

Raumordnungsverfahren und Planfeststellung bei Projekten des Gewässerausbaus

am Beispiel des Ausbaus der unteren Saale
mit dem Schleusenkanal Tornitz

Prof. Dr. Reimund Schmidt-De Caluwe
Juristischer Bereich
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
8. Juni 2010

Reimund Schmidt-De Caluwe

Raumordnungsverfahren und Planfeststellung bei Projekten des Gewässerausbaus



Saalemündung





Kurze Historie

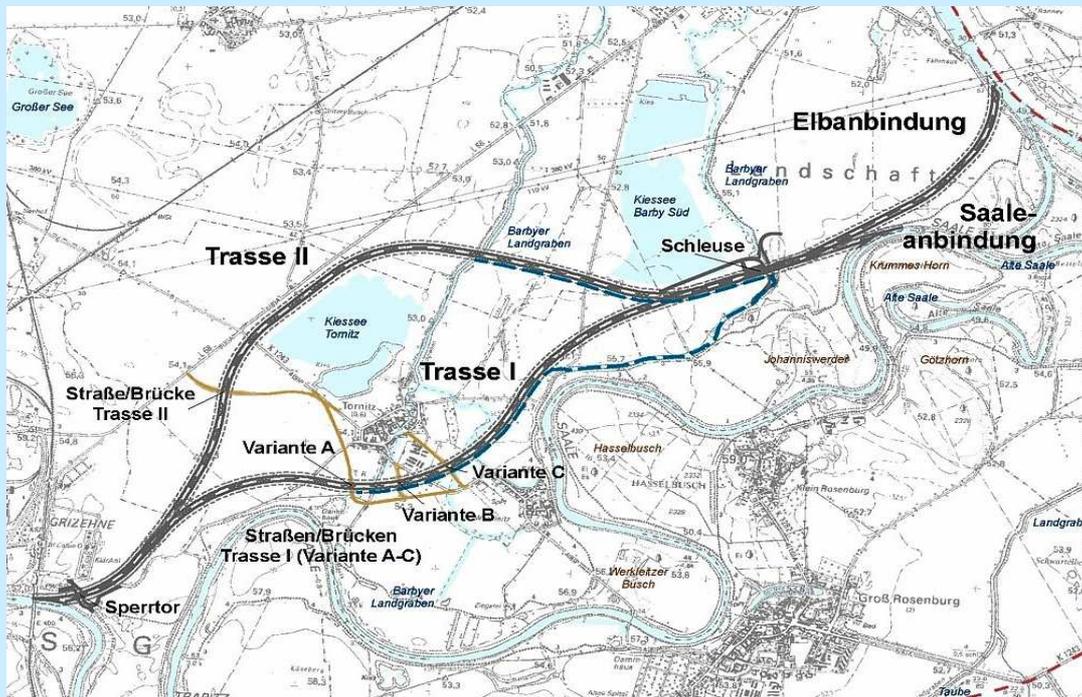
- **981** erste urkundliche Erwähnung der Saaleschifffahrt
- **1300 - 1400** erste größere Stromregulierungsarbeiten
- **1564** Schleuse Calbe (Holz)
- **1695** Steinschleuse Calbe und 6 weitere Steinschleusen
- **1873 - 1922** Kettenschifffahrt (seit 1884 durchgehend von Mündung bis Halle)
- **1932** Beginn des Ausbaus für 1000t-Schiffe
- **1935** Durchstich Saalehorn (Altarm heute Biotop)
- **1942/1934** Kriegsbedingt: Einstellung der Arbeiten / Staustufe (Schleuse und Wehr) bei Klein Rosenberg nicht realisiert
- **1970** Vergrößerung der Radien von 150 auf 200 m und auf mindestens 240 m zwischen Calbe und Klein Rosenberg
- **1992** Bundesverkehrswegeplan: Saaleausbau als vordringlicher Bedarf / zunächst Prüfung von Staustufe, aufgegeben aus naturschutzfachlichen Gründen (2001)
- **2003** Bundesverkehrswegeplan: Ausbau mit Variante Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr
- **2008** Einleitung (März) / Abschluss Raumordnungsverfahrens (Oktober)
- **? →** Entscheidung über Einleitung des Planfeststellungsverfahrens



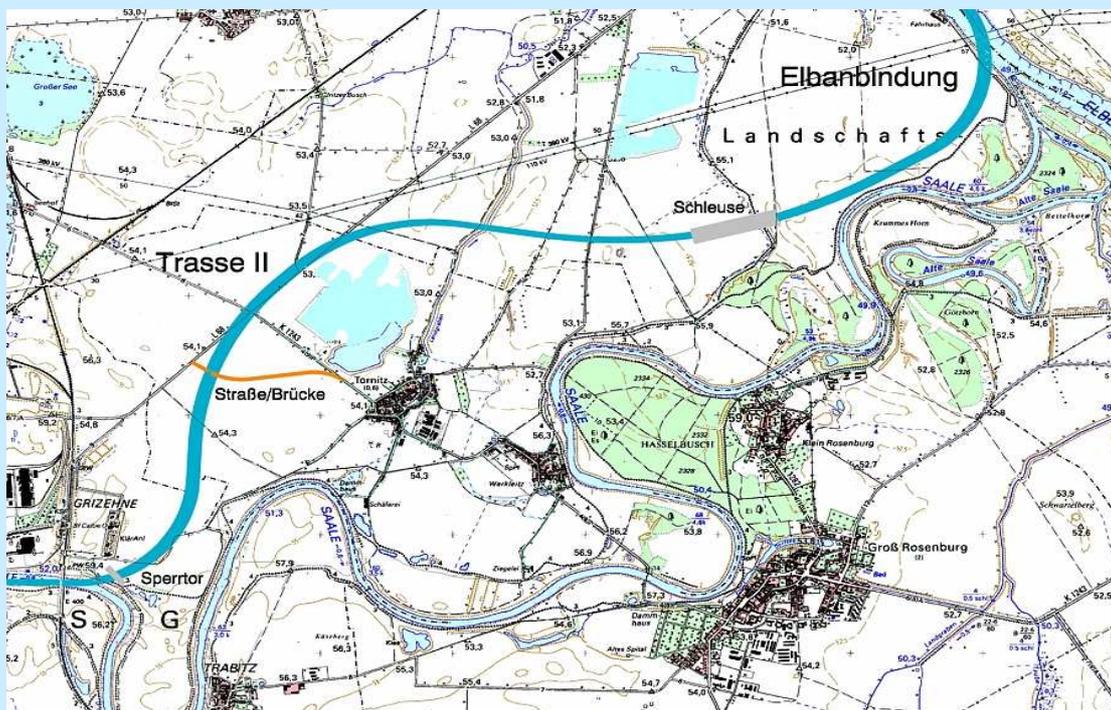
Der Kanal

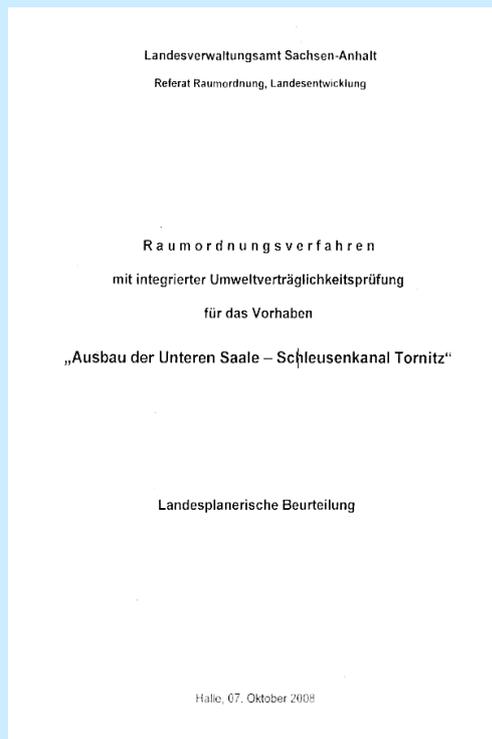
Bemessungsgrundlage	Europaschiff (85,00 m × 9,50 m) Schubverband (100,00 × 9,50 m) einschiffiger Verkehr
Abladetiefe	2,5 m bei Mittelwasser (MW) 1,4 m beim niedrigsten Ausbauwasserstand (NAW) → Herstellung der Gleichwertigkeit der Verkehrsverhältnisse im Schleusenkanal zu denen auf der Elbe Der Bau des Schleusenkanals bedingt somit nicht den Ausbau der Elbe, sondern der Kanal wird lediglich den derzeit vorhandenen schiffbaren Verhältnissen der Elbe angepasst. (Schleusenkanal Tornitz*)
Abzweig	unterhalb der Eisenbahnbrücke Calbe / Grizehne (SI-km 17,5) linkseitig aus der Saale
Sperrtor	unmittelbar nach dem Abzweig anstelle des Saaledeiches Schließung bei Hochwasser und damit Schutz der hinterliegenden Flächen
Trassenvarianten (Oberwasserkanal)	Trasse I: Südlich der Gemeinde Tornitz (ca. 6,4 km lang) Trasse II: Nördlich der Gemeinde Tornitz (ca. 7 km lang)
Anbindungsvarianten (Unterwasserkanal)	Saaleanbindung: ca. 1 km unterhalb der Schleuse in die Saale (bei SI-km 2) Elbeanbindung: ca. 2,5 km unterhalb der Schleuse in die Elbe zwischen der Fähre Barby und der Saale-Mündung
Schleuse	im Bereich der Kreuzung des Kanals mit dem Hochwasserschutzdeich der Elbe
Brücken	der Kanal kreuzt Straßen und Feldwege → Errichtung von Brücken
Landgrabensystem	Verbesserung der Drängewassersituation durch Anpassung des Vorflutgrabensystems und Errichtung eines Schöpfwerks am Schleusenstandort
Dichtung	Oberwasserkanal vom Abzweig bei Calbe bis zur geplanten Schleuse wird gedichtet das Unterwasser wird nicht gedichtet

Ausbauvarianten



Trasse 2 mit Elbanbindung





Landesplanerischen Beurteilung:

„Das Vorhaben „Ausbau der Unteren Saale – Schleusenkanal Tornitz“ ist mit der Variante Trasse II mit Elbeanbindung bei Umsetzung der nachfolgend aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit (Flora-Fauna-Habitat) vereinbar.“

Ergänzend werden insgesamt

11 Maßgaben

vorgegeben, die vom WNA Magdeburg für die weitere Planung zu beachten sind.



- **Maßgabe 1** : Im Rahmen der weiterführenden Planungen sind hinsichtlich der **Anpassungserfordernisse** der **Hauptverkehrswege** (Landesstraße L 68 und Kreisstraße K 1243) sowie der betroffenen Wirtschaftswege weitergehende Abstimmungen zu führen.
- **Maßgabe 2**: Hinsichtlich der berührten Raumbelange der **Rohstoffsicherung** ist die Trassenführung im Rahmen der Detailplanung unter besonderer Berücksichtigung einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Vorbehaltsgebietes für Rohstoffgewinnung Barby-Süd zu optimieren.
- **Maßgabe 3**: Der Entzug landwirtschaftlich genutzter Flächen ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Beeinträchtigungen **landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Belange** sind zu minimieren. Die Erreichbarkeit und die Anbindung bewirtschafteter Flächen muss gewährleistet bleiben.
- **Maßgabe 4**: **Die nach dem Planungsstand in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgenommene Einschätzung, wonach das geplante Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete führt, ist im Rahmen des weiteren Planverfahrens zu überprüfen.**
- **Maßgabe 5**: **Die nach dem Planungsstand vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, zum Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen des Eingriffs sind im Rahmen des weiteren Verfahrens zu konkretisieren und verbindlich festzulegen. Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens von den Beteiligten diesbezüglich vorgebrachten Hinweise sind zu prüfen und soweit sinnvoll und möglich zu berücksichtigen.**



- **Maßgabe 6:** Die **touristische Erreichbarkeit** des Saalemündungsbereiches ist weiterhin zu gewährleisten.
- **Maßgabe 7:** Die Forderungen und Hinweise der **Versorgungsträger** zum Anlagenbestand (Gasleitungen, Energieleitungen, Telekommunikationslinien, Trinkwasser- und Abwasserleitungen) und deren Umgang sind in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.
- **Maßgabe 8:** **Die hydrologischen Untersuchungen sind im Rahmen der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Hinweise der Fachbehörden einschließlich der Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und der sich aus der Klimaforschung ergebenden aktuellen Erkenntnisse fortzuschreiben.**
- **Maßgabe 9:** Die vorgesehene Änderung des **Vorflutsystems** zwischen Saale und Schleusenkanal muss so ausgeführt und betrieben werden, dass für die Anwohner keine nachteiligen Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auftreten können.
- **Maßgabe 10:** Den Belangen der **Denkmalpflege** ist zu entsprechen. Im Genehmigungsverfahren sind insbesondere die archäologischen Belange (Bodendenkmale) weiter zu berücksichtigen.
- **Maßgabe 11 :** Bei der weiteren Vorbereitung des Vorhabens sind die in den **Stellungnahmen** enthaltenen Hinweise aller am Raumordnungsverfahren **Beteiligten** zu prüfen und bei Erforderlichkeit in geeigneter Weise zu berücksichtigen.



Bisherige rechtserhebliche Entscheidungen

- Bundesverkehrswegeplan 1992
- Bundesverkehrswegeplan 2003
- Landesentwicklungsplan LSA 1999
- Landesverkehrswegeplan LSA (2004)
- Regionaler Entwicklungsplan Region Magdeburg 2006
- Raumordnungsverfahren

Bundesverkehrswegeplan 2003

Alle für den BVWP 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
 - umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
 - raumordnerischen (einschließlich städtebaulichen)
- Kriterien unterzogen worden.

Abb. 1 Projektbewertung im BVWP (schematisch)

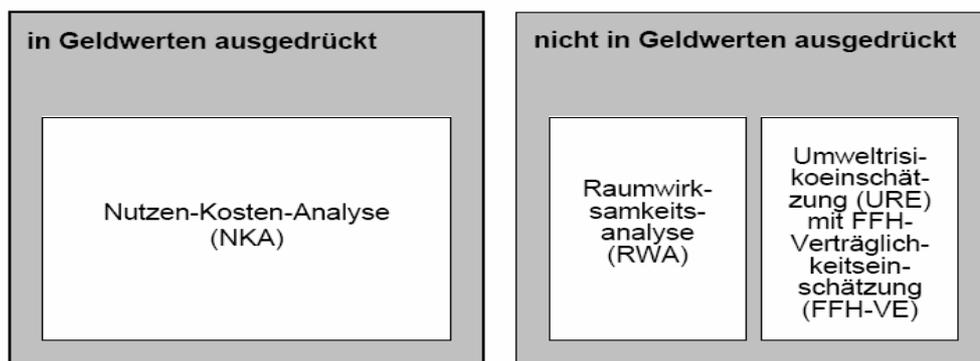
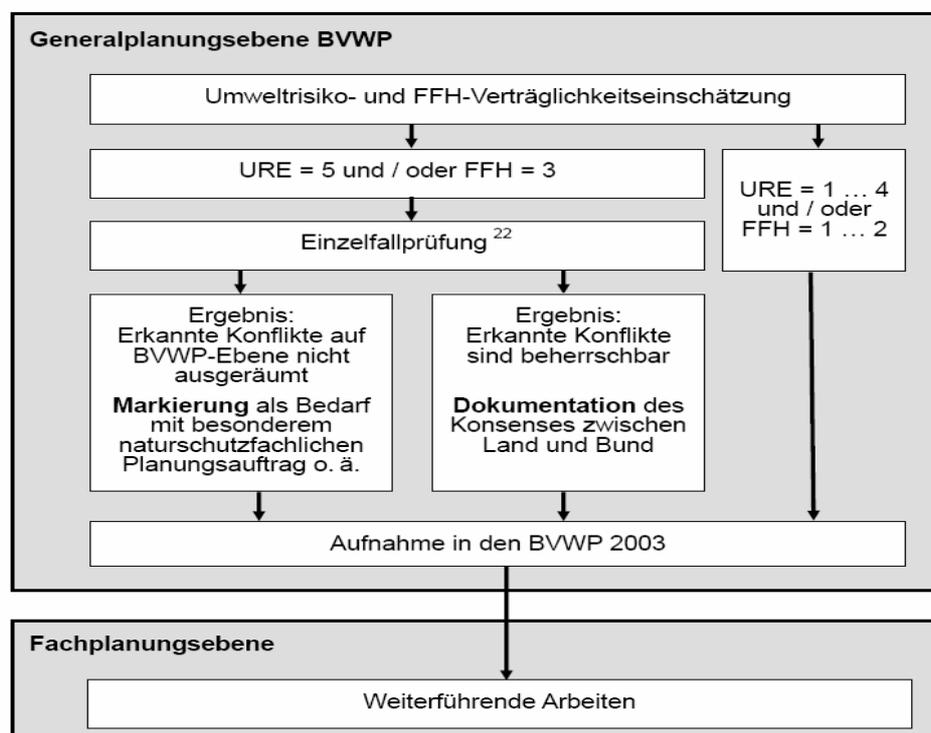


Abb. 3 Ablaufschema Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung





Einteilung neuer Verkehrsprojekte:

- Höhe des KNV-Faktors und Budget → Vordringlicher Bedarf (VB)
- Bei KNV > 1 → Weiterer Bedarf (WB)
- Bei KNV < 1 → Streichung

Saalekanal = bei prognostizierten Investitionskosten von 80 Mio. €

→ VB mit Auflagen:

- Ausbau abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen und der damit verbundenen naturschutzfachlichen Fragestellungen.
- Dimensionierung orientiert an der mittleren Abladetiefe der nicht ausgebauten, frei fließenden Elbe.
- Verkehrliche Entwidmung des ersetzten Teils der Saale.

Nach Angaben in der landesplanerischen Beurteilung soll das BMVBS die Auflagen mit Vorlage der Unterlagen zum ROV als erfüllt ansehen.



Rechtswirkungen der Aufnahme als VB in BVwPI:

- **Keine unmittelbaren rechtliche Bindungswirkung** = politische Grundlagenentscheidung = keine Rechtsschutzmöglichkeiten
- **Faktischer Einfluss** auf die Landesplanung
- Komponente der **Planrechtfertigung** für Planfeststellung: der verkehrliche Bedarf kann im Rahmen der Überprüfung der Abwägung der Verwaltung grundsätzlich nicht verneint werden.
- **Ausnahme**, wenn die dem Bedarfswegeplan zugrunde gelegten Prognosen auf **unhaltbarer Einschätzung** der Verkehrsentwicklung beruhen.
- **Ausnahme Realisierung ungewiss**: „Die Planfeststellungsbehörde hat beim Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden. Kommt diese Prüfung zu dem Ergebnis, dass eine Verwirklichung des Vorhabens **innerhalb von zehn Jahren wegen fehlender Finanzmittel** des Bundes ausgeschlossen erscheint, so fehlt es an der erforderlichen Planrechtfertigung. Dies unterliegt grundsätzlich der uneingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Überprüfung.“



MZ/M.3.
2010

Keine Garantie für Schiffbarkeit der Elbe

Bundesverkehrsministerium revidiert überraschend eigene Aussagen.

VON HENDRIK KRANERT

MAGDEBURG/MZ - Das Bundesverkehrsministerium rückt von seiner Garantiezusage für die Schiffbarkeit der Elbe ab. Auf eine Anfrage des Magdeburger SPD-Bundestagsabgeordneten Burkhard Lischka erklärte der Parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU): „Eine garantierte Mindesttiefe für die freifließende Elbe gibt es nicht.“ Ende Januar hatte Ferlemann noch erklärt, man müsse den Reedern eine Mindesttiefe von 1,60 Meter auf der Elbe zusichern.

Aus der von Ferlemann beantworteten Anfrage geht auch hervor, dass die Schiffbarkeit der Elbe sich entgegen bisherigen Behauptungen nach dem Hochwasser 2002 nicht verschlechtert, sondern sogar verbessert habe. Dennoch habe sich die auf dem Fluss beförderte Tonnage auf 700.000 Tonnen pro Jahr verringert. Die Argumentation, der schlechte Zustand der Elbe nach dem Hochwasser habe zu einem Rückgang der Schifffahrt geführt, sei daher nicht mehr haltbar, so Lischka.

Er wirft Ferlemann vor, ein „Verwirrspiel“ mit den Daten zu treiben und Millionensummen in den Unterhalt einer Wasserstraße zu investieren, auf der immer weniger Güter transportiert würden. Dieser Umstand mache auch den Bau des geplanten Saalekanals überflüssig, der die Schiffbarkeit der Saale verbessern soll. „Die Schiffe, die in Bernburg losfahren, werden im Elbesand stecken bleiben“, meinte auch der Leiter des BUND-Elbeprojektes, Ernst-Paul Dörfler. Lischka erklärte, Ferlemanns Aussagen seien „beliebig“ und dienten vermutlich vor allem Baulobby-Interessen und der Existenzsicherung der Schifffahrtsverwaltung im Osten. Befürworter eines Saalekanals wie der Chef der CDU-Mittelstandsvereinigung Detlef Gürth machen eine andere Rechnung auf: Das Projekt sei notwendig, eine schiffbare Saale sei für die Industrie wichtig. Zahlreiche Anlieger des Flusses hätten dringenden Bedarf für Transporte auf dem Wasserweg.



MZ
12.1.2010

Steht der Saale-Kanal vor dem Aus?

Trotz Ankündigung hat der Bund das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet.

MAGDEBURG/MZ/HK - Der Bau des umstrittenen Saale-Kanals bei Tornitz (Salzlandkreis) wird immer fraglicher. Obwohl sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Wasserstraßenneubauamt die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens ursprünglich für März dieses Jahres angekündigt hatten, ist dies bis heute nicht geschehen. Zuvor war der Start der Planfeststellung bereits aufgrund der Bundestagswahl 2009 verschoben worden.

des bereits abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens „für eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen ausgewertet“. Dabei seien auch „die notwendigen personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Realisierung des bisher nicht im Bundeshaushalt veranschlagten Vorhabens“ mit einzubeziehen, so WSV-Sprecherin Luisa Kittner. „Von dieser Entscheidung ist es abhängig, ob die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen wird“, erklärte Kittner.

Ähnlich dünn fiel die Antwort auf eine Anfrage des Bundestagsabgeordneten Jan Korte (Linke) aus. „Die Bundesregierung verweigert zum Kanal komplett die Auskunft“, sagte Korte. Statt konkreter Daten habe ihm das Bundesverkehrsministerium nur mitgeteilt, dass auch die jüngste Kostenschätzung zu dem Ergebnis kommt, die Rentabilität des Kanals sei gewährleistet. Korte geht hingegen davon aus, dass das Ministerium bewusst Informationen zurückhält, weil neue Berechnungen zum Kanal noch schlechter als ohnehin bekannt ausfallen. Nachdem die Kosten für die sieben Kilometer lange Strecke, mit der die Schiffbarkeit der Saale im Unterlauf verbessert werden soll, vom Bund anfangs auf 85 Millionen Euro beziffert wurden, geht man inzwischen von 100 Millionen Euro aus.

Kanal nicht rentabel?

„Wenn die Zahlen jetzt noch schlechter werden, stimmt das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht mehr“, betonte Korte. Angesichts der vagen Aussagen aus den Behörden hält es der Abgeordnete für möglich, dass der Bau des Saalekanals vor dem Aus steht: „Diesen Eindruck kann man auf jeden Fall bekommen.“

Sparbeschlüsse der BReg v. 7. 6. 2010

„Die Grundpfeiler unserer Zukunft stärken - Acht Punkte für solide Finanzen, neues Wachstum und Beschäftigung und Vorfahrt für Bildung [...]

5. Einsparungen in allen disponiblen Bereichen und Effizienzsteigerung in der Verwaltung

Die Ausgaben des Bundeshaushalts werden mittelfristig pauschal um rd. 4 Mrd. Euro p.a. reduziert. Dies wird im flexibilisierten Bereich und bei sonstigen disponiblen Ausgaben – also auch Programmausgaben - erfolgen. Die Umsetzung dieser Vorgabe liegt in der Hand der jeweiligen Ministerien. [...]

Einsparungen im Verwaltungsbereich				
Kürzung flexibilisierte Ausgaben	0,3	0,3	0,3	0,3
Kürzung dispon. Ausgaben	1,0	2,0	2,5	2,5
zusätzliche disponible BMVBS	0,2	0,2	0,27	0,34
Kürzung dispon. Ausgaben	1,2	2,2	2,8	2,8

Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 23. August 1999

3.6.5. Wasserstraßen und Binnenhäfen

3.6.5.1. Z: Das vorhandene Wasserstraßennetz und die Binnenhäfen sollen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr erhalten und soweit erforderlich ausgebaut und modernisiert werden, um eine Entlastung der Straßen und der Schienenwege zu erreichen. Dabei sollen negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild insbesondere im Gebiet der mittleren Elbe, der unteren Saale und der unteren Havel soweit wie möglich vermieden und der naturnahe Charakter der Flussläufe einschließlich ihrer Auenbereiche erhalten werden.

3.6.5.3. Z: Zur Sicherung der Schiffbarkeit des Wasserweges ist im Bereich der unteren Saale als Ausbauvariante ein Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr zwischen Calbe und der Einmündung in die Elbe vorzuhalten.



Landesverkehrswegeplan LSA Teil: Binnenschifffahrt, Häfen und Fähren

Leitlinie Saale

Die ganzjährige wirtschaftliche Befahrbarkeit der Saale ist zu gewährleisten.

Maßnahme

Das Land wird im Interesse einer zeitnahen Durchführung der erforderlichen Planungsverfahren den Bund weiterhin auffordern, die hierfür notwendigen Unterlagen zügig vorzulegen.

Erläuterung

Das Land betrachtet den Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr als einen tragfähigen Kompromiss, den Saaleausbau zu vollenden. Die Raum- und Umweltverträglichkeit der Maßnahme sollte in dem Raumordnungsverfahren zügig geprüft werden. Dabei sollen drei Trassenvarianten für den Bau eines einschiffigen Schleusenkanals linksseitig der Saale sowie die Nullvariante untersucht werden. **Die Trassenvariante II ist die Vorzugsvariante für dieses Vorhaben**, da hierbei die Ortslagen Tornitz und Werkleitz weiträumig umgangen werden. Darüber hinaus ist die **Direktanbindung des Saalekanals an die Elbe** zu untersuchen. **Die seinerzeit gewährten Fördermittel für den Hafen Halle wurden im Zusammenhang mit der ganzjährig wirtschaftlich befahrbaren Saale gesehen.**



REGIONALER ENTWICKLUNGSPLAN PLANUNGSREGION MAGDEBURG

(Beschluss Regionalversammlung am 17.05.2006; genehmigt am 29.05.2006)

5.9.5 Wasserstraßen und Binnenhäfen

5.9.5.1 Z Das vorhandene Wasserstraßennetz und die Binnenhäfen sollen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Güterverkehr erhalten und soweit erforderlich ausgebaut und modernisiert werden, um eine Entlastung der Straßen und der Schienenwege zu erreichen. Dabei sollen negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild insbesondere auch im Gebiet der mittleren Elbe und der unteren Saale soweit wie möglich vermieden und der naturnahe Charakter der Flussläufe einschließlich ihrer Auenbereiche erhalten werden. (LEP-LSA Punkt 3.6.5.1)

5.9.5.2 Z Vordringlich sind der Ausbau des Mittellandkanals/Elbe-Havel-Kanal einschließlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg mit der elbwasserstandsunabhängigen Anbindung der Magdeburger Häfen (VDE Nr. 17). (LEP-LSA Punkt 3.6.5.2)

5.9.5.3 Z Zur Sicherung der Schiffbarkeit des Wasserweges ist im Bereich der unteren Saale als Ausbauvariante ein Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr zwischen Calbe und der Einmündung in die Elbe vorzuhalten. (LEP-LSA Punkt 3.6.5.3, geändert durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den LEP-LSA vom 19. Juli 2005)

5.9.5.4 Z Der Ausbau und die Entwicklungsmöglichkeiten der unter 5.4.2.1 in diesem Werk (im LEP-LSA unter 3.4.2.1) als Vorrangstandorte festgelegten öffentlichen Häfen sind besonders zu unterstützen. (LEP-LSA Punkt 3.6.5.4)



Rechtswirkungen der Ziele der Raumordnung

- Nach **§ 3 I Nr. 2 ROG** enthalten Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form abschließend abgewogener Festlegungen, die einer weiteren Abwägung auf einer nachgeordneten Planungsstufe grundsätzlich nicht zugänglich sind.
- Ziele der Raumordnung sind nach **§ 4 I ROG** von **öffentlichen Stellen** bei ihren raumbedeutsamen Planungen sowie bei Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen zu beachten.
- Grundsätzlich haben die Ziele der Raumordnung gegenüber Dritten keine unmittelbare Bindungswirkung – regelmäßig keine Rechtsschutzmöglichkeit



Zielbindung ≠ Deklarierung als Ziel der Raumordnung.

- Wenn nach **§ 3 I Nr. 2 ROG** Ziele der Raumordnung Bindungswirkung entfalten, so weit sie von den Trägern der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogen worden sind, setzt dies tatsächlich eine entsprechende Ermittlung, Bewertung und Einstellung der Belange sowie eine abschließende Ausgleichsentscheidung voraus.
- Als inhaltliche Voraussetzungen muss die Abwägung die betroffenen Belange entsprechend ihrer Wertigkeit erfassen und berücksichtigen.
- Ziele der Raumordnung rechtfertigen sich nicht von selbst, sondern bedürfen einer Rechtfertigung, die durch eine abschließende Abwägung geleistet werden muss.



Verwaltungsgerichtliche Sicht

- Die Wahl des Standorts ist vorrangig eine raumordnerische Entscheidung, welche die Feststellungsbehörde nicht durch eine eigene ergebnisoffene Abwägung der nach ihrer Auffassung maßgeblichen Standortanforderungen ersetzen oder korrigieren darf.
- Die Planfeststellungsbehörde trifft hingegen keine Rechtspflicht zur Zulassung eines Vorhabens an dem von der Landesplanung zielförmig festgelegten Standort.
- Gelangt Sie bei ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass dem Vorhaben am landesplanerisch festgelegten Standort unüberwindbare Hindernisse oder überwiegende öffentliche und/oder private Belange entgegenstehen, muss sie das Vorhaben an diesem Standort ablehnen.
- Lässt die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben an dem landesplanerisch festgelegten Standort zu, unterliegt (auch) die zielförmige Festlegung der Landesplanung bei Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses aus Rechtsschutzgründen der gerichtlichen Inzidentkontrolle.

Z.B. BVerwG v.16.03.2006 - 4 A 1075/04 = BVerwGE 125, 116



2. Entwurf VO über Landesentwicklungsplan 2010

(vom 29.09.2009)

Z 85

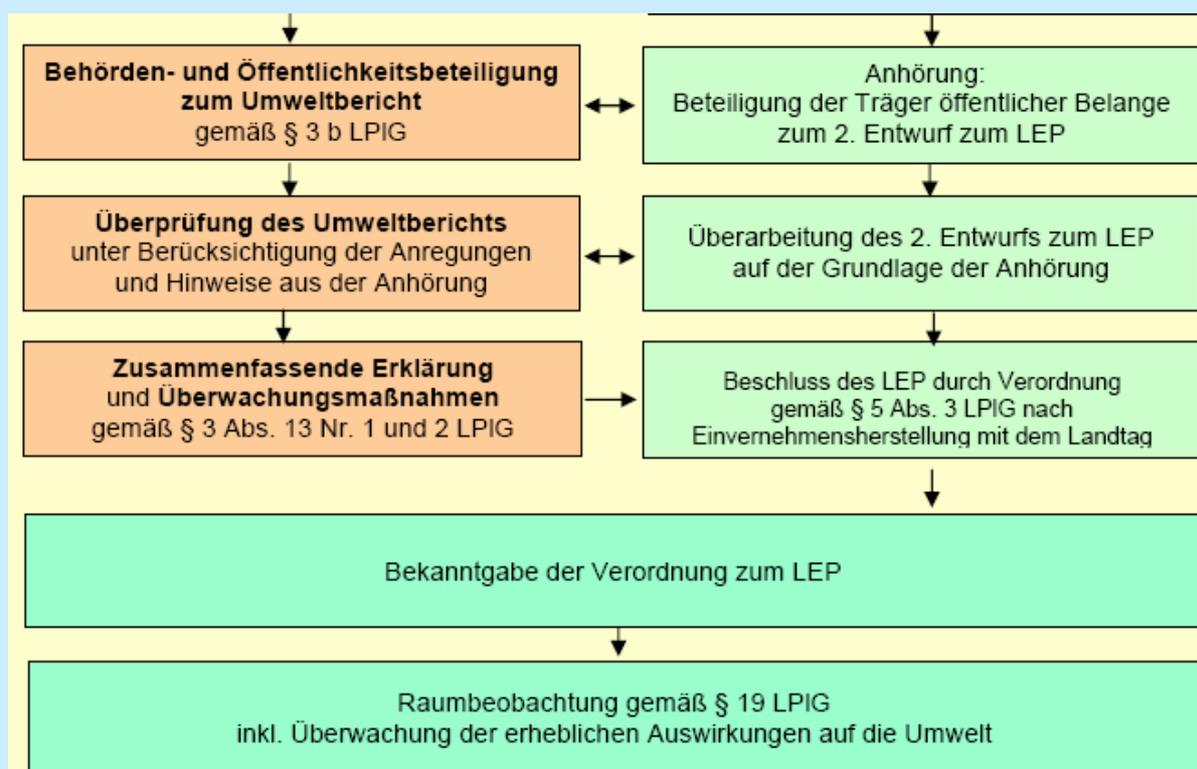
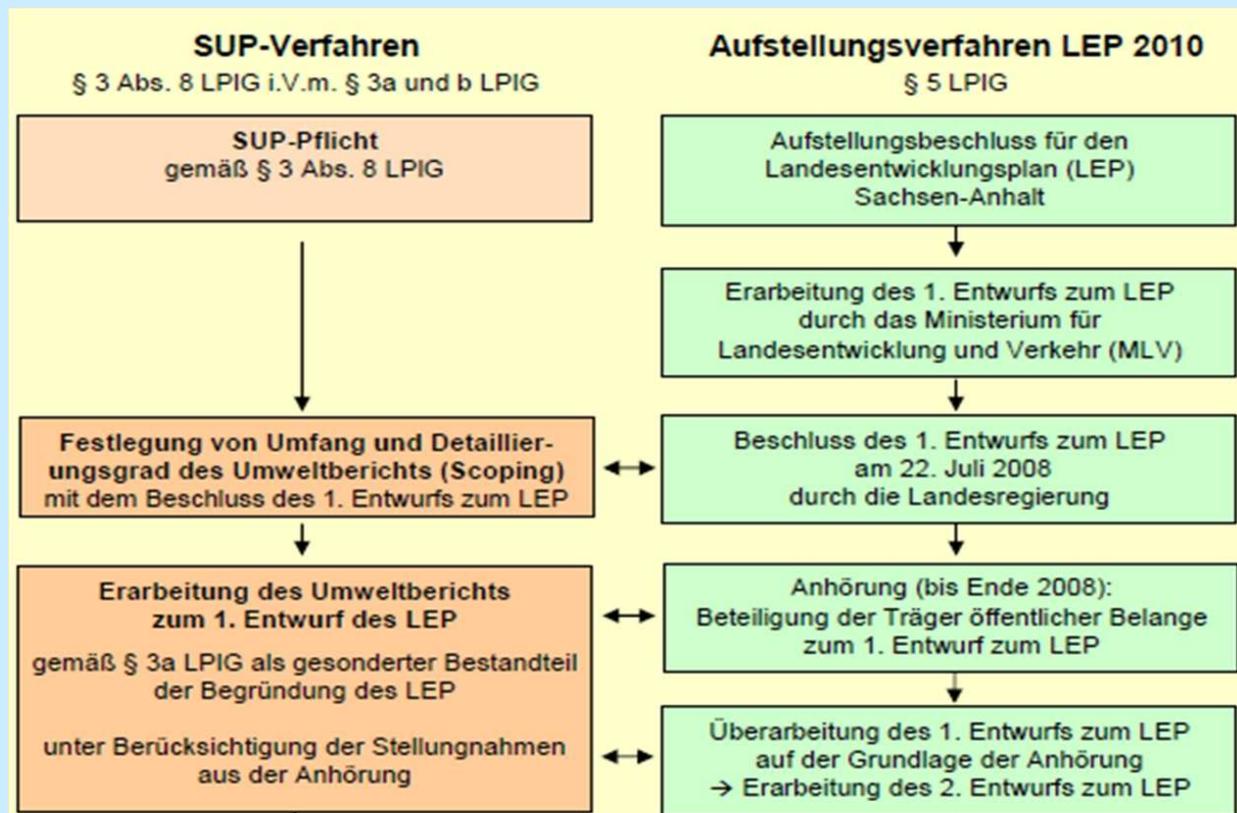
Die ganzjährige verlässliche Schiffbarkeit der Wasserstraßen Elbe und Saale ist herzustellen und zu gewährleisten. Dazu ist im Bereich der unteren Saale als Ausbaumaßnahme der Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr) vorgesehen.

Begründung: An der Elbe sind, zur Erreichung des Ziels der Wiederherstellung und Gewährleistung der Mindestfahrrinntiefe von 1,60 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr, Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zwischen Dresden und Geesthacht erforderlich.

Die hierfür erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen konzentrieren sich im Bereich des Landes Sachsen-Anhalt auf die Elbstrecken, die für die durchgängige Erreichung der angestrebten Mindestfahrrinntiefe Engpässe darstellen. Dabei werden z.B. Strombauwerke (Buhnen, Deck- und Leitwerke, Schwellen) instand gesetzt sowie Geschiebebewirtschaftungsmaßnahmen durchgeführt.

Die Sicherung der internationalen Wasserstraße Elbe als wichtige Hinterlandanbindung an den Hafen Hamburg als größten deutschen Seehafen steht hier im Vordergrund.

Für die Schifffahrt auf der Saale bestehen im Bereich zwischen Calbe und der Einmündung in die Elbe mit den Felsenstrecken und engen Kurvenradien derart komplizierte Verhältnisse, dass die Güterschifffahrt bei Niedrigwasser regelmäßig zum Erliegen kommt. Mit der im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2003 verankerten Maßnahme „Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr)“ soll eine durchgehende Nutzung des Wasserweges Elbe – Saale von Magdeburg bis Halle gewährleistet werden.

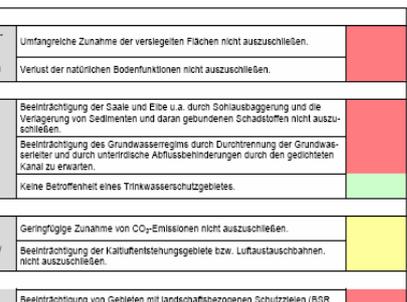


Umweltbericht zum 2. Entwurf LEP

Anhang C-4 Wasserstraßen

Plankategorie:	Wasserstraßen und Binnenhäfen	
Name	Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr)	
Lage	Untere Saale, zwischen Calbe und der Einmündung in die Elbe	
Festlegung bereits im LEP 1999 vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>	
Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen		
<p>In Bezug auf den Schleusenkanal Tornitz besteht für einige schutzgutbezogene Umweltziele ein geringes Konfliktpotenzial. Für viele schutzgutbezogene Umweltziele besteht ein geringes bis mittleres Konfliktpotenzial (Mensch, Klima, Kultur- und Sachgüter). Ein mittleres bis hohes Konfliktpotenzial besteht für Umweltziele der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft. Hervorzuheben sind dabei mögliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete im Flusslauf und Niederungsbereich der Saale. Dies wird im Rahmen der Projektplanung und -zulassung tiefer gehend geprüft.</p>		

Anhang C-4 Wasserstraßen			Einschätzung
Plankategorie:	Wasserstraßen und Binnenhäfen		
Name	Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr)		
Lage	Untere Saale, zwischen Calbe und der Einmündung in die Elbe		
Festlegung bereits im LEP 1999 vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/>		
Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen			
<p>In Bezug auf den Schleusenkanal Tornitz besteht für einige schutzgutbezogene Umweltziele ein geringes Konfliktpotenzial. Für viele schutzgutbezogene Umweltziele besteht ein geringes bis mittleres Konfliktpotenzial (Mensch, Klima, Kultur- und Sachgüter). Ein mittleres bis hohes Konfliktpotenzial besteht für Umweltziele der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft. Hervorzuheben sind dabei mögliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete im Flusslauf und Niederungsbereich der Saale. Dies wird im Rahmen der Projektplanung und -zulassung tiefer gehend geprüft.</p>			
Profilveranker	Umweltaspekt / Kriterium	Beschreibung des Konfliktpotenzials	
Menschen / menschliche Gesundheit			
	Lärm, Erschütterung, Strahlung, Licht	Keine bzw. geringe Beeinträchtigung durch Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zu Wohnsiedlungsbereichen zu erwarten.	
	Luftqualität / Geruch	Keine bzw. geringe Beeinträchtigung durch Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zu Wohnsiedlungsbereichen zu erwarten.	
	Oberschwebungsgebiete	Veränderungen der Aufwindverhältnisse der Elbe und Saale nicht auszuschließen.	
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt			
	Natura 2000	Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (FFH-Gebiete „Saaleau bei Groß-Rosenburg“, „Eibau Steckby-Lödteritz“, „Eibau zwischen Saalemündung und Magdeburg“ und SPA Gebiete „Mittlere Elbe einschließlich Steckby-Lödteritz Forst“) sind durch direkte Wirkungen zwischen Gebiet und Abgrenzung der Festlegung auf den Abstraktionsgrad des LEP nicht auszuschließen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind voraussichtlich durch Konkretisierung des Vorhabenstandes und durch geeignete Maßnahmen zur Spartenbegrenzung vermeidbar. Gelingt dies nicht, kann die Zulassung im Rahmen der FFH-rechtlichen Abwägungsprüfung dann erfolgen, wenn keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung möglich und wirksam sind.	
	Ländereit bedeutsame Flächen für den Arten- und Ökosystemschutz	Beeinträchtigung von wertvollen Biotopen durch großräumige Betroffenheit (u.a. Grünland mit/ohne Traub-, Rauschkanin in der Barbyer Auen- und Kommes Horn/Groß-Rosenburg) nicht auszuschließen.	
	Naturschutzrechtlich geschützte Bereiche (FIB, Nationalparks und NSG)	Beeinträchtigungen von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten (NSG „Steckby-Lödteritz Forst“) sind aufgrund direkter Wirkungen zwischen Gebiet und Abgrenzung der Festlegung zum derzeitigen Planungszustand nicht auszuschließen. Geeignete Maßnahmen zur Konfliktvermeidung sind ggf. festzulegen.	
	Biotopeverbund	Beeinträchtigung von überregionalen Biotopverbundeinheiten durch großräumige Zerschneidung nicht auszuschließen (Saalefeld und Elbtal).	

Anhang C-4 Wasserstraßen			Einschätzung
Plankategorie:	Wasserstraßen und Binnenhäfen		
Boden	Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsfläche	Umfangreiche Zunahme der versiegelten Flächen nicht auszuschließen.	
	Natürliche Bodenfunktionen	Verlust der natürlichen Bodenfunktionen nicht auszuschließen.	
Wasser			
	Oberflächengewässer	Beeinträchtigung der Saale und Elbe u.a. durch Sohlausbaggerung und die Verlagerung von Sedimenten und daran gebundenen Schadstoffen nicht auszuschließen.	
	Grundwasser	Beeinträchtigung des Grundwasserregimes durch Durchtrennung der Grundwasserleiter und durch unterirdische Abflussbehinderungen durch den gedichteten Kanal zu erwarten.	
	Trinkwasserschutzgebiete	Keine Betroffenheit eines Trinkwasserschutzgebietes.	
Klima / Luft			
	Klimaschädliche Gase	Geringfügige Zunahme von CO ₂ -Emissionen nicht auszuschließen.	
	Kaltluftsenkungsgebiete / Luftaustauschbahnen	Beeinträchtigung der Kaltluftsenkungsgebiete bzw. Luftaustauschbahnen, nicht auszuschließen.	
Landschaft			
	Naturschutzrechtlich geschützte Bereiche (BSR, Nationalparks und LSG)	Beeinträchtigung von Gebieten mit landschaftsbezogenen Schutzziele (BSR „Mittlere Elbe“ und LSG „Mittlere Elbe“) durch großräumige Betroffenheit nicht auszuschließen.	
Kultur- und Sachgüter			
	UNESCO-Welterbestätten / Kulturdenkmale	Keine Beeinträchtigung von UNESCO-Welterbestätten / Kulturdenkmälern zu erwarten.	
	Ur- und frühgeschichtliche Fundregionen	Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.	
	Bedeutsame historische Kulturlandschaften	Beeinträchtigung von bedeutsamen historischen Kulturlandschaften nicht auszuschließen.	
Vorschläge zur Konfliktlösung (Vermeidung / Verminderung / Kompensation)			
	Alternativen	Die potenziellen Konflikte sind durch die im Rahmen der Projektplanung und -zulassung umzusetzenden Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen gemäß Stand der Technik so gering wie möglich zu halten. Bei Bedarf sind die entstehenden Beeinträchtigungen entsprechend der fachrechtlichen Bestimmungen zu kompensieren. Archäologisch relevante Flächen werden in der Projektplanung durch Prospektionen im Vorfeld der Durchführung von baulichen Maßnahmen beachtet. Es wurden 2 Varianten der Trassenführung (Trasse I, Trasse II) und 2 Varianten der Flussanbindung (Saaleanbindung, Elbeanbindung) geprüft. Die Trasse II mit Elbeanbindung stellte sich als die insgesamt günstigste Variante dar. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind in der Landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren genauer erläutert.	
	Hinweise zum Monitoring	Bezug zum Monitoring gemäß WRRL, FFH-RL. Bei Realisierung des Tornitzkanals ist aufgrund der Komplexität des Vorhabens und der bestehenden Prognoseunsicherheiten zudem ein begleitendes Monitoring der Umweltauswirkungen (insb. Grundwassermonitoring inkl. der grundwasserabhängigen Biotoptypen) durchzuführen, für das ein eigenes, spezifisches Monitoringkonzept entwickelt werden sollte.	
<p>kein - geringes Konfliktpotenzial geringes - mittleres Konfliktpotenzial mittleres - hohes Konfliktpotenzial</p>			



Betr.: Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsicht der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg hat auf ihrer Sitzung am 03.03.2010 beschlossen (Beschluss Nr. RV 04/2010), den Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg auf der Grundlage des § 7 Raumordnungsgesetz (ROG vom 22.12.2008, BGBl. I S. 2986, zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585) neu aufzustellen.

Der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg wird Festlegungen in textlicher und zeichnerischer Form treffen.

Gem. § 10 Absatz 1 ROG in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Landesplanungsgesetz Sachsen-Anhalt unterrichte ich Sie hiermit von der Aufstellung des Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Magdeburg und fordere Sie auf, mir bis zum 31.08.2010 Vorschläge für den Entwurf des Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Magdeburg mitzuteilen.

Bei der Aufstellung des Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Magdeburg ist gem. § 9 Absatz 1 ROG eine Umweltprüfung (sog. Strategische Umweltprüfung) durchzuführen. Dabei ist ein Umweltbericht entsprechend § 9 Absatz 1 ROG zu erstellen. Mit den Vorschlägen zum Entwurf des Regionalen Entwicklungsplans können Sie auch Vorschläge zu Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts machen.

Die Vorschläge sind **bis zum 31. August 2010 bei der Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg Julius-Bremer-Straße 10 39104 Magdeburg**

einzureichen.



Raumordnungsverfahren (Rechtsgrundlagen)

- **§ 13 WaStrG - Planungen**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestimmt im Einvernehmen mit der zuständigen Landesbehörde die Planung und Linienführung der Bundeswasserstraßen. Bei der Bestimmung der Linienführung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. [...]

- **§ 15 ROG - Raumordnungsverfahren**

(1) Die für Raumordnung zuständige Landesbehörde prüft in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). [...]

- **§ 1 RoV - Anwendungsbereich**

Für die nachfolgend aufgeführten Planungen und Maßnahmen soll ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden,

[...]

11. Ausbau, Neubau und Beseitigung einer Bundeswasserstraße, die der Bestimmung der Planung und Linienführung nach § 13 des Bundeswasserstraßengesetzes bedürfen; [...]



- **§ 15 LPIG LSA - Raumordnungsverfahren**

(1) Das Raumordnungsverfahren hat den Zweck festzustellen, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und

wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung).

Im Raumordnungsverfahren sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Dies gilt auch für die Grundsätze, die in Raumordnungsplänen auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 aufgestellt werden.

Das Raumordnungsverfahren umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen eines Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand (Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 16 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung).



Maßstäbe für Raumordnungsverfahren

- Grundsätze des § 2 II ROG, der §§ 2, 2a LPIG und der Raumordnungspläne (§ 3 II LPIG)
- Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 1 ff., 16 UVPG
- FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG
- Bewirtschaftungsziele und –anforderungen nach §§ 25a WHG (Flussgebieteseinheit Elbe)
- Alle sonstigen zwingenden gesetzlichen Vorgaben (z.B. Artenschutz, Grundwasserbewirtschaftung etc.)



Rechtswirkungen der landesplanerischen Beurteilung

- = „**Sonstige Erfordernisse** der Raumordnung“ iSd § 3 I Nr. 4 ROG
- Diese sind nach **§ 4 I ROG** von **öffentlichen Stellen** bei ihren raumbedeutsamen Planungen sowie bei Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen in Abwägungs- und Ermessensscheidungen zu **berücksichtigen**.
- Grundsätzlich haben die Ziele der Raumordnung gegenüber Dritten keine unmittelbare Bindungswirkung
- **Keine isolierte Rechtsschutzmöglichkeit** - § 16 III UVPG: „Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nach § 15 des Raumordnungsgesetzes kann nur im Rahmen des Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentscheidung für ein Vorhaben überprüft werden.“



Planfeststellungsverfahren

• § 14 WaStrG - Planfeststellung, vorläufige Anordnung

(1) Der Ausbau, der Neubau oder die Beseitigung von Bundeswasserstraßen bedarf der vorherigen **Planfeststellung**. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der **Abwägung** zu berücksichtigen.

Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion; [...] Für das **Planfeststellungsverfahren** gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Wasser- und Schifffahrtsdirektion nach Zustimmung des **Bundesministeriums** für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und nach Anhörung der zuständigen Landesbehörde und der anliegenden Gemeinden und Gemeindeverbände eine **vorläufige Anordnung** erlassen, in der **Teilmaßnahmen** zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern und die nach § 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und nach § 14b Nr. 6 zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden. [...]

(3) Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedürfen die Feststellung des Planes, die Genehmigung und die vorläufige Anordnung des **Einvernehmens mit der zuständigen Landesbehörde**. [...]



UVPG	Verfahrensablauf	§ 72 ff. VwVfG/ § 14 a WaStrG
Scoping, § 5 UVPG	<p>Unterrichtung der zuständigen Behörde durch den Vorhabenträger, § 5 S. 1 UVPG</p> <p>Erörterung von Untersuchungsrahmen und Methode der UVP, § 5 S. 2 UVPG</p> <p>Unterrichtung des Vorhabenträgers durch Zulassungsbehörde, § 5 S. 3 UVPG</p>	[§ 71 c VwVfG]
Vorlage der UVP-Unterlagen durch Vorhabenträger, § 6 Abs. 1 UVPG	<p>Schriftlicher Antrag mit Planeinreichung, § 73 Abs. 1 VwVfG</p> <p>Einreichung der gemäß § 6 Abs. 2 UVPG notwendigen Unterlagen</p>	Verfahrensbeginn durch Antragstellung
Behördenbeteiligung (national), § 7 UVPG	Einholung der Stellungnahmen der berührten Behörden durch Anhörungsbehörde (Zeit: in der Regel nicht länger als 3 Monate)	Behördenbeteiligung, § 73 Abs. 2, 3a VwVfG

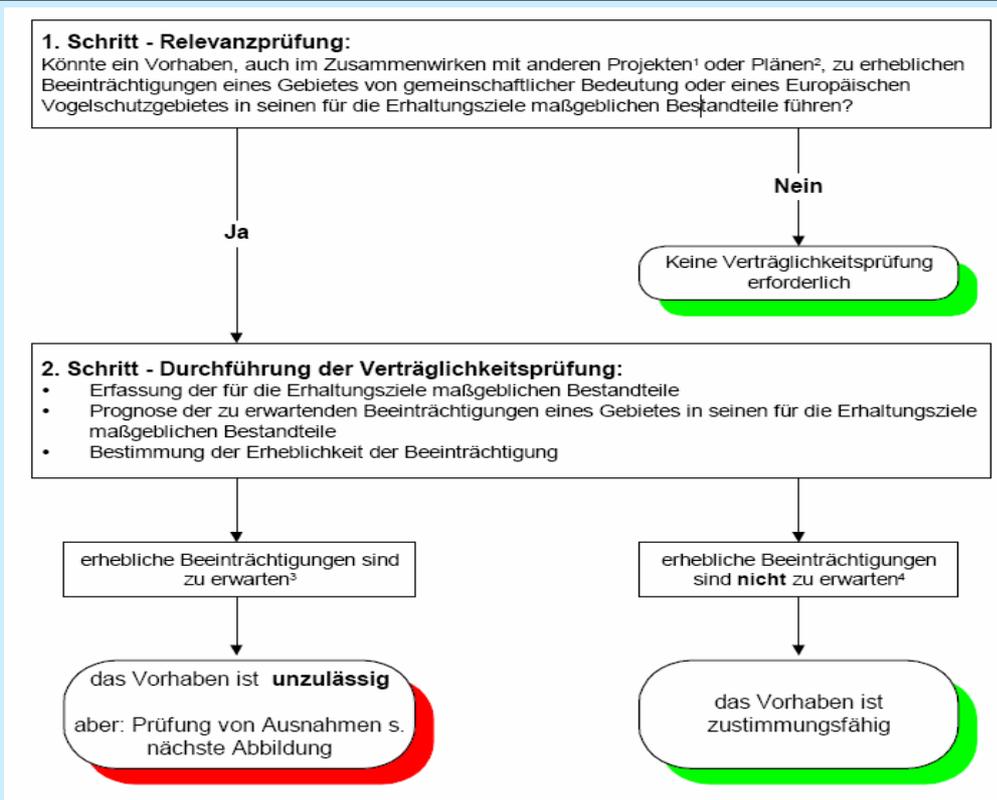


<p>Öffentlichkeitsbeteiligung, § 9 Abs. 1 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 3 - 7 VwVfG</p>	<p>Auslegung der Plan- und UVP-Unterlagen für die Dauer von einem Monat in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt</p> <p>Benachrichtigung der Naturschutz- und Umweltverbände</p> <p>Erhebung von Einwendungen in der Frist bis 2 Wochen nach Auslegung durch Einwendungsberechtigte (Interessenberührung, § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG) / entsprechende Möglichkeit für Verbände</p>	<p>§ 14a Nr. 1 WaStrG</p> <p>§ 14a Nr. 2 WaStrG</p> <p>Öffentlichkeitsbeteiligung, § 73 Abs. 2 - 7 VwVfG</p> <p>§ 14a Nr. 3 WaStrG</p>
<p>Darstellung, § 11 UVPG (möglich)</p>	<p>Durchführung des Erörterungstermins mit Betroffenen, Einwendern und beteiligten Behörden</p> <p>Anhörungsbehörde kann auf Erörterung verzichten, allerdings nicht in Bezug auf Verbände, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben</p> <p>Zusammenfassende Stellungnahme der Anhörungsbehörde (u.U. mit zusammenfassender Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG) möglichst innerhalb 1 Monat nach Erörterungstermin</p>	<p>§ 14a Nr. 5 WaStrG</p> <p>§ 14a Nr. 3 S. 2 WaStrG</p> <p>§ 73 Abs. 9 VwVfG</p>

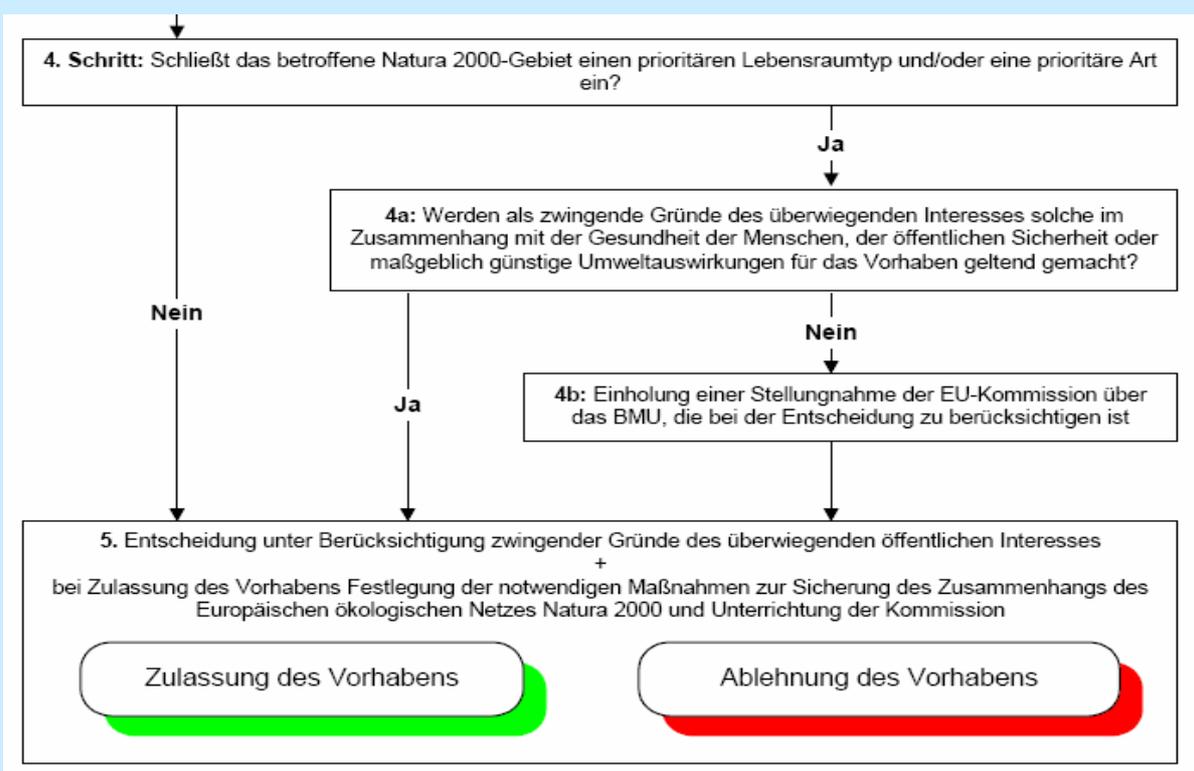
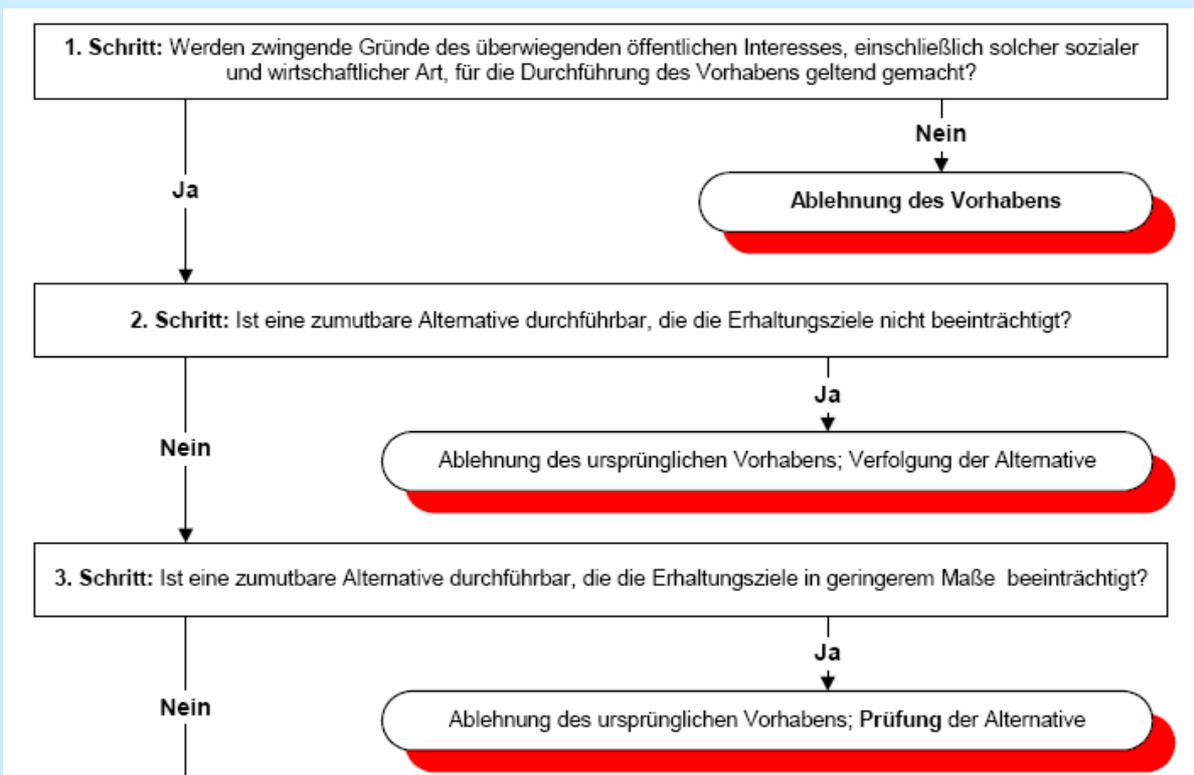


<p>Darstellung, § 11 UVPG</p> <p>Bewertung, § 12 UVPG</p> <p>Berücksichtigung, § 12 UVPG</p>	<p>... und Weiterleitung an die Planfeststellungsbehörde</p> <p>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG</p> <p>Bewertung der Umweltauswirkungen</p> <p>Entscheidung über Feststellung des Plans (unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, des gesammelten Abwägungsmaterials nach den Grundsätzen pflichtgemäßen Ermessens)</p>	<p>§ 73 Abs. 9 VwVfG</p> <p>Feststellung des Plans, § 74 Abs. 1 VwVfG</p>
--	--	--

Zusätzlich ist die FFH-VP in das Verfahren zu integrieren →



Quelle: Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes





Rechtsschutzfragen

- Zunächst zu beachten: **Präklusion** nach § 14a Nr. 7 WaStrG.
- Wasserstraßenrechtliche Planfeststellungsbeschlüsse können **unmittelbar** mit der **angefochten** werden (§§ 74 I iVm 70 VwVfG).
- Die Anfechtung hat **aufschiebende Wirkung**.
- Ist die **sofortige Vollziehung** angeordnet, kann der Antrag nach § 80 V 1 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nach § 14 e III WaStrG nur innerhalb eines Monats gestellt werden.
- **Zuständig** ist gem. § 48 I 1 Nr. 9 das **OVG Magdeburg** (nicht gem. § 50 I 1 Nr. 6 VwGO das BVerwG, vgl. § 14e I WaStrG).
- Nach § 14 e V WaStrG besteht eine **Klagebegründungsfrist** von sechs Wochen ab Erhebung der Klage (alle zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel).
- **Mängel** bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie **offensichtlich** und auf das Abwägungsverfahren von **Einfluss** sind (§ 14 e VI 1 WaStrG / § 75 Ia 1 VwVfG).
- **Erhebliche Mängel** bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch **Planergänzung** oder durch ein **ergänzendes Verfahren** behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt (§§ 14 e VI 1 WaStrG / § 75 Ia 2 VwVfG).



Materielle Plananforderungen

Schranken ergeben sich für die Planfeststellung

- aus der behördeninternen Bindung der Planfeststellungsbehörde an die vorbereitenden Planungsentscheidungen (⇒ Ziele und Erfordernisse der Raumordnung),
 - aus dem Erfordernis einer Planrechtfertigung,
 - aus gesetzlichen Planungsleitsätzen (⇒ zwingende Normen des einschlägigen materiellen Rechts)
- und
- aus dem Abwägungsgebot.



Planrechtfertigung

- Dann gegeben, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (vernünftige Gründe des Gemeinwohls).
- Planrechtfertigung = erster Vorprüfungspunkt, an den keine hohen Anforderungen zu stellen sind.
- Vorhaben, die nicht vernünftigerweise geboten sind, werden auch die Hürde des Abwägungsgebotes und der Eigentumsgarantie nicht nehmen.
- Die Vorausbeurteilung eines Vorhabens geht allerdings über die Feststellung, dass keine offenkundigen Hindernisse entgegenstehen, hinaus.
- Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben sich mit den an ihm zu stellenden rechtlichen Anforderungen vereinbaren lässt, etwa wenn ein Verkehrsweg nicht mehr dem wachsenden Verkehrsbedürfnis entspricht und die Planung einer entsprechenden Nachfrage dient.
- Ist der Bedarf des Vorhabens durch den Gesetzgeber in einem Bedarfsplan festgelegt, so ist diese Entscheidung für die Verwaltung und auch die Gerichte grundsätzlich bindend.



BVerwG, B. v. 02.04.2009 - 7 VR 1/09 (Elster-Havel-Kanal):

- „Der Ausbau der Bundeswasserstraßen ist eine durch Gesetz dem Bund zugewiesene Aufgabe. Mit dem Ausbau entspricht die Beklagte den Vorgaben den Binnenschiffsverkehr als im allgemeinen deutschen Interesse liegend zu fördern und Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwehren.
- Zu Unrecht bestreiten die Antragsteller die Planrechtfertigung damit, dass die dem Bundesverkehrswegeplan 1992 und 2003 zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen in den letzten Jahren bei weitem nicht erreicht worden sind und auch die nach Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ermöglichte Steigerung der Transportmengen um ca. 300 Prozent ausgeblieben ist.
- Ein Ausbau des Kanals ermöglicht einen sicheren Verkehr mit modernen Großschiffeinheiten und erweist sich damit auch als regionale Wirtschafts- und Strukturhilfe, die wiederum als legitimes Planungsziel verfolgt werden kann.
- Dass ein Ausbau in diesem Sinne auch als bloße Angebotsplanung zu verstehen ist, deren Nachfrage mit konkreten und belastbaren Zahlen vorerst nicht zu belegen ist, zwingt nicht dazu, dem Vorhaben die notwendige Planrechtfertigung abzusprechen
- Denn anders als die Neuplanung einer Verkehrsinfrastruktur, die ohne gesicherte Nachfrage sich als planerischer Missgriff erweisen kann, soll mit dem Ausbau einer Wasserstraße deren künftige Nutzbarkeit erhalten und gesichert werden. Verweigert man einer vorhandenen Infrastruktur die Anpassung an moderne Verkehrssysteme, was nur in Ausnahmefällen erwogen werden kann, wird eine mit öffentlichen Mitteln geschaffene Einrichtung aufgegeben und für einen künftigen Gebrauch untauglich.“



Abwägungsfehlerlehre

- Die nach Lage der Dinge zu berücksichtigenden Belange sind zunächst zu **ermitteln** und sodann in die Abwägung einzustellen.
- Die Belange dürfen nicht im Gegensatz zu ihrer **objektiven Gewichtigkeit** bewertet werden.
- Die **Ausgleichsentscheidung** zwischen den berührten öffentlichen und privaten Belangen darf **nicht** in einer Weise vorgenommen werden, die zur objektiven Gewichtigkeit der Belange **außer Verhältnis** steht.
- Die gerichtliche Kontrolle von **Prognoseentscheidung** beschränkt sich darauf, ob der zu Grunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, die Prognose methodisch einwandfrei durchgeführt und die Ergebnisse einleuchtend begründet worden sind.



§ 14b Nr. 11 a WaStrG

Die Planfeststellung ist zu versagen, wenn von dem Ausbau oder Neubau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Reimund Schmidt-De Caluwe

Raumordnungsverfahren und Planfeststellung bei Projekten des Gewässerausbaus



Reimund Schmidt-De Caluwe

Raumordnungsverfahren und Planfeststellung bei Projekten des Gewässerausbaus

