

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzender des
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Clausen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2161

10. Oktober 2023

Elektrifizierung der Marschbahn

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 19. Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 13. September 2023 wurde mein Ministerium darum gebeten, die Schreiben der Kanzlei „Brock Müller Ziegenbein“ zur Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens für die Elektrifizierung der Marschbahn vorzulegen. In der Anlage übersende ich Ihnen die entsprechenden Unterlagen.

Bisher gehen sowohl die Vorhabenträgerin (DB Netz AG) sowie die Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) seit Anfang 2022 davon aus, dass für die Elektrifizierung der Marschbahn ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist. Insofern hat sich die Haltung des MWVATT seit diesem Zeitpunkt aufgrund der rechtlichen Lage sowie der Einschätzungen der DB Netz AG und des Eisenbahn-Bundesamtes nicht geändert.

Mit freundlichen Grüßen


Claus Rühne Madsen

Anlagen: 2

NAH.SH GmbH (Marschbahn) wg. UVPG

01603-22-OR-3126

Vermerk

Datum: 19.04.2022

Von: Prof. Dr. Mathias Nebendahl, Dr. Johannes Badenhop

Betreff: Zur UVP-Pflicht der Elektrifizierung der Strecken 1011 und 1210

I. Ausgangslage

Das Land Schleswig-Holstein plant die Elektrifizierung der Strecken 1011 (Jübek bis Husum) und 1210 (Marschbahn). Diese soll – wenn möglich – ohne Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des § 18 Abs. 1a AEG und § 14a Abs. 3 UVPG umgesetzt werden. § 18 Abs. 1a AEG ermöglicht die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Kreuzungsbauwerken ohne Planfeststellung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. § 14a Abs. 3 UVPG bestimmt, dass die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von 15 km oder mehr einer allgemeinen Vorprüfung nach § 7 Abs. 1 UVPG unterfällt.

Von einer Planfeststellung bzw. einer Plangenehmigung kann daher nur dann abgesehen werden, wenn

- das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung zu dem Ergebnis führt, dass keine UVP durchzuführen ist und
- nur eine Einzelmaßnahme und keine komplexe Maßnahme vorliegt, d.h. neben der Oberleitung tatsächlich nur „notwendige räumlich begrenzte bauliche Anpassungen“ vorgesehen sind.

II. Empfehlung

Für die Strecke 1210 (Itzehoe bis Westerland) dürften die geplanten baulichen Maßnahmen über notwendige räumlich begrenzte bauliche Anpassungen hinausgehen. Zudem ist nicht zu

erwarten, dass die allgemeine Vorprüfung – selbst bei einer Abschnittsbildung – nicht zu einer UVP-Pflicht führt.

Für die Strecke 1011 (Jübek bis Husum) gilt im Ergebnis nichts anderes, da sie technisch mit der Strecke 1210 verschränkt ist. Theoretisch wäre eine Gestaltung denkbar, dass von einer Planfeststellung bzw. Plangenehmigung abgesehen werden kann, wenn lediglich begrenzte bauliche Maßnahmen notwendig sind, insbesondere für die Strecke keine Infrastruktur für die Energieversorgung zu schaffen wäre, und eine allgemeine Vorprüfung zum Ergebnis führen könnte, dass keine UVP nötig ist.

Nachteil eines Absehens von einer Planfeststellung oder Plangenehmigung ist, dass sonstige Genehmigungen nach Naturschutzrecht, Artenschutzrecht oder Denkmalrecht gesondert einzuholen sind. Außerdem fehlt die Konzentrationswirkung der Planfeststellung und Plangenehmigung. Dies kann insbesondere aus Rechtsschutzgründen nachteilig sein, da jede Einzelgenehmigung gesondert angegriffen werden kann (sofern der Kläger eine Klagebefugnis hat).

Wir empfehlen daher, jedenfalls für die Strecke 1210 ein reguläres Verfahren mit einer Planfeststellungsentscheidung (Beschluss oder Genehmigung) durchzuführen.

III. Rechtlicher Rahmen

1. AEG

a) § 18 Abs. 1a AEG

Die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit Oberleitungen stellt eine Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Abs. 1 AEG dar. Eine Änderung derartiger Betriebsanlagen bedürfen grundsätzlich der Planfeststellung. Nach § 18 Abs. 1a AEG bedürfen bestimmte „Einzelmaßnahmen“, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Zu diesen zählen nach § 18 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 AEG die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen,

insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken. Nach § 18 Abs. 1a Satz 2 AEG sind auch keine weiteren baurechtlichen Zulassungen für die Maßnahme erforderlich. Sonstige Genehmigungen, etwa nach dem Naturschutzrecht, Artenschutzrecht, Immissionschutzrecht oder Denkmalrecht, hat der Vorhabenträger dennoch einzuholen (Bundestagsdrucksache 19/22139, Seite 22). Aus diesem Grunde sieht § 18 Abs. 1a Satz 3 AEG vor, dass der Träger weiterhin eine Planfeststellungsentscheidung beantragen kann, wenn er die Konzentrationswirkung erreichen möchte. Nach § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG hat der Träger des Vorhabens, wenn für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen kann, bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 UVPG zu stellen. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unverzüglich festzustellen, ob für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht.

b) Räumlich begrenzte Anpassungen

Wann räumlich begrenzte Anpassungen vorliegen, wird im Ausschussbericht in der zugrunde liegenden Bundestagsdrucksache 19/24040, Seite 22 wie folgt bestimmt:

„Bei der Anpassung von Kreuzungsbauwerken kann es im Einzelfall erforderlich sein, das alte Bauwerk zu ersetzen. Solche Ersatzneubauten sind nur dann erlaubt, wenn sich der Grundriss des Bauwerks nicht wesentlich ändert. Hinsichtlich des Aufrisses sind Änderungen möglich, da der Aufriss bei Elektrifizierungsmaßnahmen typischerweise geändert werden muss. Die Abgrenzung entspricht damit im Wesentlichen der Definition von Unterhaltungsmaßnahmen in § 18 Abs. 1 Satz 4 AEG.

Die Anpassung von Tunneln aufgrund der Ausstattung der bestehenden Betriebsanlage mit einer Oberleitung wird nur für solche mit geringer Länge von dem Erfordernis der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung ausgenommen. Ob die Länge des Tunnels gering ist, hängt von den örtlichen Gegebenheiten (z.B. innerorts/außerorts) ab. [...] Von einer geringen Länge ist jedenfalls dann nicht mehr auszugehen, wenn der anzupassenden eine Länge von mehr als 300 Metern aufweist.

c) Einzelmaßnahme

§ 18 Abs. 1a AEG fasst die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Oberleitungen unter den Begriff der Einzelmaßnahme. In der ursprünglichen Gesetzesbegründung der

Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/22139, Seite 22) wird der Begriff der Einzelmaßnahme wie folgt konkretisiert:

„Eine Einzelmaßnahme liegt vor, wenn das Bauvorhaben als solches ohne weitere genehmigungspflichtige Änderungen anderer Bestandteile der bestehenden Bahnstrecke oder notwendiger Folgemaßnahmen umgesetzt wird. [Es folgen Ausführungen zu notwendigen Änderungen an Kreuzungsbauwerken; diese Aussagen sind durch die im Bundestagesausschuss geänderte Gesetzesfassung obsolet geworden]. Ebenso liegt dann keine Einzelmaßnahme vor, wenn infolge der Baumaßnahme, die von der Planfeststellung oder Plangenehmigung freigestellt ist, weitere Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich ausgeführt werden sollen, die für sich betrachtet nach dieser Vorschrift von der Planfeststellung ebenfalls freigestellt sind. Die Baumaßnahmen stellen in diesem Fall jeweils Teile einer komplexeren Maßnahme dar, die gesamthaft zu betrachten sind.

Aus der Begründung wird ersichtlich, dass eine Anwendung des § 18 Abs. 1a AEG ausscheiden sollte, wenn im Rahmen der eigentlichen Elektrifizierung noch weitere Baumaßnahmen erforderlich sind, also eine komplexe Maßnahme vorliegt.

d) Bewertung

Aus diesen gesetzlichen Anforderungen folgt bereits, dass eine Befreiung von der Planfeststellung nur in Betracht kommt, wenn keine zusätzlichen Bauwerke geschaffen werden, bei bestehenden Ersatzbauwerken sich der Grundriss des Bauwerks nicht wesentlich ändert und auch keine sonstigen Baumaßnahmen erforderlich werden oder zusätzlich ausgeführt werden.

Zur Ausstattung der Bahnstrecken mit Oberleitungen bedarf es indes nach der jetzigen Planung mehr als nur unwesentliche bauliche Veränderungen. Insbesondere kann nicht auf eine bestehende Infrastruktur für die Energieversorgung zurückgegriffen werden. Vielmehr sind neben der Oberleitung mehrere Unterwerks- und/oder Umrichterstandorte zu errichten. Diese dienen dazu, die Spannung und/oder die Frequenz aus dem Bahnstromnetz oder allgemeinen Netz umzuspannen.

So wird in der Machbarkeitsstudie auf Seite 62 darauf hingewiesen, dass ein weiterer Unterwerksstandort für die Strecke 1011 zu schaffen ist und dieser am Standort in Jübek möglich wäre. Hier stände eine 110-KV/50-Hz-Trasse zur Verfügung, an der ein weiterer Einspeisepunkt gebaut werden könne. Außerdem müsse eine weitergehende Bahnstromleitung entlang der Strecke Jübek-Husum-Niebüll erfolgen.

Für die Strecke Strecke 1210 (Itzehoe bis Westerland) bedarf es erst recht entsprechender Bauwerke. Die Machbarkeitsstudie betrachtet dazu verschiedene Varianten, von der je nach Variante drei oder vier solcher Werke zu schaffen wären.

Bei diesen Unterwerken und Umrichterwerken handelt es sich auch nicht um baulich untergeordnete Bauwerke, sondern um Anlagen von typischerweise wenigstens 100 qm Grundfläche.

Bereits die in der Machbarkeitsstudie genannten zusätzlichen notwendigen Baumaßnahmen sprechen dafür, dass für die Strecke 1210 (Itzehoe bis Westerland) schon nicht die Voraussetzungen einer Einzelmaßnahme nach § 18 Abs. 1a AEG vorliegen. Für die Strecke Jübek–Husum gilt entsprechendes, sofern nicht durch eine Verfahrensgestaltung, nämlich einer Trennung der beiden Maßnahmen und eine zeitlich versetzte Umsetzung (Umsetzung der Elektrifizierung der Strecke 1011 erst nach Umsetzung der Maßnahme auf der Strecke 1210) erreicht wird, dass für die zweite Strecke keine zusätzlichen Baumaßnahmen erforderlich sind. Dies entspricht aber nicht den bisherigen Planungen.

2. UVPG

a) Rechtlicher Maßstab

aa) Allgemein

Das Absehen von einer Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 18 Abs. 1a AEG kommt darüber nur dann in Betracht, wenn keine UVP durchzuführen ist. Nach § 14a Abs. 3 Nr. 1 UVPG bedarf die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung auf einer Länge von 15 Kilometern und mehr einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 UVPG.

Nach § 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG besteht eine UVP-Pflicht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der EBA nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige

Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären (sog. Screening).

Die Vorprüfung stellt eine kursorische Prüfung dar, bei der regelmäßig noch keine detaillierten Untersuchungen erforderlich sind. Der Vorhabenträger hat entsprechend der Anlage 2 dem Vorhabenträger die notwendigen Informationen für seine Prüfung bereitzustellen. Die Methodik der Prüfung entspricht der einer UVP, allerdings mit gröberer Tatsachengrundlage und mit vereinfachten Ermittlungs- und Prognosestechniken (Sinner/Gassner/Hartlik/Albrecht (PdK-UVP, Erl. III 2.4.1). Der Prognosemaßstab ist an einer begründeten Möglichkeit erheblicher Umweltauswirkungen auszurichten. Dabei sind nach der Rechtsprechung des EuGH stets alle Kriterien der Anlage 3 zu betrachten.

Insbesondere kann von einer begründeten Möglichkeit ausgegangen werden, wenn für das Zulassungsverfahren umfangreiche umweltbezogene Sachverhaltsermittlungen erforderlich sind oder das Einholen verschiedener Fachgutachten zur Betroffenheit einzelner Schutzgüter notwendig ist (Sinner/Gassner/Hartlik/Albrecht (PdK-UVP, Erl. III 2.4.4). Dabei kann als eine „Daumenregel“ gelten, dass je größer das geographische Gebiet und bzw. oder die betroffene Bevölkerung ist, desto eher von einer UVP-Pflicht auszugehen ist.

Das BVerwG betont in seiner Rechtsprechung darüber hinaus, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umsetzung von Art. 2 I RL 2011/92/EU darstelle, der gebiete, Projekte, bei denen mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Diese Verpflichtung dürfe durch die Vorprüfung nicht unterlaufen werden (BVerwG, NVwZ 2020, 1663 (1665 f.) Rn. 27).

Den relevanten Maßstab hat das BVerwG (NVwZ 2020, 1663 Rn. 29) wie folgt zusammengefasst:

Umweltauswirkungen sind nicht erst dann erheblich, wenn sie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können; es genügt, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen oder, wenn das Fachrecht dies zulässt (vgl. zB § 8 IV 1 LuftVG), Betriebsregelungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen (BVerwG, Urt. v. 7.11.2019 - 3 C 12/18, BeckRS 2019, 27377 = VRS 138, 34 [39]; BVerwGE 150, 92 = NVwZ 2015, 85 Rn. 21, und BVerwGE 130, 83 = NVwZ 2008, 563 Rn. 34f.). Andererseits löst nicht jeder abwägungserhebliche

Umweltbelang die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aus. Das stünde im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat (BVerwG, NVwZ 2015, 85 Rn. 22). Dementsprechend genügt es auch nicht, wenn die Umweltauswirkungen allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen können (BVerwG, Urt. v. 7.11.2019 – 3 C 12/18, BeckRS 2019, 27377). Es bedarf bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

Im Kern ist daher zu prüfen, ob voraussichtlich Umwelteinwirkungen eintreten, die abwägungsrelevant sein können, einen relevanten Abwägungsbeitrag leisten können und nicht nur zu bloßen Schutzmaßnahmen führen.

bb) EBA

Das Eisenbahnbundesamt nimmt das Screening auf der Grundlage von Formblättern, insbesondere dem Formblatt U3 (Umwelterklärung für die Vorprüfung gemäß § 7 UVPG oder gemäß § 9 i. V. m. § 7 UVPG sowie zur Notwendigkeit sonstiger umweltfachlicher Unterlagen) vor. Zur Bearbeitung hat das EBA „fachliche Bearbeitungshinweise für die EBA-Umwelterklärung für die Feststellung der UVP-Pflicht nach §§ 5 ff UVPG – Formblatt U3“ mit Stand 2019 veröffentlicht.

Die eigentliche Prüfung auf der Grundlage des Formblatts U3 muss eine Umweltfachkraft vornehmen.

b) Itzehoe-Westerland

aa) Auswirkungen

Es sprechen bereits jetzt gewichtige Gründe dafür, von einer UVP-Pflicht für die Strecke 1210 auszugehen:

- Die Machbarkeitsstudie zeigt bereits das hohe Konfliktpotential auf dem Sylt-Damm auf. Es heißt dazu, dass sich dieser als zentraler naturschutzfachlicher Konfliktpunkt herauskristallisiert habe und von einer Elektrifizierung negative Einflüsse auf die nahegelegenen Schutzgebiete, insbesondere das UNESCO Welterbe Wattenmeer eintreten könnten. Dies spricht dafür, dass mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist.
- Doch auch in den übrigen Bereichen der Strecke ist die Wahrscheinlichkeit, dass erhebliche Umweltauswirkungen bestehen können, hoch. So berührt die Strecke (neben dem FFH-Gebiet Wattenmeer) noch weitere sieben FFH-Gebiete und drei Vogelschutzgebiete sowie weitere NSG und LSG. Für diese hat die Machbarkeitsstudie eine Abschätzung zur Konfliktbewältigung vorgenommen. Bereits nach dieser Abschätzung ist zu erwarten, dass mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. So führt die Machbarkeitsstudie aus, dass für die FFH-Gebiete Vaaler Moor, Klev- und Donnlandschaft bei St. Michaelisdonn (FFH), Untereider (FFH), Treene Winderatter See bis Friedrichstadt und Bollingstedter Au (FFH), Gewässer des Bongsieler Kanal-Systems (FFH) eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wären.

Nach Ziffer 3.2.2 des Formblatts U3 („Ist die erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles eines Natura 2000-Gebietes durch das Vorhaben absehbar oder kann diese nach dem Ergebnis der FFH-Vorprüfung nicht ausgeschlossen werden?“) ist in den in der Frage genannten Fällen für die UVP-Vorprüfung eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorzulegen. Des Weiteren ist nach Ziffer 3.2.2a „Die erhebliche Beeinträchtigung lässt sich durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen vollständig vermeiden.“ eine Abschätzung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen erforderlich. Ist die erhebliche Beeinträchtigung nicht vollständig zu vermeiden, ist das Screening beendet und von einer UVP-Pflicht anzunehmen.

In der Machbarkeitsstudie wird dazu ausgeführt, dass bei mehreren FFH-Gebieten mit bau- und anlagenbedingten Verlusten von Lebensraum zu rechnen ist. Für ein FFH-Gebiet heißt es, dass voraussichtlich

eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen ist (Vaaler Moor). Diese sind dann erforderlich, wenn ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets führen kann. Es bedarf dann einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG.

Schon die bau- und anlagenbedingten Verluste von Lebensraum können nach Ziffer 3.2.2a des U3-Formblattes zur UVP-Pflicht führen. In jedem Fall ist dies für das Vaaler Moor anzunehmen, wenn dieses – wie in der Machbarkeitsstudie ausführt – einer Ausnahme bedürfen.

- Darüber hinaus quert die Strecke das Vogelschutzgebiet DE1622493 Eider-Treene-Sorge-Niederung. Im VSG „Eider-Treene-Sorge-Niederung“ kommen 25 Arten vor, die im Rahmen des Standarddatenbogens als Zielarten geführt werden. Die jetzige Planung sieht hier zum Zwecke der Elektrifizierung einen Ersatzbrückenbau vor, weil die Bestandsbrücke nicht die für eine Elektrifizierung erforderliche Höhe aufweist. Wie dieser Ersatzneubau realisiert wird, ist derzeit noch nicht bekannt. Es erscheint aber äußerst unwahrscheinlich, dass ein Ersatzbau, selbst wenn er im Wesentlichen die bisherigen Ausmaße haben sollte, nicht erhebliche Umweltauswirkungen auf die genannten 25 Zielarten haben könnte. Es ist vielmehr zu erwarten, dass sich bei einem derartigen Ersatzbauwerk die Frage der konkreten Lage und der Ausgestaltung neu stellt, also ein abwägungserheblicher Umweltbelang vorliegt, der Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann. In diesem Fall ist nach der Rechtsprechung des BVerwG von einer Pflicht zur Durchführung einer UVP auszugehen. Dies wird erst recht im Hinblick auf die notwendigen Baustelleneinrichtungen gelten, die im Nahbereich und damit im VSG zu errichten sind. Diese werden eine nicht unerhebliche Fläche in Anspruch nehmen, da auf der Fläche wenigstens Platz für die einzelnen Vorlandbrückenelemente und entsprechende Kranaufstellflächen geschaffen werden müssen.

bb) Prüfungsumfang

Es ist auch zweifelhaft, ob erhebliche zeitliche und inhaltliche Vorteile bestehen, wenn lediglich eine Vorprüfung zur UVP statt einer UVP durchgeführt wird. So sieht der Leitfaden des EBA vor, dass regelmäßig ein landschaftspflegerischer Begleitplan sowie eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen sind, bevor über eine UVP-Pflichtigkeit entschieden werden kann. Gerade die Vielzahl an FFH, VSG, NSG und LSG lassen einen erheblichen Untersuchungsaufwand erwarten, der schon die Tiefe einer UVP erreichen wird. Dies wäre zwar noch fachlich abzusichern, doch spricht viel dafür, von einer Vor-UVP abzusehen und sogleich eine UVP für die gesamte Strecke vorzunehmen.

c) Jübek-Husum

Anders stellt sich die Situation für die Strecke 1011 dar. Hier berührt die Strecke nur das FFH Gebiet DE1322391 Treene Winderatter See bis Friedrichstadt und Bollingstedter Au sowie das Wasserschutzgebiet Husum/Mildstedt (Zone III A). Zwar heißt es auch hier, dass ein LBP-Maßnahmenpaket mit dem besonderen Schwerpunkt Seevogelschutz und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Ob hier durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen die erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden kann (Ziffer 3.2.2a des Formblatts U3), lässt sich aus den Unterlagen nicht entnehmen. Sollte dies nicht möglich sein, müsste auch hier eine UVP durchgeführt werden. Sofern eine vollständige Schadensbegrenzungsmaßnahme denkbar ist, kann das Ergebnis einer UVP-Vorprüfung sein, dass es keiner weiteren UVP bedarf.

d) Ergebnis

Jedenfalls für die Strecke Itzehoe-Westerland spricht viel dafür, von vornherein eine UVP durchzuführen (ohne gesondert eine Vorprüfung durchzuführen). Eine solche UVP ohne Vorprüfung ist jederzeit möglich. Sie erfolgt auf der Grundlage des EBA-Formblattes U2. Für eine solche UVP spricht bereits die Vielzahl der betroffenen LSG, NSG, FFH- und VSG-Gebiete.

Für die Strecke Jübek–Husum ist es denkbar, dass eine UVP-Vorprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass keine UVP durchzuführen ist. Dies hängt letztlich vom Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung ab.

3. Rechtsschutz

Unabhängig von der Notwendigkeit, eine UVP durchzuführen, gibt es auch gute Gründe dafür, eine Planfeststellung durchzuführen. Die Planfeststellung hat eine materielle Konzentrationswirkung. Der Beschluss bzw. die Genehmigung werden öffentlich bekanntgemacht. Dies hat zur Folge, dass Dritte nur innerhalb der Klagefrist von einem Monat gegen die Entscheidung vorgehen können. Es besteht mit der Entscheidung auch nur ein Antragsgegenstand.

Anders stellt sich dies bei einem Absehen von einer Planfeststellung dar. Hier müssen dennoch sonstige Genehmigungen nach Naturschutzrecht, Artenschutzrecht oder Denkmalrecht gesondert eingeholt werden. Damit besteht für jede dieser Genehmigungen eine gesonderte Rechtsschutzmöglichkeit eines Dritten (sofern er klagebefugt ist). Dies kann dazu führen, dass mehrere gerichtliche Verfahren hinsichtlich des Vorhabens anhängig gemacht werden.

IV. Ergebnis

Es spricht viel dafür, dass für die Strecke Itzehoe–Westerland eine UVP erforderlich ist. Zudem ist aufgrund der weiteren baulichen Maßnahmen zur Schaffung der Energieinfrastruktur davon auszugehen, dass hier keine Einzelmaßnahme mehr vorliegt, die ein Absehen von einer Planfeststellung ermöglicht.

Für die Strecke Jübek–Husum gilt im Grundsatz entsprechendes. Nur durch eine besondere Verfahrensgestaltung (keine zusätzliche notwendige Bahnstrominfrastruktur) wäre ein Absehen von einer Planfeststellung denkbar. Dies ist nach aktueller Planung aber nicht möglich, da die Energieversorgung einheitlich für beide Strecken zu schaffen ist. Es verbliebe im Übrigen der Nachteil, dass weitere Genehmigungen nach Naturschutzrecht und Artenschutzrecht gesondert einzuholen sind, die jeweils isoliert gerichtlich angegriffen werden können.

BROCK MÜLLER ZIEGENBEIN Rechtsanwälte Notare Postfach 35 07 24034 Kiel

Per E-Mail!

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH

[REDACTED]

Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

[REDACTED]

| | | | | |
|------------------|-----------------------|-------------|------------|-------------------------------|
| Unser Zeichen | Rechtsanwalt | Sekretariat | Kontakt | Kiel |
| 01603-22-OR-3126 | Dr. Johannes Badenhop | [REDACTED] | [REDACTED] | 16.05.2022 [REDACTED]@t.de |

NAH.SH GmbH (Marschbahn) wg. UVPG

Sehr geehrte [REDACTED],

wir hatten in der vergangenen Woche noch die Frage erörtert, welche Vor- und Nachteile der Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren hat. Das Ergebnis möchte ich nochmals kurz zusammenfassen:

Die Durchführung oder der Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren betrifft zuvorderst eine verfahrensrechtliche Frage. Sie bestimmt, ob es zu einer Verfahrenskonzentration bei einer Behörde (in Ihrem Falle dem EBA) kommt, oder mehrere Behörden Ausschnitte des Vorhabens unter ihrer sachlichen Zuständigkeit prüfen. Soweit für einen Sachbereich kein Verfahren vorgesehen ist oder eine Verfahrensfreistellung besteht, hat der Vorhabenträger selbst die Prüfung vorzunehmen.

Die Verfahrensfrage hat aber keinen Einfluss auf die beiden anderen Aspekte einer Zulassung eines Vorhabens, nämlich die Erhebung des notwendigen Entscheidungs- bzw. Abwägungsmaterials und der materiellen Rechtmäßigkeit.

KIEL

Eberhard Becker, Notar a.D. (bis 2019)
Dr. Ulrich Ziegenbein, Notar a.D. (bis 2019)
Walter Schmäl, Notar a.D. (bis 2020)
Peter Burchards, Notar a.D. (bis 2019)
Ulf Petersen, Notar a.D. (bis 2020)
Reinhard Ziegenbein (bis 2020)
Prof. Dr. Mathias Nebendahl²⁾ ¹⁰⁾ ¹⁴⁾, Notar
Dr. Matthias Krisch⁹⁾, Notar
Dr. Christian Becker¹⁴⁾, Notar
Dr. Katja Francke²⁾
Dr. Ulrich Mann¹⁴⁾
Dr. Hauke Thilow⁷⁾ ¹¹⁾, Notar
Dr. Christian Wolff⁹⁾ ¹²⁾
Dr. Johannes Badenhop¹³⁾ ¹⁴⁾, Notar
Kati Beier-Vafeidis, LL.M. (London)
Dr. Susann Rochlitz¹⁰⁾
Dr. Martin Witt⁷⁾, Notar
Dr. Fiete Kalscheuer¹⁴⁾
Dr. Thomas Guttau⁹⁾
Judith Foest
Dr. Markus Jurawitz
Schwedenkai 1, 24103 Kiel
Telefon +49 431 97918-0
Telefax +49 431 97918-30

LÜBECK

Dr. Klaus Brock, Notar a.D. (bis 2011)
Gerd-Walter Jung, Notar a.D. (bis 2020)
Dr. Oswald Kleiner, Notar
Boris Stomprowski¹⁴⁾, Notar
Lars Bretschneider²⁾ ¹⁰⁾, Notar
Dr. Friderike Pannier²⁾
Sönke Runge²⁾ ¹⁰⁾
Dr. Matthias Waack⁷⁾, Notar
Dr. Sebastian Scholz
Dr. Gero von Alvensleben
Kanalstraße 12 - 18, 23552 Lübeck
Telefon +49 451 70289-0

FLENSBURG

Dr. Hans Müller, Notar a.D. (bis 2019)
Dr. Ralf Sonnberg, Notar
Dr. Volker von Borzeszkowski²⁾ ¹⁰⁾, Notar
Dr. Bastian Koch⁷⁾, Notar
Dr. Christian Kuhlmann⁹⁾
Dr. Max Wellenreuther²⁾, Notar
Jan Christiansen¹⁾ ¹¹⁾, Notar
Mareeke Buttjer
Dr. Christoph Bialluch
Dr. Larinca Ritschl
Julian Schlumbohm⁹⁾
Ballastkai 5, 24937 Flensburg
Telefon +49 461 14433-0

KALTENKIRCHEN

Dr. Bernd Richter¹⁾
Dr. Peter Gramsch⁹⁾, Notar
Tilmann Kruse
Dr. Marcel Sandberg
Dr. Katrin Herchenröder⁹⁾ ⁷⁾
Dr. Leonie Mayk
Neuer Weg 13, 24568 Kaltenkirchen
Telefon +49 4191 91918-0

Fachanwälte für

- ¹⁾ Agrarrecht
- ²⁾ Arbeitsrecht
- ³⁾ Bank- und Kapitalmarktrecht
- ⁴⁾ Bau- und Architektenrecht
- ⁵⁾ Erbrecht
- ⁶⁾ gewerblichen Rechtsschutz
- ⁷⁾ Handels- und Gesellschaftsrecht
- ⁸⁾ Insolvenzrecht
- ⁹⁾ IT-Recht
- ¹⁰⁾ Medizinrecht
- ¹¹⁾ Steuerrecht
- ¹²⁾ Urheber- und Medienrecht
- ¹³⁾ Vergaberecht
- ¹⁴⁾ Verwaltungsrecht

Banken

Commerzbank AG Kiel
IBAN DE71 2104 0010 0722 3779 00
Kieler Volksbank eG
IBAN DE98 2109 0007 0090 1020 02
Förde Sparkasse
IBAN DE36 2105 0170 1400 2240 00

Brock Müller Ziegenbein
Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Sitz Kiel, AG Kiel PR 18 KI
USt.-IdNr. DE205972535
www.bmz-recht.de

keit der Entscheidung. Dies bedeutet, dass auch dann, wenn eine vollständige Verfahrensfreistellung bestehen würde, der Vorhabenträger zunächst den Sachverhalt, regelmäßig durch Gutachten, ermitteln muss, beispielsweise durch eine Großvogel- oder Fledermauskartierung oder ein Lärmgutachten. Der Vorhabenträger muss dann auf dieser Grundlage die Vereinbarkeit seines Vorhabens mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften prüfen und – im Falle eines gerichtlichen Verfahrens – nachweisen. Selbst im Falle einer vollständigen Freistellung von allen Verfahrensanforderungen wäre der Großteil der Arbeit, nämlich die Erhebung des Sachverhaltes und die Prüfung der materiellen Rechtmäßigkeit durch den Vorhabenträger zu leisten. Es entfielen die eigentliche Genehmigungsentscheidung, also die Prüfung der Unterlagen des Vorhabenträgers durch eine Genehmigungsbehörde.

Eine vollständige Verfahrensfreistellung für alle Sachbereiche ist aber nur theoretisch denkbar. Eine Freistellung von einer Planfeststellung nach Eisenbahnrecht würde nichts daran ändern, dass gesonderte Genehmigungen nach dem Naturschutzrecht, Artenschutzrecht, Denkmalschutzrecht, Wasserrecht etc. zu beantragen wären. Der Vorhabenträger muss hier sicherstellen, dass er alle relevanten Genehmigungsbehörden ermittelt hat und ein Genehmigungsverfahren beantragt. Hier ist der Vorhabenträger jeweils von den Bearbeitungszeiten der einzelnen Behörden abhängig.

Bei einem Planfeststellungsverfahren sind die Behörden ebenfalls beteiligt, da diese eine Stellungnahme zum Vorhaben abgeben. Für die Stellungnahme wird diesen eine Frist gesetzt. Geht innerhalb der Frist keine Stellungnahme ein, kann die Planfeststellungsbehörde ohne diese Stellungnahme entscheiden.

Ein Zeitgewinn durch den Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren ergibt sich damit allein dann, wenn die Bearbeitungszeit des EBA insgesamt deutlich länger wäre als die Bearbeitungszeit, die bei den einzelnen Genehmigungsbehörden zu erwarten ist. Dieser Zeitgewinn würde nur die letzte Phase des Genehmigungsverfahrens betreffen, der zeitlich gegenüber der Sachverhaltsermittlung und der Vorbereitung der Unterlagen durch den Vorhabenträger deutlich zurückfällt.

Ob das EBA strukturell personell zu gering ausgestattet ist, weiß ich nicht. Aus meiner Sicht wäre es aber sinnvoller, die Vorteile einer Verfahrenskonzentration zu nutzen als eine Viel-

zahl von Genehmigungen bei verschiedenen Behörden einzuholen und ggf. auf eine bessere Ausstattung der Planfeststellungsbehörden zu dringen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Badenhop". The signature is written in a cursive style with a large initial 'B'.

Dr. Johannes Badenhop

XXVI