

**Einwendungen und Stellungnahme Planfeststellungsverfahren
Feste Fehmarnbeltquerung
Gemeinde Göhl**

I. 1. Kurzbeschreibung der Gemeinde Göhl

In der Gemeinde Göhl leben 1.146 Einwohner/innen. Göhl liegt an der Landesstraße 59 und somit an der Verbindungsstraße der B 501 (Bäderstraße) von Oldenburg in Richtung der Ostsee(heil)bäder von Heiligenhafen bis Neustadt. Ein Großteil der Wohnbebauung der Gemeinde liegt unmittelbar an der Bahntrasse.

Die wirtschaftliche Struktur der 2.117 ha großen Gemeinde wird im Wesentlichen durch die Landwirtschaft sowie durch eine nennenswerte von kleineren und mittleren Dienstleistungsbetrieben geprägt, die der Bevölkerung zusätzliche Dauerarbeitsplätze vor Ort bieten. Viele landwirtschaftliche Betriebe bieten verstärkt Zimmervermietung an Gäste an bzw. investieren in den Tourismus. So dass auch in Göhl der Tourismus zunehmend als Erwerbsquelle dient. Der Tourismus ist der Haupterwerbszweig der Region.

Nordöstlich am Rande der Ortslage Göhl wurde ein Gewerbegebiet erschlossen, welches zur Ansiedlung von weiteren Gewerbebetrieben geführt hat. Neben diesen Betrieben gibt es in der Gemeinde Göhl zahlreiche Arbeitnehmer/innen und Betriebe, die direkt oder indirekt vom Tourismus bei Arbeitgebern in der Region arbeiten.

Aufgrund von gegenseitigen Wechselbeziehungen der Urlaubsorte, der Bäder und Heilbäder sind ein störungsfreier Urlaub und eine in der öffentlichen Meinung angesehene Urlaubsregion auch für die Gemeinde Göhl von allergrößter Bedeutung.

Negative Folgen des Vorhabens und seiner Anbindungen auf den Tourismus und den damit einhergehenden Verlusten von direkten und indirekten Arbeitsplätzen hätten natürlich auch direkte negative Auswirkungen auf den der Gemeinde zustehenden Anteil an der Einkommenssteuer -neben allen negativen sozialen Effekten- erhebliche finanzielle Auswirkungen auf den gemeindlichen Haushalt zur Folge.

Somit kann auch die direkte Betroffenheit der Gemeinde und seiner Einwohner/innen auf mögliche negative Auswirkungen auf den Tourismus infolge der Belttunnelplanungen und der damit verbundenen Hinterlandplanungen hergestellt werden.

Ein Fernbleiben von Touristen oder gar eine Wertminderung von Immobilien in der Gemeinde kann nicht hingenommen werden.

Es gilt für die Gemeinde Göhl und die Region, die Lebens- und Freizeitqualität, die derzeit gute Erreichbarkeit (auch für Rettungsdienste), die Vorzüge eines ungestörten Urlaubs, die Attraktivität der Landschaft, die Werthaltigkeit Grundstücke weiter zu erhalten und zu gewährleisten.

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

Die Gemeinde Göhl 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 (einschl. zunehmendes Verkehrsaufkommen) hervor bzw. löst diese aus. Es besteht somit eine direkte Betroffenheit der Gemeinde Göhl von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

Die Gemeinde Göhl ist aufgrund der geografischen Lage und ihrer Anbindung sowie ihrer wirtschaftlichen Struktur von der geplanten festen Querung des Fehmarnbelts und seiner geplanten Anbindungen unmittelbar, auch in ihrer Planungshoheit, betroffen. Dieses gilt sowohl für die Bauphasen (im Ort und in der Region) als auch für den künftigen laufenden Betrieb des Tunnels und seiner Anbindungen.

II. Forderung nach einer Gesamtplanung

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 ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht aufgenommen.

Die Gemeinde bemängelt, diese nicht abgestimmten Verfahren. Es wird deren Aussetzung und 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, zweite 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 bis Ende 2014 ergehen. Wegen der Betroffenheit der Gemeinde (Arbeits- und Schulwege, Ausflugsverkehr) dieser Planung (im Zusammenhang einer Gesamtplanung) fordert die Gemeinde die Zusammenlegung der Verfahren und die Aufnahme einer Gesamtplanung. Die laufenden Verfahren sind entsprechend auszusetzen.

II. 2

Forderungen aus der Region im Anhörungsverfahren über eine Planänderung zum PFV Ausbau der B 207 am 11.02.2014

„Wegen der internationalen Bedeutung des Streckenausbaus und der Wirkungen auf den Ort sind der Ausgang des ROV Schienenhinterlandanbindung sowie die Planung einer weiteren Sundquerung (Fehmarnsundbrücke –FSB- nach Untersuchung der DB nicht dauerhaft belastbar) abzuwarten.“

Die FSB bzw. die Sundquerung sind nicht Teil der Verfahren. Sie sind jedoch ein wesentlicher Teil der Gesamtstrecke. Diese endet nicht am Fehmarnsund sondern verläuft auf der Insel bzw.

dem Festland weiter. Die Querung des Fehmarnsundes ist somit Bestandteil der Strecke, diese von der Planung auszunehmen kann nicht im ernsthaften Interesse einer zukunftssträchtigen Planung liegen.

Sowohl aus Sicht der direkt betroffenen Kommunen Großenbrode und Fehmarn als auch den Kommunen aus der Region, ist die Zukunft der Sundquerung für sämtliche weitere Planungen erheblich und somit in die Planung einzubeziehen. Untersuchungen der DB haben ergeben, dass die Fehmarnsundbrücke nicht dauerhaft belastbar sein wird (siehe auch Ziff. II. 3).

Über die notwendige Errichtung einer zweiten Querung (Tunnelung) des Fehmarnsundes wurden Planungen bisher nicht aufgenommen. Wenn auch diese Planung aus dem Staatsvertrag (s.o.) ausdrücklich ausgenommen ist, so zeigt sich in der Realität, dass diese Teilstrecke (mit den erforderlichen Anbindungen von Straße und Schiene) in eine Gesamtplanung aufzunehmen ist. Im Erläuterungsbericht wird u.a. in Ziff.2 Notwendigkeit des Vorhabens ausführlich auf „die Beseitigung von Engpässen“, „die Herstellung von Bindegliedern, „ die Verbesserung unzureichender Verkehrsverbindungen ...“ eingegangen. Diese Argumente zeigen, dass eine Planung ohne diese Teilstrecke zweite Sundquerung mit ihren Anbindungen keinen Sinn macht.

II. 3

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. Dieses wurde auch mehrfach durch das Dialogforum FBQ gefordert.

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 im Bereich Großenbrode und Fehmarn überholt wird. Sobald eine Entscheidung über die Zukunft der Sundquerung für Straße und Schiene gefallen ist, bleibt die Gesamtsituation neu zu bewerten. Die Gemeinde Göhl **fordert und stellt den Antrag, die laufenden Verfahren auszusetzen, bis eine ordentliche und zukunftssträchtige 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 Göhl 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. 4

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 Göhl und ein Großteil der Bevölkerung haben hierzu sehr umfänglich Stellung genommen und die Verlegung der von der Vorhabenträgerin DB Projektbau bevorzugten Bestandstrasse aus dem Ort gefordert. Dieser Forderung wurde im Abschlussbericht des ROV (bekannt gegeben durch das Land SH am 06.05.2014) nicht nachgekommen.

Die Gemeinde Göhl hat in einem Schreiben vom 03.06.2014 diese Entscheidung erneut in Frage gestellt und um Überprüfung gebeten.

Dieses Schreiben ist der Anlage zur Stellungnahme beigelegt und ist Teil dieser Stellungnahme, u.a. heißt es:

„Die Gemeinde Göhl stellt fest, dass der Streckenabschnitt im Bereich Bau-km 155,00 bei Göhl unzureichend im ROV bewertet wurde, weil die regionalen Betroffenheiten und Vergleiche der Trassenvarianten denen des Gesamtstreckenabschnittes Oldenburg- Großenbrode untergeordnet wurde.

Die Stadt Oldenburg sowie die Gemeinden Göhl, Heringsdorf und Neukirchen hatten sich per Beschluss während des ROV für die so genannte „X-Trasse“ ausgesprochen, um die Betroffenheiten der anliegenden Gemeinden und Bürger möglichst gering zu halten.

Dieser Trassenverlauf in den Abschnitten X8, X7.1 ff. stellt aus unserer Bewertung auf Grundlage des ROV die raumverträglichste Trasse dar.

Technische Fragen, wie die kreuzungsfreie Querung der Trasse mit der L 59 bei Göhl sowie die räumliche Abspaltung der Gemeindeteile Neuschwelbek und Kremsdorf von der Hauptgemeinde, sind bisher ungeklärt und **lassen sich aus unserer Sicht beim Ausbau der Bestandstrasse nicht lösen.**

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass in unserem Streckenabschnitt ein Ausbau der Bestandstrasse nicht hinnehmbar und realisierbar ist. Wir erwarten eine Neubewertung der Trassenempfehlung in den Streckenabschnitten X8 und X7.1 losgelöst von den Schwerpunktbewertungen bei Oldenburg und Großenbrode.

Im Falle des Beschlusses zum Ausbau der Bestandstrasse bei Göhl behalten wir uns rechtliche Schritte vor und machen auf den zu erwartenden, erheblichen Widerstand Betroffener aufmerksam.“

Es wird bemängelt und beanstandet, dass infolge der Vorlage des Abschlussberichtes ROV am 06.05.2014 erst mit diesem Tage die Auswirkungen für die Gemeinde in das PFV Belttunnel bewertet werden konnten. **Insofern hatte die Gemeinde nicht die gewährte 3 Monatsfrist für dieses PFV.**

Weiter wird bemängelt, dass die raumordnerischen Ziele der EU offenbar nicht mit denen des

Landes SH abgestimmt sind (Erl. Bericht Ziff. 2.4.1 bis 2.5.3). Im Erläuterungsbericht wird suggeriert, dass die Anbindungen nach den raumordnerischen Zielen des Landes und der Regionalplanung abgestimmt seien. Es wird festgestellt, dass die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen der Empfehlung des Landes SH über das Raumordnungsverfahren (Ergebnis wurde erst am 06.05.2014 bekannt gegeben) sehr deutlich vorgeifen. Die Aussagen der Vorhabenträgerin sind entsprechend zu überarbeiten und anzupassen.

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.

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. 5

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, zu entnehmen, dass diese Planungen aufeinander abgestimmt werden müssen (Ergebnis S. 7, 406). 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, zweite 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. 6

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 beanstandet.

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 Göhl und die Region OH sind als Tourismusstandort/-region (siehe auch oben unter I. 1) 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 Göhl 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 in 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.

Die Gemeinde Göhl fordert die Vorlage einer Gesamtbewertung in Bezug auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur.

II. 7

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. Siehe hierzu auch II.4 und anliegendes Schreiben der Gemeinde Göhl zum ROV Abschlussbericht.

Die verschiedenen Vorhabenträger werden aufgefordert, die Gesamtplanungen aufzunehmen und zeitlich aufeinander abzustimmen.

Bereits in der Stellungnahme zum ROV Schiene wurde seitens der Gemeinde darauf hingewiesen, dass zu berücksichtigen ist, dass seit etwa 17 Jahren Schienengüterverkehr auf der jetzigen Strecke nicht mehr stattfindet. Die Gemeinde Göhl stellt die Heranziehung der theoretischen Annahme des Planfalles 0 als Grundlage der Berechnungen und Bewertungen in Frage. Ausgangspunkt der Berechnungen ist der derzeitige Zustand, dass Schienengüterverkehr auf der Strecke zurzeit nicht stattfindet.

Jeder neu fahrende Güterzug auf der Strecke hat Auswirkungen gegenüber der Realität für Mensch und Natur. Dieser jetzige Nullfall des Güterverkehrs kann nur die Grundlage der Bewertungen sein.

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.

Die Gemeinde Göhl beanstandet die Heranziehung der theoretischen Annahme des Planfalles 0 als Grundlage der Berechnungen und Bewertungen. Ergänzend wird um Prüfung gebeten, ob der Planfall 0 schon im Hinblick auf die künftige Belastbarkeit der FSB überhaupt Anwendung finden kann.

Die Gemeinde fordert in dem Fall des Eintritts des Planfalles 0 bereits jetzt die Herstellung eines Lärmschutzes nach neuestem Stand der Technik. Den Einwohnern/innen und den Gästen der Gemeinde kann die Aufnahme eines ungeschützten Güterverkehrs auf der Schiene in keinem Fall zugemutet werden.

Die Gründe der Betroffenheit für die Gemeinde aus dem ROV werden hiermit wie folgt wiederholt und zur Bewertung und Beanstandung in dieses PFV vorgebracht.

III. Betroffenheiten

siehe hierzu auch Ziff. I.2

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 Göhl von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

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

III. 1

Betroffenheiten der Einwohner/innen durch den zunehmenden Schienenverkehr infolge der Planungen Belttunnel

Die Gemeinde Göhl 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

Lärmbetroffenheiten

Empfehlung des zusätzlichen passiven Lärmschutzes nach der Sonderuntersuchungen ROV, Lärmbetroffenheiten:

Die Lärmuntersuchungen im ROV Schiene machen deutlich, dass die Schienenplanung in Göhl am Tag und nachts z.T. zu deutlichen Überschreitungen der relevanten Grenzwerte für Lärm führen und aktive Lärmschutzmaßnahmen erfordern. Die Gemeinde weist auf die Gefahr der Gesundheitsbeeinträchtigungen durch diese Verlärmung hin.

In den Unterlagen werden Empfehlungen aufgezeigt:

passive Lärmschutzmaßnahmen,

freiwilliger aktiver Lärmschutz,

eingeschränkte Bautätigkeit in der Hauptsaison

diese sind wenig hilfreich und kaum in die Praxis umzusetzen.

Im täglichen Leben, sind diese Empfehlungen nicht brauch- und umsetzbar. Eine Verlärmung schränkt z.B. jede Außennutzung der touristischen Einrichtungen bzw. der gemieteten Wohnung ein, wie sind die Auswirkungen auf den Erholungseffekt der Touristen, wenn bereits ein Öffnen der Fenster während der Sommerzeit zu beträchtlichen Störungen führt?

Empfehlung der Errichtung eines zusätzlichen freiwilligen aktiven Lärmschutzes, dies bedeutet eine weitere Verbauung der Landschaft durch die Gemeinde selbst und würde die Entwicklung der Gemeinde zusätzlich erheblich einschränken.

Die Gemeinde beanstandet die Empfehlungen aus dem ROV-Schiene und bringt diese Beanstandung in dieses PFV Belttunnel ein. Die genannten zusätzlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind nicht umsetzbar und nicht verträglich. Die Gemeinde Göhl fordert die Vorlage einer raumverträglichen Lösung.

Die Sonderuntersuchungen im ROV Schiene zeigen auf, dass keine der Varianten raumverträglich ausgebaut werden kann. In jedem Fall werden die Menschen, deren Gesundheit, die wirtschaftlichen Grundlagen und die Natur durch einen Ausbau erhebliche Nachteile erleiden. Die Gemeinde Göhl fordert die Landesplanung auf, die Raumverträglichkeit des Gesamtverfahrens (siehe Ziff. II.5) zu überprüfen.

III.3

Tourismus

In allen Gutachten und Erhebungen zum Tourismus wird dem Tourismus in Ostholstein eine bedeutende wirtschaftliche, soziale und prägende Rolle zugewiesen (Sonderuntersuchung Tourismus der DB zum ROV 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.

Die Region OH ist in diese Untersuchung leider nicht einbezogen worden. Die Gemeinde Göhl ist kein touristisch geprägter Ort. Wie unter I. ausgeführt, wohnen und leben in Göhl zahlreiche Arbeitnehmer und es sind Betriebe ansässig, die direkt oder indirekt vom Tourismus bei Arbeitgebern in der Region arbeiten bzw. für diese tätig sind.

Aufgrund von gegenseitigen Wechselbeziehungen der Urlaubsorte, der Bäder und Heilbäder ist ein störungsfreier Urlaub und eine in der öffentlichen Meinung angesehene Urlaubsregion von allergrößter Bedeutung.

Die Gemeinde weist auf die Gefährdung des Tourismus für die gesamte Region Ostholstein hin.

Negative Folgen des Vorhabens und seiner Anbindungen auf den Tourismus und den damit einhergehenden Verlusten von direkten und indirekten Arbeitsplätzen hätten natürlich auch direkte negative Auswirkungen auf den der Gemeinde zustehenden Anteil an der Einkommenssteuer und der Gewerbesteuer -neben allen negativen sozialen Effekten- erhebliche finanzielle Auswirkungen auf den gemeindlichen Haushalt zur Folge.

Ziff. 2 des Gutachtens Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung beschreibt, dass der größte Teil Ostholsteins und speziell der Planungsraum Wagrien 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 Landesentwicklungsgrundsätze-gesetz 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 touristische 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 derartige Aussage zur FBQ nicht getroffen. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, diese zu überprüfen.

Für den direkt angrenzenden Bereich der Gemeinde Göhl wird in dem **Gutachten ROV Sonderuntersuchung Tourismus** zur Erhaltung der Landschaft und notwendiger Sichtbeziehungen besonders erwähnt:

Ziff. 2.1.2. Landschaftsprogramm SH 1999 .. „... Wird die Landschaft behutsam und Naturschonend erschlossen, kann sie so auch für die Erholung attraktiver werden....“)

2.1.3.1 Regionalplan 2004 für den Planungsraum II

„... in den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung sollen Natur, Umwelt und Landschaft mit ihrer vielfältigen Land- und Forstwirtschaft als wichtige Grundlagen für Tourismus und Erholung besonders geschützt werden...“

2.1.3.2 Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II – Kreis Ostholstein und Hansestadt Lübeck

.. „ Aus touristischer Sicht finden sich im Landschaftsrahmenplan „

2.1.3.3 Regionales Entwicklungskonzept Ostholstein

...„ ... in Kombination mit den wesentlichen Aspekten des Leitbildes („Natur- und Kulturlandschaft, „nachhaltige und sozial, ökologisch“) legen eine touristische Ausrichtung der Region auf Natur- und Nachhaltigkeitsaspekte nahe.“ ..

3.4.2 Freiluftorientierte touristische Infrastruktur

...“landschaftlich attraktives Hinterland der Ostseeküsteund Naturerlebnis nicht nur auf geschützte Landschaftsteile“

3.4.4 Landschaft und Landschaftsbild mit Bezug zu Tourismus

Abschnitt 4 von Damlos bis zum Fehmarnsund

...“.. Die nordwestlich der B 207 gelegenen Landschaftsbildeinheiten der Küste sind aufgrund ihres Sichtbezuges zur Ostsee und der naturnahen Strandbereiche von sehr hoher Bedeutung.“.....“Der besondere Reiz des Landschaftsbildes im nördlichen Untersuchungsraum liegt in der halbinselartigen Lage, da die Ostsee nur von wenigen Standorten nicht zu sehen ist... „

Die Gemeinde Göhl weist auf die Möglichkeiten einer weiteren gemeindlichen Entwicklung und der der Region hin. Die Gemeinde Göhl fordert die Beachtung und die Einhaltung der kommunalen Planungshoheit und die Erhaltung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde.

Ein Ausbau der Hinterlandanbindung Bestandstrasse würde die direkte Beeinträchtigung der Gemeinde zur Folge haben, siehe anliegendes Schreiben der Gemeinde Göhl zu Ziff. II. 4. Dieses kann nicht hingenommen werden.

Außerdem würde die „Zerschneidung“ der Region durch zusätzliche Gleisanlagen und durch 6 Meter hohe Lärmschutzwände (technische Bauwerke) verstärkt und die gemeindliche und regionale Entwicklung in allen Bereichen empfindlich und dauerhaft gestört.

Eine „Einwandung“ der Gemeinde und der Region mit sechs Meter hohen Lärmschutzwänden ist nicht raumverträglich, nicht menschlich, nicht sozial und nicht natürlich.

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 Göhl 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 Göhl stellt fest, dass die o.g. Planungsgrundsätze mit den Planungen für die Beltquerung für das Gemeindegebiet Göhl und für den gesamten Planungsraum der Hinterlandanbindung nicht eingehalten werden.

III. 4

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 und speziell im Bereich Wagrien ist aufgrund des flachen Reliefs sehr hoch.

In der Sonderuntersuchung zum ROV Schiene wird unter Ziff. 3.3.1 das Schutzgut Mensch, einschl. der menschlichen Gesundheit sowie unter Abschnitt 4 die Erholungswirkung der Gemeinden Großenbrode, Neukirchen, Heringsdorf und Göhl aufgrund ihrer Landschaft hervorgehoben.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild v.a. durch Lärmschutzwände werden für Streckenabschnitte und die Varianten nicht untersucht und bewertet. Die Aussage im Sondergutachten ROV Ziff. 3.5.8 Schutzgut Landschaft in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung „Begründung der Lärmschutzwände zur Einbindung der Bauwerke in der Landschaft“ erscheint zynisch, hilflos und von sehr wenig fachlicher Kenntnis.

Die Gemeinde Göhl fordert im Kontext der Gesamtplanung die Untersuchung und

Bewertung zum 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 und auf der 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.

Das Ergebnis des ROV Schiene wird im folgenden Planfeststellungsverfahren von der DB vorgelegt (siehe auch Ziff. II.4).

Die Gemeinde fordert natürlich weiterhin **die Schaffung des höchstmöglichen Lärmschutzes für alle Betroffenen. Der absehbare Konflikt zwischen der Erstellung der Lärmschutzwände und der Störung der Landschaft ist durch die Vorhabenträgerin abzuarbeiten.**

Die Gemeinde weist auf die Aussage der Landesplanung im Abschlussbericht zum ROV Schiene am 06.05.2014 hin (siehe auch II.5). Der landesplanerischen Beurteilung zum ROV Schienenanbindung, ist zu entnehmen, dass die Planungen aufeinander abgestimmt werden müssen (Kurzinformation der landesplanerischen Beurteilung S. 3 f).

III. 5

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 Nordfehmar
- 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, dieses gilt, wie mehrfach ausgeführt, auch für die Gemeinde Göhl.

Mit der Einrichtung und Ausweisung dieser Gebiete vor etwa 10 Jahren gelten 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 in Ostholstein gehen (wie z.B. künftig strengere Planungsanforderungen/Entwicklungshemmnisse).

Die Gemeinde Göhl 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. 5.1 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 Fehmarnbelts für den Wasseraustausch der Ostsee (70%-iger Anteil am Wasseraustausch kumulativ, mit allen natürlichen und anderen baubedingten 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 aufgediggt 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 Göhl lebt, wie oben ausgeführt, u.a. vom Tourismus 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 und beanstandet die Aussage über Kenntnislücken. Die Gemeinde fordert die Zusammenlegung der Verfahren und Planungen (Ziff. II) einschl. der Untersuchung der kumulativen Effekte.

III. 5.2

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 im Interesse der Gesamtregion zu verpflichten, hierzu ein Risikomanagement zu erstellen. Die angrenzenden Küstenkommunen sind hierin einzubeziehen.

III 5.3

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 im Interesse der Gesamtregion zu verpflichten, hierzu ein Risikomanagement zu erstellen. Die angrenzenden Küstenkommunen sind hierin einzubeziehen.

III. 5.4

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. Die Vorhabenträger sind im Interesse der Gesamtregion zu verpflichten, hierzu ein Risikomanagement zu erstellen. Die angrenzenden Küstenkommunen sind hierin

einzu beziehen.

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.

In Anbetracht der zu erwartenden Schrankenschließungszeiten (gerechnet auf die mögliche Höchstbelastung der Strecke und der maximalen Zuglängen) bleibt die Einhaltung der Rettungsfristen durch den Vorhabenträger nachzuweisen und zu belegen. Dieses gilt auch für die Erarbeitung von Evakuierungsplänen betroffener Ortsteile.

Die Beteiligung der Gemeinde 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. 8

Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und finanzielle Betroffenheiten der Gemeinde

Die Gemeinde Göhl 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 mit den herzustellenden Anbindungen von Großenbrode und Fehmarn einzu beziehen. 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 einzu beziehen, beispielhaft werden aufgezählt: Die **Wertminderungen der Grundstücke** der privaten Eigentümer, Gewerbebetriebe und der Kommunen sind festzustellen und in die Berechnungen einzu beziehen.

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 einzu beziehen. 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 (Ausfall des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer und wegfallender Gewerbesteuererinnahmen (Zulieferer, Serviceunternehmen Scandlines aus der Region).

Arbeitsplätze Scandlines (direkt und indirekt)

Die Querung des Fehmarnbelts 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 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. 8.1 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) erheblich betroffen.

Dieses gilt für alle Bewohner/innen in Ostholstein, insbesondere auch die der Gemeinden 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. 8.2

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.

III. 8.3

Kosten der Kommunen für die Anpassung der Bahnübergänge nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die von den Straßenbaulastträgern zu tragenden Kosten der Varianten nach dem EKrG sind wesentlich für die Finanzplanungen der Gemeinde der kommenden Jahre. Im Hinblick auf die Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme sind diese Kosten ebenso darzustellen.

Die Kosten für die Anpassung der Bahnübergänge (BÜs) werden im ROV Schiene mit durchschnittlich 450.000,-- € angegeben. An den Herstellungskosten sind die Gemeinden als Straßenbaulastträger mit einem Drittel beteiligt.

Eine teilweise Refinanzierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist bis zum Jahre 2019 befristet.

Die Beteiligung der Gemeinden an diesen Kosten, hervorgerufen durch die Planungen des Beltunnels, wird abgelehnt. Die Kosten zur Anpassung der Bahnübergänge entstehen durch den Ausbau der internationalen Verbindung. Die Gemeinde Göhl lehnt eine Kostenbeteiligung ab.

Bewertung der Kosten Wartezeiten Schrankenschließungen

Die Wartezeiten bei Schrankenschließungen und bei absehbaren Verkehrsstaus sind zu errechnen (Verlustzeiten für Zulieferer, Kunden, Privatleuten usw.). Auf diesen Zeiten basierend, sind die Kosten der Wartezeiten für den beruflichen und den privaten Verkehr zu errechnen.

III. 8.4

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 Kurzurlaube 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 Günther Partnerschaft aus Hamburg

Die Gemeinde Göhl 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.

V.

Weitere Beteiligung der Gemeinde

Die Gemeinde Göhl fordert wegen der direkten Betroffenheit, im weiteren Verlauf des PFV über Anhörungen und dergleichen weiterhin beteiligt zu sein. Die Gemeinde Göhl weist erneut auf ihr Schreiben vom 03.06.2014 zum Abschlussbericht des ROV Schienenhinterlandanbindung FBQ hin.

Oldenburg, Holst., 30.06.2014

gez. Bauer
Bürgermeister