

WEISSLEDER . EWER

Rechtsanwälte ■ Partnerschaft mbB

WEISSLEDER . EWER ■ Rechtsanwälte Part mbB ■ Walkerdamm 4-6 ■ 24103 Kiel

Amt Oldenburg-Land
Herrn Zuch
Hinter den Höfen 2
23751 Oldenburg/Holstein

Per E-Mail: Juergen.Zuch@amt-oldenburg-land.de

Dr. sc. pol. Wolfgang M. Weißleder
Notar a.D. ■ Rechtsanwalt ■ bis 2013

Prof. Dr. Wolfgang Ewer
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Angelika Leppin
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marcus Arndt
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marius Raabe
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Gyde Otto
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dr. Gunnar Postel
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Alexander Behnsen
Rechtsanwalt

Dr. Bernd Hoefler
Rechtsanwalt

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Kiel, den

Bearbeiter/-in:

421/14 Ew/pa

02.07.2014

RA Prof. Dr. Ewer

Feste Fehmarnbeltquerung – Anhörung im Rahmen der Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) hier: Stellungnahme/Einwendungsschreiben der Gemeinde Gremersdorf

Sehr geehrter Herr Zuch,

in vorstehender Angelegenheit übersende ich zu Ihrer Kenntnisnahme anliegend das nach telefonischer Rücksprache mit Herrn Bürgermeister Pries ergänzte Einwendungsschreiben für die Gemeinde Gremersdorf.

Dort habe ich auf Anregung von Herrn Pries unter D. IV. den Hinweis auf die im Raumordnungsverfahren „Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung“ im Namen der Gemeinde abgegebene Stellungnahme vom 20.03.2013 aufgenommen, die ich dem Schreiben als Anlage beigefügt habe. Ich habe das Schreiben absprachegemäß heute vorab per Telefax und damit fristgerecht direkt an den LBV übermittelt und werde das Original heute zur Post geben.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Prof. Dr. Wolfgang Ewer
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Walkerdamm 4 - 6
24103 Kiel
Telefon (04 31) 9 74 36 - 0
Telefax (04 31) 9 74 36 - 36

kanzlei@weissleder-ewer.de
www.weissleder-ewer.de
St.-Nr. 20 222 15956
UID-Nr.: DE 134835172

HypoVereinsbank Hamburg
IBAN:
DE35 2003 0000 0002 3082 49
BIC: HYVEDE33XXX

Santander Bank Kiel
IBAN:
DE03 5003 3300 1080 5835 00
BIC: SBFODE33XXX

Förde Sparkasse
IBAN:
DE83 2105 0170 1002 1010 10
BIC: NOLADE21KIE

Postbank Hamburg
IBAN:
DE09 2001 0020 0376 3552 06
BIC: PBKDEFF

WEISSLEDER . EWER

Rechtsanwälte ■ Partnerschaft mbB

WEISSLEDER ■ EWER ■ Rechtsanwälte Part mbB ■ Walkerdamm 4-6 ■ 24103 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Betriebssitz
Dez. 40/Anhörungsbehörde
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Vorab per Telefax: 0431/383-2754

Dr. sc. pol. Wolfgang M. Weißleder
Notar a.D. ■ Rechtsanwalt ■ bis 2013

Prof. Dr. Wolfgang Ewer
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Angelika Leppin
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marcus Arndt
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Marius Raabe
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Gyde Otto
Rechtsanwältin ■ Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dr. Gunnar Postel
Rechtsanwalt ■ Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Dr. Alexander Behnsen
Rechtsanwalt

Dr. Bernd Hoefler
Rechtsanwalt

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Kiel, den

Bearbeiter/-in:

421/14 Ew/pa

02.07.2014

RA Prof. Dr. Ewer

Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorstehender Angelegenheit nehmen wir hiermit namens und in Vollmacht der Gemeinde Gremersdorf – in Ergänzung zu der von dort vorgelegten Stellungnahme – zu den eingereichten Planunterlagen und deren Auswirkungen auf die Belange der Gemeinde Stellung bzw. erheben folgende Einwendungen:

A. Vorbemerkung

Die Gemeinde Gremersdorf liegt im nördlichen Teil des Kreises Ostholstein und ist eine amtsangehörige Gemeinde des Amtes Oldenburg-Land.

■ Walkerdamm 4-6
24103 Kiel
Telefon (04 31) 9 74 36 - 0
Telefax (04 31) 9 74 36 - 36

■ kanzlei@weissleder-ewer.de
www.weissleder-ewer.de
St.-Nr. 20 222 15956
UID-Nr.: DE 134835172

■ HypoVereinsbank Hamburg
IBAN:
DE35 2003 0000 0002 3062 49
BIC: HYVEDE33XXX

■ Santander Bank Kiel
IBAN:
DE03 5003 3300 1080 5655 00
BIC: SCFBDE33XXX

■ Förde Sparkasse
IBAN:
DE83 2105 0170 1002 1010 10
BIC: NOLADE21KIE

■ Postbank Hamburg
IBAN:
DE09 2001 0020 0376 3552 08
BIC: PBNKDEFF

■ Sitz Kiel, Partnerschaftsregister AG Kiel PR 533 KI; daraus sind die Gesellschafter der Partnerschaft – dies sind nicht alle im Briefkopf genannten Anwälte – ersichtlich.
■ Alle im Briefkopf genannten Anwälte sind einzeln zur Vertretung der Partnerschaft berechtigt. Mandate werden nur für die Partnerschaft angenommen und geführt.

Die Gemeinde grenzt im Norden an die Stadt Heiligenhafen und im Osten an die Gemeinden Großenbrode, Neukirchen und Heringsdorf. Im Süden liegen die Gemeinde Göhl und die Stadt Oldenburg i.H.. Westlich der Gemeinde befindet sich die Ostsee.

Die Gemeinde wird durch folgende Gegebenheiten gekennzeichnet:

Das Gemeindegebiet besteht aus 21 Einzelortschaften mit ca. 1.500 Einwohnern. Die Gemeinde zählt zu einer der flächengrößten Landgemeinden in Schleswig-Holstein mit relativ schwacher Bevölkerungsdichte. Hieraus resultieren Besonderheiten, denen im Rahmen der Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen Rechnung zu tragen ist.

Die Gemeinde Gremersdorf ist geprägt durch eine landwirtschaftliche Struktur mit guten Böden. Es hat sich in den vergangenen Jahren jedoch ein sanfter Tourismus entwickelt, der vielen Betrieben als Nebenerwerbsquelle dient. In den zahlreichen touristischen Betrieben – auch Zulieferbetriebe – der Region sind zahlreiche Gremersdorfer/innen beschäftigt. Es bestehen somit zahlreiche direkte und indirekte Abhängigkeiten vom Tourismus.

Das Gemeindegebiet wird zerschnitten durch die von Süd nach Nord, sprich Oldenburg i.H. Richtung Heiligenhafen führende Bundesautobahn BAB 1.

Im Gemeindegebiet befindet sich in Jahnshof an der Bundesautobahn ein Gewerbegebiet.

Des weiteren ist das Gemeindegebiet gekennzeichnet durch einige Windparks bzw. geplante Windparks (Windeignungsgebiete).

Es befindet sich in Neuratjensdorf zudem eine zentrale Mülldeponie des ZVO, welche nach jahrzehntelangem Betrieb inzwischen stillgelegt ist. Weiterhin befinden sich im Gemeindegebiet zwei Recycling-Betriebe mit Deponie in Johannistal.

Die von der Bundesautobahn Richtung Ostseeküste führende L 60 ist Zubringer für zahlreiche Campingplätze und führt durch das Gemeindegebiet entlang der Ortschaften Giddendorf, Seegalendorf und Neuseegalendorf.

Im Westen verfügt die Gemeinde über einen Naturstrand. Dort ist ein Campingplatz angesiedelt.

Im Südwesten grenzt an das Gemeindegebiet der Truppenübungsplatz Putlos.

In den einzelnen Ortschaften der Gemeinde Gremersdorf befinden sich zahlreiche private Beherbergungsbetriebe, so auch unter anderem die Ferien- und Erholungsform des „Urlaubs auf dem Bauernhof“.

Darüber hinaus verfügt die Gemeinde Gremersdorf über ein weit verzweigtes Fahrradwegenetz.

Die Gemeinde wird durch den Ausbau der Festen Fehmarnbeltquerung und den damit zusammenhängenden Ausbau der Schienen- als auch der Straßenhinterlandanbindung betroffen.

Da das planfestzustellende Vorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung nach den Planunterlagen auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam sein und bei Bedarf – etwa wenn die Hinterlandanbindungen nicht oder nicht rechtzeitig realisiert würden – an das jeweils bestehende Schienen- und Straßennetz angeschlossen werden soll, wäre die Gemeinde auch ohne den Ausbau der Hinterlandanbindung von den Auswirkungen des planfestzustellenden Vorhabens unmittelbar betroffen.

B. Zur abschnittswisen Realisierung des Gesamtvorhabens „Feste Fehmarnbeltquerung“

Im Namen der Gemeinde Gremersdorf wird die rechtsfehlerhafte Aufteilung des Gesamtvorhabens „Feste Fehmarnbeltquerung“ in die Planfeststellungsabschnitte Fehmarnbelttunnel, Schienenhinterlandanbindung und den Ausbau der Bundesstraße

207 gerügt. Zudem wird geltend gemacht, die im Zuge des Ausbaus den Belastungsströmen künftig nicht mehr standhaltende Fehmarnsundbrücke als Folgemaßnahme in die Gesamtplanung miteinzubeziehen.

Die abschnittsweise Planfeststellung bezüglich des Gesamtvorhabens „Feste Fehmarnbeltquerung“ wird dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht.

Die vorliegenden Planunterlagen erwähnen unter dem Stichwort „Ergänzende verkehrliche Planungen“ unter Ziffer 2.5.2. des Erläuterungsberichts Folgendes:

„Parallel zur Planung der FBQ wird der Ausbau der anschließenden Schienen- und Straßenverbindungen, die sogenannten Hinterlandanbindungen, in Deutschland und in Dänemark betrieben. Bei diesen handelt es sich um gesonderte Vorhaben, die ihr Baurecht in gesonderten Genehmigungsverfahren erlangen. Die Hinterlandanbindungen stellen für die FBQ keine Voraussetzung dar. Das planfestzustellende Vorhaben FBQ ist auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam (vgl. 1.3.3). Weitere Verkehrsbauvorhaben mit Bezug bzw. Wirkung auf die FBQ liegen nicht vor.“

(Hervorhebungen durch den Unterzeichner)

Diesen Ausführungen muss sowohl in rechtlicher als auch tatsächlicher Hinsicht widersprochen werden.

Indem die Antragstellerin in den sich anschließenden Erläuterungen deutlich macht, dass die dortigen Ausführungen zur Hinterlandanbindung in Deutschland lediglich nachrichtlich zu verstehen seien, jedoch der besseren Nachvollziehbarkeit von „relevanten“ Planungsparametern für den Bau der FBQ“ dienen, bringt sie im Widerspruch zu den vorstehenden Aussagen selbst zum Ausdruck, dass die aufgezählten Parameter, und zwar

- der zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sowie

- die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden und deren Auslegung für eine Geschwindigkeit von 160 km/h,
- der Ausbau der B 207, die die A 1 nach Norden fortsetzt, zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden als zweibahnige Straße kreuzungsfrei, mit jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung und Standstreifen,
- die mit ihrem heutigen Querschnitt zu erhaltende Fehmarnsundbrücke,

sehr wohl Bezug und Wirkung auf das planfestzustellende Vorhaben haben. Dass die Durchführung dieser Vorhaben „keine Voraussetzung für die FBQ“ sei, erweist sich lediglich im Hinblick auf die im Staatsvertrag in zeitlicher Hinsicht enthaltenen Vorgaben als zutreffend. In der Sache selbst stehen die vorgenannten Verkehrsbauvorhaben jedoch in einem notwendigen Zusammenhang mit dem verfahrensgegenständlichen Tunnelbauwerk.

Infolgedessen wären diese Vorhaben zwingend als notwendige Folgemaßnahmen in das vorliegende Verfahren miteinzubeziehen. Denn aus dem Grundsatz der Konflikt- bzw. Problembewältigung folgt, dass die Planfeststellung sich auf das gesamte planfeststellungsbedürftige Vorhaben einschließlich aller Nebenanlagen und notwendigen Folgemaßnahmen zu beziehen hat,

vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, 13. Auflage, München 2012, § 74 Rn. 23 ff.

Dieser Grundsatz wird vorliegend durch die Nichtberücksichtigung der Gesamt-Auswirkungen der genannten Vorhaben verletzt.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die wegen erhöhter Verkehrsströme notwendig werdenden baulichen Nachrüstungen der Fehmarnsundbrücke hingewiesen. Das Bauwerk als derzeit und auch künftig wichtiger Verkehrsknotenpunkt ist weder Gegenstand der vorliegenden Planunterlagen noch sind die (negativen) Ergebnisse des im Dialogforum FBQ am 17.01.2013 der DB Netz/DB Projektbau vorgestellten Belastungstests bislang in die Beurteilung des vorliegenden Planverfahrens eingeflossen. Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand muss das im Untersuchungskorridor liegende

Bauwerk jedoch zumindest ertüchtigt werden, ebenfalls werden gegenwärtig Neubauvarianten erwogen. Jedenfalls hätte eine diesbezügliche Neuplanung des Bauwerks zur Folge, dass die vorliegend zugrunde gelegte Anbindung an Großenbrode neu bewertet werden müsste. Die vollständige Ausklammerung dieser bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung vorliegenden Erkenntnisse in den Planunterlagen wird somit beanstandet.

Die Ausklammerung dieser notwendig werdenden Maßnahmen stellen auch keine Einzelfragen dar, die in zulässiger Weise einer späteren Entscheidung vorbehalten bleiben können. Denn insoweit hat das

BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 1985 – 4 B 214/85 –, UPR 1986, 146,

deutlich gemacht:

„Bei einer Planungsentscheidung sind zwar grundsätzlich alle durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte zu bewältigen. Einzelfragen können aber dann einer späteren Entscheidung vorbehalten bleiben, wenn der Vorbehalt seinerseits dem Abwägungsgebot gerecht wird. Im einzelnen bedeutet das: Die Planungsbehörde muss ohne Abwägungsfehler ausschließen, dass eine Lösung des offengehaltenen Problems durch die bereits getroffenen Feststellungen in Frage gestellt wird. Außerdem dürfen die mit dem Vorbehalt unberücksichtigt gebliebenen Belange kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung nachträglich als unabgewogen erscheinen kann. Der Vorbehalt setzt deswegen eine Einschätzung der später zu regelnden Konfliktlage wenigsten in ihren Umrissen voraus. Schließlich ist ein Vorbehalt nur zulässig, wenn sich im Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen.“

(Hervorhebungen durch den Unterzeichner)

Eine entsprechende Einschätzung dieser angesichts des negativen Belastungstests zukünftig zwingend zu regelnden Konfliktlage ist den Planunterlagen nicht ansatzweise zu entnehmen. Zudem liegenden die notwendigen Kenntnisse bereits vor bzw.

wären mit vertretbarem Aufwand zu beschaffen. Die Ausklammerung der im Untersuchungskorridor liegenden Fehmarnsundbrücke erweist sich somit als nicht gerechtfertigt.

Dass die notwendigen Verkehrsvorhaben zur Hinterlandanbindung nicht als einer späteren Entscheidung vorzubehaltende „Einzelfragen“ gelten können, versteht sich von selbst.

Dass es diesbezüglich in den Planunterlagen jedoch an der von der Rechtsprechung,

vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 28. November 2013 – 9 B 14/13 –, DVBl 2014, 237, 238,

für notwendig erachteten Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ fehlt, dürfte zweifelsohne feststehen.

Insoweit hat das Bundesverwaltungsgericht in dem vorstehenden Beschluss zur grundsätzlichen Zulässigkeit der Abschnittsbildung jüngst deutlich gemacht:

„Das bedeutet jedoch nicht, dass die Planfeststellung der einzelnen Abschnitte die durch die Folgeabschnitte aufgeworfenen Probleme gänzlich ausblenden und unbewältigt lassen dürfte. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Die Prognose muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Ob sich die weiteren Projektabschnitte verwirklichen lassen, ist im gerichtlichen Verfahren anhand objektiver Gegebenheiten zu beantworten; es kommt entscheidend darauf an, ob sich nach summarischer Würdigung des Sachverhalts die Realisierbarkeit ausschließen lässt.“

Die vorliegenden Planunterlagen lassen eine solche Vorausschau hingegen vermissen. Die hier vorgenommene Abschnittsbildung ist daher insoweit rechtsfehlerhaft, als dadurch nicht die Abschichtung der in den einzelnen Abschnitten auftretenden Fragen und die angemessene Bewältigung der auftretenden Probleme ermöglicht wird, sondern die Auswirkungen des Gesamtvorhabens „Fehmarnbeltquerung“ unabgewogen

bleiben, weil die vorgesehenen einzelnen Abschnitte des Gesamtvorhabens „Fehmarnbeltquerung“ angesichts der gesamträumlichen Auswirkungen nicht isoliert beurteilt werden können. Ein Planabschnitt bezieht seine gesamte Rechtfertigung jedoch aus den Zielsetzungen des Gesamtvorhabens. Deshalb muss insoweit ein vorläufig positives Gesamturteil über das Vorhaben – auch in raumordnungsrechtlicher Hinsicht – gefällt werden,

vgl. auch Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, 13. Auflage, München 2012, § 74 Rn. 29c.

Dieses lässt sich hier angesichts der lediglich betrachteten Auswirkungen für den Bereich Fehmarn weder den Planunterlagen entnehmen, noch ist ein positives Gesamturteil angesichts der vorgenommenen Verfahrensaufspaltungen und deren fehlender zeitlicher Parallelität möglich. So war etwa das Raumordnungsverfahren betreffend den Ausbau der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht abgeschlossen, so dass insoweit kein positives Gesamturteil bezüglich dieser notwendigen Folgemaßnahme gefällt werden konnte.

Wenn die Antragstellerin im Erläuterungsbericht im Hinblick auf die ergänzenden verkehrliche Planungen (Ziffer 2.5.2.) ausführt, dass das planfestzustellende Vorhaben auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam sei, so muss nochmals deutlich gemacht, werden, dass dem entschieden zu widersprechen ist:

Alle Erwägungen der Antragstellerin zum zukünftigen Bedarf und der zukünftigen Verkehrssituation (vgl. etwa Ziffer 2.5.3 des Erläuterungsberichts) zielen notwendigerweise auf die Realisierung aller zuvor erwähnten Verkehrsbauvorhaben ab. Die aus Sicht der Antragstellerin zu erwartende verbesserte Verkehrssituation durch „erheblich kürzere Reise- und Transportzeiten“ und die dadurch zu erreichende „Zuverlässigkeit beider Verkehrsträger durch den jederzeit freien und ungehinderten Zugang zu den Verkehrswegen“ ist ohne die zuvor genannten Maßnahmen in keinsten Weise zu erreichen.

Die in dem Zusammenhang getroffene Aussage, dass negative Wirkungen im „nachgeordneten Netz“ nicht zu erwarten seien, macht insgesamt deutlich, dass hier ein beachtlicher Abwägungsausfall droht, da die Auswirkungen der bau- und betriebsbedingt zu erwartenden Verkehrsströme auf die gesamte Region – wozu notwendigerweise die

Gemeinde Gremersdorf zählt – angesichts der erwarteten Dimension des Vorhabens („neue Relationen Dänemark/Schweden – Kontinentaleuropa“) durch den lediglich lokal bemessenen Untersuchungskorridor unberücksichtigt bleiben.

Zudem macht bereits der Inhalt des Staatsvertrages deutlich, dass das Vorhaben „Feste Fehmarnbeltquerung“ zwingend den Ausbau der Hinterlandanbindungen sowohl auf deutscher als auch dänischer Seite – unter Festlegung entsprechender Zeitfenster – beinhaltet (vgl. Art. 5 des „Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung“ vom 03.09.2008).

Unter Berücksichtigung dessen, dass der Vertragsschluss unter der Prämisse erfolgte, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen es ermöglichen soll, die Feste Fehmarnbeltquerung durch deren Nutzer zu finanzieren, (vgl. Präambel) sowie Art. 1 („nutzerfinanzierte feste Querung über den Fehmarnbelt für den Schienen- und Straßenverkehr“) erscheint es geradezu abwegig, zu der Annahme zu gelangen, dass das Tunnelbauwerk auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam sei. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sowie des Schienenverkehrs ist vielmehr vorrangiges Ziel und Finanzierungsgrundlage des Gesamtprojekts „Feste Fehmarnbeltquerung“. Dass sich insoweit jedoch hinsichtlich der damit verbundenen Auswirkungen die Vornahme einer rein lokalen Betrachtungsweise hinsichtlich des Tunnelbauwerks verbietet, versteht sich von selbst.

Hinzu kommt, dass das abschnittsweise Vorgehen den effektiven Rechtsschutz der Betroffenen hinsichtlich des Gesamtvorhabens „Feste Fehmarnbeltquerung“ erheblich erschwert bzw. unmöglich macht,

vgl. zu diesem Aspekt etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12, 7 A 28/12 (7 A 22/12) –, DVBl 2014, 520, 522.

Denn den Betroffenen ist es unmöglich, zum Gesamtkonzept Stellung zu nehmen, obwohl sie sich hinsichtlich der erheblichen Auswirkungen aller Einzelvorhaben in einer „planungsrechtlichen Schicksalsgemeinschaft“ befinden. Auch aus diesem Gesichtspunkt heraus begegnet die abschnittsweise Realisierung des Gesamtvorhabens „Feste Fehmarnbeltquerung“ Bedenken.

C. Zur unvollständigen Alternativenprüfung

Hinsichtlich der in den Planunterlagen vorgenommenen Alternativenprüfung ist festzustellen, dass sich diese angesichts der bezüglich des Tunnelbauwerks vorliegenden zwei Vorhaben – Straße und Schiene – (so auch die Planunterlagen, die in Anwendung des § 145 LVwG aufgrund der „engen und bautechnisch nicht trennbaren Verzahnung“ für beide Vorhaben ein „gemeinsames“ Planfeststellungsverfahren durchführen) als unvollständig erweist.

Diese sieht hinsichtlich der geprüften Alternativen lediglich eine „Gesamtabwägung“ für die kombinierte Schienen- und Straßenverkehrsverbindung vor. Diese kann die erforderliche fachplanerischen Abwägung der für und gegen das *einzelne* Vorhaben sprechenden Belange – mithin des Eisenbahn- und des Schienenteils – jedoch nicht ersetzen,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. Juli 2013 – 7 A 20/11 –, DVBl 2013, 1453.

Die vorliegenden Planunterlagen prüfen als Bauwerksvarianten der „Festen Fehmarnbeltquerung“ alternativ lediglich die Lösung mit einer Schrägseilbrücke, einem Absenktunnel und einem Bohrtunnel – jeweils als kombinierte Schienen- und Straßenverkehrsverbindung.

Es fehlt hingegen eine Beurteilung derjenigen Auswirkungen, die im Falle der Errichtung der Schienen- *oder* Straßenverkehrsverbindung zu erwarten wären, mithin bezogen auf jedes einzelne der im Ausgangspunkt rechtlich getrennt zu sehenden Vorhaben, um eine fehlerfreie Abwägung hinsichtlich der am verträglichsten anzusehenden Variante zu ermöglichen.

Gemäß Ziffer 5.1.2. des Erläuterungsberichts dürften entsprechende Varianten bereits im Vorfeld der Untersuchung verworfen und somit von vornherein ausgeblendet worden sein. Denn dazu hätte die Weiterverfolgung der unter Ziffer 5.1.2.2 „Kombinationen aus Brücke und Tunnel“ als „Kombinationslösung 1“ – bestehend aus einem gebohrten Eisenbahntunnel und einer davon unabhängigen Straßenbrücke – bezeichnete und von vornherein verworfene Variante gezählt. Dass die dort erwähnten, zwischen 1995 bis 1996 durchgeführten „Untersuchungen unter geologischen, technischen und ökologischen Gesichtspunkten“ aus heutiger Sicht keine Aussagekraft mehr besitzen, versteht

sich von selbst. Die in dem Zusammenhang erwähnten umweltbezogenen, technischen, wirtschaftlichen und auch betrieblichen Gesichtspunkte, die dazu führten, dass entsprechende Lösungswege – also eines möglicherweise getrennt über Tunnel und Brücke verlaufenden Schienen- und Straßenteils – nicht weiterverfolgt wurden, werden hingegen nicht näher erläutert.

Ebenfalls hätte die Vorhabenträgerin für beide Vorhaben zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen müssen, in denen sie die Umweltauswirkungen jedes einzelnen Vorhabens – Straße und Schiene – hätte darstellen und bewerten müssen. Die hier lediglich verfolgten kumulativen Umweltauswirkungen hätte sie hierzu ergänzend prüfen müssen. Denn grundsätzlich ist ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts auch ein Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG),

vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. Juli 2013 – 7 A 20/11 –, DVBl 2013, 1453, 1454.

Es fehlt somit an entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen, um der Planfeststellungsbehörde die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) und deren Bewertung (§ 12 UVPG) zu ermöglichen.

Der daraus resultierende Abwägungsmangel wäre erheblich im Sinne des § 18 AEG bzw. § 17 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1a VwVfG, da in dem Fall die gesetzlich vorgeschriebene fachplanerische Abwägung für die einzelnen Vorhaben völlig fehlte,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. Juli 2013 – 7 A 20/11 –, DVBl 2013, 1453, 1454.

Ebenfalls ist zu bemängeln, dass die Prüfung der „Nullvariante“ – mithin der zur Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung anzunehmende Ausbau des Verkehrsnetzes, aber ohne die FBQ selbst – von vornherein ausgeblendet wurde. Auch dies wird die fachplanerische Abwägung in beachtlicher Weise fehlerhaft ausfallen lassen. Indem die Vorhabenträgerin in den Planunterlagen betont, dass das planfestzustellende Vorhaben auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam sei und somit deren Trennung hervorhebt, hätte sich andersrum eine Prüfung der Auswirkungen des Ausbaus des Verkehrsnetzes ohne das Tunnelbauwerk ebenso aufgedrängt.

D. Zu den betroffenen gemeindlichen Belangen

Wie bereits dargestellt, löst das planfestzustellende Vorhaben Beltunnel die Schaffung sämtlicher Anbindungsplanungen und damit ein zunehmendes Verkehrsaufkommen mitsamt der damit zusammenhängenden Auswirkungen aus. Es besteht somit aufgrund der geografischen Lage und der wirtschaftlichen Strukturen in der Gemeinde in vielfältiger Hinsicht eine direkte Betroffenheit der Gemeinde von dem Tunnelbauwerk und seiner geplanten Anbindungen an das Hinterland. Dies gilt sowohl für die Bauphasen als auch für den laufenden, nutzerfinanzierten Betrieb des Tunnels und seiner Anbindungen.

I. Ausbau der B 207

Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 207 ist weder abgeschlossen noch erfolgt dies – wie einleitend erwähnt – in planerischem Gleichklang mit dem vorliegenden Vorhaben. Die Gemeinde ist von dem Ausbau der B 207, die als notwendige Folgemaßnahme des Beltunnels anzusehen ist, unmittelbar betroffen. Denn die A1, welche durch die B 207 nach Norden fortgesetzt wird, verläuft durch die Gemeinde Gremersdorf. Über die K 47 besteht eine weitere wichtige Anbindung in Richtung der Ostseebäder.

Es ist zu erwarten, dass während der Bauphase die Verkehrswege innerhalb der Gemeinde durch Umleitungen bzw. die Umfahrung von stauanfälligen „Baustrecken“ stark frequentiert werden. Dies wird die Bewohner der Gemeinde neben den zu erwartenden „Verlärnungs“-Effekten gleichermaßen negativ auf ihren täglichen Verkehrswegen betreffen.

Nach der aktualisierten Berechnung vom 10. April 2014 (siehe auch Anlage 27.1 „Baurologistik“ der Planunterlagen) werden pro Arbeitstag etwa 100 LKW landseitig zur Baustelle fahren, somit hin- und zurück 200 zusätzliche Fahrten erfolgen. In den ersten drei Jahren der Bauphase sollen dies sogar „tendenziell etwas mehr sein“. Bei gleichbleibendem, aktuellem LKW-Aufkommen bedeutet dieser Baustellenverkehr eine Zunahme des LKW-Verkehres um 20 Prozent. Dies wird für die Gemeinde Gremersdorf und ihre kommunalen Einrichtungen – etwa als Trägerin der gemeindlichen Straßenbaulast –

durch unausweichlich eintretende Abnutzungseffekte unmittelbare Auswirkungen finanzieller Art nach sich ziehen. Diese Auswirkungen finden in den Planunterlagen keinerlei angemessene Berücksichtigung.

Dies gilt ebenso für die zusätzlich zu erwartenden negativen Effekte der für den Ausbau der B 207 erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen auf das Landschaftsbild.

II. Zukünftige Verkehrsströme

Was die Bedarfsermittlung der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsströme angeht, so wird deren Ergebnis insgesamt angezweifelt.

1. Straßenverkehr

Dies betrifft zum einen die bereits erwähnte vollständige Ausklammerung des negativen Belastungstests der Fehmarnsundbrücke sowie die in den Planunterlagen ermittelten Vorteile hinsichtlich der geplanten Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs auf der Vogelfluglinie. Ebenfalls wird in diesem Zusammenhang die Nichtberücksichtigung des kritischen Zustandes der Verkehrsinfrastruktur bemängelt. Dies betrifft insbesondere den Zustand der A 1 von Hamburg über Lübeck bis nach Heiligenhafen. Der Aufbau der intendierten internationalen Wirtschaftswege dürfte solange nicht zu erreichen sein, wie hier keine entsprechenden infrastrukturellen Anpassungen erfolgen. Insofern ist festzustellen, dass die im Erläuterungsbericht unter Ziff. 2.5.1. dargestellte „Heutige Verkehrssituation“ der realistischen Anpassung bedarf. Die beabsichtigten positiven Effekte müssen auf dieser Grundlage insgesamt infrage gestellt werden. Dies betrifft insbesondere auch das unter Ziffer 2.4.3 im Erläuterungsbericht zugrunde gelegte Ziel der Schaffung eines „Logistikstandorts in Nordeuropa“. Die Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes wird aus gemeindlicher Sicht durch das planfestzustellende Vorhaben angesichts des schlechten baulichen Zustandes der A1 und der insoweit nicht abgestimmten Hinterlandplanungen nicht erreicht werden können. Die Aussagen der Vorhabenträgerin zur „Zukünftig verbesserten Verkehrssituation“ (vgl. Ziffer 2.5.3 des Erläuterungsberichts) – insbesondere hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs – werden daher aus gemeindlicher Sicht beanstandet.

Die unter Ziffer 2.3. des Erläuterungsberichts erfolgte „Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse“ ist daher nicht vor allem ursächlich auf die Unterbrechung der Landverkehrsverbindung durch den Fehmarnbelt, sondern die zuvor erwähnten schlechten infrastrukturellen Gegebenheiten bedingt. Das planfestzustellende Vorhaben wird diesen Ursachenzusammenhang daher von sich heraus nicht lösen können, vielmehr durch erhöhte Verkehrsströme noch forcieren.

2. Schienenverkehr

Die in den Planunterlagen enthaltenen Ausführungen der Vorhabenträgerin bezüglich der zukünftigen Verkehrssituation (Ziffer 2.5.3. des Erläuterungsberichts), denen die für das Jahr 2025 kalkulierten Prognosedaten für den Schienenverkehr auf Fehmarn zugrunde gelegt worden sind, von 78 Zügen täglich im schienengebundenen Güterverkehr, werden aus gemeindlicher Sicht ebenfalls angezweifelt.

Zum einen ist angesichts der Planungen der Firma „Scandlines“ zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebes (Vortrag des Geschäftsführers im Dialogforum vom 17.01.2013) zur Erweiterung der Fährstrecke/Fährlinie als Containerhafen eine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten. Dieser Umstand ist den Berechnungen nicht zu entnehmen.

Zum anderen ließen die ursprünglichen Absichten der DB (bis zum Jahre 2009) einen Verkehr von täglich 220 Zügen auf der Strecke erwarten.

Die Planunterlagen sind daher auf Untersuchungen für den Fall der höchstmöglichen Auslastung der Schienenstrecke auszuweiten. Zudem ist den Untersuchungen der gegenwärtige bzw. künftige Zustand der Sundquerung zugrunde zu legen.

III. Tourismus

Die Gemeinde Gremersdorf ist als Tourismusstandort von den vorgenannten Mängeln in der Verkehrsinfrastruktur bereits jetzt stark betroffen, da viele Touristen angesichts der schlechten Erreichbarkeit und Staugefahr die Anreise in die Gemeinde meiden bzw. andere Urlaubsziele wählen.

Angesichts des zu erwartenden Mehrverkehrs durch Baustellenfahrzeuge bzw. umgeleitete Verkehrsströme steht zu befürchten, dass diese Entwicklung verstärkt wird. Die Tourismusdestination Ostholstein mit allen Ostsee(heil)bädern – so auch die Gemeinde Gremersdorf – und dem gesamten Hinterland kann sich eine negative Berichterstattung über Dauerbaustellen und Dauerstaus jedoch nicht erlauben. Dies hätte unabsehbare negative Folgen für die gesamte Tourismusbranche in Ostholstein und damit verbunden Auswirkungen auf einen gesamten Wirtschaftszweig nebst der damit zusammenhängenden negativen Effekte auf den Arbeitsmarkt.

Insoweit macht die Gemeinde Gremersdorf auf die Gefahren für den örtlichen und regionalen Tourismus aufmerksam, der durch die von der Beltquerung und den erforderlichen Anbindungen bedingten Bau- und Betriebsphasen hervorgerufen werden. Diese Gegebenheiten finden in den Planunterlagen jedoch keine bzw. nicht angemessen Berücksichtigung.

Die Aussage der Vorhabenträgerin unter Ziff. 2.4.3 des Erläuterungsberichts, wonach das landesplanerische Bestreben, eine gute Erreichbarkeit von touristischen und tourismusgeprägten Angeboten durch eine bessere Anbindung der An- und Abreise des Urlaubs- und Erholungsverkehrs mithilfe des durch die Fehmarnbeltquerung erreichten Abbaus von Kapazitätsengpässen und einer verbesserten Erreichbarkeit aus Richtung Norden zu erreichen, muss auf dieser Grundlage daher angezweifelt werden.

Insgesamt wird zudem beanstandet, dass die Untersuchungen der Auswirkungen auf den für die Region und Gemeinde bedeutsamen Wirtschaftsfaktor des Tourismus sich lediglich auf den festgelegten Untersuchungskorridor bzw. auf die Bereiche Fehmarn und Großenbrode beschränken. Die Auswirkungen für bestehende Tourismus-Kooperationen (Tourismusorte außerhalb des Untersuchungskorridors, Verbindungen ins touristische Binnenland) und bestehende Wechselbeziehungen werden somit vollständig außer Acht gelassen.

Insoweit sei auch auf die unter III.7 der gemeindlichen Stellungnahme beschriebenen Auswirkungen wirtschaftlicher Art für die Gemeinde Gremersdorf hingewiesen

IV. Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke

Auch der im Zuge der zweckmäßigen Anbindung des Tunnelbauwerks notwendig werdende zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke wird die Gemeinde Gremersdorf – je nach Trassenführung – direkt oder indirekt betreffen. Mangels Gleichklang der Genehmigungsverfahren ist derzeit nicht abzusehen, welcher Trassenverlauf letztendlich die erstrebte Anbindung gewährleisten wird.

Geht man von der im Zuge der landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren als raumverträglich ermittelten Trassenführung aus, wären zunächst die Konsequenzen hinsichtlich der Einrichtung eines künftigen überörtlichen Bahnhofes – Fernhaltepunktes – (zzt. in Oldenburg/Holst. und in Puttgarden) auf die Region zu beurteilen.

Zudem sind negative Auswirkungen im Sinne einer Verlärmung auf die in der Gemeinde gelegenen, an die auszubauende Trasse angrenzenden Erholungsgebiete zu befürchten sowie auf das Landschaftsbild im Hinblick auf die erforderlich werdenden Lärmschutzwände. Für die Gemeinde Gremersdorf sind in diesem Zusammenhang vor allem die nicht untersuchten bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das FFH-Gebiet DE 1631-304 „Seegalendorfer Gehölz“ zu nennen. Gleichmaßen betrifft dies die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen einer Zunahme des Schienenverkehrs für das auf dem Gebiet der Gemeinde Gremersdorf heimische Seeadlerpaar.

Betreffend die Auswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten auf die Belange der Gemeinde Gremersdorf sei ergänzend auf die im Namen der Gemeinde abgegebene Stellungnahme im Zuge des Raumordnungsverfahrens Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung vom 20.03.2013 verwiesen, die in der Anlage mitübersandt wird.

V. Planungshoheit

Ebenso steht zu befürchten, dass die Gemeinde durch das Gesamtvorhaben „Fehmarnbeltquerung“ in ihrer Planungshoheit eingeschränkt wird. Angesichts der mit der Fehmarnbeltquerung sowie des Ausbaus der Hinterlandanbindung verbundenen Auswirkungen in schalltechnischer sowie naturschutzfachlicher Sicht wird die Ge-

meinde künftig strengeren Planungsanforderungen unterliegen, um verträgliche Planungsrechte für Vorhaben jeglicher Art schaffen zu können. Dies zieht zwangsläufig Hemmnisse und Einschränkungen der gemeindlichen Entwicklung nach sich.

Hier steht daher zu befürchten, dass das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 02. August 2006 – 9 B 9/06 –, Buchholz 442.09
§ 18 AEG Nr. 63.

VI. Weiteres

Die Festlegung des eingeschränkten, lediglich örtlich bestimmten Untersuchungskorridors der vorliegenden Planunterlagen zieht zudem zwangsläufig unterbliebene Berücksichtigungen wirtschaftlicher Belange sowie naturschutzfachlicher Auswirkungen auf FFH-Gebiete und anderer Schutzgebiete nach sich.

Für die Gemeinde Gremersdorf betrifft dies vor allem die nicht untersuchten bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das FFH-Gebiete DE 1631-304 „Seegalendorfer Gehölz“ sowie das auf dem Gebiet der Gemeinde Gremersdorf heimische Seeadlerpaar.

Diesbezüglich sei auch auf die Ausführungen in der gemeindlichen Stellungnahme zur befürchteten Beeinträchtigung der Wasserqualität, zur unterbliebenen bzw. unvollständigen Berücksichtigung von Extremereignissen (Ostseehochwasser, extreme Wind- und Regenereignisse) in der Umweltverträglichkeitsstudie sowie zur Risikoabschätzung hinsichtlich des Transports von Gefahrgütern, des Auffindens von Kampfmitteln während der Bauphase und des unfallbedingten Austretens von Schadstoffen hingewiesen.

E. Ergebnis

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass hinsichtlich des planfestzustellenden Vorhabens eine Verletzung des Grundsatzes der Einheitlichkeit der Planung wegen der nicht er-

folgten umfassenden Problembewältigung zu bemängeln ist. Zudem sind weitere beachtliche Abwägungsfehler hinsichtlich der Alternativenprüfung geltend zu machen. Schließlich wird die Gemeinde Gremersdorf durch das Vorhaben wesentlich in ihren gemeindlichen Belangen betroffen. Wie aus den vorangehenden Ausführungen ersichtlich, sollte daher eine deutliche Überarbeitung der Planung unter Berücksichtigung der Belange der Gemeinde Gremersdorf erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

WEISSLEDER EWER

durch:

gez. Prof. Dr. Ewer

Prof. Dr. Wolfgang Ewer

Fachanwalt für Verwaltungsrecht