

Einwendungen und Stellungnahme zur Planänderung Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Gemeinde Gremersdorf

I. Betroffenheit der Gemeinde Gremersdorf

Dieses Änderungsverfahren der Planfeststellung wird für den deutschen Bereich der Beltquerung durchgeführt. Die Auswirkungen dieses Vorhabens sind für den gesamten Bereich des Beltes (deutsch, international, dänisch) sowie die erforderlichen Anbindungen von Straße, Schiene und der Querung des Fehmarnsundes (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 örtliche und regionale Betroffenheit der Gemeinde Gremersdorf von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

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

In der **Stellungnahme vom 30.06.2014 zum Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Belttunnel) zum Az. 409-622.228-16.1.1** wurde die Betroffenheit der Gemeinde Gremersdorf von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelneubau ausführlich dargestellt.

Mensch und menschliche Gesundheit

Lärm, Staub, Erschütterungen

Tourismus als wirtschaftliche Grundlage der Region

Natur und Landschaft

FFH Schutzbereiche und NATURA 2000 Gebiete

Beeinträchtigung der Ostseewasserqualität

Gefahrguttransporte und Krisenmanagement

Betroffenheit der Arbeitsplätze, Anbindung des Fährhafens Puttgarden und Auswirkungen auf die kommunalen Finanzen

Kosten für die Kommunen, Anpassung von Bahnübergängen gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die in der Stellungnahme vom 30.06.14 erhobenen Einwendungen werden aufrecht erhalten. Zu den vorgelegten Unterlagen der 1. Planänderung wird zusätzlich folgende Stellungnahme abgegeben:

II. Neubewertung der aktuellen Entwicklungen und Zusammenfassung der Verfahren Hinsichtlich des vor knapp 8 Jahren geschlossenen dänisch/deutschen Staatsvertrages (03.09.2008) ist eine **Neubewertung der aktuellen Verhältnisse und Entwicklungen im gesamten Kontext der Maßnahmen**

des Ausbaus der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße Großenbrode und Fehmarn

des Neubaus der Schienenhinterlandanbindung

der neuen Fehmarnsundquerung (FSQ)

des Zustand der jetzigen Fehmarnsundbrücke (FSB)

des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur der A 1

vorzunehmen.

Es ist für eine belastbare und nachhaltige Bewertung nicht ausreichend, jede bzw. eine der Maßnahmen einzeln zu untersuchen und zu bewerten. Jede Maßnahme hat für sich Auswirkungen auf viele Bereiche. Eine Untersuchung und Bewertung macht nur Sinn, wenn dieses in der Gesamtheit der Maßnahmen (kumulativ) erfolgt.

Unterstützend wird hierzu auf die Forderung der Landesplanung im **Abschlussbericht des ROV Schienenplanung (am 06.05.2014)** auf Abstimmung der verschiedenen Verfahren erneut hingewiesen;

ebenso wird auf das **Ergebnisprotokoll des Scopings Ersatzneubau einer festen Fehmarnsundquerung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12.11.2015** verwiesen, dieses enthält den Hinweis „...auf die Beachtung der kumulativen Auswirkungen infolge räumlich assoziierter Vorhaben...“.

Im Einzelnen wird gefordert, folgende Gesamtzusammenhänge herzustellen und diese insgesamt zu untersuchen und zu bewerten:

- Entwurfsplanung der DB AG Schienenhinterlandplanung (Einleitung des PFV Schiene voraussichtlich ab Ende 2016) einschließlich
- Planfeststellungsbeschluss des LVS zum Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße Großenbrode und Fehmarn (September 2015)
- die Variantenplanung FSQ (Frühjahr 2016) und
- die Einbeziehung und Bewertung des Zustandes der Fehmarnsundbrücke (FSB):
 - nicht dauerhaft belastbar für den Straßen- und Schienengüterverkehr, Ist die Belastbarkeit der FSB durch die zusätzliche Nutzung der Baufahrzeuge zur landseitigen Versorgung der Baustelle gegeben (durchschnittlich zusätzlich 200 LKW/tgl., Femern A/S April 2014)?
 - mit temporären Schließungen der FSB ist zu rechnen (Aussage der DB AG in der Sitzung des Dialogforums FBQ am 09.06.16), wie werden sich diese Schließungen unter anderem auf den geplanten Baustellenverkehr auswirken?
 - angesichts der bestehenden Tempobeschränkung für den Schwerlastverkehr auf der FSB auf 50 km/h ist mit umfangreichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen
- Die Kenntnisse und Anregungen aus dem Scopingverfahren FSQ sind in die Gesamtbewertung einfließen lassen (Ergebnisprotokoll des Scopings Ersatzneubau einer festen Fehmarnsundquerung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12.11.2015, u.a. Hinweis „...auf die Beachtung der kumulativen Auswirkungen infolge räumlich assoziierter Vorhaben...“)
- ROV Schienenhinterlandplanung; die Forderung der Landesplanung auf Abstimmung der Verfahren ist zu beachten (Stllgn Gemeinde vom 30.06.14 II.3 und II.4)
- In die Untersuchungen ist außerdem der Zustand der derzeitige Verkehrsinfrastruktur der A1 einzubeziehen. Dauerbaustellen auf unabsehbare Zeit der A 1 im Bereich Hamburg bis Lübeck und Lübeck in Richtung Fehmarn und damit verbundene Verkehrsstaus (Zeitverluste auch für den Baustellenverkehr) sind in die Bewertungen einzubeziehen.

Anlagen. Berichte aus den LN vom 20.05.16 „Tourismusorte: Wir müssen für Urlauber besser erreichbar werden“ ... - Verband verlangt vom Land ein Verkehrskonzept“, vom 01.07.2016 „Neue Baustellen auf der A1: Im Sommer droht Stau-Chaos“ und vom 20.07.2016 „Nichts geht mehr auf der A1, Autofahrer stehen im Stau“

III. 1 Betroffenheit der Einwohner/innen infolge der Planungen Belttunnel

Die Gemeinde weist auf ihre Stellungnahme und Einwendungen vom 30.06.14 zum PVF Belttunnel hin. Die Forderungen aus III. 1 dieser Stellungnahme, werden erneuert (Beachtung der in der „Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienehinterlandanbindung vom September 2010“ aufgeführten Betroffenheiten) wie z.B.:

verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklungen (siehe hierzu auch V. Verkehrsprognose Kfz),

Tourismus,

Landschaft, Natur, Erholung.

Die Gemeinde Gremersdorf fordert die Vorgaben der Landesentwicklungsstrategie SH 2030 bei sämtlichen Untersuchungen und Bewertungen zu Grunde zu legen mit der Berücksichtigung der Grundsätze auf Grundlage des ROG des Bundes sowie der Planungs- und Entwicklungsgesetze und der Pläne des Landes SH.

III. 2 Tourismus

Die Gemeinde weist auf die Gefährdung des Tourismus für die gesamte Region Ostholstein (siehe Ziffer III. 2 der Stellungnahme vom 30.06.2014) während des Baus und des Betriebs der Beltquerung und die damit zusammenhängenden Anbindungen hin.

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 und 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).

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.

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

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.

Folge von nicht abgestimmten Planungen sind Dauerbaustellen, Dauerstaus und damit verbunden, eine negative Berichterstattung. Dieses wird sich negativ auf die Gästezahlen und damit auf die Tourismusbetriebe (direkte und indirekte Arbeitsplätze) der gesamten Region Ostholstein auswirken.

Die Gemeinde fordert die Vorhabenträger auf, diesem durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Hierin eingeschlossen ist die **Forderung eines effizienten Schienenersatzverkehrs während der Bauzeit an den Schienen.**

Einzubinden in die Verfahren ist auch die **geplante Lage und die Anbindung der künftigen überörtlichen Fernhaltepunkte** der Region. Für die Bevölkerung und den Tourismus ist die (bessere) Erreichbarkeit infolge der Maßnahmen von allergrößter Wichtigkeit.

Anlage: Presseartikel Heiligenhafener Post 26.10.2015 „Land setzt weiter voll auf den Tourismus“

IV. Planung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes im Fehmarnbelt FFH Bereich DE 1332-301

Ein wesentlicher Teil des Fehmarnbelts ist FFH Schutzgebiet.

Das Bundesumweltministerium hat Anfang 2016 die Planung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes in dem Schutzgebiet Fehmarnbelt aufgenommen. Danach soll im bestehenden FFH-Bereich (siehe auch Ziff. III.5 der Stellungnahme der Gemeinde vom 30.06.16) ein Schutzgebiet mit Angelverbot errichtet werden (insbesondere zum Schutz der Sandbänke, der Riffe und der Arten Schweinswale und Seehunde).

Die geplante Errichtung und der Betrieb der landseitigen Anlagen und des Tunnelbauwerks im Fehmarnbelt, bleiben angesichts der Nähe dieses geplanten Naturschutzgebietes zu überprüfen und zu bewerten.

Anlage: Pressebericht Lübecker Nachrichten vom 18.02.2016 „Berlin will Angelverbot im Belt“

V. Verkehrsprognose

Schiene

Unter Ziff. 3.1.1 der AVZ Verkehrsprognose 2030/Anlage 26.3 Verkehrsprognose FBQ, Ordner 16, gehen die Vorhabenträger jetzt von 111 Zügen täglich (38 Personenzüge und 73 Güterzüge) aus.

In Ziff. II. 6 der Stellungnahme zum PFV Belttunnel der Gemeinde Gremersdorf vom 30.06.14 wurde ausführlich auf die sich ständig verändernden Prognosezahlen hingewiesen.

Die Untersuchungen und Bewertungen sind auf die höchstmögliche Auslastung der Schienenverkehre der Strecke auszuweiten (mit der Grundlage einer angenommenen intakten Querung des Fehmarnsundes).

Kfz

Während der 6,5 jährigen Bauzeit fahren laut Angaben von Femern A/S 200 Baufahrzeuge durchschnittlich täglich zur landseitigen Versorgung über die FSB. Angesichts des baulichen Zustands der FSB gilt dort eine Tempobeschränkung von 50 km/h für LKW.

Die Verkehrszunahme mit der gleichzeitigen Tempobeschränkung hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und entsprechende Staus zur Folge.

Diese Auswirkungen auf die A 1 sind zu untersuchen und zu bewerten.

VI. Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und finanzielle Betroffenheiten der Gemeinde

Die Gemeinde Gremersdorf fordert, unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 30.06.14 zum PFV Belttunnel (III. 8) die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Kosten und der Folgekosten vorzunehmen.

In die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Maßnahme sind die Kosten für die Erstellung einer zweiten Sundquerung mit den herzustellenden Festlandsanbindungen einzubeziehen. 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 sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einzubeziehen, beispielhaft werden aufgezählt:

Wertminderungen der Grundstücke der privaten Eigentümer, Gewerbebetriebe und der Kommunen sind festzustellen,

Preisentwicklung für landwirtschaftliche Flächen, Mehrkosten bei Erwerb von Ausgleichsflächen für die öffentliche Hand oder bei Erwerb von Wege- und Straßenflächen

Einnahmeausfälle im Tourismus, Ausfall des Zugverkehrs während der Bauzeit

Schiene, Ausfälle durch Rückgang (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 (z.B. Ausfall des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer) und wegfallender Gewerbesteuererinnahmen (Zulieferer und Serviceunternehmen von Scandlines aus der Region)

Kostenbeteiligung der Gemeinden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz

Kosten der Gemeinden durch die Aufnahme von Gefahrentransporte durch die Region

Mehrkosten der Gemeinden für die Ausrüstung und Schulung der Kameraden/innen der örtlichen ehrenamtlichen Feuerwehren und für den Aufbau eines Krisenmanagements

Bewertung der Kosten der Arbeitsplatzverluste Scandlines (direkt und indirekt)

Die Abhängigkeit der Region von diesen Arbeitsplätzen wurde in der Stellungnahme der Gemeinde vom 30.06.2014 umfänglich dargestellt (Ziff. III.8). Die Erreichbarkeit und Anbindung des Fährhafens in Puttgarden bleibt zu gewährleisten.

VII. 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., 10.08.2016

Henning Pries
Bürgermeister