# ARBEITSGEMEINSCHAFT DER KOMMUNALEN LANDESVERBÄNDE

(federführend 2021)

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag | Reventlouallee 6 | 24105 Kiel

Wirtschaftsausschuss des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Dr. Andreas Tietze
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

| | |
|---|---|
| **Ansprechpartner** | Carsten Schreiber |
| **Durchwahl** | 0431.570050 25 |
| **Aktenzeichen** | |

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/06201

Kiel, den 27. August 2021

**Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags zum Antrag „Touristische Aktivitäten während der Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung“ - LT-Umdruck 19/5987**

**Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags zum Antrag „Potentiale der Festen Fehmarnbeltquerung nutzen- LT-Drs. Drucksache 19/3034**

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze,

die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme und gibt in den vorbezeichneten Angelegenheiten folgende Hinweise:

Das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten nach Durchführung zahlreicher Voruntersuchungen auf der Grundlage vorangegangener gemeinsamer Erklärungen sowie eines grenzüberschreitenden Umweltkonsultationsverfahrens am 3. September 2008 einen Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ), dem der Bundestag mit Gesetz vom 17. Juli 2009 zustimmte (BGBl. II S. 799). Darin vereinbaren die Parteien eine nutzerfinanzierte feste Querung über den Fehmarnbelt, die von Dänemark auf eigene Kosten geplant, errichtet, betrieben und unterhalten wird; soweit die Querung auf deutschem Hoheitsgebiet liegt, überträgt Deutschland Dänemark diese Aufgaben. Darüber hinaus verpflichten sich die Parteien zum Ausbau der jeweiligen Hinterlandanbindungen, der auf deutscher Seite u.a. den Ausbau der Straßenverbindung E 47 (B 207) zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße, die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie den zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden umfasst.

Der Gesetzgeber hat in Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 StV i.V.m. dem Zustimmungsgesetz den Bedarf und damit die Planrechtfertigung für eine FFBQ festgelegt. Mit Inkrafttreten des Zustimmungsgesetzes sowie dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Staatsvertrags wurde dieser im Rang eines Bundesgesetzes Teil der innerstaatlichen Rechtsordnung. Die somit erfolgte gesetzliche Bedarfsfeststellung ist

für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindlich (BVerwG, Urteil vom 03. November 2020 – 9 A 11/19 –, Rn. 27 - 31, juris).

Bei dem Projekt handelt es sich um ein Infrastrukturvorhaben europäischen Ausmaßes, das insbesondere die Metropolregionen Hamburg sowie Kopenhagen/Malmö in der Öresundregion miteinander verbindet und gerade den betroffenen Gebietskörperschaften erhebliche Chancen bietet. Das Land ist einerseits gehalten, die Voraussetzungen zu schaffen, um die mit dem Projekt einhergehenden Potentiale bestmöglich nutzen zu können. Gleichzeitig wird es Aufgabe des Landes sein, die Auswirkungen für alle Regionen des Landes zu erfassen, negative Auswirkungen auf andere Regionen zu vermeiden bzw. zu minimieren und auf eine ausgewogene Entwicklungsperspektive aller Teilräume Schleswig-Holsteins zu achten. Die Gebietskörperschaften werden auf die Unterstützung des Bundes und des Landes angewiesen sein, um die Potenziale tatsächlich zu heben und die Belastungen zu minimieren. Insoweit bedarf es eines konstruktiven und kooperativen Zusammenwirkens in der Zukunft.

Die Auswirkungen auf einzelne Gebietskörperschaften sind lokalräumlich sehr unterschiedlich und vielschichtig. Eine einheitliche Bewertung der unterschiedlichen Fragestellungen vor Ort aus einer übergreifenden Perspektive erweist sich für die kommunalen Landesverbände als nicht möglich. Während für einige Gebietskörperschaften die Potenziale wirtschaftlicher Entwicklung steigen, befürchten andere das Gegenteil. Während einige Gebietskörperschaften von Infrastrukturmaßnahmen betroffen sein werden, ohne den konkreten Vorteil für das eigene Gemeinwesen erkennen zu können, werden andere Kommunen sowohl während der Bauphase als auch danach unmittelbar profitieren. Für die weiteren Verfahren leitet sich aus dem Umstand der unterschiedlichen Betroffenheiten in jedem Fall ein Anspruch auf Partizipation und Beteiligung ab, der nicht allein auf die Regelprozesse formalisierter Genehmigungsverfahren beschränkt sein sollte. Die in den Anträgen enthaltenen Gesichtspunkte greifen nach unserer Einschätzung eine Reihe der auch von den Gebietskörperschaften dargestellten Handlungserfordernisse auf und sollten daher weiterverfolgt werden. Angesichts der gesetzlichen Bedarfsfeststellung sollten die Chancen, die sich mit dem Bau verbinden, bestmöglich genutzt werden und die Belastungen größtmöglich reduziert werden.

In Bezug auf die Anhörung „Touristische Aktivitäten während der Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung“ verweisen wir auf die in diesem Anhörungsverfahren eingereichten Stellungnahmen der angehörten Gebietskörperschaften.

Mit freundlichen Grüßen,

Carsten Schreiber
Stv. Geschäftsführer
Referent für Integration, Wirtschaft und Europa