

Einwendung/Stellungnahme vom 18.06.2014 Bearbeitungsstand: 22.05.2015

**Rechtsanwälte Günther  
Partnerschaftsgesellschaft**

Mittelweg 150  
Postfach 130473  
20148 Hamburg  
Deutschland  
Vertreten durch Rechtsanwälte Günther  
Mittelweg 150  
20148 Hamburg

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Bearbeitungsstand: 22.05.2015

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk, deutscher Vorhabenabschnitt von Puttgarden bis zur deutsch-dänischen Nationalgrenze im Bereich der Ostsee Ihr Zeichen: 409-622.228-16.1-1</p> <p>Sehr geehrte Frau Gerhardt,</p> <p>sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit zeigen wir an, dass wir im vorbezeichneten Planfeststellungsverfahren die Interessen verschiedener Städte und Gemeinden vertreten, und zwar die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Stadt Bad Schwartau</li> <li>· Gemeinde Ratekau</li> <li>· Gemeinde Timmendorfer Strand</li> <li>· Gemeinde Scharbeutz</li> </ul>	<p>Der Hinweis ist seitens der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.</p>

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<ul style="list-style-type: none"> <li>·Gemeinde Sierksdorf</li> <li>·Stadt Neustadt i. H.</li> <li>·Gemeinde Altenkremppe</li> <li>·Gemeinde Schashagen</li> <li>·Gemeinde Beschendorf</li> <li>·Gemeinde Lensahn</li> <li>·Gemeinde Damlos</li> <li>·Stadt Oldenburg i.H.</li> <li>·Gemeinde Göhl</li> <li>·Gemeinde Heringsdorf</li> <li>·Gemeinde Neukirchen</li> <li>·Gemeinde Großenbrode</li> <li>·Stadt Heiligenhafen und die</li> <li>·Stadt Fehmarn,</li> </ul> <p>jeweils vertreten durch die BürgermeisterInnen. Entsprechende Vollmachten werden auf Anforderung nachgereicht. Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind durch das Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) jeweils in ihrer kommunalen Planungshoheit betroffen. Bezüglich der jeweiligen örtlichen Betroffenheit und kommunalen Besonderheiten geben die von uns vertretenen Städte und Gemeinden gegebenenfalls auch jeweils eigene Stellungnahmen ab, auf die hiermit Bezug genommen wird. Namens und in Vollmacht der von uns vertretenen Städte und Gemeinden werden die folgenden Einwendungen und Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk abgegeben. Diese mit heutigem</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Schreiben erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen werden mit gesondertem Schreiben noch weiter vertieft und ergänzt. Es wird zunächst gebeten, in diesem Planfeststellungsverfahren auf eine Erörterung nicht zu verzichten, § 18 a Nr. 5 AEG, § 17 a Nr. 5 FStrG.</p> <p>Sofern die Vorhabenträger zu den Einwendungen und Stellungnahmen jeweils Gegenerklärungen abgeben und diese - wie üblich - als Synopse abgefasst werden, bitten wir Sie, uns diese zur Verfahrensbeschleunigung rechtzeitig vor der Erörterung in Kopien zuzusenden.</p> <p>Schließlich bitte ich, uns einen Satz der Stellungnahmen der weiteren Träger öffentlicher Belange (TÖB) zu überlassen, da diese gemeinsam zu erörtern sind.</p> <p>Die Einwendungen und Stellungnahmen sollen nunmehr wie folgt begründet werden:</p>	
<p>1. Allgemeines</p> <p>1.1.</p> <p>Mit dem Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer Festen Fehmarn-beltquerung (FBQ) als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rødby werden insbesondere folgende Maßnahmen geplant, die die von uns vertretenen Städte und Gemeinden betreffen:</p> <p><u>Tunnel (EB, S. 21 f.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau eines kombinierten Eisenbahn-Straßentunnels durch die Ostsee nach Dänemark als Absenktunnel</li> </ul>	<p>1. Allgemeines</p> <p>Die Ausführungen des Einwenders zu dem Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden bis Rødby“ werden durch die Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>2. Betroffenheit der Gemeinden</p> <p>Hinsichtlich der Gemeinden, die eine eigene gesonderte Einwendung eingereicht haben, verweisen die Vorhabenträger auf ihre diesbezüglichen Erwiderungen. Inwieweit die anderen Gemeinden betroffen sind, wird aus der Einwendung nicht ersichtlich. Zutreffend ist zwar, dass Gemeinden unter Berufung auf ihre Planungshoheit eine Fachplanung abwehren können, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht. Dabei kann eine</p>

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>- Anlage eines temporären Arbeitshafens östlich des bestehenden Fährhafens für die Dauer der Bauzeit mit anschließendem Rückbau des Arbeitshafens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau eines Portalgebäudes, Lüftungsbauwerks, einer Rückkühlanlage sowie eines Objekthochwasserschutzes für den Tunnel</li> <li>- Gewinnung von Sand bei der Herstellung des Tunnelgrabens</li> <li>- Neubau einer Landgewinnungsfläche östlich des bestehenden Fährhafens mit Neugestaltung der Küste</li> <li>- Mehrjähriger Baubetrieb mit schwimmenden Baugeräten im Fehmarnbelt unter laufendem Schiffsverkehr</li> </ul> <p><u>Schiene FBQ (EB, S. 22)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnanlage ab Höhe Ortslage Bannedorf in Richtung Dänemark (Ausfädelung aus der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden der DB Netz AG), zwischen der Küstenlinie und der Staatsgrenze als Tunnel</li> <li>- Abzweig eines Anschlussgleises zum Fährhafen Puttgarden</li> <li>- Neubau einer Systemtrennstelle zum Wechsel der eisenbahntechnischen Einrichtungen vom deutschen zum dänischen Bahnnetz (z. B. Oberleitungssystem)</li> <li>- Neubau von Überführungen der Kreisstraße K 49 über die neue Eisenbahnanlage der FBQ und über das Anschlussgleis zum Fährhafen</li> </ul>	<p>nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit dann vorliegen, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind (BVerwG, Beschluss v. 02.08.2006, 9 B 9/06, Rn. 6 - Juris). Die Einwendung skizziert allerdings im Wesentlichen lediglich die abstrakten Anforderungen an die Betroffenheit. Betroffenheiten werden entweder nicht konkret dargelegt oder ohne weitere Begründung behauptet.</p> <p>Zudem sollen die Beeinträchtigungen nach dem Vortrag des Einwenders erst durch die Schienenhinterlandanbindung eintreten. Die Trassenführung der künftigen Schienen- und Straßenhinterlandanbindungen sowie die Bewertung der Auswirkungen der dortigen Verkehre bleibt allerdings den spezialgesetzlich vorgeschriebenen, gesonderten Planfeststellungsverfahren für die Hinterlandanbindungen Schiene und Straße vorbehalten. Dort können auch unter Umständen erforderliche Schutzmaßnahmen getroffen werden.</p> <p>3. Fernwirkungen des Tunnelbauwerks</p> <p>a. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Zulassung der Hinterlandanbindungen jeweils einem eigenen Planfeststellungsverfahren vorbehalten ist. Diese abschnittsweise Planfeststellung wird insbesondere auch dem Grundsatz umfassender Problembewältigung gerecht. Die Entscheidung über den Ausbau der Hinterlandanbindungen wird in zulässiger Weise in die nachfolgenden Planungsabschnitte verlagert.</p> <p>Die Abschnittsbildung als anerkannter Teil der fachplanerischen Abwägung soll angesichts beschränkter Kapazitäten bei Planung und Durchführung die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben ermöglichen. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird.</p> <p>Eine Abschnittsbildung kann Dritte nur in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art 19 Abs. 4 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (st. Rspr.; vgl. nur BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 39 – Juris; BVerwG</p>

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>- Neubau einer Überführung des Marienleuchter Weges über die neue Eisenbahnbrücke der FBQ</p> <p>- Teiltrückbau von ca. 220 m eines Ausziehgleises des Bahnhofs Puttgarden</p> <p>- Neubau einer Entgleisungsdetektion und einer Heißläuferortungsanlage an der Eisenbahnstrecke Lübeck-Puttgarden bei Bau-km (Bahn) 5+836,000</p> <p><u>Straße FBQ (EB, S. 22 f.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau einer Bundesfernstraße mit Autobahnstandard ab Ortslage Bannesdorf als Verschwenkung aus der B207/E 47 Heiligenhafens- Puttgarden in Richtung Dänemark</li> <li>- Neubau einer Anschlussstelle Puttgarden im Zuge der B207/E 47 mit Anschluss an die K 49</li> <li>- Rückbau der B 207 (alt) zwischen der Anschlussstelle Puttgarden und ca. der Unterführung Marienleuchter Weg</li> <li>- Neubau einer Überführung der E 47 über die Anschlussgleise zum Fährhafen und über den Marienleuchter Weg</li> </ul> <p><u>Nachgeordnetes Netz (EB, S. 23)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Folgebaumaßnahmen zum Anschluss des nachgeordneten Straßennetzes</li> </ul> <p>1.2. Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind sowohl durch den Betrieb als auch durch die mehrjährige Bauzeit des Tunnels betroffen. Sämtliche von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind durch die Planung insbesondere</p>	<p>NVwZ 2010, 1486, 1488; NVwZ 1997, 391, 392). Im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt ist für Auswirkungen auf nachfolgende Abschnitte die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil v. 12.8.2009, 9 A 64/07, Rn. 115 – Juris; BVerwG, Urteil v. 10.4.1997, Rn. 25 – Juris). Nach diesen Maßstäben ist die Abschnittsbildung nicht zu beanstanden.</p> <p>(1) Die Bildung eines eigenständig zur Genehmigung gestellten Planfeststellungsabschnitts für die eigentliche Querung, d.h. das für die Verkehrsträger Schiene und Straße gemeinsam zu errichtende Tunnelbauwerk, und davon gesonderter Planfeststellungsabschnitte für die landseitigen Schienen- und Straßenanbindungen, ist bereits durch die baulichen Besonderheiten des Tunnelbauwerks sachlich begründet. Sie entspricht auch den Vorgaben des Staatsvertrags (siehe Art. 1 Abs. 1 [Festlegung der Kostentragung des Königreiches Dänemark], Abs. 2 [Ausbau der deutschen Hinterlandanbindung durch Deutschland], Art. 2 Abs. 6 [Definition der räumlichen Schnittstellen der Festen Fehmarnbeltquerung mit den Hinterlandanbindungen in Deutschland]). Aus diesen Vorgaben ergeben sich die wesentlichen Parameter für die konkrete Abschnittsbildung (vgl. dazu Kap. 1.3.3 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).</p> <p>(2) Bei dem Planfeststellungsabschnitt „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby handelt es sich nicht um einen unselbstständigen Teil der „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“. Der Straßenabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung wird über die Anschlussstelle Puttgarden an das allgemeine Verkehrsnetz angeschlossen und weist eine selbstständige Verkehrsfunktion auf. Obwohl Schienenwege von vornherein keine selbstständige Verkehrsfunktion besitzen müssen (BVerwG NVwZ 1996, 896, 897), besitzt der Schienenabschnitt der Festen Fehmarnbeltquerung über die Anbindung an das Bestandsgleis (vgl. dazu Kap. 4.1.1. des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) eine eigenständige Verkehrsfunktion. Nichts anderes soll durch die vom Einwender zitierten Aussagen im Erläuterungsbericht zur Verkehrswirksamkeit dargestellt werden. Es handelt sich bei den zitierten Passagen daher nicht um Belege für eine fehlende Konfliktbewältigung. Sie dienen vielmehr dazu, den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts an eine rechtmäßige Abschnittsbildung gerecht zu werden. In diesem Sinne zu verstehen ist auch die Beschreibung temporärer Übergangslösungen. Durch Provisorien würde die Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung gesichert, so dass die eigenständige Verkehrsfunktion erhalten bliebe und kein Planungstorso entstünde (BVerwG, Urteil v. 26.10.2005, 9 A 33/04, Rn. 33 – Juris).</p>

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>bei Nutzung der Bestandsstrasse durch Schienengüterverkehr ohne vorherigen Ausbau der Schienenhinterlandanbindung mit entsprechnenden Schutzmaßnahmen in ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Belange, aber auch in ihrer grundrechtlich geschützten Position, insbesondere als Träger der kommunalen Planungshoheit und als Grundeigentümer, jeweils betroffen.</p> <p>Im Hinblick auf die jeweilige Betroffenheit der von uns vertretenen Städte und Gemeinden wird auf die gesonderten Stellungnahmen verwiesen. Ganz grundsätzlich ist aber hervorzuheben, dass die Städte und Gemeinden überwiegend auch einen Status als Erholungsort, Seebad, Seeheilbad oder Heilbad besitzen und dieser Schutzstatus zukünftig jeweils erhalten und fortgeführt werden soll. Mit Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung und den damit verbundenen Auswirkungen auf das Hinterland wird dies jedoch erschwert oder gar gänzlich in Frage gestellt.</p> <p>Folgende Prädikate bestehen:</p> <p>Erholungsorte Lensahn, Neukirchen, Oldenburg i.H., Ratekau</p> <p>Seebäder Haffkrug, Heringsdorf, Neustadt i.H., Scharbeutz, Sierksdorf</p> <p>Seeheilbäder Großenbrode, Timmendorfer Strand</p> <p>Heilbäder Bad Schwartau</p> <p>Diese Prädikate sind für die vorgenannten Städte und Gemeinden und ihre weitere kommunale</p>	<p>Schließlich ist nicht ersichtlich und wird vom Einwender nicht substantiiert dargelegt, dass das bestehende Schienen- und Straßennetz die Verkehrszuwächse aufgrund des Tunnelbauwerks nicht (auch auf Dauer) aufnehmen kann.</p> <p>(3) Die Einwendung lässt nicht erkennen, inwieweit sich aus den Folgewirkungen des Tunnelbauwerks, insbesondere dem verursachten schienengebundenen Güterverkehr auf die geplante Schienenhinterlandanbindung sowie den straßenverkehrlichen Auswirkungen auf die B 207/E 47 unüberwindliche Hindernisse ergeben. Das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ stünde nur dann vor einem unüberwindlichen Hindernis, wenn möglichen Auswirkungen der Hinterlandanbindungen in den dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren nicht durch Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen begegnet oder die Zulässigkeit des Vorhabens durch Abweichungsprüfungen oder Ausnahmen erreicht werden kann (siehe BVerwG, Urteil v. 12.03.2008, 9 A 3/06, Rn. 271 – Juris; Urteil v. 19.05.1998, 4 A 9/97, Rn. 84 - Juris). Es wurde nicht dargelegt und ist für die Vorhabenträger auch nicht erkennbar, dass ein solches Vorgehen nicht möglich ist.</p> <p>b. Die Querung des Fehmarnsumdes ist aus planungsrechtlich zulässigen Gründen nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens der Festen Fehmarnbeltquerung (siehe Erwiderung zu „6. Fehmarnsundbrücke“).</p> <p>c. Ein Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung mit der Folge einer unzulässigen Abschnittsbildung ergibt sich auch nicht vor dem Hintergrund der vom Einwender zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Hinterlandanbindung für den Jade-Weser-Port.</p> <p>Es ist zunächst nicht ersichtlich und wird von der Einwendung auch nicht dargelegt, dass die durch die Feste Fehmarnbeltquerung hervorgerufene Lärmbelastung die plangegebene Vorbelastung übersteigt. Denn dabei kommt es nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an. Der Einwender versucht die Überschreitung allerdings mit den tatsächlichen Gegebenheiten zu begründen, indem er den Tunnel als Ursache für die Zunahme des Verkehrs auf der geplanten Straßen- und Schienenhinterlandanbindung darstellt. Damit stellt er nicht auf das rechtlich zulässige, sondern auf das tatsächliche Maß der Ausnutzung ab. Gleiches gilt für den Schienengüterverkehr.</p>

## Feste Fehmarnbeltquerung - Deutscher Vorhabensabschnitt

Bearbeitungsstand: 22.05.2015

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Entwicklung außerordentlich wichtig (vgl. dazu gesonderte Stellungnahmen der Städte und Gemeinden), so dass dieser Besonderheit gesonderte Beachtung zukommen muss.</p> <p>1.3. Das gesamte Vorhaben erstreckt sich auf ca. 27 km (Schiene) und ca. 28 km (Straße). Davon entfallen auf die deutsche landseitige Streckenführung für Schiene und Straße jeweils ca. 3 km bzw. 4 km. Das Tunnelbauwerk selbst ist über 18 km lang (EB S. 18 f.). Die Bahnstrecke im Tunnel wird zweigleisig gebaut und elektrifiziert. Den Planungen für den Eisenbahnverkehr werden eine Geschwindigkeit von 200 km/h für den Personenverkehr und 140 km/h für den Güterverkehr zugrunde gelegt (EB, S. 20).</p> <p>Neben der Schienentrasse führt die FBQ im Tunnel den Querschnitt und die Streckencharakteristik der B 207 fort, nämlich als zweibahnige, anbaufreie Autobahn mit jeweils zwei Fahrstreifen und zusätzlichem Standstreifen. Allerdings läuft für die B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden derzeit noch ein Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau (Aktenzeichen: 403-553.32-B207-176). Ein Planfeststellungsbeschluss liegt noch nicht vor.</p> <p>Im Tunnel soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen begrenzt werden. Unklar ist, welche</p>	<p>Zudem können mögliche Konflikte entgegen der Auffassung des Einwenders wie üblicherweise bei der abschnittswisen Planfeststellung in dem Planfeststellungsverfahren für den nachfolgenden Abschnitt bewältigt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann die Konfliktbewältigung dann nicht in die Entscheidung über den nachfolgenden Abschnitt verschoben werden (BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 25 – Juris), wenn bei einem einheitlichen Ausbauvorhaben, das der Aufnahme eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus einer neuen Verkehrsquelle dient und in mehrere Planungsabschnitte unterteilt ist, die Gesamtplanung nicht so zeitig zu einem Abschluss gebracht werden kann, dass die Betroffenen als Schicksalsgemeinschaft Gefahr laufen, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 48 – Juris). Für einen solchen Ausnahmefall bestehen hier allerdings keine Anhaltspunkte. Durch die Feste Fehmarnbeltquerung wird keine gänzlich neue Verkehrsquelle geschaffen. Wie auch der Einwender anmerkt, werden der Straßenverkehr und der Personenschienenverkehr bereits derzeit über den Fehmarnbelt (Fähre) abgewickelt. Entgegen der Auffassung des Einwenders folgt hieraus nicht, dass das Tunnelbauwerk eine gänzlich neue Verkehrsquelle darstellt. Die Feste Fehmarnbeltquerung nimmt vielmehr nur neben bzw. anstelle der Fähre Straßen- und Personenschienenverkehr auf. Der Schienengüterverkehr wurde bis zur Eröffnung der Querung des Großen Belts im Jahre 1997 ebenfalls über den Fehmarnbelt geführt. Die Feste Fehmarnbeltquerung induziert also keinen neuen, zusätzlichen Verkehr, vielmehr wird das Querungsbauwerk diese Verkehre künftig abwickeln und es ist langfristig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen (siehe Verkehrsprognose, Anlage 26 der Planfeststellungsunterlagen). Ein bloß mehr oder weniger kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen fällt aber ausdrücklich nicht unter eben diese Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 48 – Juris).</p> <p>Es ist daher – wie regelmäßig in der abschnittswisen Planfeststellung – davon auszugehen, dass die (Fern-)Wirkungen des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ auf die nachfolgenden Planungsabschnitte für die deutschen Schienen- und Straßenhinterlandverbindungen mit den beim dortigen Ausbau entstehenden unmittelbaren Auswirkungen verschmelzen und in der darauf bezogenen Planfeststellung bewältigt werden (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.11.2013, 7 A 28/12, Rn. 25 – Juris).</p> <p><b>Betriebsregelnde Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss sind daher nicht erforderlich.</b></p>

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Geschwindigkeitsbegrenzung gelten soll. Der nördlich der AS Puttgarden auf deutschem Hoheitsgebiet liegende Straßenteil der FBQ soll mit der Verkehrsübergabe als Bundesfernstraße mit der Einstufung „Bundesautobahn“ gewidmet werden (EB, S. 20).</p> <p>Die Verkehrsträger Schiene und Straße sind im Tunnel nebeneinander angeordnet. Der ca. 42 m breite Tunnelquerschnitt setzt sich aus zwei ca. 11 m breiten Straßenröhren, einer zwischen den Straßenröhren liegenden Zentralgalerie und zwei ca. 6 m breiten Bahnröhren zusammen. Für den Kfz-Verkehr sind in jeder Röhre zwei Fahrstreifen und ein Standstreifen geplant (EB, S. 20).</p> <p>Vorhabenträger für den Anteil der Eisenbahnfachplanung nach § 18 AEG ist die Femern AVS in Kopenhagen und bezüglich der Bundesfernstraßenfachplanung nach § 17 AEG der LBV-SH, Niederlassung Lübeck.</p> <p>Vorliegend planen somit zwei Vorhabenträger gleichzeitig planfeststellungsbedürftige Baumaßnahmen, so dass selbständige Vorhaben vorliegen, die eine Anwendung des § 78 VwVfG bzw. § 145 LVwG fordern, wenn diese Vorhaben nur einer einheitlichen Zulassungsentscheidung unterworfen werden können. Dies ist hier der Fall, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird (vgl. dazu BVerwGE 101, 73, 78 - Berliner Tiergartentunnel).</p>	<p>d. Nichts anderes ergibt sich aus dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens. Die künftige Trassenführung der Schienenhinterlandanbindung ist nach dem oben Gesagten nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, sondern Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens. In diesem Verfahren wird das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gemäß § 15 Abs. 7 Gesetz über die Landesplanung (LaPlaG) berücksichtigt. Entgegen der Auffassung des Einwenders ist das Ergebnis allerdings nicht im Rahmen des Vorhabens „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ zu berücksichtigen. § 15 Abs. 7 S. 1 LaPlaG fordert eine Berücksichtigung allein bei Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung zwischen Lübeck und Puttgarden und nicht das planfestzustellende Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“. Auch aus § 4 ROG ergibt sich keine weitergehende Berücksichtigungspflicht. § 4 i.V.m. § 15 ROG liegt ebenfalls die Wertung zu Grunde, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens, das den Gegenstand der Planungen und Maßnahmen betrifft, in der Planungsentscheidung zu berücksichtigen sind, nicht jedoch Ergebnisse räumlich abweichender Planungsverfahren.</p> <p>4. Keine unzulässige Überplanung</p> <p>Zutreffend ist, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren der in Richtung Puttgarden verlaufende Planungsabschnitt für den vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden ab Bau-km (Straße) 18+032,201 bis km 19+850,000 durch die vorliegende Planung der Festen Fehmarnbeltquerung überplant wird. Dies ist nicht zu beanstanden.</p> <p>Die Überplanung des Straßenabschnitts ist eine durch die Planung für die Feste Fehmarnbeltquerung notwendige Folgemaßnahme an der B 207 in deren Ausbauzustand, wie er durch die Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Vierstreifiger Ausbau der B 207 von Heiligenhafen Ost nach Puttgarden“ vorgesehen ist. Dies ist in den Antragsunterlagen für das vorliegende Verfahren hinreichend deutlich dargestellt worden (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kap. 1.3.3., 4.1.2.). Dass bei der abschnittsweisen Planfeststellung im Rahmen des Verfahrens für den zeitlich späteren Abschnitt im unmittelbaren Anschlussbereich an den zeitlich vorangehenden Abschnitt eine Überplanung der ursprünglichen Planung notwendig werden kann, entspricht der gängigen Praxis im Straßenbau. Eine weitergehende „Abstimmung der Verfahren“ im Sinne einer einheitlichen Entscheidung nach § 78 VwVfG bzw. § 145 LVwG SH wäre schon aufgrund des fehlenden zeitlichen Zusammenhangs beider Verfahren nicht zulässig.</p>

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Das Gesamtprojekt „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ ist unterteilt in die Abschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feste Fehmarnbeltquerung (Eisenbahn-/Straßenverbindung)</li> <li>- Eisenbahnhinterlandanbindung in Dänemark vom Öresund aus</li> <li>- Eisenbahnhinterlandanbindung in Deutschland ab Hamburg</li> <li>- Eisenbahnverbindung Hannover-Hamburg/Bremen</li> </ul> <p>Das planfestzustellende Teilprojekt „Feste Fehmarnbeltquerung“ umfasst neben der Eisenbahnstrecke auch eine Straßenverbindung (EB, S. 30).</p> <p>Demnach ist das Vorhaben Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) ein Teilvorhaben der Gesamtplanung „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“.</p> <p>2. (Fern-)Wirkungen des Tunnelbauwerks Es wird ausdrücklich für sämtliche von uns vertretenden Städte und Gemeinden beanstandet, dass Gegenstand der vorliegenden Planung lediglich der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) und der damit verbundenen unmittelbaren Anschlussmaßnahmen im Bereich Puttgarden ist. Die Auswirkungen des Tunnelbauwerks auf die Anbindungen für die</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Schienenstrecke und Straße in Deutschland und Dänemark (die sogenannten Hinterlandanbindungen) werden als „andere Vorhaben“ dargestellt (EB, S. 26) und rechtsfehlerhaft überhaupt nicht in ihren Fernwirkungen betrachtet.</p> <p>2.1. Die Städte und Gemeinden sind bei Realisierung der derzeitigen Planung in ihrer Planungshoheit betroffen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Stadt oder Gemeinde eine Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit grundsätzlich abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Stadt oder Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Stadt- oder Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (Beschluss vom 02.08.2006 - 9 B 9/06 DVB1 2006, 1304; Urteile vom 16.12.1988 - 4 C 80.86 -, BVerwGE 81, 95; vom 27.03.1992 - 7 C 18.91 -, BVerwGE 90, 96, 100 und vom 09.02.2005 - 9 A 62.03 -, NVwZ 2005, 813). Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit kann demnach insbesondere dann vorliegen, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss ferner auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend in der Weise Rücksicht nehmen, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbaut werden (Urteile vom 21.03.1996 - 4 C 26.94 -, BVerwGE 100, 388, 394 und vom 21.05.2003 - 9 A 40.02 -, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 62 S. 47 und vom 09.02.2005 - 9 A 62.03 -, NVwZ 2005, 813). Indiziell sind - so das Gericht - mit dieser Rechtsprechung jene Fallgruppen beschrieben, in denen die Gemeinden gegenüber der Fachplanung "wehrfähig" sind, weil ihre Planungshoheit mehr als nur geringfügig beeinträchtigt sein kann (vgl. Urteil vom 07.06.2001 - 4 CN 1.01 -, BVerwGE 114, 301,305).</p> <p>Gemessen an diesem Maßstab ergibt sich, dass das Vorhaben die kommunale Planungshoheit der betroffenen Städte und Gemeinden nachhaltig stört, da das Tunnelbauwerk zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrs sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene führen wird. Sofern die Straßen- und Schienenhinterlandanbindung vor Inbetriebnahme des Tunnelbauwerks nicht ebenfalls mit entsprechenden Schutzmaßnahmen in Betrieb genommen werden, wird sich der vorhabenbedingte erhebliche Lärmzuwachs durch den Tunnel nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirken, die in Bebauungsplänen</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>ausgewiesen sind. Dies ist bereits im Hinblick auf die (Fern-)Wirkungen des Tunnelbauwerks in den von uns vertretenen Städten und Gemeinden zu beachten.</p> <p>2.2. Es wird beanstandet, dass zur Konfliktbewältigung hinsichtlich etwaiger Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnelbauwerk) im vorliegenden Verfahren lediglich auf die nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zur Schienen- bzw. Straßenhinterlandanbindung verwiesen wird. Bereits im jetzigen Verfahren sind jedoch die Auswirkungen durch den prognostizierten Verkehrszuwachs aufgrund des Tunnelbauwerks, insbesondere im Hinblick auf Personenfern- aber vor allem Güterverkehre, zu betrachten und die Konflikte zu lösen. Es muss eine Gesamtbetrachtung der laufenden und geplanten Vorhaben (Tunnelbauwerk, Straßenhinterlandanbindung, Schienenhinterlandanbindung, Fehmarnsundquerung) angestellt werden, damit etwaige Betroffene, zu denen auch Städte und Gemeinden gehören, einer erhöhten Immissionsbelastung nicht schutzlos ausgesetzt sind (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 - 7 A 28/12).</p> <p>Die Vorgaben des Staatsvertrages zur zeitlichen Verknüpfung der Herstellung der Ausbaustufen</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>sowohl der Schienen- als auch der Straßenhinterlandanbindung sind gerade nicht geeignet, eine vollständige und vor allem rechtzeitige Konfliktbewältigung rechtlich zu gewährleisten (so aber EB, S. 27).</p> <p>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 eröffnet wurde (EB, S. 28). Dies wird beanstandet. Auch hier wird deutlich, dass eine Abstimmung der Verfahren zwingend ist.</p> <p>2.3. Die Darstellung im Erläuterungsbericht, dass das „planfestzustellende Vorhaben FBQ (...) auch ohne Ausbau der Hinterlandanbindungen verkehrswirksam (ist)“, widerspricht den gesetzlichen Vorgaben des Grundsatzes der Konfliktbewältigung und auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Es wird ausdrücklich beanstandet, dass eine Konfliktbewältigung im hiesigen Planfeststellungsverfahren offenbar gar nicht in Erwägung gezogen wird. „Die FBQ wird in Deutschland wie in Dänemark an</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>die jeweils aus-zubauenden Schienen- und Straßen-Hinterlandbindungen angeschlossen. Bei Bedarf, z. B. wenn die Hinterlandbindungen nicht oder nicht rechtzeitig realisiert würden, wird die FBQ an das jeweils bestehende Schienen- und Straßennetz angeschlossen“ (EB, S. 28) Und weiter:</p> <p>„Parallel zur Planung der FBQ wird der Ausbau der anschließenden Schienen- und Straßenverbindungen, die sogenannten Hinterlandbindungen, in Deutschland und in Dänemark betrieben. Bei diesen handelt es sich um gesonderte Vorhaben, die ihr Baurecht in gesonderten Genehmigungsverfahren erlangen. Die Hinterlandbindungen stellen für die FBQ keine Voraussetzung dar. Das planfestzustellende Vorhaben FBQ ist auch ohne Ausbau der Hinterlandbindungen Verkehrs wirksam“ (EB, S. 40).</p> <p>Wie das „bestehende Schienen- und Straßennetz“ ohne rechtzeitige Realisierung der geplanten Hinterlandbindungen die Verkehrszuwächse aufgrund des Tunnelbauwerks aufnehmen soll und welche Auswirkungen mit dem Mehrverkehr verbunden sind, wird rechtsfehlerhaft überhaupt nicht betrachtet.</p> <p>An anderer Stelle im Erläuterungsbericht ist dann zu lesen, dass vorübergehende Maßnahmen selbst seitens der Vorhabenträger in Betracht gezogen werden, falls die Hinterlandbindungen nicht rechtzeitig fertiggestellt sein sollten:</p> <p>„Der gesamte Bauablauf wird bestimmt durch den</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Bau des ca. 18 km langen Absenktunnels. Die Tunnelerstellung erfolgt grenzüberschreitend sowohl von Deutschland als auch von Dänemark aus und ist unabhängig von den an den Planungsbereich anschließenden Hinterlandanbindungen („Ausbau B 207“, „Ausbau der Bahnstrecke“). Lediglich die direkte Anbindung der FBQ an die Hinterlandanbindungen bzw. an den Bestand kann ggf., falls die Hinterlandanbindungen noch nicht fertiggestellt sein sollten, temporäre Übergangslösungen erfordern“ (EB, S. 173).</p> <p>Den Darstellungen ist gleichwohl zu entnehmen, dass die eigentliche Konfliktlösung nachgelagert erfolgen soll. Dies ist rechtsfehlerhaft.</p> <p>2.4.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung zur leistungsfähigen Hinterlandanbindung 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 Ausbaubauabschnitte folgende Grundsätze aufgestellt, die im hiesigen Verfahren ebenfalls zu beachten sind:</p> <p>„Grundsätzlich berücksichtigungsfähige und -bedürftige Auswirkungen sind nicht von vornherein auf die unmittelbare Nachbarschaft des Vorhabens beschränkt; vielmehr kann das Vorhaben auch mittelbare (Fern-)Wirkungen entfalten. Bei</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>linienförmigen Vorhaben wie hier beim Ausbau eines Verkehrswegs können Maßnahmen auf einem Streckenabschnitt zu einer Steigerung des Verkehrs und folglich einer erhöhten Immissionsbelastung auch auf nachfolgenden Streckenabschnitten führen. Die Feststellung, dass insbesondere der Lärmzuwachs anlässlich des geplanten Vorhabens bewältigungsbedürftig ist, erfolgt nach Maßgabe rechtlicher Wertungen.</p> <p>(1) Zum einen muss der Verkehrszuwachs aufgrund der Verkehrsbeziehungen dem Ausbauvorhaben zurechenbar sein (Urteil vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 - BVerwGE 123,152 Rn. 18 = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 44 S. 136; siehe dazu auch Füsler, UPR 2012, 92 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Diese Feststellung ist beim engmaschigen Straßennetz, in dem die Verkehrsströme sich vielfältig aufspalten können, im Ansatz auf einen engeren Bereich beschränkt als beim Schienennetz. Denn dieses fächert sich nicht in gleicher Weise "in die Fläche" aus, so dass auch weiträumige Ursachenzusammenhänge bestehen können. (...).</p> <p>Eine durch den Ausbau eines Schienenwegs hervorgerufene Lärmbelastung ist zum anderen in der Regel nur dann rechtlich beachtlich, wenn sie die gegebene Vorbelastung übersteigt (Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 5.07 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 66 Rn. 17). Dabei kommt es nicht</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an.“</p> <p>Vorliegend setzt das Tunnelbauwerk die Ursache für die Zunahme des Verkehrs auf der geplanten Straßen- als auch Schienenhinterlandanbindung. Insbesondere beim Schienenverkehr ist zu beachten, dass Güterverkehr derzeit auf der Strecke überhaupt nicht verkehrt, 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.</p> <p>„(2) (...)“</p> <p>Darüber hinaus muss es nach dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung geboten sein, diese Auswirkungen bereits bei der anstehenden Entscheidung über das Planvorhaben in den Blick zu nehmen. (...)“</p> <p>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).</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>2.5. Es wird eine Gesamtplanung mit wirksamer Konfliktbewältigung gefordert. Die vorliegende Planung beinhaltet die Besonderheit, dass die Feste Fehmarnbeltquerung als Tunnelbauwerk durch die Aufnahme eines erheblich erhöhten Verkehrsaufkommens als „neue Verkehrsquelle“ anzusehen ist. Es kommt nämlich hinzu, dass die Fährverbindung der Vogelflutlinie bestehen bleibt und der Tunnel somit als völlig neue Verkehrsquelle entstehen soll (EB, S. 18).</p> <p>Die Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen bilden eine „planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft“ mit dem Tunnelbauwerk. Denn die Eröffnung der neuen Verkehrsquelle Tunnelbauwerk bildet einen zeitlichen Einschnitt und setzt eine Vorgabe für die Gesamtplanung. Diese muss darauf ausgerichtet sein, das Ausbauvorhaben so zeitig zu einem Abschluss zu bringen, dass keiner der betroffenen Städte und Gemeinden 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</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>zeitlichen Ablaufs der Ausbaurbeiten zwar nur übergangsweise, aber gleichwohl erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt ist (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28/12 - Juris Rn. 48).</p> <p>Vorliegend rechtfertigt das Vorhaben Tunnelbauwerk, dass Folgewirkungen im Bereich der Straßen- und insbesondere Schienenhinterlandanbindung im Rahmen der Abwägung betrachtet und im Konfliktfall auch bereits jetzt gelöst werden.</p> <p>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.).</p> <p>Es wird beantragt, zur Bewältigung der vom Tunnelbauwerk und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte entlang der Straßen- und</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Schienenhinterlandanbindung betriebsregelnde Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.</p> <p>Als betriebsregelnde Anordnungen kommen Nutzungsbeschränkungen des Güterverkehrs in Betracht.</p> <p>Es wird ausdrücklich beantragt, den zweigleisigen Schienenteil im Tunnel erst für den Güterverkehr freizugeben, wenn die Schienenhinterlandanbindung vollständig in Betrieb genommen wurde.</p> <p>Betriebsregelnde Anordnungen sind auch ohne weiteres im Planfeststellungsbeschluss zum Tunnelbauwerk zulässig, so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28/12 - Juris Rn. 55:</p> <p>„Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen (...) oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (vgl. Krappel, DVB1 2012, 674 &lt;676&gt; sowie zu § 41 BImSchG insbes. Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 59 und Reese, in: BeckOK BImSchG, § 41 Rn. 34.1).“</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Etwaigen Betriebsbeschränkungen kann seitens der Vorhabenträger auch nicht der europarechtlich geregelte diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entgegen gehalten werden (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28/12 -Juris Rn. 56):</p> <p>„Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG, der der Umsetzung der von Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (AB1 EG Nr. L 75, S. 29), nummehr Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (AB1 EU Nr. L 343, S. 32) dient (Urteil vom 29. September 2011 - BVerwG 6 C 17.10 - BVerwGE 140, 359 Rn. 22 f. = Buchholz 442.09 § 14e AEG Nr. 1), sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Der Zugangsanspruch kann jedoch nur in den Grenzen der zulässigerweise eröffneten Kapazität geltend gemacht werden. Insoweit sind auch solche Beschränkungen vorgegeben, die dem Infrastrukturunternehmen in der Zulassungsentscheidung auferlegt werden.“</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Vorliegend kann auch weiterhin - so ja auch während der jahrelangen Bauzeit - der Transport von Gütern über die Jütlandroute erfolgen. Der Umweg über die Jütlandroute ist im Rahmen der zu treffenden Abwägungsentscheidung auch zumutbar. Denn der Güterverkehr durch ungeschützte Kur- und Wohngebiete insbesondere in der Nacht stellt eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung dar, die nicht hinnehmbar ist. Aufgrund der besonderen Schutzbedürftigkeit der Gebiete (insbesondere Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Wohngebiete) entlang der Bestandsstrasse sind auch bei Anordnung interimistischer Maßnahmen stets die Grenzwerte auf der Grundlage des § 41 BImSchG i. V.m. der 16. BImSchV einzuhalten.</p> <p>Es ist weiter zu beachten, dass über die Vogelfluglinie eine erheblich geringere Verkehrsmenge abgewickelt werden kann, als mit dem Tunnelbauwerk. Schienengüterverkehr findet seit 1998 mit Fertigstellung der sog. Jütlandlinie über Fehmarn und durch Ostholstein seit langem nicht mehr statt. Die plangegebene Vorbelastung liegt erheblich unterhalb der Kapazität des geplanten Tunnels Feste Fehmarnbeltquerung.</p> <p>2.6. Auch das Ergebnis des kürzlich abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens zur Schienenhinterlandanbindung verdeutlicht</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>ebenfalls, dass eine Gesamtplanung unerlässlich und die Konfliktbewältigung bereits im hiesigen Verfahren zwingend erforderlich ist. Mit Datum vom 06.05.2014 ist die landesplanerische Beurteilung als Abschluss des „Raumordnungsverfahrens Ausbau der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ veröffentlicht worden. Danach ist entgegen der ursprünglichen Darstellungen der DB Netz AG nicht der Ausbau der Bestandsstrasse als Hinterlandanbindung in gesamter Länge raumverträglich. Vielmehr sieht die raumordnerische Beurteilung einen teilweisen Neubau von immerhin 55 km Bahn Schienenhinterlandanbindung vor (vgl. Landesplanerische Beurteilung, S. 13).</p> <p>Die Landesplanungsbehörde weicht im Ergebnis aus mehreren Gründen von der Vorzugstrasse der DB Netz AG ab, die eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bestandsstrasse vorsah. Im Ergebnis stellte die Raumordnungsbehörde fest, dass bei Realisierung des Ausbaus der Bestandsstrasse den Menschen des betroffenen Raumes, insbesondere im Bereich der Bäderorte, ein Vielfaches dessen zugemutet worden wäre, was durch den Bestand und die über viele Jahre tatsächlich gegebene verkehrliche Nutzung an Einwirkungen auf den Raum vorhanden war. Unabhängig von den rechtlich möglichen eisenbahnrechtlichen Optionen zur Nutzung der Bestandsstrecke würde der ausschließliche Ausbau</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>der Bestandstrasse eine in letzter Konsequenz überproportionale Beanspruchung des Raumes (vor allem durch Lärm, Schall, Erschütterungen) bedeuten, die sich nachhaltig negativ auf die künftige Entwicklung der Region ausgewirkt hätte. Insbesondere wurden zum Schutz der Belange der dort wohnenden Menschen Lösungen für die Schienentrassen gesucht, die nicht direkt durch die Ortslagen führen, sondern möglichst die Ortslagen umfahren und hierdurch insbesondere die Lärmproblematik entscheidend minimieren (so Kurzinformation zur Landesplanerischen Beurteilung, S. 3 f).</p> <p>Neben der Umfahrung der Bäderorte Scharbeutz und Timmendorfer Strand wurden auch Umfahrungen für Ratekau, Lensahn und Großenbrode als raumverträglich beurteilt (vgl. Karten zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens). Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens verdeutlicht somit die besondere Schutzbedürftigkeit der Städte und Gemeinden entlang der Schienenhinterlandstrecke. Weder ein Ausbau der Bestandstrasse noch eine vorübergehende Nutzung für den Güterverkehr kommt danach in Betracht. Eine auch nur aufgrund zeitlicher Verzögerungen notwendige Nutzung der Bestandstrasse für den Güterverkehr aufgrund des Tunnelbauwerks widerspricht den Erwägungen der Landesplanungsbehörde.</p> <p>Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vom</p>	

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>06.05.2014 ist in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen, so ausdrücklich § 15 Abs. 7 S. 2 LaplaG. Da bezüglich der Festen Fehmarnbeltquerung eine Gesamtplanung erforderlich ist, ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens auch bereits im Verfahren zum Tunnelbauwerk zu berücksichtigen. Das Tunnelbauwerk setzt eine gänzliche neue Verkehrsquelle und damit Vorgaben für eine Gesamtplanung (BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28/12 - Juris Rn. 48). Die raumordnerische Betrachtung des Vorhabens (EB, S. 35 ff.) ist somit fehlerhaft und wird beanstandet.</p> <p>Es wird auch vor diesem Hintergrund beanstandet, dass eine Gesamtplanung Feste Fehmarnbeltquerung, die sämtliche Verfahren (Tunnelbauwerk, Schienenhinterlandanbindung, Straßenhinterlandanbindung, Fehmarnsundquerung) miteinander verbindet, nicht stattgefunden hat.</p> <p>2.7. Nach allem ist festzuhalten, dass die vorliegende Planung wesentliche Konflikte nicht löst. Bei Inbetriebnahme des Tunnels zeitlich vor Realisierung der Hinterlandanbindungen (insbesondere Schiene) werden entlang der Anbindungen die Betroffenen schutzlos einer erheblichen Zunahme von gesundheitsgefährdenden Immissionen ausgesetzt. Die von uns vertretenen Städte und Gemeinden sind sämtlich in ihrer Planungshoheit betroffen.</p>	

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>3. Bedarf</p> <p>Der Ausbau der Schienenverbindung Hamburg-Öresundregion, die über den Fehmarnbelt verläuft, ist im geltenden BVWP 2003 sowie im BSWAG jeweils als laufende Nr. 1 bei den internationalen Vorhaben aufgeführt (BVWP 2003, S. 58). Bestätigt wurde die Projekteinstufung im November 2010 durch die Überprüfung des Bedarfsplans. Außerdem ist das Vorhaben als Projekt Nr. 20 in das TEN-V sowie als Teilabschnitt im Kernnetzkorridor 5 „Helsinki-Valetta“ des EU-weiten Kernverkehrsnetzes eingestellt (EB, S. 32).</p> <p>Da das Vorhaben ein grenzüberschreitendes Projekt darstellt, bedarf es zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Diesbezüglich wurde zwischen Deutschland und Dänemark ein Staatsvertrag geschaffen. Dieser stellt nach dem Ratifizierungsgesetz die rechtliche Grundlage und den Auftrag für die Errichtung der FBQ dar (vgl. EB, S. 32).</p> <p>Gleichwohl wird seit 1998 die sogenannte Jütlandlinie (Flensburg-Kolding- Großer Belt) für den Güterverkehr auf der Schiene genutzt, so dass grundsätzlich Güterverkehre von Dänemark nach Deutschland über die Jütlandlinie transportiert werden können und dies in großem Umfang auch stattfindet. Die Schienenverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen über die Jütlandlinie ist um ca. 160 km länger als die Verbindung über die „Vogelfluglinie“ per Fähre und auch schneller (EB, S. 33).</p>	<p>Die Ausführungen der Einwendung sind durch die Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden. Nicht nachvollzogen werden kann jedoch der Einwand, dass die Darstellung des Bedarfs der Straßenquerung in den Planfeststellungsunterlagen fehlt.</p> <p>Ausweislich der Ausführungen in den Kapiteln 2.2.bis 2.6. des Erläuterungsberichtes (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen), ist auch der Bedarf für den straßenseitigen Teil der Festen Fehmarnbeltquerung dargestellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diese Kapitel verwiesen.</p> <p>Des Weiteren ist der straßenseitige Bedarf auch in der Verkehrsprognose in der Anlage 26 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.</p> <p>Sowohl die FTC-Prognose von 2002 als auch die Aktualisierung 2013 berücksichtigen explizit Verkehrsverlagerungen im Untersuchungskorridor zugunsten des Schienen- und Luftverkehrs. Verlagerungen zugunsten des Schienenverkehrs werden vor allem mit Inbetriebnahme der FBQ eintreten, weil dadurch eine leistungsfähige und schnelle Schienenverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen entsteht und in diesen Städten die dort heute mehr oder weniger endenden kontinentalen (Hamburg) und skandinavischen (Kopenhagen) Hochgeschwindigkeitsnetze verknüpft werden. Verlagerungen zugunsten des Luftverkehrs entstehen vor allem mit dem Aufkommen des preisgünstigen Low-Cost-Verkehrs seit Ende der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts, der zu einer erheblichen Steigerung des Personenverkehrs zwischen Skandinavien und dem Kontinent geführt hat. Dies ist insbesondere in der Aktualisierung 2013 der FTC-Prognose thematisiert worden (siehe dort Kap. 3.3.5). Dennoch ist der überwiegende Teil des Verkehrs zwischen Skandinavien und dem Kontinent Pkw-Verkehr. Dieser erfährt mit der FBQ eine deutliche Qualitätsverbesserung (Reisezeitverkürzung von ca. einer Stunde), was das Vorhaben definitiv rechtfertigt.</p> <p>Zwar trifft die Aussage zu, dass der Schienengüterverkehr derzeit über die Jütlandroute geführt wird, allerdings ist die Jütlandroute in ihren Kapazitäten begrenzt. Zwischen Hamburg und Neumünster sind Streckenabschnitte überlastet, anschließend bis Flensburg ist die Strecke an ihrer Kapazitätsgrenze. Eine Fortführung des Schienengüterverkehrs über die Jütlandroute und den Großen Belt steht zudem im Widerspruch zum sogenannten „Ein-Stunden-Modell“, dessen Einführung das Königreich Dänemark für innerdänische Bahnverbindungen beschlossen hat. Dahinter verbirgt sich das Konzept, die Fahrzeit zwischen allen wichtigen</p>

Rechtsanwälte Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Eine Darstellung des Bedarfs der Straßenquerung fehlt gänzlich. Dies wird beanstandet.</p> <p>4. Prognosen 4.1. Die Situation für den Schienenverkehr stellt sich derzeit wie folgt dar: Die zugelassene, maximale Streckengeschwindigkeit auf der Bestandstrasse beträgt 160 km/h. Gemäß dem Sommerfahrplan 2012 der DB AG verkehren im Personenfernverkehr (Hamburg/Berlin-Kopenhagen) werktags 10 grenzüberschreitende Züge (5 je Richtung). Im Personennahverkehr fahren werktags 20 Züge nach/von Puttgarden (10 je Richtung) (EB, S. 39). Güterverkehr wird seit langem schon nicht mehr über die Bestandstrasse befördert, da die Jütlandlinie den Schienengüterverkehr abwickelt. Die Eisenbahnstrecke soll zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zweigleisig ausgebaut, zwischen Lübeck und Puttgarden elektrifiziert und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt werden.</p> <p>Folgende Prognosen für das Jahr 2025 sind für den Schienenverkehr offenbar zugrunde gelegt worden (EB, S. 41, vgl. auch Anlage 26.1).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Personennahverkehr werden täglich 16 Züge und im Personenfernverkehr (Hamburg-Kopenhagen) 24 Züge prognostiziert.</li> <li>- Mit Eröffnung der FBQ soll auf der Strecke auch wieder schienengebundener Güterverkehr ab</li> </ul>	<p>Metropolen auf jeweils eine Stunde zu verkürzen (z.B. Kopenhagen – Odense, Odense – Aarhus, Odense – Flensburg usw.). Die Umsetzung des Modells bedingt allerdings die Entlastung der Jütland- und Großen Belt-Route, die durch eine (zumindest teilweise) Verlagerung der Schienenverkehre auf die Feste Fehmarnbeltquerung erreicht werden wird.</p> <p>Die einleitenden Ausführungen der Einwendung sind durch die Vorhabenträger zur Kenntnis genommen worden.</p> <p>Die im Raumordnungsverfahren für die Schienenhinterlandanbindung prognostizierten Zugzahlen stellen die Verkehrsprognose für das Vorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby nicht in Frage. Einige Personenzüge aus der Richtung Lübeck enden in Neustadt i. Holstein, fahren also nicht bis nach Puttgarden durch, so dass infolge dessen zwangsläufig die Zahl der Personenzüge südlich von Neustadt höher ausfallen muss. Insofern kann von einer „nicht gegebenen Plausibilität“ keine Rede sein.</p> <p>Grundsätzlich ist zu erwähnen, dass die Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) kein vom Bund finanziertes Projekt ist und somit auch nicht in die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) aufgenommen worden ist. Es ist im Rahmen des BVWP 2003 somit auch nicht bewertet worden. Allerdings sind für die Verbesserung der Hinterlandanbindung der FBQ zwischen Hamburg und Puttgarden Untersuchungen parallel zum BVWP 2003 sowie in den darauffolgenden Jahren bis 2010 erstellt worden. Die Vorhabenträger nehmen an, dass die Einwendung sich darauf bezieht, wenn vom BVWP 2003 gesprochen wird.</p> <p><b>Schienengüterverkehr</b></p> <p>Sowohl die Prognosen zur BVWP 2003 als auch zum Bedarfsplan sind im Auftrag des BMVI erstellt worden. Alle erstellten Untersuchungen basieren auf detaillierten Strukturdaten und länderspezifischen Außenhandelsentwicklungen von renommierten wirtschaftswissenschaftlichen Instituten. Grundlage der Untersuchungen aus dem Jahr 2003 ist die in 2001 veröffentlichte BVWP-Verkehrsprognose für das Jahr 2015, Basis der Bedarfsplanüberprüfung ist die Prognose der deutschen Verkehrsverflechtungen bis 2025 aus dem Jahr 2007 (Basisjahr 2004). Eine Berücksichtigung der Finanzkrise ist in der Bedarfsplanüberprüfung nicht erfolgt. Hier hat es lediglich relationsspezifische Korrekturen aufgrund der Entwicklung zwischen 2004 und 2007 gegeben.</p>

**Feste Fehmarnbeltquerung - Deutscher Vorhabensabschnitt**

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>gewickelt werden. Es werden 78 Züge pro Tag prognostiziert. Insgesamt sollen also 118 Züge täglich auf der Strecke verkehren. Im Raumordnungsverfahren waren die Prognosen andere, und zwar waren für das Jahr 2025 täglich 138 Zugfahrten, davon 78 Güterzüge prognostiziert. Diese Abweichung ist bereits nicht plausibel. Insgesamt sind die Prognosen der Zugzahlen nicht plausibel. Es ist bereits fraglich, ob der gewählte Prognosehorizont 2025 richtig bemessen ist. Da bereits 2015 ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit Prognosezahlen für 2030 aufgestellt werden soll (vgl. <a href="http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UJ/bundesv_erkkehrswegeplan2015.html?nn=35978">www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UJ/bundesv_erkkehrswegeplan2015.html?nn=35978</a>), dürften die Prognosezahlen nämlich nicht mehr aktuell sein. Die Verkehrsprognose ist vielmehr auf der Grundlage laufend aktualisierter bundesweiter Strukturdaten und Matrizes zu erstellen (BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 - 9 A 20.08 - NVwZ 2011, S. 177 Rn. 73).</p> <p>Die Heranziehung des Prognosehorizonts 2030 statt 2025 rechtfertigt sich auch daraus, dass das Vorhaben nicht vor 2015 planfestgestellt sein wird. Es ist allgemein anerkannt, dass es in einem Planfeststellungsverfahren auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt. Daraus folgt, dass bei neuen Erkenntnissen über die</p>	<p>In der Untersuchung aus dem Jahr 2003 ist noch von einem Verkehrsaufkommen von 13,5 Mio. t p.a. über den Fehmarnbelt ausgegangen worden und rund 160 Zügen/Tag. Bei einer späteren Aktualisierung in 2006 waren es 149 Züge. Bei der Bedarfsplanüberprüfung wird von rund 9,2 Mio. t und rund 75 Zügen (+3 Züge als Grundlast der Strecke) ausgegangen.</p> <p>Für die unterschiedlichen Güterverkehrszahlen sind grundsätzlich zwei Entwicklungen verantwortlich.</p> <p>1. Das Schienenverkehrsaufkommen über den Fehmarn-Belt ist in der Bedarfsplanprognose niedriger, da in der BVWP-Prognose für 2015 Restriktionen der Infrastruktur nicht berücksichtigt wurden. Daher werden höhere Bahnverkehrsmengen ausgewiesen, die sich auch in einem hohen Modal-Split äußern. In der Bedarfsplanprognose sind jedoch die Engpässe im gesamten Infrastrukturnetz berücksichtigt worden, was zu der deutlichen Aufkommensverringerung führt. Während die BVWP 2015-Prognose im gesamten Verkehr mit Dänemark und Schweden ein Gesamtverkehrsaufkommen von 59,4 Mio. t (davon 19,2 Mio. t per Schiene) prognostizierte, waren es bei der Bedarfsplanprognose für das Jahr 2025 insgesamt 78,8 Mio. t (allerdings davon nur 13,6 Mio. t per Schiene). Trotz höherem Gesamtaufkommen geht die Bedarfsplanprognose aufgrund der Berücksichtigung von nicht aufgelösten infrastrukturellen Engpässen auf der Schiene von einem deutlich niedrigeren Schienenverkehrsaufkommen aus.</p> <p>2. Der zweite Grund liegt in den veränderten Produktionsprozessen bei der Bahn. Diese werden bei jeder Prognose aufgrund der eingetretenen Entwicklungen neu analysiert. So liegt die Nettobeladung der Züge bei der Untersuchung aus dem Jahr 2003 bei rund 340 t/Zug, bei der Bedarfsplanprognose des Jahres 2010 liegt die Nettoladung bei rund 484 t/Zug.</p> <p>Diese beiden Effekte führen zu der deutlichen Abnahme des Güterzugverkehrs: Aktuelle Prognosen bestätigen weitgehend die Prognosezahlen aus der Bedarfsplanuntersuchung von 9,2 Mio. t. Eine höhere Zahl an Güterzügen, wie sie in der Einwendung befürchtet wird, ist aus den aktuellen Prognosen nicht ersichtlich. Daher sind auch die Schallschutzgutachten mit den Zahlen der Bedarfsplanüberprüfung mehr als abgesichert.</p> <p><b>Lkw-Verkehr</b></p>

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Prognosedaten - hier: durch den in Aufstellung befindlichen BVWP 2015 - eine Verkehrsprognose und ein diese umsetzendes Schallschutzkonzept auch in einem laufenden Planfeststellungsverfahren zu überarbeiten (ggf. sind die Planunterlagen sogar noch einmal öffentlich auszulegen). Wenn aber die Überarbeitung einer Prognose und eines Schallschutzkonzeptes im Zusammenhang mit der abzusehenden Verfahrensentwicklung und -dauer geradezu unausweichlich auf die Beteiligten zukommt, dann erscheint es geboten oder sogar zwingend, dass bereits jetzt im Verfahren mit den „richtigen“ Prognosewerten (2030) gearbeitet wird. Die seitens der Vorhabenträgerin angegebene 78 Güterzüge werden aber auch deshalb in Frage gezogen, da nach der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienenhinterlandanbindung auf der Basis des BVWP 2003 auf der Strecke pro Tag insgesamt 210 Züge erwartet wurden, und zwar in folgender Verteilung:                      Personennahverkehr 38 Züge                      Personenfernverkehr 22 Züge                      Güterverkehr 150 Züge.                      Die Vorhabenträgerin DB AG sprach im Raumordnungsverfahren 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 zuletzt im Jahr 2010 überprüft, und in diesem Zusammenhang wurden</p>	<p>Die Argumentation einer unplausiblen Entwicklung im Lkw-Verkehr können die Vorhabenträger nicht nachvollziehen, weil nicht erläutert wird, was unplausibel sein soll. Im Jahre 2013 haben rund 1.300 Lkw/Werktag den Fehmarnbelt zwischen Puttgarden und Rødby passiert. Aktuelle Prognosen gehen für das Jahr 2025 auch weiterhin von Werten um die 1.800 Lkw/Werktag aus (Anlage 26.1.1 der Planfeststellungsunterlagen, Verkehrsprognose, S. 68). Zusammen mit dem Busverkehr sind dies etwa 1.900 schwere Fahrzeuge im durchschnittlich täglichen Verkehr.</p> <p><b>Pkw-Verkehr</b></p> <p>Im Prognosegutachten (Anlage 26.1.1 der Planfeststellungsunterlagen) ist dargelegt, dass es zu Verkehrssteigerungen zum einen durch das Verkehrswachstum im Prognoseverlauf und zum anderen durch die Errichtung der Festen Landverbindung kommen wird, was zu Verlagerungen von anderen Routen auf die Fehmarn-Achse führt. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Pkw-Aufkommen im durchschnittlich täglichen Verkehr von knapp 10 Tsd. Pkw, was gut einer Verdoppelung gegenüber dem Basisjahr 2011 entspricht (Anlage 26.1.1, S. 68). Der Schwerverkehranteil liegt mit 16 % im üblichen Rahmen für eine internationale Straßenverkehrsachse.</p> <p><b>Zur Verkehrsprognose allgemein</b></p> <p>Die Verkehrsprognosen zur Festen Fehmarnbeltquerung wurden nach einer allgemein anerkannten und wissenschaftlich fundierten Methode erstellt. Im Rahmen der Verkehrsprognose werden nicht nur die aktuellsten Einschätzungen zu verkehrsrelevanten Faktoren berücksichtigt, sondern die Schätzungen basieren auch auf einer detaillierten Analyse der Verkehrssituation im relevanten Betrachtungsraum, nämlich den Verkehren zwischen dem europäischen Kontinent und Skandinavien. Hierbei werden alle Verkehre durch Verarbeitung aller verfügbaren öffentlichen statistischen Daten als kleinräumige Quell-Ziel-Beziehungen zwischen Orten auf dem Festland einerseits sowie Dänemark und der Skandinavischen Halbinsel andererseits dargestellt. Diese öffentlichen Zahlen basieren auf Verkehrsvollerfassungen sowie auf umfangreichen empirischen Erhebungen, die öffentliche Planungsgrundlage sind.</p> <p>Die Prognosen berücksichtigen</p>

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>die Bedarfspläne aktualisiert. Im Hinblick auf die Schienenhinterlandanbindung zur FBQ wurde darin von täglich 40 Personenzügen und 78 Güterzügen ausgegangen (BUV/IITP, Abschlussbericht November 2010, i.A. des BMVBS, S. 9-357 ff., 9-369). Plausibel ist diese (nahezu) Halbierung der Zugzahlen im Güterverkehr nicht. Ganz offenbar stand die Aktualisierung unter dem Eindruck der Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2007. Die Daten für die Aktualisierung der Bedarfspläne wurden bereits ab 2008 erhoben (BUV/IITP, Abschlussbericht November 2010, 1-1 ff.). Insofern muss davon ausgegangen werden, dass die Gutachter offensichtlich von den rückläufigen Güterverkehrszahlen in 2009 beeindruckt waren und die Prognosen nach unten korrigiert haben.</p> <p>So brach der Güterverkehr bei der Eisenbahn von 371,3 Mio. Tonnen transportierten Gütern im Jahr 2008 um 16,5% auf 310,0 Mio. Tonnen im Jahr 2009 ein (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 30 v. 21.01.2010; vorläufiges Ergebnis f. 2009). Aber bereits 2010 erholte sich der Güterverkehr wieder und nahm von transportierten 312,1 Mio. Tonnen im Jahr 2009 um 13,9% auf 355,4 Mio. Tonnen erheblich zu (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 34 v. 26.01.2011; vorläufiges Ergebnis f. 2010). Auch im Jahr 2011 stieg der Güterverkehr der Eisenbahn auf 373,8 Mio. Tonnen um 5,1% über den Wert des Jahres 2010 (vgl. Statistisches Bundesamt;</p>	<p>·aktuelle Einschätzungen sozioökonomischer Strukturdaten (Bevölkerung, Bruttoinlandsprodukt, Außenhandel), die zum Teil auf regionaler Basis vorliegen und von unabhängigen Instituten erstellt wurden,</p> <p>·alle aktuellen für die Transportdurchführung relevanten Preise und Transportkosten,</p> <p>·alle Investitionsmaßnahmen, die im Prognosezeitraum im relevanten Betrachtungsraum umgesetzt werden,</p> <p>·aktuelle Einschätzungen über die Entwicklung von transportrelevanten Faktoren und insbesondere den Einfluss der alternativ verfügbaren Verkehrsträger (im Personenverkehr ist es der Flugverkehr und im Güterverkehr der Fährverkehr).</p> <p>Bei der Erstellung der Prognosen und Modellrechnungen wird auf methodische Ansätze und Modelle zurückgegriffen, die wissenschaftlich anerkannt sind und seit Jahrzehnten im Rahmen der öffentlichen Infrastrukturplanung von Bund und Ländern eingesetzt werden. Hierdurch ist auch eine Kompatibilität zu sonstigen öffentlichen Planungen gewährleistet.</p> <p>Die zur Begründung der Festen Fehmarnbeltquerung herangezogenen Prognoseeinschätzungen werden in regelmäßigen Abständen von öffentlicher Seite aktualisiert und validiert. Hierbei werden (wie bereits zuvor angedeutet) immer die aktuellsten Entwicklungseinschätzungen berücksichtigt, sodass die Prognosen stets den aktuellen Kenntnisstand widerspiegeln.</p> <p>So hat es seit der Erstellung der Erstschätzungen um die Jahrtausendwende mehrere öffentlich zugängliche und somit unabhängige Arbeiten gegeben, in denen u.a. aktualisierte Einschätzungen über das Fehmarnbelt-relevante Verkehrsaufkommen berücksichtigt sind, wie z. B. die Prognosen zur Überprüfung der Bedarfspläne für die Schiene und die Straße in Deutschland aus dem Jahr 2007 sowie die aktuellen Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanprognose 2015 des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Letztere erwarten für das Fehmarnbelt-relevante Verkehrsaufkommen ein überdurchschnittliches Verkehrswachstum, welches im Güterverkehr bei 2,1 % p. a. liegt und die Prognoseeinschätzungen weitestgehend bestätigt.</p> <p>Darüber hinaus werden die für das Vorhaben „Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung von Puttgarden nach Rødby“ zu Grunde gelegten Zukunftserwartungen durch die <b>ist-Entwicklung über den Fehmarnbelt weitestgehend bestätigt</b>. So stimmen die prognostizierten Güterverkehrszahlen – trotz der Wachstumseinbrüche während der</p>

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung										
<p>Pressemitteilung Nr. 38 v. 02.02.2012; vorläufiges Ergebnis f. 2011). Im Jahr 2012 sank das Transportaufkommen insgesamt und für die Eisenbahn um 2,7% auf 364,6 Mio. Tonnen (vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 46 v. 07.02.2013; vorläufiges Ergebnis f. 2012). Die Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene von 2008 bis 2012 lässt sich wie folgt zusammenfassen:</p> <table border="1"> <tr> <td>2008</td> <td>371,3 Mio. Tonnen</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>310,0 Mio. Tonnen - 16,5%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>355,4 Mio. Tonnen +13,9%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>373,8 Mio. Tonnen + 5,1%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>364,6 Mio. Tonnen - 2,7%</td> </tr> </table> <p>Damit stagnierte das Transportaufkommen auf der Schiene im Jahr 2012 zwar, allerdings gab es seit der „Aktualisierung“ der Bedarfszahlen des BVWP zuletzt in 2010 erhebliche Verkehrszunahmen, die offensichtlich aktuell keinen Einzug in die Betrachtung gefunden haben. Es ist nunmehr festzuhalten, dass das Gütertransportaufkommen in 2011 (373,8 Mio. Tonnen) dem in 2008 (371,3 Mio. Tonnen) wieder entspricht. Es ist unplausibel, aus welchen Gründen es zu einer erheblichen Reduzierung der Güterverkehrszahlen von 150 Zügen auf 78 Züge gekommen ist. Jedenfalls dürften die Zugzahlen bereits heute wieder nach oben zu korrigieren sein. Um „auf der sicheren Seite“ der Betrachtung der Betroffenheiten zu sein, müssen die Prognosen deshalb nach oben angepasst werden.</p>	2008	371,3 Mio. Tonnen	2009	310,0 Mio. Tonnen - 16,5%	2010	355,4 Mio. Tonnen +13,9%	2011	373,8 Mio. Tonnen + 5,1%	2012	364,6 Mio. Tonnen - 2,7%	<p>Finanzkrise – weitestgehend mit der Ist-Entwicklung überein.</p> <p>Im Rahmen des dänischen Genehmigungsverfahrens ist eine Aktualisierung der Verkehrsprognose für die FBQ vorgenommen worden, die Ende November 2014 veröffentlicht wurde und den deutschen Planfeststellungsunterlagen im Zuge der Überarbeitung derselben beigelegt wird. Diese aktualisierte Verkehrsprognose ist von Intraplan und BVU erstellt worden, die im Übrigen auch die aktuelle Verkehrsverflechtungsprognose für das Bundesverkehrsministerium erarbeitet haben. Das Verfahren ist somit vergleichbar und berücksichtigt die aktuellsten Erkenntnisse und Daten hinsichtlich der bis dato realisierten Verkehrsentwicklung. Von veralteten Prognosen kann keinesfalls die Rede sein. Im Gegenteil, es zeigt, dass die Vorhabenträger sich im gesamten Planungszeitraum seit der Jahrtausendwende laufend um eine Überprüfung und Aktualisierung ihrer Planungsgrundlagen bemüht haben.</p>
2008	371,3 Mio. Tonnen										
2009	310,0 Mio. Tonnen - 16,5%										
2010	355,4 Mio. Tonnen +13,9%										
2011	373,8 Mio. Tonnen + 5,1%										
2012	364,6 Mio. Tonnen - 2,7%										

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Die Verkehrsprognose mit ihren Parametern (zu denen auch die Zugzahlen gehören) ist nicht nur Basis für die technische Ausbauplanung. Sie ist auch Grundlage für die Schienenlärmprognose gem. 16. BImSchV und mithin für den Anspruch auf Schallschutz gem. § 41 BImSchG. Werden falsche Prognosezahlen in die Lärmermittlung einbezogen, wirkt sich dies selbstredend auf die vermeintlich geringere Schwere der Beeinträchtigung aus. Die Zugzahlen haben zudem auch Einfluss auf die Schrankenschließzeiten, die in den besiedelten Gebieten ebenfalls von erheblicher Bedeutung sind.</p> <p>4.2. Die B 207 ist Teil der Europastraße E 47 und setzt die A 1 nach Norden fort. Sie ist einbahnig und hat südlich des Planfeststellungsabschnitts jeweils einen Fahrstreifen je Richtung sowie Mehrzweckstreifen. Im Planfeststellungsabschnitt ist die Fahrtrichtung Dänemark zweistreifig ausgebaut. Die Knotenpunkte sind mit Ausnahme der Verknüpfung in Puttgarden planfrei. Mit Ende der B 207 endet der landgestützte Straßenverkehr im Puttgardener Fährhafen, eine Fortsetzung ist nur über die Fährverladung möglich (EB S. 39). Im südlichen Planfeststellungsbereich war die B 207 im Jahr 2005 mit rund 5.700 Kfz/24 h belastet. Diese Verkehrsstärke ergibt sich offenbar aus einer Erhebung aus dem Jahr 2013 (siehe Anlage 26.3). Die Fährverbindung Puttgarden-Rödby nutzen im</p>	

Rechtsanwältin Günther Partnerschaftsgesellschaft  
(Ordnungsnummer T00003.00.01)

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>Mittel (DTV) ca. 5.300 Kfz/24 h, davon ca. 500 Lkw/24 h (vgl. Anlage 26.3). In der Urlaubszeit steigt das Verkehrsaufkommen deutlich an. An Spitzentagen befördert die Fähre über 10.000 Kfz/24 h (EB S. 40).</p> <p>Nach der Verkehrsprognose für den Straßenverkehr für das Jahr 2025 sollen werktäglich ca. 11.700 Kfz/24 h (davon rund 9.800 Pkw und über 1.900 Lkw und Busse) den Fehmarnbelt queren. Südlich der AS Puttgarden ist mit etwas höheren Verkehrsstärken zu rechnen, da die E 47 ab hier auch mit lokalem und regionalem Verkehr belastet sein wird. (EB, S. 42)</p> <p>Diese Prognosezahlen sind ebenfalls nicht plausibel, insbesondere der Anteil des Schwerlastverkehrs. Zunächst wird der Prognosezeitraum 2025 grundsätzlich in Frage gezogen (vgl. 4. 1). Vielmehr wäre der Prognosezeitraum 2030 anzusetzen.</p> <p>Zu den Verkehrsgutachten für Straße und Schiene wird noch mit gesondertem Schreiben ausführlich vorge tragen.</p>	
<p>5. Schalltechnische Untersuchung</p> <p>(1)</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung ist aufgrund der zugrunde gelegten fehlerhaften Prognosezahlen und des falschen Prognosehorizonts ebenfalls fehlerhaft. Dies wird beanstandet.</p> <p>Es wird auch beanstandet, dass im vorliegenden Verfahren der sog. Schienenbonus abgezogen</p>	<p>Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurden die dargestellten einzelnen Aspekte der Einwendung in einzelne Teilbereiche mit den Ziffern (1) - (3) untergliedert und entsprechend erwidert.</p> <p>Zu (1)</p> <p>Dem Einwand wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt.</p> <p>Die Schalltechnische Untersuchung ist nicht fehlerhaft. Weder die Prognosezahlen, noch der Prognosehorizont sind fehlerhaft. Es wird auf die Erwiderung der Vorhabenträger zu Ziffer 4.1 der Einwendung verwiesen.</p>

Einwendung/Stellungnahme	Erwiderung
<p>wurde. Nach § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG ist der in § 3 der 16. BImSchV vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel (A) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Nach Satz 3 kann von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags bereits vor dem 1. Januar 2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Da es sich hier um eine Gesamtplanung „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ handelt, darf der Schienenbonus nicht mehr in Ansatz gebracht werden. Das Planfeststellungsverfahren Schienenhinterlandanbindung wird frühestens 2015 beginnen, so dass im „Anschlussbereich“ in Puttgarden dann unterschiedliche Berechnungsergebnisse erzielt werden würden.</p> <p>(2) Beanstandet wird auch, dass den Berechnungen für Güterzüge lediglich Zuglängen von 835 Metern (SU, S. 16 - Anlage 11.1.) zugrunde gelegt werden. Zukünftig sollen sogar Güterzüge mit 1.500 Meter Länge auf den Nord-Süd- Korridoren verkehren (mobil, Mai 2014). Aufgrund des langen Prognosehorizonts (2030) sind diese Entwicklungen bereits zugrunde zu legen.</p> <p>(3)</p>	<p>Die Anwendung des Schienenbonus war zum Zeitpunkt der Antragstellung und öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung des Plans geltendes Recht und konform mit der geltenden Fassung der 16. BImSchV.</p> <p>Darüber hinaus ist anzumerken, dass in der Schalltechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 11.1.1 der Planfeststellungsunterlagen) bei der Ermittlung der Emissionspegel für die Güterzüge von dem konservativen Ansatz von 0% Scheibenbremsanteil ausgegangen wurde. Mittlerweile liegen neuere Betriebsprognosen der Deutschen Bahn AG vor, so dass für den Prognosehorizont 2025 aufgrund der Umrüstung bzw. der Neuanschaffung von Güterwagons bei der Ermittlung der Emissionspegel gemäß Schall 03 ein Scheibenbremsanteil von 90% anzusetzen ist. Mit diesem Ansatz ergibt sich eine Minderung um etwa 5 dB(A), so dass dies den Wegfall des Schienenbonus kompensiert.</p> <p>Zu (2) Dem Einwand wird seitens der Vorhabenträger nicht gefolgt.</p> <p>Die den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegten Eingangsdaten entsprechen der konkreten Betriebsprognose der Deutschen Bahn AG für die betreffende Strecke und den Prognosehorizont 2025. Weitere Prognosedaten für spätere Jahre liegen derzeit nicht vor. Im Übrigen ist der Betrieb von Güterzügen mit einer Länge größer als 835 m auf der Festen Fehmarnbeltquerung betriebstechnisch nicht möglich. Aus dem Staatsvertrag geht hervor, dass die Systemtrennstelle für den Eisenbahnverkehr auf Fehmarn liegen soll – und zwar nördlich der Schnittstelle zur Hinterlandanbindung, also im Bereich der Neubautrasse am Tunnelportal. Rein rechtlich ist somit bereits vorgegeben, dass die Systemtrennstelle nicht anderswo auf Fehmarn liegen kann. Aus technischen Gründen wäre es zudem in höchstem Maße unzweckmäßig, die Systemtrennstelle mitten auf Fehmarn zu errichten. Das würde bedeuten, dass elektrisch betriebene Züge, die nicht nach Dänemark fahren, trotzdem mitten auf der Insel einen Lokwechsel erfahren müssten. Alternativ müsste die Strecke ausschließlich von Mehrsystemzügen befahren werden, die sowohl im deutschen als auch im dänischen Oberleitungssystem fahren können, was für den Betrieb des Regionalverkehrs ebenso unzweckmäßig ist. Somit ist für den Tunnelportals auf deutschem Boden – sowohl rechtlich als auch technisch klar vorgegeben. Dort lässt die mögliche Gesamtlänge dieses Bereichs keinen Betrieb von längeren Zügen als 835 m zu.</p>