

Einwendungen und Stellungnahme Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Gemeinde Gremersdorf

I. Kurzbeschreibung der Gemeinde und Darlegung der Betroffenheit von dem Vorhaben

I.1 Kurzbeschreibung

In der Gemeinde leben knapp 1.500 Einwohner/innen.

Die Gemeinde liegt unmittelbar an der A1 und wird von dieser internationalen Verbindung zerschnitten.

Die Gemeinde Gremersdorf zählt zu einer der flächengrößten Landgemeinden in SH mit relativ schwacher Bevölkerungsdichte. Hieraus ergeben sich Sonderlasten, die im Vergleich zu anderen, ländlich strukturierten Gemeinden, jedoch nicht als überdurchschnittlich zu bezeichnen sind.

Im Rahmen der Anfang der 2000er gemeinsamen ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE) wurde festgestellt, dass der Tourismus in der Region von wichtiger und zunehmender wirtschaftlicher Bedeutung ist. Die Gemeinde Gremersdorf ist überwiegend landwirtschaftlich orientiert; jedoch hat sich ein sanfter Tourismus entwickelt, der vielen Betrieben auch als Nebenerwerbsquelle dient.

In den zahlreichen touristischen Betrieben –auch Zulieferbetriebe- der Region sind zahlreiche Gremersdorfer/innen beschäftigt. Es bestehen somit zahlreiche direkte und indirekte Abhängigkeiten vom Tourismus.

Von den 138 Gewerbebetrieben zahlten 2013 60 Betriebe Gewerbesteuer.

Parallel zur ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE) Anfang der 2000er Jahre wurde in Zusammenarbeit mit einer externen Regionalbetreuung, für das LSE Gebiet (die amtsangehörigen Gemeinden – außer Göhl – und die Stadt Oldenburg i.H.) eine Tourismuskoooperation „Holsteiner Ostseeland“ aufgebaut. Ab 2008 erfolgte die verwaltungsmäßige Betreuung des „Holsteiner Ostseelandes“ durch den Kurbetrieb der Gemeinde Großenbrode. Entsprechende öffentlich-rechtliche Verträge wurden abgeschlossen. Dieser Vertrag wurde zum 31.03.2012 aufgelöst. Seit dem Sommer 2012 ist die Gemeinde Mitglied in der neu gegründeten LTO Ostsee-Spitze. Weitere Mitglieder sind die Gemeinden Heringsdorf, Neukirchen und Wangels sowie die Städte Heiligenhafen und Oldenburg/H.

Mit der bereits genannten Durchschneidung des Gemeindegebietes durch die A 1 und vorhandenen einer Zentralmüll- und Abfalldeponie ist die Gemeinde Gremersdorf bereits erheblich vorbelastet.

Einwendungen und Stellungnahme der Gemeinde Gremersdorf zu den vorgelegten Untersuchungen der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Feste Fehmarnbeltquerung

Die Gemeinde Gremersdorf erhebt die nachstehenden Einwendungen und gibt folgende Stellungnahme zu den vorgelegten Untersuchungen der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Feste Fehmarnbeltquerung.

In den Ausführungen kommen einige Wiederholungen vor. Diese lassen sich aufgrund des Umfangs der vorgelegten Unterlagen sowie der Befassung der verschiedenen Untersuchungen mit demselben Sachverhalten leider nicht vermeiden.

I. 2. Betroffenheit der Gemeinde

Wenn auch dieses Planfeststellungsverfahren nur für den deutschen Bereich der Beltquerung durchgeführt wird, so sind die Auswirkungen für den gesamten Bereich des Beltes (deutsch, international, dänisch) sowie die erforderlichen Anbindungen von Straße und Schiene (siehe auch den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008) zu bewerten. Das Vorhaben Belttunnel ruft sämtliche Anbindungsplanungen (zunehmendes Verkehrsaufkommen) hervor bzw. löst diese aus. Es besteht somit eine direkte Betroffenheit der Gemeinde Gremersdorf von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

Weiterhin ist die Gemeinde aufgrund der geografischen Lage und der wirtschaftlichen Struktur von der geplanten festen Querung des Fehmarnbeltes und seiner geplanten Anbindungen auch in ihrer Planungshoheit unmittelbar betroffen. Dieses gilt sowohl für die Bauphasen als auch für den künftigen laufenden Betrieb des Tunnels und seiner Anbindungen.

II. Forderung nach einer Gesamtplanung, Zusammenlegung der Verfahren

Das Planfeststellungsverfahren für die Träger öffentlicher Belange wurde am 07.04.2014 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt waren das laufende Raumordnungsverfahren Schienenhinterlandanbindung sowie das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße noch nicht abgeschlossen.

Eine Planung für eine absehbar erforderliche zweite Querung des Fehmarnsundes war zu diesem Zeitpunkt noch nicht aufgenommen.

Die Gemeinde bemängelt, diese nicht abgestimmten Verfahren. Es wird deren Aussetzung und eine Zusammenlegung der Verfahren gefordert, bis eine Gesamtplanung vorliegt und diese gemeinsam in ein Gesamtverfahren eingebracht werden.

Die Region hat ein Recht auf Erarbeitung und Vorlage einer Gesamtplanung (Belttunnel, Schienenanbindungen, Straßenanbindungen, 2. Querung des Fehmarnsundes) dieses über Generationen ausgelegten internationalen Projektes.

II. 1

Laufendes PFV Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 207 steht noch aus. Dieser soll nach Auskunft des Leiters des LBV (Sitzung des Dialogforums am 08.04.14) bis Ende 2014 ergehen.

Die A1 verläuft durch die Gemeinde Gremersdorf. Über die K 47 besteht eine weitere wichtige Anbindung Richtung Ostseebäder. Insofern ist die Gemeinde Gremersdorf auch von den Planungen Ausbaus der B 207 unmittelbar betroffen (örtlich und regional).

Aus diesem Grunde fordert die Gemeinde Zusammenlegung der Verfahren und die Aufnahme einer Gesamtplanung. Die laufenden Verfahren sind entsprechend auszusetzen.

II. 2

Forderung nach Aufnahme einer Planung für die zweite Querung des Fehmarnsundes

Der von der DB durchgeführte Belastungstest der Fehmarnsundbrücke (FSB) hat ergeben, dass diese nicht dauerhaft den künftigen Belastungen standhalten wird (Bericht und Vortrag eines Vertreters der DB im Dialogforum FBQ am 17.01.2013 sowie dazu erstellte Unterlagen der DB Netz/DB Projektbau).

Das Ergebnis des Belastungstests für die FSB ist negativ, die Brücke muss nachgerüstet werden. Alternativ wird über eine neue Querung des Fehmarnsundes nachgedacht. Eine Entscheidung darüber steht noch aus.

Die Fehmarnsundbrücke/-querung ist nicht Gegenstand eines Planungsverfahrens. Es ist vorgesehen, diesen Streckenabschnitt in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen. Die FSB ist jedoch Teil der Strecke. Somit kann die Zukunft der Sundquerung und deren Straßen- und Schienenanbindung nur im Gesamtzusammenhang gesehen und geplant werden.

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“.

Diese Aussage ist infolge des negativen Ergebnisses des Belastungstests nicht haltbar. Außerdem macht die Aussage deutlich, dass die verschiedenen Planungsverfahren nicht losgelöst voneinander durchgeführt werden können. Sämtliche Untersuchungen und Bewertungen fußen auf eine Strecke und eine Sundquerung die befahrbar und belastbar ist. Diese Grundvoraussetzung ist infolge des negativen Belastungstest aber nicht mehr gegeben.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine neu zu planende Querung des Fehmarnsundes (Wassertiefe liegt bei max. etwa sechs Metern) zur Folge hat, dass die jetzige Planung der Anschlüsse/Anbindungen Großbrode sich überholt. Sobald eine Entscheidung über die Zukunft der Sundquerung für Straße und Schiene gefallen ist, bleibt die Gesamtsituation neu zu bewerten. Die Gemeinde Gremersdorf **fordert und stellt den Antrag, die laufenden Verfahren auszusetzen, bis eine ordentliche und zukunftsrichtige Querung des Fehmarnsundes (mittels eines Tunnels) und deren Anbindung geklärt sind.** Dazu gehört natürlich auch die Einplanung der künftigen Anbindung der jetzigen Brücke, sofern diese noch nutzbar sein sollte. **Die Gemeinde Gremersdorf weist erneut auf die Forderung einer Zusammenlegung der Planungsverfahren hin.**

Auf den notwendigen Bau einer zweiten Sundquerung geht die Vorhabenträgerin nicht ein, unter Ziff. 2.5.2 im Erl.Bericht wird lediglich auf den am 03.09.2008 geschlossenen Staatsvertrag hingewiesen. Die Entwicklung der letzten sechs Jahren und sich daraus ergebenden wesentliche Vorgaben bleiben unbeachtet (z.B durchgeführter Belastungstest für die Fehmarnsundbrücke, diese wird den künftigen Belastungen nicht dauerhaft standhalten). Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Entwicklungen und Realitäten, die seit dem 03.09.2008 eingetreten sind, zu untersuchen und in die Unterlagen einzuarbeiten.

II. 3

Abschluss ROV und Untersuchungen zum noch ausstehenden PFV Schienenhinterlandanbindung

Zur Prüfung und Untersuchung der Raum- und Sozialverträglichkeit der Schienenhinterlandanbindung wurde seitens des Landes SH ein umfangreiches Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt. Die Gemeinde Gremersdorf und ein Großteil der Bevölkerung haben hierzu sehr umfänglich Stellung genommen:

Nach dem im Abschlussbericht des ROV (bekannt gegeben durch das Land SH am 06.05.2014) wird die Gemeinde Gremersdorf von diesen Planungen nicht tangiert.

Nach Auskunft der Vertreterin der DB in der Sitzung des Dialogforums FBQ am 08.05.2014 wird mit dem Beginn des durchzuführenden PFV Schiene nicht vor Ende 2015 zu rechnen sein. Die Verfahren werden somit zeitlich sehr unterschiedlich durchgeführt, dieses kann im Interesse der Gemeinde, der Region aber auch der Vorhaben an sich nicht hingenommen werden. Ein einheitliches Verfahren über die gesamte Planung (siehe auch oben Ziff. I.2 Betroffenheit der Gemeinde) ist unabdingbar.

Die Gemeinde Gremersdorf unterstreicht ihre Forderung, eine Schienenplanung durch die Gemeinde nicht vorzunehmen. Im regionalen Interesse wird jedoch die Zusammenlegung aller Verfahren und die Vorlage einer Gesamtplanung gefordert.

Einzubinden in die Verfahren ist auch die **geplante Lage und die Anbindung des künftigen überörtlichen Bahnhofes –Fernhaltepunktes-** (zzt. In Oldenburg/Holst. und in Puttgarden) der Region. Für die Bevölkerung und den Tourismus ist der Verbleib mindestens eines überörtlichen Bahnhofes in der Region von allergrößter Wichtigkeit.

II. 4

Zusammenlegung der Verfahren

Die Gemeinde fordert die Zusammenlegung sämtlicher Planungsverfahren einschl. der Planung einer zweiten Sundquerung und deren Anbindungen. Die laufenden Planungen sind insoweit auszusetzen bis eine Gesamtplanung für das Vorhaben erstellt ist.

Der **landesplanerischen Beurteilung zum ROV Schienenanbindung**, ist mit Blick auf parallel laufende Planungen, beispielsweise für die Planfeststellung der B 207 im Bereich Großenbrode, zu entnehmen, dass diese Planungen aufeinander abgestimmt werden müssen (Kurzinformation der landesplanerischen Beurteilung S. 3f). Dies gilt auch für die zukünftigen Planungen im Zusammenhang mit der Sundquerung (Ergebnis, S. 83). **Die**

Landesplanungsbehörde hat somit gesehen, dass die zahlreichen Planungen, die räumlich und zeitlich zusammenfallen, aufeinander abzustimmen sind.

Die Region hat ein Recht auf Erarbeitung und Vorlage einer Gesamtplanung (Belttunnel, Anbindungen von Schiene und Straße, 2. Querung des Fehmarnsundes).

Dieses zeigt z.B. auch der festgestellte „Kompensationsbedarf“ AVZ Ziff 7.2.3 S. 308 der Planfestst.Unterlagen Tunnelquerung, es ist insgesamt aufzuzeigen und darzustellen, welcher Gesamtbedarf (aller Planungen) an Ausgleich besteht. Die jetzige Teilung der Verfahren macht das Gesamtergebnis in allen Bereichen unüberschaubar und undurchsichtig.

In die Bewertungen sind die zunehmenden Extremereignisse (Ostseehochwasser, extreme Wind- und Regenereignisse) einzubeziehen.

II. 5

Hinterlandanbindungen Aussagen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht

Die Aussagen der Vorhabenträgerin unter Ziff. **2.5.2 im Erl.Bericht Hinterlandanbindung in Deutschland, die wesentlich für den Bau und den Betrieb der Beltquerung sind**, werden als sehr oberflächlich und nicht aussagekräftig bemängelt und zurückgewiesen. U.a. geht die Vorhabenträgerin auf den notwendigen Bau einer zweiten Sundquerung überhaupt nicht ein, unter Ziff. 2.5.2 im Erl.Bericht wird lediglich auf den am 03.09.2008 geschlossenen Staatsvertrag hingewiesen. Die FSB bleibt als denkmalgeschützt erhalten, das ist natürlich richtig, jedoch für das Verfahren nicht aussagekräftig und nicht lösungsorientiert. siehe auch Ziff. II. 3

Die Entwicklung der letzten sechs Jahre und sich daraus ergebenden wesentlichen Vorgaben bleiben unbeachtet (z.B durchgeführter Belastungstest für die Fehmarnsundbrücke, diese wird den künftigen Belastungen nicht dauerhaft standhalten).

Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Entwicklungen und Realitäten, die seit Schließung des Staatsvertrages am 03.09.2008 eingetreten sind, zu untersuchen und in die Unterlagen einzuarbeiten.

Im Erläuterungsbericht wird unter Ziff. 2.6 Zusammenfassende Bedarfsbegründung und Fazit, dargestellt, dass die Kapazitäten für den Individual- und den Schienenverkehr ausreichend sein sollen. Aufgrund der besagten Verfahren, die derzeit noch laufen, der derzeit bestehenden Anbindungen und der nur pauschal abgegebenen Prognose: „Die bessere Anbindung wird auch im grenznahen Bereich von Deutschland und Dänemark wirtschaftliche und touristische Impulse setzen“ wird die Bedarfsbegründung und das Fazit bemängelt.

Wegen der bereits dargestellten nicht abgestimmten Verfahren der Hinterlandanbindung (Schiene, Straße, 2. Querung des Fehmarnsundes) wird die **Aussage zu den Vorteilen der „Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs auf der Vogelfluglinie seit 1998“ als falsch abgelehnt.**

Die Gemeinde fordert die Zusammenlegung sämtlicher Planungsverfahren einschl. der Planung einer zweiten Sundquerung und deren Anbindungen. Die laufenden Planungen sind insoweit auszusetzen bis eine Gesamtplanung für das Vorhaben erstellt ist.

Eine nachhaltige und belastbare Planung für ein derartiges internationales Jahrhundertprojekt bedingt, dass deren Anbindung planerisch, raum- und sozialverträglich abgeschlossen und abgestimmt ist.

Zustand der Verkehrsinfrastruktur

In diesem Zusammenhang wird ergänzend auf die desolante Verkehrsinfrastruktur der A 1 von Hamburg über Lübeck bis nach Heiligenhafen hingewiesen. Die nachstehend beispielhaft aufgeführten Presseberichte zeigen sehr anschaulich diesen Zustand auf (siehe auch Anlagen):

LN 17.08.2013

Nord-Wirtschaft bangt um die Wirtschaftswege

Die Unternehmer im Norden fordern von der Politik in Hamburg und Schleswig-Holstein eine gemeinsame Taskforce für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ein.

Heiligenhafener Post 23.08.2013

Zustand der Infrastruktur bringt Unternehmer in Rage

Sorge um Straßen, Brücken und Schleusen / Kritik an Landesregierung

Bericht LN 15.02.2014

LKW-Nadelöhr Hamburg

Bericht, dass Staus durch die Baustellen den Spediteuren viel Geld und Zeit kosten, eine pünktliche Versorgung der Kunden ist nicht mehr gewährleistet

Bericht euroticker 07.04.2014

Sanierungsstaus von 7,2 Milliarden EURO jährlich für die kommenden 15 Jahre Sicher geglaubte Großprojekte müssen überall auf den Prüfstand

Verkehrsminister der Länder fordern erneut Sondervermögen zur Verkehrswege-Sanierung
Aussage des Herrn Verkehrsministers SH Meyer als Vorsitzender der Konferenz „Ohne ausreichende Finanzierungsgrundlage wird der Substanzverzehr an unseren Straßen, Brücken, Schienen und Wasserwegen anhalten und nicht nur unsere Mobilität, sondern auch Wachstum und Wohlstand gefährden“.

Bericht KN-online 11.04.2014

Staus vergraulen Spediteure

Die marode Verkehrsinfrastruktur im Norden treibt die Kosten in die Höhe. Erste Unternehmen verlagern jetzt ihre Standorte.

Lübecker Nachrichten 23.04.14

Die Straßen kaputt, die Brücken marode

Deutschlands Infrastruktur braucht Geld. Möglichst rasch und möglichst viel. Aber wo soll es herkommen?

MP Albig verteidigt „Reparaturfonds“, Deutschland steht vor dem Infarkt seiner Infrastruktur

Bericht LN 16.05.14

Eine Milliarde EURO zur Sanierung maroder Brücken

In diesem Bericht weist der Bundesverkehrsminister auf den dringenden Bedarf der

Sanierung der Brückenbauwerke der Autobahnen hin. Er bezeichnet den Zustand als besorgniserregend. Ein Sonderprogramm soll die größten Mängel beseitigen. Der Sanierungsbedarf sei so groß, dass die Arbeiten nicht weiter geschoben werden können.

Bericht LN 23.05.2014

1160 km der Landesstraßen marode, Verkehrsminister Meyer: Sanierung kostet 900 Millionen EURO

Ein Drittel der etwa 3600 km Landesstraßen ist baufällig. Schon 2017 dürften es lt. Herrn Minister Meyer 40% sein, im Jahre 2024 sogar 55%.

LN 21.06.2014

A1 bei Lübeck: Tempo 80 auf der rechten Spur

Das Tempolimit wird bis zur grundhaften Erneuerung im kommenden Jahr bestehen bleiben. Der Zustand der Straße erfordert diese Maßnahme.

Diese Presseberichte geben den derzeitigen schlechten Zustand der Autobahnen, die Folgen und eine Prognose des schlechten Zustands der Autobahnen (insbesondere auch in SH) wieder.

Sondervermögen sollten eingerichtet werden, eine Zusatzabgabe soll erhoben werden, eine Vernetzung der Projekte und der Beteiligten soll erst aufgebaut werden.

Aktuell geklärt ist leider nichts.

Die Einwohner/innen, die Betriebe und die Gäste der Gemeinden und der Region OH sind von einer intakten Infrastruktur in vielerlei Hinsicht abhängig.

Der **Erläuterungsbericht ist unter Ziff. 2.5.1. „Heutige Verkehrssituation“** auf die realen Verhältnisse anzupassen. Großvorhaben in Deutschland (wie z.B. der Flughafen in Berlin) zeigen, dass die mangelnde Vernetzung und Abstimmung die Gefahren einer uneinheitlichen Planung mit allen bekannten negativen Folgen in sich trägt.

Die Aussage unter **Ziff. 2.4.3 Raumordnerische Ziele des Landes SH „S-H soll gemäß LEP der Logistikstandort in Nordeuropa werden“** ist vor dem Hintergrund des desolaten Zustandes der A1 und der nicht abgestimmten Hinterlandplanungen von der Vorhabenträgerin zu begründen. Die Voraussetzung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes ist in SH leider nicht gegeben. Die Aussagen der Vorhabenträgerin werden beanstandet. Die Gemeinde Gremersdorf und die Region OH sind als Tourismusstandort e von diesen Mängeln in der Verkehrsinfrastruktur stark betroffen (Gäste stehen im Stau bzw. meiden die Fahrt und wählen andere Urlaubsziele), Mehrverkehr durch die Baustellenfahrzeuge steigern die Verkehrsstaus.

Die Tourismusdestination Ostholstein mit allen Ostsee(heil)bädern und dem gesamten Hinterland kann sich eine negative Berichterstattung über Dauerbaustellen und Dauerstaus nicht erlauben. Dieses hätte unabsehbare negative Folgen für den gesamten Tourismus in Ostholstein und damit verbunden für alle dort Beschäftigten (siehe auch Gutachten der Vorhabenträgerin **femern A/S Einflussanalyse Tourismus, Einfluss einer festen**

Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode vom 30.09.2011)

Darin heißt es u.a. in Kap. 3.1.1, dass Chancen für die untersuchten Orte auszubauen und Risiken zu minimieren seien.

Das **Gutachten Entwicklungsanalyse und –Konzept Endbericht Touristisches Infrastrukturmanagement T.I.M 2015 für die Region der LTO Wagrien vom 14.04.2014** weist auf ein Entwicklungskonzept (Masterplan) und zielgerichtete, übergeordnete Entwicklungsmöglichkeiten und –potenziale (Ziff. 4.2.2) der Touristikgemeinden Heiligenhafen, Oldenburg/H., Wangels, Gremersdorf, Heringsdorf und Neukirchen hin. Diese Möglichkeiten und Potenziale dürfen in allen Bereichen des Tourismus (vom Wassersport über Campingurlaub, Ferienwohnungen, Strand- und Ausflugstourismus) nicht gefährdet werden. Eine Vielzahl von Betrieben und Arbeitsplätzen in ganz Ostholstein ist von diesen Möglichkeiten und deren Ausbau direkt und indirekt abhängig.

Im Falle von nicht abgestimmten Planungen, Dauerbaustellen, Dauerstaus und damit verbundener negativer Berichterstattung über die Baustellen der Hinterlandanbindung hätte dieses direkte negative Folgen auf die Gäste und die Betriebe (direkte und indirekte Arbeitsplätze) der gesamten Region Ostholstein. Dieses gilt es zu vermeiden.

Die Gemeinde Gremersdorf weist auf die örtlichen und regionalen Gefahren für den Tourismus durch die von der Beltquerung und den erforderlichen Anbindungen bedingten Bau- und Betriebsphasen der FBQ hin (siehe auch Ziff. III.3). Die pauschale Aussage der Vorhabenträgerin unter Ziff. 2.4.3 des Erl.Berichts zum Tourismus wird beanstandet. Zum Einen ist eine schnelle Erreichbarkeit durch den Zustand der Verkehrsinfrastruktur nicht gegeben (siehe vorstehend), zum Anderen wird auf die Risiken für den bestehenden Tourismus siehe Ziffer III. 3 dieser Stellungnahme hingewiesen.

II. 6

Vermeidung des Planfalles 0

Der **Eintritt des Planfalles 0** (d.h.der Belttunnel ist fertiggestellt, die Hinterlandanbindungen Straße, Schiene, zweite Sundquerung stehen noch aus) ist im Interesse der Menschen, der Wirtschaft und der Natur in der Region unbedingt zu vermeiden. Die verschiedenen Vorhabenträger werden aufgefordert, die Gesamtplanungen aufzunehmen und zeitlich aufeinander abzustimmen.

Gleichzeitig werden die Berechnungen der Vorhabenträgerin im ROV Schiene von 78 Zügen täglich in Frage gestellt. Nach den ursprünglichen Absichten der DB (bis zum Jahre 2009) sollten täglich 220 Züge auf der Strecke verkehren.

Angesichts der Planungen der Scandlines zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebes (Vortrag des Geschäftsführers im Dialogforum am 17.01.2013) und Absichten zur Erweiterung der Fährstrecke/Fährlinie als Containerhafen wird dieses eine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs bedeuten.

Femern A/S teilt am 07.02.2013 zur Frage der erwarteten Verkehrszahlen der Festen Fehmarnbeltquerung mit:....“Für die Bahnverbindung wird ein markanter Anstieg in der Anzahl von Güterzügen erwartet, so dass fünf Jahre nach Eröffnung mit 40 Personenzügen und 78 Güterzügen pro Tag gerechnet wird...” Nach dieser Aussage ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen, da dieser auch im wirtschaftlichen Interesse der Vorhabenträger liegt. **siehe bitte Anlage, mail Femern Sund Baelt vom 07. Februar 2013**

Die Untersuchungen sind somit auf die höchstmögliche Auslastung der Schienenstrecke (mindestens auf die Aussagen der DB bis zum Jahre 2009) auszuweiten, wobei bei diesen Untersuchungen die Erstellung einer intakten Sundquerung zugrunde zu legen ist.

Es wird bemängelt, dass die Untersuchungen und Berechnungen im ROV (ausgelöst durch die Planungen des Belttunnels) nicht von der höchstmöglichen Nutzung der Schienenstrecke ausgehen. Diese höchstmögliche Nutzung ist allen Berechnungen zu Grunde zu legen. Grundlage der Bewertungen muss eine intakte und belastbare Sundquerung sein. Die Gemeinde weist ergänzend darauf hin, dass die DB verpflichtet ist über die EU-Regelung des diskriminierungsfreien Netzzuganges sämtliche Nutzer auf der Strecke zuzulassen, so dass es Beschränkungen im Schienenbetrieb nicht geben wird.

III. Betroffenheiten

siehe hierzu auch Ziff. I.2 und II. 3

Die Gemeinde Gremersdorf unterstreicht ihre Forderung, eine Schienenplanung durch die Gemeinde nicht vorzunehmen. Im regionalen Interesse wird jedoch die Zusammenlegung aller Verfahren und die Vorlage einer Gesamtplanung gefordert.

Wenn auch dieses Planfeststellungsverfahren nur für den deutschen Bereich der Beltquerung durchgeführt wird, so sind die Auswirkungen für den gesamten Bereich des Fehmarnbeltes (deutsch, international, dänisch) sowie die erforderlichen Anbindungen von Straße und Schiene (siehe auch den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008) zu bewerten. Das Vorhaben Belttunnel ruft sämtliche Anbindungsplanungen und Folgen (Bauzeit und Betriebsphase) hervor bzw. löst diese aus. Es besteht somit eine direkte Betroffenheit der Gemeinde Gremersdorf von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

Wegen des unmittelbaren und direkten Zusammenhangs dieser Hinterlandplanungen mit dem Vorhaben Feste Beltquerung ist die Herstellung dieses Zusammenhangs unvermeidlich.

Weiterhin ist die Gemeinde aufgrund der geografischen Lage von der geplanten festen Querung des Fehmarnbeltes und seiner geplanten Anbindungen unmittelbar betroffen (auch in der Planungshoheit). Dieses gilt sowohl für die Bauphasen als auch für den künftigen laufenden Betrieb des Tunnels und seiner Anbindungen.

III. 1

Betroffenheiten der Einwohner/innen infolge der Planungen Belttunnel

Die Gemeinde Gremersdorf weist unterstützend und zusätzlich auf die Ergebnisse und Aussagen der „Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienehinterlandanbindung vom September 2010“ hin. Diese Analyse wurde durch den Kreis Ostholstein (beauftragte Gutachterbüros HTC, Lärmkontor GmbH und Georg & Ottenströer) in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden des Kreises Ostholstein und mit Unterstützung der Aktivregionen Wagrien-Fehmarn und Innere Lübecker Bucht gefertigt. Insbesondere verweist die Gemeinde auf folgende Ziffern der Betroffenheitsanalyse wobei zur Vermeidung von Wiederholungen lediglich die Überschriften angegeben werden.

1.1.2 verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklungen (Empfehlung eines umsichtigen Umgangs mit Prognosen)

1.2 schalltechnische Ergebnisse (Unterschied des heutigen zur möglichen künftigen Belastung)

1.3 mögliche Beeinträchtigungen des Tourismus (vertiefende Untersuchungen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit)

1.4 Betroffenheiten (Verkehr, Tourismus, Naturschutz, Städtebau, Lärm, Diverse, vertiefende Untersuchungen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit)

1.7 Handlungsempfehlungen (z.B. Erstellung einer belastbaren Verkehrsprognose von Straße und Schiene, Erstellung einer Lärmbetrachtung Straße und Schiene, Untersuchungen im Bereich Tourismus)

2.2 Verkehrsentwicklung und Infrastrukturplanung und 2.3 Erwartete Verkehrsentwicklungen

2.4 Analyse der aktuellen Infrastrukturplanungen

3. Schalltechnische Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse Wirkungen auf :

3.1.1.2 Immobilien

3.1.1.3 Tourismus

3.3. Bestandstrasse

3.4. bis 3.7 diverse Varianten

3.8 Zusammenfassung und Gegenüberstellung der Varianten

4. Ergebnisse bezogen auf mögliche Beeinträchtigungen des Tourismus (Landschaft, Urlaubsmotive, Gesundheitstourismus, Risiken)

4.2 Ergebnisse anderer Studien „Bahnlärm und Tourismus“

4.3 Risiken für den Tourismus aufgrund der FBQ-Hinterland-Bahnanbindung

4.4 Einschätzung der ortsspezifischen Bedrohungslage nach schriftlicher Befragung der lokalen Tourismusverantwortlichen

4.5 Lärm- und Übernachtungstourismus (regionalökonomische Effekte)

4.6 Neue Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

4.7 Alte Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

4.8 Einschätzungen zu Tagestourismus und Schienehinterlandanbindung

4.9 Zusammenfassung und weitere Untersuchungsschritte (Bedrohungspotentiale für den Tourismus)

5. Betroffenheiten aus den Workshops

5.1 Übersicht der ermittelten Betroffenheiten

5.2 Ergebnisse in Bezug auf andere Beeinträchtigungen

5.3 Ergebnisse in Bezug auf Betroffenheiten der Anwohner

5.4 Ergebnisse in Bezug auf Zerschneidungswirkungen in Ortsteilen

5.5 Ergebnisse in Bezug auf verkehrliche Betroffenheiten

5.6 Ergebnisse in Bezug auf Flächenverbrauch

5.7 Ergebnisse in Bezug auf die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes

5.8 Ergebnisse in Bezug auf Werteverluste bei Immobilien

6.1 Differenzierte Darstellung vorgetragener Betroffenheiten

-Auswirkungen FBQ-Hinterlandanbindung, -technische Ausrüstung der BÜs entlang des FBQ-Korridors, -Wartezeiten an BÜs, -erwartete städtebauliche Folgen,

7. im Detail noch zu berücksichtigende Beeinträchtigungen (Werteverluste, Vibrationen, Elektromog, Staubemissionen, gesamthafte Lärmermittlung Straße und Schiene, vertiefende Untersuchungen erforderlich).

III. 2

Tourismus

In allen Gutachten und Erhebungen zum Tourismus wird dem Tourismus in Ostholstein eine bedeutende wirtschaftliche, soziale und prägende Rolle zugewiesen (siehe Sonderuntersuchung Tourismus der DB zum ROV Schiene Ziff. 1.1.3.3 Beschreibung des Untersuchungsraums). Am 22.02.14 berichten die Lübecker Nachrichten (LN) dass der „Tourismus im Norden 2013 zugelegt hat“, nach einem Bericht der LN vom 04.03.14 soll eine „Neue Strategie dem Tourismus im Norden“ einen Schub geben.

Nach dem Gutachten „Einflussanalyse Tourismus“ des Büros NIT vom 30.09.2011 im Auftrage des Projektträgers Femern A/S für die Bereiche Fehmarn und Großenbrode beträgt das tourismusgenerierte Einkommen für diesen Untersuchungsraum 44% und ist somit erheblich.

Ziff. 2 des Gutachtens Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung beschreibt, dass der größte Teil Ostholsteins nach dem Landesentwicklungsplan 2010 als Schwerpunktraum Tourismus und Erholung ausgewiesen ist. Die Grundsätze der Planung und der Raumentwicklung sind im Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes, im Landesplanungsgesetz SH (LaPlaG), im Landesentwicklungsgrundsatzegesetz SH (LEGG), im Landesentwicklungsplan SH (2010) und im Regionalplan für den Planungsraum festgehalten.

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden hier nur einige wenige Grundsätze genannt, die für den örtlichen und den regionalen Raum bei Planungen zu beachten sind:

nachhaltige Daseinsvorsorge

nachhaltiges Wirtschaftswachstum

Sicherung von Entwicklungspotentialen

Vermeidung der Zerschneidung der Landschaft

Entwicklung der ländlichen Räume als Lebens- und Wirtschaftsräume

Erhalt und Entwicklung der Kulturlandschaften

Nutzung und Stärkung bereits vorhandener Raumstrukturen und Entwicklungspotentiale

Sicherung und Weiterentwicklung der ländlichen Räume unter Berücksichtigung der gewachsenen Strukturen.

Die Tourismusorte stehen natürlich einerseits im örtlichen Wettbewerb, andererseits wird

das sich ergänzende touristischen Angebot der Region für die Gäste benötigt (siehe hierzu auch Sonderuntersuchung Tourismus Ziff. 2.1.2.1 Landesentwicklungsplan SH 2010). Nach einem Bericht aus den Lübecker Nachrichten vom 07.02.2013 über eine deutschlandweite Tourismuserhebung der BAT Stiftung geht der Tourismustrend des deutschen Urlaubs verstärkt an die Ostseeküste in SH. Ostholstein zählt bereits jetzt mit rund 26 Übernachtungen je Einwohner zu den „TOP Ten“ Tourismusregionen in Deutschland (von 420 Kreisen) Dieses gilt es zu unterstützen auszubauen und nicht zu gefährden.

Siehe bitte Anlage, Auszug Bericht aus den Lübecker Nachrichten vom 07.02.2013; „Urlaubergunst Ostseeküste macht Bayern die Spitze streitig“

Die Untersuchungen der Folgen auf den Tourismus beschränken sich auf den festgelegten Untersuchungskorridor. Touristische Zusammenarbeiten (Tourismusorte außerhalb des Untersuchungskorridors, Verbindungen ins touristische Binnenland), der Wettbewerb und Zusammenarbeiten aber notwendige Wechselbeziehungen werden in dem Gutachten nicht untersucht. Mit der Gründungen der LTOs wird für die Region der Aufbau gemeinsamer Organisations- und Vermarktungsstrukturen im touristischen Bereich angestrebt (Ziff. 2.13.4 tourist. Sonderuntersuchung Tourismuskonzepte, Inspektour GmbH 2011 S. 4).

Im Erl.Bericht zu Ziff. 2.4.4 Regionale Planungen wird beschrieben, dass der Tourismus im Fokus der Integrierten Entwicklungsstrategie der AktivRegion Wagrien-Fehmarn steht. Weiter wird mitgeteilt, dass die FBQ die dort genannten Ziele fördert. Diese Aussage ist nicht richtig und wird beanstandet. So wurde z.B. die im Jahre 2010 erstellte „Betroffenheitsanalyse“ der an der Schienenstrecke liegenden Gemeinden Ostholsteins mit Mitteln der AktivRegion gefördert. Die AktivRegion hat eine Aussage zur FBQ nicht getroffen.

Die Aussage der Vorhabenträgerin ist zu überarbeiten.

Die Beschränkung der bisherigen touristischen Untersuchungen auf den Untersuchungskorridor bzw. auf die Bereiche Fehmarn und Großenbrode wird beanstandet. Diese Beschränkung wird den bestehenden Wechselwirkungen des Tourismus in OH nicht gerecht und ist nicht realistisch. Das Gesamtbild des Tourismus in Ostholstein (Küste und Binnenland) mit allen Chancen und Risiken ist zu bewerten und darzustellen.

Die Gemeinde Gremersdorf fordert die Beachtung der Grundsätze auf Grundlage des ROG des Bundes sowie der Planungs- und Entwicklungsgesetze und der Pläne des Landes SH.

Die Tourismusdestination Ostholstein mit allen Ostsee(heil)bädern und dem gesamten Hinterland kann sich eine negative Berichterstattung über Dauerbaustellen und Dauerstaus nicht erlauben. Dieses hätte unabsehbare negative Folgen für den gesamten Tourismus in Ostholstein und damit verbunden für alle dort direkt und indirekt Beschäftigten (siehe auch Gutachten der Vorhabenträgerin **femern A/S Einflussanalyse Tourismus, Einfluss einer festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode vom 30.09.2011**)

Darin heißt es u.a. in Kap. 3.1.1, dass Chancen für die untersuchten Orte auszubauen und Risiken zu minimieren seien.

Das **Gutachten Entwicklungsanalyse und –konzept Endbericht Touristisches Infrastrukturmanagement T.I.M 2015 für die Region der LTO Wagrien vom 14.04.2014** weist auf ein Entwicklungskonzept (Masterplan) und zielgerichtete, übergeordnete

Entwicklungsmöglichkeiten und –potenziale (Ziff. 4.2.2) der Touristikgemeinden Heiligenhafen, Oldenburg/H., Wangels, Gremersdorf, Heringsdorf und Neukirchen hin. Diese Möglichkeiten und Potenziale dürfen in allen Bereichen des Tourismus (vom Wassersport über Campingurlaub, Ferienwohnungen, Strand- und Ausflugstourismus) nicht gefährdet werden. Eine Vielzahl von Betrieben und Arbeitsplätzen in ganz Ostholstein ist von diesen Möglichkeiten und deren Ausbau direkt und indirekt abhängig.

Im Falle von nicht abgestimmten Planungen, Dauerbaustellen, Dauerstaus und damit verbundener negativer Berichterstattung über die Baustellen der Hinterlandanbindung hätte dieses direkte negative Folgen auf die Gäste und die Betriebe (direkte und indirekte Arbeitsplätze) der gesamten Region Ostholstein. Dieses ist unbedingt zu vermeiden.

Bereits aktuell werden Kurzurlaube an „langen Wochenenden“ gemieden, da Dauerstaus an den Baustellen der A 1 zwischen Hamburg und Lübeck Urlauber abschrecken (siehe auch Ziff. II.6) und zum Teil in andere Regionen lenken, die „störungsfrei“ erreicht werden können.

Die Gemeinde Gremersdorf stellt fest, dass die o.g. Planungsgrundsätze mit den Planungen für die Beltquerung für das Gemeindegebiet Gremersdorf und für den gesamten Planungsraum der Hinterlandanbindung nicht eingehalten werden. Die gemeindliche Bauleitplanung/Planungshoheit ist zu beachten.

III. 3

Schutzgut Landschaft

Die Gemeinde weist auf die gesetzlichen Vorgaben des § 1 Abs. 1 LNatSchG SH in Zusammenhang mit §§ 1 und 2 BNatSchG zur Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft hin.

Charakteristische Strukturen und Elemente sind zu erhalten und entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswertes sind zu vermeiden. Die Empfindlichkeit der Landschaft, die visuelle Verletzlichkeit der Landschaft im Untersuchungsraum ist aufgrund des flachen Reliefs sehr hoch.

Die Gemeinde Gremersdorf fordert im Interesse der Region die Zusammenlegung der Verfahren und die Aufnahme einer Gesamtplanung zur Untersuchung und Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft. Die Gemeinde fordert, die Auswirkungen von Lärmschutzwänden (visuelle Verletzlichkeit der Landschaft) für die Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen, darzustellen und im Vergleich mit den anderen Schutzgütern zu bewerten. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die angrenzenden FFH – Gebiete in und um die Halbinsel Wagrien vor allem im Hinblick auf das bestehende Verschlechterungsgebot für FFH-Bereiche zu untersuchen und zu bewerten.

Wie bereits ausgeführt kann eine derart wesentliche Störung der Landschaft durch sechs Meter hohe Wände und der damit verbundenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, menschliche Gesundheit, der wirtschaftlichen Grundlage und der natürlichen

Gegebenheiten nicht hingenommen werden. Die kumulativen Effekte der Lärmschutzeinrichtungen für den Ausbau der B 207 sind dazu zusätzlich zu untersuchen und zu bewerten.

III. 4

Auswirkungen auf die FFH Schutzbereiche und NATURA 2000 Gebiete

Im unmittelbar angrenzenden Bereich der Arbeiten im Fehmarnbelt sind folgende NATURA 2000 und Vogelschutzgebiete ausgewiesen:

- Fehmarnbelt
- Küstenstreifen West- und Nordfehmarn
- Staberhuk
- Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht
- Fehmarnsund, Ostküste Oldenburg
- Ostsee, östlich Wagrien
- Sagasbank
- Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbericht
- Sundwiesen Fehmarn
- Großenbroder Moor..

Die Kommunen im gesamten Küstenbereich dieser Gebiete sind somit von den Auswirkungen betroffen.

Mit der Einrichtung und Ausweisung dieser Gebiete vor etwa 10 Jahren gilt das „Verschlechterungsverbot“ und die damit verbundenen (möglichen) Auswirkungen auf die angrenzenden Kommunen. Eine festgestellte Verschlechterung dieser Bereiche infolge des Bau- und Betriebs des Belttunnels einschließlich der Arbeiten und der Anlagen im Hinterland kann nicht zu Lasten der Kommunen gehen (wie z.B. künftig strengere Planungsanforderungen/Entwicklungshemmnisse).

Die Gemeinde Gremersdorf fordert die Zusammenlegung der Verfahren und die Aufnahme einer Gesamtplanung. Es ist eine gemeinsame Bewertung und Wirkung der Gesamtmaßnahmen Belttunnel (deutsch, international, dänisch), 2. Querung des Fehmarnsundes, Ausbau der B 207, Ausbau der Schienenanbindung auf diese sensiblen Bereiche FFH- und NATURA 2000 Bereiche zu erstellen. Es sind dabei auch die Wirkungen der landseitig geplanten Anlagen einzubeziehen und zu bewerten. Eine Verschlechterung darf nicht zu Lasten der Kommunen gehen.

III. 4.1 Sedimentaufwirbelungen und Einschränkung des erforderlichen Wasseraustausches der Ostsee

Nach den vorgelegten Gutachten der Vorhabenträgerin haben die Sedimentaufwirbelungen und die anschließenden Setzungen der Sedimentpartikel keine „nennenswerten“ Folgen auf die Wasserqualität, die Muschelbänke, auf die von der EU ausgewiesenen NATURA 2000 und FFH Vogelschutzgebiete in den angrenzenden Bereichen der Ostsee. Bau und Betrieb des Belttunnels und der erforderlichen Anlagen an Land bedeuten jedoch einen zusätzlichen dauerhaften Eingriff in das sensible Ökosystem der Ostsee.

Nach der UVS II B unter Ziff. 3.12.1 Einführung und Überblick über den Fehmarnbelt hat diese Verbindung eine wichtige Rolle für die biologische Vielfalt der Ostsee. Rund 70% des erforderlichen Wasseraustausches führen über diesen Wasserweg.

Bereits ohne den Bau und ohne den Betrieb des Tunnels und der Landanlagen bestehen Gefahren für den notwendigen Wasseraustausch der Ostsee (Bericht in Spiegel online am 01.04.2014 über die dramatische Zunahme der sauerstoffarmen Todeszonen in der Ostsee) und damit für die biologische Vielfalt der Ostsee.

Bau und Betrieb des Belttunnels und der erforderlichen Anlagen an Land bedeuten einen zusätzlichen dauerhaften Eingriff in das sensible Ökosystem der Ostsee.

Dieser Eingriff bleibt in Bezug auf die wesentliche Bedeutung des Fehmarnbeltes für den Wasseraustausch der Ostsee (70%-iger Anteil am Wasseraustausch kumulativ, mit allen natürlichen und anderen baubedingen Wirkungen) für den Bau- und für den Betrieb zu bewerten. Dieses gilt sowohl für die einlaufende sauerstoffreiche Unterströmung bei Orkan aus Nordwest als auch für die auslaufende sauerstoffarme Oberströmung.

Die Bewertung von Extremereignissen (z.B. Sturmfluten, Wellenhöhen, extremes Hoch- / Niedrigwasser) hat Eingang in die Bewertungen zu finden.

Die Vorhabenträgerin hat in den vorgelegten Bewertungen des LBP (Seiten 712 ff) dargelegt, dass eine Beeinträchtigung auf die Schutzgüter der FFH-/der Vogelschutzgebiete nicht erheblich sei. In Bezug auf das Ausmaß der Bautätigkeiten (Sedimentaufwirbelung und –setzung, der Geräuschbildung bei Bau und Betrieb) wird diese Aussage bezweifelt und beanstandet.

Im Zuge der Bauarbeiten (sowohl an den Küstenbereichen und im Fehmarnbelt) werden tausende Tonnen Sediment aufgegraben und aufgewirbelt. Es wird bezweifelt, dass diese Entnahmen und späteren Setzungen auf dem Meeresgrund keine erheblichen Auswirkungen auf die Meeresgebiete haben. Wenn auch dieses Planfeststellungsverfahren nur für den deutschen Bereich der Beltquerung durchgeführt sind, so sind die Auswirkungen für den gesamten Bereich des Beltes (deutsch, international, dänisch) zu bewerten.

Die Gemeinde Gremersdorf ist, wie oben ausgeführt, Tourismusstandort in der Region Wagrien-Fehmarn. Einer der wesentlichen Faktoren ist die bisher gute bis sehr gute Wasserqualität an den Küsten und im Seebereich. Diese Qualität wird benötigt für alle benachbarten Bereiche der Ostsee. Eine Rufschädigung (z.B. durch Trübung des Badewassers) wirkt insgesamt auf die Tourismusregion Wagrien-Fehmarn negativ. Dieses gilt ebenso für eine Beibehaltung der derzeit intakten Verhältnisse der FFH- und NATURA 2000 Bereiche an den Küsten.

Die Gemeinde bemängelt, dass auf diese Notwendigkeit der Einhaltung der Wasserqualität in den Unterlagen nicht eingegangen worden ist und beanstandet dieses.

Im Falle des Verlustes der Qualität (auch für eine befristete Zeit) ist die Vorhabenträgerin zu verpflichten, die wirtschaftlichen Verluste an öffentliche und private Einrichtungen auszugleichen.

In der **Allgemeinverständlichen Zusammenfassung (AVZ)** wird unter **Ziff. 2.3.9** (S. 115) der europ. Flusssaal als Rote Liste Art ausgewiesen. Der Fehmarnbelt hat danach eine sehr hohe Bedeutung für die Migration des europ. Flusssaals aus dem Ostseeraum in Richtung Atlantik.

Der westliche Bestand des Ostseedorsches hat eine besondere ökologische Bedeutung für die Rekrutierung des Dorschbestandes in der östlichen Ostsee. Hiermit kommt dem Fehmarnbelt ebenso eine potenziell sehr hohe Bedeutung zu.

Der Bau und Betrieb des Belttunnels bedeuten eine weitere Einschränkung des erforderlichen Wasseraustausches der Ostsee (s.o).

Die Gemeinde beanstandet, die absehbaren Einschränkungen für den Lebensraum und für den Wanderweg Fehmarnbelt auf diese und auf alle anderen Fischarten. Eine weitere Abnahme der Bestände wirkt sich **negativ auf die Fischereibetriebe der Region und deren Lebensgrundlage aus**. Weiterhin wirkt sich eine „**Rufschädigung**“ durch die Abnahme der Fischarten negativ auf das für den Tourismus sehr wichtige Image der Gemeinde und der Region OH aus.

Unter Ziff. 10.2.4 Fazit der AVZ wird erklärt, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden können.

Die Gemeinde beanstandet diese pauschale Aussage und fordert die Zusammenlegung der Planungen und der Verfahren zur Untersuchung und Bewertung der kumulativen Effekte.

Unter Ziff. 11. der AVZ wird auf Kenntnislücken und Schwierigkeiten hingewiesen.

Diese werde als nicht relevant bezeichnet. Kenntnislücken sind gleichzeitig Wissenslücken. Diese dürfen bei einem Projekt dieser Größenordnung und einer Wirkung über Generationen nicht auftreten.

Es ist somit nicht gesichert, dass Bau und Betrieb weitere Auswirkungen auf die Ökologie und Biologie der Ostsee und sämtlicher Lebewesen haben. Dieses gilt es zu vermeiden.

Die Gemeinde bezweifelt die Untersuchungen für den Teilbereich Belttunnel beanstandet die Aussage über Kenntnislücken. Die Gemeinde fordert die Zusammenlegung der Verfahren und Planungen (Ziff. II) einschl. der Untersuchung der kumulativen Effekte.

III. 4. 2

Freisetzen von im Seegebiet versenkten Kampfmitteln

Infolge der Baggerarbeiten am Meeresgrund ist das Auffinden bzw. Lösen von in der Ostsee versenkten Kampfmitteln und Munition nicht ausgeschlossen. Die Vorhabenträger sind zu verpflichten, hierzu ein Risikomanagement zu erstellen. Die angrenzenden Küstenkommunen sind hierin einzubeziehen und von möglichen Bergungs-/Beseitigungskosten frei zu halten.

III. 4.3

Freisetzen von Schadstoffen infolge von Havarien v.a. während der Bauarbeiten

Infolge der Bauarbeiten ist die Gefahr einer Havarie und das Austreten von Öl oder Chemikalien nicht ausgeschlossen.

Die Vorhabenträger sind zu verpflichten, hierzu ein Risikomanagement zu erstellen. Die angrenzenden Küstenkommunen sind hierin einzubeziehen und von möglichen Bergungs-/Beseitigungskosten frei zu halten.

III. 4.4

Freisetzen von Schwermetallen

Infolge der Arbeiten im Fehmarnbelt werden auch umfangreich Schwermetalle freigesetzt. Die Wirkungen dieser Schwermetalle auf die Badewasserqualität sowie auf die FFH- und NATURA 2000 Gebiete sind verständlich darzustellen und nach deutschem- und EU Recht zu bewerten.

Eine Verschlechterung der Badewasserqualität kann wegen des Tourismus nicht hingenommen werden.

III. 5

Hochwasser- und Küstenschutz

Bei allen Planungen sind der gestiegene Mittelwasserstand der Ostsee, eintretende Hochwasserereignisse, die zunehmenden Starkregenereignisse sowie die zunehmende Flächenversiegelung seitens der Vorhabenträger zu berücksichtigen.

Sämtliche Planungen und Ausführungen haben nach dem neuesten Stand der Technik zu erfolgen.

III. 6

Gefahrguttransporte und Krisenmanagement der Kommunen

Die Auswirkungen auf die gemeindlichen Kosten sind zu definieren und zu bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen und zu bewerten, dass die Strecken durch den Ort bzw. unmittelbar entlang von Wohngebieten verlaufen. Auch wenn die Vorhabenträgerin DB für die Feuerwehren kostenfreie Seminare anbietet, bedeutet deren Teilnahme eine wesentliche zusätzliche Belastung sowie zusätzliche Verantwortung für das Ehrenamt.

Die Beteiligung der Gemeinden an diesen Kosten, hervorgerufen durch die Planungen des Belttunnels, wird abgelehnt. Die Kosten zur Anpassung der Bahnübergänge entstehen durch den Ausbau der internationalen Verbindung, dieses kann nicht zu Lasten der Kommunen in Ostholstein gehen.

III. 7

Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und finanzielle Betroffenheiten der Gemeinde

Die Gemeinde Gremersdorf fordert, die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Kosten und aller Folgekosten vorzunehmen.

In die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Maßnahme sind die Kosten für die Erstellung einer zweiten Sundquerung. Hierin einzuschließen sind ebenso die finanziellen Auswirkungen der Zukunft und Nutzung der vorhandenen FSB.

Die Kosten für die Bürger/innen und für die (Kommunen in der Region -siehe nachstehend-) sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einzubeziehen, beispielhaft werden aufgezählt:

Die **Wertminderungen der Grundstücke** der privaten Eigentümer, Gewerbebetriebe und der Kommunen sind festzustellen und in die Berechnungen einzubeziehen.

Daneben ist die **Preisentwicklung für landwirtschaftliche Flächen** darzustellen (Mehrkosten bei Erwerb von Ausgleichsflächen für die öffentliche Hand oder bei Erwerb von Wege- und Straßenflächen).

Die **Einnahmeausfälle im Tourismus** (z.B. infolge Lärm, Schrankenschließungszeiten, Verbauung der Landschaft durch Lärmschutzwände, Gefahr des Status Ostseeheilbad) für die Gemeinden (Ausfälle an Kur- und Fremdenverkehrsabgabe, steuerliche Ausfälle – Gemeindeanteil Einkommensteuer, Gewerbesteuer), für die Gewerbebetriebe und die privaten Vermieter sind festzustellen und in die Berechnungen einzubeziehen. Hierzu zählen auch zunehmende Kosten für einen künftig erforderlichen erhöhten Werbeaufwand.

Bewertung der Einnahmeausfälle für die Gemeinden infolge des möglichen Stellenabbaus auf der Fährschifflinie Scandlines und in der Verwaltung (siehe vorstehend unter .. Ausfall des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer) und wegfallender Gewerbesteuereinnahmen (Zulieferer, Serviceunternehmen Scandlines aus der Region).

Arbeitsplätze Scandlines (direkt und indirekt)

Die Querung des Fehmarnbeltes zwischen den Häfen Puttgarden und Rödby erfolgt seit 51 Jahren durch leistungsfähige Fährschiffe, die ständig an den aktuellen Stand der Technik angepasst und entsprechend erneuert bzw. ausgetauscht werden.

Unter Ziff. 2.3. des ErlBerichtes S. 33 ff wird diese Verbindung als „unzureichendes Verkehrsverhältnis“ und als „wenig leistungsfähig“ und „mit kleinen Verspätungen mit sprunghaftem Anstieg“ behaftet bezeichnet. Dem kann nur ausdrücklich widersprochen werden.

Die Fährschiffe sind durchaus sehr leistungsfähig und werden laufend dem Stand der Technik angepasst. Infolge der Fahrzeiten im Halbstundentakt sind Stauungen bei der Einschiffung selbst in der Hauptreisezeit unbekannt. Der allergrößte Teil der Touristen in Richtung Dänemark und umgekehrt in Richtung Deutschland genießt die Fährfahrten als maritimes Erlebnis auf den Weg zum oder vom Urlaubsort.

Die Fährschiffe sind somit durchaus eine wesentliche Attraktion für den Durchreise- als auch für den Ausflugsverkehr.

Infolge der Tunnelfertigstellung durch den Belt, könnte dieses touristische Angebot der Region Ostholstein erheblichen Schaden infolge von Umsatzeinbußen erfahren. Dieses gilt es zu vermeiden. Die Angaben des vorgelegten Berichtes werden als unwahr bestritten und beanstandet.

Weiterhin ist festzustellen, dass Firma Scandlines als Betreiber der Fährschifflinie aktuell rund 560 Mitarbeiter/innen (auf den Schiffen und in den Verwaltungen) aus der Region Arbeit gibt und zahlreiche Ausbildungsplätze anbietet. Es handelt sich um qualifizierte und feste (ganzjährige) Arbeitsverträge. Außerdem halten zahlreiche Lieferanten und Servicebetriebe eine Vielzahl von indirekten Arbeitsplätzen in der Region vor.

Die im Erl.Bericht prognostizierten Verkehrszunahmen werden für das Unternehmen Scandlines Anlass sein, weiterhin in moderne Technik zu investieren. Umweltfreundlichere Antriebe für die Fährschiffe (Einführung der Hybridtechnik) sind bei Scandlines bereits in Planung.

Während der sechsjährigen Bauzeit drohen Stauungen im Bereich der Fehmarnsundbrücke infolge des Baustellenverkehrs. Die Folgen dieser Zeitverluste und der Behinderung für die Arbeitnehmer/innen von Scandlines, der Lieferanten und Servicebetriebe für die Fährschiffe aber auch für Durchreise- und Ausflugstouristen sind zu untersuchen und zu bewerten.

Eine Gefährdung der Fährlinie hätte den Verlust dieser Arbeitsplätze und neben den erheblichen negativen, sozialen Auswirkungen einen erheblichen Verlust an Kaufkraft für die Region zur Folge. Daneben hätten die Kommunen, in denen die Beschäftigten leben erhebliche Verluste beim Aufkommen am Gemeindeanteil der Einkommensteuer hinzunehmen. Die öffentlichen Haushalte der Wohnortgemeinden vieler Beschäftigter (direkt oder indirekt) von Großenbrode, Neukirchen, Heringsdorf, Gremersdorf und Göhl können sich diese Verluste nicht erlauben. Diese wären von einem Verlust sowohl der direkten als auch der indirekten Arbeitsplätze (auch Verlust von Gewerbebetrieben mit Sitz in den Gemeinden) direkt betroffen.

Die Gemeinde erwartet eine Berechnung der drohenden Einkommensausfälle und eine Aussage der Vorhabenträgerin darüber, wie diese Verluste ausgeglichen werden können. Weiterhin sind Möglichkeiten der Schaffung von vergleichbaren Ersatzarbeitsplätzen zu untersuchen und zu bewerten.

III. 7.1 Betroffenheit der Arbeitsplätze für die Region (Beispiel Baustellenzufahrt Fehmarnsundbrücke (FSB)

Nach der aktualisierten Berechnung von femern A/S vom 10. April 2014 (siehe auch Anlage 27.1 Baulogistik) werden pro Arbeitstag etwa 100 LKW landseitig zur Baustelle fahren; hin- und zurück 200 zusätzliche Fahrten. In den ersten drei Jahren der Bauphase werden es „tendenziell etwas mehr sein“. Bei gleichbleibendem jetzigem LKW Aufkommen bedeutet dieser Baustellenverkehr eine Zunahme des LKW-Verkehres von 20%.

Nach Mitteilung des LBV ist der Bereich von Großenbrode über die FSB und von Fehmarn zurück bereits jetzt während der Sommersaison und während der bundesweiten Feiertage (z.B. Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten) sehr staugefährdet.

Der beschriebene zusätzliche Baustellenverkehr wird diese Situation noch verschlimmern. Von den Behinderungen während der Bauzeit über den Fehmarnsund sind sämtliche regionale Betriebe, die Bevölkerung (Arbeits- und Schulwege, Ausflugsverkehr) und der Tourismus erheblich betroffen. Dieses gilt für alle Bewohner/innen in Ostholstein, insbesondere auch die der Gemeinden Gremersdorf, Großenbrode, Neukirchen, Heringsdorf und Göhl.

Auch dieser zusätzliche Verkehr mit den zu erwartenden Behinderungen ist zu untersuchen und zu bewerten. Die Vorhabenträgerin hat dabei den tatsächlichen zusätzlichen Baustellenverkehr anzugeben. Die Angabe „tendenziell in den ersten drei Jahren der Bauphase etwas mehr“ ist durch die Vorhabenträgerin zu konkretisieren. Die Gemeinde fordert, das Gesamtverkehrsaufkommen einschl. des zusätzlichen Baustellenverkehrs im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der FSB von der Vorhabenträgerin darzustellen und zu bewerten (auch im Hinblick auf die zunehmenden Sperrungen der FSB ab Starkwind).

III. 7.2

Ermittlung der Kosten des Ausbaus des kommunalen Rettungswesens (Krisenmanagement, Gefahrguttransporte)

Die Auswirkungen auf die kommunalen Kosten und die zusätzlichen Belastungen des Ehrenamtes der Freiwilligen Feuerwehr sind zu definieren und zu bewerten (s.o).

Die Vorhabenträgerin ist zu verpflichten, die Gemeinden von zusätzlichen Kosten infolge des Ausbaus freizuhalten.

Die Gemeinde fordert die gemeinsame **Erarbeitung eines Notfallplanes** bei vorher zu bestimmenden Gefahrenlagen unter Einbeziehung der örtlichen Wehrführungen und des Kreises Ostholstein.

III. 7.3

Energiebilanz

Der im Erl.Bericht zum PFV erwähnte „erhöhte Zeit- und Energiebedarf für die Güterbeförderung“ über die jetzige Jütlandroute in Bezug auf die geplante Querung mit sämtlichen Folgen wird bestritten und beanstandet.

Die Vorhabenträger sind aufzufordern, eine Energiebilanz der Baumaßnahmen für die Querung des Beltes als auch der daran angeschlossenen Hinterlandanbindungen (einschl. der zweiten Querung des Fehmarnsundes) und der damit einhergehenden Lärmschutz- und anderen Maßnahmen vorzulegen und diese dann zu bewerten.

Bericht des Bundesrechnungshofes an den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 BHO über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30.04.2009

Nach dem Bericht des BRH aus dem Jahre 2009 sind die zugrunde liegenden Daten und Werte für das Projekt nicht ausreichend berechnet (Ziff 4 und 5 des Berichtes). Der BRH weist darauf hin, dass eine transparente aktuelle Information über die aus jetziger Sicht zu erwartenden finanziellen Belastungen geboten ist. Die Kosten für die Planung und Anbindung der erforderlichen zweiten Sundquerung (dieses Ergebnis wurde erst im Dezember 2012 bekannt) sind in diese Kosten noch gar nicht eingeflossen. In Ziff. 3.1.2 des Berichtes heißt es: „Investitionsvolumen basiert auf offensichtlich überholte Annahmen und

Preisständen“, der ..“den über Lübeck – Puttgarden hinausgehenden Teil der Hinterlandanbindung nicht ausreichend berücksichtigt und untersucht hat..“. Sofern die Prognosen erreicht werden, entsteht ohne das zusätzliche Gleis schon vor dem Knoten Hamburg ein Engpass. ..“

Die vom BRH aufgezeigten Risiken (Kosten, Nutzen, Folgekosten, nicht kalkulierte Verpflichtungen) sind im Planfeststellungsverfahren für das Gesamtprojekt und im Interesse der Kommunen und der Steuerzahler aktuell monetär zu bewerten.

Diese Bewertung ist umso dringender, da Sonderprogramme für die Sanierung der Autobahnen und Autobahnbrücken aufgelegt werden sollen. Der Ministerpräsident des Landes SH fordert die Einführung eines Solidarzuschlages für die dringend notwendige Sanierung des deutschen Straßennetzes.

Im Zusammenhang dieser notwendigen Infrastrukturwiederherstellung ist es umso wichtiger, anstehende neue Großprojekte wie die Feste Fehmarnbeltquerung und deren Anbindungen aktuell zu bewerten.

Die A1 zwischen Hamburg und Lübeck ist seit vielen Jahren eine Dauerbaustelle, deren Ende derzeit nicht absehbar ist. Weitere langfristige Baustellen im Bereich Lübeck, notwendige Erneuerung des Lärmschutzes Lübeck / Bad Schwartau und die Fahrbahnsanierung in Richtung Oldenburg/Holstein und weiter in Richtung Norden sind offensichtlich erforderlich. Umfangreiche Baustellen werden somit allein im Bereich der A 1 auf unabsehbare Zeit erforderlich sein.

Die gesamtwirtschaftlichen Kosten infolge absehbarer Zeitverzögerungen für z.B.

- Speditionen,
- Touristen einschl. des Vermeidens von Kurzurlauben wegen der Stauzeiten
- Geschäftsreisende,
- Belastung der Umwelt

sind kaum zu berechnen. Diese sind jedoch zumindest aufzulisten und im Kontext des geplanten Vorhabens zu benennen.

Siehe auch II. 6 Hinterlandanbindungen Aussagen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht.

IV.

Zusätzliche Stellungnahme der von der Gemeinde beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Weißleder und Ewer, Kiel

Die Gemeinde Gremersdorf weist zusätzlich und ergänzend auf die im Auftrag der Gemeinde gefertigte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der Weissleder, Ewer, Herr Prof. Dr. Ewer, Kiel hin.

V.

Weitere Beteiligung der Gemeinde

Die Gemeinde Gremersdorf fordert wegen der direkten Betroffenheit, im weiteren Verlauf des PFV Feste Fehmarnbeltquerung über Anhörungen und dergleichen weiterhin beteiligt zu sein.

Oldenburg/Holst., 30.06.2014

gez. Pries
Bürgermeister