

## **Sitzung der Stadtvertretung Fehmarn am 03.03.2020** **Sachstandsbericht des Regionalmanagements**

**Die Klagen der Stadt Fehmarn und der Gemeinde Großenbrode gegen den PFB Ausbau B 207 zur vierspurigen Bundesstraße vom OVG Schleswig** sind nach den mdl. Verhandlungen am 13. und am 14.02.2020 bekanntlich leider abgewiesen worden. Die schriftlichen Urteile mit den Gründen für die Abweisungen liegen noch nicht vor und bleiben abzuwarten. Eine Analyse der Urteile muss dann zeigen, ob es sinnvoll erscheint, gegen die nicht zugelassene Revisionen, Beschwerden einzulegen.

Das OVG hat die Klage- und Rügebefugnisse der Kommunen gegen den PFB Ausbau B 207 rein formal geprüft. Die vorgebrachten Gründe Fehmarns, v.a. gegen die in den Planunterlagen vorgesehene Ampellösung auf der B 207 (Amalienhofer Brücke), die Forderung der gemeinsamen Betrachtung, eine Abstimmung der Verfahren (v.a. mit der neuen FSQ und den Schienenausbau) wurden vom Gericht dabei nicht anerkannt. Für das Land wurde vorab auch erklärt, dass es eine Gesprächsbereitschaft zu einer alternativen Lösung im Bereich Amalienhofer Brücke nicht mehr gäbe.

Ebenso formal „abgetan“ wurden die Gründe der Gemeinde Großenbrode wie z.B. hinsichtlich der Auf-/Abfahrt für die Gemeinde - während der Herstellung der Anschlussstelle B 207, Baltic- nur über die A1, AS Heiligenhafen Ost, die Beschränkung der Bauzeiten im Bereich der „Lagune“ nicht während der Rastzeit der Seevögel (d.h. nur von Mai – September) und ebenso die gemeinsame Betrachtung/eine Abstimmung der Verfahren.

Das OVG sieht das „Prioritätsprinzip“, das heißt: die nachgelagerten Verfahren haben sich am Verfahren B 207 zu orientieren, Grundlage sind die Daten der Planerstellung bis zum 31.08.2015 wie z.B. die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2011. Die vorgebrachten Argumente der Einschränkungen und Behinderungen durch zusätzliche Bau- und Verkehrsbelastungen (zeitlich parallele Baumaßnahmen B 207, Schienenbau, Bau der FSQ, Belttunnel und Sanierung FSB) in den Kommunen infolge dieser Vorgehensweise wurden vom OVG verworfen. Die zwischenzeitlich (im Oktober 2018) bekannt gewordene Prognose des Anstiegs des Meeresspiegels bis zum Ende des Jahrhunderts und damit mögliche zusätzliche Hochwassergefährdungen in Fehmarn und Großenbrode, waren ebenso kein Grund für die Umplanung der PFB Unterlagen aus dem Jahre 2015 bzw. Frühjahr 2018.

Als Zusicherung der Gegenseite zu einem der klageerheblichen Gründe der Stadt (diese Erklärung ging am Abend vor den Prozessen am 12.02.20 ein) wurde schriftlich erklärt, dass im Bereich Puttgarden der „Überlappungsbereich“ der Planungen Belttunnel und Ausbau B 207 nur im Zuge der Maßnahme B 207 ausgebaut werde, sofern der Tunnelbeschluss keinen Bestand haben bzw. nicht ausgeführt werden sollte. Somit ist für diesen Bereich nur ein Vorhabenträger zuständig. Ein wesentlicher Klagepunkt der Stadt Fehmarn war mit dieser Zusicherung ausgeräumt.

Ein weiteres Verfahren, private Klage, wurde am 27.02.20 vor dem OVG verhandelt. Vstl. Im Juni stehen die Termine des Aktionsbündnis und des NABUs vor dem OVG an. Termine für die Verhandlungen der Klagen des Wasser- und Bodenverbands Großenbrode sowie von Scandlines wurden bisher noch nicht festgelegt.

### **Variantenplanung FSQ**

Das Dialogforum hatte bis Anfang des Jahres die Variante des RT FSQ (Absenktunnel unter Beibehaltung der FSB für die langsamen Verkehre, Straßenbaulast FSB durch Bund und/oder Land) bestätigt. In einem Schreiben des Wirtschaftsministers an den Sprecher des DFs vom 27.01.20, begrüßt dieser die Arbeit des RTs FSQ. Er verweist auf das lfd. Abwägungsverfahren und die rechtliche Prüfung einer möglichen späteren Trägerschaft der Baulast der FSB.

**In einer gemeinsame Pressemitteilung des BMVIs, des Landes und der DB vom 03.03.2020 wird die „optimale Lösung“ über und durch den Sund präsentiert: geplant wird mit dem vom RT FSQ und vom Dialogforum favorisierten Absenktunnel bei Erhalt der FSB für die langsamen Verkehre.**

Der Wirtschaftsminister spricht in dieser PM „... vom eindrucksvollen Wahrzeichen Fehmarns...“. Für mich ein Hinweis, dass es über die spätere Zuständigkeit und Trägerschaft der Straßenbaulast der FSB noch Klärungsbedarf gibt. Dieses ist auch eines der Themen in der kommenden Sitzung des Dialogforums am 19.03.20. Der RT FSQ ist m.E. weiterhin trotz der erfreulichen Mitteilung gefordert. Die Variante ist auf der Homepage der DB unter <https://www.anbindung-fbg.de/de/> veröffentlicht.

Im Rahmen der Erstellung der „Strategischen Ziele“ der Stadt hat die AG Forderungskatalog/Strategiegruppe im Januar 2020 ein Grundsatzgespräch mit **Femern A/S** über die Erstellung einer möglichen **Absichtserklärung einer künftigen Zusammenarbeit** geführt. Die Sprecher der Fraktionen haben in einem späteren internen Termin mitgeteilt, dass diese den kommenden Gesprächen mit Femern A/S positiv gegenüberstehen und sich darin einbringen werden. Es besteht die Absicht, eine entsprechende Erklärung mit einem erarbeiteten Katalog der Stadtvertretung in ihrer Sitzung am 25.06.2020 vorzulegen.

Erneute Anfragen bei der DB sowie beim APV haben ergeben, dass die Eröffnung des **PFV Schiene Fehmarn** vstl. im 2. Quartal 2020 erfolgen werde. Eine Einladung der DB, nach deren Ermittlung, an die betroffenen Anlieger/innen der Bereiche Fehmarnsund, Struckkamp und Avendorf zu einem Infotermin Lärm- und Erschütterungsschutz am 18.03.20 ist kürzlich eingegangen. Nachgefragt bei der DB wurde, wann eine Information der kommunalen Vertreter/innen erfolgen soll.

Im Wege der Beteiligungsmöglichkeit zum **Regionalfahrplan 2020/2021** durch NAH.SH wurde die Einführung des Stundentakts HL-Fehmarn erneut gefordert. Dabei wurde v.a. auf die notwendige Kompensation der Verschlechterung durch den Wegfall des Fernverkehrs und ein deutliches Zeichen für den Klimaschutz hingewiesen. Das Thema Wegfall des Fernverkehrs über Fehmarn Kopenhagen wird auch im kommenden Dialogforum erneut behandelt werden.

In der Sitzung der Stadtvertretung am 12.12.19 hatte ich bereits ausführlich über die anstehenden **Sanierungsmaßnahmen Fehmarnsundbrücke** berichtet (Korrosionsschutz Tragseile und Tausch einiger Tragseile, Erneuerung der Schrammborde und Brückenträger, Bauzeiten 4-5 Jahre unter lfd. Verkehr mit Einengung der Fahrbahnen auf jeweils 3 Meter und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, Ampelschaltungen sollen nur im Notfall erfolgen). Der Beginn der Arbeiten ist nach Auskunft der DB im April/Mai 2020 vorgesehen.

Die 35. Sitzung des **Dialogforums** wird am **19.03.20** um 16.30 Uhr in Oldenburg/H stattfinden.