

Anhang 1 – Behördliche Verfahren, hierunter Prozessrisiken

1. Hintergrund

Die Feste Fehmarnbeltquerung (von Küste zu Küste) muss von den Behörden sowohl in Dänemark als auch Deutschland gemäß den in den betreffenden Ländern geltenden Gesetzen genehmigt werden, siehe Artikel 2 im Staatsvertrag vom 3. September 2008. Aus dem Staatsvertrag geht ferner hervor, dass die Gesellschaft bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen die Aufgabe erhalten kann, sich um die Antragstellung der Genehmigungsverfahren zu kümmern.

Folgender Hintergrundbericht zielt darauf ab, eine Übersicht über die Genehmigungsverfahren für die Feste Fehmarnbeltquerung (von Küste zu Küste) in Deutschland und Dänemark zu bieten.

2. Der Ablauf des behördlichen Verfahrens in Deutschland

Die deutsche Planfeststellung ist eine Gesamtgenehmigung des Vorhabens, einschließlich der Umweltauswirkungen sowie –kompensationen, Trassenführung, technischen Planung, notwendigen Folgemaßnahmen und Schutzmaßnahmen. Der Planfeststellungsbeschluss dient der umfassenden Problembewältigung, in dem alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen und privaten Belange abgewogen und rechtsgestaltend geregelt werden. Es erfolgt also eine vollumfängliche Klärung aller Interessenskonflikte, die sich aus dem Vorhaben ergeben.

Die Planfeststellung ist ein Verwaltungsverfahren, das auf der Grundlage allgemeiner Gesetze und Vorschriften geregelt ist, die auf Bundes- und Landesebene gelten. Im Verfahren geht es allein um die Erfüllung rechtlicher Auflagen mit dem Ziel, vor allem negative Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Dazu müssen die Vorhabenträger zuvor gründliche Überlegungen zu Alternativen anstellen („interne Abwägung der Vorhabenträger“) und dieses auch in den Planfeststellungsunterlagen nachvollziehbar darlegen.

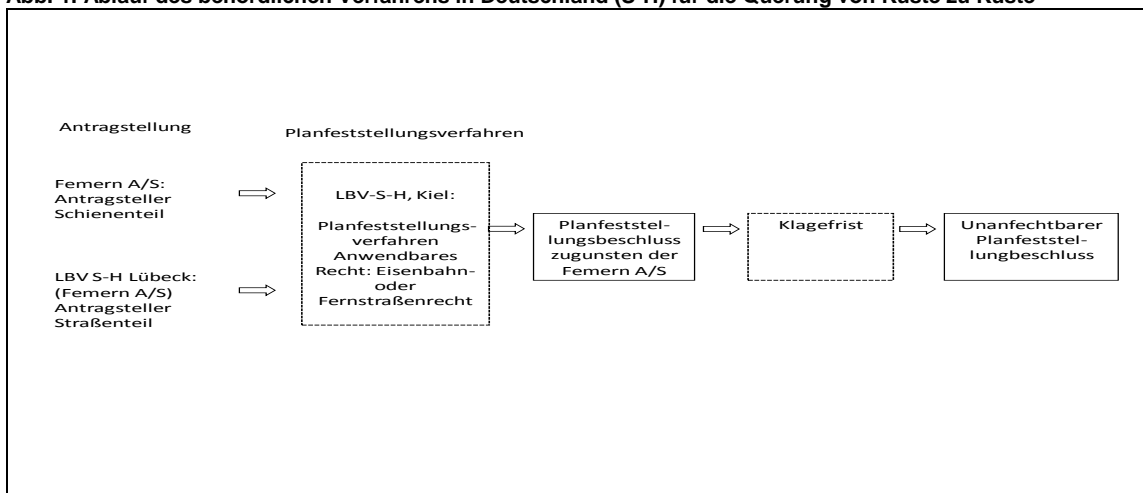
Für den Straßen- und Schienenanteil gelten zwar unterschiedliche Gesetze (das Bundesfernstraßengesetz für die Straße, das Allgemeine Eisenbahngesetz für die Schiene), dennoch wird für beides ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren beantragt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt ein so genanntes Anhörungsverfahren, in dem jedermann Bedenken und Hinweise („Einwendungen“) gegen das Vorhaben vortragen kann. Die Planfeststellungsbehörde wägt hierauf die verschiedenen Einwendungen ab und dokumentiert ihre Entscheidung in dem Planfeststellungsbeschluss. Auf Grund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses sind für das Vorhaben keine weiteren Genehmigungen oder Zulassungen erforderlich.

Für den *Straßenteil* ist der Vorhabenträger formell gesehen der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, (LBV S-H Lübeck). Die federführende Arbeit der Planung und Erstellung der Planfeststellungsunterlagen leistet jedoch Femern A/S. Das liegt darin begründet, dass nach dem deutschen Grundgesetz keine privaten (und noch weniger ausländische) Gesellschaften bei Bundesfernstraßen die Rolle des Vorhabenträgers übernehmen dürfen. Als Konsequenz hieraus wurde im Herbst 2009 eine Verwaltungshelfervereinbarung zwischen Femern A/S und dem LBV S-H Lübeck geschlossen, die die Haftungs- und Rollenverteilung zwischen den beiden Parteien beschreibt.

Der LBV S-H Lübeck wird in Zusammenarbeit mit Femern A/S an der Ausarbeitung der Antragsunterlagen mitwirken, um sicherzustellen, dass sich sowohl der sachliche Inhalt als auch die gewählte rechtliche Vorgehensweise an die geltenden Anforderungen hält. Für den *Schienenteil* kann Femern A/S gemäß deutscher Gesetzgebung selbst den Planfeststellungsantrag einreichen.

Die genehmigende Behörde in Deutschland ist als Planfeststellungsbehörde der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein in Kiel (LBV S-H Kiel).

Abb. 1. Ablauf des behördlichen Verfahrens in Deutschland (S-H) für die Querung von Küste zu Küste



Femern A/S geht in seinem Rahmenterminplan von einer 18-monatigen Dauer des Planfeststellungsverfahrens aus.

Die Antragsunterlagen werden voraussichtlich einen Umfang von etlichen tausend Seiten haben und etwa 350 detaillierte Zeichnungen von der Gestaltung der Anlagen umfassen. Sowohl zeitlich als auch in Bezug auf die Qualität ist es somit eine sehr große Herausforderung sicherzustellen, dass die Antragsunterlagen rechtzeitig fertiggestellt werden können. Dabei muss auch in Betracht gezogen werden, dass die Antragsunterlagen auf Dänisch

bzw. Deutsch vorzulegen sind. Ferner hat Deutschland eine Vereinbarung mit Polen, die darauf abzielt, dass Unterlagen, die die Umweltbewertungen betreffen, auch auf Polnisch vorliegen.

Während des Planfeststellungsverfahrens ist es möglich, ergänzende Unterlagen vorzulegen, wenn dies von den Behörden als erforderlich angesehen wird. Grundsätzlich gilt, vollständige Antragsunterlagen bei der Einreichung vorzulegen.

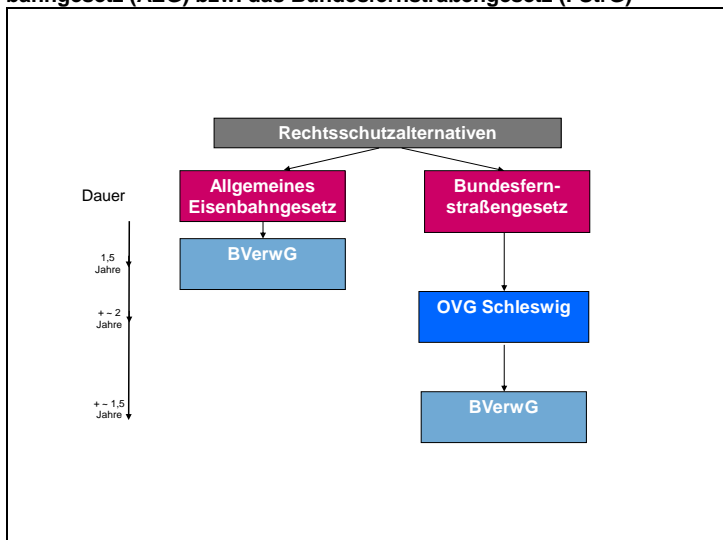
Es wird damit gerechnet, dass der Planfeststellungsbeschluss Nebenbestimmungen und Auflagen enthalten wird, die z. B. Bedingungen vorgeben, unter denen die Bauarbeiten ausgeführt werden können, um Umweltauflagen zu erfüllen.

Klagemöglichkeiten

Der Planfeststellungsbeschluss kann nur von Personen, Umweltverbänden und sonstigen Dritten sowie Trägern öffentlicher Belange angefochten werden, die während des Anhörungsverfahrens eine Einwendung eingereicht haben. Die Klage muss sich dabei gegen eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss richten. Sofern seitens der Vorhabenträger ein Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses beantragt wurde, dem die Planfeststellungsbehörde auch gefolgt ist, können die Kläger zusätzlich eine Unterbrechung des Sofortvollzuges und damit auch die Ausführung des Projekts beantragen, bis durch das zuständige Verwaltungsgericht in der Sache entschieden ist.

Die Dauer von möglichen Klagen bewegt sich in der Größenordnung 1½ - 2½ Jahren pro Klageinstanz, siehe Abb. 2.

Abb. 2. Vorläufige Einschätzung der Dauer der Bearbeitungszeit an Klageinstanzen für das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) bzw. das Bundesfernstraßengesetz (FStrG)



Weiterer Ablauf

Femern A/S steht im ständigen Dialog mit den deutschen Behörden, um sowohl die juristische als auch die inhaltliche Grundlage für den Planfeststellungsantrag und den weiteren Ablauf festzulegen. Der Dialog umfasst auch die Identifikation von Behörden, die konsultiert werden müssen, um technische, umwelttechnische und planerische Gegebenheiten im Verhältnis zur Gestaltung des Bauvorhabens zu klären. Der Vertrag zwischen Dänemark und Deutschland nennt nur in gewissem Umfang die diesbezüglichen Richtlinien.

Gleichzeitig findet ein interner Prozess mit dem Ziel statt, Aspekte in den Genehmigungsverfahren in beiden Ländern zu identifizieren, die koordiniert werden müssen, um widersprüchliche Planungen, Aussagen und Entwicklungen zu vermeiden. Es geht hierbei u. a. um Methoden bei der Bewertung der Umwelteingriffe, hierunter in Relation zu den Natura 2000-Richtlinien.

Es wird davon ausgegangen, dass im Laufe des Jahres 2010 die Prämissen für den Ablauf des behördlichen Verfahrens in Deutschland festgelegt sind, sodass die Grundlage für die Ausarbeitung der umfassenden Antragsunterlagen feststeht.

3. Behördliches Verfahren in Dänemark

Es wird davon ausgegangen, dass das dänische Genehmigungsverfahren auf folgender Grundlage erfolgt:

- Vor Einbringen des Baugesetzes hat Femern A/S die Umweltverträglichkeitsstudie und andere notwendige Umweltbewertungen des Vorhabens ausgearbeitet. Es muss eine ganzheitlich orientierte Umweltbewertung des Vorhabens ausgehend vom Gesamtprojekt durchgeführt werden. Das Verfahren muss nahe an den Bürgern durchgeführt werden, sodass Anmerkungen in der öffentlichen Anhörung in die Entscheidungsgrundlage einfließen.
- Die Umweltverträglichkeitsstudie und andere Umweltbewertungen einschließlich der Anhörung der Öffentlichkeit sind eine Voraussetzung dafür, dass der Transportminister in Abstimmung mit dem Umweltminister die endgültige technische Lösung für die feste Querung in Form eines Baugesetzes zur Verabschiedung im dänischen Parlament einbringen kann.
- Das Vorhaben wird endgültig durch das Baugesetz verabschiedet, wodurch es von den UVP-Vorschriften im Planungsgesetz und in der UVP-Richtlinie befreit ist.

Aus dem Baugesetz für das Vorhaben von Küste zu Küste wird hervorgehen, wie das Verhältnis zur allgemein geltenden Gesetzgebung geregelt wird, und wie das Baugesetz und

die umweltrechtlichen Entscheidungen/Genehmigungen durch die Gerichte oder durch unabhängige Beschwerdeausschüsse überprüft werden können.

4. Zusammenfassende Beurteilung in Bezug auf das Prozessrisiko

Wie aus obigen Ausführungen hervorgeht, ist mit der Durchführung des Genehmigungsverfahrens eine Reihe von zeitlichen und gesetzlichen Herausforderungen verbunden, hierunter die grenzüberschreitende Koordination etc.. Übergeordnet ist das Risiko an vier Gegebenheiten geknüpft:

- Die Ausarbeitung der umfassenden Antragsunterlagen für die dänische und vor allem die deutsche Genehmigung stellt eine große zeitliche Herausforderung dar, und zwar nicht nur aufgrund des Umfangs, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass die Unterlagen in hohem Maße in drei Sprachen ausgearbeitet werden müssen. Hinzu kommt, dass die Intention besteht, alle „Konflikte“ im Verhältnis zu Dritten soweit möglich vor Einreichen des Antrags zu lösen, hierunter das Schließen von Vereinbarungen über Umweltausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Natur, Vereinbarungen mit betroffenen Grundstückseigentümern etc..
- Die Koordination der Antragsunterlagen über Ländergrenzen hinweg, die nicht nur hohe Anforderungen (hierunter in Bezug auf die Ressourcen) an die Behörden beider Länder stellt, sondern auch an Femern A/S, um daran mitzuwirken, dass die Koordination zweckmäßig organisiert wird.
- Gemäß deutschen Vorschriften haben Betroffene, hierunter Interessensverbände, im Sinne der Straßen- und/oder Eisenbahngesetzgebung die Möglichkeit, Klage bei den zuständigen Verwaltungsgerichten einzureichen, sofern sie im Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben haben. Für den Fall, dass dem Genehmigungsverfahren das Bundesfernstraßengesetz zugrunde gelegt wird, gibt es zwei Beschwerdeinstanzen – ansonsten nur eine.
- Es wird davon ausgegangen, dass die dänische Genehmigung des Projekts durch Verabschiedung eines Baugesetzes in Einzelheiten erfolgt, und dass das Verhältnis zur allgemein geltenden Gesetzgebung (Planungsgesetz, umweltrechtliche Gesetze etc.) im Baugesetz geregelt wird.

Anlage

Deutsches Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren)

Unten findet sich eine Übersicht über den Verlauf des deutschen Genehmigungsverfahrens vom Zeitpunkt des Einreichens des Antrags an die genehmigenden Behörden in Kiel, Schleswig-Holstein.

Zuvor müssen Femern A/S und der LBV S-H Lübeck im Zeitraum bis Ende 2011 die Antragsunterlagen ausarbeiten, was die Bedeutung dessen unterstreicht, dass die technische Lösung so früh wie möglich benannt wird. Parallel hierzu wird die Umweltverträglichkeitsstudie ausgearbeitet, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein wird und damit auch der öffentlichen Anhörung unterliegt.

Voraussetzung ist ferner, dass sich die Gestaltung der gewählten technischen Lösung im Verhältnis zur vorliegenden Entwurfsplanung (Schräggabelbrücke oder Tunnel) nicht wesentlich ändert, da sich dies auf den Zeitplan für die Ausarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudien etc. auswirkt.

Dezember 2011 – März 2012	Der Entwurf für die Antragsunterlagen wird von der Planfeststellungsbehörde geprüft.
April 2012	Femern A/S und der LBV S-H Lübeck reichen den Antrag auf Planfeststellung bei der Planfeststellungsbehörde, LBV S-H Kiel, ein.
Mitte Mai – Mitte Juni 2012	Im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen hat die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich mit den Antragsunterlagen vertraut zu machen und Einwendungen abzugeben.
Mitte April – Mitte August 2012	In diesem Zeitraum erfolgt die Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Einwendungen, Vorschläge und Kommentare zu den Antragsunterlagen können bei der Anhörungsbehörde eingereicht werden.
August – November 2012	Auswertung und Beantwortung der eingegangenen Einwendungen durch die Vorhabenträger.
Januar 2013	Erörterung der Einwendungen und Antworten der Vorhabenträger im Rahmen der Erörterungstermine zwischen Einwendern und Vorhabenträgern unter Leitung der Anhörungsbehörde.
Februar – März 2013	Erstellung der Protokolle zu den Erörterungsterminen durch die Anhörungsbehörde.

März – September 2013

Abwägung und Entscheidung zu jeder einzelnen Einwendung, Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Planfeststellungsbehörde.