

6 Nachrichtliche Übernahmen

Als nachrichtliche Übernahmen sind Planungen und sonstige Nutzungsregelungen aufgenommen worden, die nach anderen als die im Baugesetzbuch der Baunutzungsverordnung formulierten gesetzlichen Vorschriften zu beachten sind, soweit sie für die Planungsebene des Flächennutzungsplanes relevant sind. Dieses gilt auch für denkmalgeschützte Anlagen und Objekte.

6.1 Denkmale

Auf der Insel gibt es viele Bau- und archäologische Denkmale.

Die archäologischen Denkmale wurden aus vorhandenen F-Plänen übernommen. Hierzu gehören auch die neuen, im Denkmalbuch eingetragenen Denkmale, die in der Anlage 2 aufgeführt sind.

Auf Grund der Vielzahl der Denkmale in den Ortslagen wurde auf eine Darstellung im Plan verzichtet, um die Lesbarkeit des Planes zu gewährleisten.

Die in der Anlage 2 aufgenommenen Listen mit den Baudenkmalen und Archäologischen Denkmälern werden von den zuständigen Behörden fortlaufend ergänzt.

Bei der Erweiterung des Campingplatzes Katharinenhof sind die Belange des Archäologischen Denkmalschutzes besonders zu beachten (siehe Ziffer 4.4.3.1).

6.2 Schutzgebiete des Naturschutzes

Die nach Bundes- und Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein ausgewiesenen

- FFH-Gebiete,
- Vogelschutzgebiete,
- Naturschutzgebiete,
- Landschaftsschutzgebiete,

sowie der Gewässerschutzstreifen und die Flächen der geschützten Biotop wurden aus dem Landschaftsplan der Stadt Fehmarn übernommen.

6.3 Waldschutzstreifen

Die dargestellten Wälder in Richtung einer potenziell möglichen Be-

bauung mit baulichen Anlagen sind mit dem lt. Waldgesetz Schleswig-Holstein 30 m breiten Schutzstreifen versehen worden, um potenzielle Konflikte zu verdeutlichen.

6.4 Deiche

Die vorhandenen Landesschutz- und Regionaldeiche wurden dem Landschaftsplan der Stadt Fehmarn bzw. aus der Abbildung 15 des Landesentwicklungsplanes, Entwurf 2009, entnommen.

Deiche

Gemäß § 70 Abs. 1 Landeswassergesetz (LWG) ist jede Benutzung des Deiches, die seine Wehrfähigkeit beeinträchtigen kann, unzulässig. Insbesondere ist es u.a. verboten, auf und in dem Deich mit Fahrzeugen aller Art außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Deichverteidigungswegen und der Überfahrten zu fahren oder zu parken, Material, Geräte oder Boote zu lagern, Anlagen zu errichten oder wesentlich zu ändern sowie Gegenstände aller Art, insbesondere Badekabinen, Strandkörbe, Bänke, Buden oder Stände aufzustellen, zu lagern oder abzulagern, Zäune, Brücken oder Deichtreppen zu errichten, Rohre oder Kabel zu verlegen und Bäume und Sträucher zu pflanzen.

Gemäß § 65 Abs. 1 LWG bestehen Deiche aus dem Deichkörper und dem Deichzubehör. Zum Deichkörper gehören insbesondere Schleusen, Siele, Stöpen, Mauern, Rampen und Deichverteidigungswege. Zum Deichzubehör gehören die Schutzstreifen beiderseits des Deichkörpers sowie Sicherungsanlagen, die unmittelbar der Erhaltung des Deichkörpers und der Schutzstreifen dienen. Bei Landesschutzdeichen ist der äußere Schutzstreifen 10 m, der innere 5 m breit. Die Schutzstreifen bemessen sich jeweils von Deichböschungsfuß. Der Deichschutzstreifen muss in seinen Breiten entsprechend angepasst werden, wenn sich dort Deichzubehör, z.B. Deichverteidigungswege oder Treibselabfuhrwege, befindet.

Bauliche Anlagen dürfen gemäß § 80 Abs. 1 LWG in einer Entfernung bis zu 50 m landwärts vom Fußpunkt der Innenböschung von Landesschutzdeichen und im Deichvorland nicht errichtet oder wesentlich geändert werden.

Ausnahmen von dem Verbot des § 80 Abs. 1 LWG sind zulässig, wenn sie mit den Belangen des Küstenschutzes und des Hochwasserschutzes vereinbar sind und wenn das Verbot im Einzelfall zu einer besonderen Härte führen würde oder ein dringendes öffentliches Interesse vorliegt.

Gemäß § 78 LWG besteht an der Küste grundsätzlich ein Nutzungsverbot. Demnach bedürfen u.a. die wesentliche Veränderung oder Beseitigung von schützenden Bewuchs, die Entnahme von Sand,

Kies, Geröll, Steinen oder Grassoden, die Vornahme von Abgrabungen, Aufschüttungen, Auf- und Abspülungen oder Bohrungen sowie die Errichtung, Aufstellung oder wesentliche Änderung von Anlagen jeder Art auf Küstenschutzanlagen, in den Dünen, auf den Strandwällen sowie an Steilufeln und innerhalb eines Bereiches von 50 m landwärts der oberen Böschungskante einer Ausnahmegenehmigung der unteren Küstenschutzbehörde.

6.5 Bahnanlagen

Die planfestgestellten Bahnanlagen wurden aus den vorhandenen F-Plänen übernommen.

In unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke der DB ist in Zukunft mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Mieter auf genehmigten Baulichkeiten sind auf die Beeinflussungsgefahr vor Nutzungsbeginn in geeigneter Weise hinzuweisen. Es obliegt den Eigentümern, für Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Wegen der von der Bahnanlage einwirkenden Immissionen (Lärm und Erschütterungen) sind von Bauherrn Schutzanlagen in dem Umfang herzustellen, dass die Einhaltung der in den jeweils geltenden Bestimmungen vorgesehenen Grenzwerte sichergestellt ist.

6.6 Anbauverbotszonen, Schutzbereiche, Richtfunkstrecken

Die Darstellung der Anbauverbotszonen an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und die Begrenzungen der Ortsdurchfahrten wurden vom Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr gefordert. Direkte Zufahrten und Zugänge zu den freien Strecken dürfen grundsätzlich nicht bzw. nur in Absprache mit dem LBV Schl.-H., Niederlassung Lübeck, geplant und angelegt werden.

Anbauverbotszonen

Die Schutzbereiche um den Funkempfangsturm in Marienleuchte wurden gemäß der Stellungnahme der Wehrbereichsverwaltung Nord, Außenstelle Kiel, vom 26.05.2010 aufgenommen, um auf mögliche Konflikte bei geplanten Baumaßnahmen in diesem Bereich hinzuweisen. Dieses gilt auch für die geplanten Richtfunkstrecken des Wasser- und Schifffahrtsamtes.

Schutzbereiche
Turm Marienleuchte

Bei Planungen im Umfeld des Funkempfangsturmes ist zu beachten:

- Im Abstand bis 500 m um den Funkempfangsturm darf keine Anlage oder Einrichtung eine Ebene überragen, die 12 m (22,70 m über NN) über dem Fußpunkt des Fernmeldeturmes liegt.

- Im Abstand bis 1.500 m um den Funkempfangsturm
 - ist die Errichtung spezieller Bauten und Anlagen, sowie deren Änderung und Beseitigung gemäß § 3 Abs. (1) Schutzbereichsgesetz genehmigungspflichtig,
 - ist die Errichtung von Bauten und Anlagen jeder Art, die eine Höhe von 30 m über Grund überschreitet, sowie das Beseitigen von Bauten und Anlagen gemäß § 3 Abs. 1 Schutzbereichsgesetz genehmigungspflichtig,
 - ist die Errichtung von Freileitungen ab 110 kV und der Betrieb elektrischer Bahnen nicht zulässig.
- Zusätzlich zu dem festgelegten Schutzbereichsradius besteht ein sogenannter Wirkungsbereich mit einem Radius von 20 km (ausgehend vom Fußpunkt des Fernmeldeturmes), in dem, abhängig vom Einzelfall, die militärischen Belange gemäß § 2 Raumordnungsgesetz und Baugesetzbuch im Planungsprozess und bei Baumaßnahmen zu berücksichtigen sind.
- In einem Umkreis von 100 m ab Fußpunkt der Sende- und Empfangsantenne
 - bedarf die Errichtung, Änderung und Beseitigung baulicher oder anderer Anlagen/Vorrichtungen über oder unter der Erdoberfläche der Genehmigung durch die Schutzbereichsbehörde,
 - können zu errichtende Bauwerke genehmigt werden, wenn ihre Bauhöhe 3 m unter einer Horizontalen in Höhe des Antennenfußpunktes bleibt.
- Als Beschränkungen gegen Störungen, die von Freileitungen ab 1 kV und elektrischen Bahnen ausgehen können, werden Mindestabstände vom Antennenfußpunkt gefordert.
- Wasserseitig ist das Ankern, Fischen und Angeln sowie die Sand- und Steinentnahme verboten.
- Die luftfahrtrechtliche Prüfung wurde durchgeführt, ausgehend von Luftfahrthindernissen mit einer Bauhöhe von maximal 150 m über Grund, und hat ergeben, dass Bauwerke, wie z.B. Windenergieanlagen, mit einer Bauhöhe von mehr als 100 m über Grund – sofern geprüft und für zulässig befunden – gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (Nachrichten für Luftfahrer – Teil I Nr. 143/07 vom 24.05.2007) kennzeichnungspflichtig sind. Hierzu ist auch die Beteiligung der zivilen Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein im

**Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
(Zivile Luftfahrtbehörde)**

Mercatorstraße 9

24106 Kiel

erforderlich.

- Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Windkraftanlagen als Luftfahrthindernisse in den militärischen Tiefflugkarten zu veröffentlichen sind. Dabei sind Angaben über die Höhe (Rotordurchmesser, Nabenhöhe) und die Standortkoordinaten der jeweiligen Windkraftanlage beizufügen. An dem nachfolgenden Verfahren ist die

Wehrbereichsverwaltung Nord
- Militärische Luftfahrtbehörde –
Hans-Böckler-Allee 16
30173 Hannover

zu beteiligen.

Als Schutzbereich um die Verteidigungsanlage Staberhuk (174 SH) wurde die äußere 5 km-Begrenzung aufgenommen. Bei Baumaßnahmen in diesem Bereich ist die Außenstelle Kiel der Wehrbereichsverwaltung Nord zu beteiligen.

Außerdem sind Richtfunktrassen privater Anbieter aufgenommen worden, die zu beteiligen sind, wenn höhere bauliche Anlagen errichtet werden. Die Trassen befinden sich in ca. 17 m bis 52 m über vorhandener Geländehöhe. Genauere Angaben sind der Stellungnahme der Telefonica O2 Germany vom 13.07.2011 zu entnehmen.

7 Vermerke

Gemäß § 5 Abs. 4 BauGB sollen Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften geplant sind, im F-Plan vermerkt werden. Dieses gilt lt. § 5 Abs. 4a BauGB auch für überschwemmungsgefährdete Gebiete.

Die Begrenzung der überschwemmungsgefährdeten Gebiete, der geplanten Landesschutzdeiches im Nordwesten der Insel und das geplante NSG wurden aus dem Landschaftsplan 2008 übernommen, um potenzielle Gefährdungen dazustellen bzw. vorsorgend auf den geplanten Deichbau und auf das NSG hinzuweisen.

überschwemmungs-
gefährdete Gebiete

Teile des Plangebietes liegen im hochwassergefährdeten Bereich unterhalb der Höhenlinie von NN + 3,50 (Bemessungswasserstand ohne Wellenauflauf für Landesschutzdeiche an der Ostsee). Der Wasserstand der Ostsee kann unter Berücksichtigung des säkularen Meerwasseranstieges auch höher eintreten.

Bemessungs-
wasserstand

Für bauliche Anlagen in hochwassergefährdeten Gebieten oder in nicht ausreichend geschützten Gebieten an der Ostsee sollten folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Räume mit Wohnnutzung auf mind. NN + 3,50m,
- Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NN + 3,00 M,

- Lagerung wassergefährdender Stoffe auf mind. NN + 3,50 m,
- erosions sichere Gründung gegen Unterspülung,
- Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagergehältern, Bauwerken etc.

Darüber hinaus sollte jederzeit die rechtzeitige zentrale Alarmierung und Evakuierung der gefährdeten Menschen durch organisatorische und technische Vorsorgemaßnahmen seitens der Stadt Fehmarn und Dritter sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit und der Einsatz von Geräten zur Räumung von Gefahrenzonen und gefährlichen und gefährdeten Gütern sollte entsprechende Berücksichtigungen finden.

Da die Planungen zur festen Beltquerung gerade erst beginnen, wurden die geplanten straßenbaulichen Veränderungen an der Vogelfluglinie (Landesbetrieb Verkehr NL Lübeck, Stand 7/2009) und der Untersuchungsraum für die Trassenauswahl der Beltquerung (Fehmarn Bælt A/S, Stand 12/2009) als Vermerk übernommen, um mögliche Konflikte zu den dargestellten Planungen der Stadt Fehmarn aufzuzeigen.

Untersuchungsraum zur festen Beltquerung

Die Umgehungsstraßen Burg und Landkirchen sind von der Stadt Fehmarn geplant, die endgültige Festlegung der Trassen erfolgt in den Planfeststellungs-/Genehmigungsverfahren.

Umgebungsstraßen

Die beiden Richtungsstrecken der Wehrbereichsverwaltung Nord werden schon betrieben, befinden sich aber noch im Anordnungsverfahren und sind deshalb als Vermerk aufgenommen worden.

Richtfunkstrecken

Die geplanten Richtfunkstrecken, das geplante Naturschutzgebiet und die geplanten Deiche wurden im F-Plan-Verfahren von den zuständigen Behörden benannt.

Das geplante LSG im Süden von Staberddorf und die Verschiebung der LSG-Grenze gen Norden nördlich des Campingplatzes Katharinenhof ist eine Folge der Vergrößerung des o.g. Campingplatzes. Die notwendigen Verfahren zur Festlegung der Grenzen ist von der UNB des Kreises Ostholstein eingeleitet worden.

8 Sonstige Nutzungen

Diese Nutzungen (Kitesurfen, Wellenreiten, Windsurfen) befinden sich auf der Ostsee außerhalb des Hoheitsgebietes der Stadt Fehmarn und sind lediglich der Vollständigkeit halber aufgenommen worden. Hierfür sind Sondererlaubnisse vom Land Schleswig-Holstein/von der Bundesrepublik Deutschland notwendig.

9 Beschluss

Diese Begründung wurde in der Sitzung der Stadtvertretung am 13.12.2012 gebilligt.

Stadt Fehmarn, den 29. JULI 2013



Bürgermeister Otto-Uwe Schmiedt

EXKURS

Im Exkurs sind die Wünsche und Anregungen der Stadt Fehmarn aufgeführt, die der Planungshoheit der Stadt Fehmarn entzogen sind bzw. deren Darstellung im F-Plan auf Grund derzeit noch nicht erkennbarer Realisierbarkeit nicht möglich ist. Sie haben keine planungsrechtliche Verbindlichkeit und dienen lediglich der Information von Planungsträgern, Investoren und anderen Planungsbeteiligten.

Nr. 1: neue Flächen für Windenergieanlagen

Die Stadt Fehmarn hat zur Teilfortschreibung des Regionalplanes (Eignungsgebiete für Windenergieanlagen) eine Stellungnahme an den Kreis Ostholstein gesendet³⁴. Hierin sind gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan zusätzliche Flächen für Windenergieanlagen aufgeführt:

- Rückbau von 9 Anlagen westlich von Burgstaaken und von 4 Anlagen bei Presen, Ersatzfläche westlich der B207 (ca. 210 ha).
- Vergrößerung der Windparks südlich Westermarkelsdorf (Bürgerwindpark, Windpark Nordwest, ca. 71 ha).
- Arrondierung Windpark Fehmarn-Mitte (ca. 32 ha).
- Arrondierung Windpark Presen (ca. 22 ha).
- Arrondierung Windpark Klingenberg (ca. 21 ha).

neue Flächen für
Windenergieanlagen

Die Abgrenzungen der zusätzlich geplanten Flächen für Windenergieanlagen berücksichtigen die Bedeutung der Insel für den Tourismus und für die Avifauna.

Sollten im Bereich nördlich Westermarkelsdorf zusätzliche Windenergieanlagen geplant werden, so ist dieses der Bundesnetzagentur, Außenstelle Hamburg, anzuzeigen.

Die Denkmalschutzbehörden und das Archäologische Landesamt sind im Genehmigungsverfahren zu beteiligen.

Windenergieanlagen nordwestlich Dänschendorf

Laut Bescheid des Innenministeriums vom 02.11.2012 ist eine Teilfläche des Windparks Fehmarn-Nordwest von der Genehmigung ausgeschlossen, da sie den aktuell geltenden Abstand zur Siedlung von 800 m nicht einhält und die Fläche sich somit außerhalb einer Eignungsfläche befindet. Die vorhandenen WKA's sind dort als Repowering-Anlagen entstanden, die auch außerhalb von Eignungsgebieten möglich sind. Sie genießen somit nach Aussage des Innenministeriums (lediglich) Bestandsschutz.

³⁴ siehe: Gebietsmeldung der Stadt Fehmarn, Stand 27.10.2011

Die Stadt Fehmarn wird auch weiterhin versuchen, die von der Genehmigung ausgenommene und weitere Flächen für Windkraftanlagen durchzusetzen.

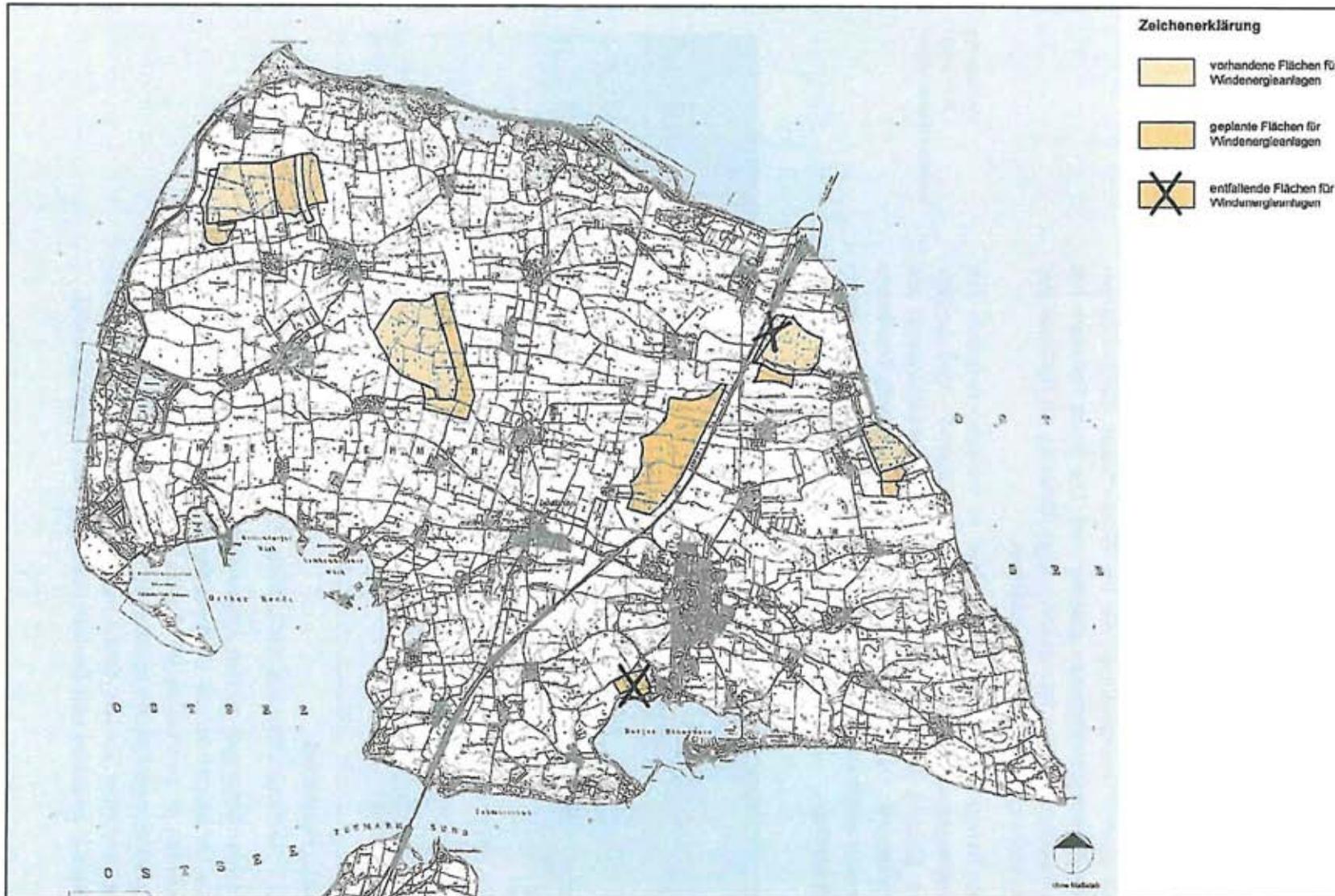


Abb. 20: Reduzierung/Neuausweisungen von Flächen für Windenergieanlagen

Nr. 2: Entwicklungskonzept feste Beltquerung

Im Juni 2009 wurde von der Bundesrepublik Deutschland der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland über den Bau der festen Fehmarnbeltquerung beschlossen. Damit ist die Stadt Fehmarn aufgefordert, ihre Vorstellungen zur Beltquerung zu formulieren.

Staatsvertrag

Die im Folgenden aufgeführten Ziele und Maßnahmen stehen am Beginn einer Planungsphase, die im Wesentlichen durch übergeordnete Planungsinstitutionen gelenkt wird. Die Stadt Fehmarn hat sich entschlossen, ihre Interessen schon frühzeitig im Rahmen der Neuaufstellung des F-Planes darzulegen.

Ziel der Beltquerung ist es, eine „Brücke“ zu schlagen zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen/Malmö – und darüber hinaus. Entlang dieser Logistik-Achse sollen Zukunftsbranchen wie Medizintechnik, Gesundheits- und Ernährungswirtschaft, Tourismus und wissensintensive Zukunftstechnologien gestärkt und neu angesiedelt werden.

Verbindung
Hamburg-
Malmö / Kopenhagen

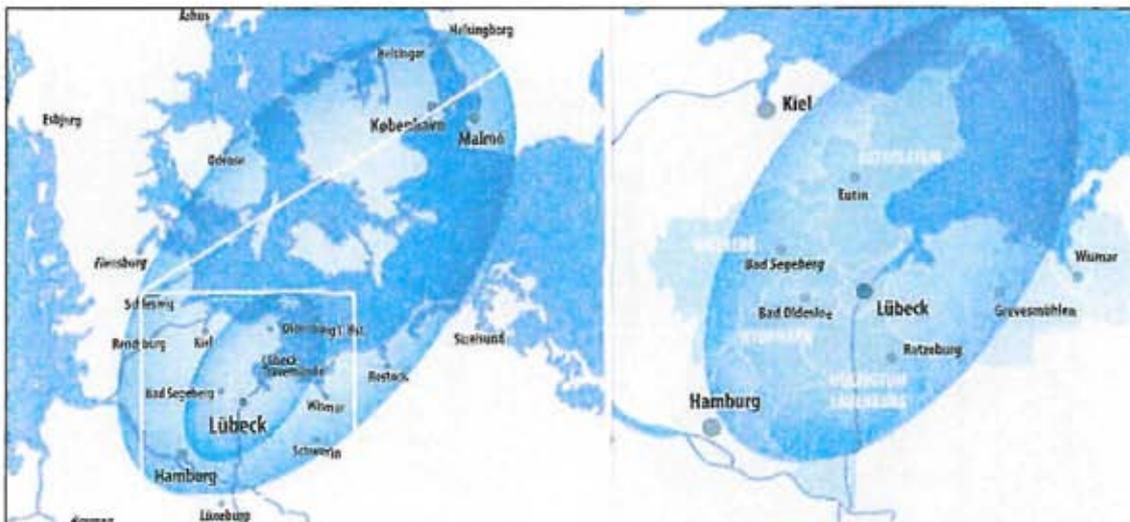


Abb. 21: Hansebelt,

leicht verändert aus: IHK Lübeck; Handeln für die Zukunft unserer Region. Juni 2009

Erste Untersuchungen zu den Auswirkungen der Beltquerung liegen vor, die Unterlagen für die Linienbestimmungen, Planfeststellungen etc. werden zurzeit erarbeitet. Darüber hinaus sind Gutachten zu den Entwicklungschancen entlang der Achse Hamburg – Puttgarden erarbeitet worden. Es wird davon ausgegangen, dass sich das größte Potenzial zwischen den Zentren Hamburg und Lübeck befindet.

In Kenntnis der Situation vor Ort und unter Berücksichtigung der heute vorhandenen Informationen zur festen Beltquerung werden von der heimischen Bevölkerung und den kommunalen Politikern folgende negative Auswirkungen gesehen:

negative Auswirkungen:

1. Der überwiegende Teil der im Erwerbsleben stehenden Bevölkerung ist vom Tourismus abhängig. Die Insel Fehmarn mit seinen langen, überwiegend naturnahen Uferlinien, netten, ruhigen Orten und dem für Fahrradfahrer attraktiven Binnenland ist jedes Jahr mit über 3 Millionen Übernachtungen ein attraktives Urlaubsziel. Während der Bauzeit von etwa 8 – 10 Jahren wird diese Attraktivität bei einem großen Anteil der Urlauber Einbußen erleiden, viele werden sich wahrscheinlich ruhigere Erholungsziele auf dem Festland suchen. Dieses wird auch durch die „Schauleute“ vor/an der Baustelle nicht aufgewogen.
2. Der Transitcharakter der Vogelfluglinie wird durch die feste Beltquerung weiter verstärkt, der Tourist wird „durchgeleitet“.
3. Durch die Reduzierung des Fährverkehrs werden Arbeitsplätze im jetzigen Hafen Puttgarden und in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen verloren gehen.
4. Die Auswirkungen der Beltquerung auf die Umwelt sind zurzeit nicht abschließend absehbar. Dieses gilt auch für die Sicherheit der Schifffahrt. Bei einer Havarie können die für den Tourismus wichtigen Küsten gravierend geschädigt werden.

auf Tourismus

auf Arbeitsplätze

auf die Umwelt

Die verantwortlichen Politiker der Stadt Fehmarn haben sich trotzdem entschlossen, die Chancen der festen Beltquerung zu nutzen, soweit dies auf der Ebene des Flächennutzungsplanes möglich ist. Den vorher benannten und befürchteten negativen Auswirkungen werden Planungsansätze und Forderungen an das Land Schleswig-Holstein und an die Bundesrepublik Deutschland gegenübergestellt, die dazu dienen sollen, die negativen Auswirkungen zu minimieren und die touristische Attraktivität der Insel Fehmarn mittelfristig weiter zu erhöhen.

Chancen nutzen

2.1 Planungsansätze und Maßnahmen

Zur Vermeidung und Reduzierung der negativen Auswirkungen sind umfangreiche Investitionen erforderlich, die von der Stadt Fehmarn nicht aufgebracht werden können. Die erforderlichen Maßnahmen müssen von der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Schleswig-Holstein finanziert werden, um dem für Nordeuropa wichtigen Projekt zum Durchbruch zu verhelfen und keine „Verlierer“ stehen zu lassen. Die Inanspruchnahme von EU-Geldern durch den

Keine Verlierer!

Bund und das Land wird ebenfalls erwartet.

Im Folgenden werden die Planungsansätze und Maßnahmen nach thematischen Schwerpunkten aufgeführt:

Förderungen

2.1.1 Tourismus

- Einrichtung eines touristisch attraktiven „View-Point“ am Beginn der Belt-Querung bzw. an der Baustelle auf Kosten der Investoren der Belt-Querung. Nachnutzung / Ergänzung durch ein Fehmarn-/Likedeeler-, Fischereimuseum etc. View-Point
- Bau einer Raststätte mit Blick auf die Einfahrt in den Tunnel und einer Raststätte östlich Landkirchen. Autobahn-Raststätte
- Einrichtung eines Finanzierungsfonds durch den Bund/das Land für die Unterstützung von touristisch wirksamen Maßnahmen auf Fehmarn, z.B. für den Ausbau des Radwege-/ Straßennetzes, Sanierung von historischen Gebäuden und Straßen in den Dörfern sowie für die Erarbeitung eines Marketingkonzeptes zur Neupositionierung des Tourismus auf Fehmarn. Finanzierungsfond
Tourismus
- Schutz der Küsten vor Schadstoff-Einträgen und Sedimenten während des Tunnelbaus und der Betriebsphase. Schutz vor Schadstoffen
- Verhinderung von Schiffkollisionen zur Vermeidung von Wasser-/Strandverschmutzungen in der Bauphase, Vorhalten von Notschleppern im Hafen Puttgarden. Schiffkollisionen
- Möglichst Umsetzung aller naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Insel Fehmarn, um das für den Ausgleich erforderliche Kapital vor Ort einzusetzen und hierdurch Einkommensverbesserungen bei der heimischen Bevölkerung zu sichern. Gleichzeitig wird die Attraktivität der Landschaft für den Tourismus verbessert. Ausgleichsmaßnahmen
- Schutz der an der Trasse befindlichen Dörfer vor Lärmeinwirkungen mit Maßnahmen, die dem Lärmschutz eines reinen Wohngebietes entsprechen. Lärmschutz

2.1.2 Arbeitsplätze, Gewerbe

- Erhalt und Förderung des Hafens Puttgarden auch nach Fertigstellung der Beltquerung, um Teile der vorhandenen Arbeitsplätze zu sichern. Hafen Puttgarden
- Teilweise Umnutzung der heute vorhandenen Bahn- / Hafenflächen zu Gewerbeflächen. Zwischennutzung als Lager-/ Montierflächen für den Tunnelbau. Umwidmung
Hafen-/Bahnflächen
- Errichtung eines überregional bedeutsamen Gewerbegebietes für Logistikbetriebe etc. im Umgebungsbereich der Abfahrten Überregional bedeutsamen
Gewerbegebiet

Puttgarden und Burg mit maximaler Förderung der Grundstückserwerbs- und Erschließungskosten durch Bund und Land.

- Errichtung eines besonderen Gewerbegebietes für skandinavienbezogenen Einzelhandel etc. am Ortseingang von Burg. Finanzielle Unterstützung von Bund und Land. Skandinavien-Shops
- Erarbeitung einer wissenschaftlichen Untersuchung zu den Entwicklungschancen auf Fehmarn zur Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze, Finanzierung durch Bund/Land. Arbeitsmarktkonzept
- Schaffung von Einrichtungen auf Fehmarn zur Kompensation der wegfallenden Arbeitsplätze, z. B. Forschungseinrichtungen bezüglich der Meeresökologie hinsichtlich der sich verändernden Strömungsverhältnisse und Salzgehalte der Ostsee. Forschung
- Umschulungen, Weiterbildung der heimischen Arbeitnehmer auf die Anforderungen der Wirtschaft der benachbarten skandinavischen Länder. Weiterbildung

2.1.3 Verkehr

- Weitgehende Belieferung der Baustelle über den Seeweg und ggf. über die Schiene zum Schutz des Tourismus auf Fehmarn.
- Fertigstellung des Ausbaus der Vogelfluglinie einschl. Fehmarnsundbrücke zu einer vierspurigen Bundesstraße **vor** Beginn der Bauarbeiten für die Beltquerung, um Belastungen durch Baustellenverkehr zu verringern.
- Fertigstellung des Ausbaus von Umleitungsstrecken durch Ausbau der K43 (Blieschendorfer Allee) mit Anbindung nach Norden über „Amalienhof“ zur „Niendorfer Straße“ und südlich und östlich um Burg mit Kreuzung der K44 und Anbindung an die K49 und zusätzlich die Strecke westlich der Vogelfluglinie über Landkirchen, Bisdorf, Gammendorf zur geplanten Anschlussstelle Puttgarden als Ausweichstrecke für die Vogelfluglinie. Diese Umgehungsstraßen sind ebenfalls **vor** Beginn der Bauarbeiten für die Querung über den Fehmarnbelt fertig zu stellen, um Ausweichstrecken unter Umgehung der Ortschaft Burg auf Fehmarn zu gewährleisten. Umleitungsstrecke
- Frühzeitige Realisierung der Anschlussinfrastruktur **vor** Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung, um negative Effekte durch das bauinduzierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren.
- Erhalt des bestehenden Haltepunktes auf Fehmarn für den Schienenpersonenverkehr mit ICE-Anbindung bzw. Neubau ei- Haltepunkt ICE

nes entsprechenden Haltepunktes direkt an der auszubauenden Strecke der Vogelfluglinie zwischen Burg und Puttgarden.

- Gewährleistung eines parallelen Betriebs von Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene sowie des Fährverkehrs auf der Ostsee.
- Verkehrsgerechten und zukunftsorientierten Ausbau der zu verlängernden Ausfahrten bei Avendorf, Burg und Puttgarden. Dazu gehört bei der Ausfahrt Avendorf der zeitgerechte Ausbau der K43 (nordöstlich der Ortschaft) mit Radweg. Die Ausfahrt bei Puttgarden muss eine angemessene Straßenverbindung zum Hafengelände berücksichtigen, um eine Um-/Nachnutzung des Hafens zu ermöglichen. Ausfahrten
- Berücksichtigung und Verwirklichung ergänzender Infrastrukturmaßnahmen, z.B. Ausweich-/ Auffangparkplätze für sturmbedingte Schließungen der Fehmarnsundbrücke, Umgehungsstraßen mit Radwegen, Raststätte. Parkplätze
- Für die Stadt Fehmarn kostenneutralen Aus-/ Umbau von Bahnübergängen, Kreuzungen und Brücken (keine Anwendung von §13 EkrG, der eine Kostendrittelerung zwischen Bahn, Land und Straßenbaulastträger vorsieht). Bahnübergänge, Brücken

2.1.4 Sonstiges

- Differenzierte Preisgestaltung für die Maut unter Berücksichtigung von Pendlern und spezieller Regionaltarife zur Stärkung der Integration in der grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region. Brückenmaut
- Übernahme späterer Folgekosten des Projektes durch die Investoren bzw. Bund/Land, z.B. bei Havariefällen im Fehmarnbelt, veränderten Strömungsverhältnissen mit Uferabbrüchen/Beschädigungen an Küstenbauwerken. Folgekosten

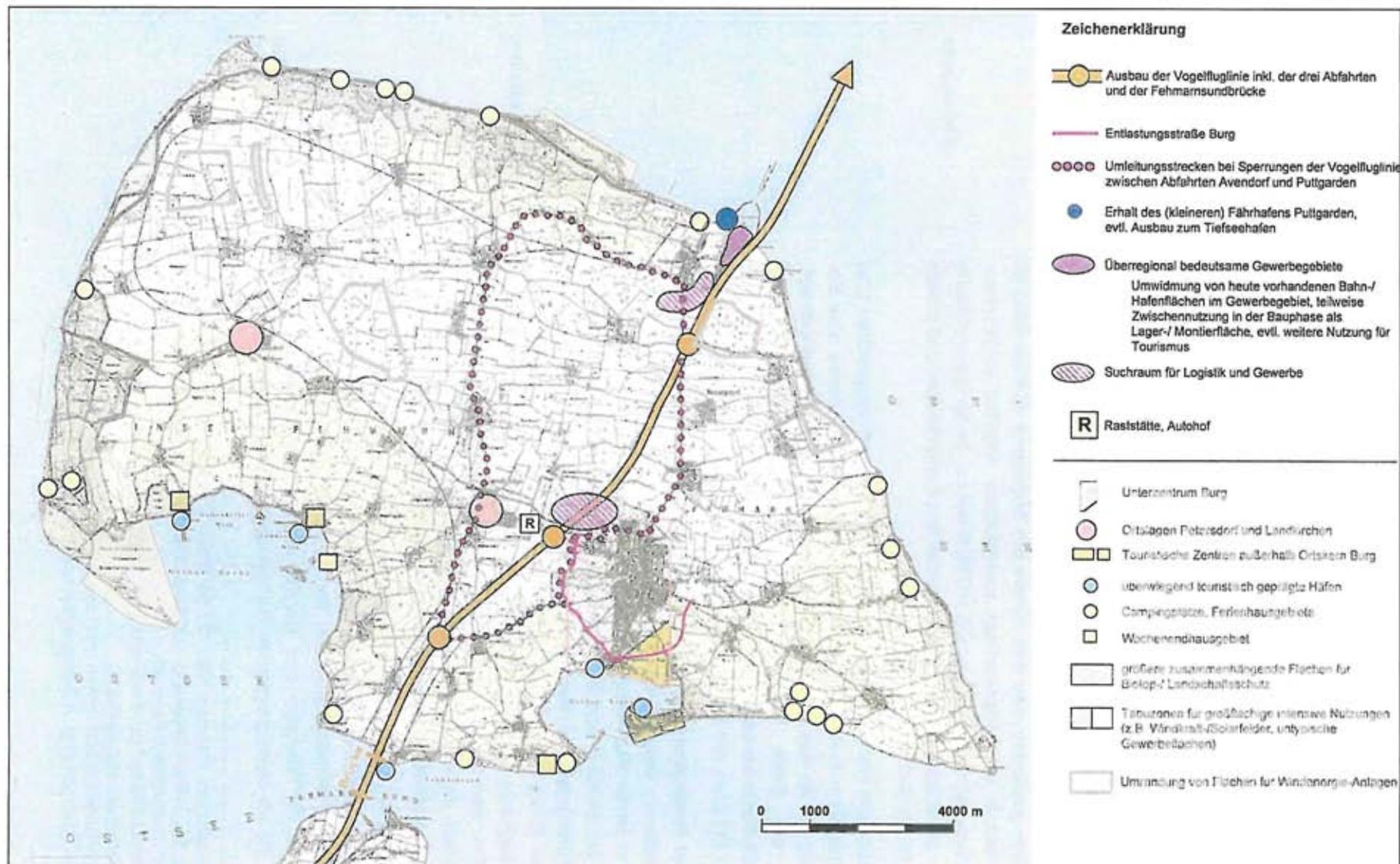


Abb. 22: Forderungen der Stadt Fehmarn zur festen Beltquerung

Nr. 3: Tourismusprojekt „DE HOBEN“³⁵

Das Sondergebiet Tourismus westlich des Ortes Neue Tiefe zwischen der geplanten Entlastungsstraße und dem Burger Binnensee ist eine Angebotsplanung zur Stärkung des Tourismus in Burg für die gesamte Insel Fehmarn.

Gemäß dem Tourismuskonzept für die Insel Fehmarn (2007) gibt es auf der Insel überwiegend Übernachtungsmöglichkeiten im niedrigeren Preissegment. Hochwertige Ferienanlagen und Hotels sind kaum anzutreffen.

Mit dem geplanten Bau des Hotels am Südstrand (B-Plan 54a) ist der Start in ein höherwertiges touristisches Angebot vorgesehen. Das Angebot soll im Gebiet DE HOBEN auf ca. 34 ha Gesamtfläche durch großzügig in die Fläche eingebettete Ferienhäuser und Hotels ergänzt werden.

Flächen 34 ha

Da laut dem Rahmenplan gliedernde Grünflächen vorgesehen sind und der 50 m breite Schutzstreifen am Burger Binnensee eine Bebauung bis an das Ufer verhindert (Konzept 4 des Rahmenplanes), geht die Stadt Fehmarn zurzeit von einer Bebauung mit ca. 120 Ferienhäusern und einem oder zwei Hotels aus³⁶. Dieses entspricht etwa der Planung in Lübeck-Travemünde auf dem Priwall.

Mit der Realisierung des Projektes DE HOBEN wird gegenüber von Burgtiefe ein weiteres touristisch geprägtes Gebiet geschaffen, das aber in seiner Ausnutzung wesentlich geringer ausfallen soll. Burgtiefe, DE HOBEN und Burgstaaken bilden den südlichen Abschluss des Unterzentrums Burg und bieten den Touristen am östlichen Burger Binnensee vielfältige Angebote im mittleren und im höheren Preissegment. Mit der Realisierung von Projekten im Gebiet DE HOBEN werden sich auch in Burgtiefe Qualitätsverbesserungen einstellen, da sich die Konkurrenzsituation verstärkt. Diese Struktur- und Qualitätsverbesserung ist Ziel der Landesplanung.

Qualitätsverbesserung

Am Nordostufer des Burger Binnensees soll eine Grünverbindung entstehen, die Teil des Sondergebietes ist. Sie übernimmt eine West-Ost-Verbindungsfunktion für Radfahrer und Fußgänger, aber auch für die Pflanzen- und Tierwelt. Es wird davon ausgegangen, dass die im oben genannten Rahmenplan 6/2008 formulierten Ab-

West-Ost
Grünverbindung

³⁵ Grundlagen: Rahmen plan (23.06.2008) und Begründung (18.11.2009) zur 55. F-Plan-Änderung der Stadt Fehmarn. Verfasser: Planungsbüro Ostholstein/Stadt Fehmarn.

³⁶ - Flächenbedarf pro Ferienhaus ca. 1.000 m² (800 m² in Sierksdorf: Resort am Hansa-Park),
- Ein Hotel bis 200 Betten und max. zwei Geschossen benötigt ca. 7.000 m² zzgl. Außenanlagen und Infrastruktureinrichtungen.

sichten für die Durchgrünung auch für eine ausreichende Nord-Süd-Vernetzung sorgen werden. Die planungsrechtliche Umsetzung erfolgt in der verbindlichen Bauleitplanung.

Große Flächen des SO-Gebietes Tourismus befinden sich in einem überschwemmungsgefährdeten Gebiet. Zur Vermeidung von Überschwemmungsschäden müssen auf der B-Plan-Ebene Festsetzungen zu Geländehöhen (Aufschüttungen etc.), zu Erdgeschoßhöhen, zu besonderen baulichen Schutzmaßnahmen etc. getroffen werden.

Überschwemmungs-
gefährdetes Gebiet

Es wird angestrebt, die nördlich des DE HOBEN-Gebietes geplante Entlastungsstraße vor Beginn der Bautätigkeiten im Sondergebiet fertig zu stellen, um die Verkehrsbelastung im Ortskern so gering wie möglich zu halten.

Entlastungsstraße

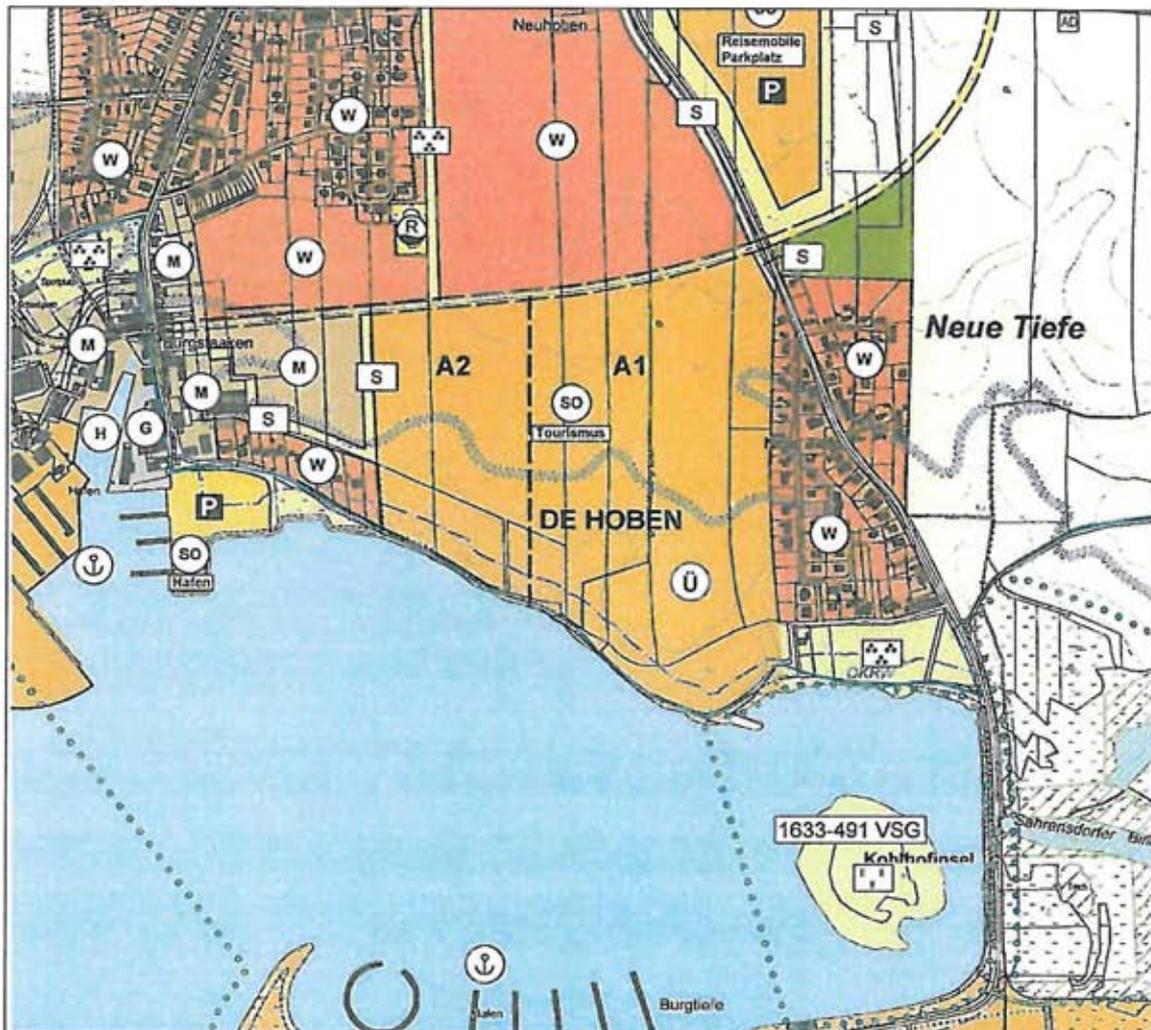


Abb. 23: Tourismusprojekt DE HOBEN; zukünftig geplante Darstellung im F-Plan