

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Unklar bleibt, ob der sog. „Tunnelknall“ vermieden wird (SU, S. 21) und welche technischen Regelwerke oder Richtlinien für dieses Phänomen betrachtet wurden. Auch zu diesem Punkt wird noch vertiefend und ergänzend vorgetragen.	Zu (3) Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die beim Hochgeschwindigkeitsverkehr ggf. an Tunnelportalen auftretenden Mikrodruckwellen („Tunnelknall“) werden von der Schall 03 nicht erfasst und sind außerhalb der 16. BImSchV gesondert zu betrachten. Der sog. „Tunnelknall“ wird dann in der Regel durch entsprechende bauliche Maßnahmen wie dem doppelröhrenigen Tunnelsystem und im Bereich der Tunnelöffnung vermieden. Die vorgelegte Planung berücksichtigt alle erforderlichen baulichen Maßnahmen, so dass bei den geplanten Zuggeschwindigkeiten kein Tunnelknall zu erwarten ist.
6. Fehmarnsundbrücke Die Fehmarnsundbrücke soll gemäß Staatsvertrag auch künftig im heutigen eingleisigen Zustand für die Schiene bzw. zweistreifig für die Straße verbleiben. Diese Darstellung basiert auf veralteten Annahmen. Sofern sich die tatsächlichen Verhältnisse - so wie hier - ändern, sind diese allerdings in Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Zwischenzeitlich hat die DB AG einen Belastungstest der Fehmarnsundbrücke durchgeführt, der nunmehr offenbar ergeben hat, dass diese nicht dauerhaft den künftigen Belastungen standhalten wird, sondern „zumindest erfüchtigt“ werden muss (vgl. dazu Dialogforum FBQ, 17.01.2013, zu finden unter www.fehmarnbeildialog-forum.de/sites/default/files/media/DB_Fehmarnsundbruecke_Homfeldt_130117.pdf). Nach Bekanntwerden des negativen Belastungstests der DB AG wurde seitens des	Die Querung des Fehmarnsundes ist aus planungsrechtlich zulässigen Gründen nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“. 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 AG 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 Fehmarnsundbrücke ist nicht Teil der Ausbauvorhaben (Art. 5 Abs. 2 Staatsvertrag). Die Ausführungen zur

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Landes Schleswig-Holstein der Ersatz der Brücke durch einen vierspurigen Tunnel mit zwei Bahngleisen gefordert (vgl. Hamburger Abendblatt v. 19.02.2013). Damit wird bereits deutlich, dass die Sundquerung und deren Straßen- und Schienenanbindung nur im Gesamtzusammenhang betrachtet werden kann. Die Realisierung eines Tunnels hat schon Auswirkungen auf die Straßenanbindung B 207 im Bereich Großenbrode. Sie hat erst recht (wegen der größeren Radien und geringeren Neigungen im Eisenbahnwesen) Auswirkungen auf die Schienenanbindung, denn im Bereich Großenbrode soll nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nicht die Bestandsstrasse ausgebaut, sondern ein Neubau an der B 207 stattfinden. Es ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auch Eingang in das Planfeststellungsverfahren Schienenhinterlandanbindung finden werden. Eine Tunnellösung zur Sundquerung dürfte neue Variantenuntersuchungen im Hinblick auf den Trassenverlauf erforderlich machen. Diese werden sich an der geplanten Einfahrt des Fehmarnsundtunnels orientieren müssen.	Fehmarnsundbrücke im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, 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 Netz AG (Schiene) und dem Land Schleswig-Holstein in Bundesauftragsverwaltung (Straße). Das Planfeststellungsverfahren für den „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ ist nach alledem verfahrensrechtlich unabhängig von den Planfeststellungsverfahren für die Schienen- und Straßenhinterlandanbindung sowie einem möglichen 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. Aus denselben Gründen sind Auswirkungen eines möglichen Neubaus der Fehmarnsundquerung auf die Planungen der Schienen- oder Straßenhinterlandanbindungen ebenfalls nicht Gegenstand dieses Verfahrens.
7. Technische Gestaltung und Sicherheit des Tunnels Es wird beanstandet, dass die FBQ nach den nationalen dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut wird. Es ist sicherzustellen, dass, sofern deutsche oder europäische technischen Normen und Vorschriften ein höheres Sicherheitsniveau enthalten, diese Normen und Vorschriften anzuwenden sind. Die Vorhabenträger nehmen hierzu wie folgt Stellung: Gem. Art. 13 Abs. 7 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008 wird die Feste Fehmarnbeltquerung nach den geltenden dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut.	Die Einwendung beanstandet, dass die FBQ nach den nationalen dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut wird. Es ist sicherzustellen, dass, sofern deutsche oder europäische technischen Normen und Vorschriften ein höheres Sicherheitsniveau enthalten, diese Normen und Vorschriften anzuwenden sind. Die Vorhabenträger nehmen hierzu wie folgt Stellung: Gem. Art. 13 Abs. 7 des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008 wird die Feste Fehmarnbeltquerung nach den geltenden dänischen technischen Normen und Vorschriften gebaut.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Vorschriften anzuwenden sind. Es wird beanstandet, dass die Verkehrsleitzentrale (LCC), die auf dänischer Seite angeordnet wird, auf deutscher Seite im Tunnelportal nur eine „Unterzentrale“ einrichtet, die auch „nur im Notfall mit Personal“ besetzt ist. Es wird bezweifelt, dass aufgrund der Länge des Tunnels (immerhin 18 km) lediglich eine im Notfall besetzte Überwachung und Steuerung ausreichend ist. Unklar bleibt, ob Rettungseinsätze auf dänischer und deutscher Seite von eigenen, nur für den Tunnel zuständigen Rettungskräften durchgeführt werden (Anlage 29, S. 53). Die Ortswehren auf Fehmarn mit ca. 300 ehrenamtlichen Mitgliedern können solche Rettungseinsätze jedenfalls nicht leisten, weder personell, noch technisch. Das Sicherheits- und Rettungskonzept ist somit insgesamt unplausibel. Dazu wird noch vertiefend vorgetragen.	Die Entwurfsplanung für den Schienen- und Straßenteil der Festen Fehmarnbeltquerung beruht daher im Wesentlichen vertragsgemäß auf den dänischen technischen Normen und Vorschriften. Daneben wurden bei der Planung die einschlägigen europarechtlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik berücksichtigt. Die für Straßentunnel einschlägige deutsche Vorschrift zur Tunnelsicherheit, die RABT Ausgabe 2006, kommt bei der Festen Fehmarnbeltquerung materiell-rechtlich nicht zur Anwendung. Gleiches gilt für die Tunnelrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes. Gleichwohl berücksichtigen die Vorhabenträger die einschlägigen deutschen Anforderungen kontinuierlich im 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 höheres Schutzniveau 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. Soweit für das Planfeststellungsverfahren relevant, wurde die Übereinstimmung der Genehmigungsplanung mit den maßgeblichen baulichen Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität durch die zuständige benannte Stelle RINA/SINTEF bescheinigt (siehe Anhang 6 zu Anlage 29 der Planfeststellungsunterlagen). Die darüber hinausgehend notwendigen Nachweise werden vorschriftsmäßig durch die Benannte Stelle RINA/SINTEF geprüft, bevor Femern A/S die entsprechende Dokumentation den zuständigen nationalen Behörden zur Inbetriebnahme der Querung übergibt. Weiterhin beanstandet die Einwendung, dass die Verkehrsleitzentrale (LCC), die auf dänischer Seite angeordnet wird, auf deutscher Seite im Tunnelportal nur eine „Unterzentrale“ einrichtet, die auch „nur im Notfall mit Personal“ besetzt sei. Es wird bezweifelt, dass aufgrund der Länge des Tunnels (immerhin 18 km) lediglich eine im Notfall

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	besetzte Überwachung und Steuerung ausreichend sei. Die Vorhabenträger nehmen hierzu folgendermaßen Stellung: § 4 Satz 1 FStrG verlangt, dass Straßenbauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen müssen. Ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzeptes ist die Verkehrsleitzentrale (LCC), welche auf der dänischen Seite angeordnet wird. Gesetzliche Vorgaben zu Art und Umfang der Besetzung einer Unterzentrale liegen nicht vor. Die Einrichtung einer Verkehrsleitzentrale (LCC) für Verkehrstunnel entsprechender Länge ist gängige Praxis, daher gehen die Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorliegend davon aus, dass mit der gewählten Lösung den Anforderungen der Sicherheit genüge getan ist. Nur hierdurch kann eine effektive, zentrale Steuerung und Überwachung der Verkehrsabläufe gewährleistet werden. Die Verkehrsleitzentrale (LCC) auf dänischer Seite übernimmt rund um die Uhr alle Überwachungs- und Steuerungsaufgaben für den Tunnelbetrieb und das Notfallmanagement anhand trainierter, fester Handlungsabläufe. Die Verkehrsleitzentrale (LCC) kann aufgrund ihrer Personalbesetzung in Dänisch, Deutsch und Englisch mit allen beteiligten Stellen kommunizieren. Dies gilt uneingeschränkt für den Straßenverkehr im Tunnel. Hinsichtlich der Kontrolle des Bahnverkehrs wird es darüber hinaus eine Zusammenarbeit zwischen der Verkehrsleitzentrale (LCC) und dem Kontrollzentrum von Banedanmark (Regionale Fernsteuerzentrale der Bahn (RFC Kh)) in Kopenhagen geben. Zwischen diesen beiden Stellen wird eine permanente Kommunikationsverbindung eingerichtet, über die im Ereignisfall das Notfallmanagement erfolgt. Weiterhin ist dem Einwender unklar, ob Rettungseinsätze auf dänischer und deutscher Seite von eigenen, nur für den Tunnel zuständigen Rettungskräften durchgeführt würden (Anlage 29 der Planfeststellungsunterlagen, S. 53). Es wird behauptet, dass die Ortswehren auf Fehmarn mit ca. 300 ehrenamtlichen Mitgliedern solche Rettungseinsätze jedenfalls nicht weder personell noch technisch leisten könnten. 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. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die baulichen Anlagen, welche für die

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Umsetzung eines Rettungs- und Notfallkonzeptes notwendig sind. Dies ist soweit in den Planfeststellungsunterlagen erfolgt, so dass die Vorhabenträger 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 wird im Rahmen der bereits tätigen F-SURR Gruppe kontinuierlich abgestimmt und fortgeschrieben. 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 Vorhabenträgern beauftragte DMT-Gutachten soll diesen Abstimmungsprozess inhaltlich und fachlich unterstützen und geeignete betriebliche und ausrüstungstechnische Lösungsvorschläge aufzeigen. „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“. Bis zur Inbetriebnahme der FBQ werden die Vorhabenträger in Absprache mit den zuständigen Behörden ein detailliertes Rettungs- und Notfallkonzept erarbeiten, in dem alle sicherheitsrelevanten organisatorischen Aspekte des Rettungsdienstes und technischen Hilfeleistungen dargestellt sind. Dieses Rettungs- und Notfallkonzept wird Bestandteil des übergeordneten Sicherheits- und Notfallkonzepts für die Feste Fehmarnbeltquerung und stellt im Übrigen ein übliches Prozedere bei Tunnelverkehrsvorhaben in Deutschland dar. Hinsichtlich der Kapazitäten und der örtlichen Verfügbarkeit von Rettungskräften haben die Vorhabenträger o. a. Fachgutachten bei DMT in Auftrag gegeben, welches unter Beteiligung der heute zur Verfügung stehenden Rettungskräfte erstellt wird. Dieses wird konkrete Ergebnisse und Einsatzkonzepte für den Bereich Fremdrettung 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

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Planfeststellungsunterlagen, sondern in das Notfall- und Rettungskonzept für den Tunnel einfließen, welches zur Inbetriebnahme des Tunnels vorliegen muss. Eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen ist daher nicht erforderlich. Zur Gewährleistung des Brandschutzes und der Notfallversorgung während der Bauphase wird vor Baubeginn ein Rettungskonzept erstellt und mit den Rettungskräften abgestimmt.
8. Beeinträchtigungen während der Bauzeit 8.1. (1) Die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauzeit sind auf ein Minimum zu reduzieren. Die Anforderungen der 32. BImSchV sind zu erfüllen. Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG ist sicherzustellen, dass durch Baustellen, Baustraßen, Baulagerplätze und eingesetzte Baumaschinen schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare auf eine Mindestmaß zu beschränken (EB, S. 173). (2) Für den Bauablauf wird insgesamt eine Gesamtbauteit von mindestens 6,5 Jahren geschätzt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Bauteit noch verlängern könnte. Dies ist jedenfalls in der Praxis der Umsetzung von Großprojekten eher die Regel. Der Bauablauf soll in verschiedene Bauabschnitte unterteilt werden, die sich zeitlich und räumlich	Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurden die dargestellten einzelnen Aspekte der Einwendung Stellungnahme in einzelne Teilbereiche mit den Ziffern (1) - (3) untergliedert und entsprechend erwidert. Zu (1) Den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen wird in der Bauteit entsprochen. Grundsätzlich sagen die Vorhabenträger die Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm zu. Darüber hinaus werden die Vorhabenträger im Rahmen der Ausschreibungen entsprechende Auflagen aufnehmen zum ausschließlichen Einsatz von Baugeräten, die dem Stand der Technik entsprechen müssen. Insgesamt ist mit diesem Vorgehen der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sichergestellt. Die 32. BImSchV gilt für das Inverkehrbringen von im Freien betriebenen Geräten und Maschinen und deren Betrieb in Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, Sondergebieten, die der Erholung dienen, Kur- und Klinikgebieten und Gebieten für die Fremdenbeherbergung. Da die Baustelle außerhalb von solchen lärmempfindlichen Gebieten liegt und nur bereits zugelassene Geräte eingesetzt werden, sind die Vorgaben der 32. BImSchV nicht einschlägig. Zu (2) Der Einwendung kann seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt werden. Die Gesamtbauteit ist konservativ geschätzt worden. Bisher liegen den Vorhabenträgern keinerlei Erkenntnisse vor, die auf eine längere Bauteit schließen lassen könnten.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
auch überlappen können. Die Anforderungen der AW Baulärm sollen „nach dem derzeitigen Stand der Planung“ mit geeignetem Rammgerät oder durch eine Begrenzung der Einsatzzeit einer Schlagramme grundsätzlich eingehalten werden (EB S. 173). Diese Darstellung wird beanstandet. (3) Die Beurteilungspegel der AVV Baulärm sind ständig einzuhalten. Betriebliche Anordnungen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Nächtlliche Bautätigkeiten sind zu verbieten. Auch sind Wochenend- und Feiertagsarbeiten zu verbieten, denn in Puttgarden befindet sich zu schützende Wohnbebauung. Entsprechende Schutzauflagen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.	Im Übrigen ist seitens des Einwenders auch nicht deutlich dargelegt worden, weshalb die im Erläuterungsbericht auf Seite 173 gewählte Darstellung beanstandet wird. 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 tags können die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überwiegend eingehalten und 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 (Anlage 11.1, Kap. 7.3, S. 17). Zu (3) Die Forderungen nach Aufnahme betrieblicher Anordnungen und nach einem Verbot von Bautätigkeiten zur Nachtzeit und an Wochenenden sowie Feiertagen werden seitens der Vorhabenträger als unbegründet zurückgewiesen. 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. In Anbetracht fehlender besonders schutzwürdiger Nutzungen sind die geforderten Einschränkungen im Auswirkungsbereich der Baustellen auch nicht erforderlich.
8.2. Es soll zu baustellenbedingtem Zusatzverkehr von ca. 200 Lkw-Fahrten pro Tag kommen (EB, S. 173 f.). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Jedenfalls sind Lkw-Transporte möglichst zu vermeiden, da das Straßennetz der B 207, K 42 etc. erheblich ausgelastet ist. Auch dürfte das „Nadelöhr“	Die Einwendung wird dahingehend verstanden, dass der durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung auf der Insel Fehmarn und dem Festland Ostholsteins entstehende Bauverkehr beanstandet wird. Zur Reduzierung des straßengehenden Baustellenverkehrs für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ wird ein großer Teil des Baumaterials auf dem Seeweg über den temporären Arbeitshafen (östlich des Fährhafens Puttgarden) antransportiert, vgl. Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen „Baulogistik“ (Kapitel 3.1. und 4.) und Anlage 16 der Planfeststellungsunterlagen

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Fehmarnsundbrücke den zusätzlichen Mehrverkehr nur schwer aufnehmen können.	„Temporärer Arbeitshafen Fehmarn“. Die verbleibende Baustellenversorgung, die nicht über den temporären Arbeitshafen abgewickelt wird, wird ausschließlich über die Bundesstraße B 207 geführt. Für diesen verbleibenden straßengebundenen Baustellenverkehr wurden im Mittel 200 Lkw/Tag prognostiziert. Dieser stellt auf der B 207 mit ihren im Mittel ca. 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. Dies gilt auch für die Fehmarnsundbrücke. Zur Verminderung der Beeinträchtigung des untergeordneten Straßennetzes 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 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, wird die ausreichende Kapazität des Knotens nachgewiesen. Die Ortslagen von Burg und Puttgarden sind damit regulär nicht betroffen. Wie in Anlage 27.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.2.1.3. beschrieben, kann die Nutzung der Abfahrt Burg über die L 209 durch Burg und über die K 49 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 während der Bauzeit wird im Vorwege mit allen Betroffenen abgestimmt (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.4., Seite 192). Eine erhöhte Nutzung des untergeordneten Straßennetzes auf dem Festland durch Baustellenverkehr für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ ist nicht vorgesehen. Das Festland Ostholsteins ist mindestens 15 km von der Baustelle für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ entfernt und nur auf der B 207 über die Fehmarnsundbrücke zu erreichen. Die Entfernungen betragen etwa bis Großenbrode 17 km, Oldenburg i.H. 36 km, Neustadt i.H. 60 km,

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Scharbeutz 73 km, Ratekau 80 km, Bad Schwartau 87 km und Lübeck 94 km. Daher ist auf dem Festland nicht mit Beeinträchtigungen des Verkehrs oder Belästigungen, z. B. infolge von Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffen, zu rechnen.
8.3. Während der Bauzeit müssen sämtliche Grundstücke für Rettungsfahrzeuge, Müllfahrzeuge, sonstige Versorgungsfahrzeuge, aber auch für die privaten Anlieger jederzeit erreichbar sein. Auch der landwirtschaftliche Verkehr muss ohne Beeinträchtigungen stattfinden können. Landwirtschaftliche Flächen müssen jederzeit erreichbar und nutzbar sein.	Die Vorhabenträger weisen vorab darauf hin, dass sich das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren ausschließlich auf das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ bezieht. Die südliche Grenze dieses Planfeststellungsverfahrens 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 eigene Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, welche auch Auswirkungen des dortigen Bauverkehrs zum Gegenstand haben.
8.4. Während der gesamten Bauzeit ist der Verkehr auf der B 207 aufrechtzuerhalten. Die Nutzung des darüber hinaus vorhandenen Straßennetzes (z.B. K 42) darf ebenfalls nicht beeinträchtigt werden (EB, S. 179 ff). Sämtliche Bauwerke, insbesondere Überführungsbauwerke sind vor dem Straßen- und Schienenausbau zu errichten.	Im Rahmen der Errichtung der FBQ wird – außer der Anbindung des Querungsbauwerks an die Hinterlandanbindung an sich – auch das untergeordnete Straßennetz geändert. Grundsätzlich bleiben alle Straßenverbindungen während der Baumaßnahmen offen, wenn auch gelegentlich Umleitungen notwendig sein werden. Dabei sind kurzzeitige Sperrungen nicht auszuschließen. Alle Grundstücke außerhalb des Baufeldes bleiben während der Bauzeit erreichbar.
8.5. Sowohl dauerhafte als auch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen (beispielsweise für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen etc.) sind möglichst gering zu halten.	Das Verkehrskonzept während der Bauzeit wird im Vorwege mit allen Betroffenen abgestimmt (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.4., S. 192).
Der Stadt Fehmarn ist ein Bauzeitenplan zur Verfügung zu stellen, jedenfalls sind Bauzeitenänderungen und -aktualisierungen während der gesamten Bauzeit anzupassen und der Stadt zugänglich zu machen.	Der Stadt Fehmarn wird ein Bauzeiten- sowie ein Terminplan zur Verfügung gestellt werden. Änderungen werden durch die Bauunternehmen mitgeteilt und mit der Stadt abgestimmt. Im Sinne einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Planung und Baudurchführung sind alle dauerhaften und vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen vorsorglich minimiert worden. Es wird weiterhin seitens der Bauplanung an Optimierungsmöglichkeiten bezüglich Ressourcenschonung gearbeitet.

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
8.6. Während der Bauphase ist stets die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Ostsee zu gewährleisten. Das Austreten von Öl und Chemikalien infolge von Havarien ist nicht ausgeschlossen. Dazu ist ein Risikomanagement in Abstimmung mit den Küstengemeinden zu erstellen. Die Wasserqualität dürfte während der Bauzeit beeinträchtigt werden. Sedimentfreisetzen und -verdriftungen sind zu vermeiden.	Im Kap. 12. der Anlage 28.1 der Planfeststellungsunterlagen wird dargelegt, dass das Havarierisiko des „non-construction“ Schiffsverkehrs im Fehmarnbelt während der Bauphase durch die Einrichtung des VTS Fehmarn Belt reduziert wird. VTS (Vessel Traffic Service) ist ein elektronisches Überwachungssystem für die Schifffahrt auf See, welches die Gefahr von Kollisionen erheblich reduziert. Bereits im Vorfeld der Baumaßnahme wurde das System eingeführt und überwacht den Schiffsverkehr. Mittels einer Risikoanalyse (vgl. Anlage 28.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 12) wurde nachgewiesen, dass die Kollisionsgefahr des „non-construction“ Schiffsverkehrs während der Bauzeit aufgrund des eingeführten VTS Systems geringer ist als die Kollisionsgefahr des heutigen „non-construction“ Schiffsverkehrs ohne VTS System. Das heißt, dass sich im Vergleich zur heutigen Situation künftig die Sicherheit im Schiffsverkehr im Fehmarnbelt sogar erhöhen wird. Daraus folgt, dass das Risiko einer Havarie und des Austretens von Öl oder Chemikalien in der Bauphase geringer sein wird als dies heute der Fall ist. Dies wirkt sich auch positiv auf die Wasserqualität aus. Der maritime Baustellenverkehr ist im Zuge der beschriebenen Maßnahmen klaren Regeln unterworfen, welche in Anlage 28.1 der Planfeststellungsunterlagen und in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 3., dargestellt sind. Die eingeführten Maßnahmen zur Risikovermeidung sind detailliert beschrieben. Hier ist hervorzuheben, dass der Baubereich markiert wird und die Arbeitsfahrzeuge koordiniert werden. Die Arbeitsfahrzeuge unterliegen vorher mit den zuständigen Behörden abgestimmten Beschränkungen. Es wird Verkehrssicherungsfahrzeuge geben, welche den markierten Baubereich sichern und bei Bedarf das Einlaufen von „non-construction“ Schiffen in diesen Bereich verhindern. Des Weiteren werden im Kap. 7.4. der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen weitere Maßnahmen zur Risikominderung beschrieben, die eine Kollisionsgefahr reduzieren. Im unwahrscheinlichen Fall einer Havarie nach der Kollision eines Schiffs mit einem Bau-bereich greift das gesetzliche Regime der technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Bekämpfung unfallbedingter Olverschmutzungen, die zentral beim Havariekommando gebündelt sind. Das Maritime Lagezentrum (MLZ) ist die

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
	Kommunikationszentrale. Es ist rund um die Uhr mit erfahrenen Nautikern besetzt. Im MLZ laufen alle Informationen über maritime Schadensereignisse auf Nord- und Ostsee zusammen. Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer. Es hat am 1. Januar 2003 seinen Dienst aufgenommen und gewährleistet ein gemeinsames Unfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Das Havariekommando bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr, bezogenen zur Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See sowie einer strukturierten Öffentlichkeitsinformation. Unabhängig vom Unfallmanagement des Havariekommandos werden die Vorhabenträger im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren und vor Baubeginn ein detailliertes Sicherheitskonzept für die Baustellentransporte im Fehmarnbelt ausarbeiten und den zuständigen deutschen und dänischen Behörden vorlegen. Für das Planfeststellungsverfahren war dies nicht erforderlich. Aus heutiger Sicht kann versichert werden, dass durch die Fahrten des Baustellenschiffsverkehrs Sedimente weder verdriftet noch freigesetzt werden. Sollte die Einwendung Sedimentfreisetzung infolge Naßbaggerarbeiten meinen, wird darauf verwiesen, dass die maßgebliche Entscheidungsgrundlage für die Wahl der Naßbaggermethode die Minimierung von Sedimentfreisetzung war. Dadurch konnte die Sedimentfreisetzungsrate auf 3 % begrenzt werden. Die Sedimentfreisetzungsrate wird im baubegleitenden Monitoring erfasst. Die Einhaltung der zulässigen Sedimentmengen wird dadurch sichergestellt (s. Maßnahmenblatt 8.2 M in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I, S.61 f.).
8.7. Die Erschütterungstechnische Untersuchung wird beanstandet (Anlage 11.2.). Danach wird zwar die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkungen auf den Menschen in Gebäuden“ der Betrachtung zugrunde gelegt (Anlage 11.2, S. 10). In Tabelle 1 (Anlage 11.2, S. 11) werden nach	Die Beanstandung der Erschütterungstechnischen Untersuchung wird als unbegründet seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Die in den Untersuchungen angesetzten Anforderungen wurden getrennt nach tags (gemäß DIN 4150 Teil 2 6-22 Uhr) und nachts (gemäß DIN 4150 Teil 2 22-6 Uhr) untersucht.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
Baugebieten und für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vorgegeben. Vorliegend ist die besondere Situation zu beachten, dass die Betroffenen keiner Vorbelastung ausgesetzt sind, sondern das Bauvorhaben die Erschütterungsbelastung in beachtlicher Weise setzt und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigenweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <392> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 33). Der Untersuchung ist überhaupt nicht zu entnehmen, welche Anhaltswerte der Betrachtung zugrunde gelegt werden und ob von Vorbelastungen ausgegangen wird.	Die Vorhabenträger gehen davon aus, dass der erschütterungsintensive Baubetrieb in Anlehnung an die schalltechnischen Belange tagsüber für die Dauer von bis zu acht Stunden in der Zeit zwischen 7 Uhr und 20 Uhr gemäß AVV Baulärm erfolgt. Im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen werden die Bieter aufgefordert, die AVV Baulärm einzuhalten. Insofern wird sich die baubedingte Erschütterungssituation gegenüber den Betroffenen nicht als unzumutbare Belastung darstellen. Im Übrigen ist auch in der Einwendung nicht ausgeführt worden, worauf sich die vermutete Unzumutbarkeit begründet. Aufgrund der großen Abstände zwischen den Erschütterungsemissionen und den Immissionsorten bei den Betroffenen handelt es sich um sehr geringe Immissionen aus Erschütterungen durch den Schienen- und Straßenverkehr im Zuge der betrieblichen Phase der Festen Fehmarnbeltquerung. Die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen liegen deutlich unterhalb der Anhaltswerte, so dass hier keine nicht mehr zumutbaren Belastungen vorliegen. In dem nächstgelegenen Wohngebäude (Hof und Wohngebäude Puttgarden Süd = IP 4), das in 402 m Abstand zum Schienenstrasse liegt (vgl. Anlage 11.2, Kap. 5.1, Tabelle 7 & 8 auf S. 38 & 39), wird unter Zugrundelegung ungünstigster Bedingungen bei Güterzügen eine maximale bewertete Schwingstärke an der unteren Spanne der Führungswelle prognostiziert. Es liegt daher praktisch keine Spürbarkeit vor, und demnach entstehen auch keine nicht mehr zumutbaren Belastungen. Die Anforderungen sind zu Beginn des Berichtes in Kap. 3 (vgl. Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen) angegeben. In den Ergebnistabellen der Prognoseergebnisse sind die Anforderungen bzgl. der Herkunft, z.B. DIN 4150 Teil 2 Tabelle 1 Zeile 4, und die betreffenden Anhaltswerte angegeben (vgl. Anlage 11.2, Kap. 5.1 und 5.2).
8.8. Lichtimmissionen sind zu minimieren (EB S. 174). Jedenfalls sind Arbeiten in der Nähe der Wohnbebauung nachts zu vermeiden bzw. durch entsprechende Schutzanordnungen im Planfeststellungsbeschluss zu verbieten.	Der Einwand wird seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Zur Minimierung der Lichtimmissionen sind in der Untersuchung der Lichtimmissionen der Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen bereits Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. Kap. 5.2.4, S.20, Anlage 11.3). In Anlage 11.3 wird der Einsatz von Leuchten mit asymmetrischer Lichtstärkeverteilung und Natriumdampf-Hochdrucklampen empfohlen.

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
8.9. Die Erschließung der Baustelle wird hauptsächlich über die B 207 und den temporären Arbeitshafen erfolgen (EB, S. 180 ff.). Sämtliche Baustraßeneinrichtungen oder Nutzungen von Straßen als Baustraßen sind im Vorwege mit der Stadt Fehmarn abzustimmen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur darf nicht in ihrer Nutzbarkeit und Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden. Auch die Nutzung von Baustelleneinrichtungsflächen sollte mit der Stadt Fehmarn im Vorwege abgestimmt werden.	Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang I) wurde aus diesem Grund die Maßnahme 5.3 zur Reduzierung des Lichteinsatzes auf ein notwendiges Minimum aufgenommen. Neben der Minimierung möglicher Beeinträchtigungen von Insekten (Nachtfalter) durch nächtliche Beleuchtung während der Bau- bzw. Betriebsphase sollen gleichzeitig auch potenzielle Beeinträchtigungen von Menschen während der Bauphase minimiert werden.
8.10. Es ist geplant, einen Arbeitshafen auf Fehmarn nordöstlich des Fährhafens Puttgarden temporär einzurichten (BW Nr. 11.001, EB, S. 183). Der Arbeitshafen sollte einer Nachnutzung zur Verfügung gestellt, und nicht zurückgebaut werden. Von dem anfallenden Aushubmaterial soll auch eine Landgewinnungsfläche vor Fehmarn entstehen	Die Vorhabenträger beabsichtigen nicht, öffentliche Straßen als Baustraßen zu nutzen. Soweit die öffentliche Verkehrsführung berührt ist, werden Einschränkungen wie kurzzeitige Sperrungen – z.B. zum Anschluss der Umleitungsstrecken – mit den Betroffenen im Vorhinein abgestimmt (s. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.4., Seite 192). Die Baustelleneinrichtungsflächen sind in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben (s. Anlage 27.1. der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 3.3., Seite 44) und werden den Bauunternehmen überlassen. Die Lage und Umlegung der Baustraßen innerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt im Rahmen der Planung durch die Bauunternehmen. Die Baustelleneinrichtungsfläche ist öffentlich nicht zugänglich. Bei den Baustraßen und der Baustelleneinrichtungsfläche handelt es sich um Privatflächen, die den Bauunternehmen unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Planfeststellung zu Verfügung gestellt werden. Eine rechtzeitige Information der Stadt Fehmarn über Änderungen der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen sehen die Vorhabenträger allerdings als möglich an.
8.10. Es ist geplant, einen Arbeitshafen auf Fehmarn nordöstlich des Fährhafens Puttgarden temporär einzurichten (BW Nr. 11.001, EB, S. 183). Der Arbeitshafen sollte einer Nachnutzung zur Verfügung gestellt, und nicht zurückgebaut werden. Von dem anfallenden Aushubmaterial soll auch eine Landgewinnungsfläche vor Fehmarn entstehen	Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträger zurückgewiesen. Es ist nicht vorgesehen, den Arbeitshafen für eine Nachnutzung zur Verfügung zu stellen. 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 stehenden Arbeitshafen handelt es sich um eine Anlage, die ausschließlich

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
(EB, S. 189; vgl. Übersichtslageplan 1 von 4). Allerdings soll die Landgewinnungsfläche sukzessive zu einer möglichst küstentypischen Vegetation entwickelt werden. Offenbar ist diese Fläche als Ausgleichsfläche für den Küstengewässerschutz (LBP, 7.8.2.2) bzw. teilweise artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme (EB, S. 171) vorgesehen. Unklar ist, ob die Fläche zukünftig überhaupt betreten und genutzt werden kann. Es wird seitens der Stadt Femern gefordert, die Landgewinnungsfläche im Küstenbereich dauerhaft uneingeschränkt touristisch nutzen zu können. In Verbindung mit einer Nachnutzung des temporären Arbeitshafens und der eingerichteten Infrastruktur sollte der Bereich nach Realisierung des Vorhabens frei zugänglich und nutzbar für Tourismus und Erholung sein. Auch derzeit ist der Küstenbereich frei zugänglich und für Tourismus und Erholung nutzbar, so dass diese Fläche auch zukünftig der touristischen Entwicklung zur Verfügung stehen muss.	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. Grundsätzlich ist nach der Konzeption des Landschaftspflegerischen Begleitplanes eine landschaftsgebundene Erholung auf der Landgewinnungsfläche möglich. Für den verlorengehenden Strandabschnitt wird östlich der Landgewinnungsfläche ein neuer, zugänglicher Strandabschnitt geschaffen. <i>Funktionen der Landgewinnungsfläche zur Minimierung und zum Ausgleich von Arten, Natur und Landschaft</i> Als neu zu schaffende Landfläche kann die Landgewinnungsfläche für den terrestrischen Bereich auch zur Minimierung von Eingriffen in Küstenbiotope bzw. für artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden. So wird die Landgewinnungsfläche mit der Entwicklung von möglichst naturnahen, den Küstenbiotopen ähnelnden Strukturen als Minimierungsmaßnahme (aber nicht als Ausgleichsmaßnahme) für den Verlust von Küstenbiotopen herangezogen (LBP, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 10.1., S. 742; Anhang 1 Maßnahmenverzeichnis Maßnahme 7.1, S. 53 ff.). Sie dient hingegen nicht einem biotopbezogenen Ausgleich, der Nachweis von Ersatzmaßnahmen für Küstenbiotope erfolgt gesondert (LBP, Kap. 10.1, S. 743). Weiterhin werden die zentralen Bereiche der Landgewinnungsfläche als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für Brutvögel des Offenlandes herangezogen, was aufgrund der sich entwickelnden Strukturen funktional zu begründen ist (LBP, Kap. 10.1., S. 758 f.; Anhang 1 Maßnahmenverzeichnis Maßnahme 7.1). Ungeachtet dessen prüfen die Vorhabenträger, ob sich der artenschutzrechtliche Ausgleich für Feldlerchen und Schafstelzen auf anderen zur Verfügung stehenden Flächen auf Fehmarn realisieren lässt. <i>Funktionen der Landgewinnungsfläche für die landschaftsgebundene Erholungsnutzung</i> Letztlich ist nach der im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Nutzungskonzeption für die Landgewinnungsflächen eine landschaftsgebundene Erholungsnutzung für Besucher möglich. Dabei sind die

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
9. Inanspruchnahme von Grund und Boden Dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sind zu minimieren. Insbesondere landwirtschaftliche Flächen sind nur begrenzt verfügbar, Ersatzflächen auf der Insel Fehmarn nahezu nicht vorhanden.	Brutzeiten von Offenlandbrütern zu berücksichtigen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn keine Verlagerung der artenschutzmaßnahmen auf andere zur Verfügung stehende Flächen auf Fehmarn realisierbar ist (s. oben). Insbesondere steht auch der neu zu schaffende, östlich gelegene Strandabschnitt für die Erholungsnutzung zur Verfügung, wobei der durch die Anlage der Landgewinnungsfläche überbaute Strandabschnitt die gleiche Länge wie der geplante Strand aufweist (s. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Anhang 1, Maßnahmenblatt 7.1 sowie Anlage 12.2, Blatt 8 und 9).
9. Inanspruchnahme von Grund und Boden Dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sind zu minimieren. Insbesondere landwirtschaftliche Flächen sind nur begrenzt verfügbar, Ersatzflächen auf der Insel Fehmarn nahezu nicht vorhanden.	Die Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft – einschließlich der Inanspruchnahme von Grund und Boden – sowie von Grundeigentum und Nutzungen Dritter, stellt ein übergeordnetes Ziel des gesamten Planungsprozesses dar, das von Beginn der vorgelagerten Verfahrensschritte bis zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen seinen Ausdruck findet. Die Vorhabenträger verweisen beispielhaft auf die diesbezüglichen Ausführungen im Erläuterungsbericht im Kapitel 6 Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 166 ff.). Auch die Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dort dargelegt (S. 170).
10. Anbindung zum Fährhafen Es ist davon auszugehen, dass der Fährhafen Puttgarden mit der „Vogelflugroute“ auch zukünftig erhalten und genutzt werden soll. Die Planungen dürfen den Bestand des Fährhafenbetriebs inklusive der verkehrlichen Infrastruktur und zukünftigen Nutzung nicht gefährden. Jedenfalls ist in der Planung zum Tunnelbauwerk eine gleichwertige Straßen- und Schienenanbindung an den Fährhafen weiterhin zu gewährleisten. Eine Verschlechterung der verkehrlichen Infrastruktur ist auszuschließen.	Die vorgelegte Planung hat die vorhersehbare verbleibende Verkehrsentwicklung aus der derzeitigen Fährhafenutzung bei einem Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung berücksichtigt. Der Bestand und die Nutzung des Fährhafens sind nicht gefährdet. Derzeit ist nicht abzusehen, ob nach Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung der heutige Fährverkehr weiterbetrieben oder eingestellt werden wird. Wie in der Planfeststellungsunterlage 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. In dieser Unterlage wurde auch die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte nachgewiesen. Die zur Planfeststellung beantragte Hafenanbindung ist Leistungsfähig und sachgerecht. Die Einwendung wird

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
11. Umweltverträglichkeit des Vorhabens Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist fehlerhaft. Insbesondere ist die Bestandsbeschreibung und -bewertung des Schweinswals lücken- und fehlerhaft (Anlage 15, Band II B, S. 541). Die Studie verwendet veraltete Untersuchungen zu Meeressäugern und insbesondere zum Schweinswal, so dass die hervorgehobene Bedeutung des Fehmarnbells für die Meeressäuger als Migrationsgebiet und Habitat nicht gesehen wird (Anlage 15, Band II B, S. 542 ff; 555, 559 f.). Außerdem werden Belastungen der Schweinswale während der Bauzeit, nämlich insbesondere aufgrund der jahrelangen Belastungen durch Baggerarbeiten nicht ausreichend betrachtet. Die akustischen Wirkungen der Baggerarbeiten führen zu einer Störung der Schweinswale und aufgrund der langen Bauzeit zu einer gänzlichen Vertreibung der Schweinswale aus den betroffenen Schutzgebieten. Schutzmaßnahmen für die Meeressäuger sind nicht vorgesehen. Schweinswale gehören zu den Arten des Anhangs IV der FFH-RL und unterliegen damit gemäß Art. 12 Abs. 1 der FFH-Richtlinie einem strengen Schutzsystem, das innerhalb und außerhalb von Schutzgebieten, d.h. mithin schutzgebietsübergreifend, notwendige Schutzmaßnahmen erfordert. Gemäß Art. 12 Abs. 1 lit. b der FFH-RL ist jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere	deshalb zurückgewiesen. Die Vorhabenträger sind sich der generellen Bestandssituation des Schweinswals und der Funktion des Fehmarnbells sowie des dortigen FFH-Schutzgebietes für diese Art sehr bewusst. Die Bestände des Schweinswals im Fehmarnbelt wurden in einer zweijährigen Studie ausführlich untersucht und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Schweinswal wurden sorgfältig geprüft. Schweinswale kommen im Fehmarnbelt wie in der gesamten westlichen Ostsee ganzjährig vor. Die Bedeutung des Fehmarnbells als Vorkommens- und Nahrungsgebiet, sowie als Wanderkorridor wird in der Umweltverträglichkeitsstudie ausführlich beschrieben und bewertet. Auch die Funktion als Reproduktionsgebiet wird beschrieben und bewertet. Auf der Basis der umfangreichen Untersuchungen kommt die Umweltverträglichkeitsstudie für die Feste Fehmarnbeltquerung zu dem Schluss, dass durch das Vorhaben keine Gefährdung der Schweinswale im Fehmarnbelt verursacht wird. In Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band III Kapitel 5.2.10., werden die Auswirkungen der Projektwirkungen dargestellt und in Kapitel 5.3.10. die Empfindlichkeiten des Schutzgutes Meeressäuger gegenüber den Projektwirkungen ausführlich erläutert. Diese Erkenntnisse als auch die Ergebnisse der im Rahmen der UVS zur Festen Fehmarnbeltquerung durchgeführten eigenen Untersuchungen, bilden die Bewertungsgrundlage für die in der UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kapitel 8.3.10., durchgeführte Auswirkungsprognose, welche zu dem Schluss kommt, dass keine populationswirksamen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Hierzu ist wichtig zu beachten, dass in der Planung der Bauarbeiten die einzelnen Bauabschnitte bereits soweit verkleinert worden sind, wie dies arbeitstechnisch möglich ist. Es sind zu allen Phasen nur zwei Bauabschnitte zeitgleich vorgesehen. Eine Minimierung der Schallimmissionen erfolgt dadurch, dass der größte Teil der Baggerarbeiten mit Greif- und Schaufelbaggern durchgeführt wird und die Arbeit mit Laderaumsaugbaggern minimiert wird. Greif- und Schaufelbagger sind in diesem Sinne als Best Available Technology anzusehen. Die Arbeiten führen zu keiner Zeit zu einer durchgehenden Schallbarriere, so dass die Durchwanderung des Fehmarnbells nicht eingeschränkt wird. Im Bereich der AWZ und des FFH-Gebietes „Fehmarnbelt“ wurden die Bauabschnitte soweit dies möglich ist verkleinert. Auch dies trägt zu einer Minimierung der Schallimmissionen bei. Der Transport des Aushubs erfolgt in einem Korridor östlich der Tunnelbaustelle und es findet kein ungeordneter Verkehr zwischen Baustelle und Landgewinnungsflächen statt. Es besteht Übereinstimmung, dass die Anforderungen der FFH- Richtlinie und des Bundesnaturschutzgesetzes

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten verboten. Art. 12 der FFH-Richtlinie verpflichtet somit die Bundesrepublik Deutschland, die in den deutschen Gewässern gefährdeten Populationen der Schweinswale streng zu schützen, zu erhalten und zu entwickeln. Das Verbot wurde auch in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in nationales deutsches Recht umgesetzt. Zu einzelnen Punkten wird mit gesondertem Schreiben vertiefend und ergänzend vorgetragen. Mit freundlichen Grüßen Rechtsanwältin Dr. Michéle John	eingehalten werden müssen, damit die Schutzziele gewährleistet sind und sich der Erhaltungszustand der geschützten Arten nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands nicht beeinträchtigt wird. Durch das Vorhaben werden die Erhaltungsziele nicht beeinträchtigt, eine Vertreibung von Schweinswalen aus ihren Schutzgebieten ist nicht zu besorgen, siehe FFH-Verträglichkeitsstudie, Anlage 19 der Planfeststellungsunterlagen, B III sowie UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen, Band IV B, Kap. 8.3.10.

