



An das Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein
Amt für Planfeststellung Verkehr - Anhörungsbehörde -
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

10. April 2023

Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i.V. mit § 27a und §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, Planfeststellungsabschnitt 3, Aus- und Neubau der Strecke 1100, beginnend im Bereich Altenkrempe (Bau-km 135,646) bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts im Bereich der Gemeinde Damlos (Bau-km 150,752), einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung

Hier: Einwendungen gegen den Plan

Das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Hendrick Kerlen, Westermarkelsdorf 12A, 23769 Fehmarn, (im Folgenden Einwender) erhebt **Einwendungen** gegen den Plan und **beantragt**,

1. den Plan für den Planfeststellungsabschnitt 3 nicht festzustellen und das vorliegende Planfeststellungsverfahren ersatzlos einzustellen;
2. hilfsweise: Solche Verfahrensänderungen, Planänderungen, ergänzende Untersuchungen, Auflagen und Vorbehalte vorzusehen, wie sie sich aus der nachfolgenden Einwendung bzw. Stellungnahme ergeben;
3. Einsicht in die Verwaltungsakte zu gewähren,

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.
Umwelt- und Naturschutzvereinigung gemäß § 3 UmwRG

Vorsitzender:	Hendrick Kerlen	Westermarkelsdorf 12a	23769 Fehmarn	Tel. +49 4372 12 55
Stellv. Vorsitzende:	Isabel Arent	Professor-Haas-Str. 49	23730 Sierksdorf	Tel. +49 4563 47 89 804
Kassenwart:	Bärbel Reyer	An der Maikoppel 21	23769 Fehmarn	Tel. +49 15 22 44 50 186

Bankverbindung: VR Bank Ostholstein Nord-Plön IBAN: DE66213900080001058819 BIC: GENODEF1NSH

4. Es wird ferner beantragt,
- einen Erörterungstermin durchzuführen und rechtzeitig vor Eintritt in den Erörterungstermin ohne weitere Aufforderung die Stellungnahme des Vorhabensträgers zu dieser Einwendung sowie
 - die Stellungnahmen der (übrigen) Träger öffentlicher Belange in Kopie (vorzugsweise elektronisch) und die Gegenstellungen des Vorhabensträgers hierzu dem Einwender zu überlassen.

Auf die im nachfolgenden Text formulierten weiteren Anträge wird verwiesen.

1 Vorhaben und Planfeststellungsunterlagen

- (1) Das vorliegende Planfeststellungsverfahren betrifft einen Teilabschnitt der deutschen Schienen-Hinterlandanbindung des Fehmarnbelttunnels. Beide sind Teilprojekte eines länderübergreifenden (Staatsgrenzen überschreitenden) Vorhabens, der in den **Transeuropäischen Leitlinien Verkehr (TEN-V)** so genannten "Eisenbahnachse Fehmarnbelt".
- (2) Ein zweiter internationaler Rahmen besteht in einem Staatsvertrag zwischen den Ländern Deutschland und Dänemark aus dem Jahre 2008. Mit diesem Vertrag verpflichtete sich Dänemark, die gesamten Kosten für die eigentliche Querung des Fehmarnbelts zu übernehmen. Dementsprechend befindet sich das Vorhaben der deutschen Querungshälfte nicht in den Bedarfsplänen Schiene und Straße. Darüber hinaus legt der Staatsvertrag die Ausbaustandards insbesondere der Hinterlandanbindungen fest. Was insbesondere die Schienenstrecke angeht, sah der Staatsvertrag die Elektrifizierung und eine zeitlich versetzte Herstellung der Zweigleisigkeit der Schienenhinterlandanbindung vor, wobei die bestehende Fehmarnsundbrücke eingleisig bleiben sollte.
- (3) Seit Inkrafttreten des Staatsvertrages wurde die Planung für die deutsche Schienenhinterlandanbindung in vier Punkten wesentlich geändert: Erstens soll der Fehmarnsund mittels zweigleisigem Tunnel gequert werden, wobei die existierende Fehmarnsundbrücke erhalten bleiben soll. Zweitens soll die Streckenführung zwischen Lübeck (bzw. Bad Schwartau) und Puttgarden weitgehend nicht mehr auf der Bestandstrasse erfolgen. Drittens wurden die Entwurfsgeschwindigkeiten zumindest teilweise heraufgesetzt. Viertens wurde auf die zeitversetzte Herstellung der Zweigleisigkeit der Schienen-Hinterlandanbindung verzichtet.
- (4) Die Planfeststellungsunterlagen beschränken sich **nicht** auf die zur Planfeststellung beantragte Teilstrecke, sondern schließen in weitem Umfang Material ein, das sich auf die gesamte Strecke der Schienenhinterlandanbindung bezieht. Dies gilt namentlich für die Umweltverträglichkeitsstudien und die sogenannten Flora-Fauna-Fachbeiträge.

2 Der Einwender

- (5) Der Einwender ist nach dem UmwRG eine anerkannte Vereinigung. Er macht geltend, dass er umfassend Fehler des Verfahrens und Fehler des materiellen Rechts rügen kann. Vor diesem Hintergrund trägt er wie folgt vor:

3 Zum Verfahren

3.1 Bekanntmachung des Planfeststellungsverfahrens

- (6) Der Einwender hat von der Verfahrenseinleitung lediglich über informelle Kanäle Kenntnis bekommen. Das Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) als Anhörungsbehörde hat eine offizielle Benachrichtigung des Einwenders nicht für notwendig erachtet, obwohl letzterer sich an allen bisherigen Planfeststellungsverfahren beteiligt hat. Ferner hat die Anhörungsbehörde es versäumt, dem Einwender die sehr umfangreichen Planunterlagen (3,69 GB) in digitalisierter Form auf einem Datenträger zukommen zu lassen. Angesichts der geringen Internetbandbreite am Bürositz des Einwenders gestaltete sich die Beschaffung der Planunterlagen für den Einwender sehr zeitaufwändig, womit das APV gegen das Fairnessgebot verstoßen hat.
- (7) Der Einwender rügt diese festgestellten Versäumnisse als verfahrenswidrig.

3.2 Verfassungswidrige Anwendung des Planungssicherungsgesetzes

- (8) Das Verfahren wird nach dem Planungssicherungsgesetz vom 20. Mai 2020 durchgeführt. Das Gesetz ist vom Gesetzgeber hinsichtlich seiner Wirksamkeit nochmals bis zum 31.12.2023 verlängert worden.
- (9) Wie schon im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zu Planfeststellungsabschnitt 6 im Oktober 2020 vom Einwender geltend gemacht, hält er im vorliegenden Verfahren die Anwendung des Gesetzes auch weiterhin für verfassungswidrig.
- (10) Die Begründung hierfür ist, dass Deutschland die Voraussetzungen für die Anwendung der dortigen Vorschriften zum Verfahren, nämlich die Bereitstellung einer zureichenden informationstechnischen Infrastruktur, nicht geschaffen hat.

Dies ist verfassungswidrig (Artikel 87f Abs 1 GG).

- (11) Dies gilt jedenfalls für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt, da in Ostholstein ein hoher Anteil der Haushalte überhaupt nicht über einen Internetanschluss verfügt.

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

- (12) Soweit Internetanschlüsse vorhanden sind, ist die verfügbare Bandbreite für die zu bewältigenden Datenmengen (die Planfeststellungsunterlagen umfassen etwa 3,69 GB an Daten) unzureichend.

3.3 Überfrachtung und Obfuskation der Planfeststellungsunterlagen

- (13) Die Einbindung zahlreicher und umfangreiche Unterlagen, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt prima facie nichts zu tun haben, führt zu einer **Überfrachtung** der Planfeststellungsunterlagen.
- (14) Zwar ist grundsätzlich richtig, dass den Einwendern eine qualifizierte Vorausschau auf die Folgeabschnitte und auf das Gesamtvorhaben möglich sein muss. Dies wäre aber eine Aufgabe vorgelagerter übergreifender Verfahren, insbesondere einer strategischen Umweltprüfung, gewesen.
- (15) Das Unterlassen derartiger vorgelagerter Verfahren wird als Verfahrensfehler gerügt. Dies gilt umso mehr, als der Einwender befürchtet, dass durch die gewählte Vorgehensweise lediglich frühzeitig Einwände in den Folgeabschnitten "abgegriffen" werden sollen. Insoweit wird - mit zusätzlicher Belastung für die Einwender - lediglich stillschweigend an einer weiteren Planungsbeschleunigung gearbeitet.
- (16) Durch die gewählte Vorgehensweise werden zugleich die Probleme des hier anhängigen Abschnitts 3 verschleiert. Insoweit wird eine **Obfuskation** (zum Begriff siehe Urteilsbegründung des BVerwG zur Klage 9 A 7.19 vom 3. November 2020 - FBQ-Aktionsbündnis) der Planfeststellungsunterlagen gerügt.

3.4 Qualität der Planfeststellungsunterlagen

- (17) Mit den von der DB Netz AG (i. F. Vorhabenträgerin) zur Genehmigung eingereichten Planfeststellungsunterlagen (PFU) zum Abschnitt 3 verfolgt sie erneut den minimalistischen Ansatz in der Qualität ihres ausgelegten Plans, den sie bereits im früheren Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt Fehmarn (PFA 6) verfolgte.
- (18) Die im Sommer 2020 erfolgte Auslegung mangelhafter Planunterlagen für den PFA 6 als Testballon der Prüffintensität durch die Bürger und der Träger öffentlicher Belange (TöB) führte nicht zu der erhofften Planungsbeschleunigung infolge einer möglicherweise geringen Anzahl von Einwendungen. Ganz im Gegenteil: bei jenem Verfahren wurde eine sehr umfangreiche und zeitaufwändige Planänderung und in deren Gefolge ein erneuter Prüfaufwand bei TöB und Einwendern notwendig.
- (19) Zur Vermeidung derartiger Verzögerungen fordert der Einwender das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde zu einer sorgfältigeren, über die Vollständigkeitsfeststellung hinausgehende Vorprüfung der Planunterlagen auf.

4 Planrechtfertigung

4.1 Keine Planrechtfertigung über Bedarfsplan und TEN-V

- (20) Nach Auffassung der Vorhabenträgerin ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung aufgrund dessen Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bereits gegeben. Dieser Auffassung tritt der Einwender entschieden entgegen.
- (21) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts trägt diese Begründung für den Bedarf jedoch dann nicht, wenn sich die Aufnahme in den Bedarfsplan als offenkundig fehlerhaft erweist und das Bundesschienenwegeausbaugesetz insoweit verfassungswidrig ist. Ein solcher Tatbestand ist bei der Schienen-Hinterlandanbindung gegeben, weil das Vorhaben mit seiner vorliegenden Planung gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot verstößt, das aus Artikel 114 Abs. 2 GG hergeleitet wird.
- (22) Aus § 7 Abs. 1 BHO ergibt sich, dass die Wirtschaftlichkeit finanzwirksamer Vorhaben nur dann gegeben ist, wenn sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mehr als 1 (>1) aufweisen. Der Aufnahme in den Bedarfsplan ging tatsächlich eine solche Prüfung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung voraus (Dossier PRINS Projekt 2-011-V01); sie resultierte in einem NKV von 1,7.
- (23) Inzwischen ist das Nutzen-Kosten Verhältnis jedoch deutlich unter 1 gesunken infolge erheblich gestiegener Kosten für die Durchführung der Maßnahme. Eigene Berechnungen des Einwenders ergeben auf der Datenbasis öffentlicher Dokumente zur aktuellen Finanzierungsdiskussion nunmehr ein

Nutzen-Kosten-Verhältnis von weit unter 1, nämlich **0,62**.

- (24) Auch die Berufung des Art. 170 Abs. 1 AEUV ist nicht zu einer Planrechtfertigung für das Vorhaben geeignet. Diese Regelung besagt lediglich
- „Um einen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Artikel 26 und 174 zu leisten und den Bürgern der Union, den Wirtschaftsmitgliedern sowie den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen ergeben, trägt die Union zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei“ (Art 170, Abs. 1 AEUV).
- (25) Die Ziele der AEUV-Artikel 26, 170 und 174 lassen sich ebenso im Rahmen der TEN-T-Verordnung 2015/2013 durch den Ausbau der Jütlandroute des Korridors Skandinavien- Mittelmeer (vgl. Anhang 1, Netzkarten 5.2f) mit erheblich geringeren Bau- und Betriebskosten gesamtwirtschaftlich vorteilhaft verwirklichen. Ob das Gesamtvorhaben

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) unter anderem überhaupt im Interesse der Europäischen Union ist, prüft gegenwärtig das Gericht der Europäischen Union (EuG) im Rahmen der Klage T-390/20. Ein Urteil wird voraussichtlich in diesem Jahr ergehen.

- (26) Nach Ansicht des Einwenders entfällt damit die Planrechtfertigung; gleichzeitig ist eine Berufung auf den Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege nicht mehr zulässig.

4.2 Keine Planrechtfertigung aufgrund Gemeinwohlförderung

- (27) Die von den Projektbefürwortern aus Wirtschaft und Politik sowie der Vorhabenträgerin gebetsmühlenhaft wiederholte Behauptung

„Das Gesamtvorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung ist aus Gründen des Gemeinwohls erforderlich. Insbesondere besteht ein Bedarf für das Vorhaben. Die Planrechtfertigung ist deshalb gegeben.“ (Erläuterungsbericht, Kapitel A 2, S. 27)

entbehrt nach Auffassung des Einwenders jeglicher Substanz. Vielmehr schädigt das Vorhaben aufgrund seiner fehlenden Wirtschaftlichkeit das Gemeinwohl und kann deswegen nicht im Allgemeininteresse liegen.

- (28) Der Einwender ist der Auffassung, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des im Rahmen des BVWP 2030 erstellten Projekt-Dossiers die sozialen Kosten der Projektbetroffenen nicht erfasst.
- (29) In seinem Bericht „Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg – Lübeck – Puttgarden, Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages“ vom 19.05.2020 korrigiert das damalige BMVI zunächst bei Berücksichtigung der Baukosten der neuen Fehmarnsundquerung das **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) auf 1,2**.
- (30) In dem Bericht warnte das BMVI zugleich in Hinblick vor Forderungen der Region auf Schutz- und Kompensationsmaßnahmen in Höhe von 595 Mio. Euro, die den gesetzlichen Rahmen überschreiten würden:
- „Eine vollständige bzw. weitgehende Umsetzung der zusätzlichen Forderungen der Region würde jedoch dazu führen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 fällt und eine Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme nicht mehr gegeben wäre. Dem Vorhaben wäre damit die gesetzliche Realisierungsgrundlage entzogen.“ (Kapitel 3.3.4, S. 7)
- (31) Dieser Warnung folgend hat der Bundestag die Finanzierung nur eines Teils (232 Mio. Euro) der von den betroffenen Bürgern und Kommunen erbetenen Maßnahmen zugesagt.
- (32) Dies bedeutet aber: Da die Kostenforderung der Region in einem sehr eingehenden Verhandlungsprozess ermittelt wurde, stellen die nicht gewährten 363 Mio. Euro soziale Kosten dar, die der Bundestag den Projektbetroffenen aufbürdet. Nach der reinen Lehre müssen letztere

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

in einer gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung ebenfalls als Kosten berücksichtigt werden. Folglich bleibt es bei dem vom BMVI ermittelten Ergebnis eines absehbaren $NKV < 1$.

Konsequenz:

Wegen Unwirtschaftlichkeit ist der Bau der Schienen-Hinterlandanbindung nach dem vorliegenden Planungskonzept nicht im Interesse der Allgemeinheit und darf so nicht gebaut werden.

- (33) Abgesehen davon, dass das BMVI in seinem Bericht nicht die Analysedaten für sein aktualisiertes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 offenlegt, berücksichtigt das Ministerium offenbar auf der Kostenseite nicht die inzwischen von den Vorhabenträgern abgeschätzten Baurisiken in Höhe von 782 Mio. Euro.
- (34) In Anlehnung an die in PRINS enthaltene Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP 2030 hat der Einwender das NKV des BMVI unter Berücksichtigung seiner im Mai 2020 bekannt gemachten Kostensteigerungen überprüft. Seine Analyse resultiert in einem NKV von 0,62 und einem Netto-Barwert der gesamtwirtschaftlichen Verluste im Bereich von 1,1 Mrd.
- (35) Das Ergebnis führt die Behauptung der Vorhabenträgerin ad absurdum, das Vorhaben würde das Gemeinwohl fördern. Genau das Gegenteil ist zutreffend. Ein Projekt mit einem so schlechten NKV und hohem gesamtwirtschaftlichem Verlust würde zu absoluten Wohlstandseinbußen führen und andere Projekte mit einer besseren gesamtwirtschaftlichen Bewertung ($NKV \gg 1$) von der Ausführung ausschließen.

4.3 Keine Planrechtfertigung durch Verkehrsaufkommen

- (36) Eine Planrechtfertigung ergibt sich auch nicht aus den erwarteten Verkehrszahlen auf der Strecke.
- (37) Voranzuschicken ist: anders als beim Straßenbau, gibt es keine qualifizierte, d. h. insbesondere numerische Kriterien, ab wann der Bau einer Eisenbahnstrecke gerechtfertigt ist. Das Verhältnis zwischen "Verkehrszahlen" einerseits und "Bedarf" andererseits ist also immer (willkürlich) gegriffen.
- (38) Ferner stellt der Einwender fest:

Der von der Vorhabenträgerin nach tradierter Bahnpraxis verfolgte Grundsatz, die Planung für das Vorhaben lediglich auf das Jahr von dessen Inbetriebnahme (mehr oder minder zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Belt-Tunnels) auszulegen, verliert aus dem Blick, dass die Vorhabenziele erst nach Dekaden realisierbar sind. Unter Hinweis auf § 7 Abs. 2, Satz 1 BHO, fordert das Bundesfinanzministerium

„Es ist mindestens ein Betrachtungszeitraum zu wählen, in dem die gesetzten Ziele erreichbar sind“. (BMF 2022, Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Kap. V, S. 5).

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

Die Europäische Kommission empfiehlt für die Planung von Eisenbahnprojekten einen Planungszeitraum von 30 Jahren (EC, Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion, Table 2.1, S. 32).

- (39) Hier geht es zwar vordergründig um die Prüfung wirtschaftlicher Auswirkungen des Vorhabens; diese implizieren aber auch langfristig steigende Auswirkungen auf Schutzgüter wie Mensch und Natur, die in der Planung aufgrund zu geringer Zugzahlen mangelhaft berücksichtigt werden.
- (40) Ein längerfristiger, über das Jahr 2030 hinausgehender Planungshorizont ist schon wegen der Auswirkungen des Klimawandels auf wetterabhängige Entwurfskriterien in den nächsten 30 – 50 Jahren notwendig.
- (41) Der Einwender rügt den Tatbestand einer Nichtachtung der notwendigen Langfristigkeit der Planung durch die Vorhabenträgerin.
- (42) Die Vorhabenträgerin beruft sich demgegenüber in ihrer Planung (Erläuterungsbericht, S. 32ff) auf die Prognostik des Bundesverkehrswegeplan 2030, dessen projektspezifischen Ergebnisse sie im Erläuterungsbericht ausführlich aus dem Dossier PRINS Projekt 2-011-V01 zitiert.
- (43) Da dieses Zahlenwerk sich aber nur auf das Jahr 2030 bezieht, bildet es bei einem ab Betriebsaufnahme erforderlichen Planungszeitraum von 30 Jahren einen auf das Jahr 2060 zu beziehenden Planfall nicht ab.
- (44) Das Projektdossier gibt nur die Veränderungen gegenüber unbekanntem Referenzwerten an. Schon deswegen bleibt es nicht nur für den Einwender lediglich irrelevanter Datenmüll.
- (45) Laut BVWP 2030 (Dossier PRINS Abb. 7) wird ein Schienengüterverkehr von täglich 49 Zügen auf der Strecke Lübeck-Puttgarden für 2030 prognostiziert. Die Vorhabenträgerin geht demgegenüber von 68 täglichen Güterzügen für den von ihr definierten Planfall 2030 aus. Eine nachvollziehbare Begründung für diese hausintern vorgenommenen Erhöhung um 19 tägliche Züge bleibt sie jedoch schuldig.
- (46) Geht man von dem aus dem BVWP hergeleiteten und von der Vorhabenträgerin „korrigierten“ Verkehrsaufkommen im SGV und der Weiterführung der Bäderbahn aus, ergibt sich das gesamte tägliche Verkehrsaufkommen auf der Ausbau- und Neubaustrecke zu 89 Zügen.
Konsequenz: Die Notwendigkeit einer zweigleisigen Streckenerweiterung ist fragwürdig.
- (47) Gleiches gilt für die Herleitung der Prognosezahlen für den Schienenpersonenverkehr. Das Dossier PRINS (Abb. 6) nennt dazu für die Planfallprognose lediglich jährliche Personenfahrten von 1,3 Mio. im Abschnitt Lübeck-Puttgarden. Die Vorhabenträgerin legt hier ebenfalls nicht offen, wie sie aus dieser Fahrgastzahl 36 bis 40 tägliche Züge mit angemessener, d.h. wirtschaftlicher Auslastung herleitet.

- (48) Der Einwender rügt diese Intransparenz bei der Ermittlung der Zugzahlen für das Prognosejahr 2030 ausdrücklich.
- (49) Ferner stellt der Einwender fest: Die Prognose der Zugzahlen ist mangels Robustheit für die Projektbegründung ungeeignet.

4.4 Kein Nachweis für Notwendigkeit der Zweigleisigkeit

- (50) Der Staatsvertrag zum Gesamtvorhaben FFQ sieht für die Hinterlandanbindung u.a. vor:

„Die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden in der Bundesrepublik Deutschland soll spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Die Bundesrepublik Deutschland ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein.“ (Art. 5 Abs. 2, Satz 4 - 6 Staatsvertrag).
- (51) Bemerkenswert ist an der Vereinbarung, dass sie für die Vertragspartner als „Soll-Vorschrift“ lediglich eine dringliche, jedoch keine zwingende Handlungsempfehlung darstellt.
- (52) Insofern entbehrt die Entscheidung der Vorhabenträgerin für einen vorgezogenen zweigleisigen Ausbau der Schienen-Hinterlandanbindung in Abweichung vom Staatsvertrag einer Begründung.
- (53) Auch angesichts des prognostizierten täglichen Verkehrsaufkommens von nur maximal 108 Zügen auf der Strecke, bleibt die angebliche Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus lediglich eine unbegründete Behauptung der Vorhabenträgerin (siehe dazu auch Abs. 45 zuvor). Dies auch in Hinblick darauf, dass der Weiterbetrieb der „Bäderbahn“ immer noch eine in der Planung zu berücksichtigende Option bleibt, welche die Hauptstrecke vom SPNV entlasten könnte (siehe Kap. 6.1 nachfolgend).
- (54) Der Staatsvertrag sieht zwar einen zeitlich versetzten Ausbau der Strecke zur Zweigleisigkeit vor, der sieben Jahre nach Fertigstellung des Belt-Tunnels vollendet sein soll. In Hinblick auf § 7 Abs. 2 BHO entbindet diese Klausel die Vorhabenträgerin aber nicht von ihrer Pflicht, die Notwendigkeit eines zweiten Gleises kritisch zu prüfen.

4.5 Fazit

- (55) Eine Planrechtfertigung für das vorliegenden Vorhaben ist nicht gegeben.
- (56) Konsequenz:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

- Das Vorhaben ist im Rahmen der gegenwärtig laufenden Bedarfsplanüberprüfung gemäß § 4 Abs. 1 BSWAG einer **eingehenden und redlichen** Wirtschaftlichkeitsanalyse unter Beachtung eines Analysezeitraums von mindestens 30 Jahren ab 2030 zu unterziehen.
- Das Vorhabenkonzept ist ggf. in Hinblick auf die Evaluierungsergebnisse anzupassen oder die Planung ganz einzustellen.
- In der vorliegenden Form ist die Planung wegen mangelnder Planrechtfertigung einzustellen.
- Ersatzweise ist die Planung so zu ändern, dass das Vorhaben zur grundgesetzlich geforderten Förderung des Gemeinwohls (vgl. Art. 87e Abs. 4 GG) beiträgt.

5 Keine Ziel-Definition für das Projekt

- (57) Aus dem Kapitel A 2 des Erläuterungsberichts können im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung zwar mehrere Oberziele abgeleitet werden, zu denen die Ertüchtigung der Strecke 1100 beitragen soll. Für das Vorhaben selbst fehlt jedoch eine systematische Zielanalyse, womit die Vorhabenträgerin gegen eine wesentliche Voraussetzung für gutes Projektmanagement und den Grundsatz, dass es ohne Zielvorgabe kein Projekt geben kann, verstößt
- (58) Der Erläuterungsbericht präsentiert jedoch weder eine vollständige Problemanalyse zum gegenwärtigen Zustand der Strecke noch das daraus hergeleitete Zielsystem für die Projektplanung.
- (59) Der Einwender rügt
- das Fehlen eines projektspezifischen Zielsystems,
 - das Fehlen einer entsprechenden Analyse der Risiken für deren Realisierung,
 - und das Versäumnis der Planfeststellungsbehörde, diese Mängel im Rahmen der Unterlagenvorprüfung nicht erkannt zu haben.

6 Fehlende Öffentlichkeitsbeteiligung

- (60) In den vorliegenden Planunterlagen beruft sich die Vorhabenträgerin an mehreren Stellen auf eine „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“, die vor Beantragung des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden haben soll.
- (61) Das Fernstraßen-Bundesamt umschreibt frühe Öffentlichkeitsbeteiligung auf seiner Internetseite wie folgt:

„Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine außerhalb des formellen Planfeststellungsverfahrens stattfindende Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Vorhabenträgerin, also die „Bauherrin“. Somit wird man dem Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger, frühzeitig in die Planung von Großprojekten einbezogen zu werden, gerecht. Die frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit bietet für die Vorhabenträgerin, (...) die Chance, durch eine Erhöhung der Transparenz und eine stärkere Beteiligung im Vorfeld mehr Akzeptanz für ihre geplanten Vorhaben zu schaffen. Mit der frühzeitigen Einbindung unterschiedlichster Interessen kann sie bereits frühzeitig wesentliche Konflikte identifizieren und Lösungen in der Planungsphase berücksichtigen.“

- (62) Folgt man dieser Darstellung einer dem Bundesverkehrsministerium nachgeordneten Behörde, stellt der Einwender zu den Planunterlagen richtig: Eine echte Öffentlichkeitsbeteiligung seitens der Vorhabenträgerin hat weder bei der Planung des Fehmarnbelt-Tunnels noch der Schienen-Hinterlandanbindung stattgefunden.
- (63) Die erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung ist auch nicht über das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung erfolgt. Die Vorhabenträgerin berichtete zwar bei dessen Sitzungen gelegentlich, die notwendige Transparenz zu ihrer Planung wurde jedoch dadurch nicht hergestellt, weil sie viele Fragen aus dem Teilnehmerkreis unbeantwortet ließ.
- (64) Das von der Landesregierung 2011 geschaffene Dialogforum hat seinen ursprünglichen Auftrag, eine lebhaftere Bürgerbeteiligung zu fördern, nicht erfüllt. Aufgrund seiner von der Landesregierung und Wirtschaftsinteressen gesteuerten Arbeitsweise zogen sich mehrere Bürgerinitiativen und Vereine sehr bald enttäuscht aus ihm zurück.

7 Kein belastbares Planungskonzept

- (65) Die vorliegende Planung geht ferner von einem Konzept aus, das aus den folgenden Gründen nicht belastbar ist:
- Es basiert einerseits auf der Annahme, dass der SPNV auf der „Bäderbahn“ eingestellt wird und die bestehenden Bahnanlagen zurückgebaut werden
 - Die Variantenprüfung und Auswahl der dem Plan zugrundeliegenden Antragsvariante erfolgt anhand einer ungeeigneten, d.h. rechtswidrigen Methode.
- (66) Der vorliegende Plan geht immer noch von einer Betriebseinstellung der sogenannten „Bäderbahn“ auf der Bestandsstrecke zwischen Bad Schwartau und Neustadt und einem Rückbau der dazugehörigen Bahnanlagen aus.
- (67) Bekanntlich verhandelt die Vorhabenträgerin jedoch seit längerer Zeit mit Investoren, die den Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf diesem Streckenabschnitt fortführen wollen. Aus der Regionalpresse geht hervor, dass an einem Konzept zur Weiterführung der

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

„Bäderbahn“ gearbeitet werde (Lübecker Nachrichten, Bericht von der Projektbeiratssitzung, 24.03.2023).

- (68) Die Option eines Weiterbetriebs der „Bäderbahn“ ist von erheblicher Planungsrelevanz, weil dieser die neue Hauptstrecke vom SPNV im Abschnitt Bad Schwartau-Neustadt verkehrlich entlasten würde. In ihrem Erläuterungsbericht geht die Vorhabenträgerin auf die sich daraus ergebenden erheblichen Konsequenzen für ihre Planung in keiner Weise ein.
- (69) Der Einwender rügt dieses Unterlassen als Täuschungsversuch gegenüber der Öffentlichkeit und erheblichen Planungsfehler
- (70) Der Planung liegen im Wesentlichen vier Trassenvarianten zugrunde. Lokal kommen noch weitere (Unter)Varianten hinzu. Einen Übersichtsplan mit einer Gesamtdarstellung dieser vier „Hauptvarianten“ im Maßstab 1:50.000 ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten. Nur die Antragstrasse wird im Erläuterungsbericht in voller Länge von Bad Schwartau bis Puttgarden in Abb. 1, S. 55 dargestellt. Ortsbezeichnungen sind bei dieser Abbildung nur bei einer Vergrößerung um 400% lesbar; der Verlauf der Bestandtrasse ist jedoch auch dann kaum erkennbar. Das Fehlen einer Gesamtdarstellung der Trassenvarianten macht eine Nachvollziehbarkeit der Linienfindung für die Antragsvariante unmöglich.
- (71) Die Auswahl der Vorzugsvariante bzw. Antragsvariante erfolgt abschnittsweise und lediglich verbal-argumentativ; gleiches gilt für die Variantenbewertungen. Dies ist zwar eine sehr einfache, zeitsparende und kostengünstige Methode. Da quantitative Bewertungsansätze wie Längen der Variantenabschnitte, Zahlen zu Schutzfällen und -arten sowie Kostenangaben fehlen, ist die Variantenbewertung nicht nachvollziehbar und daher willkürlich.
- (72) Der Bau der Schienen-Hinterlandanbindung erfordert einen hohen Kapitaleinsatz der öffentlichen Hand (2.813 Mio. Euro laut Gesamtwertprognose im BRH-Bericht vom 10.10.2019). Schon deswegen sind beim Variantenvergleich die Anforderungen von § 7 Abs. 2 Satz 1 BHO in Verbindung mit der „Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“ des Bundesfinanzministeriums zu erfüllen. Letztere fordert unter Kapitel B VI für gesamtwirtschaftlich wirksame Vorhaben den Einsatz der Kosten-Nutzen-Analyse in Verbindung mit einer ergänzenden Nutzwertanalyse.
- (73) In diesem Zusammenhang erinnert der Einwender daran, dass die Vorhabenträgerin beim Auswahlprozess der Varianten für die neue Fehmarnsundquerung eine (allerdings bei der Kriteriengewichtung intransparent gebliebene) Multi-Kriterien-Analyse (MCA) einsetzte.

7.1 Weitere Anträge auf Planänderung

- (74) Der Einwender stellt fest: Die Planung für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt basiert auf einer Antragsvariante, die aufgrund eines ungeeigneten Auswahlverfahrens gegen § 7 BHO verstößt und

somit methodisch mangelhaft ermittelt ist. Sie ist deshalb nicht belastbar und für die Planung irrelevant. Aufgrund der vorstehend festgestellten Planungs- und Berichtsmängel beantragt der Einwender in einer notwendigen Planänderung folgende Forderungen zu berücksichtigen:

- (a) Die Option des Weiterbetriebs der „Bäderbahn“ in das Planungskonzept zu integrieren und auf ihre planerischen Konsequenzen zu prüfen.
- (b) Die Planfeststellungsunterlagen um einen Übersichtsplan (M = 1:50.000) aller Trassenvarianten zu ergänzen.
- (c) Das Linienbestimmungsverfahren gemäß den Anforderungen des Bundesfinanzministeriums zu wiederholen, sowie
- (d) das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 3 und andere bereits in Arbeit befindliche Planfeststellungsabschnitte anhand der Ergebnisse des erneuten Linienbestimmungsverfahrens zu überarbeiten.

7.2 Mangelhafte Beschreibung des bestehenden Ausbauzustands

- (75) Der Erläuterungsbericht enthält zwar in Kapitel A 4.2 eine Beschreibung des gegenwärtigen Ausbauzustands und eine Übersicht der in verschiedenen Streckenabschnitten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Zum letzteren Sachverhalt fehlen jedoch konkrete Angaben zur Kilometrierung den Strecken-km der Abschnittsgrenzen bzw. - Übergänge. Eine Abschätzung der möglichen Fahrtdauer eines Zuges im SPFV auf der Gesamtstrecke von Lübeck Hbf. zur Anschlussstelle Belt-Tunnel ist anhand dieser Aufstellung unmöglich.
- (76) Somit erweisen sich diese Beschreibungen weitgehend als Datenmüll und als ein weiterer Beleg für den Tatbestand der Obfuskation, was hiermit ausdrücklich gerügt wird.

7.3 Intransparente Festlegung der Planfeststellungsabschnitte

- (77) Die Vorhabenträgerin beschreibt zwar in Kapitel A6 des Erläuterungsberichts die Planfeststellungsabschnitte, deren Grenzen und deren räumliche Zuordnung; die von ihr verwendeten Kriterien für deren Abgrenzung untereinander gibt sie jedoch nicht an.
- (78) Dieser Mangel fällt insbesondere im Zusammenhang mit dem Niederungsgebiet der Kremper Au auf, das als FFH-Gebiet 1831-321 sowohl von Planfeststellungsabschnitt 2 wie Abschnitt 3 betroffen ist. Hier ist absehbar, dass die später ausgelegten Planunterlagen für den Abschnitt 2 lediglich die schon zuvor in Abschnitt 3 erfolgte Auswirkungsprognose für dieses FFH-Gebiet im Wege paste-and-copy behandeln wird, wodurch eine weitere Aufblähung der Planfeststellungsunterlagen verursacht wird.

8 Irreführende Beschreibung des Planfeststellungsabschnitt 3

- (79) In Kapitel B 1.2 des Erläuterungsberichts listet die Vorhabenträgerin eine Fülle (mehr als 20) von Einzelmaßnahmen auf, die im Planfeststellungsabschnitt 3 zur Durchführung kommen sollen. Schon allein ihre Markierung anhand von Aufzählzeichen macht das Referenzieren von einzelnen Maßnahmen praktisch unmöglich, zumindest umständlich. Dieser Tatbestand ist ein weiteres Beispiel für die mangelnde Transparenz der Planfeststellungsunterlagen.
- (80) Die Liste ist zudem irreführend, weil sie teils ebenfalls zum Planfeststellungsabschnitt 4 gehörende Maßnahmen enthält. Hier handelt es sich um einen offensichtlich schlampig bearbeiteten Beitrag zum Erläuterungsbericht. Dies indiziert eine mangelhafte Qualitätskontrolle der Planfeststellungsunterlagen und dass letztere verfrüht zur Auslegung gekommen sind.

Dieses Vorgehen der Vorhabenträgerin im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird hiermit ausdrücklich gerügt.

9 Mangelhafte Auswahl der Antragsvariante für Planfeststellungsabschnitt 3

- (81) Für den Planfeststellungsabschnitt 3 identifiziert die Vorhabenträgerin drei alternative Trassenverläufe als Hauptvarianten, von denen die Bestandstrasse im Bewertungsverfahren von vornherein als offensichtlich ungünstig ausgeschlossen ist. Das Auswahlverfahren zwischen den beiden dem Verlauf der Autobahn A 1 entweder auf deren Ost- bzw. Westseite verlaufenden Varianten erfolgt ebenfalls verbal-argumentativ, obgleich das Vorgehen dabei durch Angabe von sieben Kriterienpaketen strukturierter vorgegangen wird als in Kapitel A 3 des Erläuterungsberichts.
- (82) Auch bei diesem Bewertungsverfahren für die Auswahl der Antragsvariante gelten die bereits zuvor in Absatz 70ff aufgeführten Einwände. Die Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 3 werden zu Kosten im Bereich von etwa 500 Mio. Euro führen. Dieser hohe investive Aufwand rechtfertigt schon allein den Einsatz einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) in Kombination mit einer Multikriterienanalyse (MCA) zur Bestimmung eines optimalen Trassenverlaufs. In dem Bewertungsverfahren ist die Beibehaltung der Bestandstrasse als Option ebenfalls einzubeziehen.
- (83) Der Einwander beantragt deswegen an dieser Stelle,
- die Linienfindung im Planfeststellungsabschnitt 3 mittels KNA in Ergänzung mit einer MCA zu wiederholen, und
 - die Planung auf der Grundlage der daraus ermittelten Antragsvariante zu überarbeiten.

10 Mangelhafte Ermittlung des erforderlichen Immissionsschutzes

- (84) Das von der Vorhabenträgerin angegebene Verkehrsaufkommen ist für die Auswirkungsprognosen zu Schienenlärm und Erschütterungen irrelevant, weil der von ihr definierte Planfall 2030 gegen § 7 BHO und die dazu vom Bundesfinanzministeriums erlassenen Vorschriften verstößt.
- (85) Die von der Vorhabenträgerin für das Projekt definierte Planfall 2030 ist aus dem BVWP 2030 hergeleitet, missachtet jedoch, dass die Zielsetzung des letzteren eine völlig andere als die bei einzelnen Verkehrsprojekten wie dem vorliegenden Vorhaben ist. Der BVWP 2030 bildet das zentrale, verkehrsübergreifende Planungsinstrument der Bundesregierung für einen Zeitraum von 15 Jahren (de facto nur 14 Jahren); es handelt sich bei ihm somit um eine mittelfristige politische Leitlinie.
- (86) Dagegen geht es bei der vorliegenden Planung um den rechtskonformen Entwurf der Schienen-Hinterlandanbindung für deren Genehmigung. Dabei muss dieser zumindest die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Anlage ab Betriebsaufnahme (2030) in den Blick nehmen, aus der sich also ein verkehrliches Projektszenarium von 30 Jahren ergibt (vgl. European Commission, DG for Regional and Urban policy, Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014- 2020). Dementsprechend muss die Planung auf das Verkehrsaufkommen im Jahr 2060 ausgerichtet sein, und die Auswirkungsprognose sowie erforderliche Schutzmaßnahmen auf dem sich daraus ergebenden Betriebsprogramm basieren.
- (87) Die bereits oben in Kapitel 4.3 als zumindest fragwürdig bezeichnete Verkehrsprognose zum Jahr 2030 darf für die folgenden 30 Jahre nicht konstant fortgeschrieben werden. Grund: Als wesentliches Argument zur Begründung der Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen an der Strecke 1100 wird der in der Zukunft steigende Schienenverkehrsbedarf, insbesondere beim SGV, angeführt. So weist die Anhörungsbehörde in ihrem Planfeststellungsbeschluss zum Belt-Tunnel von Januar 2019 auf den Verkehrszuwachs beim Bahnverkehr auf der Strecke wie folgt hin:
- „Auch der Verkehrszuwachs durch die Querung des Fehmarnbelts wird stärker auf der Schienenstrecke erwartet (...) als auf der Straßentrasse, so dass höhere Immissionsbelastungen für die Anwohner aufgrund des Schienenverkehrs zu berücksichtigen sind als aufgrund der Verkehrszunahme auf der Straßentrasse“ (APV Januar 2019, Planfeststellungsbeschluss, S.191)*
- (88) Die Prognosen für das Frachtaufkommen beim Tunnel- SGV, also auch auf der Strecke 1100, gehen von Wachstumsraten von 2,6 % p.a. im Zeitraum 2011 bis 2030 aus (Intraplan, BVU, Verkehrsprognose für eine Feste Fehmarnbeltquerung 2014 – Aktualisierung der

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.

FTC-Studie von 2002, Tabelle 7-4, S. 174). Eine Trendfortschreibung mit derselben Wachstumsrate von 2,6% p.a. ab 2030 würde bis 2060 zu mehr als einer Verdoppelung (216%) des SGV auf 146 Güterzüge pro Tag führen. Selbst eine um die Hälfte reduzierte Wachstumsrate resultiert in einem Zuwachs im SGV von 47% bzw. 100 täglichen Güterzügen.

- (89) Angesichts des möglicherweise erheblich höheren Verkehrsaufkommens auf der Schiene im korrekt definierten Planfall (2060) sind die auf das Jahr 2030 bezogenen Berechnungen für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen irrelevant, d.h. letztere sind erheblich unterbemessen. Gleicher Einwand gilt für den Erschütterungsschutz.
- (90) Es wird deswegen beantragt
- Eine Verkehrsprognose und ein entsprechendes Betriebsprogramm für den Planfall 2060 zu erstellen
 - Die Planung zu den Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Natur vor Schall- und Erschütterungsauswirkungen zu überprüfen und ggfs. entsprechende Anpassungen bei den Schutzmaßnahmen vorzunehmen.
- (91) Die wesentlichen Schlussfolgerungen aus den obigen Einwänden liegen auf der Hand:
- Erstens, das vorliegende Planungskonzept ist unbrauchbar, weil es wegen immenser Kosten zu Wohlstandsverlusten führt und somit nicht im Interesse der Allgemeinheit ist. Es ist somit verfassungswidrig. Hier ist ein Umsteuern des Bundesverkehrsministers und der Bundestagsausschüsse für Haushalt sowie für Verkehr erforderlich.
- Zweitens, die Planfeststellungsunterlagen sind untauglich wegen falscher Definition des Planfalls und somit erheblicher Unterschätzung des zukünftigen Schienenverkehrs sowie der sich daraus ergebenden höheren Umweltauswirkungen bzw. Umfang der erforderlichen Schutzmaßnahmen.

gez. Hendrick Kerlen, (Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing.)

Vorsitzender