

Einwendungen und Stellungnahme zur Planänderung Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Gemeinde Heringsdorf

I. Betroffenheit der Gemeinde Heringsdorf

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 Betroffenheit der Gemeinde Heringsdorf 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 26.06.2014 zum Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Belttunnel) zum Az. 409-622.228-16.1.1** wurde die Betroffenheit der Gemeinde Heringsdorf 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 26.06.14 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 (nach Vorlage der Planungsunterlagen) und diese insgesamt zu untersuchen und zu bewerten:

- Entwurfsplanung der DB AG Schienenhinterlandplanung (Einleitung des PFV Schiene voraussichtlich ab Ende 2016) einschließlich der Planungen der DB AG zur Errichtung eines Umrichterwerkes zur Energieversorgung des nördlichen Schienenstreckenabschnittes in der Gemeinde Göhl und der Bewertung der Zukunft des jetzigen höhengleichen Bahnübergangs durch die L 59 (Verkehrsaufkommen nach einer Zählung von 2015 max. tgl. 6.753 Kfz)
- 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 (Stillgn 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“ und vom
25.05.16 „Verkehrsminister warnt: Personalnot gefährdet den Straßenbau“

III. Gemeindliche Entwicklung

Die Gemeinde weist auf die Stellungnahme vom 26.06.14 zum PVF Belttunnel hin. Die Forderungen aus II. 3 dieser Stellungnahme werden erneuert. Die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Planungen im und am Gemeindegebiet erheblich eingeschränkt.

Ein Ausbau der Hinterlandanbindung nimmt das Gemeindegebiet Heringsdorf durch den Trassenneubau bei gleichzeitiger Beibehaltung der höhengleichen Bahnübergänge erheblich in Anspruch:

- **Abtrennung der Ortsteile Rellin und Klötzin**
- **Unterbrechung der Bundesstraße B 501 (Bäderstraße) als wesentliche Verbindung der Ostseebäder in und von Richtung Heiligenhafen und Fehmarn**
- **die Einhaltung von Hilfs- und Rettungsfristen für diese Bereiche ist sehr gefährdet.**

In der Gemeinde Heringsdorf verläuft die Neubaustrecke direkt an der Wohnbebauung. In diesem Bereich ist mit der Errichtung von 6 Meter hohe Lärmschutzwänden (technische Bauwerke) zu rechnen. Diese Maßnahme bleibt aus städtebaulicher Sicht zu bewerten, mögliche Konflikte sind im Verfahren abzuarbeiten.

Die gemeindliche Entwicklung wird dadurch dauerhaft beeinträchtigt. Die jetzige Planung ist nicht raumverträglich, nicht sozial und nicht natur- und landschaftsverträglich.

Die Gemeinde Heringsdorf fordert die Beachtung und die Einhaltung der kommunalen Planungshoheit und der gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Vorgaben der Landesentwicklungsstrategie SH 2030 sind 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. 1 Schutzgut Mensch

Gesundheit und Wohlbefinden / Wohn- und Wohnumfeldfunktion / Erholungs- und Freizeitfunktion

AVZ 2.3.26.1 S. 160 und 4.2.1. S. 224 / Kap. 3.26.1 UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen

Den Aussagen des Vorhabenträgers, dass Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit nicht zu erwarten sind, wird widersprochen.

Infolge des Neubaus der Schienenstrecke wird die Erreichbarkeit einiger Gemeindebereiche bei Beibehaltung der jetzigen höhengleichen Bahnübergänge erheblich eingeschränkt. Eine Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs über die B 501 würde für Behinderungen in der Gemeinde und der Region sorgen.

Verkehrsstaus durch die zunehmenden und lang anhaltenden Schrankschlusszeiten sind die Folge. Das bedeutet

- vermehrten Ausstoß von Luftschadstoffen
- vermehrten Lärm und
- vermehrte Erschütterungen
- erhebliche Zeitverluste durch lange Wartezeiten
- die Hilfs- und Rettungsfristen für Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr können nicht mehr eingehalten werden.

Außerdem ist die künftige Lärmbelastung durch die Aufnahme des Schienengüterverkehrs für die Wohnbereiche eingehend zu untersuchen und zu bewerten.

Es bestehen somit durchaus negative Wirkungen auf den Menschen bzw. die menschliche Gesundheit, diese sind zu untersuchen und zu bewerten.

Zu bewerten und zu untersuchen ist auch die künftige Zunahme des Verkehrs auf der B 501 (siehe auch V. Verkehrsprognose, Kfz).

Im Kontext der Verfahren (siehe auch II. und III.) ist ein Zeitplan über die Dauer der Baustellen (einschl. Baustellenfahrten) vorzulegen und im Hinblick auf das Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit auf die örtlichen und die regionalen Wirkungen zu untersuchen und zu bewerten.

Die Vorgaben der Landesentwicklungsstrategie SH 2030 sind bei sämtlichen Untersuchungen und Bewertungen zu Grunde zu legen.

III. 2 Tourismus

Die Gemeinde weist auf die Gefährdung des Tourismus für die gesamte Region Ostholstein (siehe Ziffer III. 3 der Stellungnahme vom 26.06.2014) 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 beste-

henden 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, Ord-

ner 16, gehen die Vorhabenträger jetzt von 111 Zügen täglich (38 Personenzüge und 73 Güterzüge) aus.

In Ziff. II. 7 der Stellungnahme zum PFV Beltunnel der Neukirchen vom 27.06.14 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).

Kraftfahrzeuge

Die Verkehrsprognose Kfz-Verkehr am Fehmarnbelt (Verkehrsprognose 2030/Anlage 26.3 Verkehrsprognose FBQ, Ordner 16) sieht für den Basisfall B mit FFBQ für das Jahr 2030 12.158 Kfz vor. **Diese Zunahme des Verkehrs bedeutet auch eine Zunahme des Kfz-Verkehrs, der nicht direkt über die A1 fährt. Betroffen werden vor allem auch die L 59 und die B 501 sein. Die Auswirkungen dieser Verkehrszunahme auf die Gemeinden und die Region bleibt zu untersuchen und zu bewerten, z.B.:**

- höhengleiche Bahnübergänge
- Einhaltung der Hilfs- und Rettungsfristen.

VII. Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und finanzielle Betroffenheiten der Gemeinde

Die Gemeinde Heringsdorf fordert, unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 26.06.14 zum PFV Beltunnel (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 des 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 (z.B. Ausfall des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer) und wegfallender Gewerbesteuereinnahmen (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 26.06.2014 umfänglich dargestellt (Ziff. III.8). Die Erreichbarkeit und Anbindung des Fährhafens in Puttgarden bleibt zu gewährleisten.

VIII. Zusätzliche Stellungnahme der von der Gemeinde beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft aus Hamburg

Die Gemeinde Heringsdorf weist zusätzlich und ergänzend auf die im Auftrag der Gemeinde gefertigte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung der Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft, Frau Dr. John, Hamburg hin.

IX. Weitere Beteiligung der Gemeinde

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

Oldenburg/Holst., 10. August 2016

Olaf Willert
1. stellv. Bürgermeister