

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Landesbetrieb Straßenbau und
Verkehr Schleswig-Holstein
Betriebssitz Kiel
Anhörungsbehörde
Mercatorstraße 9

24106 Kiel

vorab per Telefax: 0431 / 383-2754

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidel *¹
Dr. Ulrich Wollenteit *²
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *²
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Davina Bruhn
Jenny Kortländer LL.M. (Brisbane)

¹ Fachanwalt für Familienrecht
² Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partner der Partnerschaft
AG Hamburg PR 582

Mittelweg 150
20148 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

25.08.2016
16/0420V/J/mk
Mitarbeiterin: Monja Krey
Durchwahl: 040-278494-23
Email: krey@rae-guenther.de

Ihr Zeichen: 409-622.228-16.1-1

**Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die
Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) als Tunnelbauwerk
zwischen Puttgarden und Rødby, deutscher Tunnelvorhabenabschnitt,
von Puttgarden bis zur deutsch-dänischen Nationalgrenze im Bereich der
AWZ der Ostsee**

Hier: Planänderung

Sehr geehrte Frau Gerhardt,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten im vorbezeichneten Planfeststellungsverfahren und auch im
Planänderungsverfahren weiterhin die Interessen verschiedener Städte und
Gemeinden, und zwar die

- Stadt Bad Schwartau
- Gemeinde Ratekau
- Gemeinde Timmendorfer Strand

Buslinie 109, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDEHHXXX

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC DRESDEFF200

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM1GLS

- 2 -

- Gemeinde Scharbeutz
- Gemeinde Sierksdorf
- Stadt Neustadt in Holstein
- Gemeinde Altenkrempe
- Gemeinde Schashagen
- Gemeinde Beschendorf
- Gemeinde Lensahn
- Gemeinde Damlos
- Stadt Oldenburg in Holstein
- Gemeinde Göhl
- Gemeinde Heringsdorf
- Gemeinde Neukirchen
- Gemeinde Großenbrode
- Stadt Heiligenhafen und die
- Stadt Fehmarn,

jeweils vertreten durch die BürgermeisterInnen.

Entsprechende Vollmachten liegen Ihnen bereits vor.

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind durch das Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) und auch die Planänderung weiterhin jeweils in ihrer kommunalen Planungshoheit betroffen. Bezüglich der jeweiligen örtlichen Betroffenheit und kommunalen Besonderheiten geben die von uns vertretenen Städte und Gemeinden ggf. auch jeweils im Planänderungsverfahren eigene Stellungnahmen ab, auf die hiermit Bezug genommen wird.

Es bleiben auch die im Namen der von uns vertretenen Städte und Gemeinden unter dem **19.06.2014** und **02.07.2014** erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen ausdrücklich **aufrechterhalten**.

Namens und in Vollmacht der von uns vertretenen Städte und Gemeinden werden zur Planänderung die folgenden

E i n w e n d u n g e n u n d S t e l l u n g n a h m e n

im Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk abgegeben.

Es wird zunächst gebeten,

auch im Planänderungsverfahren auf eine Erörterung nicht zu verzichten, §§ 18 a Nr. 5 AEG, 17 a Nr. 5 FStrG.

Sofern die Vorhabenträger zu den Einwendungen und Stellungnahmen jeweils erneut Gegenerklärungen abgeben und diese wie üblich als Synopse abgefasst werden, bitte ich Sie, uns diese zur Verfahrensbeschleunigung rechtzeitig vor der Erörterung erneut in Kopie zuzusenden.

Schließlich bitte ich, uns einen Satz der Stellungnahmen der weiteren Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Planänderung zu überlassen, da diese gemeinsam zu erörtern sind.

Die Einwendungen und Stellungnahmen im Planänderungsverfahren sollen nunmehr wie folgt begründet werden:

1. Allgemeines

1.1.

Zunächst wird beanstandet, dass die Auslegung der Planänderungsunterlagen ganz überwiegend innerhalb der Sommerferien in Schleswig-Holstein stattgefunden hat. Die Sommerferien begannen in Schleswig-Holstein am 25.07.2016 und dauern noch bis zum 03.09.2016. Damit endet die Einwendungsfrist am 26.08.2016 noch vor dem Ende der Sommerferien.

Die Ferienzeit führt dazu, dass die von uns vertretenen Städte und Gemeinden bedingt durch die Jahresurlaube der Bürgermeister und / oder jeweiligen Sachbearbeiter von ihrem Recht auf Beteiligung am Verfahren (§ 18a AEG i.V.m. § 73 VwVfG) kaum bzw. nur sehr erschwert Gebrauch machen können. Dies gilt auch für private Betroffene, die ihre mehrwöchigen Jahresurlaube in der Regel ebenfalls in die Schulferien legen. Zudem handelt es sich um ein außerordentlich umfangreiches Verfahren. Immerhin befinden sich die geänderten Planunterlagen in 18 Leitz-Ordern. Dies erschwert die ohnehin kurze Einwendungsfrist in den Sommerferien zusätzlich.

Die Möglichkeit der Einwendung und somit auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG) wird vor diesem Hintergrund in erheblicher Weise verletzt. Insofern können zahlreiche Betroffene und auch die von uns vertretenen Städte und Gemeinden ihrer Obliegenheit zur rechtzeitigen Mitwirkung gar nicht gerecht werden (§ 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG). Diese Beteiligungseinschränkung ist nicht hinnehmbar und wird ausdrücklich beanstandet.

1.2.

Die durch uns bereits im Planfeststellungsverfahren mit Einwendungen und Stellungnahmen aus Juni und Juli 2014 aufgezeigten Konflikte werden im Planänderungsverfahren nicht gelöst. Dies wird beanstandet. Das Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rødby beeinträchtigt weiterhin die Interessen sämtlicher von uns vertretenen Städte und Gemeinden. Folgende Planänderungen sind insbesondere zu beanstanden:

- Aktualisierung der Unterlagen zu Emissionen (Anlage 11)
- wasserrechtlicher Fachbeitrag (Anlage 20)
- neue Schutz- und Überwachungskonzepte (Anlage 22)
- Luftschadstoffuntersuchung (Anlage 23)
- Umplanung der Fährhafenanbindung (Anlage 26.2)
- aktualisierte Verkehrsprognose mit Prognosejahr 2030 (Anlage 26.3)
- Baulogistik (Anlage 27)
- Risikoanalyse für die Bauphase (Anlage 28)
- Konzept zu den Sicherheitseinrichtungen (Anlage 29)

1.3.

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind auch nach Planänderung durch den Betrieb und auch die mehrjährige Bauzeit des Tunnels betroffen. Es wurde auch bereits darauf hingewiesen, dass die Städte und Gemeinden ganz überwiegend jeweils als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad anerkannt sind. Auf den diesseitigen Vortrag in der Einwendung v. 19.06.2014 (dort S. 4 f.) und v. 02.07.2014 (S. 2) wird ausdrücklich Bezug genommen.

Für sämtliche von uns vertretenen Städte und Gemeinden ist der Erhalt dieser Prädikate im Hinblick auf ihre kommunale Weiterentwicklung außerordentlich bedeutsam, so dass dieser Besonderheit auch gesonderte Beachtung im Rahmen der Abwägung zukommen muss.

1.4.

Mit der Planänderung ist das Verfahren in einigen Bereichen modifiziert worden. Überwiegend legt hier der Vorhabenträger lediglich aktualisierte Fachgutachten vor. Die Planung wurde jedoch trotz im bisherigen Verfahren zahlreich aufgeführter Mängel und fehlender Konfliktbewältigung nicht wesentlich überarbeitet.

Die Angaben des Vorhabenträgers zum Tunnelquerschnitt bzw. zu den Ausmaßen der Straßenröhren sind weiterhin unbestimmt. Zwar soll sich der 43 m breite und 9 m hohe Tunnelquerschnitt aus zwei „ca. 11 m“ breiten Straßenröhren, einer zwischen den Straßenröhren liegenden Zentralgalerie und zwei „ca. 6 m“ breiten Bahnröhren zusammensetzen (EB, S. 21, Stand 03.06.2016). Die Circa-Angaben der Straßen- und Bahnröhren dürften allerdings nicht dem Bestimmtheitsgrundsatz entsprechen.

2. (Fern-)Wirkungen des Tunnelbauwerks

Es wird weiterhin beanstandet, dass **Gegenstand** der vorliegenden Planung und damit auch der Planänderung **ausschließlich der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung** ist. Zwar sollen dazu auch die

„damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen“

gehören (so ausdrücklich im EB, S. 28, Stand 03.06.2016), allerdings stellen aus Sicht der Vorhabenträger die Straßen- und auch die Schienenhinterlandanbindungen

„andere Verfahren dar“,

die

„ihr Baurecht demzufolge in gesonderten Genehmigungsverfahren“

erlangen (EB, S. 28, Stand 03.06.2016). Diese Auffassung ist rechtsfehlerhaft und widerspricht den Geboten der Konfliktbewältigung und der fehlerfreien Abwägung, denn die **Straßen- und auch die Schienenhinterlandanbindung sind die Folgemaßnahmen des Tunnelbauwerks**. Es ist nicht plausibel, dass die Hinterlandanbindungen (d.h. Straße und Schiene) in eigenständigen Verfahren behandelt und genehmigt werden. **Durch den Tunnel verursachte Konflikte können nicht in ein nachgelagertes Verfahren transferiert werden, vielmehr sind sämtliche Konflikte bereits im laufenden Verfahren zu lösen.**

Dazu wurde bereits umfangreich in der Einwendung v. 18.06.2014 (S. 6 ff.) und 02.07.2014 (S. 2 f.) vorgetragen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird darauf ausdrücklich Bezug genommen.

2.1.

Bei Inbetriebnahme des Tunnels zeitlich **vor** vollständiger Realisierung der Hinterlandanbindungen, insbesondere der Schienenhinterlandanbindung, werden entlang des Schienenweges die Betroffenen schutzlos einer erheblichen Zunahme von gesundheitsgefährdenden Immissionen durch Lärm und Erschütterungen ausgesetzt. Sämtlicher durch den Tunnel neu induzierter Zugverkehr, insbesondere der Güterverkehr, müsste über die Bestandsstrecke abgewickelt werden.

Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind sämtlich in ihrer Planungshoheit betroffen (vgl. dazu ausführlich Einwendung v. 18.06.2014, S. 6 ff.). Durch die Hinterlandanbindungen sind zahlreiche Grundeigentümer (Private, Gewerbetreibende, Landwirte, aber auch die von uns vertretenen Städte und Gemeinden) unmittelbar betroffen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann sich ein Eigentümer gegen eine heranrückende Planung, die sein Grundstück noch nicht unmittelbar betrifft, zur Wehr setzen, wenn ein **Zwangspunkt** geschaffen wird, der im weiteren Planungsverlauf zwangsläufig dazu führen muss, dass er in seinen Rechten betroffen sein wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.06.1981 - BVerwG 4 C 5.78 - BVerwGE 62, 342; Urt. v. 25.01.2012 – 9 A 6/10 – Juris Rn. 21). Dadurch soll der **künftig Rechtsbetroffene** zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 25.01.2012 – 9 A 6/10 – Juris Rn. 21 m.w.N.). Dies ist hier der Fall. Der Tunnel setzt einen Zwangspunkt, denn die Straßen- und Schienenanbindung muss an den Tunnel angepasst und entsprechend geplant werden. Ohne die Herstellung des Tunnels sind sowohl die Straßen- als auch vor allem die Schienenhinterlandanbindung vollkommen überflüssig. Die Vorhaben (Tunnel und Hinterlandanbindungen) bedingen sich gegenseitig.

Auf die „Zwangspunkte-Rechtsprechung“ des Bundesverwaltungsgerichts können sich die von uns vertretenen Städte und Gemeinden auch berufen, da die Vorhabenträger hier das **Gesamtvorhaben „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“** (vgl. EB, S. 18, Stand 03.06.2016) in mehrere Einzelabschnitte aufgeteilt haben. Bei der Planung der Hinterlandanbindungen Schiene und Straße (B 207) und der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnel) handelt es sich um die Abschnitte **eines Gesamtprojekts**, mithin um **ein zusammenhängendes Verkehrsprojekt**. Der Tunnel verbindet zukünftig die Hinterlandanbindungen in Dänemark und Deutschland und ist damit **zwingende Voraussetzung und zugleich Ursache** der zukünftigen Verkehrsströme von Norden nach Süden und umgekehrt.

Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) wird der Verkehr sowohl auf der B 207 als auch auf der Schie-

nenanbindung erheblich zunehmen und sich die Lärmbelastung entlang der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung mehr als nur unwesentlich erhöhen. Aus genau diesem Grund werden die Straßen- und Schienenhinterlandanbindung auch entsprechend neu geplant und mit Schutzmaßnahmen realisiert.

Das Planfeststellungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung hat noch nicht begonnen. Es ist derzeit noch unklar, wann genau das Verfahren eingeleitet und mit welchen Varianten die Vorhabenträgerin DB Netz AG ins Verfahren gehen wird. Außerdem ist völlig unklar, mit welchen Verkehrsprognosen, d.h. Zugzahlen, die DB Netz AG ins Planfeststellungsverfahren gehen wird.

Im Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden ist zwischenzeitlich der Planfeststellungsbeschluss ergangen. Der Beschluss vom 31.08.2015 ist allerdings bisher nicht bestandskräftig geworden, da mehrere Klagen vor dem OVG Schleswig anhängig sind. Im dortigen Verfahren haben die zuständigen Richter bereits signalisiert, dass die Überplanungen eines Teils der B 207 durch das Verfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnel) problematisch seien (vgl. unten Ziff. 6).

Alle Vorhaben, die mit der Festen Fehmarnbeltquerung im Zusammenhang stehen, sind einer Gesamtplanung zu unterwerfen (Stichwort: „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“, EB, S. 30).

2.2.

Nochmals wird diesseits auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur leistungsfähigen Schienenhinterlandanbindung für den tideunabhängigen Tiefwasserhafen „Jade-Weser-Port“ (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 20 ff.) bezüglich der Auswirkungen zeitlich verzögerter Ausbauabschnitte hingewiesen (dazu bereits ausführlich in der Einwendung v. 18.06.2014, S. 9 ff.). Danach sind berücksichtigungsfähige und -bedürftige Auswirkungen nicht von vornherein auf die unmittelbare Nachbarschaft des Vorhabens beschränkt. Ein Vorhaben kann – wie hier – auch mittelbare (Fern-)Wirkungen entfalten, die dann im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Vorliegend setzt das Tunnelbauwerk die Ursache für die Zunahme des Verkehrs auf der geplanten Straßen- als auch Schienenhinterlandanbindung. Dies ergibt sich auch aus den Fachgutachten in Anlage 26.2 und 26.3, denn der Fährverkehr bleibt aufrechterhalten und wird auch weiterhin Pkw und Lkw über den Fehmarnbelt befördern. Durch den Tunnel werden zukünftig vor allem Schienengüterverkehre befördert (Stichwort: „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“). Der vorrangige Zweck der neuen Tunnelverbindung ist die Beförderung von Schienengütern. Der Tunnel ist somit eine neue, zusätzliche Verkehrsquel-

le, denn die Fähren befördern keine Schienengüter. Überhaupt verkehrt Schienengüterverkehr seit dem Jahr 1998 nicht mehr auf der Bestandsstrecke, sondern lediglich Personenfern- und Regionalverkehr. Zwar ist die Bestandsstrecke auch für Güterverkehre technisch ausgelegt, aber nicht für die Kapazitäten, die mit dem Tunnelbauwerk prognostiziert werden. Die plangegebene Vorbelastung würde also erheblich überschritten werden.

Nach Angaben der DB Netz AG („Daten und Fakten zur bestehenden Strecke Lübeck – Puttgarden, Betriebsprogramm Güterverkehr“) erfolgte bis 1997 auf der Strecke ein Güterverkehr von **bis zu 39 Güterzügen täglich**. Nach Herstellung der Brücke über den Großen Belt zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland läuft der Güterverkehr inzwischen über Flensburg / Padborg und Jütland (Taulov) nach Fünen (Odense) und Seeland (Ringstedt, Kopenhagen), sog. Jütlandroute.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (Entwurf 04/2016) prognostiziert für diese Güterverkehrsstrecke unter der Annahme, das **keine** Feste Fehmarnbeltquerung hergestellt worden ist (sog. **Bezugsfall**), einen täglichen Güterverkehr von **56 Zügen** von und nach Flensburg, 54 Züge von und nach Taulov und **43 Züge** über Odense und Ringstedt von und nach Kopenhagen. Von den über die deutsch-dänische Grenze fahrenden Güterzügen werden demnach **77 %** über Seeland nach Kopenhagen und in umgekehrter Richtung fahren.

Derzeit verkehren auf der Strecke südlich Flensburg jährlich 14.600 Güterzüge (vgl. <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>), das entspricht bei gleicher Verteilung über sämtliche Tage des Jahres im Durchschnitt ca. **40 Güterzügen täglich**. Sofern auch derzeit schon 77% davon über Fünen nach Kopenhagen und in umgekehrter Richtung fahren, sind dies im Durchschnitt jetzt **31 Güterzüge** täglich.

Der aktuelle Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen über Jütland und den Großen Belt ist demnach mit durchschnittlich **31 Zügen täglich** geringer ausgelastet, als ursprünglich die Strecke Lübeck – Puttgarden mit **39 Güterzügen** täglich.

Die Bestandsstrecke ist nicht für die seitens der Vorhabenträger prognostizierten Güterverkehre ausgelegt. Der geplante Tunnel ist unstrittig ursächlich für erheblichen Mehrverkehr bzw. zusätzlichen Schienengüterverkehr und stellt somit eine neue Verkehrsquelle dar. Für den Güterverkehr ist (konservativ gerechnet) mindestens von **30 Zügen pro Tag zusätzlichen Schienengüterverkehr** (verursacht durch die FBQ) auszugehen. Dies stellt die Differenz zwischen den aktuellen Angaben der Vorhabenträger in der Planänderung (mit 73 GZ) gegenüber dem BVWP 2030 (Entwurf) im Bezugsfall (mit 43 GZ) dar.

Da die im Rahmen der Planänderung nach unten korrigierten Prognosen als zu gering angesehen werden (dazu sogleich unter Ziff. 3), ist mindestens von einer Verdoppelung der Güterzugzahlen auszugehen, verursacht allein durch die Feste Fehmarnbeltquerung.

2.3.

Die Konfliktbewältigung kann auch nicht in die nachfolgenden Verfahren verlagert werden. Zwar ist eine Anschlussplanung vorgesehen (Schienen- und Straßenhinterlandanbindung), allerdings können die Konflikte nicht sämtlich gelöst werden, wenn die zeitlichen Verhältnisse erheblich voneinander abweichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 26). Diese Grundsätze beachtet die Planung weiterhin nicht.

Auch nach der bereits in der Einwendung v. 02.07.2014 zitierten „Frankenschnellweg-Entscheidung“ des BVerwG (Urteil v. 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, Juris) sind beim Bau von Verkehrswegen die Auswirkungen auf bestehende Verkehrswege in der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG (bzw. beim Bau von Schienenwegen nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG) zu berücksichtigen. Es entspricht nämlich dem Zweck des Abwägungsgebots, dass der Kreis der von dem Vorhaben "berührten" öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird (BVerwG, Urteil v. 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, Juris Rn. 18).

Nochmals: Auch hier besteht ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Teilvorhaben Tunnelbauwerk zur Feste Fehmarnbeltquerung und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf den Hinterlandanbindungen. Von diesen Verkehrszunahmen auf Straße und Schiene sind die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sämtlich in ihrer Planungshoheit betroffen. Dazu wurde bereits ausführlich in der Einwendung vom 18.06.2014 vorgetragen (S. 6 ff.).

Für das Gesamtvorhaben „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ wird weiterhin eine wirksame Konfliktbewältigung gefordert. Die vorliegende Planung des Tunnels beinhaltet die Besonderheit, dass die Feste Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk durch die Aufnahme eines erheblich erhöhten Verkehrsaufkommens als „**neue Verkehrsquelle**“ anzusehen ist. Da die Fährverbindung der Vogelfluglinie bestehen bleibt, schafft der Tunnel somit eine völlig neue Verkehrsquelle. Ausdrücklich ist dazu in Anlage 26.2. zu lesen, dass

„die Feste Fehmarnbeltquerung zukünftig ein Alternativangebot zur bisherigen Fährlinie anbietet“ (Anlage 26.2, S. 4, Stand 03.06.2016).

Damit wird – entgegen der bisherigen Unterstellung der Vorhabenträger – deutlich, dass die Fährverbindung der Vogelfluglinie nicht lediglich ersetzt, sondern bestehen bleiben soll und somit die Feste Fehmarnbeltquerung eine

völlig neue und damit zusätzliche Verkehrsquelle insbesondere für die Schienengüterverkehre darstellt.

An anderer Stelle stellen die Vorhabenträger selbst klar, dass der

„FBQ (...) zur Realisierung der verkehrlichen und strukturellen Ziele die Schlüsselrolle zu(falle). Nur sie ist in der Lage, ausreichende Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und für den Schienenverkehr dauerhaft und ungehindert bereitzustellen“ (EB, S. 52, Stand 03.06.2016).

Die Feste Fehmarnbeltquerung generiert somit neue Verkehre. Damit kann auch nicht bestritten werden, dass es sich um ein Gesamtvorhaben „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ handelt, denn **ohne Feste Fehmarnbeltquerung besteht auch kein Bedarf an den Hinterlandanbindungen.**

Die Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen bilden eine „**planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft**“ mit dem Tunnelbauwerk. Die Eröffnung der neuen Verkehrsquelle Tunnelbauwerk bildet einen zeitlichen Einschnitt und setzt – wie oben ausgeführt – eine Vorgabe für die Gesamtplanung. Diese muss auch darauf ausgerichtet sein, das Ausbaivorhaben so zeitig zu einem Abschluss zu bringen, dass keiner der betroffenen Städte und Gemeinden entlang der Hinterlandanbindung und auch sonstiger Betroffener Gefahr läuft, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung schutzlos ausgesetzt zu sein. Ist dies - aus welchen Gründen auch immer - nicht möglich, kann es unbillig und deshalb korrekturbedürftig erscheinen, wenn ein Teil der von einem Gesamtprojekt Betroffenen allein wegen der Unwägbarkeiten der von Erfordernissen der Praktikabilität einer komplexen Planung bestimmten Abschnittsbildung und wegen des zeitlichen Ablaufs der Ausbauarbeiten zwar nur übergangsweise, aber gleichwohl erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt ist (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 48).

2.4.

Nochmals: Entgegen der Annahme der Vorhabenträger können die Folgewirkungen durch die erhebliche Zunahme des Zugverkehrs, verursacht allein durch die Feste Fehmarnbeltquerung, nicht im Rahmen der Hinterlandanbindungen gelöst werden. Die Verfahren können nicht getrennt voneinander geführt werden, denn die Feste Fehmarnbeltquerung ist allein ursächlich für den Ausbau der Hinterlandanbindungen.

Bisher ist unklar, welche Zugzahlen die DB Netz AG als Vorhabenträgerin der Schienenhinterlandanbindung ihren Planungen zugrunde legen wird. Eine Bewältigung der durch die Feste Fehmarnbeltquerung verursachten Verkehre

kommt aber nur in Betracht, wenn auch seitens der DB Netz AG die prognostizierten Zugzahlen aus dem Verfahren Feste Fehmarnbeltquerung angenommen werden. Sollte die DB Netz AG allein auf die Zugzahlen des BVWP 2030 (bisher bekannt in Form des Entwurfs 04.2016) abstellen, ergibt sich bereits dadurch ein nicht gelöster Konflikt.

Eine Konfliktbewältigung ist davon abgesehen aber auch nicht gewährleistet, weil die DB Netz AG eine Berücksichtigung der **zusätzlichen Verkehrsbelastung aus einer neuen Verkehrsquelle** infolge der Festen Fehmarnbeltquerung ablehnt und auf einen **Bestandsschutz der veralteten Schienenwege** abstellt:

So ist in der Ortsdurchfahrt des Schienenweges in Bad Schwartau ein bereits aus 1928 datierender Gleisoberbau vorhanden. Die DB Netz AG hat gegenüber der Stadt Bad Schwartau eingeräumt, dass dieser Aufbau nicht mehr regelkonform ist und durch einen neuen, regelkonformen Oberbau zu ersetzen wäre, sofern die vorhandene Trasse verändert werden würde. Da die vorhandenen Strecken 1100 und 1110 gemäß Planung der DB Netz AG in Höhe und Lage unverändert bleiben, dürfte der veraltete Oberbau bestehen bleiben. Durch den Einbau einer neuen Planumsschutzschicht wäre allerdings eine Verringerung der Schienenverkehrserschütterungen in der angrenzenden Wohnbebauung möglich. Die Planung der DB Netz AG schließt solche Maßnahmen aber derzeit noch aus. Die Mehrbelastung infolge des zusätzlichen Schienenverkehrs aus der Festen Fehmarnbeltquerung findet keine Berücksichtigung in Form angemessener Schutz- und Vorsorgemaßnahmen. Dies wird ausdrücklich beanstandet.

Eine Konfliktbewältigung ist davon abgesehen auch deshalb nicht gegeben, da die DB Netz AG in der Bewertung des aus der neuen Verkehrsquelle herrührenden zusätzlichen Schienenverkehrs und der hierdurch verursachten Erschütterungen fortlaufend allein auf veraltete und nur vorläufige Untersuchungen abstellt, die einer Überprüfung und Aktualisierung bedürfen. Auch für neuere Planfeststellungen bezieht sich die DB Netz AG bei der Bewertung von Schienenverkehrserschütterungen regelmäßig weiterhin allein auf eine Untersuchung aus dem Jahr 2001.

Eine Konfliktbewältigung ist schließlich auch deshalb nicht gewährleistet, da die DB Netz AG eine Berücksichtigung des durch die Herstellung der Festen Fehmarnbeltquerung ermöglichten neuen Verkehrs mit Hinweis auf eine bestehende, fiktive Vorbelastung erheblich einschränkt. So teilte die DB Netz AG der Stadt Bad Schwartau mit, dass für die Strecke aufgrund ihres Alters und der Historie keine Planfeststellung oder Plangenehmigung, aus welcher eine Nutzungserlaubnis für einen bestimmten Bahnbetrieb abzuleiten wäre, bestehe. Die DB Netz AG geht daher von einem uneingeschränkten Nutzungsrecht aus. Bei der Beurteilung erforderlicher Schutzmaßnahmen gegen eine Belastungszunahme durch Lärm und Erschütterungen, die aus einer Zunahme des Schienen-

verkehrs erwachsen, sei zudem nicht die vorhandene Belastung in Rechnung zu stellen, sondern nach Auffassung der DB Netz AG eine fiktive Vorbelastung, die der technisch möglichen Auslastung der Bestandsstrecke bis zur Kapazitätsgrenze entspricht. Den Gutachten der DB Netz AG zum Raumordnungsverfahren (2012) ist zu entnehmen, dass die fiktive Auslastung bis zur Kapazitätsgrenze mit 170 Zügen je Tag angenommen wird (hierzu zählen auch 4 Güterzüge täglich zwischen Lübeck und Kiel, die tatsächlich weder derzeit noch zukünftig fahren), vgl. ROV, Band 14, Anlage 11).

Dazu im Einzelnen (Ortsdurchfahrt Bad Schwartau):

derzeitige Streckenbelastung gemäß Fahrplan: **130 Züge / Tag**
(113 Züge Regionalverkehr, 17 Züge Fernverkehr)

zukünftige Streckenbelastung gem. FBQ: 111 Züge
(73 Güterz., 15 Züge Regionalv., 23 Züge Fernv.)

zzgl. Regionalverkehr v/n Kiel 70 Züge

zzgl. Regionalverkehr v/n Neustadt u. Puttgarden 43 Züge

zzgl. zukünftige S-Bahn Verbindung zwischen
Lübeck u. Neustadt, ½ Stunden-Takt, gem. Landesweiten
Nahverkehrsplan der NAH.S-H GmbH (2014) 26 Züge

gesamt: **250 Züge / Tag**

Zuwachs: 120 Züge / Tag

Gegenüber dem tatsächlich zu erwartenden Zuwachs von 120 Zügen pro Tag beträgt der einen Schutzanspruch gegen Lärm und Erschütterungen begründende Zuwachs nur 8 Züge je Tag, da die Deutsche Bahn die Nahverkehrszüge des landesweiten Nahverkehrsplanes nicht berücksichtigt, die prognostizierten Zunahmen des Personenfernverkehrs und des Güterverkehrs nur auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 (Entwurf) beschränkt (anstatt die Verkehrsprognose des Fehmarnbelt Forecast zu berücksichtigen) und weil eine Vorbelastung bis zur Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke mit 170 Zügen je Tag als Ausgangswert in Rechnung gestellt wird.

Der aus der Festen Fehmarnbeltquerung als neue Verkehrsquelle erwachsende zusätzliche Verkehr von 49 Zügen (30 Güterzügen, 15 Nahverkehrszügen und 4 Fernverkehrszügen) wird hierdurch nur zum geringen Teil (16%) bei der Bemessung von Schutz- und Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt.

Eine Konfliktbewältigung hinsichtlich der aus dem zusätzlichen Verkehr herrührenden Belastung durch Lärm und Erschütterungen ist im Rahmen der Bewertung und Planung seitens der DB Netz AG in den zukünftigen Planfeststellungsabschnitten der Schienenanbindung deshalb nicht zu erwarten.

Es ist somit zwingend, dass die Zugzahlen (Gesamt aus Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen) zu den Folgeabschnitten der Schienenhinterlandanbindung passen. Die Annahme der Vorhabenträgerin, dass eine vollständige und rechtzeitige Konfliktbewältigung auch hinsichtlich etwaiger Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf die nachfolgende Schienenhinterlandanbindung gewährleistet wird, geht völlig fehl.

2.5.

Vorliegend erfordert das Vorhaben „Feste Fehmarnbeltquerung“ zwingend, dass die Folgewirkungen im Bereich der Straßen- und insbesondere Schienenhinterlandanbindung im Rahmen der Abwägung betrachtet und im Konfliktfall auch bereits jetzt gelöst werden.

Für den Fall, dass der Tunnel somit zeitlich vor der in Betrieb genommenen Straßen- und insbesondere Schienenhinterlandanbindung mit ihren jeweiligen Schutzmaßnahmen (insbesondere im Hinblick auf Lärmschutz) bereits ursächlich erheblichen Mehrverkehr – insbesondere nächtlichen Güterverkehr – auf die Bestandstrasse bringt, sind Schutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss Tunnelbauwerk zu erlassen. Auch interimistische Beschränkungen der Streckennutzung der Festen Fehmarnbeltquerung kommen in Betracht (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 54 ff.).

Es wird nochmals beantragt,

zur Bewältigung der vom Tunnelbauwerk und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte entlang der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung betriebsregelnde Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

Als betriebsregelnde Anordnungen kommen Nutzungsbeschränkungen des Güterverkehrs in Betracht.

Deshalb wird ebenfalls nochmals beantragt,

den zweigleisigen Schienenteil im Tunnel erst dann für den Zugverkehr freizugeben, wenn die Schienenhinterlandanbindung mit sämtlichen Schutzmaßnahmen vollständig in Betrieb genommen wurde.

Betriebsregelnde Anordnungen sind auch ohne weiteres im Planfeststellungsbeschluss zulässig (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 55 f.).

3. Prognosen

Die Prognosen sind weiterhin nicht plausibel.

In der Planänderung wird nunmehr das Prognosejahr 2030 (statt bisher 2025) für die zukünftige Verkehrssituation betrachtet. Die Verkehrsprognosen (Anlagen 26.2 und 26.3) sind allerdings weiterhin widersprüchlich und nicht plausibel.

3.1.

Für den **Schiennenverkehr** werden für das **Prognosejahr 2030** nunmehr folgende Annahmen unterstellt:

- Im **Personennahverkehr** sollen täglich **15 Züge** und im **Personenfernverkehr (Hamburg – Kopenhagen) 23 Züge** verkehren.
- Mit Eröffnung der FBQ soll auf der Strecke auch wieder **schienengebundener Güterverkehr** abgewickelt werden. Es werden **73 Züge** pro Tag prognostiziert.

Insgesamt sollen somit **111 Züge** täglich auf der Strecke verkehren (EB, S. 48, Stand 03.06.2016; vgl. auch Anlage 26.3). In Anlage 26.3, S. 9 (Basisfall B) wird allerdings von 22 Personenfernverkehrszügen und 16 Regionalzügen ausgegangen.

Die ursprüngliche Planung (Stand 2014) ging für das **Prognosejahr 2025** von insgesamt **118 Zügen** täglich aus, davon **78 Güterzüge** (EB, S. 41, vgl. auch Anlage 26.1).

Für die **Schienehinterlandanbindung** – die nicht getrennt von dem Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnel) gesehen werden kann – ergeben sich zwischenzeitlich wieder andere Zahlen:

Nach der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienehinterlandanbindung auf der Basis des BVWP 2003 wurden auf der Strecke **pro Tag insgesamt 210 Züge** erwartet, und zwar in folgender Verteilung:

| | |
|---------------------|------------------|
| Personennahverkehr | 38 Züge |
| Personenfernverkehr | 22 Züge |
| Güterverkehr | 150 Züge. |

Die Vorhabenträgerin DB AG sprach im Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Trasse zwischen Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.).

Der BVWP 2003 wurde im Jahr 2010 überprüft und in diesem Zusammenhang wurden die Bedarfspläne aktualisiert. Im Hinblick auf die Schienenhinterlandanbindung zur FBQ wurde darin noch von **täglich 40 Personenzügen und 78 Güterzügen** ausgegangen (BVU/ITP, Abschlussbericht November 2010, i.A. des BMVBS, S. 9-357 ff., 9-369).

Zwischenzeitlich wurde der neue BVWP 2030 im Bundeskabinett verabschiedet. Allerdings sind die genauen Verkehrszahlen noch nicht veröffentlicht. Im **Entwurf zum BVWP 2030** fand sich in den Detailinformationen zur ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ, Projekt 2-011-V01) eine Prognose für den

Güterverkehr von 49 Zügen und 16 Fernverkehrszügen täglich
(www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html).

3.2.

Im EB (Stand 03.06.2016) weisen die Vorhabenträger richtigerweise darauf hin, dass die BVWP-Prognose und die FBQ-Prognose voneinander abweichen (S. 49 f; vgl. auch Anlage 26.3). Um „auf der sicheren Seite zu sein“ werden die höheren Prognoseannahmen zugrunde gelegt, d.h. die Vorhabenträger prognostizieren nunmehr 73 Güterzüge und 23 Personenfern- sowie 15 Personennahzüge.

Es wird beanstandet, dass den Planänderungsunterlagen nicht zu entnehmen ist, ob diese Prognosezahlen auch für die Schienenhinterlandanbindung gelten. Jedenfalls darf die Vorhabenträgerin DB Netz AG im Rahmen der Schienenhinterlandanbindung nicht hinter diesen Zahlen zurück bleiben. **Sämtliche für den Tunnel prognostizierten Verkehre werden zukünftig über die Hinterlandanbindungen abgewickelt.** Unterstellt, die Prognose für die FBQ beispielsweise von 73 Güterzügen ist richtig, dann muss auch diese Prognose für die Schienenhinterlandanbindung zugrunde gelegt werden. Es wird beanstandet, dass die Prognosen offenbar nicht aufeinander abgestimmt sind.

3.3.

Die Vorhabenträgerin legt eine erneute Aktualisierung der FTC-Prognose von 2002 vor, und zwar Stand 2016 (Anlage 26.3.). Die Verkehrsprognose ist aller-

dings nicht überzeugend. Um „auf der sicheren Seite“ der Betrachtung der Betroffenen zu sein, müssen die Prognosen nach oben angepasst werden. Die Reduzierung der täglichen Zugzahlen von insgesamt 118 (davon 78 Güterzüge) auf 111 (davon 73 Güterzüge) ist nicht plausibel. **Vor dem Hintergrund der reduzierten Verkehrszahlen, und der damit verbundenen geringeren Schutzansprüche nach BImSchG, sind im Zweifelsfall und aus Gründen des Vorsorgeprinzips stets die höheren Verkehrsprognosen im Verfahren zugrunde zu legen.**

Es wird zunächst beanstandet, dass die Betriebsprognose der DB Netz AG nicht den Planunterlagen entnommen werden kann. Auch wird beanstandet, dass unklar bleibt, welche Annahmen dem BVWP (Entwurf) entnommen wurden. Der sog. Basisfall A betrachtet nämlich stärker die deutsche Bundesverkehrswegeplanung. Im Basisfall B werden hingegen stärker die dänischen Planungen zugrunde gelegt (Anlage 26.3, S. 3).

In Anlage 26.3. unterstellen die Gutachter die Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung im Jahr 2022 (Anlage 26.3, S. 15). Diese Annahme ist allerdings völlig unrealistisch, da mit dem Planfeststellungsbeschluss, d.h. dem Baurecht, frühestens im Jahr 2017/18 gerechnet werden kann. Die Gesamtbauzeit geben die Vorhabenträger selbst mit mindestens 6,5 Jahren an.

Für den Zugverkehr werden im

Basisfall A im Prognosejahr 2030 insgesamt
36 Personenzüge und 62 Güterzüge (incl. 3 Züge Grundlast)

angesetzt. Im

Basisfall B werden im Prognosejahr 2030 insgesamt
38 Personenzüge und 73 Güterzüge (incl. 3 Züge Grundlast)

angenommen (vgl. Anlage 26.3, S. 17).

Dass neben der dem BVWP zugrunde gelegten Verkehrsdatenbasis („Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen“) die Vorhabenträger die FTC Studie 2014 aktualisiert haben, entspricht auch den Vorgaben des BVWP, denn dieser **ersetzt nicht projektspezifische Untersuchungen** (Anlage 26.3, S. 120; vgl. Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, 11.06.2014, S. 19; im Internet zu finden unter <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/276/1/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf>).

An anderer Stelle in Anlage 26.3 stellen die Gutachter auf die Annahmen gemäß deutschem Bedarfsplan (2010) ab, d.h. 77 Züge (+ 3 Züge als Grundlast) pro Tag (vgl. S. 167 f.).

3.4.

Dass die Prognosezahlen zu gering angesetzt sind, zeigt sich ebenfalls anhand der folgenden Widersprüche in Anlage 26.3:

Der **Bahn-Personenfernverkehr** soll von 2011 bis 2030 am Fehmarnbelt im Basisfall B mit der Festen Fehmarnbeltquerung um 5,5% steigen, ohne Feste Fehmarnbeltquerung um 1,9% (vgl. Anlage 26.3, S. 14). Es ist somit nicht plausibel, dass die Anzahl der Personenfernzüge von 24 (in 2025) auf 23 (in 2030) pro Tag reduziert wurde. Zudem stellen die Vorhabenträger selbst dar, dass der „entscheidende Impulsgeber für den Anstieg des Bahnverkehrs (...) die Feste Fehmarnbeltquerung einschließlich Hinterlandanbindung (ist), die die Reisezeiten zwischen Hamburg und Kopenhagen auf deutlich weniger als drei Stunden reduziert“ (Anlage 26.3, S. 12).

Das **jährliche Wachstum** wird für die **Schienengüter** (in Tonnen) von 2011 bis 2030 auf **2,8 %** am Fehmarnbelt geschätzt (Fall B, Anlage 26.3, S. 15). Bereits deshalb ist nicht plausibel, weshalb die Güterzugzahlen von 78 (in 2025) auf 73 (in 2030) pro Tag, mithin um **7 %** reduziert wurden.

Bezüglich der Entwicklung des Güterverkehrs über den Fehmarnbelt wird dargestellt, dass sich zwischen 2001 und 2015 der Lkw-Güterverkehr von 274.000 auf 451.000 pro Jahr erhöht hat. Der Verkehr nahm pro Jahr um durchschnittlich **3,6%** zu (vgl. Anlage 26.3, S. 76).

Das Güteraufkommen in Tonnen am Fehmarnbelt sei etwas geringer, aber gleichwohl um **2,85%** pro Jahr gestiegen (vgl. Anlage 26.3, S. 77).

Weiter heißt es dann:

„Das Gütervolumen auf der Schiene in Tonnen hat sich laut der dänischen Verkehrsstatistik bis 2011 nach einem zwischenzeitlichen Einbruch infolge der Wirtschaftskrise stark erhöht und lag über dem Prognosepfad (...)“ (Anlage 26.3, S. 80 f.).

Nicht plausibel ist dann allerdings, dass der Schienentransport zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa zurückgegangen sein soll, obwohl offenbar Teilverkehre (westl. Dänemark) nicht berücksichtigt wurden (Anlage 26.3, S. 85).

Außerdem ist festzuhalten, dass die Verkehrsströme zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa nahezu ausgeglichen sind: Offenbar wurden 2011 insgesamt 14.127 Mio. Tonnen von Skandinavien nach Europa importiert, wäh-

rend 14.647 Mio. Tonnen nach Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen exportiert wurden. 40% des gesamten Güterverkehrs wurde über die Ostsee (Schiene und Straße) abgewickelt, d.h. Deutschland als Quelle und Ziel (Anlage 26.3, S. 87).

Vor diesem Hintergrund ist nicht plausibel, dass sich die Güterverkehrsprognosen für die Schiene reduziert haben sollen.

Die Anzahl der prognostizierten Güterzüge über die Feste Fehmarnbeltquerung hängt neben dem prognostizierten Gütervolumen von weiteren Annahmen ab, die in den Betrachtungen variieren. Bereits deshalb sind die niedrigeren Prognosezahlen pro Tag anzuzweifeln. Maßgeblich sind durchschnittliche Waggonladung, Anzahl der Waggons pro Zug und die unterstellten Verkehrstage pro Jahr. Je höher die durchschnittliche Waggonladung, die Anzahl der Waggons pro Zug und die Anzahl der Verkehrstage ist, desto geringer sind die Zugzahlen (vgl. Anlage 26.3, S. 167 f.):

Bei einem prognostiziertem Gütervolumen von **9,5 Mio. Tonnen pro Jahr** ergeben sich bei unterschiedlichen Annahmen folgende Prognosen der Güterzugzahlen: Laut **Bedarfsplan (2010)** insgesamt **77 (+3) Güterzüge pro Tag** (bei durchschnittlicher Waggonladung: 18,6 Tonnen, Anzahl der Waggons pro Zug: 26, Verkehrstage pro Jahr: 253). Werden die Annahmen des gemeinsamen Ausschusses zugrunde gelegt, werden **70 (+3) Güterzüge pro Tag** prognostiziert (bei durchschnittlicher Waggonladung: 17,8 Tonnen, Anzahl der Waggons pro Zug: 30, Verkehrstage pro Jahr: 255).

Es wird ausdrücklich beanstandet, dass unterschiedliche Annahmen angesetzt werden, die dann rechnerisch zu anderen Zugzahlen führen.

Aufgrund der dargestellten Widersprüche wird die Plausibilität der Verkehrsprognose weiterhin insgesamt angezweifelt. Die Prognosen sind insbesondere im Hinblick auf die Zugzahlen nochmals zu überarbeiten.

4. Schalltechnische Untersuchung

Es wird beanstandet, dass die Infrastruktur der Festen Fehmarnbeltquerung für Züge mit einer Länge von 1.000 m ausgelegt ist. Allerdings wurden in der SU lediglich Zuglängen von 835 m zugrunde gelegt (vgl. Anlage 26.3, S. 107; vgl. auch Anlage 11.1, S. 41). Veränderte Zuglängen führen allerdings auch zu anderen Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung.

Im Übrigen bleiben die bereits mit Schreiben vom 18.06. und 02.07.2014 vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zur Schalltechnischen Untersuchung ausdrücklich aufrecht erhalten.

5. Fehmarnsundquerung

Im BVWP 2030 ist die Fehmarnsundquerung im Projekt 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) als Maßnahme („zweigleisige Fehmarnsundquerung“) mit enthalten. Gleichwohl findet eine Bewertung der Maßnahmen im Rahmen der Planungen der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnel) nicht statt.

Im Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Tunnelbauwerk sind weitergehende bzw. abschließende Bewertungen der Belastbarkeit der bestehenden Fehmarnsundbrücke mit durchzuführen, denn über die Brücke soll der prognostizierte Verkehr schließlich ins Hinterland abgewickelt werden. Es ist mittlerweile unbestritten, dass die Bestandsbrücke über den Sund für die zukünftigen Güterverkehre nicht ausgelegt ist.

Zu beachten ist weiter, dass im Planfeststellungsverfahren auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abgestellt wird. Liegen nun – wie hier – eindeutige Erkenntnisse über die fehlende Belastbarkeit der Fehmarnsundbrücke vor, müssen diese ermittelt, aufgeklärt und bewertet werden und in die Abwägung einfließen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass während der Bauzeit der Festen Fehmarnbeltquerung auch die Sundquerung hergestellt wird. Unklar ist, wie dann Verkehre aus Norden bzw. nach Norden gelenkt werden. Mit erheblichen Verkehrsbehinderungen im Bereich der Sundquerung ist zu rechnen.

Unklar ist auch, wie die Mehrverkehre während der Bauzeit des Tunnels (immerhin 200 Lkw pro Tag) zu bewältigen sein werden. Beanstandet wird, dass nicht geprüft wird, wie der Baustellenverkehr über eine beispielsweise bei Wind gesperrte Fehmarnsundbrücke bewältigt werden soll. Solche Szenarien sind keine Seltenheit und führen zu erheblichen Belastungen und ggf. Rückstauungen, insbesondere wenn die Auffangparkplätze bereits durch sonstige Lkw überfüllt sind.

Auch diese weiteren Erkenntnisse zur Fehmarnsundbrücke zeigen, dass eine Gesamtbetrachtung und -planung der **räumlich und zeitlich nicht voneinander zu trennenden Vorhaben** (Tunnelbauwerk, Hinterlandanbindungen, auch Fehmarnsundbrücke) zwingend ist. Nur so können die Konflikte bewältigt werden. Eine Verlagerung des Konflikts, nämlich dass die Sundbrücke den durch den Tunnel verursachten Mehrverkehr (sowohl Straße als auch Schiene) gar nicht aufnehmen kann, in ein nachfolgendes Verfahren ist rechtsfehlerhaft. Zum Grundsatz der Konfliktbewältigung wurde bereits in den Einwendungen

und Stellungnahmen vom 18.06.2014 und 02.07.2014 umfassend vorgetragen (S. 11 f.). Darauf wird Bezug genommen.

Für den Fall, dass der Tunnel somit zeitlich vor der Ertüchtigung oder Neuplanung der Fehmarnsundbrücke bereits ursächlich erheblichen Mehrverkehr – insbesondere Güterverkehr – auf die Bestandstrasse bringt, sind Schutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss Tunnelbauwerk zu erlassen. Auch interimistische Beschränkungen der Streckennutzung der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) kommen in Betracht (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 – Juris Rn. 54 ff.).

Als betriebsregelnde Anordnungen sollten Nutzungsbeschränkungen für den Straßen- und auch Schienenverkehr im Tunnel vorgesehen werden.

6. Überschneidung der Planungen „Ausbau B 207“

Im Planfeststellungsbereich liegt auch die neu zu bauende AS Puttgarden (Schnittpunkt mit verlegter K 49 bei Bau-km (Straße) 8+060). Vorgesehen ist eine völlige Überplanung des nördlichen Endabschnitts der deutschen Straßen-Hinterlandanbindung, deren Planfeststellungsverfahren (vierstreifiger Ausbau der B 207, Aktenzeichen 403-553.32-B207-176) bereits beendet wurde. Der Planfeststellungsbeschluss zur B 207 ist am 31.08.2015 erlassen worden. Damit hat der Vorhabenträger LBV-SH Baurecht erlangt, kann derzeit den Beschluss allerdings nicht ausnutzen, da die dagegen gerichteten Klagen aufschiebende Wirkung entfaltet haben. Im dortigen Verfahren haben die zuständigen Richter auch bereits signalisiert, dass die Überplanungen eines Teils der B 207 durch das Verfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnel) problematisch seien.

Auf diesen Umstand, dass in einem „anderen Verfahren“ bereits Baurecht erwirkt wurde, gehen die Vorhabenträger allerdings nicht ein. Die Planänderungsunterlage ist somit nicht aktuell (vgl. EB, Stand 03.06.2016, S. 94). Es wird nochmals beanstandet, dass eine Abstimmung der Verfahren – selbst bei ein und demselben Vorhabenträger LBV-SH für B 207 und auch für FBQ (Straße) – nicht stattfindet und Überplanungen zu zusätzlichen Flächenverlusten und Beeinträchtigungen der Planungshoheit führen.

Auch bezüglich der Überplanung eines nicht unerheblichen Teilbereichs der Straßenhinterlandanbindung B 207 wird deutlich, dass mindestens eine Abstimmung der Verfahren zwingend ist. Auf § 78 Abs. 1 VwVfG wird hingewiesen. Vielmehr zeigt sich auch mit der Überplanung der B 207, dass das Tunnelbauwerk die Ursache für die zukünftigen Verkehre und damit auch für deren zukünftigen Abfluss und die damit verbundenen Folgewirkungen setzt.

Auch in Anlage 27.1 ist nunmehr zu lesen, dass, sollte

„auch die Anschlussstelle Puttgarden des Planfeststellungsabschnittes ‚4-streifiger Ausbau der B207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden‘ ausgebaut sein, muss die Anschlussstelle Puttgarden rückgebaut und versetzt neu errichtet werden“ (Anlage 27.1, S. 79 f.).

Die Überplanungen werden ausdrücklich beanstandet. Vielmehr sind die Verfahren aufeinander abzustimmen, um Rückbauten zuvor errichteter Verkehrswege zu vermeiden.

7. Fährhafenanbindung

Da der Fährbetrieb der „Vogelfluglinie“ auch zukünftig aufrechterhalten bleiben soll, findet sich eine überarbeitete Fährhafenanbindung in den Unterlagen (EB, S. 104, Stand 03.06.2016; vgl. auch Anlage 26.2).

Die geplanten verkehrlichen Maßnahmen beeinträchtigen allerdings in erheblicher Weise insbesondere zu Zeiten der Fährentladung sämtlichen Verkehr aus Richtung Puttgarden (K 49) und aus Burg (K 49) kommend. Die geplanten Maßnahmen mögen den Rückstau in den Fährhafen vermeiden, führen allerdings dazu, dass **alle anderen Verkehre** (beispielsweise aus Puttgarden kommend bzw. Zielverkehre nach Puttgarden) bei Entladung der Fähren mit erheblichen Wartezeiten zu rechnen haben (vgl. Anlage 26.2, S. 32). Dies wird beanstandet.

Es ist vorgesehen (vgl. Anlage 26.2):

- Änderung der Vorfahrtsstraßenführung auf Kreisstraße K 49 Süd in die Fährhafenanbindung
- Einrichtung von Linksabbiegestreifen an allen drei plangleichen Knotenpunkten
- Anlage von Lichtsignalanlagen an allen drei plangleichen Knotenpunkten
- Einrichtung eines Sondersignalprogramms „Fährentladung“
- Anlage einer zusätzlichen Einfahrtrampe nach Süden auf die E 47.

Insbesondere die geplanten Lichtsignalanlagen und die Einrichtung eines Sondersignals „Fährentladung“ werden dazu führen, dass alle anderen Verkehre auf der K 49 (und nachgeordnetem Netz), d.h. z.B. Anwohner und Anlieger von Puttgarden, Landwirte, Zulieferer, Touristen, die auf der Insel unterwegs sind etc. erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, damit der Fährhafen vorfahrtsberechtigt über die E 47 / B 207 „geräumt“ wird. Längere Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen und der Sondersignale „Fährentladung“ werden

auch dazu führen, dass beispielsweise Rettungsfahrzeuge nur unter erheblichen Beeinträchtigungen den Knotenpunkt passieren können.

Es wird beanstandet, dass allein eine Verkehrsregelung mittels Lichtsignalanlagen betrachtet wurde. Es ist den Vorhabenträgern aufzuerlegen, **die Anbindung an den Fährhafen und den Knotenpunkt K 49 / Fährhafenanbindung über einen Kreisverkehr zu planen.**

Die Fährhafenanbindung darf nicht dazu führen, dass alle anderen Verkehre am Knotenpunkt K 49 / Fährhafenanbindung in Zeiten der „Fährentladung“ mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen durch Staubildungen mehrmals täglich beeinträchtigt werden.

Unklar ist schließlich, wie die Zielverkehre zum Fährhafen von Süden kommend auf die Fährhafenanbindung geleitet werden. Zwar wurde eine Einfahrrampe ergänzend geplant, allerdings bleibt unklar, wie der aus Süden kommende Verkehr diese Rampe erreicht. Diesseits wird unterstellt, dass dafür ein Linksabbieger auf der E 47 eingerichtet wird. Allerdings wird damit der Zielverkehr zum Fährhafen dem Verkehr auf der E 47 untergeordnet.

Das Verkehrskonzept der Fährhafenanbindung ist nicht plausibel und entsprechend der vorgebrachten Einwendungen zu modifizieren.

8. Sicherheitseinrichtungen

Die Erläuterungen in Anlage 29 sind weiterhin unzureichend und um ein konkretes Sicherheits- und Rettungskonzept zu ergänzen (vgl. nur Anlage 29, S. 29, Stand 03.06.2016).

8.1.

Unklar bleibt, ob die Brandbekämpfungsstelle außerhalb des Tunnels (bei Bahn Bau-km 9+280) lediglich einen Löschwasservorrat bereit hält oder ob auch die Einrichtung einer automatischen Löschwasseranlage in allen Tunnelröhren geplant ist. Sofern der Vorrat an Löschwasser an der Brandbekämpfungsstelle aufgebraucht ist,

„besteht (nämlich) nicht mehr die Möglichkeit diesen im Tunnel zum Löschen zu nutzen“ (so in Anlage 29, S. 36, Stand 03.06.2016).

8.2.

Auf der E 47 ist zwischen Bau km 8+900 und 9+000 eine weitere Fläche für Hubschrauberlandungen von 750 m² geplant. Der Hubschrauber soll direkt auf der Straße landen. Im Einsatzfall soll allerdings die Mittelleitplanke auf einer Länge von ca. 75 m „schnell demontiert“ werden (Anlage 29, S. 48, Stand 03.06.2016). Es dürfte allerdings aus Gründen der Praktikabilität gerechtfertigt sein, auf einem Teilstück von 75 m die Mittelleitplanke auszusparen und die Geschwindigkeit für Pkw und Lkw auf diesem Teilstück vor Einfahrt in den Tunnel auch entsprechend dauerhaft zu beschränken. Bei Autobahn-Behelfsflugplätzen (in der Regel 3 km lang) sind die Mittelstreifen in der Regel auf gesamter Länge (3 km als Start- oder Landebahn) leicht demontierbar.

8.3.

Es wird weiterhin beanstandet, dass nur im Notfall eine Einsatzleitstelle auf deutscher Seite vorgesehen ist. Nunmehr ist auf der Nebenanlage Ost ein neues Gebäude mit Keller- und Erdgeschoss (Nutzfläche 630 m²) geplant. Am Gebäude soll auch eine Fahrzeughalle mit einer Grundfläche von 245 m² entstehen. Es wird auch eine Datenleitung mit Zugang zu den Tunneldaten installiert. Allerdings wird

„diese Einsatzleitstelle (...) nur im Notfall mit Personal besetzt. Sofern im Rahmen des Sicherheits- und Rettungskonzepts die Notwendigkeit eines Rettungsfahrzeuges am Tunnelportal festgelegt wird, soll dieses ebenfalls auf der Nebenanlage Ost stationiert werden“ (Anlage 29, S. 49, Stand 03.06.2016).

Nochmals: Die Dimension des Tunnels (immerhin 18 km lang) mit insgesamt fünf Röhren (42 m breit) erfordert zwingend eine dauerhaft besetzte Einsatzleitstelle mit Rettungskräften am Tunnel. Eine Art Werksfeuerwehr ist notwendig.

Es wird nochmals ausdrücklich hervorgehoben, dass die Ortswehren auf Fehmarn (und Ostholstein) mit ihren freiwilligen Mitgliedern und auch die Rettungsdienste auf Fehmarn (und Ostholstein) weder personell noch technisch in der Lage sein werden, den spezifischen Gefahrensituationen des Tunnels jeweils schnell und wirksam zu begegnen.

In der Betriebsrisikoanalyse (ORA, Anlage 29, Anhang 7) fehlt das Szenario „Schutz des Tunnels gegen Störmaßnahmen oder sonstige Einwirkungen Dritter“ (d.h. der erforderliche Schutz gegen terroristische Angriffe).

Auch ist weiterhin unklar, wie Feuerwehr- und Rettungseinsätze während der immerhin mindestens 6,5 Jahre (wohl 8,5 Jahre) langen Bauzeit bewältigt werden sollen. Bereits während des Baus des Tunnels sind spezifische Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze nicht unwahrscheinlich. Auch hierfür sind die bestehende Feuerwehr und der Rettungsdienst auf Fehmarn weder personell noch technisch ausgerüstet. Die Einhaltung von Einsatz- und Hilfszeiten für Rettungsfahrzeuge wird in Frage gestellt.

9. Landgewinnungsfläche

Bei den seeseitigen Aushubarbeiten fällt Bodenmaterial an, mit dem eine Landgewinnungsfläche (auch) vor Fehmarn entstehen soll (EB, S. 173, Stand 03.06.2016; vgl. Übersichtslageplan 1 von 4). Allerdings soll die Landgewinnungsfläche sukzessive zu einer möglichst küstentypischen Vegetation entwickelt werden (EB, S. 25, Stand 03.06.2016). Offenbar ist diese Fläche als Ausgleichsfläche für den Küstengewässerschutz (EB, S. 188 f., Stand 03.06.2016) bzw. teilweise artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Unklar ist, ob die Fläche zukünftig überhaupt betreten und genutzt werden kann.

Auch soll der Vorhabenträgerin Femern A/S künftig ein dingliches Recht an einem Bewirtschaftungsstreifen oberhalb des Tunnelbauwerks eingeräumt werden. Unklar ist, ob der Bewirtschaftungsstreifen von jeglicher anderer Nutzung zukünftig freizuhalten ist.

Die Forderung der Stadt Fehmarn bleibt aufrechterhalten, die Landgewinnungsfläche im Küstenbereich dauerhaft uneingeschränkt touristisch nutzen zu können. Auf die diesseitige Einwendung vom 18.06.2014 wird Bezug genommen).

10. Umweltverträglichkeit des Vorhabens

Es wird beanstandet, dass das Kompensationskonzept vorsieht, die Kompensationsverpflichtung für Eingriffe in den Meeresbereich auf einer erheblichen Reihe von bevorrateten Kompensationsflächen gem. § 16 BNatSchG in Verbindung mit § 10 LNatSchG und der ÖkokontoVO zu erfüllen. Die Vorhabenträger beabsichtigen, insgesamt 25 Ökokonten als Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Umwelteingriffe zu nutzen. Es wird allerdings bezweifelt, dass für sämtliche Ökokonten tatsächlich die Anerkennungsnachweise durch die Vorhabenträger erbracht werden können.

Es wird ausdrücklich beanstandet, dass die als Anlage 15 offenbar überarbeitete UVS sich lediglich in Auszügen bzw. Deckblättern im Ordner 13 befindet. Eine Prüfung der vollständigen UVS ist somit nicht möglich. Offenbar wurden

nur vereinzelte Teile der UVS geändert bzw. aktualisiert, allerdings kann dies nur erschwert geprüft werden.

Da offenbar die Unterlagen der UVS mit Blick auf die mit Schreiben vom 18.06.2014 (S. 25) geäußerten Einwendungen und Stellungnahmen zum Schweinswal nicht geändert wurden, bleiben die seinerzeitigen Einwendungen ausdrücklich aufrecht erhalten. Auf die Ausführungen wird ausdrücklich Bezug genommen, um Wiederholungen zu vermeiden.

11. Schutz- und Überwachungskonzepte während der Bauzeit

Als neue Anlage 22 führten die Vorhabenträger Schutz- und Überwachungskonzepte während der Bauzeit ein.

11.1.

Es wird beanstandet, dass Lkw-Fahrten durch die Ortschaften nicht verboten werden. Der Marienleuchter Weg ist vom Bauverkehr freizuhalten (vgl. allerdings Anlage 22.2., S. 6). Es soll zu baustellenbedingtem Zusatzverkehr von ca. 200 Lkw-Fahrten pro Tag kommen (EB, S. 197, Stand 03.06.2016).

11.2.

Ein Schallimmissionspunkt sollte auch am Rand der Ortslage Puttgarden gesetzt werden. Die Anzahl der Messorte (insgesamt 4) wird beanstandet.

11.3.

Die Anzahl der Immissionspunkte in der Erschütterungstechnischen Untersuchung wird ebenfalls beanstandet (vgl. Anlage 22.3). Es sollte auch am Rand der Ortslage Puttgarden Mitte ein weiterer Messort gesetzt werden.

11.4.

Es wird beanstandet, dass die Schaltzeiten der Beleuchtung (Lichtimmissionen) zum Teil nicht präzisiert werden. Eine „permanente“ Beleuchtung ist zu vermeiden. Vielmehr sind sämtliche Lichtimmissionen insbesondere in der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr zu vermeiden (vgl. Anlage 22.4).

Geplant ist insbesondere die Beleuchtung von Baustelleinrichtungs- und -lagerflächen sowie Parkplätzen im Bereich der geplanten Unterkünfte und des

Arbeitshafens. Während der gesamten Bauphase von mindestens 6,5 Jahren soll eine Beleuchtung erforderlich sein. Immerhin sollen in der Bauphase mindestens 10 m hohe Flutlichtmasten zum Einsatz kommen (Anlage 22.4, S. 12).

11.5.

Bezüglich der Überwachung der Sedimentmengen wird ausgeführt: Die Umweltbauüberwachung soll „vor Ort punktuelle Prüfungen der Arbeiten“ durchführen (Anlage 22.6, S. 7). Es wird beanstandet, dass nicht laufend und an allen Wasserbaufahrzeugen die Sedimentfreisetzung überwacht wird, sondern lediglich „punktuell“. Zwar sollen die Sedimentfreisetzungsraten laufend gemessen werden, es wird allerdings bezweifelt, dass der Bauablauf tatsächlich unterbrochen wird. Im Planfeststellungsbeschluss sind Anordnungen zur Vermeidung von Sedimentfreisetzungen aufzunehmen.

Unklar bleibt die Art und Weise der Steuerung der Sedimentfreisetzungen, wenn die maximalen Freisetzungsraten überschritten sein sollen. Außerdem bleibt unklar, wie zügig Maßnahmen ergriffen werden. Sofern also Messungen eine Überschreitung ergeben, ist fraglich, wann das Ergebnis der Berechnungen vorliegt und welche Steuerungsmaßnahmen ergriffen werden. Zeitliche Verzögerungen zwischen Messungen, vorliegenden Auswertungsergebnissen und zu ergreifenden Maßnahmen sind jedenfalls zu vermeiden, ansonsten laufen die Schutzmaßnahmen ins Leere.

Nochmals: Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind überwiegend jeweils als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad anerkannt. Mit diesem Prädikat ist auch die Wasserqualität verbunden, so dass Wassereintrübungen durch Sedimentverdriftungen jederzeit zu vermeiden sind.

Es wird auch nochmals beanstandet, dass ein Gutachten zu den Auswirkungen der Sedimentverdriftungen auf den Tourismus auf Fehmarn und Ostholstein nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens Tunnelbauwerk ist. Zwar wurde eine Einflussanalyse „Tourismus der Festen Fehmarnbeltquerung“ veröffentlicht. Diese beleuchtet allerdings „nur“ die Auswirkungen auf der Insel Fehmarn und Großenbrode (NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, erstellt im Auftrag von Femern A/S, September 2011) und ist ebenfalls nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und zudem zwischendurch veraltet.

Aus der auf die Insel Fehmarn und die Gemeinde Großenbrode fokussierten Einflussanalyse Tourismus wird bereits deutlich, dass in der Bauphase durch Bohrungen und Baggerarbeiten Sedimentfreisetzungen (Aufwirbelungen) entstehen werden, die an die Badestrände verdriften und zu einer Trübung des Badewassers oder einer Verschmutzung der Strände führen können (NIT, Sep-

tember 2011, S. 249). Die Wahrscheinlichkeit einer Badewassertrübung oberhalb der Sichtbarkeitsgrenze von 2 mg/l, wird mit „mittel“ bewertet. Die Wirkstärke wird zwar als „gering“ eingestuft, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Hauptbadesaison nicht für (küstennahe) Nassbaggerarbeiten genutzt wird (NIT, September 2011, S. 251).

Daraus wird bereits deutlich, dass betriebsregelnde Anordnungen auch für die Durchführung der Baggerarbeiten auf See erforderlich sind. Das Risiko von Sedimentverdriftungen und Trübungen des Wassers ist für den gesamten Küstenbereich der Insel Fehmarn, aber auch für Ostholstein zu minimieren.

Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass nur küstennahe Baggerarbeiten zu Sedimentverdriftungen und Wassereintrübungen führen können, deshalb ist eine ständige Überwachung der Verdriftungen erforderlich.

12. Luftschadstoffuntersuchung

Es wird beanstandet, dass lediglich die durch den **Betrieb** der Festen Fehmarnbeltquerung prognostizierten Luftschadstoffimmissionen untersucht wurden (Anlage 23). Auch die Auswirkungen des **Baus** der Festen Fehmarnbeltquerung müssen Bestandteil der Luftschadstoffuntersuchung sein. Denn während der mehrjährigen Bauzeit sollen täglich ca. 200 Lkw zusätzlich auf der Insel Fehmarn verkehren. Allein diese zusätzlichen Lkw-Verkehre dürften nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Luftschadstoffanreicherung haben. Zudem sind noch die zahlreichen Baufahrzeuge (Bagger etc.) in ihren Auswirkungen auf Luftschadstoffe zu betrachten.

Deshalb sind die Schutz- und Überwachungskonzepte um ein Konzept zur Luftreinhaltung während der Bauzeit zu ergänzen.

13. Beeinträchtigungen während der Bauzeit

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird vollumfänglich auf die Einwendungen und Stellungnahmen vom 18.06. (S. 21 ff.) und 02.07.2014 bezüglich der Bauzeit verwiesen. Die Einwendungen bleiben ausdrücklich aufrechterhalten, denn die Planänderung löst die seinerzeit aufgezeigten Konflikte nicht.

Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträger suggerieren, noch keine Verträge mit Bauunternehmen abgeschlossen zu haben. Denn einer Pressemeldung vom 31.05.2016 (Lübecker Nachrichten) ist zu entnehmen, dass bereits Baukonsortien mit dem dänischen Staat ihre Verträge zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung unterzeichnet hätten. Diese „vorzeitige“ Vergabe dürfte problematisch sein, wenn nach Planfeststellungsbeschluss ggf. europäische Geldmittel für den

Bau des Tunnels eingesetzt werden sollen. Außerdem erteilt erst der Planfeststellungsbeschluss das notwendige Baurecht, sodass erst ab diesem Zeitpunkt die Bauaufträge vergeben werden dürfen.

Unklar ist, welchen Zeitraum die Bauarbeiten umfassen werden. Es sei geplant, mit den zukünftigen Bauunternehmen Verträge abzuschließen, die „in Summe eine Vertragslaufzeit von 8,5 Jahre beinhalten“. Zwar sollen die landseitigen „aktiven“ Bauarbeiten auf Fehmarn mit 6,5 Jahren Dauer unverändert bleiben. Allerdings wird bezweifelt, dass diese Prognose der Bauzeit eingehalten wird. Außerdem ist unklar und unbestimmt, was mit „Planungs- und Mobilisierungszeit“ gemeint ist (Anlage 27.1, S. 12, Stand 03.06.2016).

Es ist davon auszugehen, dass sich die Bauzeit aufgrund eintretender Unwägbarkeiten im Bauablauf noch um einen nicht unerheblichen Zeitraum verlängern kann. Bereits insofern wird beanstandet, dass offenbar die Angaben der Bauzeiten als Netto-Zeiten zu verstehen sind und ggf. eintretende Besonderheiten gar nicht einkalkuliert wurden.

Mit Blick auf den Bauzeitenplan ist jedenfalls von einer Gesamtbauzeit von mindestens 8,5 Jahren auszugehen (Anlage 27.1, S. 15, Stand 03.06.2016). Allein die Länge der Bauzeit mit ihren zahlreichen und erheblichen Auswirkungen ist in besonderem Maße im Rahmen der Abwägung zu betrachten.

Es wird auch nochmals beanstandet, dass die während der Bauzeit pro Tag zusätzlich prognostizierten 200 Lkw-Verkehre in ihren Auswirkungen nicht umfassend betrachtet werden. Zu bewerten sind nämlich auch die nach Süden abfließenden Verkehre. Denn insbesondere im Sommer, während der Ferien, aber auch an Feiertagen sind bereits jetzt im „Normalverkehr“ Staus auf der B207/E47 in Richtung Süden vor der Fehmarnsundbrücke und dem bereits vierspurig ausgebauten Bereich ab Heiligenhafen zu beklagen. Eine Mehrbelastung von 200 Lkw pro Tag muss die prekäre Verkehrslage betrachten.

Zu ungewissen und ggf. notwendigen Baumaßnahmen führt offenbar auch die Realisierung des vierstreifigen Ausbaus der B 207. Denn sollte die Anschlussstelle Puttgarden im Zuge des vierstreifigen Ausbaus der B 207 zuvor ausgebaut werden, muss die Anschlussstelle Puttgarden für die Bauzeit der Festen Fehmarnbeltquerung rückgebaut, umgebaut und versetzt neu errichtet werden (Anlage 27.1, S. 79 ff.).

Die Überplanungen werden ausdrücklich beanstandet. Vielmehr sind die Verfahren aufeinander abzustimmen, um Rückbauten zuvor errichteter Verkehrswege zu vermeiden.

14.

Im Übrigen wird Bezug genommen auf die ggf. direkt erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der von uns vertretenen Städte und Gemeinden.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John