

Zusammenfassung des schriftlichen Urteils zur mündlichen Verhandlung am 15. Juni 2021

Am 15. Juni 2021 fand bei der 3. Kammer des Verwaltungsgerichtes in Schleswig die lange und mit Spannung erwartete Verhandlung zum Planfeststellungsverfahren zur K22 statt. In unserem 4. Newsletter brachten wir einen Bericht unseres 1. Vorsitzenden des Vereins, Dr. Wolfgang Bätcke, der als Zuschauer bei der Verhandlung anwesend war, über den Verlauf der Verhandlung. Inzwischen liegt das schriftliche Urteil des Gerichtes vor, das sich mit unserem Bericht aus dem 4. Newsletter deckt. Nun aber können wir wesentlich detaillierter die einzelnen Punkte des Urteils des Gerichtes zu den einzelnen Klagepunkten erläutern. Wir haben versucht, das insgesamt 32 Seiten lange Urteil auf 7 Seiten zu komprimieren und auf die wesentlichen Aussagen zusammenzufassen. Da wir im Wesentlichen wörtlich aus dem schriftlichen Urteil zitieren, wollen wir auch bei der Wortwahl des Gerichtes zu den einzelnen Akteuren bleiben. **Kläger** sind – wie allseits bekannt - die beiden Grundeigentümer Mölln und Meyer der Sperrgrundstücke (Wiesen) beiderseits der Esinger Straße. **Beklagte** ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein als Planfeststellungsbehörde und **Beigeladen** der Kreis Pinneberg als planaufstellende Behörde. Die IG Südtangente hat kein Klagerecht da sie selbst nicht direkt betroffen ist und war wie auch wir nur Zuschauer der Verhandlung.

Insgesamt hatten die Kläger 15 Klagepunkte zur Begründung ihrer Klage eingereicht, von denen - wie im Newsletter 4 beschrieben – 13 vom Gericht zurückgewiesen wurden, einer (Punkt 15) wäre sofort heilbar gewesen und lediglich der Klagepunkt 6 bezüglich des Verkehrsgutachtens hatte aus bekannten Gründen zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses geführt. Hier nun zunächst die 15 Klagepunkte. *Im Anschluss fügen wir zu den wesentlichen Punkten in kursiv die Beurteilung des Gerichtes an.* Wer gerne das Urteil im vollen Wortlaut lesen möchte, findet dieses auf der Webseite des Kreistages zur Sitzung des Hauptausschusses am 11.8.2021, Tagesordnungspunkt Ö 9.6 zur Berufung gegen das Urteil K22:

<https://www.kreis-pinneberg.de/Politik/Kreistagsinformation/Sitzungskalender.html>

Die Kläger haben folgende 15 Klagepunkte vorgebracht:

1. Die Zuständigkeit des Beklagten im Planfeststellungsbeschluss sei nicht hinreichend begründet worden.
2. Der beigeladene Kreis sei nicht zuständiger Vorhabenträger. Zuständig für die Planung und den Bau sei das Land, da es sich bei der geplanten Straße um eine Landesstraße und nicht um eine Kreisstraße im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes handle.

3. Dem beige-ladenen Kreis fehle die Zuständigkeit zum einen für den Bau der geplanten Rad- und Gehwege, zum anderen für die erforderliche Schließung der bisherigen Bahnübergänge in der Gärtnerstraße und dem Denkmalweg. (So steht es jedenfalls im Urteil!)
4. Es lägen verschiedene Verfahrensmängel vor. So sei bei den Bekanntmachungen im Anhörungsverfahren nicht ausreichend auf die ausgelegten Unterlagen hingewiesen worden und es hätten auch nicht sämtliche erforderliche Unterlagen tatsächlich ausgelegt. Außerdem sei nicht ausreichend, dass die Auslegung nur in den Städten Uetersen und Tornesch erfolgt sei. Nach Ansicht der Kläger hätten sich diese Mängel auf die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit ausgewirkt. Es fehle die erforderliche Anstoßwirkung.
5. Es fehle an einer hinreichenden Planrechtfertigung. Insbesondere sei die geplante Vorhabenvariante nicht geeignet, das vordringliche Planungsziel einer Entlastung der Innenstädte zu erreichen. Die sich aus den Verkehrsuntersuchungen ergebende Entlastung sei hierfür zu gering.
6. Der Planung liege eine unzureichende und in sich unschlüssige Verkehrsuntersuchung zugrunde. Wegen der Mängel verweisen die Kläger auf die Ausarbeitung einer modifizierten Südumgehung von Esingen im Planfeststellungsverfahren zur K 22 Ortsumgehung Tornesch der RegioConsult – Verkehrs- und Umweltmanagement – aus dem Juli 2014 (Anlage K4), welche sich mit der Verkehrsuntersuchung 2006 auseinandersetzt. Weiterhin verwiesen wird auf die Analyse und Bewertung der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur Planung der Kreisstraße K 22 im Kreis Pinneberg vom 22.05.2015 der RegioConsult aus dem Februar 2016 (Anlage K5), welche sich mit der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung 2015 befasst.

Die dort dargestellten Mängel der Planung seien derart gravierend, dass eine nachträgliche Behebung durch Einholung einer erneuten Verkehrsuntersuchung, noch dazu in absehbarer, den Klägern zumutbarer Zeit, nicht in Frage komme. Ein ergänzendes Verfahren sei auch weder nach § 142 Abs. 1a Satz 2 LVwG noch nach § 7 Abs. 5 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) möglich. § 142 Abs. 1 a Satz 2 LVwG sehe vor dem Hintergrund der tradierten Unterscheidung von Planergänzung und ergänzendem Verfahren gerade die Möglichkeit des Letzteren nicht vor. Ein ergänzendes Verfahren nach § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG sei nach Satz 2 dieser Vorschrift ausgeschlossen, da dieser die Möglichkeit nicht nur im Anwendungsbereich des § 75 Abs. 1 a VwVfG, sondern auch der entsprechenden Regelungen in den Landesverwaltungsverfahrensgesetzen ausschließe.

7. Durch die fehlende Leistungsfähigkeit des Knotens 1 (Kreisel K 22 / L 110) sei die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet. Die Kläger verweisen auf die Prüfung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes L 110 / K 22 durch die RegioConsult aus dem Dezember 2018 (Anlage K7).

8. Wesentliche Planungsalternativen seien nicht geprüft und bei der Planung hinreichend berücksichtigt worden. Dies betreffe insbesondere die von der Interessengemeinschaft Südtangente Tornesch-Esingen ausgearbeitete sog. Südtangente (Anlage K4). Die Südtangente sei der Plantrasse sowohl im Hinblick auf die Entlastungswirkung als auch die Umweltauswirkungen vorzuziehen (Anlage K8). Der Beklagte habe sich nicht hinreichend mit dieser Alternative befasst.
9. Die Planung werde insbesondere hinsichtlich der Alternativen- und Variantenprüfung den Anforderungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes nicht gerecht.
10. Die Planung der Grundwasserentnahme sei unzureichend. Im Planfeststellungsbeschluss sei über wesentliche Fragen nicht abschließend entschieden worden, sondern sei die Grundwasserentnahme nach einer bloßen Vorabschätzung dem Ermessen im Rahmen der Ausführungsplanung vorbehalten worden.
11. Es lägen Fehler der kleinräumigen Planung im Bereich der ehemaligen Papierschlammdeponie am Ohrtbrookgraben vor. Die Gefahr einer Verschlechterung des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch die geplanten Maßnahmen sei im Hinblick auf die dort abgelagerten Altlasten unzureichend untersucht worden.
12. Die Planung verstoße auch deshalb gegen das Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer, weil durch den Ausbau der Straße die Gefahr eines zunehmenden Eintrages von Tausalzen in den Ohrtbrookgraben bestehe. Dies sei nur unzureichend untersucht worden. Eine erforderliche Tausalzberechnung liege nicht vor.
13. Der Tausalzeintrag sei auch bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht hinreichend beachtet worden. Es bestehe eine Gefahr für die — sehr wahrscheinlich — im Ohrtbrookgraben vorkommende geschützte Fischart Rapfen.
14. Es fehlten erforderliche Genehmigungen und Befreiungen nach den Naturschutzgesetzen des Bundes und des Landes. Insofern sei dem Schutz des Landschaftsschutzgebietes „Mittlere Pinnau“ nicht hinreichend Rechnung getragen worden.
15. Die Planung stelle schließlich eine übermäßige Inanspruchnahme der Flächen des Klägers zu 2) dar. Es sei die Enteignung von Flächen geplant, welche nicht für die Umsetzung des eigentlichen Vorhabens benötigt würden.

Anschließend jetzt die wesentlichen Feststellungen des Gerichtes. Einige Klagepunkte wurden mit der kurzen Begründung, dass diese nicht entscheidungserheblich seien, zurückgewiesen.

Zu 1. bis 3.: Zuständigkeit Kreis

Nach Auffassung des Gerichtes handelt es sich bei der geplanten K22 ihrer Verkehrsbedeutung nach um eine Kreisstraße, die dazu bestimmt ist, überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises Pinneberg zu dienen. Die Straße eröffnet hierzu die Möglichkeit einer sinnvollen Routenwahl für den Verkehr durch mehrere Gemeinden innerhalb des Kreises

Pinneberg. **Sie verfolgt damit unter anderem das Planungsziel, dem erhöhten Verkehrsaufkommen der K20 in der Stadt Tornesch entgegenzuwirken, indem sie eine wesentlich sicherere, leistungsstärkere und zeitsparendere Alternativstrecke anbietet.** Der Kreis als Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen ist deshalb zuständig für den geplanten Aus- und Neubau der K22.

Zu 5.: Planrechtfertigung

Zu der Verkehrsbedeutung der K 22 als Kreisstraße wurde bereits ausgeführt. Aus dem Planfeststellungsbeschluss ergibt sich, dass wesentliche Ziele der Planung die Entlastung der Innenstadtbereiche von Uetersen und Tornesch von den diese durchlaufenden Verkehren, der Anschluss der südlichen Teile dieser Städte einschließlich der dortigen Gewerbegebiete, die Anbindung der umgebenden Gemeinden sowie die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der K 22 sind.

Die Verwirklichung dieser Ziele der Planung erweist sich nach der Auffassung des Gerichts angesichts der sich verändernden Verkehrsbedürfnisse in dem Planungsgebiet hier auch als vernünftigerweise geboten. Die Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2006 und die Aktualisierung aus dem Jahr 2015, auf welche sich der Planfeststellungsbeschluss stützt, gehen von einer Entlastungswirkung von 15-20 % bzw. 13-17 % aus. Trotz der — noch auszuführenden — Mängel dieser Untersuchung wird die Planung den Anforderungen einer Planrechtfertigung gerecht, da davon auszugehen ist, dass eine Entlastungswirkung durch eine teilweise Verlagerung des Verkehrs eintreten wird und diese bei der weiteren Abwägung berücksichtigt werden kann.

Neben der Entlastungswirkung können die weiteren Ziele der Planung erreicht werden. Soweit die bestehende K 22 unstreitig nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine Kreisstraße entspricht und den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügt, ist ein Neubau, eine Erweiterung oder sonstige Verbesserung entsprechend den Vorgaben des Straßen- und Wegegesetzes geboten. Durch den planfestgestellten Aus- und teilweisen Neubau der K 22 werden die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der öffentlichen Straße insgesamt verbessert. Unter anderem wird die Streckenführung vereinfacht, die Fahrbahn für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und der Geh- und Radweg, der bislang nur auf einem Teil der Strecke besteht, für den Verkehr der Fußgänger und Radfahrer ausgebaut. Auch dem Schwerlastverkehr aus den angrenzenden Gewerbegebieten wird dabei Rechnung getragen. Zudem werden die zwei höhengleichen und derzeit mit Schranken gesicherten Bahnübergänge in der Gärtnerstraße und dem Denkmalweg durch ein Unterführungsbauwerk ersetzt, das von allen Verkehrsarten ohne Wartezeiten und Gefahren durch den Zugverkehr genutzt werden kann. Auch der Anschluss der südlichen Stadtteile sowie der umgebenden Gemeinden wird durch das Vorhaben' verbessert.

Die Planung ist insoweit gerechtfertigt. Die Gewichtung und Abwägung dieser an den Vorgaben des Straßen- und Wegegesetzes ausgerichteten und vernünftigerweise verfolgten Ziele im Einzelnen obliegt weder den Klägern noch dem Gericht.

Zu 6.: Verkehrsgutachten

Auch das Gericht geht davon aus, dass der gewählte Untersuchungsraum zu klein bemessen wurde. Hierbei handelt sich zweifellos um einen schwerwiegenden Fehler. Das Vorhaben liegt im Kreis Pinneberg zwischen den Städten Uetersen und Tornesch. Nördlich liegt das Mittelzentrum Elmshorn, südöstlich das Mittelzentrum Pinneberg. Wesentlich geprägt wird das gesamte Gebiet durch die Nähe zur Hansestadt Hamburg („Metropolregion Hamburg“). Die Verbindung zur B 431 im Westen ist noch am Rande des gewählten Untersuchungsraumes erkennbar. Im Osten endet der Untersuchungsraum unmittelbar am Anschluss zur L 110, die weiter zu der außerhalb des betrachteten Bereiches verlaufenden A 23 führt, welche einen wichtigen Teil des angeschlossenen Netzes der Landes- und Bundesstraßen darstellt. Zwar mag dem Beklagten zuzustimmen sein, dass der Untersuchungsraum für Verkehrszählungen an den untersuchten Punkten für eine Feststellung des Ist-Zustandes der Verkehre auf diesen Straßen ausreichend sein kann. Er ist jedoch nicht geeignet, großräumigere Einflüsse zu berücksichtigen. Auch die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung 2015 ist zu beanstanden. Grund für die Aktualisierung war, dass erkannt wurde, dass sich wesentliche Annahmen, welche der Prognose der Verkehrsuntersuchung 2006 zugrunde lagen, nicht mehr als tragfähig erwiesen. Statt einer vollständig neuen Untersuchung wurde jedoch nur eine Aktualisierung vorgenommen, welche ausdrücklich nur eine „Abschätzung der verkehrlichen Wirkung (Planfall 2030)“ (Anlage 20, S. 8) enthielt.

Die hier vorliegenden Mängel können nicht als unerheblich bezeichnet werden, da zur Überzeugung des Gerichts nicht offensichtlich feststeht, dass sie die Entscheidung in der Sache nicht beeinflussen haben. Eine Behebung des Mangels durch Planergänzung ist hier nicht möglich, weil diese zunächst die Vornahme einer Verkehrsuntersuchung sowie eine ergebnisoffene Würdigung und sich anschließende erneute Sachentscheidung des Beklagten erfordert. Dies ist nur im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens möglich.

Die Beklagte hatte ein Sachverständigengutachten vorgelegt, in dem dargestellt wurde, dass sich diese methodischen Fehler im Ergebnis nicht ausgewirkt hätten und die Verkehrsuntersuchung deshalb eine belastbare Grundlage für die Planfeststellung darstellten. Aus Sicht des Gerichtes seien diese jedoch nicht schlüssig und nachvollziehbar begründet.

Der dargestellte nicht unerhebliche Abwägungsmangel führt hier zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, **da er bis zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung nicht geheilt wurde** und nicht durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden kann.

Die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens ist vorliegend aber weder nach § 142 Abs. 1 a Satz 2 LVwG noch nach § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG möglich.

Die Vorschriften des Schleswig-Holsteinischen Landesrechts sehen nur die Möglichkeit einer Planergänzung, nicht aber eines ergänzenden Verfahrens zur Behebung von Mängeln bei der Abwägung oder einer Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften vor.

Die Möglichkeit zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens ist nach dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift nicht vorgesehen. Auch kann angesichts der Differenzierung zwischen beiden Möglichkeiten in der übrigen Gesetzgebung und Rechtsprechung nicht der Auffassung des Beklagten gefolgt werden, dass mit Planergänzung auch das ergänzende Verfahren gemeint sei.

Zu 8.: Alternative Südumgehung

Zu der Südtangente wird im Planfeststellungsbeschluss (S. 102 f.) ausgeführt. Aus den dortigen Ausführungen ergibt sich, dass aus Sicht des beigeladenen Kreises als Trägers des Vorhabens die Alternative der Interessengemeinschaft der in dem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Trasse unterliege, da wesentliche Planungsziele nicht erreicht würden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die angestrebte Verkehrsführung und die damit verbundene Anbindung und bezweckte Entlastung der Innenstadtbereiche von Uetersen und Tornesch sowie die aus Gründen der Sicherheit geplante Schließung der höhengleichen Bahnübergänge, welche durch eine Unterführung ersetzt werden sollten. Die Trasse der Südtangente würde zudem zu ca. 80-85 % über Gebiete verlaufen, in welchen bisher keine Straße vorhanden sei. Hierdurch wären erheblich größere Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Natur etc. notwendig. Außerdem sei zu erwarten, dass der erforderliche Straßenneubau erheblich höhere Kosten verursache. Auch die infrastrukturellen Probleme der alten K 22 würden durch eine Umsetzung der Südtangente nicht gelöst.

Der Beklagte führt jedoch aus, dass auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Vorteile der Alternativvariante der Südtangente den Nachteilen unterlägen. Analog zur geprüften Variante einer Südumfahrung von Esingen fielen insbesondere die starken Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Kostenfaktoren ins Gewicht. Zudem würden durch den Trassenneubau landwirtschaftliche und bisher unzersiedelte Flächen zerschnitten. Während sich bei der Vorzugsvariante die Notwendigkeit eines Trassenneubaus auf weniger als 1 km beschränke, würde die Südtangente eine Neutrassierung von fast 3 km bedingen. Inwiefern die Variante eine Entlastung des Zentrums von Tornesch von 42 % und mehr einbringen sollte, könne der Beklagte nicht nachvollziehen. Dies könne jedoch aufgrund der aufgeführten Gründe, die gegen die Südtangente sprächen, dahingestellt bleiben.

Die hiermit vorgenommene Abwägung ist durch das Gericht nicht zu beanstanden. Es kommt nicht darauf an, dass, wie die Kläger meinen, gute Gründe für eine Bevorzugung der Südtangente der Interessengemeinschaft Tornesch-Esingens sprechen mögen. Denn gemessen an den Zielen der Planung, welche durch die Südtangente nicht verwirklicht werden könnten, erweist sich diese als ein aliud zu dem Vorhaben des Planfeststellungsverfahrens. Eine weitere Prüfung war deshalb nicht erforderlich. Die Südtangente konnte von dem Beigeladenen und dem Beklagten nach der erfolgten Würdigung verworfen werden.

Zu 15.: Übermäßige Inanspruchnahme von Flächen

Im Planfeststellungsverfahren sind nur die zwingend für das Vorhaben benötigten Flächen festzusetzen. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren

durchzuführen. In diesem Verfahren ist dann auch über eine Entschädigung für Folgewirkungen auf das Restgrundstück zu entscheiden. Das heißt, erst im Enteignungsverfahren hätte der Grundbesitzer die Forderung stellen können, dass ihm auch das nicht mehr wirtschaftlich nutzbare Restgrundstück abzukaufen ist. Erst dann wäre die Frage zu klären ob dem Enteignungsbetroffenen wegen derartiger Folgewirkungen überhaupt ein Anspruch auf Übernahme des Restgrundstücks zusteht. Insofern wollte die Planfeststellungsbehörde vorschnell die Interessen zugunsten des Grundeigentümers wahren. Es kann also durchaus passieren, dass der Kläger durch diesen Klagepunkt bei der späteren Entschädigungsregelung schlechter gestellt wird. Wenn dies der einzige verbleibende Punkt gewesen wäre, hätte diese Fläche im Zuge des Gerichtsverfahrens aus dem Komplex herausgelöst werden können.

Kommentar:

Die Beklagten, also das Land und der Kreis, haben Anfang August Berufung gegen das Urteil gelegt. Damit ist das Urteil des Verwaltungsgerichtes hinfällig. Vor dem Hintergrund der sehr engen Auslegung des Landesverwaltungsgesetzes durch das Verwaltungsgericht entgegen dem zu Grunde liegenden Verwaltungsverfahrensgesetz sehen wir sehr gute Chancen, dass das Obergericht dies anders sehen könnte. Damit bestehen gute Chancen für einen positiven Ausgang des Berufungsverfahrens. Dreh- und Angelpunkt wird auch das neue, derzeit in der Aufstellung befindliche neue Verkehrsgutachten sein. Die Verkehrszählungen wurden Anfang Juni durchgeführt. Mit der Vorlage des Gutachten wird im Spätherbst gerechnet.

Dass die Kläger nicht mehr wirtschaftlich und überlegt handeln erkennt man aus dem Klagepunkt 15, indem Sie den ihnen durch die Planfeststellungsbehörde gesicherten Ankauf der künftig nicht mehr wirtschaftlich nutzbaren Fläche ausschlagen und das Risiko eingehen, dass sie später nicht dafür entschädigt werden.