

## 18. Newsletter

Sicherlich werden sich unsere Mitglieder fragen, was angesichts der grassierenden Corona-Pandemie aus unserem Verein geworden ist, und wie der gegenwärtige Stand der vom Aktionsbündnis begleiteten Verfahren ist. Und bei Letzteren steht vermutlich die Frage nach dem Tunnel-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) an erster Stelle.

### Vereinsarbeit auf Sparflamme

Bei der Vereinstätigkeit sind die durch die Corona-Pandemie verursachten Beschränkungen unverändert geblieben. Der Vorstand ist seit Juli 2020 kommissarisch tätig. Die pandemiebedingten behördlichen Einschränkungen machen gegenwärtig für Vereine unserer Größe die Veranstaltung von Mitgliederversammlungen weiterhin unmöglich. Da deswegen kein neuer Vorstand gewählt werden kann, muss der vorhandene die Vereinsgeschäfte weiterhin kommissarisch führen. Dies ermöglicht § 5 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie (COVZvRMG) in Verbindung mit dem Gesetz zur weiteren Verkürzung des Restschuldbefreiungsverfahrens und zur Anpassung pandemiebedingter Vorschriften im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht sowie im Miet- und Pachtrecht. Diese gesetzlichen Regelungen gelten bis Jahresende.

Wir sind aber zuversichtlich, dass wir im Spätsommer die überfällige Mitgliederversammlung und damit auch die Neubesetzung des Vorstands nachholen können. Vier Mitglieder des jetzigen Vorstands haben bereits angekündigt, dass sie nicht erneut für den Vorstand kandidieren werden. Das ist auch nachvollziehbar, denn sie amtieren seit 2016 - der Vorsitzende gehört dem Vorstand sogar seit Vereinsgründung an. Für den Verein wäre eine Verjüngung des Vorstands bei der fälligen Neuwahl von großem Vorteil. Deswegen appellieren wir an die Mitglieder, ihre Bereitschaft zur Übernahme eines Vorstandsamts frühzeitig zu überdenken.

Dass die Vereinsaktivitäten unter den Lock-down-Bedingungen auf Sparflamme laufen, ist äußerst bedauerlich. Dennoch geht die Arbeit gegen die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) weiter.

### Weiteres Warten auf die Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts

Die Geschäftsstelle des BVerwG informierte uns offiziell, dass der 9. Senat seine schriftliche Urteilsbegründung am 16. März bei ihr zur redaktionellen Endbearbeitung eingereicht hat. Das bedeutet, dass die Urteilsbegründung ordnungsgemäß vor Ablauf der gesetzlichen Fünfmonatsfrist (3. April) der Geschäftsstelle zugegangen ist. Offen bleibt aber, wann uns die Urteilsbegründung zugehen wird. Laut am 7. April bei der Geschäftsstelle eingeholter Auskunft dürfte dies noch einige Wochen dauern.

Wir gehen immer noch von der Möglichkeit einer Verfassungsbeschwerde gegen das Urteil aus. Für eine Beschwerde spricht einerseits unsere Erwartung, dass das Urteil in mehreren grundlegenden und fallentscheidenden Fragen gegen Europarecht verstößt. Das BVerwG hätte unsere entsprechenden Hinweise in unserer Klagebegründung beachten müssen und diese dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Vorabentscheidung vorlegen müssen. Indem es dies versäumte, hat es gegen unseren verfassungsmäßigen Anspruch auf den gesetzlichen Richter verstoßen; in diesem Fall ist dies der EuGH.

Wichtig ist, dass unsere Verfassungsbeschwerde gleichzeitig mit einem Antrag auf einstweilige Anordnung eines Baustopps verbunden wird. Nur so kann verhindert werden, dass Femern A/S bis zum Abschluss der gerichtlichen Verfahren vollendete bauliche Fakten schafft, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

Bekanntlich sind die Erfolgsaussichten von Verfassungsbeschwerden eher gering. In unserem Fall geht es aber nicht um eine der vielen "Bagatellbeschwerden", sondern um die Klärung, wie das BVerwG mehrere wichtige

Fragen aus dem EU-Recht anzuwenden hat. Dies wäre ein gewichtiger Grund, dem sich das Bundesverfassungsgericht stellen muss.

Selbstredend werden wir unsere Entscheidung über die Verfassungsbeschwerde von einer eingehenden Prüfung der schriftlichen Urteilsbegründung abhängig machen.

### **Klageverhandlung beim OVG zum Planfeststellungsbeschluss für die B 207 im Juni**

Die Verhandlung beim OVG sollte ursprünglich im Juni 2020 stattfinden. Nun soll sie im Zeitfenster 8.bis11. Juni erfolgen. Und auch dieser Termin könnte pandemiebedingt nochmals verschoben werden.

Mit unserer Klage greifen wir u.a. an: mangelnde Abstimmung der Planungen für die B 207 und der Schienen-Hinterlandanbindung sowie der neuen Fehmarnsundquerung, wasser- und artenschutzrechtliche Planungsverstöße. Vor allem werden wir den irrwitzigen Vorschlag einer temporären, höhengleichen Ampel-Kreuzung beim Neubau der L 209-Brücke zwischen Burg und Landkirchen nochmals angreifen. Diese Idee würde in der Urlaubssaison zu einem Verkehrschaos auf der Insel führen.

### **Geduldssprobe Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu dänischen Staatsbeihilfen**

Dazu berichteten wir in unserem 16. und 17. Newsletter. Das Urteil steht immer noch aus. Uns liegt aber die rechtliche Stellungnahme des Generalanwalts vor, welcher das Gericht erfahrungsgemäß folgt. Seine Einschätzung befasst sich nur mit den Staatsbeihilfen für die dänische Bahnanbindung. Sein Ergebnis:

- Die Rechtsmittel der EU-Kommission gegen das Urteil des Europäischen Gerichts (EuG) vom 13.12.2018 sind für unzulässig zu erklären.
- Die von den Klägern eingebrachten Rechtsmittel gegen die Beihilfen für die Schienen-Hinterlandanbindung sind zurückzuweisen.

Bemerkenswert bei diesem Verfahren ist die Aufforderung des EuGH an den Generalan-

walt, sich nur auf die Beurteilung der Klagepunkte zu den Staatsbeihilfen für das Bahnprojekt zu beschränken. Dies ist ein Novum.

### **Unsere Streithilfe bei Klagen gegen neuen EU-Beschluss zur dänischen Staatsbeihilfe**

Am 20. März 2020 gab die EU-Kommission ihren revidierten Beschluss zur dänischen Staatsbeihilfe für die Feste Fehmarnbeltquerung bekannt. Dieser war aufgrund des EuG-Urteils von 2018 notwendig geworden. Dagegen reichten die vom Projekt betroffenen Reedereien erneut Klagen beim EuG ein. Auch der dänische Staat klagt gegen den Beschluss, weil dessen Auflagen gegenüber dem früheren Entscheid wesentlich nachteiliger sind.

Unserem Antrag auf Zulassung zum Verfahren als Streithelfer hat der EuG vor wenigen Tagen stattgegeben. In diesem Verfahren werden wir von der international tätigen Rechtsanwaltskanzlei Gibson Dunn & Crutcher (Brüssel) vertreten. Wie wir zuvor feststellen mussten, werden wir beim Verfassen unserer Klagebegründung jedoch nicht auf die Mitwirkung von RA Dr. Mecklenburg verzichten können.

### **Deutsche Bahn nebelt bei neuer Fehmarnsundquerung**

Die DB Netz AG hat die Vorplanungen zum Projekt abgeschlossen und mit den Entwurfs- und Genehmigungsplanungen für das Planfeststellungsverfahren begonnen. In diesem Zusammenhang beantragte sie am 29.12.2020 beim Landes-Umweltministerium (MELUND) die Genehmigung eines umfangreichen Bohrprogramms für Baugrunduntersuchungen. Das MELUND lud uns am 8. Januar ein, bis zum 1. Februar, also binnen drei Wochen, eine Stellungnahme zu den Antragsunterlagen (rd. 50 Gutachten, Übersichtspläne und Maßnahmenblätter) der Bahn abzugeben. Ergebnis unserer gezwungenermaßen selektiven Prüfung der Unterlagen: Es fehlte zunächst eine Darstellung des Projekts, aus welcher der Umfang des Untersuchungsprogramms nachvollzogen werden konnte. Die Unterlagen waren zudem unvollständig oder teilweise irreführend. Auf unsere diesbezüglichen Anfragen hin beim Ministerium verwies letzteres uns an das Projektteam der Bahn. Schon allein dies zeugt

davon, wie oberflächlich die Ministerialbürokratie mit derartigen Genehmigungsanträgen umgeht. Unser Antrag an das Projektteam der Bahn auf Herausgabe weiterer Gutachten wurde – in rechtswidriger Weise - nur teilweise erfüllt. So fehlte in den Unterlagen die von uns angeforderte eingehende Projektbeschreibung. Wie ein Ministerium über einen Genehmigungsantrag ohne eine solche Beschreibung entscheiden kann, bleibt uns ein Rätsel. Bezeichnend ist ferner, dass das Projektteam sogar die Bekanntgabe seiner Faxnummer verweigert. Ähnliche Erfahrungen macht die Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung mit der DB Netz im Zusammenhang mit den Genehmigungsplanungen für die Planfeststellungsverfahren zur Schienen-Hinterlandanbindung. Auch ihr gegenüber taktiert die Bahn hinhaltend auf deren Bitten um Information und Gutachten. Konträr dazu beteuern die Planer jedoch auf ihrer Webseite ([www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de)):

„Der Dialog mit den Menschen vor Ort ist uns wichtig. Nur gemeinsam mit den Anwohnern der künftigen Strecke, mit den Interessensverbänden und den Vertretern von Bund, Land und Kommunen können wir unser Projekt zu einem Erfolg für alle Beteiligten machen“.

So wie die Bahn diesen Dialog jedoch führt, bleibt er lediglich eine Einbahnstraße. Hier geht es der Bahn nur darum nachzuweisen, dass sie ihrer gesetzlichen Pflicht zur Bürgerbeteiligung nachgekommen sei. Die Wirklichkeit sieht anders aus! Siehe hierzu auch den beigefügten Zeitungsartikel des Pinneberger Tageblatts vom 19.3. 2021.

### **Bauarbeiten am Fehmarnbelt-Tunnel**

Die Bauarbeiten am Arbeitshafen bei Rödby laufen bereits seit Juni 2020, als die Errichtung der Hafemole begann. Seit Anfang Januar dieses Jahres erfolgen auf Lolland Bautätigkeiten für die Fertigstellung der Produktionsstätte für die Tunnelelemente und die dazugehörigen Werftanlagen. Mit den Baggerarbeiten für den Tunnelgraben soll in diesem Sommer begonnen werden.

Auf Fehmarn wurden schon im letzten Jahr kleinere Maßnahmen für den Artenschutz durchgeführt (Amphibienzaun, Ausgleichfläche und weitere Maßnahmen für den Vogelschutz).

Wie weit die Maßnahmen erfolgreich waren, bleibt allerdings ein Geheimnis; zumindest hört man dazu nichts.

Unter dem Mäntelchen der Geheimhaltung lief seit 2015 - vermutlich schon zuvor - die Planung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) für eine verkehrstechnische Außenstation in Westermarkelsdorf. Diese umfasst einen neuen Leuchtturm mit einer zusätzlichen, leistungsstarken Radaranlage. Das Radar soll im Rahmen des Tunnelprojekts zur Sicherung der Schifffahrt als VTS dienen. Dieses Teilprojekt der FFBQ wurde weder bei den Erörterungsterminen von 2015 noch von 2017 erwähnt. Die Stadt Fehmarn sowie die Kreisverwaltung waren am Genehmigungsverfahren beteiligt, hielten es aber offenbar nicht für notwendig, die Öffentlichkeit zu informieren. Das Projekt wurde erst im letzten Spätsommer durch den Beginn der Bauarbeiten bekannt. Hier werden wir uns das Genehmigungsverfahren genauer anschauen.

Gegenwärtig werden auf Fehmarn weitere geotechnische Erkundungen auf den Trassen der Schienen und Straßenanbindung und im Bereich des Tunnelportals durchgeführt. Ferner laufen Arbeiten für die Stromversorgung (Umspannwerke, Leitungen) des Tunnels und der Baustelle an.

Laut Zeitplan der Fernern A/S soll bereits im kommenden Juli der Bau des Arbeitshafen bei Puttgarden beginnen (siehe Bericht des Fehmarnschen Tageblatts vom 22.04.2021). Im deutschen Seegebiet hängt jedoch die Aufnahme von Bauarbeiten von einer Klärung ab, wie mit den auf der Tunneltrasse vorhandenen, streng geschützten Riffen umgegangen werden soll. Das Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) muss sich dabei an das Urteil des BVerwG halten. Von letzterem hängt ab, ob wegen der Riffe im Tunnelbereich eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich wird und wie weit dabei die Öffentlichkeit beteiligt werden muss. Ferner steht eine Einigung zum Rettungs- und Notfallkonzept für den deutschen Tunnelabschnitt und die Baustelle auf Fehmarn einschließlich des vorgesehenen Arbeitshafens aus. Hier hat das APV offenbar bei seiner am 5. März getroffenen Entscheidung eine Abstimmung mit dem Träger des Konzepts, der Stadt Fehmarn, nicht für notwendig erachtet. Die Stadt hat beschlossen,



nun gegen die Entscheidung des APV zu klagen (siehe Artikel im Fehmarnschen Tageblatt vom 27.3.2021 anbei) Ohne eine Einigung auf das Konzept dürfen keine Bauarbeiten am Arbeitshafen und auf Fehmarn erfolgen.

### Explosive Altlasten auf der Tunneltrasse – Was nun?

Femern A/S hatte immer beteuert, im Bereich der Tunneltrasse sei mit keinen explosiven Altlasten zu rechnen. So auch zuletzt bei den Klageverhandlungen beim BVerwG Ende September letzten Jahres. Der Fund von einer Fliegerbombe und einer Seemine im dänischen Abschnitt der Tunneltrasse straft den Vorhabenträger Lügen. Und hat auf deutscher Seite für einigen Wirbel gesorgt. Die dänische Marine wollte die explosiven Funde durch Sprengungen beseitigen. Dies allerdings ohne

Blasenschleier als Schutzmaßnahme für die Schweinswale. Hierzu hatte sich Femern A/S vor dem BVerwG ausdrücklich verpflichtet. Die energischen Proteste des NABUs führten zur Intervention des Bundesumweltministerium beim dänischen Umweltministerium. Daraufhin wurden die Sprengungen erst mal aufgeschoben – ohne Angaben, wie's nun weitergehen soll.

Dieses Beispiel demonstriert erneut die Notwendigkeit anhaltender Wachsamkeit und kritischer Begleitung der Projektdurchführung, wie sie seitens der Vorhabenträger und unserer Behörden gehandhabt wird. Auch diese Aufgabe wird unser Verein zukünftig wahrnehmen müssen, damit die FFBQ nicht nach Gutsherrenart und unter teilweiser Umgehung der Auflagen in den Planfeststellungsbeschlüssen gebaut wird.

Fehmarnsches Tageblatt 27.03.2021

# Stadt will Klageweg beschreiten

## Rettungs- und Notfallkonzept für Tunnel in Kritik

Oldenburg/Fehmarn – Am 5. März billigte das Amt für Planfeststellung (APV) das Rettungs- und Notfallkonzept für die erste Bauphase des Fehmarnbelttunnels auf deutscher Seite. Darüber informierte Lars Friis Cornett, Direktor von Femern A/S in Deutschland, die Mitglieder des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung am Donnerstag.

Damit könne auch die Einrichtung der Baustelle auf Fehmarn beginnen, so Friis Cornett, der auch kurz über die Auftragsvergabe an das Lübecker Unternehmen Grothe Bau berichtete, das ab sofort bis Ende Juni wichtige Aufgaben zur Erschließung der Baustelle übernehmen werde. Anschließend beginnen die landseitigen Arbeiten für die Baustelleneinrichtung, ab Herbst werde der Bauhafen in Puttgarden erstellt, so der Deutschlandchef.

Regionalmanager Jürgen Zuch gab zu bedenken, dass die Stadt Fehmarn als Trägerin der Feuerwehr nicht an der Ausarbeitung des Konzeptes beteiligt worden sei. Eine diesbezügliche Stellungnahme habe das APV nicht beachtet, obwohl dies in einer Protokollerklärung zur Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht so festgeschrieben sei.

Fehmarn erwäge daher gegen die Billigung Rechtsmittel einzulegen per Eilantrag am Verwaltungsgericht in Schleswig. Was kurze Zeit später, am Donnerstagabend in der Sitzung der Stadtvertretung, mit deutlicher Mehrheit von 16 Jastimmen bei vier Neinstimmen von Marco Eberle (Grüne), Hans-Peter Thomsen (WUW), Hinnerk Haltermann (CDU) und Werner Ehlers (CDU) auch beschlossen wurde.

Fehmarn sei einge-

bunden gewesen, meinte Hans-Peter Thomsen und stellte die Frage in den Raum: „Was bringt uns die Klage?“ Und schob die Antwort gleich hinterher: „Wir verbrennen Luft und Steuergeld.“

Bürgermeister Jörg Weber entgegnete: „Es ist falsch, dass die Stadt Fehmarn zu jeder Zeit beteiligt war.“ Und auch Christiane Stodt-Kirchholtes (Grüne) meinte, „die Stadt Fehmarn war nicht beteiligt, man hat über unseren Kopf hinweg entschieden, wir müssen klagen.“ Jan Stender, Fachbereichsleiter Ordnung und Soziales, erläuterte auf Nachfrage gegenüber dem FT, dass das Rettungs- und Notfallkonzept allenfalls einer „Ist-Beschreibung der zusammenarbeitenden Rettungsorganisationen“ gleichkomme. Den Detaillierungsgrad könne die Stadt nicht akzeptieren.

mb/hö