



Protokoll

Runder Tisch „Fehmarnsundquerung“ im Rahmen
des Dialogforums „Feste Fehmarnbeltquerung“

Erste Sitzung des Runden Tisches
Fehmarnsundquerung

Vorbemerkung

Das Dialogforum (DF) beschließt in einer außerordentlichen Sitzung die Gründung eines Runden Tisches (RT) Fehmarnsundquerung (FSQ). Dabei kommen die Grundsätze des DF zur Anwendung und die Regeln des Oldenburger Beschlusses sinngemäß zur Anwendung. Der RT FSQ berichtet direkt an das DF. Der Projektbeirat wird unterrichtet. Der Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer entspricht der bisherigen Kommunalkonferenz, ergänzt um die Teilnahme Betroffener.

Gesetzliche Teilnehmer sind:

- Stadt Fehmarn (vertreten durch Bürgermeister Weber)
- Stadt Großenbrode (vertreten durch Bürgermeister Reise)
- Regionalmanagement (vertreten durch Hr. Zuch)
- Kreis OH (vertreten durch Fr. Kiemstedt und Landrat Sager)
- Geschäftsstelle DF (vertreten durch Hr. Sieverling)
- Aktionsbündnis (vertreten durch Fr. Brelowski und Hr. Kerlen)
- Land Schleswig-Holstein (vertreten durch Fr. Nadolny und MdL Knoefler)

Weitere Teilnehmer sind:

- Ein Vertreter ortsansässiger BI (vertreten durch Hr. Butenschön, BI Fehmarn Beltverkehr)
- Anlieger Fehmarnsund (vertreten durch Hr. Koch Sportboothafen und Hr. Riechey)

Die Sitzungen des RT FSQ sind öffentlich. Leitung und Organisation des RT FSQ liegt bei der Geschäftsstelle des DF zusammen mit der Stadt Fehmarn. Der RT FSQ wird von unabhängiger Stelle moderiert. Die Vorhabenträger stellen eine unabhängige Moderation, die DB übernimmt die Kosten für die Moderation.

Aufgabe und Ziel des RT FSQ ist es, das Dialogforum mit entscheidungsfähigen Vorlagen zu versorgen, im Prozess Transparenz zu schaffen, Knackpunkte zu definieren, konkrete Lösungsvorschläge zu unterbreiten und Interessen zu definieren.

Erste Sitzung des Runden Tisches Fehmarnsundquerung

Ablauf

Top	Agendapunkt	Personen
1	<ul style="list-style-type: none">Vorstellung der Moderation, Abstimmen des Ablaufs	Hr. Klasen
2	<ul style="list-style-type: none">SachstandsberichtVorstellung des Vorgehens im VariantenentscheidVorstellung der Bewertungskriterien und -systematikVorstellung der vier (mal zwei) VariantenAusblick auf die nächsten Schritte in der Planung <p>→ Die Präsentationsfolien sind nicht Teil des Protokolls, da auf Wunsch der Region die Inhalte vor der Veröffentlichung erst dem Dialogforum präsentiert werden. Die Veröffentlichung der Folien auf der Projekt-Internetseite der Vorhabenträger erfolgt nach dem 28. November 2019.</p>	Hr. Kordes (Obermeyer) Fr. Timm (DB Netz AG) Fr. Pompe (LBV)
3	<ul style="list-style-type: none">Festlegen der nächsten Schritte des RT FSQSammlung der Fragen des RT FSQ	RT FSQ

Moderation: Hr. Klasen (christian.klasen@ifok.de)

Protokoll: Hr. Richter (christoph.richter@ifok.de)

Top 3: Festlegen der nächsten Schritte des RT FSQ / Sammlung der Fragen des RT FSQ

Die Mitglieder des RT FSQ einigen sich darauf, dass sie das DF bestmöglich inhaltlich vorbereiten und befähigen. Hierzu präsentieren die Vorhabenträger den Mitgliedern des RT FSQ den Sachstand zur Planung der FSQ. Der RT FSQ prüft die Präsentation und beauftragt die Vorhabenträger mit der Klärung offen gebliebener Fragen. Die Antworten sollen dem DF als Informationsgrundlage und zum besseren Verständnis des Planungsstands dienen. Die Vorhabenträger verpflichten sich, die Fragen bestmöglich und soweit es der Planungsstand (Vorplanung) zulässt zu beantworten. Der RT FSQ bewertet die Antworten und gibt sie mit einer entsprechenden Einschätzung an das DF weiter.

Der RT FSQ tritt wieder zusammen, wenn eine Entscheidung betreffend der Bestandsbrücke getroffen worden ist. Eine Terminabfrage erfolgt mit dem Protokoll, spätestens sobald die Vorhabenträger absehen können, wann die Entscheidung über die Bestandsbrücke gefallen ist.

Folgend sind die Fragen der Mitglieder des RT FSQ aufgeführt und nach Themen geclustert. Die Fragen wurden von den Mitgliedern im Treffen am 13. November 2019 gestellt. Die Mitglieder hatten darüber hinaus die Möglichkeit, ihre Fragen bis zum 15. November 2019 (Dienstschluss) per E-Mail an den Moderator Christian Klasen zu stellen.

Fragen zur Bestandsbrücke

- Wer trifft die Entscheidung, ob die Bestandsbrücke erhalten wird?
- Warum steht noch nicht fest, ob die Bestandsbrücke erhalten wird?
- Sofern eine Entscheidung bis zur Sitzung des DF am 28.11.19 nicht gefallen ist, bis wann rechnen die Vorhabenträger mit einer Entscheidung?
- Wird die Bestandsbrücke aktuell noch Instand gehalten? Wenn ja, wie lange noch?
- Welche baulichen Maßnahmen sind erforderlich, um die Bestandsbrücke zu erhalten? Ist eine Grundsanierung der Brücke unter den neuen Rahmenbedingungen (z.B. LKW-Verkehr) wirtschaftlich vertretbar?
- Wer übernimmt die laufenden Kosten für die Brücke im Falle des Erhalts, wenn diese nicht mehr für den normalen Fahrzeugverkehr und Schienenverkehr genutzt wird? Inwieweit und mit welchem Ergebnis ist das Land Schleswig-Holstein in eine mögliche Übernahme der Trägerschaft der Baulast für die Bestandsbrücke eingebunden?
- Welchen Informationsstand gibt es bzgl. des Denkmalschutzes der Bestandsbrücke? Kann die Brücke trotz des Denkmalschutzes demontiert werden? Welche Alternativen gibt es, falls die Brücke nicht demontiert werden darf?

Fragen zum Lärm- bzw. Windschutz¹

- Wie kann eine „Verlärmung“ der Küstenlinie vermieden werden?
- Welche Lärmschutzwerte legen die Vorhabenträger bei der aktuellen Vorplanung für die Region um den Fehmarnsund zu Grunde?
- Wie unterscheiden sich die Lärmemissionen der vier (mal zwei) Varianten?
- Welche Möglichkeiten gibt es, im Falle des Erhalts der Bestandsbrücke, diese mit Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten?
- Wie werden die Lärm- und Windschutzmaßnahmen bei den neuen Bauwerken und ggf. auch bei der Bestandsbrücke (optisch) aussehen?
- Wie ist die Windanfälligkeit der vier (mal zwei) Varianten jeweils?

Fragen zur Bauzeit und Beeinträchtigung durch den Bau

- Sind die voraussichtliche gemeinsame Bauzeit im Fehmarnbelt und im Fehmarnsund und die damit verbundenen Einschränkungen (z.B. für die Fischerei oder den Sportbootverkehr) in der Planung berücksichtigt?
- Ist es vorgesehen, in der Region Fertigungsanlagen (z.B. Beton oder Stahl) zu bauen? Falls ja, wie ist das Land Schleswig-Holstein dabei eingebunden?
- Gibt es wesentliche Unterschiede in den Bauzeiten pro Variante von Anpassungsmaßnahmen?
- Wie wird, z.B. beim Einschlämmen der Absenktunnelvariante, sichergestellt, dass der Sund nicht eintrübt?
- Wie groß sind die Eingriffe in Eigentum und Gebäude?

Fragen zum Variantenentscheid und zur -bewertung

- Welche Möglichkeiten schlagen die Vorhabenträger vor, wie sich das DF in das Verfahren einbringen kann? Kann die Region (DF, RT FSQ) die Gewichtung der Kriterien beeinflussen?
- Wie verläuft der weitere Entscheidungsprozess konkret? Wann wird die Vorzugsvariante vorgestellt? Wann ist die Planfeststellung geplant?
- Welchen gesamtwirtschaftlichen Nutzen haben die vier (mal zwei) Varianten jeweils?
- Inwieweit muss für jede der Varianten in die Natur (FFH) eingegriffen werden?
- Wie hoch sind die Kosten für die vier (mal zwei) Varianten? Woher kommen die Zahlen, die das Fehmarnsche Tagblatt für die neue FSQ unlängst genannt hat?
- Wo sind die Ergebnisse der Variantenbewertung veröffentlicht?

¹ Annahme: Forderungskatalog der Region (Teilstrecke FSQ s.S. 11), den Antrag des DFs zur Behandlung der Lärmschutzforderungen im Bundestag sowie Präsentationen der Vorhabenträger zum Lärmschutz für Sportboothäfen und Campingplätze von 2017 und 2019.)

- Welche Rolle spielen die Kosten und Bauzeiten beim Variantenentscheid? Werden ausschließlich die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen-Kosten-Faktor entscheidend sein?
- Wieviel Fläche wird pro Variante verbraucht (auch mit Blick auf neue Dämme)?
- Können die Vorhabenträger die Kriterien, die der Region wichtig sind, zusammenfassen und übersichtlich darstellen, inwieweit diese berücksichtigt werden?
- Können die Vorhabenträger ein Gewichtungsmo­dell „Region“ erstellen, in der die Forderungen der Region entsprechend priorisiert sind?²
- Können die Vorhabenträger offenlegen und erläutern, wie und mit welcher Gewichtung die einzelnen Kriterien bewertet wurden?

Fragen zum Landschaftsbild, Natur- und Hochwasserschutz

- Wie groß ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds je Variante?
- Wie kann, besonders bei den Brückenvarianten, die Sichtbarkeit des Fehmarnsundes erhalten bleiben, auch unter Berücksichtigung des notwendigen Lärmschutzes?
- Wie kann bei den Brückenvarianten der Vogelzug möglichst wenig beeinträchtigt werden?
- Welche Bemessungswasserstände für Ostseehochwasser sind bei den Varianten in den Anbindungsbereichen Fehmarn und Großenbrode eingeplant?
- Wie wird auf die Einengung des Sundes (Landabbrüche Fehmarn und Großenbrode, Scopingprotokoll FSQ September 2015) reagiert, wenn die Bestandsbrücke zurückgebaut wird?
- Bleibt der Bahndamm erhalten, auch bei einem Rückbau der Bestandsbrücke?

Fragen zum Thema Verkehr

- Wurden die Anbindungsmaßnahmen pro Variante an die Schiene und die ausgebauten B 207 bewertet?
- Müssen infolge der Umsetzung der Varianten neue Wege/Straßen (in kommunaler Trägerschaft) gebaut werden? Wer ist zuständig für bauliche Maßnahmen, die für Zubringer zu den neuen Straßen gebaut werden müssen?
- Wie werden die geplanten Durchfahrtshöhen der Brücken begründet?
- Sofern die Bestandsbrücke weichen muss und die Variante Absenktunnel die Querungslösung sein sollte, wie werden die langsamen Verkehre (einschl. Fahrradfahrer und Fußgänger) über/unter/durch den Fehmarnsund kommen?
- Wie kann die Sperrung der Brückenvarianten bei Starkwinden vermieden werden?
- Wie kann die Querung des langsamen Verkehrs und der Radfahrer sichergestellt werden?

² Das Modell wird dann als sinnvoll erachtet, wenn Alternativen in der Bewertung der Vorhabenträger relativ eng beieinander liegen, sich aber aus Sicht der Region stark unterscheiden.

- Wie stark werden durch die Landanschlüsse und die Anbindungspunkte an das bestehende Verkehrsnetz örtliche Strukturen beeinträchtigt bzw. verändert?
- Wie stark wird der Engpass am Fehmarnsund im Bereich Großenbrode noch weiter verschärft?

Fragen zu den Bauwerken der vier Varianten

- Warum stehen die Pylone bei den Brückenvarianten so weit auseinander? Warum wird der Sund nicht verengt?
- Ist die von den Vorhabenträgern bisher genannte Teilstrecke FSQ in einer Länge von 3,2 km ausreichend für alle Varianten?
- Kann es auch eine Bohrtunnellösung geben, die verschiedene Verkehre in einer Röhre bündelt?