

Forderungen des Kreises Ostholstein im Zusammenhang mit dem möglichen Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung

Am 29. Juni 2007 wurde in Berlin durch den dänischen Verkehrsminister Flemming Hansen und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet, mit dem sich beide Staaten auf den Bau der festen Querung über den Fehmarnbelt und den Ausbau der landseitigen Anbindungsinfrastruktur verständigt haben. Das Memorandum sieht vor, dass die feste Querung bei einer angenommenen Bauzeit von etwa 7 Jahren im Jahr 2018 fertiggestellt sein soll. Mit dem Beginn der Bauarbeiten ist demnach ungefähr für das Jahr 2011 zu rechnen. Um diese Zeitplanung einzuhalten, muss voraussichtlich schon in Kürze mit konkreten Planungsschritten begonnen werden. Da von diesen Planungen der Kreis Ostholstein und speziell die Insel Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode in direkter Weise betroffen sind, sieht es der Kreis als notwendig an, die regionalen Belange und Forderungen umgehend in die anstehenden Planungsprozesse auf nationaler Ebene und auf Landesebene einzubringen. Darüber hinaus ist aus Sicht des Kreises auch sicher zu stellen, dass die Anliegen der Region auf dänischer Seite eine angemessene Berücksichtigung finden, weil sowohl die vorbereitenden Arbeiten und die Planung des Projektes als auch Genehmigung, Bau, Betrieb und Instandhaltung der festen Querung in den Händen des dänischen Staates bzw. einer dänischen Planungs- und Brückenbaugesellschaft liegen werden.

Nach Unterzeichnung der Absichtserklärung über den Bau der festen Querung steht Ostholstein – und hier insbesondere die Insel Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode – vor der Aufgabe, sich auf die zu erwartenden Veränderungen im Zusammenhang mit dem Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung und dem Ausbau der landseitigen Anschlussinfrastruktur frühzeitig einzustellen und ihnen aktiv zu begegnen. Um Entwicklungschancen zu nutzen, mögliche Risiken für die Region zu minimieren und potenzielle negative Effekte wirkungsvoll und nachhaltig zu kompensieren, benötigt die Region besondere Unterstützung durch das Land Schleswig-Holstein und die Bundesregierung. Mit dem vorliegenden Forderungskatalog möchte der Kreis Ostholstein seine Bereitschaft zur Kooperation signalisieren und zugleich seinen zentralen Forderungen im Zusammenhang mit dem möglichen Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung Ausdruck verleihen. Dabei ist der Forderungskatalog des Kreises Ostholstein als Grundlagenpapier zu verstehen, das regelmäßig überarbeitet und im Zuge der fortschreitenden Konkretisierung des Projektes ergänzt und fortentwickelt wird.

Der vorliegende Forderungskatalog umfasst u.a. auch verschiedene Hinweise und Forderungen aus Städten und Gemeinden im Kreis Ostholstein. Die Stadt Fehmarn, als direkt und besonders stark betroffene Kommune, wird einen separaten Forderungskatalog durch die Stadtvertretung verabschieden, der dem Forderungskatalog des Kreises nachträglich beigelegt werden soll.

Kapitel I enthält die Forderungen des Kreises in Form einer Zusammenfassung. In Kapitel II werden die Forderungen noch einmal detailliert aufgeführt und begründet.

I. ZUSAMMENFASSUNG

Zentrale Forderungen und Anliegen des Kreises Ostholstein:

1.) Berücksichtigung regionaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Region in Entscheidungs- und Planungsprozesse

durch

- (1.1) Einbindung der Region in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,
- (1.2) Beteiligung eines Vertreters aus der Region in die zu gründende (dänische) Planungsgesellschaft sowie in weitere zukünftig tätige Arbeits- und Planungsgremien auf binationaler Ebene bzw. auf Bundes- und Landesebene,
- (1.3) einen verantwortungsvollen Umgang mit regionalen Gesichtspunkten und eine angemessene Berücksichtigung regionaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen.

2.) Vertraglich fixierte Kompensationsmaßnahmen für die zu erwartenden Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen

3.) Minimierung der Gefährdungen für den Tourismus auf Fehmarn und in Großenbrode während der Bauphase einer festen Querung

durch

- (3.1) die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung der Arbeiten zur Minimierung der Sedimentausbreitung,
- (3.2) die vertragliche Absicherung höchster Umweltauflagen für die Bauunternehmer zur Gewährleistung einer bestmöglichen Sedimentkontrolle,
- (3.3) zeitliche Beschränkungen für Bauarbeiten, die zu starken Sedimentaufwirbelungen führen (z.B. Bohrungen in der touristischen Hauptsaison),
- (3.4) die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn und in Großenbrode,
- (3.5) die Fertigstellung des Ausbaus der E 47 zu einer vierspurigen Bundesstraße vor Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt, um Belastungen durch Baustellenverkehr zu verringern.

4.) Finanzierung ergänzender u. begleitender Regionalentwicklungsmaßnahmen

durch

- (4.1) ein spezielles Förderprogramm für regionale Entwicklungsprojekte sowie die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen im Planungsprozess und in den Finanzierungsplänen von Land und Bund,
- (4.2) u.a. den Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums auf Fehmarn mit einer Ausstellung zum Bau der festen Querung und zu weiteren Inhalten (z.B. zur Meeresökologie),
- (4.3) u.a. eine Studie zu den Entwicklungschancen im Norden des Kreises Ostholstein zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze

5.) Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Baufirmen an den Baumaßnahmen

6.) Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener Siedlungsstrukturen

durch

- (6.1) den frühzeitigen und vollständigen Ausbau der E 47 zur vierspurigen Bundesstraße bis nach Puttgarden einschließlich einer leistungsfähigen Verbindung über den Fehmarnsund, die nicht zur Staubildung führt,
- (6.2) die frühzeitige Realisierung der landseitigen Anschlussinfrastruktur vor Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren,
- (6.3) den Erhalt bestehender Haltepunkte im Kreisgebiet für den Schienenpersonenfernverkehr (unter Berücksichtigung des neuen Haltepunktes in Burg a.F und des Haltepunktes in Neustadt i.H. West),
- (6.4) die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene,
- (6.5) eine ausreichende Zahl von Ausfahrten von der Bundesstraße auf Fehmarn und in Großenbrode (einschließlich eines Zugangs zum Hafengelände in Puttgarden, um eine Um-/Nachnutzung des Hafens zu ermöglichen),
- (6.6) die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich- / Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Raststätte),
- (6.7) die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Fahrradfahrer beim Bau einer zweiten Fehmarnsund-Brücke bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über den Fehmarnsund,
- (6.8) einen verantwortungsvollen und kooperativen Umgang mit den besonderen touristischen, verkehrlichen und siedlungsbezogenen Interessen der Gemeinden, die vom Ausbau und von der Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie vom prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Schiene betroffen sein werden,
- (6.9) einen für die Gemeinden kostenneutralen Aus-/Umbau von Bahnübergängen, Kreuzungen und Brücken (keine Anwendung von §13 EkrG, der eine Kostendrittung zwischen Bahn, Land und Straßenbaulastträger vorsieht),
- (6.10) umfassende und verantwortungsvolle Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen für die anliegenden Gemeinden im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene.

7.) Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards

durch

- (7.1) die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie eines effizienten Umweltmanagements mit integriertem Umweltmonitoring,
- (7.2) die Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Komponenten der ökologischen Sensitivität einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen.

8.) Gewährleistung zur Übernahme späterer Folgekosten

z.B. durch Veränderungen der Küstenlinie infolge veränderter Strömungsverhältnisse oder durch zusätzliche Anforderungen an die freiwilligen Feuerwehren und den Katastrophenschutz aufgrund von Unfällen (insbesondere im Bereich der Fehmarnsundbrücke).

9.) Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Region

10.) Differenzierte Preisgestaltung für die Brückenmaut

unter Berücksichtigung von Pendlern und speziellen Regionaltarifen zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region

11.) Vertiefende und ergänzende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf

- (11.1) den Vogelzug,
- (11.2) die Fischerei,
- (11.3) die regionale Wirtschaft (insbesondere auf den Tourismus),
- (11.4) die Meeresumwelt infolge von Sedimentfreisetzungen und Freisetzungen von (Kleinst-)Schwebstoffen,
- (11.5) die Schiffssicherheit und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Verkehrsleitsystems.

II. ZENTRALE FORDERUNGEN UND ANLIEGEN DES KREISES OSTHOLSTEIN IM EINZELNEN

1.) Berücksichtigung regionaler Interessen und unmittelbare Einbindung der Region in Entscheidungs- und Planungsprozesse

Die wichtige Aufgabe des Informationsaustausches und der Kommunikation zwischen den entscheidungsrelevanten Ministerien auf Bundesebene bzw. auf dänischer Seite und der Region wurde bisher ausschließlich auf indirektem Wege über das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWWW) wahrgenommen. Wenngleich diese Zusammenarbeit stets positiv und konstruktiv war, sieht es der Kreis nunmehr als dringend erforderlich an, dass rasch ein unmittelbarer und regelmäßiger Kontakt zwischen den Lenkungs- und Planungsgremien auf nationaler Ebene und der betroffenen Region hergestellt wird. Nur durch regelmäßige und direkte Kontakte kann ein fruchtbarer Informationsaustausch gewährleistet werden und können letztlich abgestimmte Lösungen gefunden werden. Nur im direkten Austausch kann sicher gestellt werden, dass spezifische Belange und Problembereiche, die vor Ort identifiziert werden, in den relevanten Entscheidungs- und Planungsgremien frühzeitig erörtert und gewissenhaft geprüft werden.

Daher fordert der Kreis Ostholstein

- (1.1) die Einbindung der Region in die bestehende dänisch-deutsche Lenkungsgruppe,
- (1.2) die Beteiligung eines Vertreters aus der Region in die zu gründende (dänische) Planungsgesellschaft sowie in weitere zukünftig tätige Arbeits- und Planungsgremien auf binationaler Ebene bzw. auf Bundes- und Landesebene,
- (1.3) einen verantwortungsvollen Umgang mit regionalen Gesichtspunkten und die angemessene Berücksichtigung regionaler Interessen im Staatsvertrag und in den anstehenden Planungsprozessen.

2.) Vertraglich fixierte Kompensationsmaßnahmen für die zu erwartenden Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen

Die Untersuchung der sozioökonomischen und regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt¹ weist bei Inbetriebnahme einer festen Querung Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb in Höhe von bis zu 370 Personen (4 + 2- Szenario) für den Teilraum Ostholstein/Lübeck aus. Diese negativen Beschäftigungseffekte sollen nach Ansicht der Gutachter durch neue Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Betrieb und Wartung einer festen Querung sowie durch Beschäftigungszuwächse infolge von Wettbewerbsverbesserungen im Güter- und Personenverkehr kompensiert werden. In der Bilanz errechnen die Gutachter einen Beschäftigungszuwachs von 220 bis 325 Personen (je nach Querungsmodell) für die Region Lübeck/Ostholstein.

Aus Sicht der unmittelbar betroffenen Region ergeben sich aus diesen Zahlen Unklarheiten über die kleinräumig tatsächlich zu erwartenden Beschäftigungseffekte. Für Ostholstein zeichnen sich aufgrund unterschiedlicher räumlicher Schwerpunkte bei Arbeitsplatzverlusten und –gewinnen Nachteile für den Arbeitsmarkt in der Region ab.

¹ Kocks Consult GmbH u.a., 1999, S. 184.

Denn die Arbeitsplatzverluste im Fährbetrieb werden fast ausschließlich in direkter Umgebung des Fährhafens Puttgarden zu verzeichnen sein, wie auch die Gutachter konstatieren.² Demgegenüber werden aber z.B. die prognostizierten Arbeitsplatzzuwächse aufgrund verbesserter Wettbewerbsbedingungen im Güter- und Personenverkehr eine breitere räumliche Streuung aufweisen oder sich sogar primär auf bestehende Zentren der Produktionsindustrie und des Handels konzentrieren und sind kaum im ländlichen Raum zu erwarten. Wachstumspotenziale im Zusammenhang mit der festen Querung werden von den Gutachtern eher in den Metropolen Hamburg und Kopenhagen-Malmö gesehen. Für die dazwischen liegende Fehmarnbelt-Region werden in vielen Bereichen lediglich indirekte oder sog. „spill-over“ Effekte erwartet, indem die Region z.B. aufgrund günstigerer Baulandpreise an Attraktivität für Pendler aus den Großstädten gewinnt. Direkte Effekte in Form von Unternehmensansiedlungen in Ostholstein werden dagegen als eher begrenzt eingestuft.³

Darüber hinaus sind in den durch die Gutachter ausgewiesenen Beschäftigungsverlusten im Fährbetrieb mögliche negative Effekte in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen (z.B. bei Fährdienstleistungen wie Catering) nicht berücksichtigt.⁴ Da auch Betriebe in diesen Wirtschaftsbereichen überwiegend in der näheren Umgebung des Fährhafens angesiedelt sind, ist hier ggf. mit weiteren Arbeitsplatzverlusten zu rechnen.

Insgesamt bestehen aufgrund dieser gutachterlichen Aussagen insbesondere im Kreisnorden Befürchtungen, dass die Arbeitsmarktbilanz durch die Verwirklichung des Projektes insgesamt negativ ausfallen wird. Damit würde sich die bereits überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote⁵ weiter erhöhen und das soziale und ökonomische Gleichgewicht der Region wäre gefährdet. Die Realisierung einer festen Fehmarnbelt-Querung muss daher durch spezifische arbeitsmarktwirksame Kompensationsmaßnahmen - wie beispielsweise die Ansiedlung einer öffentlichen Einrichtung in der betroffenen Region - ergänzt werden.

Daher fordert der Kreis Ostholstein eine vertraglich verankerte Vereinbarung für Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich der zu erwartenden Arbeitsplatzverluste bei Einstellung des Fährverkehrs (vergleichbar mit der gesetzlichen Regelung, die beim Bau der Querung über den Großen Belt in Dänemark im Rahmen von § 9 festgelegt wurde).

3.) Minimierung der Gefährdungen für den Tourismus auf Fehmarn und in Großenbrode während der Bauphase einer festen Querung

Der Kreis Ostholstein ist eine stark touristisch geprägte Region. Auf der Insel Fehmarn sind direkt und indirekt etwa 90 % der Bevölkerung wirtschaftlich vom Tourismus abhängig. Für das touristische Erlebnisprofil der Insel sind Landschaft und Natur von besonderer Bedeutung, so dass sich Fehmarn als Natur- und Erholungsziel insbesondere für Familien mit Kindern sowie für Segler, Surfer und Angler positioniert hat. Dabei profitiert Fehmarn von einer überdurchschnittlich hohen Quote von Stammurlaubern. Etwa 70 % der Fehmarngäste sind Wiederholungsbesucher.⁶

² Vgl. hierzu Kocks Consult GmbH u.a., 1999, S. 179.

³ Vgl. Copenhagen Economics / Prognos AG, 2006, S. 44 ff.

⁴ Vgl. hierzu Kocks Consult GmbH u.a., 1999, S. XVII (Regionalstudie / Zusammenfassung).

⁵ Die Arbeitslosenquote (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen) lag im Nordkreis (Dienststelle Oldenburg i.H.) bei 11,5 % (Dez. 2006) gegenüber einem Durchschnittswert für das Land Schleswig-Holstein von 8,9 % (Dez. 2006).

⁶ Vgl. Wenzel & Partner BDU, 1999: Untersuchung touristischer Aspekte einer festen Fehmarnbeltquerung. Hamburg.

Insbesondere während der Bauphase einer festen Fehmarnbelt-Querung ergibt sich nach Ansicht der Gutachter⁷ ein erhebliches Konfliktpotenzial mit dem Image der Insel als umweltfreundliches Zielgebiet. Mit einer Einschränkung der touristischen Erholungsqualität durch die Bauarbeiten ist u.a. aufgrund von Beeinträchtigungen der Strand- und Badequalität durch Sedimentfahnen zu rechnen sowie durch die Lagerung von Baumaterialien und Aushub, aber auch durch Lärm- und Staubbelästigung der Anrainer durch Baustellenverkehr. Mit diesen Beeinträchtigungen gehen auch wirtschaftliche Nachteile für fremdenverkehrsrelevante Anrainer wie Beherbergungsbetriebe, Campingplätze und Yachthäfen einher.

Daher fordert der Kreis Ostholstein:

- (3.1) die Sicherstellung einer besonders sorgfältigen Planung und Überwachung der Arbeiten zur Minimierung der Sedimentausbreitung,
- (3.2) die vertragliche Absicherung höchster Umwelanforderungen für die Bauunternehmer zur Gewährleistung einer bestmöglichen Sedimentkontrolle,
- (3.3) zeitliche Beschränkungen für Bauarbeiten, die zu starken Sedimentaufwirbelungen führen (z.B. Bohrungen während der touristischen Hauptsaison),
- (3.4) die weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg (und ggf. über die Schiene) zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn und in Großenbrode,
- (3.5) die Fertigstellung des Ausbaus der E 47 zu einer vierspurigen Bundesstraße vor Beginn der Bauarbeiten für die feste Querung über den Fehmarnbelt, um Belastungen durch Baustellenverkehr für die Insel Fehmarn zu verringern.

4.) Finanzierung ergänzender und begleitender Regionalentwicklungsmaßnahmen

Negative Image-Effekte während der Bauphase können auch langfristige Einschnitte für den Tourismus auf Fehmarn und in anderen Teilen des Nordkreises (z.B. in Großenbrode) zur Folge haben. Diese Gefahr besteht, wenn erholungssuchende (Stamm-)Gäste aufgrund der baubedingten Beeinträchtigungen dauerhaft in andere Urlaubsgebiete abwandern oder wenn aufgrund verkehrlicher Engpässe (z.B. am Fehmarnsund) regelmäßige Staus entstehen und die Mobilität von Einwohnern und Touristen in der Region spürbar beeinträchtigt wird. Ferner bleibt nach Ansicht der Gutachter⁸ auch nach Fertigstellung des Verkehrsbauwerkes der Widerspruch zur Positionierung der Region als umweltfreundliches Natur- und Erholungsziel bestehen. Durch die Einschränkung des Inselcharakters könnte Fehmarn darüber hinaus einen touristischen Imageverlust zu bewältigen haben.

Dies bedeutet insgesamt ein nicht zu unterschätzendes Risiko für die Tourismuswirtschaft und damit eine Gefährdung für die wirtschaftliche Basis der Region. Diese Beeinträchtigungen und Gefährdungen der primären Erwerbsgrundlage sind aus Sicht der Region nicht ohne umfassende Unterstützung tragbar und erfordern ein aktives „Gegensteuern“ durch begleitende und ergänzende Regionalentwicklungsmaßnahmen. Hierfür müssen zusätzliche Bundes- und/oder Landesmittel bereitgestellt werden. Denn auch mögliche positive Entwicklungsimpulse – z.B. durch die Erschließung von Potenzialen im Tages- und Ausflugs-tourismus oder die Aktivierung neuer Quellgebiete

⁷ Vgl. Wenzel & Partner BDU, 1999 und Copenhagen Economics / Prognos AG, 2006, S. 68 und Copenhagen Economics / Prognos AG, 2006: Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link, S. 68 ff..

⁸ Vgl. Wenzel & Partner BDU, 1999, S. 88.

(z.B. aus Skandinavien) – können nur durch gezielte Förderung nutzbar gemacht werden und eine ausgleichende Wirkung auf die Regionalentwicklung entfalten.

Die Notwendigkeit ergänzender und begleitender Maßnahmen wird auch durch verschiedene Gutachter festgestellt. Die feste Querung selbst und der landseitige Infrastrukturausbau sind als isolierte Maßnahme keine ausreichenden Impulsgeber. In der Untersuchung der Kocks Consult GmbH aus dem Jahr 1999 heißt es z.B.: „Aufgrund der strukturellen Defizite, sowohl im Kreis Ostholstein als auch in Storstrøms Amt, kann nicht erwartet werden, dass eine feste Querung über den Fehmarn Belt substantielle wirtschaftliche Effekte zur gegenseitigen Stärkung der Regionen schaffen könnte. Der Grund ist, dass die Impulse, die in Ostholstein benötigt werden, in Storstrøms Amt nicht gegeben sind und umgekehrt. Daher sind andere komplementäre Maßnahmen neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich, um positive räumliche Effekte innerhalb der beiden Regionen zu erzeugen.“ (vgl. Kocks Consult GmbH, 1999, S. 124).

Daher fordert der Kreis Ostholstein

- (4.1) die Finanzierung begleitender und ergänzender Regionalentwicklungsmaßnahmen über ein spezielles Förderprogramm und die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen im Planungsprozess sowie in den Finanzierungsplänen von Land und Bund,
- (4.2) u.a. die Finanzierung und den Bau eines Informations- und Ausstellungszentrums auf Fehmarn mit einer Ausstellung zum Bau der festen Querung und zu weiteren Inhalten (z.B. zur Meeresökologie), um touristische Potenziale im Ausflugs- und Tagestourismus während der Bauphase zu erschließen,
- (4.3) u.a. eine Studie zu den Entwicklungschancen im Norden des Kreises Ostholstein zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze.

5.) Differenzierter Zuschnitt der Baulose für eine mögliche Beteiligung regionaler Baufirmen an den Baumaßnahmen

Die Vergabe von Bauaufträgen in der Größenordnung wie sie im Zusammenhang mit dem Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung zu erwarten sind, finden über europaweite Ausschreibungen statt. Die Möglichkeiten für eine Beteiligung der regionalen Bauwirtschaft sind hierbei generell sehr begrenzt. Allerdings zeigen Erfahrungen beim Bau anderer Infrastruktur-Großprojekte (z.B. ICE-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main), dass ein Zusammenschluss regionaler Baufirmen (z.B. im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft) durchaus wettbewerbsfähige Angebote erbringen kann, wenn die Bauarbeiten in Bauabschnitte entsprechender Größe (Bauzeit und Auftragsvolumen) unterteilt werden.

Daher fordert der Kreis Ostholstein: einen maßvollen und differenzierten Zuschnitt der Baulose, um sicher zu stellen, dass die für die Bauphase prognostizierten positiven Effekte⁹ auf die regionale Wirtschaft und den regionalen Arbeitsmarkt wirksam werden können. Diese Vorgehensweise muss außerdem eine frühzeitige Berücksichtigung bei den Planungen zum Bau der festen Querung und zum Ausbau der landseitigen Anschlussinfrastruktur.

⁹

Kocks Consult GmbH / Institut für Seewirtschaft und Logistik (ISL) / Carl Bro A/S Consulting Engineers, 1999: Untersuchung der sozioökonomischen u. regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarn Belt. Koblenz.

6.) Verwirklichung eines leistungsfähigen regionalen Verkehrskonzeptes für die Anschlussinfrastruktur auf Schiene und Straße unter Berücksichtigung gewachsener Siedlungsstrukturen

Neben dem eigentlichen Querungsbauwerk über den Fehmarnbelt ist der (Teil-)Ausbau der landseitigen Schienen- und Straßeninfrastruktur für das Kreisgebiet von großer Relevanz. Zum einen darf aus Sicht des Kreises der Bau der festen Querung über den Fehmarnbelt und der damit verbundene Anstieg des Verkehrsaufkommens nicht zu Staus und Behinderungen des Verkehrsflusses in der Region führen (z.B. durch einen Engpass am Fehmarnsund). Zum anderen muss der Ausbau der landseitigen Anschlussinfrastruktur (insbesondere der Schiene) unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen und Nutzungen erfolgen. Sowohl der zu erwartende deutliche Anstieg des Verkehrs auf der Schiene (insbesondere des Güterverkehrs) als auch der langfristig geplante zweigleisige Ausbau der Schienenstrecke bedeutet für viele Gemeinden, deren Siedlungsbereich sehr dicht an der Bahnstrecke liegt oder die von den Schienen durchquert werden, eine erhebliche Lärmbelastung für Einwohner und Touristen. Auch die ebenerdigen Bahnübergänge werden bei der prognostizierten Zahl der Züge¹⁰ zu erheblichen Beeinträchtigungen für innerörtliche und regionale Verkehre führen, weil die geschlossenen Schranken insbesondere in den Sommermonaten lange Staus in den betroffenen Orten zur Folge haben werden. In vielen Teilräumen Ostholsteins wird sich zudem aufgrund der schienennahen Bebauung die Verlegung eines zweiten Gleises äußerst problematisch gestalten. Ein verantwortungsvoller Umgang mit den Interessen der betroffenen Gemeinden ist hier unbedingt erforderlich und wird daher mit Nachdruck vom Kreis gefordert. Die Trassenuntersuchungen für den zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke sind unter besonderer Berücksichtigung der Belange der betroffenen Gemeinden vorzunehmen.

Besondere Aufmerksamkeit ist dabei dem bestehenden „Flaschenhals“ bei Großenbrode an der Fehmarnsundbrücke zu widmen. Die räumliche Situation, die hier durch eine besonders enge Verzahnung von Verkehrs- und Siedlungsflächen gekennzeichnet ist, bietet nur äußerst eingeschränkte Flächenspielflächen für einen Ausbau der Verkehrswege. Um hier eine Ausbaulösung zu finden, die im Einklang mit den Interessen der Siedlungsentwicklung steht und zugleich die z.T. äußerst wertvollen ökologischen Bereiche schont, ist eine besonders sensible und gewissenhafte Vorgehensweise in enger Abstimmung mit der betroffenen Gemeinde notwendig.

Von Bedeutung ist darüber hinaus die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen, um eine weitere Verschärfung bereits saisonal auftretender Verkehrsengpässe durch das Zusammentreffen touristischer Verkehre mit Baustellenverkehren während der Hauptsaison zu vermeiden. Daher ist eine Fertigstellung des Ausbaus der E 47 zur vierspurigen Bundesstraße vor Beginn der Bauarbeiten dringend erforderlich.

Auch der Erhalt und die Weiterentwicklung der vorhandenen Bahnanschlüsse im Kreisgebiet wird von der Region als besonders wichtig für die zukünftige verkehrliche und regionalwirtschaftliche Entwicklung angesehen. Von elementarer Bedeutung ist hierbei der Erhalt des existierenden Fernverkehrshaltepunktes in Oldenburg i.H. sowie die Errichtung eines neuen Haltepunktes in Burg auf Fehmarn. Gleichzeitig müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die vom Land Schleswig-Holstein geplante Intensivierung des Nahverkehrs auf der Vogelfluglinie ermöglichen und stärken. Gerade für die Erreichbarkeit der Region als touristisches Zielgebiet ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur unerlässlich und muss auch nach einem Ausbau der Strecke für die Region zur Verfügung stehen. Insbesondere muss im Zuge des Ausbaus und der

¹⁰ Finanzanalysen, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn, Kurzbericht 2003. København/Berlin.

Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Schiene sicher gestellt werden, dass ein Parallelverkehr von Nah-, Fern- und Güterverkehr möglich ist und eine effiziente Verknüpfung der Regional- und Fernverkehre erfolgt.

Diese Einschätzung wird auch von verschiedenen Gutachtern geteilt. Im touristischen Fachbeitrag von Wenzel & Partner BDU¹¹ heißt es hierzu: „Unter touristischen Gesichtspunkten sollte es unbedingt gewährleistet werden, dass die Zughaltepunkte in Oldenburg i.H., Neustadt und auf der Ostseeinsel Fehmarn erhalten bleiben. Das Reisemittel wird insbesondere von älteren Urlaubern sowie Kurgästen genutzt.“ Im Regionalen Entwicklungskonzept für den Kreis Ostholstein wird diese Thematik ebenfalls aufgegriffen. Das Gutachterbüro CONVENT¹² schreibt in diesem Zusammenhang: „Sollte im Herbst 2002 im Rahmen der vorgesehenen Grundsatzentscheidung ein Votum für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung abgegeben werden, so ist neben einem Ausbau der Autobahn bis nach Puttgarden u.U. auch die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Schienenstrecke vorgesehen. Dass auch in diesem Fall die Nah- und Fernverkehrshaltepunkte im Kreis Ostholstein erhalten bleiben, ist für die zukünftige regionalwirtschaftliche Entwicklung insbesondere des Nordkreises von elementarer Bedeutung.“

Im Hinblick auf den Ausbau der landseitigen Anschlussinfrastruktur fordert der Kreis daher konkret:

- (6.1) den frühzeitigen und vollständigen Ausbau der E 47 zur vierspurigen Bundesstraße bis nach Puttgarden einschließlich einer leistungsfähigen Verbindung über den Fehmarnsund,
- (6.2) die frühzeitige Realisierung der landseitigen Anschlussinfrastruktur vor Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren,
- (6.3) den Erhalt der bestehenden Haltepunkte im Kreisgebiet für den Schienenpersonenfernverkehr unter Berücksichtigung des neuen Haltepunktes in Burg a.F. und des Haltepunktes in Neustadt i.H. West,
- (6.4) die Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene,
- (6.5) eine ausreichende Zahl von Ausfahrten von der Bundesstraße (einschließlich eines Zugangs zum Hafengelände in Puttgarden zur Ermöglichung weiterer Nutzungen),
- (6.6) die Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausweich- / Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Raststätte),
- (6.7) die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Fahrradfahrer beim Bau einer zweiten Fehmarnsund-Brücke bzw. bei der Realisierung einer leistungsfähigen Verbindung über den Fehmarnsund,
- (6.8) einen verantwortungsvollen und kooperativen Umgang mit den besonderen touristischen, verkehrlichen und siedlungsbezogenen Interessen der Gemeinden, die vom Ausbau und von der Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie vom prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Schiene betroffen sein werden,

¹¹ Wenzel & Partner BDU, 1999: Untersuchung touristischer Aspekte einer festen Fehmarnbelt-Querung. Ergänzender Fachbeitrag. Hamburg.

¹² CONVENT Planung und Beratung GmbH, 2002: RegiOH – Regionales Entwicklungskonzept Kreis Ostholstein, Endbericht, S. 96).

- (6.9) einen für die Gemeinden kostenneutralen Aus-/Umbau von Bahnübergängen, Kreuzungen und Brücken (keine Anwendung von § 13 EkrG, der eine Kostendrittteilung zwischen Bahn, Land und Straßenbaulastträger vorsieht),
- (6.10) umfassende und verantwortungsvolle Lärmschutz-/Lärminderungsmaßnahmen für die anliegenden Gemeinden im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anstieg des Schwerlast- und Individualverkehrs auf der Straße und dem Anstieg des Güter- und Fernverkehrs auf der Schiene.

7.) **Konsequente Verwirklichung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie strengster Umweltstandards**

Die Untersuchungen der Umweltauswirkungen¹³ im Rahmen der Machbarkeitsstudien und des Umweltkonsultationsberichtes¹⁴ haben eine grundsätzliche Realisierbarkeit einer festen Querung aus ökologischer Sicht festgestellt. Dabei wurden umfassende ökologische Strategien sowie verschiedenste Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Umweltschäden als integraler Bestandteil der Bauarbeiten bzw. des Managements angenommen. Konkret heißt es in der Untersuchung: „Somit sind alle Lösungsmodelle aus ökologischer Sicht durchführbar, wenn angemessene Verminderungsmaßnahmen sowie ein Umweltmanagement durchgeführt werden.“¹⁵

Daher fordert der Kreis Ostholstein:

- (7.1) die unbedingte Einhaltung aller durch die Gutachter empfohlenen Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der ökologischen Strategien, die den Untersuchungen zugrunde gelegt wurden. Dazu zählen auch die in der Machbarkeitsstudie beschriebenen Ausführungen zur Bagger- und Ablagerungstechnik. Ein effizientes **Umweltmanagement mit integrierten Umweltmonitoring** muss Teil der Planung und der Bauarbeiten sein. Entsprechend hohe Umwelanforderungen müssen Bestandteil der Verträge mit den Bauunternehmern sein,
- (7.2) die **Berücksichtigung räumlicher und zeitliche Komponenten der ökologischen Sensitivität** bei der Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen – einschließlich temporärer Unterbrechungen bestimmter Bauarbeiten (z.B. Bohrungen) in ökologisch besonders sensiblen Zeiträumen.¹⁶

8.) **Gewährleistung zur Übernahme späterer Folgekosten**

Der Bau eines Infrastrukturprojektes dieser Größenordnung kann trotz aller Voruntersuchungen und Modellberechnungen zu unerwarteten Effekten führen. Insbesondere die Modelle zur Berechnung der Strömungsverhältnisse und ihrer Veränderung durch das Bauwerk sind verschiedensten Unwägbarkeiten unterworfen. Die Gutachter der Umweltuntersuchung schreiben hierzu beispielsweise: „Abschließend kann zusammengefasst werden, dass nach derzeitigem Kenntnisstand die für die

13 COWI-Lahmeyer Joint Venture, 1999: Machbarkeitsstudie Fehmarn Belt, Verbindung von Küste zu Küste – Untersuchung der Umweltauswirkungen. Schlussbericht, Kurzfassung, S. 31.

14 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland / Ministerium für Verkehr und Energie, Dänemark (Hrsg.), 2006: Eine feste Fehmarnbeltquerung und die Umwelt. Umweltkonsultationsbericht.

15 COWI-Lahmeyer Joint Venture, 1999: Machbarkeitsstudie Fehmarn Belt, Verbindung von Küste zu Küste – Untersuchung der Umweltauswirkungen. Schlussbericht, Kurzfassung, S. 31.

16 Temporäre Einschränkungen für bestimmte Baumaßnahmen aus ökologischen Gründen wurden z.B. auch beim Bau der Öresund-Brücke vorgenommen.

einzelnen Lösungsmodelle abgeschätzten Blocking-Werte keine substantziellen Umweltauswirkungen zur Folge haben. Aus Vorsorgegründen wird jedoch empfohlen, die Behinderung des Wasseraustausches so weit wie praktisch möglich und finanziell vertretbar zu reduzieren, und aus diesem Grund solche Maßnahmen in zukünftigen Planungsphasen weiter zu untersuchen.“¹⁷ Aus Sicht der Region ist eine Vorsorge im Hinblick auf mögliche spätere Folgen des Projektes auch in finanzieller Hinsicht zu treffen. So könnten beispielsweise Änderungen der Strömungsverhältnisse infolge des Querungsbaus die Errichtung von Buhnen an den Küsten des Kreises erfordern. Des Weiteren muss Vorsorge für Folgekosten getroffen werden, die z.B. durch zusätzliche Anforderungen an die freiwilligen Feuerwehren aufgrund von Unfällen entstehen – insbesondere im Bereich der Fehmarnsundbrücke.

Daher fordert der Kreis die Gewährleistung für die Übernahme von möglichen Kosten, die als Folge des Baus einer festen Querung im Kreisgebiet bzw. im Küstenbereich entstehen (z.B. durch Veränderungen der Küstenlinie infolge veränderter Strömungsverhältnisse oder durch zusätzliche Anforderungen an die freiwilligen Feuerwehren und den Katastrophenschutz aufgrund von Unfällen – insbesondere im Bereich der Fehmarnsundbrücke). Dies muss auch für den Fall gelten, dass die Effekte erst nach einem längeren Betriebszeitraum der festen Querung auftreten.

9.) Standortwahl für Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Region

Der projektbedingte Eingriff in Natur und Landschaft wird mit Ausgleichsmaßnahmen entsprechender Größenordnung zu kompensieren sein. Die Ausgleichsflächen können aus Sicht der Region nicht ausschließlich in direkter Umgebung des Bauwerks auf Fehmarn und in Großenbrode ausgewiesen werden, damit vor Ort Entwicklungsspielräume erhalten bleiben und auch zukünftig Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Daher fordert der Kreis, dass die Festlegung von Ausgleichsflächen in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein und der Stadt Fehmarn sowie der Gemeinde Großenbrode erfolgt.

10.) Differenzierte Preisgestaltung für die Brückenmaut

unter Berücksichtigung von Pendlern und speziellen Regionaltarifen zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region

Gutachter der Süddänischen Universität und der Christian-Albrechts-Universität Kiel haben in der im Jahr 2006 veröffentlichten Analyse „Barrieren und Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt-Region“ deutlich herausgearbeitet, dass die Mauthöhe für die feste Querung über den Fehmarnbelt von elementarer Bedeutung für die Intensität des zukünftigen Integrationsprozesses in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region und letztlich für die Realisierung von Wohlfahrtsgewinnen in der Region sein wird. Die Kosten für die Nutzung der Brücke oder des Tunnels werden erheblichen Einfluss auf das Pendleraufkommen in der Region haben.¹⁸ Die derzeitigen Fährpreise – an denen sich auch die zukünftige Maut einer festen Querung orientieren wird – stellt nach Aussagen der Gutachter eine ernstzunehmende Integrationsbarriere dar. Die strategischen Empfehlungen der

¹⁷ COWI-Lahmeyer Joint Venture, 1999, S. 27.

¹⁸ Institut für Grænseregionsforskning, Syddansk Universitet/Institut für Regionalforschung, Christian-Albrechts-Universität Kiel, 2006: Barrieren und Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt-Region, S. 36 ff..

Experten umfassen daher auch die Aufforderung, sich für eine Mautpolitik einzusetzen, die verschiedene Nutzergruppen unterscheidet und grenzüberschreitende Kontakte erleichtert. So heißt es in der Analyse: „Eine Brücke wird das Pendeln zeitlich erleichtern. Angebote für Pendler machen es finanziell möglich. Regionale Mautpreise unterstützen die Integration und enge grenzüberschreitende Kontakte in der Bevölkerung“ (S. 162).

Daher fordert der Kreis, bei der Preisgestaltung für die Brücken-/Tunnelmaut vergünstigte Tarife für Pendler und Bewohner der angrenzenden Region zu berücksichtigen, um durch niedrige Kosten für die Querung des Fehmarnbells grenzüberschreitende Aktivitäten zu erleichtern und damit den Integrationsprozess in der dänisch-deutschen Fehmarnbelt-Region zu fördern.

11.) Vertiefende Untersuchungen

Nach der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudien und des Umweltkonsultationsberichtes sind im Rahmen von Gesprächen und Stellungnahmen durch Fachverbände und Vereine, Defizite der bisherigen Untersuchungen und offene Fragen deutlich geworden. Viele Fachverbände und Vereine sehen hier noch weiteren Untersuchungsbedarf. Die unzureichenden Untersuchungsergebnisse beziehen sich insbesondere auf die Wirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung auf den international bedeutsamen Vogelzug und die Fischerei, aber auch auf die regionalwirtschaftlichen Effekte und hier insbesondere den Tourismus der Region. Detaillierte Untersuchungen fehlen auch zu den möglichen mittel- und langfristigen Folgen von Sedimentfreisetzungen und suspendierten Stoffen (Schwebstoffen), die zum Teil viele Jahre im Wasser verbleiben und die Lebensräume im Meer beeinflussen. Ein weiterer bisher nicht ausreichend untersuchter Bereich ist die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf dem viel befahrenen Fehmarnbelt sowie die Gefahr von Kollisionen, die sich nach Fertigstellung der Brücke und der damit einhergehenden deutlichen Verengung der Fahrrinne auf zwei Hauptöffnungen der Brücke von jeweils nur etwa 700 Meter Breite erheblich erhöht. Aus Sicht der Region ist hier eine zusätzliche Untersuchung erforderlich, bei der auch überprüft wird, ob die Einführung eines Lotsensystems oder eines Verkehrsleitsystems im Fehmarnbelt sinnvoll und zum Schutz der Küstengebiete vor Umweltverschmutzungen (z.B. infolge von Havarien) geboten ist.

Daher fordert der Kreis Ostholstein vor Baubeginn ergänzende und vertiefende Untersuchungen zu den Auswirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung auf

- (11.1) den **Vogelzug** und mögliche Veränderungen des Zugverhaltens,
- (11.2) die **Fischerei** einschließlich möglicher wirtschaftlicher Einbußen durch Verlust oder Beeinträchtigung der Fanggebiete,
- (11.3) die konkrete **Betroffenheit der regionalen Wirtschaftssektoren** unter besonderer Berücksichtigung der Tourismuswirtschaft
- (11.4) die Meeresumwelt infolge von Sedimentfreisetzungen und **Freisetzungen von (Kleinst-)Schwebstoffen**,
- (11.5) die **Schiffssicherheit** und die Gefahr von Kollisionen im Fehmarnbelt einschließlich der Notwendigkeit zur Einführung eines Lotsensystems oder eines Verkehrsleitsystems.