



## **Bericht**

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zur Festen Fehmarnbeltquerung**

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Am 29.02.2016 haben die Vorhabenträger, Femern A/S und der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck (LBV.SH, NL HL), die Planänderungsunterlagen an die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde, den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) übergeben. Die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde hat die Planänderungsunterlagen auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft und mit Schreiben vom 30.03.2016 ihre Anmerkungen an die Vorhabenträger mit der Bitte um Nachbesserung und Ergänzung der Unterlagen versandt.

Die angepassten Dokumente wurden am 03.05.2016 erneut an die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde übergeben und dort geprüft.

Am 24.05.2016 erfolgte die Rückmeldung der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde zu den überarbeiteten Unterlagen. Nachdem die Vorhabenträger weitere Nachbesserungen vorgenommen haben, hat Femern A/S mit Datum vom 13.06.2016 zusammen mit dem LBV.SH, NL HL, einen Antrag auf Planänderung gestellt.

Die Planänderungsunterlagen lagen vom 12.07.2016 bis zum 12.08.2016 in 11 verschiedenen Ämtern und Gemeinden im Kreis Ostholstein und beim LBV.SH im Betriebssitz Kiel sowie beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern in Schwerin aus. Bis zum 26.08.2016 konnten Einwendungen erhoben werden. Die Einwendungsfrist für die Träger öffentlicher Belange (TöB) endete am 21.09.2016.

Die teilweise Auslegung und die vollständige zweiwöchige Einwendungszeit in den Sommerferien stießen bei den Gegnerinnen und Gegnern sowie anderen Betroffenen auf Kritik. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat sich diese Entscheidung nicht leicht gemacht. Eine vollständige Auslegung erst nach den Sommerferien hätte aber zu einer unverhältnismäßigen Verzögerung geführt.

Die Zahl der Einwendungen und Stellungnahmen liegt final bei 12.600. Es befinden sich darunter viele identische Einwendungen (Mustervorlagen). Von Bedeutung ist jedoch die Qualität der Einwendungen und Stellungnahmen und weniger deren Anzahl. Bevor die Behörde die erneuten Erörterungen durchführen kann, müssen ihr die vollständigen Erwidern der Vorhabenträger vorliegen. Daher kommt es jetzt darauf an, dass die Vorhabenträger Femern A/S und der LBV.SH, NL HL, best- und schnellstmöglich auf die Einwendungen reagieren und ihre Antworten an die Behörde übermitteln.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein sorgt für die notwendigen Personalressourcen, damit die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde des LBV.SH sowohl die in ihrer Verantwortung liegenden Erörterungen als auch die Beschlussfassung zügig umsetzen kann. So wurde die Behörde vor kurzem um drei Juristen verstärkt.

Das Verfahren wird von Seiten der Landesregierung eng begleitet, dabei muss jedoch die Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde beachtet werden.

Der weitere Zeitplan für die Erörterungsphase bis zum Planfeststellungsbeschluss wird festgelegt, sobald die Erwidern der Vorhabenträger vorliegen.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) bereitet zurzeit die Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau der Schienenstrecke von Bad Schwartau bis Puttgarden in sieben Abschnitten vor. Nach Mitteilung der DB AG soll das Planfeststellungsverfahren Anfang 2017 für den Abschnitt auf der Insel Fehmarn eingeleitet werden. Grundlage der DB AG-Planungen ist das Ergebnis des durch das Land Schleswig-Holstein durchgeführten Raumordnungsverfahrens. Dieses trägt dem Anliegen der Region Ostholstein Rechnung, die Trasse an den Bäderorten der Lübecker Bucht vorbeizuführen und Umfahrungen von weiteren Orten vorzusehen. Mit dem Baubeginn wird nicht vor Ende 2019 gerechnet. Die Fertigstellung sämtlicher Abschnitte hängt von der Dauer der Genehmigungsverfahren und möglicher Klagen ab.

Für den Ausbau der Bundesstraße (B) 207 von Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden liegt der Planfeststellungsbeschluss seit dem 31.08. 2015 vor, dieser wird jedoch beklagt. Die Gerichtsverhandlung am Oberverwaltungsgericht in Schleswig ist noch nicht terminiert. Die Finanzierungsmittel des Bundes sind zugesagt, so dass mit dem Ausbau der B 207 bei Vorliegen des Baurechts begonnen werden kann.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurden die Hinterlandanbindungen für Schiene und Straße einschließlich Fehmarnsundquerung jeweils in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Die Fehmarnsundbrücke sollte laut Staatsvertrag eingleisig für die Schiene und zweispurig für die Straße bestehen bleiben. Im Sommer 2010 durchgeführte Belastungstests zeigten jedoch, dass das Bestandsbauwerk den künftigen Verkehrsbelastungen nicht standhalten wird. Von der DB AG sind in der Zwischenzeit in Abstimmung mit dem LBV.SH vier Varianten für einen Ersatzneubau der Brücke für die Vorplanung ausgeschrieben worden: Der Neubau eines kombinierten Bauwerkes für Schiene (2-gleisig) und Straße (4-spurig), der Neubau zweier getrennter Bauwerke (2-gleisig, 4-spurig), der Neubau eines kombinierten Absenktunnels (2-gleisig, 4-spurig) und der Neubau eines Bohrtunnels mit mindestens vier Röhren (2-gleisig, 4-spurig). Auch Ertüchtigungsvarianten der bestehenden Brücke werden in die Vorplanung integriert. Minister Meyer informiert Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker sowie die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig auf Kommunalkonferenzen über den aktuellen Sachstand.

Eine intensive Auseinandersetzung mit dem Projekt einer Festen Fehmarnbeltquerung und den Hinterlandanbindungen sowohl mit Befürworterinnen und Befürwortern als auch mit Gegnerinnen und Gegnern unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt seit mittlerweile fünf Jahren im Rahmen des Dialogforums für die Feste Fehmarnbeltquerung. Alle Aspekte des geplanten Fehmarnbelttunnels und der Schienen- und Straßenhinterlandanbindungen werden transparent aufgezeigt und diskutiert. Die Sitzungen sind öffentlich und werden per Livestream übertragen. Das Dialogforum wird seit Mitte 2016 durch regionale Arbeitsgruppen (sogenannte Runde Tische) ergänzt, die sich insbesondere mit den örtlichen Betroffenen an der Schienentrasse befassen. Ein ebenfalls neu eingerichteter Projektbeirat koordiniert die Forderungen aus der Region und bereitet sie für das Dialogforum auf. Erste Forderungen wurden Ende September 2016 an Bundesminister Dobrindt und Ministerpräsident Albig übermittelt.