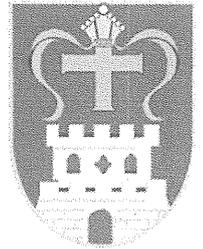


KREIS OSTHOLSTEIN

Der Landrat

Fachdienst
Regionale Planung



KREIS OSTHOLSTEIN • Postfach 433 • 23694 Eutin

An den Sprecher des Dialogforums
Feste Fehmarnbeltquerung
Herrn Dr. Christoph Jessen
über: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft
und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Dennis Schmidt
Postfach 7128
24171 Kiel

| Geschäftszeichen | Auskunft erteilt | Telefon | Email | Datum |
|------------------|-------------------|---------------|-----------------------|------------|
| 6.61.2.1 | Sibylle Kiemstedt | 04521-788-277 | s.kiemstedt@online.de | 06.10.2011 |

Dialogforum feste Fehmarnbeltquerung: Themenvorschläge für die nächsten Sitzungen des Forums

Sehr geehrter Herr Dr. Jessen,

vielen Dank für die Zusendung des Protokolls der ersten Sitzung des Dialogforums. Darin baten Sie um die Nennung von Themen, die im Dialogforum zukünftig erörtert werden sollen. Diese Möglichkeit möchte ich hiermit gerne nutzen.

1. **Ausbau der E 47 / B 207:**

Wie bereits am 5. September von Ihnen angekündigt, sollte im Rahmen der nächsten Sitzung der Ausbau der E 47 / B 207 diskutiert werden. Aus Sicht des Kreises Ostholstein wären dabei insbesondere zwei Aspekte näher zu beleuchten:

- a. Erstens sollte nochmals die Problematik der Verkehrsführung während der Bauarbeiten an der Anschlussstelle Burg auf Fehmarn und die dabei geplante Ampellösung an der Amalienhofer Brücke thematisiert werden.

Nach Aussagen der Landesregierung wäre eine Behelfsbrücke an dieser Stelle zu teuer. Aus Sicht der Stadt Fehmarn und insbesondere der Touristiker würde aber eine Ampelschaltung an dieser Kreuzung die Urlaubsverkehre sowie die Erreichbarkeit der Stadt einschließlich der Schülerverkehre sehr stark behindern. Auch mit der angekündigten „Winterbaustelle“ (also Aussetzung der Bauarbeiten in der Hochsaison) würde keine ausreichende Entlastung für die Verkehrssituation an dieser Stelle erreicht. Daher müsste diese Problematik aus meiner Sicht nochmals erörtert werden.

Zur Klarstellung der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen und zur Versachlichung der Diskussion möchte ich in diesem Zusammenhang vorschlagen, dass mit Hilfe einer Computersimulation eine Art „Stresstest“ für die Baustelle durchgeführt wird. Damit könnte aufgezeigt werden, welche Belastungen an dieser

Stelle zu erwarten sind und welches Verkehrsaufkommen ggf. trotz Ampellösung auch in verkehrsstarken Zeiten bewältigt werden kann.

- b. Als weiteren diskussionswürdigen Punkt für das Dialogforum sehe ich die Situation in der Gemeinde Großenbrode. Hier steht das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bundesstraße unmittelbar bevor (die Auslegung der Unterlagen erfolgt ab 17. Oktober 2011). Zugleich bemühen sich Kreis und Gemeinde aber um eine Verlagerung der Schienentrasse in unmittelbare Nähe der Bundesstraße. Im Rahmen der Untersuchungen für das Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterland-Anbindung wird diese Trassenalternative abgeprüft. Da noch aber keine Vorzugsvariante vorliegt, kann das Planfeststellungsverfahren für den Straßenausbau formal auch keine Verlagerung der Schienestrecke berücksichtigen. Dennoch dürfen aus Sicht des Kreises hier keine Fakten geschaffen werden, die zu einem späteren Zeitpunkt eine Verlagerung der Schienestrecke erschweren oder zur kostenintensiven Anpassung bereits errichteter Bauwerke führen. Vielmehr sollten bereits jetzt – auch im Sinne einer kostensparenden Vorgehensweise - die zu errichtenden Bauwerke (Rampen, Brücke etc.) daraufhin geprüft werden, ob Sie im Falle einer Verlagerung der Schienentrasse problemlos erweitert bzw. angepasst werden können.

Darüber hinaus könnte in diesem Zusammenhang – in Abstimmung mit der Gemeinde Großenbrode - evtl. auch nochmals die Verlagerung der Anschlussstelle Großenbrode Richtung Süden erörtert werden. Im Falle einer Verschiebung der Schiene an die Bundesstraße gewinnt diese bereits vor einigen Jahren diskutierte (und damals verworfene) Maßnahme möglicherweise eine neue Bedeutung. Auch die damit verbundenen Mehrkosten würden sich ggf. vor dem Hintergrund anzupassender Bauwerke an der bisherige Anschlussstelle relativieren und wären unter diesen geänderten Umständen evtl. auch nicht allein von der Gemeinde zu tragen. Gerade vor dem Hintergrund der räumlichen Enge im Bereich der derzeitigen Anschlussstelle könnte eine Verlagerung zu einer Entzerrung der Situation führen und neue Möglichkeiten für eine verbesserte Verkehrsführung in der Gemeinde eröffnen.

Weitere Themen zur Erörterung im Dialogforum wären aus meiner Sicht insbesondere Fragestellungen, die über die im Rahmen formaler Verfahren, Gesetze und Verordnungen geregelten Punkte hinausgehen. Unter anderem wären dies folgende Themen:

2. Schienenhinterland-Anbindung:

a. Güterverkehrsprognosen:

- Wie sind die unterschiedlichen Zahlen zustande gekommen? Wie plausibel sind die neuen Zahlen und mit welchem Güterverkehrsaufkommen muss die Region tatsächlich rechnen?
- Was bedeutet die kurz vor der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren vorgenommene Reduzierung der Betriebsprognose für den Anspruch auf Lärmschutz von Anliegern?
- Was bedeutet es für das Güterverkehrsaufkommen in der Region, wenn einer der neuen Güterverkehrskorridore der EU (Stockholm – Palermo) zukünftig durch Ostholstein und über die Fehmarnbelt-Route geführt würde (statt wie bisher über die Jütland-Route)?

b. Lärmschutz:

- Welche neuen Technologien und Regelungen könnten in Ostholstein zum Einsatz kommen, die die Belastungen für die Bürger minimieren (z.B. neue Technik für Lärmschutz „direkt am Rad“ statt hohe Lärmschutzwände)?
- Wie kann ein effektiver Lärmschutz auch auf Streckenabschnitten sichergestellt werden, die bis 2020 voraussichtlich nur elektrifiziert, aber nicht zweigleisig ausgebaut werden (z.B. auf Fehmarn) – und die somit in den ersten sieben Betriebsjahren nach Eröffnung der festen Querung keinen gesicherten Anspruch auf Lärmschutz haben (da eine „wesentliche Änderung“ im rechtlichen Sinne z.T. erst beim Bau des zweiten Gleises eintritt und einen Lärmschutzanspruch begründet)?

c. Bewertung der Trassenalternativen:

- Wie kann die Region sicher stellen, dass bei der Gewichtung der unterschiedlichen Bewertungskriterien für die Ermittlung der Vorzugstrasse, die Mehrkosten für Neutrassierungsabschnitte nicht als entscheidendes Kriterium herangezogen werden sondern die Interessen der Gemeinden besonderes Gewicht erhalten?

d. Betroffenheit der Landwirtschaft:

- Welche Möglichkeiten gibt es, die besonders betroffenen Landwirte mit einzubeziehen und Maßnahmen zu ergreifen, die ihre Nachteile ausgleichen?

e. Eisenbahnkreuzungsbauwerke:

- Der Ausbau/Umbau von Kreuzungsbauwerken wird nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Kreuzungsbauwerke, die größtenteils von den Gemeinden gar nicht gewünscht werden, verursachen sehr hohe Kosten für die Kommunen. Wie kann man diese Problematik lösen bzw. die Kommunen von Kosten freihalten?

3. **Tourismus:**

a. Tourismusgutachten:

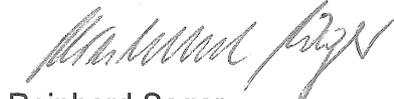
- Vorstellung des Tourismusgutachtens des N.I.T., das im Auftrag von Femern A/S erarbeitet wurde, sowie Diskussion der Gutachtenergebnisse hinsichtlich der Frage, welche vorbereitenden oder kompensierenden Maßnahmen sich hieraus ableiten lassen.

b. Maßnahmen:

- Wie können im Bereich Tourismus Maßnahmen Berücksichtigung finden, die ggf. über den rechtlichen Anspruch der Gemeinden hinausgehen (z.B. zur Kompensation von Image-Schäden)?

Diese Punkte wären aus meiner Sicht zum aktuellen Zeitpunkt besonders diskussionswürdig. Ich würde mich sehr freuen, wenn meine Anregungen Berücksichtigung finden würden. Sicherlich ergeben sich im Laufe der Gespräche im Dialogforum noch weitere Themen und Fragestellungen, die ich zu gegebenem Zeitpunkt dann gerne wieder in den aktuellen Arbeitsprozess einbringen werde.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Sager
Landrat