

## 21. Newsletter – Februar 2023

Mit dem aktuellen Newsletter berichten wir über die wesentlichen, unseren Verein betreffenden Entwicklungen und Arbeiten seit letztem Newsletter von September 2022. Als erstes berichten wir über den Ausgang unserer Riff-Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) vom letzten Dezember, zweitens über die kürzliche Verhandlung des Gerichts der Europäischen Union (EuG) im Januar 2023 zur Klage von Scandlines und anderen gegen den erneuten Beschluss der Europäischen Kommission zur Rechtmäßigkeit der dänischen Staatsbeihilfen für die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ). Abschließend berichten wir zur gegenwärtigen Lage unseres Vereins und den damit verbundenen Herausforderungen und erforderlichen Anpassungen.

### Urteil zu unserer Riffklage

Am 7. Dezember 2022 verhandelte der 9. Senat des BVerwG die vom Nabu und dem Aktionsbündnis eingereichte Klage gegen den Planänderungsbeschluss des Amts für Planfeststellung Verkehr (APV) der Landesregierung Schleswig-Holstein. Zur Erinnerung: In diesem Planänderungsbeschluss ging es um den aus Klägersicht unzureichenden Umfang der Ausgleichmaßnahmen für die Zerstörung und Schädigung der auf der Tunneltrasse „neu entdeckten“ Riffe. Zudem hatten wir zusätzlich Riffe im Tiefwasserbereich des Fehmarnbelts geltend gemacht, die im Planänderungsbeschluss unberücksichtigt geblieben waren. Die Verhandlung lief über insgesamt vier Stunden, während derer sich die offensichtlich wenig in die Klagepunkte eingearbeiteten Richter von den Klagevertretern zu Sachfragen aufklären ließen und auch der Verteidigung zu entsprechen Erwidierungen Gelegenheit gaben. Nach etwa zwei Stunden Verhandlung sondierte das Gericht die Bereitschaft für einen Vergleich zwischen Kläger und Beklagten. Wir erklärten uns dazu bereit, falls die Gegenseite einer Verlegung der mit hohen Eutrophierungsrisiken belasteten Ausgleichsfläche auf der Sagas Bank zum Westeingang zum Belt zustimmen würde. Dieser Vorschlag wurde aber von der Gegenseite entschieden abgelehnt.

Mit seinem am 14. Dezember mündlich verkündeten Urteil wies das BVerwG unsere Klage sowie jene des Nabu ab. Aus der entsprechenden Pressemitteilung des Gerichts ist entnehmbar: Die von uns angegriffenen Tatbestände (fehlende

Umweltverträglichkeitsprüfung, behördliche Erteilung einer Befreiung vom Verbot der Riffzerstörung) seien angesichts „der herausragenden Bedeutung der Festen Fehmarnbeltquerung für die Anbindung Skandinaviens an das transeuropäische Verkehrsnetz gerechtfertigt. Die Beeinträchtigung der Riffe wird hinreichend dadurch ausgeglichen, dass an anderer Stelle in der Ostsee neue Riffe geschaffen werden“. Auf die schriftliche Urteilsbegründung dürfen wir wohlmöglich bis Mitte Mai warten. Nach dessen Prüfung wird der Vorstand entscheiden, ob wir Beschwerde bei der Aarhus Kommission einlegen.

Mit seinem Urteil hat das BVerwG Femern A/S einen Freifahrtschein für weitere Umweltfrevel im Belt erteilt. Und davon macht der Vorhabenträger nun auch weidlich Gebrauch. So zum Beispiel durch den ausgiebigen Einsatz eines Laderaumsaugbaggers zum Ausheben des Tunnelgrabens. Diese Geräteart verursacht bekanntlich die höchsten Umweltschäden. In der Hauptverhandlung von 2020 hatte Femern A/S zugesichert, einen Saugbagger nur zur Endreinigung des Tunnelgrabens zu verwenden.

Zu der „herausragenden Bedeutung“ der FFBQ ist anzumerken: Diese Behauptung wurde vom BVerwG nie überprüft. Letzterer leitet die Projektbedeutung lediglich aus der 2009 erfolgten Ratifizierung des Staatsvertrags durch einen desinformierten, teilweise unwissenden Bundestag ab, bei dem die Abgeordneten unter dem üblichen Fraktionszwang abstimmten. Mit der von Bundeskanzler Scholz verkündeten Zeitenwende soll diese opportunistische

Aushebelung des Naturschutz- und Planungsrechts bei Projekten durch die parlamentarische Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses erleichtert werden. Und dies ohne eine fachliche Prüfung.

Zur Klage ist noch nachzutragen: Anfang Dezember hatten wir mittels Tauchroboter im Tiefwasserbereich des Belts nahe der Tunneltrasse Videos vom Meeresboden aufgenommen. Mit den Kamerafahrten konnten wir Bänke mit Islandmuscheln (als gefährdete Art eingestuft) nachweisen. Rechtlich werden derartige Muschelbänke als biogene und somit ebenfalls gesetzlich geschützte Riffe bezeichnet. Dieser Sachverhalt wurde aber vom Gericht als präkludiertes Argument abgetan, obwohl wir zu diesem Sachverhalt bereits beim Hauptverfahren 2020 eine richterliche Beweissicherung beantragt hatten.

### **Verhandlung der Klage gegen die Staatsbeihilfe-Entscheidung der Europäischen Union**

Im Dezember 2018 annullierte das EuG aus formalen Gründen den ersten Beschluss der Kommission, mit dem letztere die dänischen Staatsbeihilfen für die FFBQ als mit europäischem Recht vereinbar erklärt hatte. Nach erneuter, angeblich eingehender Prüfung der Sachverhalte erklärte die Kommission im März 2020 die Staatsbeihilfen erneut für rechtskonform. Gegen diesen Beschluss legte Scandlines wie schon zuvor beim EuG Klage ein. Dieser Klage schlossen sich als Streithelfer (Nebenkläger) sechs Vereinigungen aus der Seefahrt und zwei Umweltverbände (Nabu und unser Aktionsbündnis) an. Grund für die Teilnahme der Umweltverbände: Nur diese können vor dem EuG auch gegen die im Beihilfe-Beschluss vorhandenen Verstöße im Umwelt- und Naturschutzrecht klagen.

Die jetzigen Klagen erstreben wieder eine Annullierung des zweiten Kommissions-Beschlusses von 2020, bei dem die Staatsbeihilfen im Vordergrund stehen. Hierbei geht es um mehrere Einzelfragen, wie zum Beispiel die angemessene Höhe der Beihilfen, der Beihilfedauer, ob laufende Kosten der FFBQ beihilfefähig sind usw. Die Kernfrage an

das EuG ist jedoch, ob die FFBQ überhaupt im allgemeinen Interesse der Europäischen Union ist. Eng damit verbunden ist die Frage nach dem gesamtwirtschaftlichen Wohlstandsgewinn für die Union gemessen am Netto-Nutzen und Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der FFBQ. Die Kommission verlässt sich bei dieser Einschätzung weitgehend auf die gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse des Kopenhagener Beratungsbüros Incentive, die Anfang 2015 von der dänischen Regierung veröffentlicht wurde. Diese Analyse ist in ihren Annahmen höchst intransparent und von den Kosten her erheblich veraltet. Negative Umweltauswirkungen bleiben unberücksichtigt und die wirtschaftlichen Auswirkungen der im Wettbewerb zum Tunnel weiter betriebenen Fähren ist nur unzureichend erfasst. Eigene Überprüfungen der Analyse weisen zudem auf Rechenfehler hin. All diese Mängel berechtigen zu Zweifeln an der Aussagekraft der Projektbewertung und deren Eignung als Grundlage für den Kommissions-Beschluss. Bei Verwendung aktueller Daten, insbesondere bei den Kosten, ergibt sich ein negativer Netto-Nutzen und ein NKV knapp unter Eins. Mithin vermindert das Projekt den Wohlstand der Union und kann deswegen nicht in deren Interesse sein.

Ein weiterer erheblicher Fehler im Kommissions-Beschluss: Er geht davon aus, dass die FFBQ alternativlos sei. Er folgt damit einem Beschluss des dänischen Folketings, der die Berücksichtigung anderer verkehrlicher Optionen ausschließt. Damit versäumt die Kommission eine Prüfung der naheliegenden Alternative eines Ausbaues der Schienenverbindung von Malmö über die beiden bestehenden festen Querungen über den Öre-Sund, den Großen Belt und Flensburg nach Hamburg (Jütlandroute) zusammen mit einem verbesserten Fährdienst zwischen Fehmarn und Lolland. Diese Alternative ist weitaus kostengünstiger als die FFBQ, selbst wenn deren zukünftige laufenden Kosten bis 2070 zusammen mit den Ausbaurkosten betrachtet werden.

Die eingereichten Klagen verhandelte das EuG mit seinem 6. Senat am 24. Januar 2023 in einer sechseinhalbstündigen Sitzung. In ihr

ging es im Wesentlichen um die Klärung von Fragen der Richter\*innen zu den Argumenten der Kläger und der Kommission.

Aus der Verhandlungsdauer wird der Umfang des Fragenkatalogs ersichtlich.

Die beklagte Kommission ließ ihren Beschluss lediglich durch zwei Rechtsanwälte verteidigen. Da sich die dänische Regierung der Kommission als Streithelferin angeschlossen hat, wurden erstere durch einen weiteren dänischen Anwalt unterstützt. Scandlines und deren Streithelfer wurden durch drei Anwälte der Kanzlei Gibson Dunn (Brüssel) und zusätzlich durch eigene Anwälte vertreten. Bei der Verhandlung wurde das Aktionsbündnis durch Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg vertreten. Der Vereinsvorsitzende, Hendrick Kerlen, blieb dabei jedoch auf die Rolle des kritischen Beobachters und gelegentlichen fachliche Hinweisgebers beschränkt.

Offensichtlich und bemerkenswert war bei der Verhandlung, dass die Anwälte der Verteidigung offensichtlich Mühe hatten, die Fragen der Richter zu beantworten. Dagegen konnte die Klägerseite zu den gestellten Fragen erheblich besser Stellung nehmen.

Das BVerwG hat bisher alle Klagen gegen die FFHQ im Wesentlichen mit der Begründung der herausragenden Bedeutung des Vorhabens abgewiesen. Deswegen hofft das Aktionsbündnis auf eine Klärung durch das EuG, ob das Gesamtvorhaben der FFHQ überhaupt im allgemeinen Interesse der Europäischen Union ist. Falls das Gericht diese Auffassung der Kommission verneint, gerät damit auch die diesbezügliche Argumentation des BVerwG zur Begründung seiner Urteile ins Wanken. Dies wäre dann bei etwaigen Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse zur deutschen Schienen-Hinterlandanbindung für die Kläger von hoher Bedeutung.

Ein Urteil des EuG wird voraussichtlich nicht vor Ende des Sommers ergehen.

### **Weitere Arbeit und Zukunft des Vereins**

Der Tunnel ist im Bau. Seine Vollendung ist nicht mehr verhindert - auch nicht durch die laufende Klage gegen die Kommission. Wir werden die Bauarbeiten zwar weiterhin kritisch

begleiten und kommentieren. Angesichts der gegenwärtigen Auffassung des BVerwG zur Bedeutung der FFHQ dürften aber Klagen gegen Verstöße gegen Umweltrecht aussichtslos sein.

Zur Festen Fehmarnbeltquerung gehören neben dem Ostseetunnel aber auch noch andere Projekte. Dabei geht es um den Neubau von knapp 90 km Schienentrasse quer durch Ostholstein von Puttgarden bis zur Hansestadt Lübeck sowie den Bau des dazugehörigen Absenktunnels durch den Fehmarnsund. Dafür sind allein zehn Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

Ferner hat zu Jahresbeginn der autobahnartige Ausbau der B207 von Puttgarden bis Heiligenhafen begonnen. Auch diese Arbeiten werden wir aufmerksam verfolgen müssen.

Aus dem im Sommer 2020 angelaufenen Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt Fehmarn haben wir bereits einige

Erfahrungen sammeln können. Die Bahn als Vorhabenträgerin verfolgt einen Planungsansatz, der zwar Bürgerbeteiligung verspricht, diese aber lediglich auf Bürgerinformation reduziert. Unsere für die Erarbeitung der Einwendungen erforderliche Überprüfung der Planungen ergab: Die Planungsannahmen beruhen teilweise auf erheblichen Fehleinschätzungen oder Vorgaben. Die umwelt- sowie naturschutzbezogenen Sachverhalts ermittlungen weisen erhebliche Lücken auf. Unsere diesbezüglichen Einwendungen hat die Bahn jedoch in ihren Widersprüchen durchgehend als unberechtigt zurückgewiesen.

Gleiches ist auch bei den verbleibenden neun Planfeststellungsverfahren zu erwarten.

Nach den verlorenen Klagen gegen die Genehmigung des Tunnelbaues ist ungewiss, ob sich die großen Umweltverbände wie NABU und BUND sich am Genehmigungsverfahren für die Schienen-Hinterlandanbindung beteiligen werden. Deswegen wird das Aktionsbündnis in den kommenden Jahren als klageberechtigter Umweltverband ganz besonders

gefordert sein. Dafür wird sich seine Arbeit im Wesentlichen auf das Festland von Ostholstein verschieben. Nur so wird ein ausreichender Schutz für die Projektbetroffenen, die Umwelt

und lokale Wirtschaft durchsetzbar sein.

Bei den vom Bahnprojekt betroffenen Gemeinden ist dieses Recht beispielsweise stark eingeschränkt. Sie können nur gegen Umwelt beeinträchtigende Maßnahmen klagen, sofern diese gegen ihre Planungshoheit verstoßen. So können sie beispielsweise nicht für einen besseren Schutz ihrer Bürger vor Bahnlärm klagen. Dagegen müssen sich die Bürger selbst rechtlich wehren. Deswegen kann man von Seiten der Gemeinden keine rechtlichen Initiativen zu Umweltproblemen erwarten.

Das Aktionsbündnis ist Mitglied in der Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung. Diese besteht aus insgesamt 12 Bürgerinitiativen und Vereinen von Fehmarn bis Lübeck. Es ist naheliegend, dass wir uns mit der Allianz zukünftig arbeitsmäßig eng abstimmen werden, um die Schäden des knapp 90 km Trassenneubau bestmöglich zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern: Die Zukunft unseres Vereins hängt von einem funktionierenden und aktiven Vorstand ab. Dieser ist im Oktober 2023 neu zu wählen. **Wie unser langjähriger Vorsitzende, Hendrick Kerlen, auf unserer letzten Mitgliederversammlung ankündigte, wird er sich aus Altersgründen nicht nochmals für den Vorstand zur Wahl stellen. Wir sollten also alle frühzeitig über eine Neubesetzung des Vorstands nachdenken. Durch die veränderte Aufgabenstellung ist es absolut wünschenswert, dass der neue Vorstand**

**sowohl aus Mitgliedern von der Insel Fehmarn als auch aus der Region Ostholstein besetzt wird.**

Hier ist jedes Vereinsmitglied aufgefordert! Der Vorstand muss laut Satzung aus mindestens drei Vereinsmitgliedern bestehen: der/dem Vorstandsvorsitzenden, dem/der Stellvertreter\*in und der/dem Kassenwart\*in.

Die Facharbeit zu einzelnen Aspekten der Schienenanbindung sowie zur kritischen Begleitung des Tunnelbaus kann auf kompetente Mitglieder verteilt werden. Hier ist die

Zusammenarbeit mit der Allianz ein großer Gewinn. Es gibt in dieser Vereinigung Fachleute für die Bereiche Landwirtschaft, Hydrographie, gemeindliche Zusammenarbeit, Verkehr- und Bahninfrastruktur, Kommunikation, Politik, etc.

**Es ist essentiell, den Fortbestand des Vereins zu sichern – sonst können die Vorhabenträger machen, was sie wollen! Das Aktionsbündnis ist ein wichtiges gesellschaftliches Korrektiv gegen jede Willkür. Es ist der einzige eingetragene Verein in der Region mit Klagerecht gegen durch die FFBQ und deren Schienen-Hinterlandanbindung verursachte Umweltverstöße.**

Jedes Vereinsmitglied ist hiermit aufgefordert, sich über eine aktive Rolle in der Vereinsarbeit Gedanken zu machen. Gleichfalls appelliert der Vorstand an die Mitglieder, im eigenen Freundes- und Bekanntenkreis zu versuchen, aktive Mitstreiter\*innen dafür zu gewinnen.