der Verwendung der Ersatzzahlung. Sie steht offen für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.	Grundsätzlich halten die Vorhabenträger die Einbindung betroffener Gemeinden bei der Umsetzung von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für sinnvoll. Die Vorhabenträger prüfen derzeit erneut, ob Flächen für naturschutzfachlich- und rechtlich geeignete Realkompensationsmaßnahmen im marinen Bereich zur Verfügung stehen. Bestätigt sich dabei das Ergebnis der bisherigen Prüfung, verbleibt es bei der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzzahlung. Für diesen Fall weisen die Vorhabenträger darauf hin, dass es nicht in der Kompetenz der Vorhabenträger liegt, über die Mittel, die als Ersatzzahlung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geleistet werden, zu verfügen. Entsprechend den rechtlichen Vorgaben ist für die Verwendung der Ausgleichszahlungen für den Bereich des Küstenmeeres das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume (MELUR) in Kiel und für den Bereich der AWZ das

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Bundesamt für Naturschutz (BfN) zuständig.
Anlage 3.1 Blatt 1 Ist für das Gewässer südlich Bannesdorf eine Renaturierung vorgesehen durch FBQ?	Das Gewässer südlich von Bannesdorf liegt außerhalb des Planfeststellungsgebietes. Die Darstellung in Anlage 3.1, Blatt 1 ist aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn genommen worden. Es ist dort im Rahmen des Projektes der FBQ keine Renaturierung geplant.
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.	Ein Ausbau der Gemeindestraße Presen (Achse 970) bis zur Einmündung der K49 ist nicht vorgesehen, da der Baustellenverkehr die Gemeindestraße Presen nicht nutzt, sondern über eine parallel verlaufende Baustraße geführt wird. Es entsteht somit keine zusätzliche Verkehrsbelastung.
Achse 900 (K 49) und 961 (Fährhafenstraße): hier ist die Vorfahrtsregelung aufgrund der zu erwartenden Verkehrszahlen zu prüfen. Ggf. ist die Fährhafenstraße als vorfahrtsberechtigzte Straße anzulegen.	Die Vorfahrtsregelung wurde im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrszahlen geprüft. Aus Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen, Bild 4.2, ist ersichtlich, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung (DTV) für den Planfall 2025 auf der K 49 (Achse 900) mit ca. 6.343 ermittelt wurde. An der Kreuzung zur Fährhafenstraße (Achse 961) verteilt sich der Verkehr. 2.228 Kfz nutzen die Fährhafenstraße und 4.105 Kfz nutzen die weitergeführte K 49. Das bedeutet, dass die Hauptbelastung auf der K 49 liegt und somit die Vorfahrts- bzw. Verkehrsregelung richtig gewählt wurde.
Achse 990 Fährhafenstraße (eigt. Scandlines) sowie Wirtschaftsweg sind auszubauen.	Über die vorhandene Fährhafenstraße (Achse 990) und den geplanten Wirtschaftsweg Landgewinnungsfläche (Achse 986) erfolgt die Anbindung des Portalgebäudes, des Regenklärbeckens, der Lagerfläche zur Wartung der Landgewinnungsfläche, des Lüftungsbauwerks Tunnel sowie der Landgewinnungsfläche Fehmarn. Ein Ausbau der Fährhafenstraße bzw. eine Verbreiterung des Wirtschaftsweges Landgewinnungsfläche sind nicht vorgesehen, da die Verkehrsbelastung aus oben genannter Nutzung dies nicht erforderlich macht.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Anlage 7.1 Lagepläne und 10.2 Bauwerksverzeichnis BWZ 1.006-1.015 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.	Die in der Einwendungstabelle aufgeführte Stelle „Anlage 7.1 Lagepläne und Anlage 10.2 Bauwerksverzeichnis Seite 7 – 13“ bezieht sich auf einen Teil der einmündenden Straßen an die neue E 47. Die Seitenzahlen 7 – 13 verweisen auf folgende Straßenanlagen im Bauwerksverzeichnis (BWZ). ·Lfd. Nr. 1.006 - Nebenanlage West (Achse 963) ·Lfd. Nr. 1.009 - Nebenanlage Ost (Achse 964) ·Lfd. Nr. 1.010 - Zufahrtsstraße Nebenanlage Ost (Achse 987) ·Lfd. Nr. 1.012 - Sammelplatz ·Lfd. Nr. 1.013 - Zufahrtsstraße Sammelplatz (Achse 983) ·Lfd. Nr. 1.014 - Sammelplatz Einfahrtsrampe Heiligenhafen (Achse 984) ·Lfd. Nr. 1.015 - Sammelplatz Ausfahrtsrampe Heiligenhafen (Achse 985) Die Stadt Fehmarn weist darauf hin, dass für die Entwässerung dieser Flächen kein Nachweis zur Leistungsfähigkeit der Versickerung vorliegt bzw. dass diese Prüfung noch zu leisten ist. Für die o.g. Lfd. Nr. 1.006, 1.009 und 1.010 trifft der Hinweis nicht zu. Die Flächen der Nebenanlagen West sind Bestandteil des Entwässerungsabschnittes 1 (BWZ Lfd. Nr. 7.005), die Nebenanlage Ost sowie die Zufahrtsstraße zur Nebenanlage Ost gehören über die neue Pumpstation im Marienleuchter Weg (BWZ Lfd. Nr. 7.022) zum Entwässerungsabschnitt 2A (BWZ Lfd. Nr. 7.023). Für die übrigen Lfd. Nr. 1.012 bis 1.015 ist die Anmerkung zur Muldenentwässerung zutreffend. Der Vollständigkeit wegen wird hier seitens der Vorhabenträger darauf aufmerksam gemacht, dass im BWZ unter 3. Nebenstraßen aufgelistet sind, deren Flächen ebenfalls zum Großteil über Muldenversickerung in den Untergrund entwässern. Für die Planungen wurde die Versickerungsfähigkeit in den Böschungfußmulden wie folgt abgeschätzt. Als maßgebende Stelle wurde der Bereich betrachtet, wo eine Überflutung der Böschungfußmulden im Bemessungsfall zu Beeinträchtigungen für die anschließenden Flächen führt. Der ungünstigste Fall liegt bei den oben aufgeführten Flächen des Sammelplatzes einschl. der Zufahrtsstraße und Einfahrtsrampe Heiligenhafen (BWZ Lfd. Nr. 1.010 bis 1.014) vor. Die anzusetzende abflusswirksame Fläche Ared beträgt hier ca. 690 m². Die vorgesehene Mulde hat Abmessungen von Länge/Breite/Tiefe von ca. 125/2,00/0,30 m und verfügt so über ein

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Speichervolumen von ca. 50 m³. Auf Fehmarn stehen bis in große Tiefen Geschiebeböden an, die teilweise von geringen Sandlagen durchzogen sind. Freies Grundwasser ist nicht vorhanden. In den örtlichen Sandlagen tritt Stau- und Schichtenwasser auf. Für die Bodendurchlässigkeit wird auf der sicheren Seite liegend ein gemittelter Erfahrungswert für vergleichbare, schwach durchlässige Böden mit $k_f = 10^{-7}$ m/s angesetzt (k_f-Werte für z.B. toniger Schluff 10^{-6} bis 10^{-9} m/s, schluffiger Sand 10^{-5} bis 10^{-7} m/s). Es wurde ein Bemessungsregenereignis mit der Regenhäufigkeit alle 10 Jahre analog zur Regenrückhaltung genutzt. Die Abschätzung zeigt, dass die betrachtete Mulde im Bemessungsfall ein Speichervolumen von ca. 47 m³ erfordert, welches durch die geplanten 50 m³ Speichervolumen sichergestellt ist. Die Mulde verläuft in paralleler Hanglage wodurch das Gefälle relativ homogen horizontal ausgebildet wird. In der fortlaufenden Mulde am Böschungsfuß der E47 schließt eine abfallende Gefällesituation an. Ab hier ist die Böschungsfußmulde jedoch nur noch für die Aufnahme des Wassers von der Böschung vorgesehen und erfordert daher weniger Speichervolumen. Im Bemessungsfall kommt es zu keinem Übertritt des in der Mulde gespeicherten Oberflächenwassers.
7.1 Blatt1 BWZ 2.002 17 Die Stadt Fehmarn sieht durch den geplanten Mast (Höhe 20 - 40 m) eine erhebliche Landschaftsbildbeeinträchtigung, die an dieser Stelle auch auszugleichen ist. 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.	Die Einwendung weist darauf hin, dass die vom GSM-Mast ausgehende Strahlung evtl. die im 330 m entfernten Meereszentrum gehaltenen Haie gesundheitlich beeinflussen könnte. Der GSM-R Mast dient zur funktechnischen Versorgung der Züge im Rahmen des zur Anwendung kommenden ERTMS (European Rail Traffic Management System), über das die signaltechnische Zugsteuerung und die Kommunikation mit dem Zug sichergestellt werden. Die Ausrichtung der GSM-R Antennen erfolgt ausschließlich zur Strecke hin, also nach Süden und Norden, um dort eine ausreichende Funkabdeckung zu erzeugen. Eine Abstrahlung in Richtung Meereszentrum erfolgt daher nicht. Die GSM-R Frequenzen liegen im gleichen Funkspektrum wie gewöhnliche Handynetze und stellen somit kein besonderes Gefahrpotential für die Umwelt dar.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Der geplante GSM-Mast hat deshalb keinerlei Auswirkungen auf die im Meereszentrum befindlichen Fische. Bezüglich des Landschaftsbildes sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) die Eingriffe bewertet und werden durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen.
7.1 Blatt 1 + Bauwerksverzeichnis nis 2.007 22 / 163 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. Spalte 11 muss daher heißen: a) Stadt Fehmarn; b) + c) Femern A/S	Die Ausführungen sind seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden. Femern A/S als Vorhabenträger des Eisenbahnteils der Festen Fehmarnbeltquerung bzw. ein von Femern A/S bevollmächtigter Dritter, wird den Wirtschaftsweg zur Erschließung des neu zu errichtenden GSM-R-Mastes auf eigene Kosten erstellen. Das Eigentum wird weiterhin bei der Stadt Fehmarn verbleiben. Das Bauwerksverzeichnis wird entsprechend angepasst. Zurückgewiesen wird jedoch der Wunsch der Stadt, die Unterhaltungspflicht bei Femern A/S zu belassen. Die Stadt führt selbst aus, dass der Weg im Zuge der geplanten Gewerbegebietserweiterung aufgegeben werden soll. Zum anderen erhält die Stadt mit der Neuerstellung des Weges eine im Vergleich zur heutigen Situation wesentlich bessere bauliche Qualität, so dass bis zur Aufgabe des Wirtschaftsweges keine Unterhaltungsarbeiten anfallen werden. Der Weg wird künftig nur für wenige Fahrten im Jahr zur Unterhaltung des GSM-R-Mastes genutzt werden. Darüber hinaus ist bereits heute die Stadt Fehmarn Unterhaltungsverpflichtete. Aus diesen Gründen wird im Bauwerksverzeichnis die Stadt Fehmarn als Unterhaltungsverpflichtete eingetragen werden.
7.1 Blatt 5 +6 BWZ 2010 Achse 977 Siehe BWZ 3.006 24 Die Zufahrt zur Fläche für Bahnwartungszwecke Achse 977 muss gleichzeitig für die Landanlieger als Zufahrt zu zukünftig landwirtschaftlich genutzten Grundstücken dienen.	Die Zufahrt zur Fläche für Bahnwartungszwecke Achse 977 wird gleichzeitig auch für den Eigentümer als Zufahrt zu dessen zukünftig landwirtschaftlich genutzten Grundstück dienen. Dies soll mit dem Grundstückseigentümer in einer gesonderten Vereinbarung geregelt werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
7.1 Blatt 2 BWZ 3.001 26 Mit dem LBV SH ist abgestimmt, dass dieser Wirtschaftsweg entfallen kann, wenn der LBV SH die Kosten für die Verlegung des Mönchsweges übernimmt.	Der Wirtschaftsweg ist entbehrlich und wird aus den Unterlagen entfernt: Die Kosten für die neue Beschilderung des Mönchsweges werden vom Vorhabensträger LBV SH übernommen.
7.1 Blatt 3 + Bauwerks verzeichnis 3.004 29 / 163 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. 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. Die Kosten sind dem Bund anzulasten. Der Ausbau ist bis zur Einmündung der K 49 zu verlängern.	Die befestigte Fahrbahnbreite von 4,75 für die Gemeindestraße Presen ist ausreichend. Die Erleuterung wurde unter Punkt 107/5 vorgenommen. Die Forderung wird seitens der Vorhabenträger abgelehnt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
7.1 Blatt 4 + Bauwerks- verzeichnis 3.005 30 /163 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 dortigen Unterlagen selbst feststellt, nicht zukunftsgerichtet geeignet, den heutigen Verkehrsanforderungen zu genügen. 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. Die Kosten sind dem Bund anzulasten.	Die Planung des neu herzustellenden, insgesamt kurvigen Teils der Gemeindestraße nach Todendorf wird aufgrund der Nutzung und der dieser zu Grunde zu legenden Schleppkurven auf 4,75 m plus beidseitigem 0,75 m Bankett aufgeweitet. Weitergehende Forderungen werden seitens der Vorhabenträger abgelehnt.
7.1 Blatt 4 + Bauwerks verzeichnis 3.007 32 / 163 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	Der Vorhabenträger gibt der Einwendung Recht. Richtig wäre im BWVZ-Nr. 3.007 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen: Zukünftig (Spalte 11): a) + b) Kreis Ostholstein

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Planfeststellung zum Ausbau der B207 hat die Stadt Fehmarn rechtlich dargelegt, dass die Unterhaltungspflicht weiterhin beim Kreis Ostholstein als Straßenbaulastträger der K49 liegt. Diese Sichtweise vertritt die Stadt Fehmarn weiterhin. Die Stadt Fehmarn lehnt die Übernahme der Bushaltebuchten ab.	
7.1 Blatt 4-6 + Bauwerksverzeichnis 3.008 33/163 Die Fährhafenanbindung { Achse 961) ist als Gemeindestraße der Straßenkategorie A III (A - außerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei und mit Verbindungsfunktion; III - zwischengemeindliche Straßenverbindung (verbindet Grundzentren). 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	Der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008 sieht den Neubau einer Festen Fehmarnbeltquerung vor. Durch den Neubau der Festen Querung wird eine höherwertige, da dauerhaft vollumfänglich nutzbare Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen geschaffen. Die derzeitige Fährverbindung würde parallel zu dieser höherwertigen Verbindung verlaufen. Gemäß der Netzplanung ist aber immer nur eine Verbindung für die Nutzer herzustellen und aufrecht zu erhalten. Wie dargestellt ist die höherwertige Verbindung zukünftig die Feste Fehmarnbeltquerung. Der Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung wird daher als Bundesfernstraße gewidmet. Zwei parallel verlaufende Verbindungen wird der Bund nicht betreiben und unterhalten. Das nachgeordnete Straßennetz ist diesen neuen Randbedingungen anzupassen, was auch geschehen ist. Die Verbindung zum Fährhafen ist folgerichtig in eine Straßenkategorie nach Landesrecht eingestuft. Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, wird davon ausgegangen, dass, nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung, die gesamten künftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich durch den Tunnel abgewickelt werden. Für die zusätzliche Anbindung des Hafens Puttgarden wurden in der Anlage 26.2 der Planfeststellungsunterlagen die verbleibenden Verkehre prognostiziert. Berücksichtigt wurde dabei der Verkehr zum Bordershop, zum Bahnhof und zur Ortslage Puttgarden. Die Einstufung der Straße ist daher korrekt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Straße des überörtlichen Verkehrs zu qualifizieren und zu widmen. Die Verkehrsinsel an der Einmündung zur K 49 ist für Schwerlastverkehr überfahrbar auszubauen, da häufiger Fahrzeuge mit Überlänge diesen Bereich frequentieren werden.	Hinsichtlich der Einmündung zur K 49 wird kein Überarbeitungsbedarf gesehen. Die Einmündung ist ausreichend bemessen. Eine Überarbeitung der Unterlagen wird seitens der Vorhabenträger abgelehnt.
7.1 Blatt 6+7 BWZ 3.011 Marientleuchter Weg/ Rethen: Reicht der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg von 1,25 m bzw. 1,75 m im Kurvenbereich aus?	Für den Querschnitt RQ 7,5 mit Seitentrennstreifen wird gemäß RAS-Q Kap. 3.2.1 eine Mindestbreite von 1,25 m gefordert. Die gewählte Breite des Trennstreifens ist somit ausreichend.
7.1 Blatt 6 BWZ 3.014 38 Koppelzufahrt von Achse 981: Ist die Fläche zwischen E 47 und Fährhafenstraße überhaupt groß genug, dass sich eine Bewirtschaftung lohnt?	Die Vorhabenträger stellen die Fläche für eine mögliche Bewirtschaftung wieder zur Verfügung. Hinsichtlich einer zukünftigen Bewirtschaftung werden sich die Vorhabenträger mit den Grundstückseigentümern bzw. möglichen Interessenten in Verbindung setzen. Unabhängig von einer potentiellen Bewirtschaftung ist aber eine Zufahrtsmöglichkeit zu diesem Flurstück für Wartungszwecke etc. notwendig.
7.1 Blatt 6+7 BWZ 3.015 39 Achse 982: Ist der Querschnitt mit 3,50 m ausreichend? Die Entwässerung über Mulden darf nicht dazu führen, dass die benachbarten landwirtschaftlichen	Der Wirtschaftsweg Marientleuchte (Achse 982) hat eine Länge von 376 m und liegt komplett in Dammlage. Eine einstreifige Ausführung ist infolge der geringen Nutzung und Einsehbarkeit über die gesamte Länge ausreichend. Die benachbarten landwirtschaftlichen Flächen werden nicht durch Oberflächenwasser beeinträchtigt, da die Mulden über Entwässerungsleitungen an den Verbandsgraben WV 3.1.11 angeschlossen werden (vgl. BWVZ-Nr. 7.025).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Flächen durch das Oberflächenwasser beeinträchtigt werden.	
7.1 Blatt 8+9 BWZ 3.016 40 Achse 986: Der Wirtschaftsweg ist für die Öffentlichkeit zu widmen, damit zukünftig der Strand erreichbar bleibt.	Dem Wunsch der Stadt Fehmarn wird seitens der Vorhabenträger entsprochen. Allerdings geht im Rahmen der öffentlichen Widmung des Weges die Unterhaltungslast an die Stadt Fehmarn über. Das Eigentum soll ebenfalls auf die Stadt Fehmarn übertragen werden. Die Vorhabenträger streben hierzu eine vertragliche Einigung mit der Stadt Fehmarn an (§ 18 Abs. 2 StrWG SH). Das Bauwerksverzeichnis wird entsprechend angepasst. Da der Weg vollständig neu erstellt wird, kann die Stadt keine Ablösung der Unterhaltungskosten im Sinne der Ablösungsrichtlinien (ARS-Nr. 1471985 Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Straßen und Wege, Vkl. 1985 S. 916) geltend machen.
7.1 Blatt 2 BWZ 3.018 42 Siehe BWZ 3.001: kann entfallen	Der Wirtschaftsweg Achse 890 ist entbehrlich und wird aus den Unterlagen entfernt. Die zugehörigen Feldzufahrten werden entsprechend auch entfernt.
7.1 Blatt 2 BWZ 3.019 43 Siehe BWZ 3.001: kann entfallen	Der Wirtschaftsweg Achse 890 ist entbehrlich und wird aus den Unterlagen entfernt. Die zugehörigen Feldzufahrten werden entsprechend auch entfernt.
7.1 Blatt 4 BWZ 3.020 + 3.021 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.	Die Breite der Grundstückszufahrten wird in dem Erörterungstermin mit den Eigentümern abgestimmt. Bei Bedarf werden alle Zufahrten 6 m breit ausgebaut.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
7.1 Blatt 4 BWZ 3.022 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 Straßenbaulastträger in Betracht. Wir befinden uns hier außerhalb einer Ortsdurchfahrt.	Die Vorhabenträger geben der Einwendung Recht. Richtig wäre im BWVZ-Nr. 3.022 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen: Zukünftig (Spalte 11): a) + b) Kreis Ostholstein
7.1 Blatt 8 BWZ 3.026 48 Siehe BWZ 3.016	Es wird auf die Erwiderungen der Vorhabenträger zum Bauwerk BW 3.016 verwiesen.
7.1 Blatt 7+8 BWZ 3.032 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	Vor Beginn der Bauarbeiten wird ein Beweissicherungsverfahren vorgenommen. Schäden, die auf das Bauvorhaben zurückgeführt werden können, werden durch die Vorhabenträger beseitigt oder ausgeglichen. Hinsichtlich der Regelung zur Unterhaltungspflicht und der daraus resultierenden Kosten wird eine Vereinbarung außerhalb der Planfeststellung auf Grundlage gesetzlicher Vorgaben angestrebt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
angemessene Entschädigung.	
7.1 Blatt 4 BWZ 3.033 55 Die Breite mit 2,50 m ist für die Koppelzufahrt nicht ausreichend. Die Zufahrt ist in einer Breite von 6 m herzustellen.	Die Breite der Grundstückszufahrten wird in dem Erörterungstermin mit den Eigentümern abgestimmt. Bei Bedarf werden alle Zufahrten 6 m breit ausgebaut.
7.1 Blatt 4 BWZ 3.034 56 Die Breite mit 4,00 m ist für die Koppelzufahrt nicht ausreichend. Die Zufahrt ist in einer Breite von 6 m herzustellen.	Die Breite der Grundstückszufahrten wird in dem Erörterungstermin mit den Eigentümern abgestimmt. Bei Bedarf werden alle Zufahrten 6 m breit ausgebaut.
7.1 Blatt 2 BWZ 3.042 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.	Der Einwand ist zutreffend. Richtig wäre im BWVZ-Nr. 3.042 der Anlage 10.2: Zukünftig (Spalte 10): a) + b) Stadt Fehmarn Ein Ausbau der Gemeindestraße Presen (Achse 970) bis zur Einmündung der K 49 ist nicht geplant, da der Baustellenverkehr über eine parallel verlaufende Baustraße geführt wird und somit keine zusätzliche Verkehrsbelastung entsteht.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
7.1 Blatt 2-4 BWZ 4.001 66 Das Lichtraumprofil ist so anzulegen, dass zukünftig eine Elektrifizierung des Anschlusses des Fährhafens vorgenommen werden kann. Die Kosten sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.	Die Forderung wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Eine mögliche Elektrifizierung des Fährhafenanschlusses fällt in die Zuständigkeit der DB Netz AG und entzieht sich somit dem Einflussbereich der Vorhabenträger. Die Vorhabenträger kennen die diesbezüglichen Pläne der DB Netz AG nicht. Aus ihrer Sicht besteht derzeit kein Anlass, ein entsprechendes Lichtraumprofil vorzusehen.
7.1 Blatt 6 BWZ 5.009 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 überfahrende E 47 liegt die Unterhaltungspflicht beim Bund bzw. Femern A/S.	Die Vorhabenträger geben der Einwendung Recht. Richtig wäre im BWVZ-Nr. 5.009 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen: Zukünftig (Zeile 11): b1) Femern A/S (betrieblich für E47 + baulich für Brückenbauwerk) b2) Stadt Fehmarn (betrieblich für Marienleuchter Weg/Rethen)
7.1 Blatt 6 BWZ 5.010 77 Brücke Marienleuchter Weg über Bahn: Die betriebliche Unterhaltungspflicht der Stadt Fehmarn kann 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	Die Vorhabenträger geben der Einwendung Recht. Richtig wäre im BWVZ-Nr. 5.010 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen: Zukünftig (Zeile 11): b1) Femern A/S (betrieblich für Eisenbahnstrecke FBQ + baulich für Brückenbauwerk) b2) Stadt Fehmarn (betrieblich für Marienleuchter Weg/Rethen)

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
übernehmen.	
BWZ 7.024 Die Stadt wird die Entwässerungseinrichtungen nicht übernehmen (siehe BWZ 3.008).	Die Vorhabenträger streben, abweichend der Aussage in Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.1.3.7., S 102 an die Fährhafenanbindung nicht mehr als Gemeindestraße widmen zulassen, sondern als Kreisstraße (siehe dazu auch Erwiderung zu 102/2).
7.1 Blatt 9 Anlage 9.3 Blatt 1 BWZ 10.004 157 Warum wird der Wellenbrecher nicht als Hochwasserschutzanlage konzipiert?	Der Wellenbrecher dient nicht dem Hochwasserschutz, da er weder eine Fläche abschließt noch die notwendige Höhe aufweist. Der Wellenbrecher dient ausschließlich dazu, die Landgewinnungsfläche gegen Ausspülungen zu schützen. Der Portalbereich bzw. die Senke wird durch den Objekthochwasserschutz eingefasst (vgl. BWVZ-Nr. 10.003).
7.1 Blatt 8-9 9.3 Blatt 1 BWZ 10.006 159 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.	Der von der Stadt Fehmarn gewünschte Eigentumsübergang der Landgewinnungsfläche in städtisches Eigentum ist aus rechtlichen Gründen nicht innerhalb des Planfeststellungsverfahrens möglich. Grunderwerbsbelange werden grundsätzlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – und im Nachgang zu diesem – rechtsverbindlich geregelt. Bei der künftigen Landgewinnungsfläche handelt es sich um eine bisher von einer Bundeswasserstraße eingenommene Fläche, deren Eigentümerin die Bundesrepublik Deutschland ist. Die künftige Landgewinnungsfläche wird daher weiterhin im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehen. Der Stadt Fehmarn steht es frei, einen Antrag auf Inkommunalisierung der Landgewinnungsfläche bei der dafür zuständigen Behörde zu stellen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
7.1 Blatt 9 9.4 Blatt 1-2 Anlage 16.2, Blatt 1, Anlage 27.2 Blatt 5 BWZ 11.001 160 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.	Die Forderung wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ zugelassen und bestimmt, welche baulichen Anlagen die Vorhabenträger in Bezug auf dieses Vorhaben errichten und nutzen dürfen. Die Vorhabenträger dürfen daher nur solche Anlagen in den Planfeststellungsantrag aufnehmen, die für den Bau bzw. den Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung zwingend erforderlich sind. Bei dem hier in Rede befindlichen Arbeitshafen handelt es sich um eine Anlage, die ausschließlich für den Bau des Querungsbauwerkes benötigt wird. Damit soll die seeseitige Andienung der Baustelle sichergestellt werden, um Belastungen durch den Baustellenverkehr auf dem vorhandenen Straßennetz gering zu halten. Nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung wird der Arbeitshafen für das Vorhaben nicht mehr benötigt. Aus diesem Grunde mussten die Vorhabenträger den Rückbau des Hafens in den Planfeststellungsunterlagen vorsehen. Der Stadt Fehmarn steht es jedoch frei, den Arbeitshafen nach Abschluss der Baumaßnahme zu übernehmen und selbst für die erforderlichen Genehmigungen zur Nachnutzung des Hafens zu sorgen. Insbesondere Femern A/S und die Stadt Fehmarn befinden sich diesbezüglich schon seit Längerem im Gespräch. In diesem Rahmen hat Femern A/S wiederholt auf die o.g. rechtlichen Hürden hingewiesen.
7.3 Leitungspläne Blatt 7+8 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.	Die Stromversorgung wird auf deutscher Seite aus dem bestehenden Hochspannungsnetz von E.ON-Hanse gewährleistet (vgl. auch Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.5.4). Die neue Leitungsführung auf dem Baufeld der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) wird derzeit mit dem Leitungsträger abgestimmt. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme (temporär bzw. dauerhaft) ist nicht erforderlich.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
11.1 Schalltechnische Untersuchung 13/2 Aufgrund der Nichtberücksichtigung bereits vorhandener Geräuschemissionen ausgehend von bestehenden Straßen/ Schienen, kann es letztendlich in Kombination mit den hinzukommenden Verkehrstrassen zu übermäßigen und unangemessenen Geräuscentwicklungen entlang der Verkehrswege kommen.	Der Einwand ist unbegründet. Der Schutz der Bebauung vor Verkehrslärm wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) sichergestellt. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Schienenwege oder Straßen im Rahmen der Lärmvorsorge nur sicherzustellen ist, dass „durch diese“ keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Maßgeblich ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms (BVerwG, Urteil v. 21.02.1996, 4 C 9/95, Rn. 27 – Juris; Urteil v. 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 38 – Juris). Geklärt ist ferner, dass abweichend von dem Grundsatz, dass die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen sind, die Bildung eines Summenpegels dann geboten sein kann, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, 4 C 9/95, Rn. 35 - Juris; Urteil v. 20.05.1998, 11 C 3/97, Rn. 32 – Juris). Für das planfestzustellende Vorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung ist dies ausweislich der ermittelten Immissionswerte der Schalltechnischen Untersuchung ausgeschlossen. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erfolgte jedoch auch eine Betrachtung des Gesamtverkehrslärms unter Einbeziehung des gesamten relevanten Straßenverkehrsnetzes. Dies ist in Kapitel 5.2.1.2. ab S. 1792 (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band III A) dargestellt.
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	Der Einwand ist unzutreffend. Die vorliegenden Unterlagen zur Planfeststellung entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung (Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen) für einen Verkehrsweg ist grundsätzlich gemäß 16. BImSchV auf den zu ändernden bzw. neu zu bauenden Verkehrsweg abzustellen, in diesem Fall also auf die von dem geplanten Vorhaben

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	„Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ ausgehenden Lärmemissionen. Eine andere Herangehensweise wäre rechtlich fehlerhaft. Der Schutz der Bebauung vor durch die Hinterlandanbindungen verursachten Schienenverkehrslärm wird in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren für die Hinterlandanbindungen sichergestellt.
14/2 Die Auf- und Abfahrrampen des neu entstehenden Anschlusses „Puttgarden“ befinden sich durchaus im Einwirkungsbereich der Ortsteile Puttgarden, Marienleuchte und Bannesdorf und sollten dementsprechend auf ausgehende Emissionen untersucht werden.	Der Einwand fordert die schalltechnische Einbeziehung der Rampen an der Anschlussstelle Puttgarden. Der Einwand ist unzutreffend. Aufgrund der großen Entfernung und der geringen Verkehrsbelastungen auf den Rampen sind keine relevanten Pegelanteile an der nächstgelegenen Bebauung zu erwarten. Dies wurde in Voruntersuchungen geprüft.
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	Dem Einwand wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt. Die schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung für einen Verkehrsweg muss nach den Kriterien der 16. BImSchV erfolgen. Dort sind die geltenden Immissionsgrenzwerte für die Planung von Verkehrswegen festgelegt. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 sind nur im Städtebau anzuwenden. In der UVS wird erläutert, dass für die Bewertung der künftigen Lärmsituation für das Schutzgut Mensch im

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Untersuchung verwendeten Referenzwert.	Bereich der Festen Fehmarnbeltquerung die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) nur hilfsweise herangezogen werden. Es wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zwischen der lärmbedingten Bewertung des Schutzgutes Mensch in der UVS und der Ermittlung von Schallimmissionen im Planfeststellungsverfahren unterschieden werden muss (vgl. UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2.1.2. Band IV C, S 1793).
14/4 Liegen Straße und Schiene von Bannesdorf aus gesehen tatsächlich 170 m auseinander?	Der Einwand bezieht sich auf S. 14 der Schalltechnischen Untersuchung und fragt nach dem Abstand zwischen Straße/Schiene von Bannesdorf aus gesehen. Im Gutachten wird erläutert, dass die nächstgelegene Bebauung in Bannesdorf etwa 770 m von der Verfahrensgrenze (Schiene) und 600 m von der Verfahrensgrenze (Straße) entfernt liegt. Die Differenz von ca. 170 m ist darauf zurückzuführen, dass der Baubeginn der Straße südlicher als der Baubeginn der Schiene liegt (vgl. Anhang 11.1.2. Blatt 3).
14/5 Anlage 11.1.2 Blatt 3 fehlt	Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.
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.	Der Einwand ist aus Sicht der Vorhabenträger unbegründet. Das Grundstück Marienleuchter Weg 12 wurde bei den Ermittlungen mit zwei Gebäuden einbezogen. Für die Schutzbedürftigkeit wurde von einem Mischgebiet ausgegangen (vgl. Kap. 5.2, S.19, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen). Eine höhere Schutzbedürftigkeit wie sie z.B. in einem Wohngebiet besteht, ist hier nicht gegeben, da die Schutzbedürftigkeit nicht durch eine einzelne Wohnnutzung festgelegt wird, sondern von der Eigenart der näheren Umgebung bestimmt wird.
17/5 Basieren die Verkehrsstärken auf Zählungen oder Berechnungen? Gemäß RLS-90 ist der Lärmpegel	Die Verkehrsbelastungen wurden im Rahmen einer Verkehrsprognose ermittelt (vgl. Aktualisierung der FTC-Prognose von 2002 in Anlage 26 der Planfeststellungsunterlagen). Diese basiert teilweise auf Verkehrszählungen. Diese Ermittlung der Verkehrsbelastung ist üblich. Die derart ermittelten projektbezogenen

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
grundsätzlich zu berechnen und nicht zu messen, da Messungen Momentaufnahmen darstellen und ggf. nicht repräsentativ für die tatsächliche durchschnittliche Lärmbelastung sind.	Verkehrsbelastungen können für die Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-90 als Eingangsdaten verwendet werden. Dies ist ein übliches Verfahren.
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.	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Belange des Tourismus werden von den Vorhabenträgern sehr ernst genommen. Grundsätzlich sagen die Vorhabenträger die Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm zu. Die ausführenden Baufirmen sind verpflichtet die Richtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Vorsorglich wird jedoch ein Lärmminderungskonzept erstellt.
24/7 Gibt es Aussagen dazu, wie weit exemplarische Untersuchungen von den konkreten Baustellenkonzepten und Bauzeitenplanungen abweichen können / werden?	Eine Detailplanung der Baustelle erfolgt zwangsläufig erst durch die ausführenden Bauunternehmen, aber immer im Rahmen der Festlegungen, die in den Planfeststellungsunterlagen und durch den Planfeststellungsbeschluss vorgenommen wurden bzw. werden. Dadurch wird ausgeschlossen, dass es zu unzumutbaren Belastungen bzw. Abweichungen kommt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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?	Der geplante Bauablauf ist in Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 3.3., beschrieben. Durch die detaillierte Ausführungsplanung werden die Bauabläufe weiter konkretisiert. Es kann aber bereits jetzt festgehalten werden, dass die Baustelle am Anfang eine Einrichtungszeit benötigt und die lärmintensiven Rohbauarbeiten abgeschlossen sein müssen, um die Ausstattung der Tunnelröhren mit Tunnel- und Eisenbahntechnik zu ermöglichen. In Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen wird in Kapitel 2.2. beschrieben, dass die Einrichtungsphase ca. 6 Monate dauert und die Phase der Hauptbautätigkeit ca. 4,5 Jahre. Die letzten 1,5 Jahre werden überwiegend durch den Abschluss der Roh- und Erdbauarbeiten sowie das Einbringen der Tunnelausrüstung (Leitungen, Rohre, Sicherheitstechnik, Ventilatoren, Pumpen, Trafos etc.) und Bahnausrüstung (Schienen, Oberleitung, Signal- und Sicherheitstechnik, etc.) gekennzeichnet sein.
24/9 Kann es ggf. auch zur Errichtung von mehr als zwei Betonwerken und damit zur Entstehung von noch mehr Emissionen kommen?	Die Vorhabenträger haben auf Fehmarn zwei Betonmischwerke vorgesehen (s. Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 3.2.2.3. und Kapitel 3.2.2.4.), welche aber beide mehrere Produktionslinien besitzen. Die Emissionsgrenzwerte werden jedoch grundsätzlich eingehalten (z.B. AVV Baulärm, s. Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.2.).
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.	Die Einwendung wird so verstanden, dass der Einsatz geräuscharmer Baumaschinen und die zeitliche Begrenzung der Rammarbeiten gefordert werden. Bei den Bauarbeiten wird die AVV Baulärm eingehalten. Das beinhaltet sowohl den Einsatz von geräuscharmen Einbringarbeiten als auch die zeitliche Begrenzung der Arbeiten. Weitere Ausführungen zu den Rammarbeiten und deren schalltechnischen Auswirkungen können der Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen (Kapitel 7.5.), entnommen werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
25/6 Ist ein durchgängiger Betonierbetrieb zwingend nötig? Es wird erneut auf die touristische Nutzung Fehmarns und damit auf den größten und wichtigsten Wirtschaftszweigs der Insel verwiesen, den es mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten gilt.	Im Sinne eines schnellen Baufortschrittes ist es sinnvoll und geplant, einen durchgängigen Betonierbetrieb vorzunehmen. Dies wird notwendig, wenn große Abschnitte betoniert werden sollen. In anderen Zeiten wird es Unterbrechungen beim Betonierbetrieb geben. Die Anforderungen der AVV Baulärm werden grundsätzlich eingehalten. Die lärmintensiven Bauarbeiten werden überwiegend tagsüber zwischen 7 und 20 Uhr stattfinden, während die Bautätigkeiten nachts deutlich reduziert werden.
27/7 Der Verweis auf Pläne der Anlage A 4.1 ergibt keinen Sinn.	Die Vorhabenträger danken für den Hinweis und entschuldigen sich für den Fehler. In Abschnitt 7.4.1 (Seite 27) der Anlage 11.1 wird der Verweis auf Anlage A4.1 durch Anlage 11.1.6 ersetzt.
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.	Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt. Zur Festlegung der nutzungsbedingten Schutzbedürftigkeit für Campingplatzgebiete stellen sowohl die Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 als auch die DIN 18005/1 Orientierungsgrundlagen für die Zuordnung der Nutzung dar, da die 16. BImSchV selbst keine speziellen Immissionsgrenzwerte für Campingplätze enthält (vgl. Kap. 5.2.1.2., S. 1793 ff., UVS Band III, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen). Gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 liegt eine Zuordnung zu Dorf-/ Mischgebieten (MI) vor. Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005/1, Beiblatt 1 sind demgegenüber allgemeinen Wohngebieten (WA) vergleichbar. Nach der Rechtsprechung sind Campingplätze regelmäßig entsprechend einem Dorf-/Mischgebiet zu beurteilen. Der entscheidende Unterschied zu Wohngebieten ist, dass jene zum dauerhaften Wohnen geeignet und bestimmt sind, während Campingplätze – sowohl für das Reisecamping als auch für das Dauercamping – ihrer Natur nach grundsätzlich auf einen vorübergehenden Aufenthalt angelegt sind (OVG Lüneburg, Urteil v. 15.04.1993, 7 K 3383/92, Rn. 36 - Juris). Insofern ist die temporäre Wohnnutzung gerade nicht vergleichbar mit einem allgemeinen Wohngebiet. Für den Campingplatz wird daher der Richtwert für MI-Gebiete von 60 dB(A) zugrunde gelegt (vgl. Kap. 7.4.2., S. 28, Anlage 11.1).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt. Zur Festlegung der nutzungsbedingten Schutzbedürftigkeit für Campingplatzgebiete stellen sowohl die Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 als auch die DIN 18005/1 Orientierungsgrundlagen für die Zuordnung der Nutzung dar, da die 16. BImSchV selbst keine speziellen Immissionsgrenzwerte für Campingplätze enthält. Gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 liegt eine Zuordnung zu Dorf-/ Mischgebieten (MI) vor. Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005/1, Beiblatt 1 sind demgegenüber allgemeinen Wohngebieten (WA) vergleichbar. Nach der Rechtsprechung sind Campingplätze regelmäßig entsprechend einem Dorf-/Mischgebiet zu beurteilen. Der entscheidende Unterschied zu Wohngebieten ist, dass jene zum dauerhaften Wohnen geeignet und bestimmt sind, während Campingplätze – sowohl für das Reisecamping als auch für das Dauercamping – ihrer Natur nach grundsätzlich auf einen vorübergehenden Aufenthalt angelegt sind (OVG Lüneburg, Urteil v. 15.04.1993, 7 K 3383/92, Rn. 36 - Juris). Für den Campingplatz wird daher der Richtwert für MI-Gebiete von 60 dB(A) zugrunde gelegt (vgl. Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.4.2., S. 28.).
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.	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung (Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen) wurde auch der Baulärm bei Betrieb einer Schlagramme ermittelt. Bei einer Beschränkung auf eine effektive Rammzeit von 2,5 Stunden tagsüber können die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überwiegend eingehalten bzw. verbleibende Überschreitungen auf den Toleranzbereich von 5 dB(A) begrenzt werden. Für den praktischen Betrieb bei Rammarbeiten mit Schlagrammen stellt dies keine wesentliche Einschränkung dar, da erfahrungsgemäß ohnehin ein großer Teil der Arbeitszeit für Makel- und Umsetzarbeiten zwischen den einzelnen Rammungen erforderlich ist (Kap. 7.3, S. 27, Anlage 11.1).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Vorhabenträger verweisen bei dieser Einwendung auf die Erwiderung zu 30/4.
32/5 Die Bauarbeiten bzw. Betonierarbeiten im Nachtzeitraum sollten aus Rücksicht auf den Erholungsbedarf der Menschen in den umliegenden Ortschaften möglichst unterbleiben.	Der Einwand fordert die Unterlassung der Bauarbeiten nachts. Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt, da sie unbegründet ist. Mit der Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm wird den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genügt. Da die Immissionsrichtwerte für den Nachtabschnitt gegenüber dem Tagabschnitt um 15 dB(A) niedriger liegen, wird dem höheren Schutzanspruch nachts bereits entsprochen (vgl. Kap. 7.1, S. 23, Tabelle 2, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen).
32/7 Die Prognosen bezüglich des Baulärms bauen zum jetzigen Zeitpunkt lediglich auf überschlägigen Abschätzungen auf. Wird vordem tatsächlichen Baubeginn, wenn Geräteinsatz und Bauablauf bekannt sind, eine Real-Berechnung des entstehenden Baulärms nachgereicht?	Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger gefolgt. Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht hinreichend konkrete Daten für den Baustellenablauf vorliegen, wird im Rahmen der Ausschreibung bzw. nach Vergabe der Baumaßnahmen vom Träger des Vorhabens in der Regel von den sich bewerbenden Baufirmen eine ergänzende detaillierte Baulärmprognose gefordert, um die Einhaltung der Auflagen und der Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) nachzuweisen. Dies ist auch im vorliegenden Fall geplant. Dabei können insbesondere die bisher noch nicht konkret betrachteten Situationen weiter detailliert untersucht werden. Dies muss alle relevanten Baustellenbereiche und mögliche zeitliche und räumliche Überlagerungen umfassen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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?	Die Dauer und der Umfang der Rammarbeiten werden erst im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt, so dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden kann. Sowohl bei den Rammarbeiten zur Erstellung des Arbeitshafens als auch der Landgewinnungsflächen und Brückengründungen wird es aber keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm geben. Bei den Bauarbeiten wird die AVV Baulärm eingehalten. Das beinhaltet zum einen den Einsatz von geräuscharmen Baumaschinen, zum anderen die zeitliche Begrenzung in einem zulässigen Rahmen. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm stellen keine fixen Grenzwerte dar. Im begründeten Einzelfall können von der zuständigen Behörde Überschreitungen geduldet werden, insbesondere, wenn ein öffentliches Interesse an der zügigen Umsetzung des Bauvorhabens besteht.
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.	Bei den Bauarbeiten wird die AVV Baulärm eingehalten. Unter der Annahme eines mittleren Schalleistungspegels von 135 dB(A) einer Ramme können bei einer Rammzeit von 2,5 Std./Tag durch die Berücksichtigung der Zeitkorrektur die Grenzwerte der AVV Baulärm noch eingehalten werden (siehe hierzu auch die Schalltechnische Untersuchung, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen). Für den praktischen Betrieb bei Rammarbeiten mit Schlagrammen stellt dies keine wesentliche Einschränkung dar, da erfahrungsgemäß ohnehin ein großer Teil der Arbeitszeit für Mäkel- und Umsetzarbeiten zwischen den einzelnen Rammungen erforderlich ist. Beim Einsatz von Rammgeräten mit einem niedrigeren mittleren Schalleistungspegel kann die tägliche Rammzeit aber entsprechend verlängert werden.
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	Der Einwand stuft den Nachtbetrieb der Baustelle kritisch ein. Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen (s. auch Erwiderung zu Nr. 32/5). Mit der Einhaltung der Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Gästen dient.	Baulärm) wird den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genügt. Da die Immissionsrichtwerte für den Nachtabschnitt gegenüber dem Tagabschnitt um 15 dB(A) niedriger liegen, wird dem höheren Schutzanspruch nachts bereits entsprochen (vgl. Kap. 7.1, Tabelle 2, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen). Grundsätzlich sagen die Vorhabenträger die Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm zu. Die ausführenden Baufirmen sind verpflichtet, die Richtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Vorsorglich wird jedoch ein Lärminderungskonzept erstellt.
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.	Bei den Bauarbeiten wird die AVV Baulärm eingehalten. Weitere Ausführungen zu den Rammarbeiten und deren schalltechnischen Auswirkungen können der Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen (Kapitel 7.5.), entnommen werden.
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.	Dem Einwand kann soweit entsprochen werden, da bereits ein Lärminderungskonzept in die Planung der Baustelle eingeflossen ist. Dies umfasst u.a.: · Vermeidung von LKW-Fahrten durch die Ortschaften durch eine zentrale Zufahrt am südlichen Anfang der Baustelle von der B207 aus; · Planung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zu den vorhandenen Wohngebieten; · Forderung nach Einhaltung des Standes der Technik für die Baugeräte im Rahmen der Ausschreibungen. Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen ein weiterführendes Lärmmanagementkonzept. Hierzu ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Planfeststellung grundsätzlich nur eine vorläufige Prognose der Immissionen einer Baustelle möglich ist, da der konkrete Geräteeinsatz in der Regel

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	erst im Rahmen der Ausschreiben bzw. nach Vergabe der Bauleistungen konkretisiert wird. Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch keine hinreichend konkreten Daten für den Baustellenablauf vorliegen, wird im Rahmen der Ausführungsplanung, d.h. nach Vergabe der Baumaßnahmen vom Träger des Vorhabens von den Baufirmen eine ergänzende detaillierte Baulärmprognose gefordert, um die Einhaltung der Auflagen und der Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) nachzuweisen. Dies ist auch im vorliegenden Fall geplant. Dabei können insbesondere die bisher noch nicht konkret betrachteten Situationen weiter detailliert untersucht werden. Es müssen alle relevanten Baustellenbereiche und mögliche zeitliche und räumliche Überlagerungen umfasst sein.
35/4 Die unangemessene Ausnutzung der gemäß AVV Baulärm möglichen Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist aus Sicht der Stadt Fehmarn nicht tolerierbar.	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, aber von den Vorhabenträgern nicht geteilt. Die Stadt Fehmarn hat nicht dargelegt, weshalb und wann eine „unangemessene Ausnutzung der gemäß AVV Baulärm möglichen Überschreitung der Immissionsrichtwerte“ vorläge. Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung naturgemäß noch nicht hinreichend konkrete Daten für den Baustellenablauf vorliegen, wird im Rahmen der Ausschreibung bzw. nach Vergabe der Baumaßnahmen vom Träger des Vorhabens in der Regel von den sich bewerbenden Baufirmen eine ergänzende detaillierte Baulärmprognose gefordert, um die Einhaltung der Auflagen und der Anforderungen der AVV Baulärm nachzuweisen. Dies ist auch im vorliegenden Fall geplant. Dabei können insbesondere die bisher noch nicht konkret betrachteten Situationen weiter detailliert untersucht werden. Dies muss alle relevanten Baustellenbereiche und mögliche zeitliche und räumliche Überlagerungen umfassen. In diesem Zusammenhang wird auch ein Lärminderungskonzept erarbeitet. Darüber hinaus umfasst die vorliegende Planung der Baustelle bereits Maßnahmen zur Lärminderung. Dies umfasst u.a.:

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	· Vermeidung von LKW-Fahrten durch die Ortschaften durch eine zentrale Zufahrt am südlichen Anfang der Baustelle von der B 207 aus; · Planung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zu den vorhandenen Wohngebieten; · Forderung nach Einhaltung des Standes der Technik für die Baugeräte im Rahmen der Ausschreibungen. Generell werden tagsüber zwischen 7 und 20 Uhr überwiegend die lärmintensiven Bauarbeiten stattfinden, während nachts die Bautätigkeiten deutlich reduzierter sind. Die Anforderungen der AVV Baulärm können grundsätzlich mit geeigneten Rammgeräten eingehalten werden.
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.	Zur Verminderung der Beeinträchtigung des untergeordneten Straßennetzes und der Ortslagen auf Fehmarn wird auf der B 207 nördlich der K 49-Brücke ein neuer Linksabbieger mit zusätzlicher Linksabbiegerspur für den Baustellenverkehr vorgesehen, der so direkt auf die K 49 geleitet wird (s. Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.3.3., Abb. 4.12). In Anlage 27.1, Anhang 1 wird die ausreichende Kapazität des Knotens nachgewiesen. Der Baustellenverkehr wird über die K 49 Brücke geführt und verlässt südöstlich der Brücke die K 49 wieder, um auf das Baufeld zu fahren. Relevante, baustellenbedingte LKW-Verkehre auf dem weiteren untergeordneten Straßennetz, insbesondere in den Ortslagen, sind nicht zu erwarten. Aufgrund der hinreichend großen Entfernung zu den nächstgelegenen Wohngebäuden sind keine relevanten Zunahmen der Beurteilungspegel durch den Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen zu erwarten (vgl. Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.6, S. 36).
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	Die Forderung wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Die Querung des Fehmarnsundes ist aus planungsrechtlich zulässigen Gründen nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ (siehe Erwiderung zu „Fehmarnsundquerung“). Die Forderung ist daher an die zuständigen Stellen im Land Schleswig-Holstein bzw. in der Bundesrepublik Deutschland zu richten. Im Übrigen hat bereits das Bundesverkehrsministerium den Neubau einer Fehmarnsundquerung angekündigt. Die prognostizierten Zugzahlen können ohnehin nur nach erfolgtem Ausbau der Schienenhinterlandanbindung

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	verkehren. Ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1.1 der Planfeststellungsunterlagen) sind Güterzuglängen von 835 m bei der schalltechnischen Bewertung der Festen Fehmarnbeltquerung berücksichtigt worden. Im Ergebnis werden die Lärmimmissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung vollumfänglich eingehalten, so dass die Befürchtung der Stadt Fehmarn hinsichtlich einer „<i>nicht hinnehmbaren übermäßigen Geräuschentwicklung entlang der gesamten Schienentrasse über die Insel Fehmarn</i>“ unbegründet ist. Sonstige Lärmauswirkungen im Bereich der so genannten Hinterlandstrecke auf der Insel Fehmarn sind in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu bewerten und bleiben dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung vorbehalten.
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.	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, inhaltlich aber von den Vorhabenträgern nicht geteilt. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sieht keine Regelungen zur Gesamtbelastung durch Baustellen verschiedener Betreiber oder der Berücksichtigung von Vorbelastungen vor. Im Übrigen ist festzustellen, dass die maßgebenden Lärmimmissionen von den jeweils nächstgelegenen Baustellenbereichen ausgehen. Die genannten anderen Baumaßnahmen sind überwiegend in verschiedenen räumlichen Bereichen zu erwarten, so dass Überlagerungen nur in Einzelfällen zu erwarten sind. Insbesondere ist im Bereich der von der vorliegenden Planung betroffenen Wohnbebauung nicht mit relevanten zusätzlichen Immissionen aus Baulärm von den oben genannten anderen Maßnahmen zu rechnen, da diese hinreichend weit entfernt sind.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
11.1.2 Lageplan der Immissionsorte Grundlage der Lagepläne waren offensichtlich alte F-Pläne; es 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.	Der Einwand fordert die Überprüfung der Nutzungen auf Grundlage des aktuellen Flächennutzungsplanes. Der Einwendung wird nicht gefolgt. Die Art der zu beurteilenden Gebiete nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich i.d.R. aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Bei nicht vorhandenen Bebauungsplänen wird der anzuwendende Grenzwert im Einzelfall anhand der tatsächlichen Nutzung der betreffenden Gebäude festgelegt. Flächennutzungspläne sind dagegen nur hilfsweise heranzuziehen (vgl. Kap. 5.2., S. 19, Anlage 11.1. der Planfeststellungsunterlagen). Ein Vergleich mit den Nutzungen im aktuellen Flächennutzungsplan (2013) zeigt für die relevanten Einwirkbereiche keine anderen als in den schalltechnischen Lageplänen dargestellten Nutzungen. Änderungen des Flächennutzungsplans, die nach Einreichung des Planfeststellungsantrages vorgenommen werden, sind nicht beurteilungsrelevant.
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 Lärmbelastung geben wird. Weiterhin wird um ausdrückliche Klärung und ggfs. Ergreifung von Schutzmaßnahmen gebeten, da der Erhalt der KiTa der dörflichen Infrastruktur dient und	Der Einwand weist darauf hin, dass eine in der Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen im Ortsteil ausgewiesene Schule nicht mehr vorhanden sei. Dagegen sei aktuell ein Kindergarten vorhanden, der als schutzbedürftige Nutzung einzubeziehen sei. Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. In dem betreffenden Bereich wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1) in den Flurkarten enthaltenen Gebäude berücksichtigt. Der nächstgelegene Immissionsort bei der Beurteilung des Baulärms ist durch IO 6 gegeben. In diesem Bereich wird durch den Baulärm der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags überwiegend eingehalten, mit Ausnahme der Phase der Rammarbeiten (vgl. Kap. 7.4.3., S. 29, Tabelle 3 der Anlage 11.1). Für Kindergärten liegen keine eigenen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm oder besondere Schutzansprüche vor.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Ersatzplätze keinesfalls zur Verfügung stehen. 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. Auch während des Betriebs des Tunnels sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.	Bei Betrieb des Tunnels wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Schulen von 57 dB(A) tags sicher eingehalten (vgl. Anlage 11.1.3 der Planfeststellungsunterlagen). Ein höherer Schutzanspruch für Kindergärten besteht nicht. Im Übrigen wird verwiesen auf die Erwiderungen der Vorhabenträger zur Einwendung „Durch Vorhabenträger neu zu erstellen“ auf Seite 49 der Einwendung.
Blatt 3 fehlt	Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.
11.1.5 Emissionen aus Baulärm 69 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. 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.	In Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen wurde bei der Ermittlung der Lärmemissionen während der Bauphase von 15 LKW ausgegangen, die durchgehend gleichzeitig auf der Baustelle sind (vgl. Emissionen während der Arbeitsphase, S. 70, Zeile 11, Anlage 11.1.5 der Planfeststellungsunterlagen). Mit der Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm wird den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genügt. Da die Immissionsrichtwerte für den Nachtabschnitt gegenüber dem Tagabschnitt um 15 dB(A) niedriger liegen, wird dem höheren Schutzanspruch nachts bereits entsprochen. Besondere Immissionsrichtwerte an Wochenenden und Feiertagen sieht die AVV Baulärm nicht vor, so dass keine anderen Anforderungen als an Werktagen gegeben sind.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Entsprechende Schutzauflagen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.	
11. 2 Erschütterungs-technische 15/6 Wieso werden eine Österreichische Norm und eine Schweizer Weisung zur Beurteilung herangezogen? Die Begründung hierzu ist in die Unterlagen aufzunehmen.	Es wird auf eine österreichische und eine Schweizer Weisung (ÖNORM S 9012 und „Schweizer Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen, BEKS) sowie auf eine Schweizer Norm (Norm SN 640 312a „Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke“) zum Zweck der Erläuterung verwiesen, nicht zur Beurteilung (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 3.1.2., S. 15 und Kap. 3.2., S. 16). Die Schweizer Norm SN 640 312a ist in Deutschland fachlich anerkannt. So wird in der VDI 2038 ebenfalls auf diese Norm verwiesen (vgl. Anlage 11.2, Kap. 3.2., S. 16). Die Erläuterungen beziehen sich (sekundärer Luftschall wird in Blatt 3 der Norm behandelt und wurde erst im November 2013 veröffentlicht) auf die Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen, wobei in der Schweizer Norm weitere Beschreibungen vorliegen.
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?	Ein solcher Plan wird nicht erstellt, da keine Langzeitfolgen bzw. Schäden für den Boden im Baustellenbereich zu erwarten sind, welche durch Erschütterungen entstehen könnten. Die während des Baubetriebs auftretenden Erschütterungen erfolgen im Wesentlichen bei dem Rammen der Gründungselemente oder der Herstellung der Tragschichten. Damit werden lokal die Bodeneigenschaften verändert. Nach Räumung der Baustelle sind im Hinblick auf die Erschütterungen während des Baubetriebs und der dynamischen Bodeneigenschaften keine nachteiligen Eigenschaften des Bodens zu erwarten, da auf den tatsächlich bearbeiteten Flächen des Baustellenbereiches tendenziell oberflächennahe Bodenschichten mit etwas erhöhter Lagerungsdichte und damit erhöhter Steifigkeit vorliegen.
25/3 Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass sie	Der Hinweis wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen, aber nicht geteilt. Der Betrieb von sehr erschütterungsempfindlichen Geräten bezieht sich z.B. auf Halbleiter oder

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
den Betrieb von erschütterungsempfindlichen Geräten mitteilen müssen, damit die notwendigen Betrachtungen vom Vorhabenträger auch durchgeführt werden können.	Forschungseinrichtungen. Zum einen ist es fraglich, ob solch empfindliche Nutzungen hier überhaupt vorliegen. Zum anderen ist allein schon aufgrund der Öffentlichkeitswirksamkeit dieses Planfeststellungsverfahrens, aber auch aufgrund der Informationsveranstaltungen, die die Vorhabenträger auf Fehmarn (z.B. zum geplanten Bauablauf) durchgeführt haben, davon auszugehen, dass sich Betroffene mit erschütterungsempfindlichen Geräten von sich aus melden.
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?	Die Einwendung wird dahingehend verstanden, dass angezweifelt wird, dass zwei Lastschiffe am Tag reichen, um ausreichend Baumaterialien anzuliefern. Der Arbeitshafen wird durch Schlepper, Vermessungs- und Personalboote, Schuten und Lastschiffe genutzt. In Anlage 16.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 3., wurde beschrieben, dass überwiegend der Zuschlag für die Betonproduktion von Ballastbeton und Konstruktionsbeton angeliefert wird, sowie die Schotts und Tanks aus den Tunnelelementen abtransportiert werden sollen. Bei der vorgesehenen Produktionsmenge an Beton werden 4700 t + 4000 t = 8700 t Zuschlag pro Woche mit Lastschiffen geliefert. Bei einer Tagfähigkeit von ca. 1000 t/Schiff ergeben sich 9 Schiffe/Woche. Der Abtransport der Schotts und Tanks durch Schuten erfolgt ca. alle 14 Tage und erfordert 2 Schuten. Gemittelt ergibt sich daraus eine Frequenz von $10/7 = 1,42$ Lastschiffe/Schuten pro Tag. Da der straßengebundene Verkehr möglichst reduziert werden soll, wurde die tägliche Frequenz von Lastschiffen/Schuten auf zwei erhöht, um den Bauunternehmern die Möglichkeit zu geben, weitere Materialien per Schiff anliefern zu können. Der übrige Schiffsverkehr im Hafen beschränkt sich auf die Schlepper, Vermessungs- und Personalboote. Die in der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.2.) zugrunde gelegten Schiffsbewegungen im Hafen sind daher im Sinne der Vorsorge konservativ angesetzt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Eine Detailplanung der Baustelle erfolgt zwangsläufig erst durch die ausführenden Bauunternehmen, aber immer im Rahmen der Festlegungen, die in den Planfeststellungsunterlagen und durch den Planfeststellungsbeschluss vorgenommen werden. Dadurch wird ausgeschlossen, dass es zu unzumutbaren Belastungen bzw. Abweichungen kommt. Die Vorhabenträger sichern zu, dass die Stadt Fehmarn in Bezug auf die weiterführende Baustellenplanung informiert wird. Die Ausarbeitung des Baustellenkonzeptes wird im Dialog mit den zuständigen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (u. a. Stadt Fehmarn, Polizei, DB Netz AG, Küstenwache) erfolgen. Dieser Dialog wird baubegleitend weitergeführt (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.4., S. 192).
32/2 „Es handelt sich dabei um Baustellenverkehr, Bagger oder Radler.“ Sind mit Radlern Radlader gemeint?	Es sind Radlader gemeint. Der Begriff wird auf S. 32 der Erschütterungstechnischen Untersuchung korrigiert.
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.	Für den Baubetrieb wurde eine Überwachung der Erschütterungseinwirkungen an einzelnen ausgewählten Referenzmessobjekten in der Erschütterungstechnischen Untersuchungen (Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen) grundsätzlich vorgeschlagen. Für die spätere Betriebsphase ist festzustellen, dass es sich aufgrund der großen Abstände zwischen den Erschütterungsemissionen und den Immissionsorten der Betroffenen um sehr geringe Immissionen aus Erschütterungen durch den Straßen- und Schienenverkehr handelt. Die Erschütterungsimmissionen liegen deutlich unterhalb der Anhaltswerte, so dass hier keine nicht mehr zumutbaren Belastungen vorliegen. In dem zum Schienenverkehr nächstgelegenen Wohngebäude in 402 m Abstand wird unter Zugrundelegung ungünstigster Bedingungen bei Güterzügen eine maximale Bewerte Schwingstärke an der unteren Spanne der

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Fühlschwelle prognostiziert. Es sind daher keine spürbaren Effekte zu erwarten und es werden demnach auch keine nicht zumutbaren Belastungen vorliegen. Ein Monitoring der Erschütterungseinwirkungen nach der Inbetriebnahme der Verkehrswege ist daher nicht erforderlich.
11.2.1 Prognose zur Erschütterungstechnischen Untersuchung 6 Warum werden für IP2 Puttgarden Nord und IP4 Puttgarden Süd nicht die jeweils kürzesten Entfernungen zum Straßenverlauf in Ansatz gebracht?	Die Erwiderung wird so verstanden, dass die gewählten Abstandslinien der beiden Immissionspunkte in der Darstellung auf S. 6 in Anlage 11.2.1 der Planfeststellungsunterlagen bzw. S. 27 Abbildung 1 in Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen nicht lotrecht zur Straße sind, und daher ein größerer Abstand zur Straße gewählt wurde. Auch wenn die Abstandslinien geringfügig verändert wären, würde sich der Abstand vermutlich nur um rund 10 m verringern. Der Abstand der Immissionspunkte IP2 und IP 4 zum Straßenverlauf der E47 wäre aber in jedem Fall immer noch über 500 m für IP2 und über 200 m für IP4 und somit weit genug entfernt, so dass hier keine relevanten Erschütterungsimmissionen durch den Straßenverkehr zu erwarten wären.
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.	Die Distanzen zwischen den betrachteten Arbeiten mit Schlagrammen und den Immissionsorten sind im Hinblick auf die Ausbreitung von Erschütterungen nicht als kurz zu bewerten. Es handelt sich bei IP3 Marienleuchte um eine Entfernung von 319 m und bei IP4 Puttgarden Süd um 311 m. Die Prognose wurde mit den ungünstigsten Annahmen durchgeführt. Es ergeben sich damit im Rahmen einer Worst-Case-Bewertung für diese nahegelegensten Wohngebäude maximale Bewerte Schwingstärken von $KBF_{max} < 0.2$ (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, S. 41, Tabelle 10). Eine maximale Bewerte Schwingstärken von $KBF_{max} = 0.2$ stellt die obere Spanne der menschlichen Fühlschwelle dar, so dass also im ungünstigsten Fall gerade Schwingungen wahrnehmbar sein könnten. Im Vergleich dazu handelt es sich beispielsweise bei Distanzen von einer Größenordnung weniger – also in der Größenordnung von 30 m – um Abstände, bei denen genauere Betrachtungen erforderlich wären.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Der Betrieb der Rüttelwalzen ist mit einem Abstand von 499 m zum IP Marienleuchte untersucht worden. Dieser Abstand ist sehr groß, und, wie oben beschrieben, handelt es sich damit um eine Abstandsgröße, bei der keine genauere Betrachtung erforderlich ist. Nur bei Distanzen von einer Größenordnung weniger – also in der Größenordnung von 30 m – handelt es sich um Abstände, bei denen genauere Betrachtungen erforderlich wären.
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 Differenz wird beanstandet und eine Prognose mit der Ausschlag gebenden Geschwindigkeit gefordert.	Zur Datenermittlung wurden Messungen an anderen Referenzbahnstrecken bei vorbeifahrenden Personenzügen mit Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Messungen sind dann für die Prognose für das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren auf 200 km/h hochgerechnet worden. Für den Güterzugverkehr sind die Messungen bei Fahrgeschwindigkeiten von 120 km/h worden, die dann auf 140 km/h hochgerechnet wurden. Insofern sind die Angaben in der Anlage 11.2.1 möglicherweise missverständlich, so dass die Vorhabenträger eine Überarbeitung (im Sinne einer Präzisierung) der Anlage zusagen. Dies gilt insbesondere für die Prognose-Diagramme.
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	Die Vorhabenträger verweisen auf die vorherige Erwiderung zu 11.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Wie in der erschütterungstechnischen Untersuchung beschrieben, ergeben sich bei dem erschütterungsintensiven Baubetrieb mit dem Einsatz von Schlagrammen und Rüttelwalzen für die Immissionspunkte IP1 Betriebsgebäude Bahn- und Hafengelände Puttgarden und IP4 Hof und Wohngebäude Puttgarden Süd aus der Prognose gerade spürbare Erschütterungseinwirkungen (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2, S. 44). Es liegt keine Überschreitung der Anhaltswerte für die Prognose der Einwirkungen aus dem Betrieb der Schlagramme für IP1 Betriebsgebäude vor, so dass keine Limitierungen notwendig werden.
33 Die Betriebszeiten der Rüttelwalzen sind zu limitieren, wie die die Grenzwertüberschreitung am IP1 Betriebsgebäude verdeutlicht.	Wie in der Erschütterungstechnischen Untersuchung dargestellt, liegt keine Überschreitung der Anhaltswerte für die Prognose der Einwirkungen aus dem Betrieb der Rüttelwalze für IP1 Betriebsgebäude vor (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2., Tabelle 11, S. 42). In Anlage 11.2.1. der Planfeststellungsunterlagen sind falsche Anhaltswerte als Anforderung in der Tabelle 4.2.2. auf S. 47 genannt. Die Tabelle wird im Zuge der Überarbeitung ausgetauscht.
34 Die Betriebszeiten der Rüttelwalzen sind zu limitieren, wie die die Grenzwertüberschreitung am IP4 Puttgarden Süd verdeutlicht.	Es liegt keine Überschreitung der Anhaltswerte für die Prognose der Einwirkungen aus dem Betrieb der Rüttelwalze für IP4 Puttgarden Süd vor (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2, S. 42). In Anlage 11.2.1. der Planfeststellungsunterlagen sind falsche Anhaltswerte als Anforderung in der Tabelle 4.2.2. auf S. 47 genannt. Die Tabelle wird im Zuge der Überarbeitung ausgetauscht.
48/1 Warum werden hier 100 LKW für den Baustellenverkehr veranschlagt? An anderer Stelle des vorliegenden Berichts werden 200 LKW täglich in Ansatz gebracht.	Der Hinweis wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. In den erschütterungstechnischen Untersuchungen wurden 100 LKW angesetzt (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2., Tabelle 12, S. 43). Diese Anzahl wird in einer Überarbeitung des Erschütterungsgutachtens geändert auf 200 LKW.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Aufgrund der hohen Ausbreitungsabstände zwischen dem LKW-Verkehr und der angrenzenden Bebauung ergeben sich sehr geringe Erschütterungseinwirkungen an den Immissionsorten. Lediglich auf dem Immissionspunkt IP1 Betriebsgebäude ergibt sich aus der Worst-Case-Betrachtung eine maximale Bewerte Schwingstärke von geringfügig oberhalb der unteren Grenze ($KBF_{max} = 0.1$) der Spanne der Fühlschwelle ($KBF_{max} = 0.1 \dots 0.2$). Eine Verdopplung der LKW-Fahrten ergibt für den Mittelwert immer noch eine deutliche Einhaltung der Anforderungen. Das überarbeitete Erschütterungsgutachten wird der Anhörungsbehörde übergeben.
48/2 Was ist mit den Einwirktagen von 1.920 tags und 960 nachts gemeint; wie hoch ist die zu erwartende Anzahl der Radlader?	Der Einwand bezieht sich auf Tabelle 13 „Prognoseergebnisse Baubetrieb Baustellenverkehr Radlader“ in Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, S. 44. Mit Einwirktagen ist die Anzahl der Radlader tags (1.920) und nachts (960) gemeint.
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.	Aufgrund der großen Abstände zwischen den Erschütterungsemissionen am Einsatzort der Baugeräte und den Immissionsorten bei den Betroffenen ist die Tragfähigkeit von Gebäuden an den Immissionsorten nicht bedroht. Die Erschütterungseinwirkungen werden deutlich unterhalb der Grenzwerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 3 „Einwirkung auf bauliche Anlagen“ erwartet (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2, S. 41 ff.). Der Abstand zwischen dem erschütterungsintensiven Baubetrieb und den nächstgelegenen Gewerbegebäuden beträgt 64 m (vgl. IP 1 in Tabelle 12 & 13, S. 43-44) bzw. dem nächstgelegenen Wohngebäude 149 m (IP 4 in Tabelle 11, S. 42). Die maximalen Schwingungsamplituden werden unter ungünstigen Bedingungen etwa bei 10 % der Anhaltswerte gemäß DIN 4150 Teil 3 erwartet.
11.3 Untersuchung der Lichtimmissionen 8/1 Mit Beschluss vom 13.09.2012 der LAI wurden die	In der Untersuchung wurde die neue Fassung der Licht-Richtlinie aus dem Jahr 2012 verwendet, die Immissionsrichtwerte sind dieselben, wie in der Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen angegeben. Es bleibt daher bei der bisherigen Beurteilung. Im Text und im Quellenverzeichnis in Anlage 11.3 wurde aber versäumt, das Quellenzitat im Textbaustein zu aktualisieren. Das wird entsprechend korrigiert.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
„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.	Der Einwand wird dahingehend verstanden, dass eine Überprüfung der Nutzungen unter Berücksichtigung des Flächennutzungsplans 2013 erfolgen sollte. Die Einwendung wird durch die Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Art der zu beurteilenden Gebiete ergibt sich gemäß Licht-Richtlinie aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (vgl. Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen). Bei nicht vorhandenen Bebauungsplänen wird der anzuwendende Grenzwert im Einzelfall anhand der tatsächlichen Nutzung der betreffenden Gebäude festgelegt.
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.	Der Einwand fordert, dass genehmigungsbedürftige Anlagen gemäß § 5 Abs. 1 BImSchG so zu betreiben sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden. Die Vorhabenträger weisen darauf hin, dass die beantragte Planung lediglich öffentliche Verkehrswege umfasst. Verkehrswege sind keine genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 5 BImSchG. Auch Baustellen sind in der Regel keine genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß § 5 BImSchG.
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?	Die Einwendung fragt nach Messungen der Raumaufhellung und ggf. Restriktionen bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Vorab ist festzustellen, dass es für die Bewertung von Lichtimmissionen durch Verkehrsanlagen keine gesetzlich

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	vorgeschriebenen Regelungen gibt. Es ist lediglich für bestimmte Situationen die Mindestbeleuchtung vorgegeben. In dem Lichtimmissionsgutachten (Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen) wurden dennoch die zu erwartenden Auswirkungen durch die Beleuchtungsanlagen abgeschätzt. Dabei wurden exemplarisch repräsentative Leuchten zugrunde gelegt und Maßnahmen zur Minimierung vorgeschlagen. Die Beurteilung erfolgte in Anlehnung an die Licht-Richtlinie des LAI, auch wenn die Richtwerte für Verkehrsanlagen nicht gelten. Die Immissionsrichtwerte der Licht-Richtlinie sind auch nicht als Grenzwerte zu verstehen. Da Verkehrswege nicht in den Geltungsbereich der Licht-Richtlinie fallen, sind auch keine Überwachungsmessungen für den Betrieb vorgesehen. Für den Betrieb der Baustelle können im Beschwerdefall die zuständigen Behörden ggf. Messungen anordnen.
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?	Die Vorhabenträger verweisen auf die vorherige Erwiderung zu 12/5.
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.	Die Einwendung fordert die Vermeidung von Lichtabstrahlungen der Baustelle in Richtung der umliegenden Wohnbebauung. Zur Einhaltung der Arbeitssicherheit ist bei nicht ausreichendem Tageslicht der Einsatz künstlicher Beleuchtung notwendig. Die Leuchtstärken sind dafür z.B. in der DIN 12464, Teil 1+2 und den Arbeitsschutzvorschriften geregelt und unterscheiden sich je nach Tätigkeit. Wenn Flutlichtscheinwerfer zum Einsatz kommen, werden sie von den Bauunternehmen so aufgestellt werden, dass eine Abstrahlung aus dem Baustellenbereich heraus vermieden wird. Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen ein weiterführendes Lichtmanagementkonzept.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
15/6 Werden der Arbeitshafen und die Lagerflächen 24 Stunden täglich beleuchtet sein?	Aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen ist eine Beleuchtung des Arbeitshafens und der Lagerflächen auch nachts erforderlich. Sollten keine Arbeitsschutz- und Sicherheitsgründe dagegen sprechen, können Teilbereiche zeitweise auch unbeleuchtet sein.
17/3 Welche Konkretisierungen hätte eine Detailplanung ergeben?	Der Einwand bezieht sich auf die Untersuchung der Lichtimmissionen (Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen). In der Untersuchung heißt es auf S. 17 (vgl. Anlage 11.3, Kap. 5.2.1): „Auf eine Detailplanung wurde jedoch verzichtet, insbesondere da aufgrund der vorhandenen hinreichend großen Abstände zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung keine relevanten Unterschiede zu erwarten sind.“ Bei einer Detailplanung wären u.a. die Standorte der Leuchten, der Leuchtentyp und die Belichtungszeit festgelegt worden.
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.	Die Masthöhe von max. 12 m ist der Planung zugrunde gelegt. Höhere Masten werden nur zugelassen, wenn eine entsprechende Berechnung keine Überschreitung von Grenzwerten nachweist.
20/1 Ist eine durchgängige Beleuchtung der herzustellenden Parkplätze vorgesehen?	Bei den erwähnten Parkplätzen handelt es sich nicht um öffentliche Parkplätze, sondern um Nebenanlagen, die von den Vorhabenträgern nur zu Wartungszwecken und von den Rettungskräften bei Einsätzen genutzt werden (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.2.7.1., S. 123). Die Nebenanlagen werden nicht durchgängig, sondern nur bei Nutzung der Anlage beleuchtet werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
20/3 Die Untersuchung auf Lichtemissionen sollte aktualisiert werden, sobald die Detailplanung für die Anordnung der Baustellenflächen vorliegt.	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen ein weiterführendes Lichtmanagementkonzept.
20/5 Ist die durchgängige Beleuchtung von Lagerflächen zwingend erforderlich?	Die Vorhabenträger verweisen auf die vorherige Erwiderung zu 15/6.
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.	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, allerdings von den Vorhabenträgern nicht geteilt. Grundsätzlich streben die Vorhabenträger an, die Auswirkungen der Baustelle auf das Umfeld so weit wie möglich zu minimieren.
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.	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen ein weiterführendes Lichtmanagementkonzept Hierzu ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich nur eine vorläufige Prognose der Lichtimmissionen einer Baustelle möglich ist, da der konkrete Geräteeinsatz in der Regel erst im Zuge der Ausschreibung bzw. nach Vergabe der Bauleistungen feststeht. Für die Planfeststellung reicht eine

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	exemplarische Prüfung aus, ob bzw. welche Belastungen aus Baulärm in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwarten sind. Sofern erforderlich, können hieraus entsprechende Auflagen festgesetzt werden. Die Vorhabenträger werden im Rahmen der Ausführungsplanung, d.h. nach Vergabe der Baumaßnahmen von den Baufirmen einen ergänzenden, detaillierten Nachweis fordern, um die Anforderungen der Licht-Richtlinie einzuhalten. Zur Minimierung der Lichtimmissionen sind der Untersuch der Lichtimmissionen der Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen bereits Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 55.2.4., S. 20)
Gibt es Untersuchungen bezüglich von zu erwartenden Luftverunreinigungen (§ 27 BImSchG)?	Die Feste Fehmarnbeltquerung ist keine genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des § 27 BImSchG. Eine Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen erfolgt auf Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene nach der 39. BImSchV, der EU-Richtlinien und ergänzend der TA Luft. Näheres hierzu findet sich in Anlage 23 der Planfeststellungsunterlagen, der Luftschadstoffuntersuchung.
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 jeweiligen Grenzwerte zum Schutz der Bevölkerung, Natur und Umwelt eingegriffen werden kann?	Die Vorhabenträger äußern sich zu kontinuierlichen Messungen wie folgt. Baulärm: Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch keine hinreichend konkreten Daten für den Baustellenablauf vorliegen, wird im Rahmen der Ausführungsplanung, d.h. nach Vergabe der Baumaßnahmen durch die Vorhabenträger eine ergänzende, detaillierte Baulärmprognose von den Baufirmen gefordert, um die Einhaltung der Auflagen und der Anforderungen der AVV Baulärm nachzuweisen. Dabei können insbesondere die bisher noch nicht konkret betrachteten Situationen weiter detailliert untersucht werden. Dies muss alle relevanten Baustellenbereiche und mögliche zeitliche und räumliche Überlagerungen umfassen. Soweit erforderlich, ist in diesem Zusammenhang auch ein Lärminderungskonzept zu erarbeiten. Die Vorhabenträger sagen baubegleitende Schallimmissionsmessungen an repräsentativen Messorten zu. Die Messungen werden mit der zuständigen Fachbehörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume – LLUR) und der Planfeststellungsbehörde abgestimmt.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Baubedingte Schadstoffimmissionen: Wie in der Umweltverträglichkeitsstudie erläutert, sind mit dem Betrieb der Baugeräte übliche Abgas-Emissionen verbunden (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2.1.2., Band III S. 1838). <i>„Aufgrund der recht geringen Anzahl von Geräten und Schiffen, des großen Abstandes zu der nächstgelegenen Bebauung von 200 m und mehr sowie der im Bereich der Baustelle vorhandenen guten Durchlüftungssituation sind erfahrungsgemäß nur geringe Zusatzbelastungen zu erwarten. Im Hinblick auf die Gesamtbelastungen als Überlagerung von Hintergrundbelastung und Zusatzbelastung ist davon auszugehen, dass die Zunahmen nicht beurteilungsrelevant sind.“</i> Um Staubemissionen durch den Materialtransport während besonders trockener Wetterperioden zu vermeiden, müssen die Bauunternehmer die Staubentwicklung auf ein zulässiges Maß beschränken, so dass nicht mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist. <i>„Auch hinsichtlich der Tagesmittelwerte der Feinstaub (PM10)-Immissionen sind durch den Betrieb der Baustelle keine zusätzlichen Überschreitungen des Grenzwertes zu erwarten.“</i> Baubedingte Lichtimmissionen: Die Immissionsrichtwerte der Licht-Richtlinie sind nicht als allgemein gültige Grenzwerte zu verstehen. Die Beurteilung, wann Lichteinwirkungen zu erheblichen Belästigungen führen, ist eine Frage des konkreten Einzelfalls. Die Vorhabenträger weisen allerdings darauf hin, dass sie im Rahmen der Ausschreibung bzw. nach Vergabe der Baumaßnahmen einen ergänzenden, detaillierten Nachweis von den Baufirmen fordern, um die Anforderungen der Licht-Richtlinie einzuhalten. Im Übrigen können bei Betrieb der Baustelle die zuständigen Behörden ggf. Messungen anordnen. Baubedingte Erschütterungen: In Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen (vgl. Kap. 5.2, S. 44 ff.) wird erläutert, dass unter den getroffenen Annahmen für den Bau des Absenktunnels eine Einhaltung der Anforderungen gemäß DIN 4150 „Erschütterungen

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ Tabelle 2 Stufe 2 zu erwarten ist. <i>„Darüber hinaus ist eine deutliche Einhaltung der Anforderungen DIN 4150 Teil 3 „Einwirkung auf bauliche Anlagen“ Tabelle 1 Zeile 3 zu erwarten (vgl. Tabelle 3).“</i> Ungeachtet dessen, werden die Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren zu baubedingten Erschütterungen und ein mit den Behörden abgestimmtes Messprogramm durchführen.
12 LBP 129 Datengrundlage Radwegekonzept der Stadt Fehmarn fehlt. Dies wird beanstandet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die im LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.1.1, S. 129) genannte Datengrundlage für das Teilschutzgut Erholen auf Fehmarn wird ergänzt und berücksichtigt.
131/4 Vorbelastungen durch Geflügel- und Schweinemastbetriebe. Woher stammt diese Aussage? Das Vorhandensein von Geflügelmastbetrieben auf der Insel ist nicht bekannt.	Der Hinweis auf Geflügelmast wird an den entsprechenden Stellen im Text der UVS herausgenommen.
252 Unfälle mit Rehwild treten im landesweiten Vergleich überdurchschnittlich häufig auf. Warum werden als Konsequenz keine Wildschutzzäune errichtet?	Im Bestand ist die B 207/ E 47 im Bereich zwischen Bau-km 07+080 bis 09+000 beidseitig von dichten Gehölzbeständen umgeben. Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan in Kap. 4.4.2.2 auf S. 252 (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) erläutert, treten Unfälle mit Rehwild besonders an gehölzreichen Abschnitten auf. In der Planung der Festen Fehmarnbeltquerung wird die Trasse ab Bau-km 09+000 über freies Feld geführt, wo es keine Konzentration von Rehwildvorkommen gibt. Auf Grund des Verzichts auf trassennahe, deckungsreiche Gehölzstrukturen und der Errichtung von passiven Schutzeinrichtungen (Fahrzeugrückhaltesysteme) entlang der gesamten Strecke, ist eine Reduzierung der Wildunfälle zu erwarten. Entlang der E 47 sind zukünftig Baumreihen vorgesehen, die keine Deckung für das Rehwild bieten und für den Autofahrer aufgrund eines hohen Kronenansatzes gut einsehbar sein werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Die Flächen (Straßen) hinter den Schutzplanken sind für die Tiere kaum mehr einsehbar und werden gemieden. Ein Wildwechsel über die Fahrbahn der E 47 wird daher künftig deutlich eingeschränkt sein. Eine Errichtung von Wildschutzzäunen im Bereich der Straßentrasse der Festen Fehmarnbeltquerung ist daher nicht erforderlich (vgl. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.2.8, S. 126).
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.	Bereits im Bestandsteil des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird die Vorbelastung für den Feldhasen durch Verkehrsunfälle auf der bestehenden Bahnstrecke und der B 207/E 47 beschrieben. Beide Verkehrsträger sind mit Gehölzen dicht eingegrünt (Kap. 4.4.2.2, S. 254) und bieten so den Feldhasen gute Deckung. Bei der Planung der Festen Fehmarnbeltquerung wird auf trassennahe, deckungsreiche Gehölzstrukturen verzichtet. Entlang der Neubaustrecke Bahn und der E 47 ist nur die Pflanzung von Baumreihen vorgesehen, die keine Deckung für Feldhasen und Rehwild bieten und für den Autofahrer aufgrund eines hohen Kronenansatzes gut einsehbar sein werden. So kann das Risiko von Wildunfällen im Bereich der Festen Fehmarnbeltquerung gemindert werden.
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.	Es ist sachgerecht, die Empfindlichkeit in Bezug auf die biologische Vielfalt über die Empfindlichkeit der im Einzelfall auf Land und im marinen Bereich real betroffenen Biotope/Lebensräume und der betroffenen Arten und deren Austauschbeziehungen innerhalb des Komplexlebensraums zu definieren. Eine generelle „Empfindlichkeit“ für die biologische Vielfalt lässt sich pauschal nicht zuweisen, da sich die biologische Vielfalt an sich über die Einzelfaktoren Biotope, Pflanzen und Tiere und deren Lebensraumbedingungen definiert (siehe UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Methodik Anhang B, Kap. 0.3.3.19., S. 766 f.; sowie Kap. 0.3.3.12., S. 744 f.).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Einwendung bezieht sich auf die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. Die angesprochene Erheblichkeit von Beeinträchtigungen im Sinne des LBP ist hierbei nicht relevant, da für die Wasserrahmenrichtlinie andere Maßstäbe gelten. Die Vorhabenträger verweisen auf den wasserrechtlichen Fachbeitrag, den sie erarbeiten. Dieser Fachbeitrag setzt sich unter wasserrechtlichen Gesichtspunkten auch mit dieser Einwendung auseinander.
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.	Der Einwand wird dahingehend verstanden, dass die Bewertung des Teilschutzgutes Rastvögel im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) hinsichtlich der Projektwirkungen „Schwebstoffe“ und „Störung“ zu einfach abgehandelt sei, da trotz Funktionsverlusten keine Populationswirksamkeit und auch kein erheblicher Eingriff prognostiziert werde. Die im LBP dargestellten Bewertungen sind der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) entnommen. In der UVS sind diese Bewertungen ausführlich hergeleitet und dargestellt (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.11.). Bei der Bewertung der Rastvögel ist nicht nur ausschlaggebend, ob es zu einem Funktionsverlust kommt, sondern auch, wie viele Individuen durch diesen Funktionsverlust betroffen sind. Es ist richtig, dass für die im Einwand genannten Arten Eiderente und Mittelsäger eine Vertreibung von über 1 % bzw. über 0,5 % der biogeografischen Population aus Bereichen mit erhöhter Wassertrübung prognostiziert wird. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine fachgerechte Bewertung beruht nach der Rechtsprechung maßgeblich auf ornithologischen Kriterien und enthält prognostische Elemente. Da überdies naturschutzfachlich allgemein anerkannte standardisierte Maßstäbe und rechenhaft handhabbare Verfahren fehlen, wird der zuständigen Behörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zuerkannt (OVG Lüneburg, Urteil v. 12.11.2008, 12 LC 72/07, Rn. 75 – Juris). Die definierten Kriterien für einen Populationseffekt sind in der UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.11.1.9., S. 3231, dargestellt. Hier heißt es:

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	„Ein Populationseffekt für einzelne Arten wird angenommen, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt ist: <i>·die Gesamtzahl der vertriebenen Individuen beträgt mehr als 1 % der biogeografischen Population, es sei denn, es kann ausgeschlossen werden, dass eine Vertreibung von mehr als 1 % der biogeografischen Population einen Effekt auf die Population hat,“ (...)</i> Dieses Kriterium findet in der Bewertung der Auswirkungen auf die Eiderente Anwendung. Da aufgrund ihrer Bedeutung im Fehmarnbelt zur Eiderente ausführliche Untersuchungen hinsichtlich Raumnutzung, Nahrungssuche und Habitatansprüchen in den Bestandsaufnahmen durchgeführt wurden (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band II B, Kap. 3.11.3.3.22., S. 649 ff.), konnten diese Ergebnisse in ein Individuen-basiertes Modell (IBM) übertragen werden (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.11.1.9., S. 3233 ff. (Brücke) bzw. S. 3244 ff. (Absenktunnel)). Es handelt sich dabei nicht, wie unterstellt, um eine Relativierung der Ergebnisse zugunsten einer Abschwächung der Eingriffsbewertung. Vielmehr wird das vorliegende Wissen zur Eiderente bestmöglich ausgewertet und angewendet. Die Angabe der Überschreitung des 1 %-Wertes wird nicht verschwiegen, sondern dargestellt. Es werden aber auch zusätzliche Informationen dargestellt, um ein möglichst umfassendes Bild der Auswirkungen auf die Eiderente zu präsentieren. Dies entspricht dem Informationscharakter der UVS. Da sich aus dem IBM ergibt, dass eine Umverteilung der Eiderenten im Fehmarnbelt möglich ist und die Habitatkapazität noch nicht erreicht ist, kann ein Populationseffekt ausgeschlossen werden.
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	Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) wird geprüft, ob die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt wird oder nicht. Für den landseitigen Bereich erfolgt die Bewertung und Bilanzierung nach den Vorgaben des Orientierungsrahmens im Straßenbau. Für den marinen Bereich gibt es bislang noch kein vergleichbares Werk, so dass sich die Bewertung so weit wie möglich an der landseitigen Bilanzierung orientiert. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die marinen Ökosysteme wesentlich komplexer als die landseitigen sind. Im marinen Bereich ist der Bezugsraum häufig größer als das eigentliche LBP-Untersuchungsgebiet und umfasst

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Lebensgemeinschaften auszugehen ist, wird von keinen erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt ausgegangen. Müssen erst vollständige Verluste eintreffen, um von erheblichen Beeinträchtigungen zu sprechen?	wie z.B. bei den Schweinswalen und den Rastvögeln den gesamten Fehmarnbelt. Im Rahmen der UVS (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) wurde bereits untersucht, wo und in welchem Umfang es zu Beeinträchtigungen kommen kann. Im LBP wurden dann konkret für die planfestzustellende Variante des Absenktunnels die Eingriffe im marinen und im landseitigen Untersuchungsgebiet beschrieben und bilanziert. Die Flächenüberbauung/Neuversiegelung durch die Neuanlage der Landgewinnungsfläche und der Schutzschicht gegen Schiffskollision im marinen Bereich wird, analog zur Überbauung an Land, für den Meeresboden als Eingriff bilanziert (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 6.2.2, S. 567). Ebenso werden die Eingriffe in Bezug auf die benthischen Habitate bilanziert. Es wird weiterhin beschrieben, dass es durch das Einbringen von Hartsubstraten zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen für die benthischen Habitate kommt. Es wird erläutert, dass sich die anlagebedingte Hartsubstratfläche für die benthische Fauna aus der Fläche der Steinschüttung entlang der Landgewinnungsfläche (7 ha) und der Schutzschicht auf den Tunnelelementen (124 ha) ergibt (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 6.5.2., S. 636 ff). Für die benthische Flora sind von diesen 131 ha hingegen nur 22 ha Hartsubstrat relevant, da hier nur der Tiefenbereich von 0–20 m zu berücksichtigen ist (Lichtlimitierung der Pflanzen). Die Besiedelung von Hartsubstrat durch natürliche Hartbodengemeinschaften ist ebenfalls im LBP beschrieben (vgl. Kap. 6.5.2). Solche Hartbodengemeinschaften sind auch auf den Hartsubstraten östlich von Puttgarden natürlicherweise und an den Molen des Hafens Puttgarden selbst anthropogen bedingt zu finden. Hartsubstrate sind im Gebiet nicht untypisch, wie die Vorkommen direkt östlich von Puttgarden zeigen. In diesen Gebieten zeigt sich auch, dass Weichbodengemeinschaften und Hartsubstratgemeinschaften in direkter Nachbarschaft zueinander auftreten, ohne dass die Hartsubstratgemeinschaften einen negativen Einfluss auf die umliegenden Weichbodengemeinschaften haben. Dies ergibt sich bereits aus der Beschreibung der Bestandssituation in der UVS (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band II A, Kapitel 3.6–3.8, S.377 ff.) und ist ein natürliches Phänomen insbesondere des Flachwassers. Grundsätzlich müssen keine vollständigen Verluste eintreffen, um eine erhebliche Beeinträchtigung zu generieren. Aber die Beeinträchtigung muss z.B. zu einer Überschreitung eines Grenzwertes oder einer fachlich begründeten Erheblichkeitsschwelle führen, die dann zu erheblichen Auswirkungen des jeweiligen Schutzgutes führt. Die Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt sind analog zu bewerten.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
(1) LBP S. 639 u. 725: 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. (2) 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.	Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurden die dargestellten einzelnen Aspekte der Einwendung in einzelne Teilbereiche mit den Ziffern (1) - (4) untergliedert und entsprechend erwidert. Zu (1) Hier liegt ein Missverständnis vor. Es ist richtig, dass auf den Landgewinnungsflächen küstenbiotopähnliche Biotopstrukturen entstehen. Diese sollen aber nicht als biotopbezogener Ausgleich oder Ersatz angerechnet werden. Aus der biotopbezogenen Bilanzierung des LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 10.1., S. 742 f.; Kap. 11.1.3.2./11.1.3.3., Tabelle 221, S. 814 ff.) geht hervor, dass die entstehenden küstenbiotopähnlichen Biotopstrukturen nicht als Kompensation, sondern lediglich als Minimierungsmaßnahme in Bezug auf die verloren gehenden Küstenbiotope zu sehen sind. Für den Verlust der Strandbiotope wird gesondert Kompensation geleistet. Zu (2) Die Vorhabenträger halten die Bewertung der Erholungsnutzung und die daraus abgeleitete Einstufung des Strandabschnittes zwischen Fährhafen und Marienleuchte als gering bedeutender Strandabschnitt aufrecht. Sie sind auch weiterhin der Auffassung, dass durch die Neuanlage des Strandes am östlichen Rand der Landgewinnungsfläche ein vollständiger Ausgleich der betroffenen landschaftsgebundenen Erholung erfolgt. Zu (3) Die Einwendung wird dahingehend verstanden, dass der Einwender die Meinung vertritt, dass die zentralen Flächen der Landgewinnungsfläche als Feldlerchen- bzw. Schafstelzenhabitate von der strukturellen Ausstattung des entstehenden Biotops her nicht geeignet seien. Das ist nicht der Fall. Grundsätzlich halten die Vorhabenträger die Oberbodenmieten und die Flächen um das Tunnelportal bzw. die Landgewinnungsfläche für den artenschutzrechtlichen Ausgleich für die genannten Offenlandbrüter für geeignet, sofern die Entwicklung der Flächen entsprechend der Maßnahme 7.1 des

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
(3) 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. (4) 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.	Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) erfolgt. In Abstimmung mit den beauftragten Biologen wurden die Maßnahmen zur optimalen Herstellung kurzrasiger Vegetation und weitgehender Ungestörtheit als Lebensraumstrukturen für die genannten Offenlandbrüter im Detail im LBP entwickelt (s. hierzu LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1). Die Strukturen entsprechen den Habitatansprüchen der Arten. Dessen ungeachtet prüfen die Vorhabenträger, ob sich der artenschutzrechtliche Ausgleich für Feldlerchen und Schafstelzen auf anderen zur Verfügung stehenden Flächen auf Fehmarn realisieren lässt. Zu (4) Der von der Stadt Fehmarn gewünschte Übergang des Eigentums an den künftigen Landgewinnungsflächen auf die Stadt Fehmarn ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Grunderwerbsbelange werden grundsätzlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens und im Nachgang zu diesem rechtsverbindlich geregelt. Die Vorhabenträger sind auch weiterhin der Auffassung, dass durch die Neuanlage des Strandes am östlichen Rand der Landgewinnungsfläche ein vollständiger Ausgleich der betroffenen landschaftsgebundenen Erholung erfolgt. Im Rahmen der Konzeption des LBP ist grundsätzlich auch eine landschaftsgebundene Erholungsnutzung möglich. Für die Erholungsnutzung sind im Wesentlichen die randlichen Flächen und der neu zu schaffende Strandabschnitt vorgesehen (s. LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
647 Die Störfwirkungen für die Ortslage Puttgarden sollen durch eine Gehölzanpflanzung minimiert werden. Diese Maßnahme wird von der Stadt Fehmarn begrüßt. Sie kann jedoch nur visuell die Störfwirkungen minimieren, auf Lärm und Schadstoffminimierung hat diese Maßnahme keinen Einfluss.	Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.
649 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.	Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen verschiedene Schutz- und Überwachungskonzepte u.a. ein Konzept zur Kontrolle und Steuerung der Sedimentfreisetzung in der für die Planfeststellung gebotenen Detaillierung. Diese Schutz- und Überwachungskonzepte werden mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Hierzu ist der Dialog zwischen den Vorhabenträgern und dem BfN, MELUR und BSH bereits aufgenommen worden. Das Konzept zur Kontrolle und Steuerung der Sedimentfreisetzung ist dabei gezielt auf das Konzept zur Umweltbaubegleitung im marinen Bereich abgestimmt. Die Umweltbaubegleitung ist eine eigenständige beratende Leistung, die von den Vorhabenträgern veranlasst wird. Der Umweltbaubegleiter ist dabei in der Regel ein entsprechend qualifizierter Auftragnehmer des Bauherrn. Neben der formalen Organisation der Umweltbaubegleitung werden die Vorhabenträger umfangreiche Informationen zur Planung und zum Verlauf der Bauarbeiten zur Verfügung stellen. Dies beinhaltet zum einen die Einrichtung eines internetbasierten Informationsportals. Außerdem werden auf Lolland und auf Fehmarn alle wichtigen Bauaktivitäten in den lokal wirksamen Medien angekündigt. Des Weiteren wird zur Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen ein Monitoringkonzept erstellt. Die Inhalte der Konzepte zur Kontrolle und Steuerung der Sedimentfreisetzung, des Konzeptes zur Umweltbaubegleitung und das Monitoringkonzept werden den fachlichen Erfordernissen entsprechend eng aufeinander abgestimmt, aber dennoch eigenständig erarbeitet.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Durch diese vorsorglichen Maßnahmen werden die Belange des Tourismus und der Erholungsnutzung berücksichtigt.
652 ff 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.	Die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung oder Kompensation (Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung, zum Ersatz, zur Gestaltung und zum Artenschutz) werden im Maßnahmenverzeichnis zum LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I) einzeln aufgelistet und beschrieben. Hier wird auch auf die Funktionskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung eingegangen. Sofern Funktionskontrollen durch eine Fachperson durchgeführt werden sollen, ist dies ebenfalls auf dem Maßnahmenblatt vermerkt. Funktionskontrollen können sich im Rahmen der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege auch über einen Zeitraum von drei Jahren erstrecken. Es besteht also bereits zum jetzigen Zeitpunkt der Planung ein Katalog über die auszuführenden Kontrollen, die im Rahmen der Umweltbaubegleitung abzuarbeiten sind. Die fachgerechte Ausführung der Maßnahmen wird als Bedingung in den Verträgen mit den Bauunternehmen festgelegt. Es ist daher Aufgabe der Bauunternehmen, entweder entsprechend ausgebildetes Personal einzusetzen, oder hinzuzuziehen.
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	Die Vorhabenträger prüfen erneut, ob Ökokontoflächen bzw. anderweitig für Ausgleich bzw. Ersatz aufwertbare Flächen auf Fehmarn für das Vorhaben zur Verfügung stehen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass für eine vollständige Kompensation in aller Regel auf landwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgegriffen werden muss. Im Zeitraum bis zur Auslegung der Planfeststellungsunterlagen konnten auf der Insel Fehmarn keine weiteren Maßnahmenflächen für das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung gefunden werden, insofern wurde auf das Ökokonto „Gömnitzer Berg“ zurückgegriffen. Gehölzanpflanzungen entlang der E 47 sind bereits im LBP als Ausgleich vorgesehen (Anlage 12, Anhang 1, Maßnahmenblätter 1.1, 1.2, 2.3, 3.1, 3.2, 5.1, 5.2; s. a. Anlage 12.2 der Planfeststellungsunterlagen, Blatt 2 bis 8). In Bezug auf die vom Einwender angesprochene Landgewinnungsfläche gehen die Vorhabenträger weiterhin davon aus, dass im Rahmen der im LBP beschriebenen Konzeption, insbesondere außerhalb der Brutzeiten,

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Gehölzanpflanzungen 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 Seeniederung besteht ein Naherholungs- und Wegekonzept, was die Stadt Fehmarn gerne umsetzen würde, wo jedoch die Mittel fehlen. Hier vermisst die Stadt das Gespräch mit dem Vorhabenträger.	auch eine landschaftsgebundene Erholungsnutzung möglich ist. Erholungsnutzung ist u. a. am neu zu schaffenden, östlich gelegenen Strandabschnitt vorgesehen (s. LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1). Die vom Einwender angeregte Umsetzung eines möglichen Naherholungs- und Wegekonzeptes ist keine geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG. Ersatz in Geld im Sinne von § 15 Abs. 6 BNatSchG kann nur zum Tragen kommen, wenn alle Möglichkeiten von Ausgleich und Ersatz ausgeschöpft sind. Da aber – wie vom Einwender richtig dargestellt – das Ökokonto „Gömnitzer Berg“ für das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung anrechenbar ist, sind Ersatzzahlungen für landseitige Eingriffe im Rahmen des Vorhabens unzulässig.
787 Die Kompensationsberechnung und Bilanzierung ist plausibel und grundsätzlich nachvollziehbar, es fehlt jedoch ein Hinweis auf die Darstellung der Wirkzonen in den Konfliktkarten.	Der Hinweis wird von den Vorhabenträgern zur Kenntnis genommen und die Textstelle im LBP entsprechend ergänzt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Vorhabenträger halten die Einstufung des Strandabschnittes zwischen Fährhafen und Marienleuchte als gering bedeutender Strandabschnitt aufrecht. Sie sind auch weiterhin der Auffassung, dass durch die Neuanlage des Strandes ein vollständiger Ausgleich der betroffenen landschaftsgebundenen Erholung erfolgt. Bzgl. der Bedeutung der Badestrände verweisen die Vorhabenträger auf ihre Erwiderung zu Ziffer 192/3 der Stellungnahme der Stadt Fehmarn. Für den durch die Anlage der Landgewinnungsfläche überbauten Strandabschnitt wird als Ausgleich ein neuer Strand in gleicher Länge an der östlichen Seite der Landgewinnungsflächen hergestellt. Hierfür wird das am alten Standort gewonnene und während der Bauphase zwischengelagerte Material (Sand, Kies, Geröll) wiederverwendet, sodass ein Strand in gleicher Qualität wie der bestehende wiederhergestellt wird (siehe LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I, Maßnahmenblatt 7.1). Die Vorhabenträger werten dies als vollwertigen Ausgleich.
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	Im LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) wird im Kapitel 11.5., S. 859 ff., der durch die Eingriffe entstehende Kompensationsbedarf zusammenfassend dargestellt. Für den Landbereich wird nachgewiesen, dass der erforderliche Kompensationsbedarf mit Maßnahmen im trassennahen Bereich zusammen mit dem anerkannten Ökokonto „Gömnitzer Berg“ abgedeckt werden kann. Die Vorhabenträger prüfen derzeit erneut, ob Flächen für naturschutzfachlich- und rechtlich geeignete Realkompensationsmaßnahmen im marinen Bereich zur Verfügung stehen. Bestätigt sich dabei das Ergebnis der bisherigen Prüfung, verbleibt es bei der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit § 9 LNatSchG. Mit den Ersatzzahlungen sind dann formal die Eingriffe vollständig kompensiert. Es liegt jedoch nicht in der Kompetenz der Vorhabenträger, über die Mittel, die als Ersatzzahlung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geleistet werden, zu verfügen. Die Umsetzung von konkreten Maßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 6 BNatSchG im Naturraum des Fehmarnbelts obliegt den zuständigen Behörden. Ein Funktionsverlust der Erholungsnutzung wird nicht eintreten, da der durch die Landgewinnungsfläche überschüttete Strand in gleicher Länge und in gleicher Qualität wieder hergestellt wird (vgl. LBP, Anlage 12 der

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1, Maßnahmenblatt Nr. 7.1.).
Anlage 15 UVS 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	Grundsätzlich ist das Baden entlang der gesamten Küste Fehmarns möglich. Es ist richtig, dass im Flächennutzungsplan im Bereich Marienleuchte zwei Strandzugänge dargestellt sind. Eine Darstellung als Badestrand ist jedoch, im Unterschied zum „Grünen Brink“, an dieser Stelle nicht im Flächennutzungsplan enthalten. Der Strandbereich Marienleuchte ist ebenfalls nicht als Badebereich in der Badestellenkarte für Schleswig-Holstein enthalten (vgl. Homepage zur Badewasserqualität des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Familie und Gleichstellung [SozMin], abgerufen am 24.09.2014: http://badewasserqualitaet.schleswig-holstein.de/). Bis nach Presen reicht hingegen die vom Ministerium dargestellte Badestelle Nr. 116 „Bannesdorf“, weswegen hier auch in der UVS ein Kernbereich für Badenutzung dargestellt worden ist. Im Methodikband zur UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band A, Kap. 0.1.2.1, S. 10 wird erläutert,

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 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.	dass die Badebereiche nach den in den Bauleitplanungen der Stadt Fehmarn ausgewiesenen Badestränden sowie nach den Angaben des SozMin dargestellt worden sind. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit sind wichtige Faktoren für die Bewertung der Strände. Aufgrund einer guten Erreichbarkeit erhalten ausgewiesene Badestrände eine sehr hohe Bedeutung. Im Unterschied zu Presen ist in Marienleuchte z.B. kein ausgewiesener Parkplatz vorhanden. Deshalb erhält er eine hohe, aber keine sehr hohe Bedeutung. Die Abgrenzung der Badebereiche erfolgte nach gutachterlicher Einschätzung ab dem Strand 100 m seewärts (vgl. Anhang 15, Methodik-Band B, Kap. 0.2.2.1, S. 531). Die Darstellung im UVS-Plan Nr. 9 beinhaltet nur den Kernbereich der Badenutzung und schließt eine Badenutzung außerhalb dieser Zone nicht aus. Von Presen bis Marienleuchte ist im UVS-Plan Nr. 9 nur ein Kite- und Surfbereich dargestellt, der auch im Flächennutzungsplan enthalten ist.
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.	Wie bereits richtig in der Stellungnahme beschrieben, dient ein Wochenend- oder Ferienhausgebiet nicht als dauerhafter Wohnsitz und somit nicht einem dauerhaften Aufenthalt von Menschen. Es ist im B-Plan Nr. 6 (1977) als Sondergebiet für Ferienwohnungen bzw. Ferienhäuser festgesetzt, nicht als Reines oder Allgemeines Wohngebiet (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 2.5.1.4, S. 90). Hinsichtlich der Bedeutung wurde das Ferienhausgebiet aus Gutachtersicht bewusst mit einer hohen Bedeutung/Empfindlichkeit bewertet, um eine Abstufung zu den dauerhaft genutzten Wohn- und Mischgebieten darzustellen (Anlage 12, Kap. 4.1.1.2, S. 132). In der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, vgl. S. 28) wurde es jedoch für die Beurteilung der Immissionen entsprechend der Schutzbedürftigkeit beurteilt und daher für das Sondergebiet für Ferienwohnungen der Immissionsrichtwert eines Reinen Wohngebietes (WR) zugrunde gelegt.
131 Beim Teilschutzgut Erholen ist der intensiv als Badestrand genutzte Strandabschnitt vor dem	Die Vorhabenträger verweisen auf ihre Erwiderung zu Anlage 15 UVS, Plan, der Stellungnahme der Stadt Fehmarn.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Im Jahre 2011 wurde eine Einflussanalyse Tourismus erstellt, um den Einfluss der Festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Tourismussegment auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode zu untersuchen. Diese Einflussanalyse wurde der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) zu Grunde gelegt. Die Einflussanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass bezüglich der Kapazitäten der Beherbergungsbetriebe deutliche Schwerpunkte in Burg und am Burger Strand, aber auch an ausgewählten Orten entlang der Küste liegen (vgl. S. 62 in N.I.T. 2011). In Bezug auf den Tourismus für die gesamte Insel Fehmarn wird auch erläutert, dass diesbezüglich der Norden weniger relevant ist. Die touristische Einschätzung der Einflussanalyse schlägt sich jedoch nicht in der Bewertung der Bedeutung der ausgewiesenen Flächennutzungen wie Ferienhausgebieten oder Campingplätzen nieder. Beide Nutzungen sind von hoher Bedeutung in Bezug auf das Teilschutzgut Wohnen (vgl. Anlage 15, Band V, Kap. 12.7.1.1., S. 3843). Der touristische Aspekt wird zusätzlich zu den beiden Teilschutzgütern Wohnen und Erholen verbal-argumentativ in Kapitel 12.7.1.1. dargestellt. Er führt aber nicht zu einer geringeren Bewertung der Teilschutzgüter Wohnen und Erholen.
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	Nach der „Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS, Entwurf 2008, Teil B, S. 4) sind Bestandskarten im Maßstab 1:5.000, 1:10.000 oder 1:25.000 herzustellen. Die vom Einwender angeführten Pläne mit Darstellung der Biotoptypen sind die Pläne 5a und 5b „Schutzgut Pflanzen“, die nicht im Maßstab 1:25.000, sondern im Maßstab 1:10.000 dargestellt wurden. Für jedes einzelne Biotop wurde neben der grafischen Schraffur auch ein entsprechendes Biotopkürzel angefügt, so dass die Lesbarkeit gegeben ist. Der vom Einwender angeführte Plan mit Darstellung zu Landschaftsbildräumen (Plan 7 „Schutzgut Landschaft“)

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Bewertung nicht erkennbar sind.	ist lediglich an zwei Stellen in schmalen linienförmigen Strukturen schlecht erkennbar. Dies wird grafisch angepasst. Ein anderer Maßstab ist nicht erforderlich. Insgesamt sind die Maßstäbe der Pläne zur UVS für die jeweiligen thematischen Aussagen ausreichend gewählt worden, wobei die Pläne zu Tieren sowie Pflanzen/ Biotopen aufgrund der inhaltlichen Dichte nicht im Maßstab 1: 25.000, sondern im Maßstab 1:10.000 erstellt wurden. Plan 7 „Schutzgut Landschaft“, Maßstab 1: 25.000, wird punktuell grafisch angepasst.
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.	Windkraftanlagen/ Windparks sind unter dem Schutzgut „sonstige Sachgüter“ korrekt mit mittlerer Bedeutung bewertet worden. Die Darstellung in der Zusammenfassung der UVS (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band 5, Kap. 12.7.21.1, S. 3897) geht auf die detaillierte Bestandsaufnahme und Bewertung auf Fehmarn in der UVS, Anlage 15, Band IIc, Kap. 3.21.3.3, S. 1411 ff. zurück. Als Sachgüter sehr hoher bzw. hoher Bedeutung wurden nur diejenigen Sachgüter eingestuft, die von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind und die an den bestehenden Standorten verbleiben müssen, um ihre Funktion erfüllen zu können (Beispiele u. a. Landesschutzdeich, Fährhafen). Windkraftanlagen bzw. -parks sind durchaus auch als von öffentlichem und ökonomischem Interesse zu sehen, ein übergeordnetes öffentliches Interesse ist aber für einzelne Windkraftanlagen bzw. Windparks so nicht gegeben. Im Gegensatz zu den oben genannten Sachgütern von übergeordnetem öffentlichen Interesse können Windkraftanlagen bei Verlust grundsätzlich auch an anderen Standorten ersetzt werden. Insofern ist für Windparks die mittlere Bedeutungsstufe nachvollziehbar abgeleitet worden.
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.).	Die Vorhabenträger halten die Einstufung des Strandabschnittes zwischen Fährhafen und Marienleuchte als gering bedeutender Strandabschnitt aufrecht. Die Bedeutung der Badestrände wird nach deren Erholungseignung bewertet. Die natürliche Ausstattung, erholungsrelevante Infrastruktur und die Erreichbarkeit sind wichtige Faktoren für die Bewertung. Der Strandabschnitt östlich des Fährhafens bis Marienleuchte hat keinen direkten Zugang, er ist nicht über Wander-/Radwege oder Wirtschaftswege direkt erschlossen. Als Geröllstrand ist er für die Badenutzung nur bedingt geeignet. Bei verschiedenen Ortsbegehungen ist im Vergleich zu anderen Strandabschnitten an der Nordküste von Fehmarn nur eine geringe Frequentierung für Erholungssuchende

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	festgestellt worden. Des Weiteren ist nach den Festsetzungen im Landschaftsrahmenplan der Strandabschnitt zwischen Marienleuchte und dem Fährhafen Puttgarden nicht als Bereich mit Bedeutung für die Erholungseignung eingestuft. Das alles rechtfertigt die Einstufung als gering bedeutender Strandabschnitt (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B Kap. 8.3.1.2., S. 2632 ff.). Aufgrund der geringen Bedeutung des Schutzguts Menschen/menschliche Gesundheit für das Teilschutzgut Erholen in diesem Bereich der Insel Fehmarn, halten die Vorhabenträger die insgesamt hohe Gewichtung des Teilschutzguts Menschen/menschliche Gesundheit (zusammenfassend für die Teilschutzgüter Wohnen und Erholen) im Hauptvariantenvergleich aufrecht (vgl. Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band V, Kap. 12.8.2., S. 3933).
Anlage 17 Raumwiderstandsanalyse 41/6 Bei der Bestandserfassung wurden fehlerhaft sowohl der 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.	Im Untersuchungsgebiet des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) werden die beiden Fernwanderwege nachgetragen und ggf. in der Konfliktdarstellung berücksichtigt. Eine Anpassung der Raumwiderstandsanalyse (Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen) ist aus Sicht der Vorhabenträger nicht erforderlich, da die Verläufe des „Mönchsweges“ und des „Jacobsweges - Via Scandinavica“ bereits im dargestellten Wegenetz enthalten sind. Eine Änderung des Raumwiderstandes ist aufgrund des Verlaufs der Wege im Bereich möglicher Trassenkorridore für die Feste Fehmarnbeltquerung nicht gegeben.
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	Von den im Norden Fehmarns ausgewiesenen Rad- und Wanderwegen ist nur der Ostseeküstenradwanderweg (bzw. der hier ebenfalls verlaufende Fernradweg „Mönchsweg“) im Vorhabengebiet von der Baumaßnahme betroffen. Durch die Unterbrechung des Wirtschaftsweges zwischen der Bahnunterführung und Marienleuchte ist eine Verlegung auf die neue Wegeführung des Rethen erforderlich. Diese nur unwesentliche Veränderung des Wegeverlaufs führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Attraktivität des Radwegenetzes. Soweit die Stadt Fehmarn Entschädigungsforderungen geltend macht, so sind diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Etwaige Entschädigungsansprüche werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geprüft und mit der Stadt Fehmarn abgestimmt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Vorhabenträger verweisen auf ihre Erwiderung zu Ziffer 41/6 der Stellungnahme der Stadt Fehmarn.
S. 44 Tabelle In der Tabelle sind bei RWS II Strände mittlerer Erholungseignung aufgeführt. Diese Einstufung findet sich im Anhang, Abbildung 1a nicht wieder.	Der Einwand trifft nicht zu. So ist in Anlage 17, Anhang Abbildung 1a, beispielweise der Strand an der Ostküste bei Presen bis Marienleuchte als Bereich mit mittlerer Erholungseignung (RWS II) dargestellt. Nur der Strandabschnitt bei Presen, der offiziell im Flächennutzungsplan als Badestrand ausgewiesen ist, wird - wie in der Raumwiderstandsanalyse beschrieben - als RWS I eingestuft.
44 Aufnahme des Mönchsweges und der Via Scandinavica in die Tabelle unter RWS II.	Die Vorhabenträger verweisen auf ihre Erwiderung zu Anlage 17, Ziffer 41/6 der Stellungnahme der Stadt Fehmarn.
98/3 Neben dem aktiven Kliff bei Marienleuchte ist auch ein Steinpflaster mit Gletscherschliff am Kliff-Fuß vorhanden (Quelle: Geologische Landesaufnahme von 1957).	Das aktive Kliff an der Ostküste bei Marienleuchte ist als Geotop definiert, besitzt jedoch laut Geologischem Landesamt Schleswig-Holstein keinen gesetzlichen Schutzstatus für das Schutzgut Boden (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.2.1.2., S. 148). Ein Schutzstatus der Seekliffs besteht lediglich für den Biotoptyp Steilküste (§ 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG [vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.5.1.2., S. 452 ff.]).

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Es muss ausgeschlossen werden, dass durch die geplante Landgewinnungsfläche dieses besondere Geotop beeinträchtigt oder zerstört wird.	Nachfragen beim Landesamt für Umwelt und ländlicher Raum (LLUR) und beim Umweltrat Fehmarn haben keine näheren Erkenntnisse zur genauen Lage des Steinpflasters ergeben. Die Recherche hat jedoch ergeben, dass sich G. Seifert bereits 1952 in einer Publikation mit den Gletscherschrammen auf Fehmarn befasst hat. Entlang der Steilküste nördlich von Marienleuchte findet sich Stein-Blockpflaster bzw. Geschiebe mit Gletscherschliff. Offensichtlich wurde das Geschiebe auch an der östlichen Hafenmole in Puttgarden verbaut (vgl. http://www.bibelgarten.com/Gletscherschliff-Fehmarn.htm; Stand: 19.02.2015). Das heißt, dass bereits beim Bau der Mole Steinpflaster verbaut worden und somit von seinem ursprünglichen Standort entnommen worden ist. In Kap. 8.2.1 des LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, S. 673) wird beschrieben, dass es im Bereich der Steilküste zur Überbauung von 0,08 ha des geomorphologischen Objektes kommt. Dieser Eingriff erfolgt östlich des Fährhafens im Bereich des Tunnelportals/Landgewinnungsfläche. Soweit in der Landesaufnahme von 1957 erkennbar, befindet sich das Steinpflaster am Kliff-Fuß rund 750 m östlich des Fährhafens. Wie im LBP beschrieben und in den Maßnahmenplänen 1-10 dargestellt, sind alle bedeutenden und geschützten Flächen außerhalb der Eingriffsgrenze und der baubedingten Flächeninanspruchnahme als Tabuflächen zu bezeichnen. Das heißt „außerhalb dieser Bereiche sind in der Regel keine weiteren Flächen zu beanspruchen“. Soweit im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. während der Bauphase doch weitere Flächen benötigt werden, sind diese aus Umweltsicht so weit wie möglich auf bestehenden versiegelten Flächen oder auf Ackerflächen zu realisieren“ (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.8.1., S. 659). Hinsichtlich des Schutzguts Boden zählen auch Geotope mit besonderer Bedeutung wie Kliffs, zu dem das Steinpflaster dazuzurechnen ist, zu den Tabuflächen.
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.	Die Einstufung der „Fehmeraner Schwarzerde“ in der Raumwiderstandsanalyse in die RWS-Klasse III unter Schutzgut Boden (RWS, Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.3.2.4, Tabelle 20, S. 102) wird aufrecht erhalten. Im projektbezogenen Untersuchungsraum kommen in allen Raumwiderstandsklassen Böden mit Bodenfunktionen besonderer Bedeutung (wie seltene oder besonders empfindliche Böden) vor. Die wesentliche Unterscheidung der Raumwiderstandsklassen liegt hier in der Intensität der Nutzung (RWS, Anlage 17, Kap. 5.3.2.4, Tabelle 20, S.102). Eine hohe Nutzungsintensität des Bodens korreliert mit einer geringen Naturnähe des

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	anstehenden Bodentyps. Insofern wurden Böden in intensiver anthropogener Nutzung (Ackernutzung), wie die Fehmeraner Schwarzerden oder Niedermoore unter Ackernutzung, hier in die Raumwiderstandsklasse III eingestuft. Dies dient einer auf den Untersuchungsraum bezogenen, sinnvollen Differenzierung des Raumwiderstandes in Bezug auf das Schutzgut Boden. Die Raumwiderstandsklasse ist dabei weniger im Sinne einer Wertstufe als im Sinne einer Darstellung des unterschiedlichen Konfliktpotenzials in Bezug auf die Naturnähe und besondere Bedeutung von Böden zu verstehen. Diese Vorgehensweise und die geschilderte Einstufung in Raumwiderstandsklassen folgt auch der „Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau“ (RUVS, Entwurf 2008, Merkblatt 11 „Ableiten des Raumwiderstands“, hier insbesondere die beispielhaft angeführte Zuordnung zu den Raumwiderstandsklassen II und III für Boden).
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.	Die Aussagen in der Raumwiderstandsanalyse (RWS) zum Grundwasser (RWS, Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.4.2.2, S. 113 f.) sind für die Ebene der RWS, in der es um die Ableitung möglichst konfliktarmer Trassenkorridore und nicht um die Darstellung konkreter Beeinträchtigungen geht, ausreichend. Die Betrachtung von konkreten Beeinträchtigungen erfolgt dann auf der Ebene der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Für die Vorzugsvariante Absenktunnel können negative Auswirkungen auf das Grundwasser und die zukünftige Nutzung des Grundwassers zweifelsfrei ausgeschlossen werden. Dies ist im LBP (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 6.3.1, S. 571 f.) unter der Zwischenüberschrift „Beeinträchtigung des Grundwassers/grundwassernaher Böden durch Grundwasserabsenkung/-stau“ im Einzelnen dargelegt und wird in der Unterlage zur Hydrogeologie (Anlage 25 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5, S. 14) untermauert.
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	In der Raumwiderstandsanalyse (RWS, Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang Abbildung 5a) bezieht sich die Einstufung des Landschaftsbildraums K3 Küstenlandschaft bei Marienleuchte auch auf den nördlichen Küstenabschnitt zwischen Marienleuchte und dem Fährhafen Puttgarden. In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) und in dem

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Küstenlandschaft Marienleuchte südlich bis Parkplatz Klausdorf reicht, oder ob der Küstenbereich nördlich Marienleuchte auch noch inbegriffen ist.	Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) ist der Küstenabschnitt ebenfalls als Landschaftsbildraum K3 dargestellt.
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.	Die vom Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein durchgeführten archäologischen Vor- und Hauptuntersuchungen wurden auch auf eine frühmittelalterliche Burg, vermutlich slawischen Ursprungs, ausgerichtet. Die genaue Lage der Burg ist derzeit nicht bekannt. Jedenfalls liegt die Burg nicht im Umgriff des Vorhabend.
Anlage 12 LBP 533/2 Die Burganlage westlich von Marienleuchte ist ein historischer Ort, der aufgrund von Zerstörung nicht mehr unmittelbar erfahrbar ist. Ihm kommt daher mittlere Bedeutung zu. Siehe auch UVS.	Die Vorhabenträger verweisen auf ihre Erwiderung zu Ziffer 145/6 der Einwendung.
562/4 Die vorgesehene Trassenführung für den Ostseeküstenradweg (und Mönchsweg) haben eine	Der Ostseeküstenradweg (und Mönchsweg) wird über die neue Achse 980 des Marienleuchter Weges geführt, die dann mit einem von der Fahrbahn getrennten Radweg die E 47 unterquert und die Bahnanlagen der Festen Fehmarnbeltquerung überquert. Die maximale Längsneigung beträgt dabei 3,5% (Erläuterungsbericht, Anlage 1

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
erhebliche Barrierewirkung, da hierfür eine steile Rampe zu befahren ist. Es muss eine Trassenführung gefunden werden, die die Attraktivität der Fernradwege nicht mindert.	der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.1.3.9, S. 104 f.). Dies ist nicht als „erhebliche Barrierewirkung“ in Bezug auf die Nutzbarkeit als Rad- oder Wanderweg zu sehen. Die Attraktivität bleibt gewahrt.
572 Ausführungen zum Grundwasser s.o.	Die Einwendung wird dahingehend verstanden, dass mit den „Ausführungen zum Grundwasser s.o.“ die im Text unter der Einwendung gemachten Ausführungen zum Grundwasser gemeint sind. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser und die zukünftige Nutzung des Grundwassers können zweifelsfrei ausgeschlossen werden. Dies ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 6.3.1., S. 571 f.) unter der Zwischenüberschrift „Beeinträchtigung des Grundwassers/grundwassernaher Böden durch Grundwasserabsenkung/-stau“ im Einzelnen dargelegt und wird in der Unterlage zur Hydrogeologie (Anlage 25 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5., S. 14) untermauert.
641/2 Es muss dafür gesorgt werden, dass der Alleecharakter der K49 nach der Verlegung erhalten bleibt.	Die K 49 wird mit einer Überführung über die Feste Fehmarnbeltquerung geführt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) ist in Maßnahme 1.2 die Neupflanzung von Alleeabschnitten am Querungsbauwerk zur Wiederherstellung der unterbrochenen Allee mit der Schwedischen Mehlbeere (<i>Sorbus intermedia</i>) vorgesehen (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 9.1.1., S. 721, Kap. 9.2.2., S. 727 und Anhang 1, Maßnahmenblatt 1.2 sowie Anlage 12.2, Blatt 3 und 4). Insofern wird der Alleecharakter der K 49 auch nach der Verlegung gewahrt.
645/6 Die Aussage bezüglich archäologischer Sicherungsmaßnahmen muss spezifiziert werden.	Es ist übliche Praxis, die Abstimmung hinsichtlich der Voruntersuchungen bzw. Sicherungsmaßnahmen an möglichen archäologischen Fundorten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) vor Baubeginn bzw. während der Bauphase allgemein festzulegen. Im Einzelfall werden dann, abhängig von den realen Funden, entsprechende Maßnahmen getroffen. Eine Spezifikation ist nicht erforderlich.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
648 Die geplante Wegeführung der Verbindungsstraße Marienleuchter Weg ist nicht akzeptabel, da dieses eine Attraktivitätsminderung der Fernradwege Ostseeküstenradweg und Mönchsweg darstellt.	Wie zuvor erläutert, kann es zu kurzfristigen Sperrungen des Marienleuchter Weges aufgrund von Umlegearbeiten kommen. Es ist nicht ersichtlich, warum die geplante Wegeführung des Marienleuchter Weges eine Attraktivitätsminderung der Fernradwege Ostseeküstenradweg und Mönchsweg darstellt (siehe auch Erwiderung 562/4). Die Einwendung ist daher aus Sicht der Vorhabenträger zurückzuweisen.
721/7 Hier wird nicht darauf eingegangen, dass die Steilküste mit Steinpflaster zu erhalten ist.	Bei den gestalterischen Zielsetzungen und Entwicklungszielen in Kap. 9.1.1. des Landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. S. 721) wird für den nördlichen Küstenbereich Fehmarn erläutert, dass an der Landgewinnungsfläche ein landschaftstypischer Strandabschnitt entwickelt wird, auf dem sich eine küstentypische Vegetation entwickeln kann und somit der Charakter der Küstenlandschaft gewahrt wird. Wie im LBP beschrieben und in den Maßnahmenplänen 1-10 dargestellt, sind alle bedeutenden und geschützten Flächen außerhalb der Eingriffsgrenze und der baubedingten Flächeninanspruchnahme als Tabuflächen zu bezeichnen. Das heißt „außerhalb dieser Bereiche sind in der Regel keine weiteren Flächen zu beanspruchen. Soweit im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. während der Bauphase doch weitere Flächen benötigt werden, sind diese aus Umweltsicht so weit wie möglich auf bestehenden versiegelten Flächen oder auf Ackerflächen zu realisieren“ (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.8.1., S. 659). Hinsichtlich Boden zählen auch Geotope mit besonderer Bedeutung wie Kliffs, zu dem das Steinpflaster dazuzurechnen ist, zu den Tabuflächen.
FFH-Verträglichkeit Anlage 19 Teil B III 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	Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen einerseits verschiedene Schutz- und Überwachungskonzepte in der für die Planfeststellung gebotenen Detaillierung. Hierzu gehören u.a. ein Lärminderungs-, Erschütterungsüberwachungs- und ein Lichtminderungs- und –managementkonzept sowie für den marinen Bereich ein Schallschutzkonzept zum Unterwasserlärm sowie ein Konzept zur Steuerung und Kontrolle der Sedimentfreisetzung. Andererseits wird zur Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen ein Monitoringprogramm sowie ein Konzept zur Umweltbaubegleitung erstellt. Die Inhalte der Konzepte zur Kontrolle und Steuerung der Sedimentfreisetzung, des Konzeptes zur Umweltbaubegleitung und das Monitoringkonzept werden den fachlichen Erfordernissen entsprechend eng auf einander abgestimmt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Radien 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 durch zu führen.	Diese Schutz- und Überwachungskonzepte werden mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Hierzu ist der Dialog zwischen den Vorhabenträgern und dem BfN, MELUR und BSH bereits aufgenommen worden. Insofern kommen die Vorhabenträger dem Wunsch der Stadt Fehmarn nach einem Monitoringprogramm sowie einer Überwachung des prognostizierten Unterwasserlärms zum Schutz der Schweinswale nach.
Anlage 19 Teil B IV S. 18 Es wurden keine direkten Beeinträchtigungen auf die im Standarddatenbogen aufgeführten Vogelarten und ihre Lebensräume festgestellt. Die auftretenden Beeinträchtigungen für Tauchenten und Meeresenten (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.	Die Vorhabenträger erarbeiten in Ergänzung zu den Planfeststellungsunterlagen ein projektspezifisches Monitoringprogramm. Es ist beabsichtigt, dieses Monitoringprogramm mit den Fachbehörden abzustimmen. Sofern sich hieraus Ergänzungen bzw. Änderungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans oder des Artenschutzbeitrages ergeben, werden diese entsprechend vorgenommen. Die Vorhabenträger beabsichtigen außerdem zur Überwachung der Bautätigkeiten eine Umweltbaubegleitung durchzuführen. Dieses Konzept zur Umweltbaubegleitung wird derzeit ebenfalls erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
21 Artenschutzbeitrag Ordner 21, Anlage 21 S. 170 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.	Der Einwendung wird seitens der Vorhabenträger gefolgt. Da nach Aussagen der Stadt Fehmarn die Nutzung des Turnhallegebäudes nicht langfristig sichergestellt werden kann, wird ein geeigneter Ersatzstandort für die Fledermauskästen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan eingestellt und das Maßnahmenblatt 9.2 entsprechend geändert (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahme 9.2). Der Artenschutzbeitrag wird entsprechend geändert.
S. 171, 173 Als Ersatz für den Verlust eines Gewässers als Habitat für den Kammmolch und für das Teichhuhn soll ein neues naturnahes Gewässer unmittelbar südlich der geplanten Bahnstrecke im Nahbereich	Es wird davon ausgegangen, dass der Einwender die im Artenschutzbeitrag (ASB, Anlage 21 der Planfeststellungsunterlagen) bzw. im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) dargestellte Neuanlage eines Kleingewässers Nr. 4.1 meint (vgl. LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I Maßnahmenverzeichnis, MB 4.1., S. 41 f.), welches er als ungeeigneten Lebensraum für Teichhuhn und Kammmolch hält.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 Kammmolch mit dem terrestrischen Lebensraum nicht nachvollziehbar. Das Gleiche gilt für ein ungestörtes Habitat für das Teichhuhn.	Der Einwand ist unbegründet. Aus biologischer Sicht bestehen keine Einschränkungen der Lebensraumeignung durch die Nähe zu Bahnanlagen oder technischen Bauwerken. Vielmehr kommt es auf die Ausgestaltung des Kleingewässers und dessen unmittelbaren Umfelds an, das in geeigneter Weise in Abstimmung mit den beauftragten Biologen in dem oben genannten Maßnahmenblatt festgelegt wurde. Dem Kammmolch wird eine starke Wasserbindung zugesprochen. Er besiedelt meist Landhabitate in unmittelbarer Nähe des Gewässers. Aus der Nähe des geplanten Ersatzgewässers zur geplanten Schienentrasse ist kein erhöhtes Mortalitätsrisiko abzuleiten (s. hierzu ASB, Anlage 21 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.1.3.1., S. 106 ff.). Das Teichhuhn ist gegenüber Lärm hochgradig tolerant. Die Kompensationsmaßnahme (Kleingewässerneuanlage) für den Kammmolch ist durch entsprechende Dimensionierung und Strukturentwicklung auch für ein Brutpaar des Teichhuhns als Ersatzhabitat geeignet (s. hierzu ASB, Anlage 21 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 5.2.1.2.6., S. 135 ff.). Insofern ist das neuanzulegende Kleingewässer ein geeigneter Lebensraum für Kammmolch und Teichhuhn.
S. 172 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	Der Einwand ist unbegründet. Der Aussage, dass Interimshabitate keine artenschutzrechtliche Ersatzmaßnahme darstellen können, wird sowohl in ihrer Pauschalität als auch im vorliegenden Einzelfall widersprochen. Die Vermeidung des artenschutzrechtlichen Zugriffsverbots kann nach § 44 Abs. 5 BNatSchG durch einen adäquaten Habitatausgleich im räumlichen Zusammenhang durch vorgezogene Maßnahmen erreicht werden. Obwohl für die meisten Tierarten Interimshabitate zur Sicherstellung der ökologischen Kontinuität aus fachlichen Gründen keine Option darstellen, wird eine solche Möglichkeit nicht durch den betreffenden § 44 Abs. 5 BNatSchG oder diesbezügliche Leitfäden ausgeschlossen. Für die Feldlerche stellen sie dagegen eine praktikable und verbotsmeidende Option dar. So werden nicht nur „Feldlerchenfenster“ in Ackerflächen zunehmend behördlicherseits und fachlich plausibel als Übergangslösung akzeptiert. Auch die Artbiologie und insbesondere die Situation auf Fehmarn rechtfertigen eine solche temporäre Flexibilität bei den Maßnahmenflächen:

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
gebunden ist. Diese Ersatzmaßnahme kann seitens der Stadt auf keinen Fall akzeptiert werden. Für die Schafstelze gilt dasselbe in Bezug auf die Landgewinnungsfläche als Ersatzlebensraum.	·Die Feldlerche als ursprünglicher Steppenvogel benötigt weitgehend offene, niedrigwüchsige und eher trockene Bruthabitate. Solche Lebensräume sind in der mitteleuropäischen Landschaft natürlicherweise selten und oftmals nur kurz- bis mittelfristig nutzbar, da sie durch natürliche Prozesse schnell ihre artspezifische Eignung verlieren (Aufwuchs und erhöhte Deckung der Vegetation, (Gehölz-)Sukzession). Die Art kann und muss daher grundsätzlich flexibel durch Flächenwechsel auf solche Prozesse reagieren. ·Insbesondere in sehr intensiv genutzten Ackerlandschaften wie auf Fehmarn finden nutzungsbedingt (unterschiedlicher Feldfruchtanbau, schneller Verlust der Habitateignung durch zunehmende Höhe und Dichte der Ackerkulturen) nicht nur zwischen den Jahren sondern auch regulär schon in einer Brutseason Flächenwechsel statt. ·Durch die Bestandsgröße auf (Nord-)Fehmarn ist von einem noch relativ hohen Besiedlungspotenzial von im räumlichen Zusammenhang bereitgestellten Ersatzhabitaten auszugehen. Damit kann auch bei Flächenwechseln der Ausgleichsmaßnahme - z. B. durch Interimshabitate wie der Oberbodenmiete - eine gleichbleibend hohe Besiedlungswahrscheinlichkeit im Sinne des notwendigen quantitativen Ausgleichs der betroffenen Brutpaare angenommen werden. Insofern könnten für die Feldlerche in biologischer Hinsicht auch alljährliche Flächenwechsel im räumlichen Zusammenhang die ökologische Kontinuität im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG verbotsmeidend sicherstellen. Die Maßnahme der abschließend dauerhaften Flächensicherung auf der Landgewinnungsfläche entspricht dieser Einschätzung. Insofern hat der Einwender keine begründeten Bedenken vorgetragen, wieso die Oberbodenmiete nicht als Übergangslösung geeignet sind, während der Bauphase als adäquate Ersatzlebensräume zu fungieren. Die Maßnahmen für die Funktionsfähigkeit der Interimsstruktur (Störungsfreiheit in der Brutzeit, günstige Habitatstruktur) sind im Artenschutzbeitrag (Anlage 21 der Planfeststellungsunterlagen) formuliert und über die Maßnahme 6.1 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahme 6.1) aufgenommen. Der in der Einwendung dargestellten Begründung, dass auch die Landgewinnungsfläche nicht als Ersatzlebensraum fungieren und so diese dauerhafte Kompensationsmaßnahme nicht die Verbotsmeidung für die Feldlerche sicherstellen kann, wird fachlich nicht gefolgt. Vorkommen der Feldlerche sind keineswegs auf landwirtschaftliche Flächen beschränkt. Im Gegenteil stellen nachweislich intensiv genutzte Äcker wie auf

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Fehmarn in der Regel Populationssinken dar. Durch die intensive Nutzung in der Brutzeit wird heutzutage auf solchen Flächen in der Regel keine ausreichende Reproduktionsrate mehr erreicht. Insofern bieten extensiv genutzte, relativ ungestörte Grünländer und Offenlandbereiche, deren Entwicklung auch auf der Landgewinnungsfläche geplant sind, wesentlich günstigere Lebensräume für die Art dar und erfüllen damit grundsätzlich die Maßgaben, welche artenschutzrechtlich und biologisch an eine erfolgreiche Kompensation eingriffsbedingt betroffener Lebensräume gestellt werden.
Anlage 26 Verkehrsprognose 2002/ Verkehrsgutachten 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. 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 Rødby 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. Auch die Anbindung des Fährbahnhofes über die K 49 wird seitens der Stadt Fehmarn als nicht tragbar angesehen; die gesamte Anschlussstelle	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Die Anwendung des Prognoseszenarios „Base Case B“ ist gerechtfertigt. Zwar ist den Vorhabenträgern bekannt, dass Scandlines die Fortführung des Fährbetriebes zwischen Puttgarden und Rødbyhavn nach Inbetriebnahme der FBQ angekündigt hat. Allerdings können die Vorhabenträger nicht die Erfahrungen aus vergleichbaren Vorhaben ignorieren. So haben sowohl bei der Großen Beltquerung als auch bei der Öresundquerung die ehemaligen Fährbetreiber die Fortführung des Fährbetriebes angekündigt. Beim Großen Belt ist der Fährverkehr schließlich ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der Festen Querung eingestellt worden, beim Öresund sogar ein halbes Jahr vor der Inbetriebnahme. Im Übrigen müssen vorhabenbedingte Grundstücksinanspruchnahmen planrechtlich gerechtfertigt sein, d.h., dass eine zwingende Notwendigkeit für den Eingriff in das Eigentum Dritter vorliegen muss. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) einer sogenannten Vorratsplanung eine Absage erteilt (so z.B. Urteil des BVerwG, Urteil v. 20.04.2005, 4 C 18.03, Rn. 28 – Juris). Eine solche Vorratsplanung würde allerdings – theoretisch – vorliegen, wenn die Planfeststellungsunterlagen zur FBQ entgegen den o.g. Erfahrungen eine Fortführung des Fährbetriebes unterstellen würden. Infolge dessen wäre u.a. eine umfangreichere Inanspruchnahme von Grundstücken zur Anbindung des Hafens erforderlich. Die Annahme, dass die Fähre den Weiterbetrieb einstellt, basiert darüber hinaus auf folgende Überlegungen und Annahmen: 1.Eine feste Verbindung wird auf einer Vielzahl von Relationen (insbesondere von und nach Westschweden) im Güterverkehr Zeitvorteile zwischen 20 und 70 Minuten gegenüber dem heutigen Fährbetrieb erbringen. Hierbei

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Puttgarden (Todendorfer Brücke) ist neu zu überplanen, mit dem Ziel, dass der Fährbahnhof leistungsstark direkt über die E 47 erschlossen wird.	sind Pause- und Ruhezeiten der Fahrer bereits berücksichtigt. Dieser Zeitvorteil wird dazu führen, dass die Fähre nicht mehr in dem bisherigen Umfang genutzt wird. 2.Allein das Bestehen eines konkurrenzfähigen Alternativangebotes wird, bei Annahme vergleichbarer Preise, dazu führen, dass die Ladung sich zwischen den beiden Anbietern –unabhängig von der Höhe – verteilen wird. Dies ist auch aufgrund der o.g. Zeitvorteile mehr als wahrscheinlich. 3.Täglich werden von Scandlines rund 92 Abfahrten realisiert, mit denen laut öffentlicher Quellen in 2011 365.000 Lkw, 1,5 Mio. Pkw und 30.000 Busse sowie täglich 9 Zugpaare transportiert wurden. Hieraus lässt sich eine Fährauslastung von rund 30% (bei 88 Fahrten am Tag) berechnen; Scandlines gibt die durchschnittliche Auslastung in 2008 mit unter 40% an (Ausgabe von Scandlines-Sprecher Frank Havemann im September 2008). Der Anteil des Personenverkehrs an der Fährauslastung liegt bei über 55%. 4.Durch die sich von selbst ergebende Verteilung des Aufkommens (insbesondere beim Personenverkehr ist dies zu erwarten) wird es zu Auslastungs- und Rentabilitätsverschlechterungen bei der Fähre kommen, die sich langfristig in einer Reduzierung der Abfahrtsfrequenz mit anschließend weiteren Senkungen des Fährverkehrsaufkommens auswirken wird. Eine Verlagerung von 25% des Aufkommens auf den Tunnel würde bereits zu erheblichen Einnahmeneinbußen führen, die Scandlines woanders fehlen werden. Bei einer 50%-igen Mengenverlagerung von der Fähre auf den Tunnel, wird der Fährbetrieb wahrscheinlich nicht mehr tragfähig sein. Durch die zu erwartenden Effekte wurde deswegen langfristig nicht von einem Weiterbetrieb der Fähren ausgegangen. Natürlich wird es in der Realität eine Übergangsphase geben, wo die Fähre parallel zum Tunnel betrieben wird. Solch eine Situation kann jedoch ohne weitere Betreiberinformationen schwer abgebildet werden. 5.Die Auswirkungen, die durch eine Reduzierung des Fährangebotes zu erwarten sind, sind in älteren Studien quantifiziert worden. Der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008 sieht den Neubau einer Festen Fehmarnbeltquerung vor. Durch den Neubau der Festen Querung wird eine höherwertige, da dauerhaft vollumfänglich nutzbare Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen geschaffen. Die derzeitige Fährverbindung würde parallel zu dieser höherwertigen Verbindung verlaufen. Gemäß der Netzplanung ist aber immer nur eine Verbindung für die Nutzer herzustellen und aufrecht zu erhalten. Wie dargestellt ist die höherwertige Verbindung zukünftig die Feste Fehmarnbeltquerung. Der Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung wird daher als Bundesfernstraße gewidmet. Zwei parallel verlaufende

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Verbindungen wird der Bund nicht betreiben und unterhalten. Das nachgeordnete Straßennetz ist diesen neuen Randbedingungen anzupassen, was auch geschehen ist. Die Verbindung zum Fährhafen ist folgerichtig in eine Straßenkategorie nach Landesrecht eingestuft. Zurückgewiesen wird auch die Forderung, den Fährhafenbahnhof direkt an die E 47 anzuschließen. Allein aus eisenbahnbetriebstechnischen Gründen muss davon ausgegangen werden, dass der Zugverkehr künftig nur noch die Feste Fehmarnbeltquerung und nicht die Fähren nutzen wird. Der Fährbahnhof wird daher im Vergleich zur heutigen Situation keine Steigerung von Zughalten erfahren.
Anlage 27.1 Baulogistik 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.	Je nach Dauer der Aktivität werden zu der Größenordnung passende Einheiten gewählt. Die Vorhabenträger sehen keine Notwendigkeit, den Maßstab zu ändern.
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.	Vor Beginn der Bauarbeiten wird ein Beweissicherungsverfahren vorgenommen. Schäden, die auf das Bauvorhaben zurückgeführt werden können, werden durch die Vorhabenträger beseitigt oder ausgeglichen. Der Umfang der Beweissicherung wird vor Beginn der Baumaßnahme mit der Stadt Fehmarn abgestimmt.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Auch die küstennahen Nassbaggerarbeiten sind in den Maßnahmen des LPB erfasst. Der Einfluss auf die Strände wird durch zeitliche und räumliche Begrenzungen der Sedimentfreisetzungsraten minimiert (s. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahme 8.2 M, S. 61). Durch den Bau des temporären Schutzdammes wird ein Teil des Ostseewassers abgetrennt und dann beim Lenzen der Baugrube in die Ostsee geleitet. Da es sich um Ostseewasser handelt, ist eine Vorbehandlung nicht erforderlich. Das durch Wasserhaltung (Regenwasser, Sickerwasser) anfallende Wasser wird gefangen und über ein Regenklärbecken in die Ostsee eingeleitet (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.3.4.)
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 Infrastruktureinrichtung der Bundeswehr, die bei einem Sinken eines Tunnelelementes betroffen sein könnte.	Die Bereitstellungsfläche für die Tunnelelemente befindet sich außerhalb der Sperrbereiche der Bundeswehr. Die genaue Lage der Bereitstellungsfläche wird aber mit der Bundeswehr abgestimmt. Da sich die Tunnelelemente überwiegend unter der Wasseroberfläche befinden und nur wenige Dezimeter Freibord besitzen, sind die visuellen Beeinträchtigungen gering.
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	Ein gesundes Wohnen der auf der Baustelle arbeitenden Personen wird sichergestellt und der Mensch wird bei der Planung der Unterkünfte im Vordergrund stehen. Es werden alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Das Löschen des Aushubmaterials wurde als ein Arbeitsschritt in den Maßnahmen des LPB berücksichtigt (s. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmennummer 8.2 M, S. 61). Ein Bodenmanagementkonzept befindet sich in Erarbeitung und wird nach Fertigstellung den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Im Rahmen dieses Bodenmanagementkonzeptes werden die Bodenbewegungen beschrieben und die Untersuchungsmethodik und der Untersuchungsumfang festgelegt, um sicherzustellen, dass das Bodenmaterial den gesetzlichen Anforderungen nach BBoSchV bzw. LAGA M20 entspricht. Dies gilt auch für den Salzwasseraustrag. Das Aushubmaterial wird im Bereich der zukünftigen Landgewinnung östlich des Tunnelbauwerkes zwischengelagert. Wenn das Material den gesetzlichen Anforderungen entspricht, wird es auf die landseitigen Lager oder direkt zum Einbauort gebracht.
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.	Die Baustraße verläuft auf dem Baufeld und wird als interne Versorgungsstraße nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglich sein. Eine Lage östlich der Bahnstrecke würde den Flächenbedarf erhöhen, da die Baustelleneinrichtungsfläche östlich der Gleise neben dem Arbeitsraum nur für den Amphibienschutzzaun (Ausgleichmaßnahme Nr. 3.5 ACEF**/Var, siehe Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1) ausgelegt ist. Die bestehenden Verbindungen durch den Windpark ca. 200 m weiter östlich sowie entlang des Deiches bei Presen bleiben bestehen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Die Planung berücksichtigt die Bestandssituation. Der baustellenbedingte Zusatzverkehr auf der B 207 wird nicht zu einer unzulässigen Beeinträchtigung des vorhandenen Verkehrs führen (vgl. das „Verkehrsgutachten zur Anbindung des Hafens Puttgarden an die E 47 über die Anschlussstelle Puttgarden – Planungsstufe 3“ in Anhang 1 zur Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen). Wie in Kapitel 4. der Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen (Baulogistik) ab Seite 53 beschrieben, ist vorgesehen, dass zur Reduzierung des straßengebundenen Baustellenverkehrs ein großer Teil des Baumaterials auf dem Seeweg über den temporären Arbeitshafen (östlich des Fährhafens Puttgarden) antransportiert wird. Zu diesem Zweck wird zwischen dem temporären Arbeitshafen und der Tunnelbaustelle innerhalb des Baubereiches eine nicht öffentliche Baustraße angelegt (siehe Kapitel 3.1. in Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen (Baulogistik), Seite 11 ff.; siehe auch Anlage 16.1 der Planfeststellungsunterlagen, (Temporärer Arbeitshafen Fehmarn)). Die Baustellenversorgung, die nicht über den temporären Arbeitshafen abgewickelt werden kann, wird über die B 207 geführt. Für diesen verbleibenden straßengebundenen Baustellenverkehr wurden im Mittel 200 Fahrten/Tag prognostiziert. Er stellt auf der B 207 mit einer vorhandenen Verkehrsbelastung von im Mittel 5.300 Kfz/Tag, davon 1.000 Lkw (2011) (vgl. Anlage 26.1.1 der Planfeststellungsunterlagen, Tab. 5-11, S. 68) nur eine geringfügige Erhöhung des Verkehrs dar. Nennenswerte Beeinträchtigungen resultieren daraus nicht. Eine Anlieferung per Bahn mit Haltestelle auf der freien Strecke ist eisenbahnsicherheitstechnisch nicht möglich. Ein Umschlag im Bahnhof Puttgarden würde zu zusätzlichem Lkw-Verkehr innerhalb der Ortslage Puttgarden führen.
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	Es wird auf die Erwiderung zur Stellungnahme zu Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen Baulogistik S. 53, Kap. 4.1.2. verwiesen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Wie in Anlage 27 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.3.3., Seite 67, beschrieben wird, erfolgt die Anbindung des Fährhafens in der temporären Situation in der gleichen Qualität wie im Bestand, mit 2 Spuren Richtung Fährhafen und einer Spur Richtung Süden. Die Vorfahrtsregelungen werden analog gewählt. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden gewährleistet. In der verkehrsrechtlichen Anordnung werden die sicherheitsrelevanten Anforderungen festgelegt, die Grundlage einer sicheren Verkehrsführung sind.
Baustellenhafen 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. 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	Die Nutzung der bestehenden Mole beschränkt sich auf den Bereich außerhalb des Molenkopfes. Der ISPS-Code kann am Molenkopf sichergestellt werden. Die zuständigen Behörden werden im Rahmen der weiteren Planung einbezogen sein. Der temporäre Arbeitshafen wird im Einklang mit den für schleswig-holsteinische Häfen geltenden Rechtsvorschriften betrieben werden.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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). 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.	
Anlage 27.1 Verkehrsgutachten zur Anbindung des Fährhafens Angesichts des temporären Ausstoßverkehrs (bei Ankunft einer Fähre) und der baubedingten Streckenführung mit einem Kontenpunkt sollte der	Die baubedingte Streckenführung der B 207 zum und vom Fährhafen Puttgarden wird in der gleichen Qualität wiederhergestellt. Das bedeutet: zwei Fahrspuren nach Norden und eine Fahrspur nach Süden (vgl. Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 4.3.3.1). Die Ausführungen zum Linksabbieger und der Qualität D kann für die baubedingte Streckenführung nicht nachvollzogen werden. Im Anhang 1 der Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen wird nachgewiesen, dass

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	der Linksabbieger für den Baustellenverkehr von der B 207 zur K 49 eine ausreichende Kapazität hat. Demzufolge wird seitens der Vorhabenträger die Forderung nach zwei durchgängigen Fahrspuren abgelehnt.
Anlage 28 Belange der Seeschifffahrt und -sicherheit 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. Es ist darzulegen, wie der Ablaufplan aus sieht, wenn es zu einer Schiffshavarie kommen sollte. Es ist darzulegen, ob die auf der Baustrasse verkehrenden Fahrzeuge in der Lage sind, eine größere Anzahl von in Seenot geratenen Personen zu bergen. Es ist darzustellen, ob es genügend geeignete Hilfsmittel gibt, um austretende Treib- und Schmierstoffe aufzunehmen oder einzudämmen.	Eine detaillierte Sicherheits- und Notfallplanung ist noch nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorzulegen. Die Vorhabenträger werden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ein detailliertes Sicherheits- und Notfallkonzept einschließlich eines Ablaufplanes bei Schiffshavarien ausarbeiten und den zuständigen deutschen und dänischen Seeschifffahrtsbehörden vorlegen. Für das Planfeststellungsverfahren ist dies nicht erforderlich.
Anlage 29 Brandschutz Die Frage der Sicherstellung des Brandschutzes	Die Einwendung stellt zum Thema „Sicherstellung des Brandschutzes während der Bauphase und im Betrieb der Feste Fehmarnbeltquerung“ unterstellt, dass die derzeitige Leistungsfähigkeit der Wehren der Insel Fehmarn sowohl im technischen wie personellen Bereich als nicht ausreichend zur Sicherstellung des Brandschutzes

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 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. 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.	angesehen werden. Die Vorhabenträger nehmen hierzu wie folgt Stellung: Mit der Festen Fehmarnbeltquerung wird eine neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen, die der Daseinsvorsorge dient. Der künftige Tunnel ist sicher und erfüllt die in den einschlägigen Regularien definierten Sicherheitsanforderungen. „Nach den landesrechtlichen Vorgaben haben die Gemeinden als Selbstverwaltungsaufgabe zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe den örtlichen Verhältnissen angemessene öffentliche Feuerwehren zu unterhalten. Die Kreise haben die überörtlichen Aufgaben zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe wahrzunehmen. Entsprechend Art. 14 Abs. 3 des Staatsvertrages erfolgt derzeit parallel zum Planfeststellungsverfahren in Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes, dass den Belangen der Feuerwehr für den Bau und den Betrieb des Tunnelbauwerkes gerecht wird“. Darüber hinaus weist der künftige Fehmarnbelttunnel kein höheres Gefahrenpotenzial auf als sonstige Verkehrswege. Ganz im Gegenteil, die Unfallhäufigkeit in Tunnelanlagen ist sogar nachweislich geringer als auf der freien Strecke. Es sind ausschließlich die baulichen Anlagen, welche für die Umsetzung eines Rettungs- und Notfallkonzeptes notwendig sind, in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen. Dies ist soweit erfolgt, dass die Antragsteller davon ausgehen, dass für die Umsetzung des Rettungs- und Notfallkonzeptes alle baulichen Anlagen zur Verfügung stehen werden. Die Planfeststellung ist keine Betriebsplanfeststellung. Das Rettungs- und Notfallkonzept ist bis zur Inbetriebnahme des Tunnels aufzustellen und im Rahmen der bereits tätigen F-SURR Gruppe kontinuierlich abzustimmen und fortzuschreiben. Die F-SURR Gruppe hat darüber hinaus die Aufgabe der Schaffung einer grenzüberschreitenden Organisationsstruktur für die Wahrnehmung der feuerwehr- und rettungsdienstlichen Aufgaben. Das von den Antragstellern beauftragte DMT-Gutachten soll diesen Abstimmungsprozess inhaltlich und fachlich unterstützen und geeignete betriebliche und ausrüstungstechnische Lösungsvorschläge aufzeigen. Bis zur Eröffnung der FBQ wird Femern A/S in Absprache mit den zuständigen Behörden ein detailliertes Rettungs- und Notfallkonzept erarbeiten, in dem alle sicherheitsrelevanten organisatorischen Aspekte des

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Rettungsdienstes und technischen Hilfeleistungen dargestellt sind. Dieses Rettungs- und Notfallkonzept wird Bestandteil des übergeordneten Sicherheits- und Notfallkonzepts für die Feste Fehmarnbeltquerung und ist im Übrigen ein übliches Prozedere bei Tunnelverkehrsvorhaben in Deutschland. Hinsichtlich der Kapazitäten und der örtlichen Verfügbarkeit von Rettungskräften haben die Vorhabenträger u.a. ein Fachgutachten bei DMT in Auftrag gegeben, welches unter Beteiligung der heute zur Verfügung stehenden Rettungskräfte erstellt wird. Dieses wird konkreten Ergebnisse und Einsatzkonzepte für den Bereich Fremdreitung aufzeigen. Auf Basis dieses Gutachtens sind dann die Bereitstellung von Rettungskräften, deren Ausrüstung und deren Einsatzpläne zu konkretisieren. Insofern werden die Ergebnisse des Gutachtens nicht in die Planfeststellungsunterlagen, sondern in das Notfall- und Rettungskonzept für den Tunnel einfließen, welches zur Inbetriebnahme des Tunnels vorliegen muss. Zur Gewährleistung des Brandschutzes und der Notfallversorgung während der Bauphase wird ein Rettungskonzept vor Baubeginn erstellt und mit den Rettungskräften abgestimmt.
Allgemeine Ausführungen Der Jakobsweg „Via Scandinavica“ verläuft vom Fährhafen über den Deich Richtung Puttgarden. Diese Route muss bei der Wegeführung im Fährhafenbereich berücksichtigt werden.	Der Jakobsweg „Via Scandinavica“ verläuft vom Fährhafen in westlicher Richtung parallel zum HW-Deich an Puttgarden vorbei und führt anschließend nach Todendorf. Erst südlich der bestehenden Überführung K 49/B 207 tangiert der Jakobsweg die FBQ-Trasse im Bereich des Wirtschaftsweges (Achse 890). Durch den Entfall des Wirtschaftsweges (Achse 890) ist eine lokale Veränderung der Route erforderlich (von Tondorf Richtung Süden und dann zurück auf die alte Streckenführung). Die Kosten für die neue Beschilderung werden vom Vorhabenträgerübernommen.
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	Der Fährhafen kann in Zukunft sowohl über den Jakobsweg „Via Scandinavica“ als auch über den Radfernweg „Mönchsweg“ erreicht werden. Im Hinblick auf den Jakobsweg „Via Scandinavica“ verweisen die Vorhabenträger auf ihre Ausführungen zuvor. Der Radfernweg „Mönchsweg“ nutzt den Marienleuchter Weg (Achse 980), der auch während der Bauphase aufrecht erhalten bleibt. Lediglich bei Umlegearbeiten kann es zu kurzfristigen Sperrungen des Marienleuchter Wegs kommen.

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) wurden von 2008 bis 2012 archäologische Voruntersuchungen auf der Insel Fehmarn durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Voruntersuchungen sind in den Planfeststellungsunterlagen jeweils unter der Überschrift „Kultur- und sonstige Sachgüter“ dargestellt im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, siehe u. a. Kapitel 4.9, 6.9, 7.7, 8.11 und 10.5) sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, siehe u. a. Kapitel 3.21, 5.2.21, 5.3.21, 6.2.21, 7.1.21, 8.3.21, 8.4.2.8 und 12.7.21). Zur wissenschaftlichen Sicherung der bei den Voruntersuchungen nachgewiesenen Siedlungsreste der Eisenzeit wurden von Mai bis September 2014 durch das ALSH an ausgewählten Stellen im künftigen Trassenkorridor archäologische Hauptuntersuchungen durchgeführt. Es fanden sich dort Siedlungsreste der vorrömischen Eisenzeit (500 bis 100 v. Chr.), die sich jedoch als weitgehend zerstört erwiesen. Die archäologischen Untersuchungen wurden am 30. September 2014 endgültig beendet. Das ALSH hat den künftigen Baustellenbereich für Bautätigkeiten freigegeben. Ein bronzezeitlicher Urnenfriedhof liegt nicht im Trassenkorridor.
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.	Der Einwendung wird entsprochen. Die Buslinien können während der Bautätigkeiten dauerhaft genutzt werden. Grundsätzlich sehen die Vorhabenträger vor, die bestehenden Wegebeziehungen auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Sollte das Baugeschehen kurzzeitige Beeinträchtigungen in den Wegebeziehungen erforderlich machen (z.B. beim Anschluss der neuen K 49-Linienführung an den Bestand), werden die Vorhabenträger rechtzeitig die zuständigen Stellen sowie die Öffentlichkeit informieren. Alles in allem wird jedoch angestrebt, die Beeinträchtigungen in den bestehenden Wegebeziehungen auf einem absoluten Mindestmaß zu halten.
Etwaige Behinderungen des Linienverkehrs während der Bauphase sind zu minimieren. Die K49 stellt für den Linienverkehr eine der	Die Ausführungen sind von den Vorhabenträgern zur Kenntnis genommen worden und werden berücksichtigt. Das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren, dessen südliche Grenze etwa auf der Höhe Bannesdorf –

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Hauptachsen dar. Es darf keine Behinderungen der Hauptverkehrsachse auf das Festland für den ÖPNV und den MIV geben.	Todendorf liegt, wird aufgrund der großen räumlichen Entfernung zum Fehmarnsund nicht ursächlich zu Behinderungen auf der B 207 in Richtung Festland für den ÖPNV und den MIV führen. Die Buslinien können während der Bautätigkeiten dauerhaft genutzt werden. Grundsätzlich sehen die Vorhabenträger vor, die bestehenden Wegebeziehungen auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Sollte das Baugeschehen kurzzeitige Beeinträchtigungen der Wegebeziehungen erforderlich machen (z.B. beim Anschluss der neuen K 49-Linienführung an den Bestand), werden die Vorhabenträger rechtzeitig die zuständigen Stellen sowie die Öffentlichkeit informieren. Alles in allem wird jedoch angestrebt, die Beeinträchtigungen in den bestehenden Wegebeziehungen auf einem absoluten Mindestmaß zu halten.
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.	Die Ausführungen sind zur Kenntnis genommen worden, stehen aber in keinem kausalen Zusammenhang zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren zur Festen Fehmarnbeltquerung. Die L 209 befindet sich zwischen Landkirchen und Petersdorf im Süd-Westen der Insel und damit weit außerhalb des Baufeldes der Festen Fehmarnbeltquerung. Insofern können die Bauarbeiten zur Festen Fehmarnbeltquerung keine Auswirkungen auf den Verkehr der L 209 entfalten, da die Hauptandienung der Baustelle über den östlich des Fährhafens zu errichtenden Arbeitshafen erfolgt und nur in einem geringen Maße über die B 207.
Kostenerhöhungen durch Umwege dürfen nicht zu Lasten der Kommune gehen (Stichwort Schülerbeförderung).	Die Feste Fehmarnbeltquerung wird nicht zu Umwegen in der Schülerbeförderung führen, da künftig alle bisherigen Wegebeziehungen bestehen bleiben. Die Buslinien können während der Bautätigkeiten dauerhaft genutzt werden. Grundsätzlich sehen die Vorhabenträger vor, die bestehenden Wegebeziehungen auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Sollte das Baugeschehen kurzzeitige Beeinträchtigungen der Wegebeziehungen erforderlich machen (z.B. beim Anschluss der neuen K 49-Linienführung an den Bestand), werden die Vorhabenträger rechtzeitig die zuständigen Stellen sowie die Öffentlichkeit informieren. Alles in allem wird jedoch angestrebt, die Beeinträchtigungen in den bestehenden Wegebeziehungen auf einem absoluten Mindestmaß zu halten.
11.1.2 Blatt 1 Unterlagen zu Immissionen - Lageplan der	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. In dem betreffenden Bereich wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die kompakte Außenanlage in die pädagogische Betreuung einbezogen ist und es für die Kinder eine festzustellende Lärmbelästigung 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. Auch während des Betriebs des Tunnels sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.	(Anlage 11.1) in den Flurkarten enthaltenen Gebäude berücksichtigt. Der nächstgelegene Immissionsort bei der Beurteilung des Baulärms ist durch IO 6 gegeben. In diesem Bereich wird durch den Baulärm der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags überwiegend eingehalten, mit Ausnahme der Phase der Rammarbeiten (vgl. Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 7.4.3., S. 29, Tabelle 3). Für Kindergärten liegen keine eigenen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm oder besondere Schutzansprüche vor. Bei Betrieb des Tunnels wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Schulen von 57 dB(A) tags sicher eingehalten (vgl. Anlage 11.1.3 der Planfeststellungsunterlagen). Ein höherer Schutzanspruch für Kindergärten besteht nicht. Im Übrigen wird verwiesen auf die Erwiderungen der Vorhabenträger zur Einwendung „Durch Vorhabenträger neu zu erstellen“ auf Seite 49 der Einwendung.
durch Vorhabenträger neu zu erstellen Wegen der fehlenden Planfeststellung für die neue Fährhafenanbindung muss die Befürchtung geäußert werden, dass es bei der Durchführung dieser Folgemaßnahme zu weiteren erheblichen	Die Aussage der „fehlenden Planfeststellung für die neue Fährhafenanbindung“ ist nicht verständlich für die Vorhabenträger. Die Planfeststellungsunterlagen sehen den Neubau einer Straße zwischen der K 49 im Bereich der künftigen Anschlussstelle Puttgarden und dem Bestand der B 207 in Höhe des Marienleuchter Weges in Puttgarden vor. Damit ist diese Straße Antragsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die schalltechnischen Auswirkungen dieser neuen Fährhafenanbindung auf den Kindergarten in Puttgarden (so

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Beeinträchtigungen für die KiTa Puttgarden kommt. Ggfs. muss der Vorhabenträger eine Ersatzeinrichtung schaffen.	werden die „erheblichen Beeinträchtigungen“ in der Einwendung der Stadt verstanden) sind in der Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) werden mit prognostizierten 48 dB(A) tagsüber (im Vergleich zum Grenzwert von 57 dB(A)) erheblich unterschritten (siehe Anlage 11.1, S. 50, Immissionsort Marienleuchter Weg 4). Bei dem der ehemaligen Schule Marienleuchter Weg 4 benachbarten Kindergarten handelt es sich um das Gebäude Marienleuchter Weg 4a. Das Gebäude ist in der Anlage 11.1.2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt, allerdings ist hierfür keine eigene Lärmimmissionsberechnung durchgeführt worden. Als Referenzorte können sowohl die ehemalige Schule als auch die Gebäude Marienleuchter Weg 6 – 10 herangezogen werden. Hier sind ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung die folgenden maximalen Immissionswerte (tags) ermittelt worden: * Redaktioneller Hinweis der Vorhabenträger: Aus technischen Gründen kann die Tabelle in dieser Synopse nicht dargestellt werden. Diese befindet sich als (3) im Anhang zu dieser Einwendung/Erwiderung. Der Beurteilungspegel für den Außenwohnbereich A1 im Marienleuchter Weg 10, dessen Gebäude östlich des Kindergartens liegt und damit näher an den neuen Verkehrswegen, beträgt 51 dB(A) bei den Schienenimmissionen bzw. 49 dB(A) bei den Straßenimmissionen. Alle Immissionswerte beziehen sich auf den Tageszeitraum, der für die Kindergartennutzung maßgeblich ist. Wie zu erkennen ist, liegen sämtliche Lärmimmissionswerte deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV. Das gilt auch für den Außenbereich. Ein höherer Schutzanspruch für Kindertagesstätten besteht nicht. Insofern ist die Sorge um erhebliche Beeinträchtigungen für die KiTa Puttgarden unbegründet. Für die Forderung nach einer Ersatzeinrichtung besteht daher kein Anlass.
durch Vorhabenträger nachzureichen Eine durch den Vorhabenträger oder die zuständige Landesbehörde durchzuführende Beteiligung von	Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen nach § 47f Gemeindeordnung Schleswig Holstein (GO-SH) war nicht erforderlich. Nach § 47f Abs. 1 Satz 1 GO-SH muss die Gemeinde bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen. Die Verpflichtung des § 47f GO-SH enthält damit eine Verpflichtung der Gemeinde bei gemeindlichen Planungen und Vorhaben. Die

Stadt Fehmarn
(Ordnungsnummer T00001.00.02)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
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.	Verpflichtung gilt nicht für die Planungen und Vorhaben sonstiger Vorhabenträger.