

## Stellungnahme des Landes Schleswig-Holstein zu Forderungen und Anliegen der Stadt Fehmarn mit aktuellem Umsetzungsstand

Auf Wunsch der AG FBQ wurde der Forderungskatalog der Stadt Fehmarn tabellarisch aufgearbeitet und mit einer Stellungnahme des Landes aus heutiger Sicht ergänzt. **Der jeweilige Umsetzungsstand wird laufend fortgeschrieben.**

Forderung		a) Stellungnahme des Landes SH b) Umsetzung
1.	<b>Berücksichtigung lokaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Insel Fehmarn in Entscheidungs- und Planungsprozesse</b> durch	
1.1.	direkte Einbindung Fehmarns in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,	a) Der Wunsch der Stadt Fehmarn ist nachvollziehbar. In der Entwurfsphase des Staatsvertrages lehnte das BMVBS jedoch jegliche Erweiterung des bilateralen Lenkungsausschusses ab. b) Mit Abschluss des Staatsvertrages existiert der Lenkungsausschuss nicht mehr.
1.2.	Beteiligung jeweils eines Vertreters aus der Region in die (dänische) Planungsgesellschaft sowie in weitere zukünftig tätige Arbeits- und Planungsgremien auf binationaler Ebene bzw. auf Bundes- und Landesebene,	a) In den Verhandlungen zum Staatsvertrag haben Bund und Land für eine Beteiligung Schleswig-Holsteins an der Planungsgesellschaft sowie hilfsweise für die Einrichtung eines Konsultationsgremiums mit direkter Beteiligung des Landes und des Kreises Ostholstein eingesetzt. b) Unter Hinweis auf das Finanzierungsmodell lehnt Dänemark eine unmittelbare deutsche Beteiligung an den Gremien der Projektgesellschaft ab. Es wurde erreicht, dass laut Art. 20 des Staatsvertrages ein Konsultationsgremium mit direkter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein und des Kreises Ostholstein eingerichtet wird. Darüber hinaus wurde auf Vorschlag von Ministerpräsident Carstensen im September 2007 die AG FBQ mit Vertretern des MWV, des Kreises Ostholstein, der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode etabliert.
1.3.	einen verantwortungsvollen Umgang mit lokalen Gegebenheiten und eine angemessene Berücksichtigung lokaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen,	a) Das Land hat sich für die Berücksichtigung regionaler - d.h. auch lokaler - Interessen im Staatsvertrag eingesetzt. Eine enge Zusammenarbeit, insbesondere mit dem dänischen Verkehrsministerium und der dänischen Planungsgesellschaft wird aus Sicht des Landes für unerlässlich gehalten. b) Es ist gelungen, bereits in der Präambel des Staatsvertrages die Anerkennung der Interessen des Landes Schleswig-Holstein festzuhalten. Laut Art. 20 des Staatsvertrages wird ein Konsultationsgremium mit dem Ziel eingerichtet, Fragen von regionalem Interesse zu erörtern.
1.4.	schnellstmögliche Schaffung und Finanzierung einer „Stabsstelle FBQ“, die bei der Stadtverwaltung Fehmarn anzusiedeln ist, für professionelle Koordinierungsaufgaben, örtliche Öffentlichkeitsarbeit pp.,	a) Es steht der Stadt Fehmarn frei, eine solche Stabsstelle einzurichten. Bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen ist eine Förderung aus bestehenden Förderprogrammen des Landes denkbar. b) Ein Antrag der Stadt Fehmarn befindet sich in Erarbeitung.
1.5.	Anwendung des „Deutschen Planungsrechtes“ für alle Baumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet.	a) Laut Art. 13. Abs. 3 des Staatsvertrages erfolgt die Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren für den auf deutschem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach deutschem Recht und für den auf dänischem Hoheitsgebiet befindlichen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung nach dänischem Recht.

2.	<b>Gesetzliche bzw. vertraglich gesicherte Kompensationsmaßnahmen für die infolge des Projektes zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile, durch Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen durch</b>	a) Eine gesetzlich bzw. vertraglich gesicherte Kompensation für <u>eventuell</u> zu erwartende wirtschaftliche Nachteile ist nicht vorgesehen.
2.1.	Auflegung entsprechender Sonderförderungsprogramme,	a) Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land Schleswig-Holstein ist z.Zt. nicht vorgesehen. Mit dem Zukunftsprogramm Wirtschaft (ZPW) verfügt Schleswig-Holstein bereits über ein leistungsfähiges Förderprogramm, das aus EU-, Bundes- und Landesmitteln gespeist wird und von dem auch die Stadt Fehmarn profitieren kann. b) Die Stadt Fehmarn wurde und ist weiterhin ausdrücklich aufgefordert, geeignete Projektideen zu entwickeln und Förderanträge zu stellen.
2.2.1.	Zulassung und Erschließung neuer Gewerbegebiete direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln	a) Die Zulassung von Gewerbegebieten erfolgt einzelfallbezogen grundsätzlich über das Instrumentarium der Bauleitplanung (i.d.R. Flächennutzungspläne und Bauleitpläne) in der nach Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange eine Abwägung der Vor- und Nachteile erfolgt. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten. Die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten in den zentralen Orten sowie die Wiedererrichtung von brachliegenden Industrie- und Gewerbegebiete kann im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft gefördert werden. Der Bereitstellung von Sonderfördermitteln bedarf es nicht. b) Das Land fordert die Gemeinden in der Fehmarnbelt-Region auf, sich bei der Ausweisung von Gewerbegebieten abzustimmen, um ein langfristig zukunftsorientiertes Angebot an Gewerbeflächen zu schaffen.
2.2.2.	Zulassung und Erschließung einer Autobahnraststätte auf Fehmarn direkt an der E 47 (B 207) mit Sonderfördermitteln,	a) Die Entscheidung über die Anlage einer Autobahnraststätte trifft der Bund. b) Für den Bereich Fehmarn ist zurzeit keine bewirtschaftete Autobahnraststätte vorgesehen.
2.3.	Bestandssicherung der Häfen Puttgarden und Rodbyhavn mit Fährbetrieb im Rahmen des Staatsvertrages; alternativ Erstellung und Förderung eines Folgenutzungskonzeptes des Fährhafens Puttgarden sowie Sonderfördermittel zur Umsetzung eines Folgenutzungskonzeptes,	a) Die Entscheidung zur Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des Fährbetriebs liegt im alleinigen betrieblichen Ermessen der Firma Scandlines. Zur Auflegung evtl. Sonderförderprogramme siehe Ziff. 2.1. b) Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) „Entwicklungskonzept als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung“ (siehe 4.1) werden Maßnahmevorschläge erarbeitet, wie die Region die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nutzen und wie sie die Nachteile mindern kann. Ein Aspekt ist dabei auch die Frage, wie der Fährhafen Puttgarden weiter genutzt werden kann.

2.4.	Zufluss der Gewerbesteuer zur Stadt Fehmarn für die projektbezogenen Arbeiten der verschiedenen Firmen	<p>a) Die Berechtigung zur Erhebung der Gewerbesteuer steht den Gemeinden zu. Hat ein Unternehmen Betriebsstätten in mehreren Gemeinden oder erstreckt sich eine Betriebsstätte über das Gebiet mehrerer Gemeinden, so ist der Steuermessbetrag in die auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Anteile (sog. Zerlegungsanteile) zu zerlegen. Siehe hierzu §§ 28 ff. des Gewerbesteuergesetzes (GewStG). Als Betriebsstätte kommt gem. § 12 der Abgabenordnung (AO) jede feste Geschäftseinrichtung oder Anlage in Betracht, die der Tätigkeit eines Unternehmens dient. Nach § 12 Nr. 8 AO gelten als Betriebsstätten auch Bauausführungen oder Montagen unter der Voraussetzung, dass die Dauer einer einzelnen Bauausführung oder Montage oder mehrerer ohne Unterbrechung auf einander folgenden Bauausführungen oder Montagen 6 Monate überstiegen hat. Zerlegungsmaßstab sind i. d. R. die in den einzelnen Gemeinden anfallenden Arbeitslöhne. In den Fällen, in denen Firmen projektbezogen tätig werden, die außerhalb der Stadt Fehmarn eine Betriebsstätte unterhalten, ist eine Zerlegung vorzunehmen.</p> <p>Ein vom Gesetz abweichender Zerlegungsmaßstab, der zum überwiegenden Zufluss der Gewerbesteuer bei der Stadt Fehmarn führen würde, kann durch eine Einigung der Stadt Fehmarn mit den anderen betroffenen Gemeinden nach § 33 Abs. 2 GewStG erreicht werden.</p>
3.	<b>Minimierung der Gefährdungen für den Tourismus auf Fehmarn während der Bauphase einer festen Querung und Ausgleich der entstehenden Verluste</b> durch	<p>a) Auch aus Sicht des Landes sollten sich die negativen Auswirkungen aus dem Bau einer festen Querung auf ein unbedingt unvermeidbares Ausmaß beschränken. Dies liegt in der Zuständigkeit der dänischen Planungsgesellschaft und ist im Rahmen der Baudurchführung sicherzustellen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können Ausgleichsforderungen durch die Stadt Fehmarn im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange eingebracht werden. Die Planfeststellungsbehörde wird über die Forderungen entscheiden und diese ggf. als Auflagen im Planfeststellungsbeschluss verankern.</p> <p>b) Die AG FBQ (siehe Ziff. 1.2) hat ein umfangreiches Papier zu den Auswirkungen einer festen FBQ auf den Tourismus erstellt und im Februar 2009 der dänischen Planungsgesellschaft übermittelt, mit der Bitte, die aufgeführten Fragestellungen im Zuge der anstehenden UVP und erforderlichenfalls in einem ergänzendem Gutachten zu untersuchen. Ein Gespräch mit der Planungsgesellschaft soll in Kürze folgen. Bei einem Besuch der Vertreter der dänischen Planungsgesellschaft in der AG FBQ im September 2008 erklärte diese, dass die einschlägigen EU- und nationalen Rechtsvorschriften, zugrunde zu legen sind. Danach ist u.a. darauf zu achten, dass die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und den Tourismus möglichst gering ausfallen. Außerdem sei es möglich, Grenzwerte für die Baufirmen festzulegen, so dass Beeinträchtigungen des Badewassers in der Hauptsaison verhindert werden könnten. Diese Forderung sollte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Im Übrigen wurde bestätigt, dass ein Baustellenmanagement vorgesehen ist.</p>

3.1.	Auflegung eines besonderen Fonds zur Finanzierung des touristischen Verlustausgleiches und eines neuen Marketingkonzeptes zur Neupositionierung und Qualitätssteigerung des fehmarnschen Tourismus während des Baus und nach der Fertigstellung des Projektes,	<p>a) Die Förderung nicht-investiver touristischer Projekte und öffentlicher touristischer Infrastruktureinrichtungen erfolgt aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft. Die Stadt Fehmarn wird ausdrücklich aufgefordert, geeignete Projektideen zu entwickeln und Förderanträge zu stellen. Die Auflegung von Sonderförderprogrammen durch das Land ist z.Zt. nicht vorgesehen.</p> <p>b) Die Erstellung eines neuen Marketingkonzeptes ist Bestandteil des von der AG-FBQ erstellten Tourismuspapiers und wird weiter verfolgt. Ein INTERREG IVa-Antrag des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. und des dänischen Projektpartners Østdansk Tourisme, der sich zurzeit in der Abstimmung befindet, enthält ebenfalls einen Baustein bezüglich der „Konzeption eines gemeinsamen Marketings“. Hier bedarf es einer engen Kommunikation, um die lokalen Zielsetzungen mit den Zielsetzungen für die gesamte touristische Region in Einklang zu bringen.</p>
3.2.	die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung aller Arbeiten zur Minimierung der Ausbreitung der Sedimente und Schwebestoffe sowie die vertragliche Absicherung höchster Umweltauflagen in den Bauaufträgen zur Vermeidung derartiger Umweltbeeinträchtigungen, unter zeitlichen Beschränkungen für Bauarbeiten, die zu starken Sedimentaufwirbelungen führen (z.B. Bohren/Nassbaggerarbeiten in der touristischen Hauptsaison),	Siehe Ziff. 3.
3.3.	die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn,	Siehe Ziff. 3.
3.4.	die Fertigstellung des Ausbaus der E 47 (B 207) zu einer vierspurigen Bundesstraße <u>vor</u> Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt, um Belastungen durch Baustellenverkehr zu verringern,	<p>a) Das Land will den vierstreifigen Ausbau der B 207 schnellstmöglich durchführen.</p> <p>b) Die Planungen zum Ausbau der Straßenhinterlandanbindung sind durch das Land als Auftragsverwaltung für den Bund bereits im Juli 2007 aufgenommen worden. Aus heutiger Sicht kann der Ausbau der B 207 im Jahr 2015 (und damit drei Jahre vor der für 2018 geplanten Fertigstellung der FBQ) abgeschlossen werden.</p>

3.5.	die Fertigstellung des Ausbaus von Umgehungsstraßen durch Ausbau der K43 (Blieschendorfer Allee) mit Anbindung nach Norden über „Amalienhof“ und „Wasserwerksweg“ zur „Nienendorfer Straße“ als Ausweichstrecke für die E 47. Diese Umgehungsstraßen sind ebenfalls vor Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt fertig zu stellen, um Ausweichstrecken unter Umgehung der Ortschaft Burg auf Fehmarn zu gewährleisten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Der angesprochene Ausbau der K 43 ist ein Projekt in kommunaler Planungshoheit; dessen zeitliche Abwicklung allein in der Hand des Kreises Ostholstein liegt.</li> <li>b) Abstimmungen mit dem Land hinsichtlich der Fördermodalitäten nach dem GVFG-SH wurden bereits aufgenommen.</li> </ul>
4.	<b>Finanzierung ergänzender und begleitender sozialer und wirtschaftlicher Regionalentwicklungsmaßnahmen</b> durch	
4.1.	eine wissenschaftliche Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Das Land unterstützt das Anliegen der Stadt Fehmarn.</li> <li>b) Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) „Entwicklungskonzept als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt- Querung“ werden Maßnahmevorschlägen erarbeitet, wie die Region - und damit auch Fehmarn - die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nutzen und wie sie die Nachteile mindern kann. Das REK ist im Februar 2009 durch den Kreis Ostholstein in Auftrag gegeben worden. Es wird zu 80% aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Landes gefördert. Das Ergebnis wird in verschiedenen Gremien diskutiert werden.</li> </ul>
4.2.	Einrichtungen auf Fehmarn zur Kompensation der wegfallenden Arbeitsplätze, z.B. Forschungseinrichtungen bezüglich der Meeresökologie hinsichtlich der sich verändernden Strömungsverhältnisse und Salzgehalte der Ostsee,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Das Land begrüßt den Vorschlag z.B. Forschungseinrichtungen auf Fehmarn anzusiedeln.</li> <li>b) Stadt Fehmarn, Kreis Ostholstein und Land SH werden entsprechende Überlegungen u.a. in der AG-FBQ diskutieren und ggf. entsprechende Initiativen ergreifen.</li> </ul>
4.3.	ein spezielles Förderprogramm für lokale Entwicklungsprojekte sowie die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen im Planungsprozess und in den Finanzierungsplänen von Land und Bund, wie u.a.	Siehe Ziff. 2.1.
a)	den sofortigen Bau eines unabhängigen, aufklärenden Informationszentrums zur neutralen Problemsensibilisierung und Aufzeigung von Lösungsmöglichkeiten und	Siehe Ziff. 4.3.b)

<p>b)</p>	<p>den zeitnahen Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums auf Fehmarn mit einer Ausstellung zum Bau der festen Querung und zu damit im Zusammenhang stehenden Themen.</p>	<p>a) Nach den bisherigen Verabredungen zwischen D und DK wird ein solches Informations- und Ausstellungszentrum auf Fehmarn für notwendig und sinnvoll gehalten und soll so schnell wie möglich etabliert werden.</p> <p>b) Die dänische Planungsgesellschaft sagt zu, die Finanzierung sicher zu stellen. Sie hat bereits ein entsprechendes Gebäude in Burg auf Fehmarn angemietet und will es zu einem Info- und Ausstellungszentrum ausbauen. Darüber hinaus wird für die Bauphase ein weiteres Info-Center in der Nähe der Baustelle gefordert. Die Region hat die Möglichkeit, an dem Konzept mitzuwirken, d. h. sie sollte sich Gedanken darüber machen, in welchem Umfang, in welcher Form und an welchem Standort ein solches Informationszentrum eingerichtet werden sollte. Dabei müssen auch Nachnutzungsmöglichkeiten bedacht werden.</p>
<p>5.</p>	<p><b>Differenzierter Zugschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Bauunternehmen an den Baumaßnahmen</b></p>	<p>a) Neben dem GWB trägt auch das Schleswig-Holsteinische Landesrecht dem Gedanken der Förderung mittelständischer Interessen Rechnung. So bestimmt das Mittelstandsförderungs- und Vergabegesetz (MFG), dass öffentliche Auftraggeber mittelständische Interessen vornehmlich durch Teilung der Aufträge in Fach- und Teillose angemessen zu berücksichtigen haben. Für den Fall der Weitergabe von Leistungen an Nachunternehmer besteht eine Verpflichtung des Auftragnehmers dahingehend, bevorzugt Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft zu beteiligen, soweit es mit der vertragsgemäßen Ausführung des Auftrages vereinbar ist. Hierdurch erhalten auch kleinere und mittlere Betriebe Möglichkeiten sich im Wettbewerb zu behaupten. Rein „lokale Vorrangbetrachtungen“ (ortsansässiges Unternehmen) hingegen können nicht in Vergabeentscheidungen einfließen (Diskriminierungsverbot).</p> <p>b) Die dänische Planungsgesellschaft wird die Ausschreibung EUweit unter Beachtung der nationalen Rechtsvorschriften durchführen. Das Land wird das Anliegen der Stadt Fehmarn in Gesprächen mit dem dänischen Verkehrsministerium sowie der dänischen Planungsgesellschaft vorbringen.</p>
<p>6a.</p>	<p><b>Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen und lokalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener lokaler Siedlungsstrukturen durch</b></p>	<p>a) Das Anliegen der Stadt Fehmarn wird begrüßt.</p> <p>b) Ein Verkehrskonzept zur Hinterlandanbindung wird in Kürze im Rahmen des Projekts MORO Nord auf Initiative der IHK zu Lübeck in Auftrag gegeben werden. Die IHK zu Lübeck, das Land SH (Innenministerium) und die Handelskammer HH beteiligen sich finanziell daran und begleiten es fachlich zusammen mit Vertretern des MWV sowie der Kreise Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und der Hansestadt Lübeck.</p>
<p>6a.1.</p>	<p>den frühzeitigen und vollständigen Ausbau der E 47 (B 207) zur vierspurigen Bundesstraße bis nach Puttgarden einschließlich einer leistungsfähigen Verbindung über/durch den Fehmarnsund,</p>	<p>Zum Ausbau der B 207: Siehe Ziff. 3.4.</p> <p>a) Der Ausbau der Fehmarnsundquerung ist von Seiten des Bundes z.Zt. nicht vorgesehen (vgl. hierzu auch Art. 5 Abs. 2 des Staatsvertrages). Die Landesregierung ist der Auffassung, dass abhängig von der Verkehrsentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden sollte, ob ein Ausbau der Fehmarnsundbrücke erforderlich wird. Die Landesregierung wird die Verkehrsströme sorgfältig beobachten und zu gegebener Zeit mit dem Bund in Verhandlung treten, um zu verhindern, dass die Fehmarnsundbrücke nach Freigabe der festen Fehmarnbeltquerung zu einem Nadelöhr wird.</p> <p>b) Es bleibt den weiteren Verhandlungen mit dem Bund vorbehalten, inwieweit dieses Projekt im Rahmen der Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans dringlich gemacht werden kann.</p>

6a.2.	die frühzeitige Realisierung der landseitigen Anschlussinfrastruktur <u>vor</u> Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren,	<p><u>Straße</u>: Siehe Ziff. 3.3.</p> <p><u>Schiene</u>:</p> <p>a) Für den Ausbau der Schienenstrecke ist die DB AG zuständig.</p> <p>b) Der Zeitplan für die Realisierung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Lübeck - Puttgarden ergibt sich aus Art. 5, Abs. 2. des Staatsvertrages.</p>
6a.3.	den Erhalt des bestehenden Haltepunktes in Puttgarden a. F. für den Schienenpersonenfernverkehr mit ICE-Anbindung bzw. Neubau eines entsprechenden Haltepunktes direkt an der auszubauenden Strecke der E 47 (B 207) zwischen Burg und Puttgarden unter Berücksichtigung des neuen Haltepunktes in Burg a.F,	<p>a) Das Land setzt sich für die Beibehaltung des Fernhaltepunktes Lübeck und Oldenburg ein, hat jedoch keine originären Gestaltungsmöglichkeiten, da der Fernverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich von der DB AG erbracht wird. Inwieweit es erreichbar ist, dass der Fernverkehr zwischen Lübeck und der Grenze zu Dänemark weitere Halte einlegt, dürfte maßgeblich vom Fahrgastpotential abhängen.</p> <p>b) Das Land hat entschieden, einen neuen Haltepunkt für den Nahverkehr in Burg auf Fehmarn einzurichten. Dieser soll nach gegenwärtigem Planungsstand im Jahr 2010 eröffnet werden. Sollte durch Verhandlungen mit der DB AG ein saisonaler Haltepunkt für Fernverkehrszüge und ggf. ICE-Züge in Burg auf Fehmarn erreichbar sein, wäre der dort vorhandene Bahnsteig zu verlängern.</p>
6a.4.	die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee,	<p>a) Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau darf das derzeitige SPNV-Angebot nicht verschlechtern. Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist es, den parallelen Betrieb von Nah-, Fern und Güterverkehr zu ermöglichen.</p> <p>Für den Ausbau der <u>Schiene</u>nhinterlandanbindung ist die DB AG zuständig. Über die Einstellung, Reduzierung oder Fortsetzung des <u>Fährbetriebs</u> entscheidet die Firma Scandlines in eigener Verantwortung.</p>
6a.5.	den verkehrsgerechten und zukunftsorientierten Ausbau der zu verlängernden Ausfahrten bei Avendorf, Burg und Puttgarden a.F. von der Bundesstraße. Dazu gehört bei der Ausfahrt Avendorf der zeitgerechte Ausbau der K 43 (nordöstlich dieser Ortschaft) mit Radweg. Bei der Ausfahrt Burg wird angeregt, diese rd. 300 bis 500 m nördlich der vorhandenen neu anzulegen, zur Entlastung des Verkehrsstromes zwischen Landkirchen und Burg a. F. Die Ausfahrt bei Puttgarden muss eine angemessene Strassenverbindung zum Hafengelände berücksichtigen, um eine Um-/Nachnutzung des Hafens zu ermöglichen.,	<p>a) Das Anliegen der Stadt Fehmarn ist mit den für die Straßenplanung zuständigen Behörden abzustimmen.</p> <p>b) Das MWV und der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Niederlassung Lübeck – stehen in stetigem Kontakt mit der Stadt Fehmarn.</p>

6a.6.	die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich-/Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Umgehungsstraßen mit Radwegen, Raststätte),	<p>a) Das Land unterstützt das Anliegen, einen Auffangparkplatz auf Fehmarn einzurichten. Mit dem vierstreifigen Ausbau der B 207 wird die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur langfristig verbessert. Dabei wird die Notwendigkeit weiterer sich aus dem Ausbau generierender Infrastrukturmaßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt geprüft.</p> <p>b) Die Berücksichtigung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (Ausweich- und Auffangparkplätze) wird von der dänischen Planungsgesellschaft in Abstimmung mit dem LBV-SH in die Planungen zur Querung mit einbezogen.</p>
6a.7.	die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Fahrradfahrer beim Bau einer zweiten Fehmarnsund-Brücke/bei der Bohrung eines Tunnels bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über/durch den Fehmarnsund,	<p>a) Sollte die Fehmarnsundquerung ausgebaut werden, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen. Die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange und die Regelung der Verkehrsführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Radfahrer wird Gegenstand der dann stattfindenden Planung sein.</p>
6a.8.	einen für die Stadt Fehmarn kostenneutralen Aus-/Umbau von Bahnübergängen, Kreuzungen und Brücken (keine Anwendung von §13 EkrG, der eine Kostendrittung zwischen Bahn, Land und Straßenbaulastträger vorsieht),	<p>a) Die Thematik ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Hinsichtlich der Finanzierung bestehen unterschiedliche Regelungen, je nachdem, ob es sich um EKrG-Maßnahmen an der bestehenden Strecke oder an einer neu trassierten Strecke handelt und ob die Beseitigung eines bestehenden Bahnübergangs (durch Stilllegung des Bahnübergangs bzw. durch höhenfreie Lösungen -Tunnel oder Brücke) erforderlich ist. Bei einer <u>Neutrassierung</u> wären nur höhenfreie Übergänge (Brücke, Tunnel) erlaubt. Diese wären dann nach § 11 EKrG von dem „Verursacher“, also der DB AG, zu tragen. Bei EKrG-Maßnahmen an der <u>bestehenden Strecke</u> ist zu unterscheiden zwischen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maßnahmen nach § 12 EKrG (dann Kostenübernahme durch denjenigen, der die EKrG-Maßnahme verlangt)</li> <li>– Maßnahmen nach § 13 EKrG: Beseitigung von bestehenden Bahnübergängen (Aufhebung oder Bau höhenfreier Lösungen durch Tunnel oder Brücke). In diesem Fall tragen Straßenbaulastträger, DB Netz AG und Bund jeweils ein Drittel. Bei Gemeindestraßen wird der Drittel-Anteil der Gemeinde i. d. R. durch GVFG-Mittel mit 60 – 85 % gefördert.</li> </ul> <p>Inwieweit der Ausbau der bestehenden Strecke (durch zweites Gleis und Elektrifizierung) die Beseitigung bestehende Bahnübergänge erfordert, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Geschwindigkeit, Fahrzeugdichte, Schrankenschließzeiten, Sicherheitsaspekte).</p>
6a.9.	umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene (nach BAB-Standard),	<p>a) Das Anliegen des Kreises ist nachvollziehbar. Rechtsgrundlage ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) mit den dazu ergangenen Verordnungen. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung definiert verbindlich die anzuwendenden Geräuschpegelgrenzwerte für Straßen- und Schienenneu- und Ausbauprojekte. Werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmverordnung durch den Beurteilungspegel überschritten, so besteht für die betroffenen Anwohner ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Dies wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überprüft und die zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden verbindlich festgelegt. Die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger der betroffenen <u>Straße</u>.</p> <p>b) Lärmschutzmaßnahmen, für die <u>Schiene</u> liegen in der Verantwortung der DB AG.</p>

6a.10.	umfassende und verantwortungsvolle, beidseitige Schallschutz- und Schallminderungsmaßnahmen an der bestehenden Fehmarnsundbrücke aus den bei 6.a9 genannten Gründen sowie Anbringung von Windabweisern zur Verminderung der Sperrzeiten für leere LKWs (nach BAB-Standard),	<p>a) Lärmschutzmaßnahmen können beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Straße/Brücke realisiert werden, wenn die entsprechenden Grenzwerte überschritten sind. Ansprechpartner für eine ergänzende bauliche Ausstattung an der bestehenden Fehmarnsundbrücke ist die DB AG als Eigentümerin. Diese hätte u.a. zu prüfen, inwieweit zusätzliche bauliche Einrichtungen überhaupt statisch möglich sind.</p> <p>b) Zurzeit ist ein Neubau oder eine wesentliche bauliche Änderung der Fehmarnsundbrücke nicht vorgesehen (s. Ziff. 6a.1.).</p>
6a.11.	Bestandssicherung der sieben Querungen der E 47,	<p>a) Es ist beabsichtigt, die Anzahl der Anschlussstellen entsprechend der heutigen Anzahl beizubehalten</p>
6a.12.	einen verantwortungsvollen und kooperativen Umgang mit den besonderen touristischen, verkehrlichen und siedlungsbezogenen Interessen der Insel Fehmarn, die insbesondere auch vom Ausbau und von der Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie vom prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Schiene betroffen sein wird.	<p>a) Dem Land ist an einer transparenten, nachvollziehbaren Planung gelegen. Die Abarbeitung aller planungsrelevanten Belange stellt den Kernpunkt der Planungsentscheidung dar. Die betroffenen Kommunen sollen bereits vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens in die Planungen eingebunden werden, damit insbesondere deren regionalwirtschaftliche Interessen und Belange so weit wie möglich berücksichtigt werden können.</p> <p>b) Das Land SH (MWV) hat die Kommunen und Vertreter der DB AG bzw. der DB Projektbau GmbH bereits im März 2008 zu einem Gespräch nach Kiel eingeladen. Die DB AG zeigte sich bereit, mit den betroffenen Kommunen die Planung zu erörtern, um gemeinsam Lösungen zu finden. In der Zwischenzeit haben zwei weitere Erörterungsrunden zuletzt am 18.03.2009 in Eutin zwischen den Kommunen und der DB AG bzw. der Projektbau GmbH stattgefunden. Da die der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung überwiegend unter Beibehaltung der jetzigen Trasse erfolgen sollen und damit Lärmbelastungen und eine Beeinträchtigung des Tourismus zu befürchten sind, hat Verkehrsminister Dr. Biel sich mit Schreiben vom 9.4.2009 an Bundesverkehrsminister Tiefensee gewandt und ihn darum gebeten, eine teilweise Neutrassierung, außerhalb der Badeorte in die Planung einzubeziehen, kostenmäßig zu bewerten und diese vor der endgültigen Entscheidung mit den Kommunen und dem Land zu diskutieren. Eine Antwort steht noch aus.</p>
6b.	<b>Verwirklichung von Maßnahmen zur Förderung der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt durch</b>	
6b.1.	Einführung der Lotsenpflicht und eines Verkehrsleitsystems für den Schiffsverkehr unter Einbindung der „IMO“ sowie Vorhaltung von Not-schleppern im Hafen Puttgarden,	<p>a) Die Einführung einer Lotsenpflicht und eines Verkehrsleitsystems werden im Rahmen der Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts für die Querung eine bedeutende Rolle spielen.</p>
6b.2.	Vermeidung der Behinderung des Fährverkehrs während der Bauzeit.	<p>a) Dieses Anliegen des Stadt Fehmarn wird durch das Land SH unterstützt.</p> <p>b) Diese Forderung wird auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung eine Rolle spielen.</p>

7.	<b>Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards</b> durch	
7.1.	Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherungspflicht,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Der Wunsch nach Sicherstellung eines leistungsfähigen Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsdienstes mit klarer Festlegung der Zuständigkeiten für die Schiffs- und Verkehrssicherungspflicht wird unterstützt.</li> <li>b) Im Juni 2009 wird auf Initiative des MWV eine Auftaktbesprechung zur Klärung der Zuständigkeiten und zur Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts stattfinden.</li> </ul>
7.2.	Herstellung eines gebohrten Tunnels anstelle eines Brückenbauwerkes,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Die Frage der technischen Lösung ("Brücke oder Tunnel") wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</li> <li>b) Anfang April 2009 hat die dänische Planungsgesellschaft Verträge mit zwei Beraterteams geschlossen, die in Konkurrenz zueinander stehend eine Brücken- und eine Tunnelvariante (Absenktunnel) planen. Dabei sind die technische Machbarkeit, die wirtschaftliche Optimierung und eine akzeptable Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Nur eine der beiden Varianten wird später tatsächlich umgesetzt werden.</li> </ul>
7.3.	die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie eines effizienten Umweltmanagements mit integriertem Umweltmonitoring,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Im Rahmen der Planung wird eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt, die auch die artenschutzrechtlichen Anforderungen abbildet. Für die UVS werden entsprechende Fachbüros beauftragt. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind die Gutachten mit den von den Gutachtern empfohlenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (Landschaftspflegerischer Begleitplan - LBP). Der Planfeststellungsbeschluss stellt die im LBP enthaltenen Maßnahmen verbindlich fest. Dies kann auch, soweit erforderlich, ein Monitoring enthalten.</li> <li>b) Im September 2008 hat die dänische Planungsgesellschaft eine Reihe von Umweltuntersuchungen in Auftrag gegeben und damit die UVP eingeleitet.</li> </ul>
7.4.	die Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Komponenten der ökologischen Sensitivität einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen und Nassbaggerungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen,	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Soweit sich aufgrund der ökologischen Gegebenheiten einschränkende Maßnahmen des Bauablaufes ergeben, können sich diese bereits aus den Empfehlungen der Gutachter entwickeln. Soweit die Planfeststellungsunterlagen dieses ggf. nicht hergeben, so besteht die Möglichkeit, diese Aspekte als Stellungnahme (Forderung) in das Planfeststellungsverfahren einzubringen.</li> </ul>
7.5.	Beachtung der Erkenntnisse aus dem aktuellen „Grünbuch der EU zur Meerespolitik“.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Das Land beachtet das Grünbuch der EU zur Meerespolitik und hat sich in Abstimmung mit den norddeutschen Ländern intensiv mit eigenen meerespolitischen Stellungnahmen und Forderungen in seine Entstehung eingebracht. Unter Berücksichtigung des in der Folge und auf Grundlage des Grünbuchs verabschiedeten Blaubuchs „Eine integrierte Meerespolitik für die EU“ hat das Land im Juni 2008 selbst als erste europäische Region den "Maritimen Aktionsplan Schleswig-Holstein" entwickelt und im Landtag verabschiedet. Dieser enthält zehn Leitlinien, anhand derer eine innovative und integrative Meerespolitik umgesetzt werden soll. Hierzu gehört auch die Leitlinie „Meeresumwelt nachhaltig schützen“, hinter der sich zahlreiche Projekte zum Meeresschutz/Umweltschutz verbergen.</li> </ul>

8.	<b>Gewährleistung zur Übernahme unmittelbarer und späterer Folgekosten des Projektes hinsichtlich</b>	
8.1.	der gesamten Kompensationsmaßnahmen als „Lastenausgleich“, wobei die Realisierung von Kompensationsmaßnahmen keine Minderung der lokalen Standards und Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung Fehmarns darstellen oder auslösen dürfen,	a) Der Baulastträger wird die <u>Folgekosten</u> in dem Umfang übernehmen, wie es nach Prüfung des Einzelfalls gesetzlich vorgesehen ist. Hierzu bedarf es zunächst einer belastbaren Darstellung der eingetretenen Schäden.
8.2.	evtl. Havariefälle im Fehmarnbelt einschließlich der Aufwendungen im Nothafen Puttgarden,	Siehe Ziffer 8.1.
8.3.	des inselweiten Küstenschutzes wegen veränderter Strömungsverhältnisse und Küstenlinien nach Fertigstellung des Bauwerkes, insbesondere wegen der dadurch veränderten touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten,	Siehe Ziff. 8.1. a) Ob es zu <u>Veränderungen der Küstenlinie</u> kommt, ist aus heutiger Sicht offen.
8.4.	der Wasseruntersuchungen zur Prüfung der Badewasserqualität,	Siehe Ziff. 8.1.
8.5.	zusätzlicher Anforderungen an die Freiwilligen Feuerwehren, die Polizei und den Katastrophenschutz,	a) Dem Baulastträger einer Straße können keine Folgekosten in Bezug auf die Rettungsdienste auferlegt werden. Es wird Ihnen jedoch baulich ermöglicht, die vorgegebenen Rettungszeiten (bei Notdiensten) durch Einrichtung von ausreichender Anzahl von Anschlussstellen oder Zu- und Abfahrten einzuhalten. Diese Mehraufwendungen trägt der Baulastträger. b) Im Juni 2009 wird auf Initiative des MWV eine Auftaktbesprechung zur Klärung der Zuständigkeiten und zur Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts stattfinden. Es soll u.a. auch der der Vorschlag diskutiert werden, eine Werkfeuerwehr einzurichten.
8.6.	der evtl. Ablagerung von Baggergut bzw. Bohrgut.	Siehe Ziff. 8.1.
9.	<b>Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Region durch</b>	

9.1.	vorrangige Einbeziehung und ökologische Aufwertung der vorhandenen Naturschutzflächen auf Fehmarn,	<p>a) Die Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen wird, dargelegt. Ausgleichsmaßnahmen sollen vornehmlich am Ort des Eingriffs erfolgen. Im Einzelfall kann es sinnvoller sein, die Ausgleichsmaßnahmen an geeigneten Einzelstandorten zu konzentrieren. Bei der Erstellung des LBP werden frühzeitig Gespräche mit den Naturschutzverbänden, den betroffenen Eigentümern und den Eigentümern der in Frage kommenden Ausgleichsflächen geführt. Ziel ist es, einvernehmliche Regelungen zu erzielen.</p> <p>b) Die dänische Planungsgesellschaft hat die Landgesellschaft beauftragt, die entsprechenden Flächen zu suchen und Verhandlungen mit den Betroffenen zu führen.</p>
9.2.	vorrangigen Einsatz der bundeseigenen Flächen auf Fehmarn,	<p>a) Die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln legt die Verwendung von bundeseigenen Flächen für Ausgleichszwecke zunächst nahe. Allerdings gilt zu berücksichtigen, dass diese Flächen für Ausgleichsflächen geeignet sein müssen, d.h. sie müssen sich in das Ausgleichskonzept sinnvoll integrieren lassen.</p>
9.3.	Einbeziehung zumindest des gesamten Gebietes des Kreises Ostholstein.	<p>a) Die Einbeziehung von Ausgleichsmaßnahmen im gesamten Gebiet des Kreises Ostholstein ist grundsätzlich möglich. Das Landesnaturschutzgesetz sieht vor, dass ein Ausgleich in gleichen geografischen Zonen erfolgen kann. Es ist nicht unbedingt zwingend, den Ausgleich am Ort des Eingriffs auszuführen.</p>
10.	<b>Differenzierte Preisgestaltung für die Brückenmaut unter Berücksichtigung von Pendlern und speziellen Regionaltarifen zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region.</b>	<p>a) Mit Blick auf die europäische Integration und die deutsch-dänische Zusammenarbeit unterstützt die Landesregierung die Forderung der Stadt Fehmarn nach einer differenzierten Preisgestaltung für die Brückenmaut. Diese Forderung richtet sich an die Betreibergesellschaft und die Bundesregierung.</p> <p>b) Das Anliegen wird in den Gesprächen mit dem dänische Verkehrsministerium, der dänische Planungsgesellschaft und dem BMVBS thematisiert.</p>
11.	<b>Vertiefende und ergänzende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf</b>	
11.1.	die lokale Arbeits- und Ausbildungsplatzvernichtung (wegfallende, zu künftig benötigte Quantitäten und Qualifikationen, Fort- und Weiterbildungsbedarf, Umschulungsmöglichkeiten?),	<p>a) Die Konsequenzen einer festen Fehmarnbeltquerung auf die lokalen Arbeits- und Ausbildungsplätze hängen entscheidend davon ab, inwieweit die konkreten Chancen genutzt und Risiken vermieden werden können. Die Konkretisierung ist Gegenstand des regionalen Entwicklungskonzeptes "Entwicklungskonzept als Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung" (siehe 4.1). Hier werden Maßnahmevorschläge erarbeitet, wie die Region die sich bietenden wirtschaftlichen Chancen durch eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt nutzen und wie sie die Nachteile mindern kann.</p>

11.2.	die Schiffssicherheit und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Schiffsverkehrsleitsystems,	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt. Die Frage der Schiffssicherheit muss bei der Planung und Verwirklichung einer festen Fehmarnbeltquerung eine entscheidende Rolle spielen.</p> <p>b) Die dänische Planungsgesellschaft hat umfangreiche Studien zu den Navigationsbedingungen in Auftrag gegeben. Abgeschlossen sind bereits folgende Untersuchungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analyse des derzeitigen Schiffsverkehrs,</li> <li>– Verkehrsprognose für 2030,</li> <li>– Gefahrenanalyse und</li> <li>– Identifikation der „Risk Control Options“.</li> </ul> <p>Die Gesamtbewertung erfolgt im Rahmen des sog. „Formal Safety Assessment“ (FSA) nach den Vorgaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Dabei wird insbesondere die Risikoanalyse eine wichtige Rolle spielen.</p> <p>Siehe auch Ziff. 6b.1.</p>
11.3.	die Strömungsverhältnisse, Küstenlinien sowie touristischen Küsten- und Strandnutzungsmöglichkeiten während und nach der Fertigstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung,	<p>a) Ob es tatsächlich zu Veränderungen der Küstenlinie kommt, ist aus heutiger Sicht offen. Diese Forderung sollten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung geklärt werden.</p>
11.4.	den Vogelzug,	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p>b) Im Rahmen des fakultativen Umweltkonsultationsprozesses, der 2005-2006 durchgeführt wurde, ist ein Bedarf nach vertieften Gutachten zu einzelnen Umweltaspekten festgestellt worden. Die eingeleiteten Umweltverträglichkeitsprüfungen der Planfeststellungsbeschlüsse umfassen weitere Untersuchungen u.a. zum Vogelzug und der Fischerei.</p>
11.5.	die Fischerei,	Siehe Ziff. 11.4.
11.6.	die regionale Wirtschaft (insbesondere auf den Tourismus),	<p>a) Das Anliegen wird unterstützt.</p> <p>b) Die Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung auf die regionale Wirtschaft sind bereits in verschiedenen Studien analysiert worden. Zur Konkretisierung der Entwicklungschancen für die regionale Wirtschaft ist ein sog. „Regionales Entwicklungskonzept (REK) im Februar 2009 in Auftrag gegeben worden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollten helfen, den Bau der festen Fehmarnbeltquerung in einer der regionalen Wirtschaft förderlichen Weise zu gestalten.</p> <p>Zum Bereich Tourismus: Siehe Ziff. 3.</p>
11.7.	die Meeresumwelt infolge von Sedimentfreisetzungen und Freisetzungen von (Kleinst-)Schwebstoffen sowie aufgrund der Veränderungen des Wasseraustausches und des Salzgehaltes der Ostsee,	<p>a) Diese Forderungen sollten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Fehmarnbeltquerung geklärt werden.</p> <p>b) Siehe Ziff. 11.4.</p>
11.8.	den Verkehrsfluss und das erhöhte Verkehrsaufkommen bei lediglicher Beibehaltung der Fehmarnsundbrücke als Nadelöhr und bei Schaffung einer straßenmäßigen Vierspurigkeit sowie bahnmäßigen Zweigleisigkeit,	Siehe Ziffer 6a.1.

11.9.	die Sicherheit, den Einzelhandel, die Übernachtungsmöglichkeiten und das soziale Gefüge durch den mehrjährigen Einsatz einer Vielzahl von auswärtigen/ausländischen Arbeitern auf Fehmarn.	a) Der Umfang und die Dauer des Einsatzes auswärtiger bzw. ausländischer Arbeitskräfte hängt v.a davon ab, ob es gelingt, in Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung stehende Produktionsstätten auf der Insel anzusiedeln.
-------	--	---