

An den
Landesbetrieb Straßenbau und
Verkehr Schleswig-Holstein
Anhörungsbehörde
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Absender:
.....
.....
.....
.....
Datum:.....

Frist: 26. August 2016

**Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) als Tunnelbauwerk zwischen Puttgarden und Rødby, deutscher Tunnelvorhabenabschnitt, von Puttgarden im Bereich der Stadt Fehmarn und des schleswig-holsteinischen Küstenmeeres bis zur deutsch-dänischen Nationalgrenze im Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Ostsee
hier: Planänderung, Az: 409-622.228-16.1-1**

Einwendung und Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, zu dem oben genannten Planänderungsverfahren erhebe ich Einwendungen und beantrage,

den Plan nicht festzustellen,

hilfsweise, die Planunterlagen in dem sich aus den Einwendungen ergebenden Umfang zu ändern, zu ergänzen und sodann erneut öffentlich auszulegen.

1. Ich beantrage, das Verfahren einzustellen und eine Überprüfung des Gesamtprojekts anzustreben. Ebenfalls beantrage ich den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland mit dem Königreich Dänemark auf Wirtschaftlichkeit, nicht mehr zeitgemäße Infrastrukturmaßnahmen, Verschwendung von Steuergeldern, Missbrauch von Ressourcen, kostenlose Abtretung von deutschen Hoheitsgebieten in Gewässern und auf deutschem Bundesgebiet und die Zerstörung einer Urlaubs- und Erholungsregion unter Beachtung des geltenden nationalen Rechts einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Dem Vorhabenträger, Femern A/S, fehlt die erforderliche Kompetenz, um den hier in Rede stehenden fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss beantragen zu können. Nach Art. 90 Abs. 2 GG „verwalten die Länder die Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes.“ Die dänische Femern A/S kommt als Vorhabenträger für ein deutsches Infrastrukturprojekt nicht in Betracht. Vor allem die durch die „Strategische Umwelt Prüfung“ (SUP) europarechtlich vorgeschriebene Prüfung einer Alternative, wie die einer Optimierung des bestehenden Jütland-Korridors, wurde durch den Staatsvertrag unrechtmäßig ausgehebelt, weswegen der Staatsvertrag keine rechtliche Gültigkeit haben kann. Ich fordere die Planfeststellungsbehörde auf klären zu lassen, inwieweit ein Staatsvertrag zwischen zwei Ländern rechtsverbindlich sein soll, wenn dieser Vertrag gegen Unionsrecht verstößt. Eine Alternative soll ja über die SUP gerade deswegen geprüft werden, um mögliche Umweltschäden zu vermeiden, wenn sie sich vermeiden lassen.

2. Die Grundlagen der Planung sind fehlerhaft. Die Planung beruht auf zum Teil veralteten Untersuchungen und Gutachten. Die Prognosen, die teilweise bis zum Jahr 2025 reichen, sind angesichts der aktuellen Entwicklungen äußerst unsicher. So wird bei der Annahme der zukünftigen Verkehrsaufkommen die Auswirkung steigender Rohstoffpreise nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Staatsvertrag enthält in Artikel 22 einen Passus, nach dem sich die Vertragsstaaten zusammensetzen und die Lage aufs Neue erörtern, wenn sich vor allem die finanziellen Rahmenbedingungen ändern. Ich fordere die Bundesregierung auf, dass angesichts der Kostenexplosion im Sinne der Bundeshaushaltsordnung Gespräche mit der dänischen Regierung über einen Ende des Vorhabens geführt werden. Seit der Ratifizierung des Staatsvertrages sind die Kosten für die Querung von rund 5,5 Milliarden Euro (2011) auf rund 7 Milliarden Euro (2015) gestiegen. Auf deutscher Seite sind die Kosten der Hinterlandanbindung von 840 Millionen Euro (2008) auf rund 3 Milliarden Euro (2015) gestiegen, da durch das Raumordnungsverfahren nunmehr eine Neutrassierung der Bahnstrecke Lübeck Puttgarden entlang der A 1 erfolgen soll. Zudem muss die Fehmarnsundbrücke neu gebaut werden, weil sie den Schwerlastgüterverkehr nicht dauerhaft tragen kann. Das war aber schon vor 2008 bekannt und somit wurden den Parlamentariern bei einem ökonomisch brisanten und ökologisch gefährlichen Vorhaben wichtige Informationen vorenthalten.

Die finanziellen Rahmenbedingungen haben nichts mehr mit der Ausgangssituation gemein. Ich fordere die Mitglieder des Deutschen Bundestages auf, sich auch angesichts mehrfacher kritischer Bewertungen des Bundesrechnungshofes erneut mit dem Vorhaben zu befassen.

Die wesentlichen Barrieren von Maut, Währung und Sprache werden auch durch die Planänderung nicht beseitigt. Leider zeigt die aktuelle politische Entwicklung, dass Dänemark durch eine unverhältnismäßige Abschottung und die häufige temporäre Wiedereinführung von Grenzkontrollen nicht mehr in ausreichendem Maß an gemeinsamen europäischen Zielen interessiert zu sein scheint, für die das Königreich andererseits europäische Geldmittel einfordert.

3. Weil sämtliche Verkehrsprognosen marginal sind und der Bahngüterverkehr laut aktuellen Gutachten (unter anderem von HTC vom März 2016) rückläufig ist, reicht nach meiner Auffassung eine Ertüchtigung der bestehenden Jütland-Route völlig aus. Das Vorhaben hat seine infrastrukturelle Bedeutung auch im Rahmen des Planänderungsverfahrens nicht nachweisen können. Es fehlt auch weiterhin eine unabhängige volkswirtschaftliche Bewertung, die ich hiermit einfordere. Zum jetzigen Zeitpunkt sind alle Transportkosten für LKW und Schiene über die Jütlandroute bereits in den Preisen für die Produkte privatwirtschaftlich eingerechnet, und die Wirtschaft hat ihre bewährten Transportwege. Für eine „neue“, zusätzliche Route ist keinerlei konkreter Bedarf zu erkennen. Was an LKW und Schienentransporten auf die FFBQ geht, fehlt hinterher auf der Jütland-Route. Beide wären dann nur noch halb-wirtschaftlich oder auch ganz unwirtschaftlich. Warenströme vergrößern sich nicht dadurch, dass eine neue zusätzliche Route ausgebaut wird.

In einem Kommentar in der dänischen Zeitung Børsen schrieb der dänische Transportminister am 16. Februar 2016, dass wenn allein ein Bahntunnel gebaut würde, die Mehrheit der Einnahmen verloren ginge. Die dänische Strategie verstößt damit gravierend gegen den in der EU gemeinsam vereinbarten und sinnvollen Ansatz „From Road to Rail“. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Bahn ist Konsens europäischer Verkehrspolitik, um gesundheitsgefährliche Emissionen auf Autobahnen zu reduzieren. Zuschüsse für Projekte des europäischen Transportnetzes TEN-T, zu dem die feste Fehmarnbeltquerung gehört, werden ausschließlich für den Bahnanteil gewährt. Insofern verstößt das Königreich Dänemark ganz bewusst gegen europäische Vereinbarungen, als auch gegen europäische Förderpolitik, weil es zu Unrecht auf insgesamt 1,7 Milliarden Euro aus Brüssel hofft. Weil Dänemark zur Refinanzierung zwingend auf die Erlöse des Straßengüterverkehrs angewiesen ist, kann den europäischen Zielen nicht Genüge getan werden. Im Gegenteil: Dänemark muss durch Billigangebote zum Schaden der Tourismusregion und zum Schaden von Natur- Und Umwelt zwingend so viel wie möglich umweltschädlichen Straßengüterverkehr generieren und hat selbst mit rund 12 000 neu prognostizierten Fahrzeugen trotzdem keine Chance, ein finanziell tragfähiges Projekt zu realisieren.

Der negative Trend ist auch an dem geschönten Kosten-Nutzen-Verhältnis abzulesen. War das NKV einst 0,67 zu 1 wurde es durch ein Gutachten des BMVI auf 6,7 zu 1 hochgejubelt. In der Fassung zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 fällt es nach einer Nachberechnung durch BVU Intraplan mit nur noch 1,7 zu 1 aus. Ich zweifle die gesamte Datenbasis an, die rein politisch motiviert zu sein scheint und offensichtlich je nach Bedarf geändert wird. Das NKV von 6,7 zu 1 wurde benötigt, um 2008 die Zustimmung der Parlamentarier des Deutschen Bundestages zu erlangen.

Um angesichts des besten jemals ermittelten NKV nicht in den Zwang zu geraten, eine Hochgeschwindigkeitstrasse bauen zu müssen, wurde es im Anschluss wieder runtergerechnet. Ich fordere eine unabhängige Berechnung der Kosten und des tatsächlichen Nutzens. Laut Bundeshaushaltsordnung, § 7, sind „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“ (2) zu Projekten durchzuführen, die, wie hier beschrieben, nie adäquat, unabhängig und seriös durchgeführt wurden. Den eklatanten Verstoß gegen geltendes Haushaltsrecht kann man auch bei ähnlichen Projekten wie S 21 oder dem BER beobachten. Dieser absehbare Missbrauch und Schaden für den Steuerzahler muss zukünftig vermieden und der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit eingehalten werden (1).

4. Sämtliche Verkehrsprognosen und aktuelle Verkehrszahlen sind nicht zukunftsorientiert bewertet. Im gesamten Planungsverfahren werden neue Möglichkeiten der Mobilität ausgelassen. Die FBQ ist schon vor dem Bau ein Relikt aus der Vergangenheit. Elektromobilität, digitale Produktion von Gütern und weitere Zukunftstechnologien werden in der Planung nicht berücksichtigt. 70 Jahre würde die FBQ benötigen, um in der Klimabilanz im Vergleich zu den Hybridfähren zu punkten. In den nächsten 70 Jahren werden weitere neue Technologien entstehen, für die die FBQ nicht geeignet ist. Die Einschränkung auf 700 Meter lange Züge nach heutigem Standard ist unterdimensioniert und schränkt die FBQ heute schon ein. Permanente Umbaumaßnahmen könnten für permanente Beeinträchtigungen im Verkehr sorgen. Auch auf der Hinterlandanbindung, die ja heute schon im Bereich Lübeck-Hamburg mehr saniert als gebaut wird.

5. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist trotz der durchgeführten Aktualitätsprüfung fehlerhaft. Mit dem Vorhaben sind bau-, anlage- und betriebsbedingt schwerwiegende Auswirkungen auf alle Schutzgüter des UVPG verbunden. Eine erhebliche Gefahr geht von den im Belt vorhandenen Munitionsaltlasten aus, die auch im Rahmen der Planänderung völlig unberücksichtigt bleiben. Die in Anlage 15, Anhang C beschriebene Plausibilitätsprüfung kommt indes zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der Datenaktualisierung und unter Berücksichtigung der neu erhobenen Daten keine Abweichungen festzustellen sind, die von Bedeutung für die Bewertungen der UVS sind. Die Datengrundlage und die Aussage der UVS seien daher nach wie vor aktuell und die Ergebnisse des Hauptvariantenvergleichs plausibel (vgl. S. 120, Anlage 15, Anhang C). Die UVS ist demnach nur anhand von Plausibilitätsüberlegungen verändert worden, was unzureichend ist. Zudem hätte es einer Gesamt-UVP bedurft, die das Gesamtvorhaben auf deutscher und auf dänischer Seite sowie die Hinterlandanbindung als Untersuchungsgegenstand hat.

6. Die vielfältigen Unterwasserlebensräume des Fehmarnbelt enthalten unterschiedliche Substrate, die als Lebensraum für verschiedene Benthos-Lebensgemeinschaften dienen. Die für die Wiederbesiedlung anberaumte Zeit ist unrealistisch.

7. Das vorhabenbedingt anfallende Baggergut und die Sedimentfreisetzung werden erheblich höher ausfallen als angenommen. Die im Zuge der Planänderung neu erstellte Anlage 22.6 („Konzept zur Steuerung und Kontrolle der Sedimentfreisetzung – marin“) dient als Sicherstellungskonzept für die Einhaltung der festgelegten Sedimentfreisetzungsraten während der Bauphase. Dies vermag an der fehlerhaft angesetzten Berechnungsgrundlage der freizusetzenden Menge indes nichts zu ändern. Insbesondere ist die Berücksichtigung der anfallenden Baggergutmengen unvollständig.

8. Der Bau der FBQ ist mit negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verbunden. Nach § 14 BNatSchG sind die von dem Bauvorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen als Veränderungen zu verstehen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild

erheblich beeinträchtigen können. Damit sind sie als Eingriff in Natur und Landschaft anzusehen. Im Rahmen der Eingriffsermittlung weisen die Planfeststellungsunterlagen eine Reihe von Fehlern auf. Diese betreffen insbesondere die Folgen für Natur und Landschaft durch Sedimentation, die durch das Vorhaben hervorgerufenen Schäden am Meeresboden und die vorhabenbezogenen Schädigungen der Schweinswale.

9. Die Sedimentaufwirbelungen werden verharmlost. Vor dem Absenken der Tunnelelemente wird der Graben von zwischenzeitlich abgelagerten Sedimenten befreit. Diese Sedimente haben eine sehr geringe Dichte und werden hydraulisch gefördert (abgesaugt) und auf Lolland im Bereich der Landgewinnungsflächen in Absetzbecken entwässert. Wenn sich Sedimente im Graben absetzen, setzen sie sich im gesamten Umfeld ab und schaden somit weiträumig der Unterwasserwelt, die sich nicht absaugen lässt wie der Tunnelgraben. Die Unterlagen widersprechen sich permanent selbst. Einmal lagert sich nichts ab, im Graben muss es aber abgesaugt werden. Zu viele Widersprüche lassen an der seriösen Erarbeitung der Planungsunterlagen zweifeln. Die Sedimentaufwirbelungen werden verharmlost. Allein die Tatsache, dass ohne weitere Abschätzung eines wahrscheinlich erheblichen Ausmaßes zusätzlicher Beeinträchtigung erst der gesamte Tunnelgraben ausgehoben werden soll und dann mit deutlicher zeitlicher Verzögerung die Tunnelelemente versenkt werden, lässt an der handwerklichen Qualität von Planung und Durchführung der Maßnahme zweifeln. Denn der vom Vorhabenträger veränderte Zeitplan mit verlängerter Bauzeit und notwendiger Nachbaggerung im Tunnelgraben ist in den geänderten Planunterlagen in Bezug auf seine ökologischen Auswirkungen ebenso wenig aufgegriffen worden wie allgemein die im Erörterungstermin bemängelte zu grobe Skalierung der Modellierung der Sedimentverdriftung. Meiner Ansicht nach kann auch durch die geänderten Unterlagen nicht nachgewiesen werden, dass sich die zu erwartende erhebliche Sedimentierung so räumlich eingrenzen lässt. Deswegen fordere ich zum Schutz der sensiblen marinen Umwelt den Vorhabenträger auf, unabhängige Daten erheben zu lassen, die nicht den Anschein erwecken, von den Interessen des Vorhabenträgers geleitet zu sein.

10. Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzfachlich nicht vertretbar. Eine Kompensation für die Beeinträchtigungen mariner Lebensräume und Arten wird faktisch nicht erbracht. Die Hauptschäden durch das Bauvorhaben entstehen im marinen Bereich, wo z.T. dauerhafte und irreparable Beeinträchtigungen entstehen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wurden im Zuge der Planänderung um Maßnahmen im marinen Bereich ergänzt (LBP, Anlage 12_00_00_a_deckblatt_b, Kap. 9.1.3). Es erfolgte eine umfangreiche – aber nicht ausreichende - Prüfung in Betracht kommender Maßnahmen, von denen allerdings lediglich zwei als geeignete Kompensationsmaßnahmen identifiziert wurden. Sie stehen im Verdacht, sowieso zur Umsetzung des Unionsrechts erforderlich zu sein.

11. Ich befürchte eine Verschlechterung des guten ökologischen Zustands der oberirdischen und unterirdischen Gewässer. Das Ziel seitens des Vorhabenträgers, bis zum 22.12.2027 durch entsprechende Maßnahmenprogramme diesen Zustand zu erreichen, sagt aus, dass dieser bis zum 22.12.2027 stark gefährdet ist. Die Planfeststellungsbehörde muss die Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigen. Dem Schutzgut Mensch – und dazu gehöre auch ich - müssen hier Garantien gegeben werden, dass die Gesundheit zu keiner Zeit gefährdet ist.

12. Durch die zusätzliche Entwässerung in die Entwässerungsgräben Richtung Presener Strand erhöht sich die Hochwassergefahr im Ort. Bei Hochwasser und Stürmen drückt die Ostsee in die Gräben. In diesem Fall sind Wiesen, Äcker und auch das Dorf Presen überschwemmt.

13. Die Landgewinnungsflächen werden von Touristen und Einwohnern der Insel Fehmarn nicht genutzt werden können. Die Planungsunterlagen sind unvollständig. Es fehlen Studien und Daten über die Qualität des Aushubmaterials im Tunnelgraben. Analysiert und untersucht werden müsste die Gefahr von kontaminierten Flächen durch Landgewinnung und deren Gefahr für die Schutzgüter Mensch, Tier, Natur, Wasser und Boden.

14. Welche Auswirkungen die FBQ auf das Gesamt-Klima haben wird, ist hier nicht ausreichend dargestellt. Neue Studien in der Antarktis haben neue Erkenntnisse in Bezug auf Plankton und dessen Bedeutung auf den Sauerstoffgehalt unserer Meere und das weltweite Klima hervorgebracht. Meine Befürchtung ist, dass Femern A/S nicht auf dem neuesten wissenschaftlichen Stand arbeitet. Ich unterstelle Femern A/S und dem Königreich Dänemark, unverantwortlich zu handeln und aufgrund von wirtschaftlichen Interessen das Schutzgut Mensch, Wasser, Boden, Natur und Umwelt zu unterwandern. Ein Interesse an einer objektiven Betrachtung der Nullvariante ist nicht zu erkennen.

15. Den FFH-Verträglichkeitsprüfungen liegt der Fehler zugrunde, dass für die Bewertung der gebietsbezogenen Beeinträchtigungen der Beurteilungsmaßstab der Umweltverträglichkeitsstudie angewendet wurde. Ziel und Untersuchungsgegenstand von UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung sind indes nicht identisch. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung muss sicherstellen, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Arten und Lebensräumen (Anhang I und II zur FFH-RL) gewahrt wird. Diese methodisch fehlerhafte Vorgehensweise ist auch im Wege des Planänderungsverfahrens nicht behoben worden (vgl. Anlage_19_00_01_a_deckblatt_b, S. 26, 29).

16. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist ebenfalls Fehler auf. Nicht nachvollziehbar ist, anhand welcher Kriterien die geschützten Arten im Untersuchungsgebiet einer vertiefenden Konfliktanalyse unterzogen und welche Kriterien zur Auswahl relevanter Arten herangezogen wurden. Der Artenschutzbeitrag hat vielmehr lediglich die Feststellungen der Umweltverträglichkeitsstudie herangezogen. Dies stellt keine geeignete Bewertungsgrundlage dar. Erforderlich wäre indes ein durchgängig individuenbezogener Ansatz gewesen.

17. Das Ergebnis der im Jahr 2015 für das Schweinswal-Vorkommen im Vorhabengebiet durchgeführten Plausibilitätsprüfung, wonach die Aussagen der UVS weiterhin Bestand haben (vgl. Anlage 21_00_00_a_deckblatt_b, S. 93), lässt außer Betracht, dass aus der Anlage 30_01_00 der Planfeststellungsunterlagen deutlich hervorgeht, dass durchaus die Möglichkeit besteht, dass es zu einer Veränderung der Verteilung der Schweinswale in der Beltsee in Richtung östlich des Fehmarnbelts kommt, da in diesem Gebiet eine deutliche Zunahme der Sichtungen im Rahmen der MiniSCANS-Studie festgestellt wurde (Sveegaard et al. 2013; vgl. Anlage 30_01_00, S. 134).

18. Die vorgenommenen Aktualisierungen im Hinblick auf die Brut- und Rastvögel sind weiterhin lückenhaft und entsprechen nicht den wissenschaftlichen Anforderungen. Insbesondere erfolgte keine den fachlichen Ansprüchen genügende Interpretation der im Rahmen der Aktualisierungskartierung erhobenen Befunde (vgl. Tabelle 4-13: Gesamtliste der im Untersuchungsgebiet des LBP nachgewiesenen Vogelarten und Anzahl der Brutpaare, Anlage 21_00_00, S. 105 f.).

19. Ich verweise ausdrücklich auf die jetzt erstellte aktuelle „rote Liste“ des Bundesamtes für Naturschutz. Danach ist ein Drittel der Meeresbewohner in Nord- und Ostsee bedroht. Ausdrücklich wurde u. a. auch als Grund Baggerarbeiten bei Hafenausbauten, für Pipelines und Windanlagen sowie Abbau von Sandkiesel genannt. Es wird dadurch der maritime Lebensraum mancher Arten zerstört und auch die Zusammensetzung der Bodensubstrate verändert.

20. Viele Erhebungen der Femern A/s zu diesem Planfeststellungsverfahren sind unglaubwürdig und dürften nur nach einer nochmaligen Überprüfung von unabhängigen Gutachtern in das Verfahren eingebracht werden. Insbesondere sind hier die Einflüsse des Tunnelbaues auf die Fauna, wie beispielsweise bei den Schweinswalen und anderen Fischarten zu nennen.

21. Ich wende mich insgesamt gegen das Vorhaben, da hierdurch mein Recht auf Leben, körperliche Unversehrtheit (Art. 2, Abs. 2 Grundgesetz) und mein Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 GG verletzt werden. Meine Grundrechte stellen im Vergleich zu den ausschließlich wirtschaftlichen Belangen des Vorhabenträgers höherrangiges Recht dar. Weiter verstößt das Vorhaben gegen das in Art. 20a des Grundgesetzes verankerte Staatsziel Umweltschutz: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der

verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung“.

22. Ergänzend hierzu führe ich aus:

Ergänzend verweise ich auf die von den Mohr Rechtsanwälten erstellten Einwendungen des NABU Bundesverbandes, Charitéstraße 3, 10117 Berlin und des NABU Landesverbandes Schleswig-Holstein, Färberstraße 51, 24534 Neumünster vom 19.06.2014 und vom 03.07.2014 im ursprünglichen Planauslegungsverfahren sowie auf deren Einwendungen im Planänderungsverfahren vom 23.08.2016, deren Inhalt ich mir vollumfänglich zu Eigen mache.

Ort, Datum

Unterschrift