

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein (LBV-SH)
Anhörungsbehörde
Mercatorstraße 7

24106 Kiel

Vorab per Telefax: 0431/383-2754

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidel *¹
Dr. Ulrich Wollenteit *²
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *²
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Cathrin Zengerling LL.M. (Ann Arbor)

¹ Fachanwalt für Familienrecht
² Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Postfach 130473
20104 Hamburg

Mittelweg 150
20148 Hamburg

Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
Email: post@rae-guenther.de
www.rae-guenther.de

02.07.2014
13/0964V/J/mj
Sekretariat: Frau Krey
Tel.: 040-278494-23

Ihr Zeichen: 409-622.228-16.1-1

Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk, deutscher Vorhabenabschnitt von Puttgarden bis zur deutsch-dänischen Nationalgrenze im Bereich der Ostsee

Hier: Ergänzung und Vertiefung der Einwendungen / Stellungnahmen vom 18.06.2014

Sehr geehrte Frau Gerhardt,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur Ergänzung und Vertiefung der bereits mit Schreiben vom 18.06.2014 erhobenen

Einwendungen und Stellungnahmen

wird wie folgt namens und in Vollmacht der von uns vertretenen Städte und Gemeinden weiter vorgetragen:

Buslinie 109, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

1.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die von uns vertretenen Städte und Gemeinden ganz überwiegend auch als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad anerkannt sind (Einwendung v. 19.06.2014, S. 4 f.).

Für die Stadt Heiligenhafen wird noch ergänzt, dass diese als **Seeheilbad** anerkannt ist.

Die Stadt Fehmarn ist mit ihren Ortsteilen Burg und Burgtiefe ebenfalls **Seeheilbad**. Den Status **Erholungsort** besitzen die Ortsteile der ehemaligen Landgemeinden Westfehmarn, Landkirchen und Bannesdorf.

Für sämtliche von uns vertretenden Städte und Gemeinden ist der Erhalt dieser Prädikate im Hinblick auf ihre weitere kommunale Entwicklung außerordentlich wichtig, so dass dieser Besonderheit auch gesonderte Beachtung im Rahmen der Abwägung zukommen muss.

2.

Es wird erneut beanstandet, dass die vorliegende Planung wesentliche Konflikte nicht löst, sondern in nachgelagerte Verfahren, insbesondere in die Planfeststellungsverfahren zu den Hinterlandanbindungen verlagert. Dies ist rechtsfehlerhaft, denn auch Fernwirkungen sind abwägungsrelevant.

Bei Inbetriebnahme des Tunnels bereits vor vollständiger Realisierung der Hinterlandanbindungen (insbesondere Schiene) werden entlang der Anbindungen die Betroffenen schutzlos einer erheblichen Zunahme von gesundheitsgefährdenden Immissionen ausgesetzt. Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind sämtlich in ihrer Planungshoheit betroffen (vgl. dazu ausführlich Einwendung v. 18.06.2014, S. 6 ff.).

Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) wird der Verkehr sowohl auf der B 207 als auch auf der Schienenanbindung erheblich zunehmen und sich die Lärmbelastung entlang der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung mehr als nur unwesentlich erhöhen. Aus genau diesem Grund werden die Straßen- und Schienenhinterlandanbindung auch entsprechend mit Schutzmaßnahmen neu geplant und realisiert. Das Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der B 207 läuft bereits, das Planfeststellungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung beginnt frühestens 2015. Alle Vorhaben, die mit der Festen Fehmarnbeltquerung im Zu-

sammenhang stehen, sind einer Gesamtplanung zu unterwerfen (Stichwort: „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“, EB, S. 30).

Auch nach der „Frankenschnellweg-Entscheidung“ des BVerwG (Urteil v. 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, Juris) sind beim Bau von Verkehrswegen die Auswirkungen auf bestehende Verkehrswege in der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG (bzw. beim Bau von Schienenwegen nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG) zu berücksichtigen. Es entspricht nämlich dem Zweck des Abwägungsgebots, dass der Kreis der von dem Vorhaben "berührten" öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird:

„Sie beschränken sich insbesondere nicht auf allein diejenigen Belange, in die zur Verwirklichung des Straßenbauvorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern umfassen auch solche Belange, auf die sich das Straßenbauvorhaben als eine in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15. April 1977 - BVerwG 4 C 100.74 - BVerwGE 52, 237 <245>). Das ist u.a. dann der Fall, wenn - wie hier - ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht“ (BVerwG, Urteil v. 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, Juris Rn. 18).

Auch hier besteht ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Teilvorhaben Tunnelbauwerk zur Festen Fehmarnbeltquerung und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf den Hinterlandanbindungen. Von diesen Verkehrszunahmen auf Straße und Schiene sind die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sämtlich in ihrer Planungshoheit betroffen. Dazu wurde bereits ausführlich in der Einwendung vom 18.06.2014 vorgetragen (S. 6 ff.). Darauf wird Bezug genommen und ausdrücklich nochmals beantragt,

den zweigleisigen Schienenteil im Tunnel erst dann für den Güterverkehr freizugeben, wenn die Schienenhinterlandanbindung mit sämtlichen Schutzmaßnahmen vollständig in Betrieb genommen wurde.

3.

Dass die Vorhaben Tunnelbauwerk und Schienenhinterlandanbindung keine voneinander zu trennenden Verfahren sein dürfen, zeigt sich auch daran, dass ein wesentlicher Vorhabenbestandteil „Schiene FBQ“ u.a. den Neubau einer Entgleisungsdetektion und einer Heißläuferortungsanlage vorsieht (EB, S. 22).

Ein sicherer Eisenbahnbetrieb gem. § 4 AEG wird nur gewährleistet, wenn Heißläuferortungsanlagen (HOA) in regelmäßigen Abständen auf der Eisenbahninfrastruktur angeordnet werden. Diese verhindern, dass Züge mit heiß gelaufenen Achslagern (Heißläufer) in den Tunnel einfahren und ggf. infolge eines Achsbruchs entgleisen. Es ist vorgesehen, verschiedene Prüfsysteme auf den Zulaufstrecken zum Tunnel anzuordnen. Auf deutscher Seite werden in Fahrtrichtung Tunnel auf der Insel Fehmarn zwei HOA geplant (EB, S. 144 f., Abb. 4.9).

Es wird beanstandet, dass im Verfahren Tunnelbauwerk nur eine HOA, nämlich vor dem Abzweig Hafen Puttgarden (Bau-km Bahn 5+836 nahe der geplanten Straßenbrücke Norderstraße), und damit unweit der Tunneleinfahrt geplant und auch festgestellt werden soll (EB, S. 144 f.). Die andere Heißläuferortungsanlage, die allerdings als erste Sicherheitseinrichtung in Fahrtrichtung Tunnel vorgesehen ist, soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Schienenhinterlandanbindung durch die DB Netz AG errichtet werden, und zwar bei Bahn-km 76,1 hinter der Fehmarnsundbrücke (in Fahrtrichtung Tunnelbauwerk) (EB, S. 144, Abb. 4.9).

Dieses getrennte Vorgehen dürfte gegen § 4 AEG verstoßen, denn damit wird nicht gewährleistet, dass mit Inbetriebnahme des Tunnels beide HOA installiert und funktionsfähig sind. Die Anforderungen der öffentlichen Sicherheit sind zu erfüllen. Danach sind nämlich alle Maßnahmen zu ergreifen, um Störungen im Zugbetrieb, insbesondere Unfälle und andere gefährliche Ereignisse zu vermeiden (*Hermes/Schweinsberg*, in: *Hermes/Sellner*, AEG, 2. Aufl. 2014, § 4 Rn. 51 m.w.N.).

Diese (defizitäre) Planung bezüglich der HOA dürfte auch den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) widersprechen.

Für einen sicheren Eisenbahnbetrieb nach § 4 AEG hat der Vorhabenträger sämtliche rechtlichen und technischen Anforderungen im Eisenbahnwesen einzuhalten und die jeweiligen Anlagen dem Stand der Technik entsprechend herzustellen.

4.

Die Prognosen sind unplausibel.

4.1.

Für das Prognosejahr 2025 werden für das Vorhaben insgesamt 118 Züge täglich, davon 78 Güterzüge, zugrunde gelegt (EB, S. 41, vgl. auch Anlage 26.1).

Insbesondere die Anzahl der Güterzüge dürfte zu gering prognostiziert sein. Dazu wurde bereits ausführlich in der Einwendung vom 18.06.2014 vorgetragen (S. 16 ff.). Darauf wird Bezug genommen und weiter ergänzt:

Nach Mitteilungen des Statistischen Bundesamtes ist das Transportaufkommen im Güterverkehr 2013 insgesamt um 0,8% gestiegen, und zwar auf 4,3 Milliarden Tonnen. Der Güterverkehr der Eisenbahn stieg allein auf 369,0 Mio. Tonnen, und zwar um 0,8 % über den Wert des Jahres 2012 (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 41 v. 07.02.2014; vorläufiges Ergebnis f. 2013). Nach ganz aktuellen Angaben stieg der Eisenbahngüterverkehr im ersten Quartal 2014 sogar um 4,4% im Vergleich zum Vorjahresquartal und stellt den höchsten Zuwachs für das erste Quartal seit 2011 dar (+ 10,6 %) (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 196 v. 04.06.2014). Danach stellt sich die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene in den Jahren von 2008 bis 2013 zusammenfassend wie folgt dar:

2008	371,3 Mio. Tonnen	
2009	310,0 Mio. Tonnen	- 16,5%
2010	355,4 Mio. Tonnen	+13,9%
2011	373,8 Mio. Tonnen	+ 5,1%
2012	364,6 Mio. Tonnen	- 2,7%
2013	369,0 Mio. Tonnen	+ 0,8%
Januar bis März 2014	92,0 Mio. Tonnen	+ 4,4%

Zwar stagnierte das Transportaufkommen auf der Schiene im Jahr 2012, allerdings gab es seit der „Aktualisierung“ der Bedarfszahlen des BVWP (2010) zuletzt erhebliche Verkehrszunahmen, die aber offensichtlich keinen Einzug in die Prognosen des Vorhabens Tunnelbauwerk gefunden haben. Dies wird beanstandet.

Festzuhalten ist auch, dass das Gütertransportaufkommen wieder den Zahlen entspricht, die vor der Finanz- und Wirtschaftskrise (d.h. 2007/2008) erzielt wurden. Somit sind die Zahlen der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienenhinterlandanbindung auf der Basis des BVWP 2003 mit insgesamt 210 Zügen pro Tag, davon 150 Züge im Güterverkehr, in den Blick zu nehmen, weil nicht unrealistisch. Die Vorhabenträgerin DB AG sprach im Raumordnungsverfahren selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Trasse zwischen Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.).

Jedenfalls dürften die Zugzahlen bereits heute wieder nach oben zu korrigieren sein. Die Aktualisierung der FTC-Prognose von 2002 aus August 2013 (Anlage 26.1.) ist vor diesem Hintergrund weiterhin fehlerhaft. Um „auf der sicheren

Seite“ der Betrachtung der Betroffenheiten zu sein, müssen die Prognosen angepasst werden.

Es wird auch beanstandet, dass die Betriebsprognose der DB AG nicht den Planunterlagen entnommen werden kann. Lediglich eine Zusammenstellung ist in Anlage 11.1.1 zu finden, allerdings ohne Quellenangabe und nähere Erläuterungen. Es finden sich auch keine weiteren Erläuterungen in der Aktualisierung der FTC-Prognose von 2002 (Anlage 26.1).

Die Prognosen sind insbesondere im Hinblick auf Prognosehorizont und Zugzahlen zu überarbeiten.

4.2.

Schließlich kommt noch hinzu, dass die Vorhabenträger des Tunnelbauwerks davon ausgehen, dass nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung die gesamten zukünftigen Verkehre zwischen Puttgarden und Rødby ausschließlich über den Tunnel abgewickelt werden (EB, S. 42; SU, S. 10).

Diese Betrachtung wird beanstandet, denn die Anbindung des Fährhafens bleibt erhalten und auch der Fährbetrieb soll nach Inbetriebnahme des Tunnels gerade aufrechterhalten bleiben (vgl. Darstellungen v. Scandlines im Dialogforum Fehmarnbelt am 17.01.2012; zu finden unter http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Aktuelles/Artikel/130117_Dialogforum_8.html).

4.3.

Es wird beanstandet, dass in die Schalltechnische Untersuchung „nur eine überschlägige Abschätzung zum Baulärm“ eingeflossen ist, „da die technischen Vorgänge und der Geräteeinsatz während der jeweiligen Bauphasen noch nicht hinreichend bekannt sind“ (SU, S. 32).

Vielmehr muss zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gerade hinreichend ermittelt sein, welche genauen Bauvorgänge geplant sind und insbesondere mit welchem Gerät. Nur eine zuverlässige Darstellung der geplanten Bauarbeiten kann zu einer rechtsfehlerfreien Beurteilung nach AVV Baulärm führen und aufzeigen, dass und vor allem welche betriebsregelnde Auflagen im Planfeststellungsbeschluss zum Schutz Betroffener erforderlich sind.

5.

Es wird beanstandet, dass die Untersuchung der Lichtimmissionen (Anlage 11.3) nicht auf den Beschluss der LAI vom 13.09.2012 abstellt (Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen). Die Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen der LAI vom 10.05.2000 sind damit überholt und nicht mehr anwendbar.

Die Lichtimmissionen wurden anhand eines „vorläufigen Beleuchtungskonzepts“ beim Betrieb und Bau des Tunnels prognostiziert (Anlage 11.3, S. 14 f., S. 20). Dies wird beanstandet. Denn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses muss gerade hinreichend ermittelt sein, welche und wo genau positioniert Beleuchtungen zum Betrieb der Baustelle erforderlich sind. Denn nur dann lassen sich die Auswirkungen auf die Umgebung realistisch bewerten. Betriebsregelnde Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sind zum Schutz Betroffener jedenfalls erforderlich.

Geplant ist insbesondere die Beleuchtung von Baustelleinrichtungs- und -lagerflächen sowie Parkplätzen im Bereich der geplanten Unterkünfte und des Arbeitshafens. Während der gesamten Bauphase von mindestens 6,5 Jahren soll eine Beleuchtung erforderlich sein (Anlage 11.3, S. 20). Immerhin sollen in der Bauphase mindestens 10 m hohe Flutlichtmasten zum Einsatz kommen (Anlage 11.3, S. 15).

Eine Vorbelastung ist nicht vorhanden (Anlage 11.3, S. 18).

6.

Auch aktuelle Pressemeldungen zeigen, dass die Fehmarnsundbrücke mit den durch das Tunnelbauwerk Feste Fehmarnbeltquerung verursachten Verkehren – insbesondere Schienengüterverkehre – erheblich überlastet wäre (LN v. 01.07.2014 mit Hinweis auf ein Gutachten der DB Netz AG). Danach weisen bereits erste bautechnische Prüfungen

„unter den zugrunde gelegten Lasten aus Bahn und Straße teilweise **erhebliche Überlastungen** aus, die sowohl das Haupttragssystem in weiten Bereichen als auch die Fahrbahn betreffen.

Die Überlastungen ergeben sich sowohl aus den **statischen Nachweisen** als auch in besonderem Maße aus den Nachweisen der **Restnutzungsdauer** (Materialermüdung). (...)

Soll die Brücke in der Zukunft unter den vorgegebenen Verkehrsbelastungen aus Bahn und Straße sicher betrieben werden, sind umfangreiche

Verstärkungsmaßnahmen erforderlich. (...)“ (Variantenstudie über eine mögliche Instandsetzung/Ertüchtigung bzw. Ersatzerneuerung des Bauwerks nebst Anlagen, DB Netz AG, März 2013, zu finden im Internet unter <http://1drv.ms/1qxNTXx>).

Im Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Tunnelbauwerk sind weitergehende bzw. abschließende Bewertungen der Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke durchzuführen, denn über die Brücke soll der prognostizierte Verkehr schließlich ins Hinterland abgewickelt werden.

Zu beachten ist weiter, dass im Planfeststellungsverfahren auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abgestellt wird. Liegen nun – wie hier – neue Erkenntnisse über die Belastbarkeit bzw. Überlastung der Fehmarnsundbrücke vor, müssen diese ermittelt, aufgeklärt und bewertet werden und in die Abwägung einfließen.

Auch diese neuen Erkenntnisse zur Fehmarnsundbrücke zeigen, dass eine Gesamtbetrachtung und -planung der räumlich und zeitlich nicht voneinander zu trennenden Vorhaben (Tunnelbauwerk, Hinterlandanbindungen, auch Fehmarnsundbrücke) zwingend ist. Nur so können die Konflikte bewältigt werden. Eine Verlagerung des Konflikts, nämlich dass die Sundbrücke den durch den Tunnel verursachten Mehrverkehr (sowohl Straße als auch Schiene) gar nicht aufnehmen kann, in ein nachfolgendes Verfahren ist rechtsfehlerhaft. Zum Grundsatz der Konfliktbewältigung wurde bereits in der Einwendung und Stellungnahme vom 18.06.2014 umfassend vorgetragen (S. 11 f.). Darauf wird Bezug genommen.

Für den Fall, dass der Tunnel somit zeitlich vor der Ertüchtigung oder Neuplanung der Fehmarnsundbrücke bereits ursächlich erheblichen Mehrverkehr – insbesondere Güterverkehr – auf die Bestandstrasse bringt, sind Schutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss Tunnelbauwerk zu erlassen. Auch interimistische Beschränkungen der Streckennutzung der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) kommen in Betracht (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 54 ff.).

Als betriebsregelnde Anordnungen sollten Nutzungsbeschränkungen für den Straßen- und auch Schienenverkehr im Tunnel vorgesehen werden.

7.

Es wird beanstandet, dass das operative Rettungskonzept nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen ist (Anlage 29, S. 12). Die Erläuterungen in Anlage 29 sind unzureichend und um ein konkretes Sicherheits- und Rettungskonzept zu ergänzen.

Die bisher in Anlage 29 beschriebenen geplanten baulichen Maßnahmen und sicherheitstechnischen Ausrüstungen sind lückenhaft, insbesondere ist die Einrichtung einer automatischen Löschwasseranlage in allen Röhren zu planen. Die Dimension des Tunnels (immerhin 18 km lang) mit insgesamt fünf Röhren (42 m breit) erfordert auch zwingend die Einrichtung einer Werksfeuerwehr. Auch ein Rettungsdienst ist ständig vorzuhalten. Selbst der Hamburger Elbtunnel (3.325 m lang) verfügt über eine eigene Werksfeuerwehr mit Rettungsdienst.

Es wird nochmals hervorgehoben, dass die Ortswehren auf Fehmarn (und Ostholstein) mit ihren freiwilligen Mitgliedern und auch die Rettungsdienste auf Fehmarn (und Ostholstein) weder personell noch technisch in der Lage sein werden, den spezifischen Gefahrensituationen des Tunnels jeweils schnell und wirksam zu begegnen.

Auch ist unklar, wie Feuerwehr- und Rettungseinsätze während der immerhin mindestens 6,5 Jahre langen Bauzeit bewältigt werden sollen. Bereits während des Baus des Tunnels sind spezifische Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze nicht unwahrscheinlich. Auch hierfür sind die bestehende Feuerwehr und der Rettungsdienst auf Fehmarn weder personell noch technisch ausgerüstet.

8.

Sämtliche von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind vom Vorhaben auch touristisch betroffen.

Es wird beanstandet, dass ein Gutachten zu den Auswirkungen auf den Tourismus auf Fehmarn und Ostholstein nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens Tunnelbauwerk ist. Zwar wurde eine Einflussanalyse Tourismus der Festen Fehmarnbeltquerung veröffentlicht. Diese beleuchtet allerdings „nur“ die Auswirkungen auf der Insel Fehmarn und Großenbrode (NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, erstellt im Auftrag von Femern A/S, September 2011) und ist ebenfalls nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Aus der auf die Insel Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode fokussierten Einflussanalyse Tourismus wird bereits deutlich, dass in der Bauphase durch Bohrungen und Baggerarbeiten Sedimentfreisetzungen (Aufwirbelungen) entstehen werden, die an die Badestrände verdriften und zu einer Trübung des Badewassers oder einer Verschmutzung der Strände führen können (NIT, September 2011, S. 249). Die Wahrscheinlichkeit einer Badewassertrübung oberhalb der Sichtbarkeitsgrenze von 2 mg/l, wird mit „mittel“ bewertet. Die Wirkstärke wird zwar als „gering“ eingestuft, jedoch nur unter der Voraussetzung,

- 10 -

dass die Hauptbadesaison nicht für (küstennahe) Nassbaggerarbeiten genutzt wird (NIT, September 2011, S. 251).

Daraus wird bereits deutlich, dass betriebsregelnde Anordnungen auch für die Durchführung der Baggerarbeiten auf See erforderlich sind. Das Risiko von Sedimentverdriftungen und Trübungen des Wassers ist für den gesamten Küstenbereich der Insel Fehmarn, aber auch für Ostholstein zu minimieren.

Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass nur küstennahe Baggerarbeiten zu Sedimentverdriftungen und Wassereintrübungen führen können, deshalb ist eine ständige Überwachung der Verdriftungen erforderlich.

Im Übrigen wird Bezug genommen auf die direkt erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der von uns vertretenen Städte und Gemeinden.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John