



Planfeststellungsverfahren

*Klaus Berard
BMVBW*

Der Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg, der Bestandteil des Projekts 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ist, ist als wasserwegerechtliches Vorhaben gemäß § 12 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Hoheitsaufgabe des Bundes und bedarf nach § 14 ff WaStrG der vorherigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Dieses umfasst die Errichtung der Schleusenanlagen Hohenwarthe und Rothensee samt Nebenanlagen, die Errichtung der Kanalbrücke über die Elbe mit Hochwasserentlastungsanlage und -gerinne, den Ausbau/ Neubau der Anschlussstrecken im Westen und Osten des Mittellandkanals, die Errichtung der Brücke zur Überführung der Kreisstraße K 215 neu über dem Mittellandkanal, die Schaffung dazugehöriger Unterhaltungsflächen, Betriebs- und Wirtschaftswege einschließlich deren Anschlüsse an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, die Errichtung der Baustraßen Rothensee und Hohenwarthe, die Herstellung von Dükern und sonstigen Durchlässen zur Anpassung bestehender Ver- bzw. Entsorgungsanlagen, die Anpassung öffentlicher Straßen und Wege und sonstiger Anlagen, die Auflassung von Gebäuden, eine Zwischenlagerungsfläche von Erdaushubmassen sowie umfangreiche Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft nach einem landschaftspflegerischen Begleitplan.

Träger dieses Vorhabens ist die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung), vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost, diese vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Magdeburg.

Die Verlegung der Ortsdurchfahrt Hohenwarthe zur Ortsumgehung (Bestandteil der Kreisstraße K 215) im Zuge der zunächst für das wasserwegerechtliche Vorhaben errichteten Baustraße Hohenwarthe stellt ein rein straßenrechtliches Vorhaben dar. Sie umfasst neben der Schaffung der für eine Kreisstraße erforderlichen Grundausstattung die streckenweise Ausgestaltung der K 215 als Allee, die Herstellung aller hierdurch bedingten Anpassungsmaßnahmen sowie weitere Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in die Natur und Landschaft nach einem gemeinsamen landschaftspflegerischen Begleitplan. Ihr Bau bedarf gemäß § 37 Abs. 1 Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt gleichfalls der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Träger dieses Vorhabens ist der Landkreis Jerichower Land.

Da die Baustraße und die Kreisstraße auf einer gemeinsamen Trasse verlaufen und die Kriterien des § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) der Gleichzeitigkeit, der räumlichen Nähe sowie des Koordinierungsbedarfs zu bejahen sind, handelt es sich bei beiden Vorhaben um selbständige Vorhaben im Sinne des § 78 VwVfG, die jedoch eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens bedürfen; sie sind gleichzeitig beabsichtigt, eines stellt sich nicht als Veranlasser für das andere dar und auch nicht lediglich als dessen Folgemaßnahme im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Derartige Vorhaben müssen einerseits den jeweiligen Hoheitsträgern selbst überlassen bleiben, andererseits kann die planerische Betroffenheit Dritter aber nur in einem einheitlichen Verfahren umfassend ermittelt und adäquat berücksichtigt werden.

Da das wasserwegerechtliche Vorhaben den deutlich größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt, dies sowohl hinsichtlich der Größe seiner Anlagen, des Ausmaßes der nachteiligen und zu kompensierenden Wirkungen, der Zahl der betroffenen Privaten und zu beteiligenden Behörden sowie der Gewichtung der dabei berührten öffentlichen und privaten Belange, war die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost im Hinblick auf die Dominanz des wasserwegerechtlichen Vorhabens insgesamt zuständige Planfeststellungsbehörde.



Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.08.1996 (A 4-143.3-Pro/11) stellt die Pläne fest, d. h. die Zulässigkeit beider Vorhaben einschließlich ihrer notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihnen berührten öffentlichen Belange und berücksichtigt alle von ihnen berührten öffentlichen und privaten Belange samt Umweltverträglichkeit im Rahmen einer umfassenden Abwägung. Dabei werden durch die sog. Konzentrationswirkung der Planfeststellung die nach sämtlichen öffentlich-rechtlichen Vorschriften (d.h. nicht nur nach wasserwege- oder straßenrechtlichen) erforderlichen Genehmigungen, Ausnahmen, Befreiungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen o.ä. erfasst, deren materieller Regelungsgehalt gleichfalls geprüft und berücksichtigt wurde.

Bei der hierbei erforderlichen komplexen Interessensabwägung nahmen neben den nachstehend teilweise angeführten Belangen die Umweltauswirkungen beider Vorhaben einen erheblichen Stellenwert ein. Da ein derart großes Vorhaben selbst bei sorgfältigster Planung ohne Eingriffe in die Natur nicht durchführbar ist, bedurfte es zu deren Kompensation einer umfangreichen Landschaftspflegerischen Begleitplanung, die insgesamt 25 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmeflächen sowie etliche weitere Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung nachteiliger Wirkungen der Vorhaben umfasst.

Der Beschluss entscheidet ferner über die Einwendungen, über die bei der Erörterung im sechstägigen Erörterungs- bzw. Ortstermin vor der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde keine Einigung erzielt wurde und legt den Trägern der Vorhaben Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind.

Hierzu gehören Anordnungen zur Beweissicherung (z.B. Grundwassermessstellen, Bestandsaufnahme an Gebäuden), von Maßnahmen im Interesse der Wasserwirtschaft (z.B. Gewährleistung der sicheren Ableitung von Grund-, Oberflächen- und Hochwasser, dies auch in jeder Bauphase und unter gleichzeitiger Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf Einleitungsgewässer), der Archäologie (z.B. Gelegenheit zur baubegleitenden Fundstellenbeobachtung), bestehender Anlagen sowie Planungen Dritter (z.B. umfangreiche Abstimmungspflichten mit Leitungsbetreibern, Abstimmung mit dem Kali-Bergbau Zielitz), der Schutzgüter Boden, Abfall, Altlasten (z.B. Vorgaben für die Zwischenlagerung sowie den sonstigen Umgang mit Bodenaushub), der Landwirtschaft und Flurneuordnung (z.B. Rekultivierung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen), zum Schutz vor Lärm und sonstigen Emissionen (z.B. emissionsmindernde Bauablaufplanung und Schutzanpflanzungen), im Interesse des Landschaftspflegerischen Begleitplans (z.B. Fertig- bzw. Herstellungspflege sowie Funktionskontrolle an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, zeitliche Beschränkungen von Abholzungen), der Verkehrssicherung (z.B. diverse Sportbooteinrichtungen, Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs) sowie der öffentlichen Sicherheit (z.B. Dammspektion, Kampfmittelbeseitigung, Sicherheit der Baustellen) aber auch Entscheidungsvorbehalte (z.B. für den Fall wesentlicher Grundwasserspiegeländerungen etc.).

Entscheidungen über solche Einwendungen, die nicht spätestens im Erörterungstermin einvernehmlich beigelegt werden konnten, mussten nur in relativ wenigen Fällen getroffen werden. Sie bezogen sich in erster Linie als gleichförmige bzw. Sammeleinwendung mit unterschiedlichen Zielsetzungen auf den Trassenverlauf der Bau- und späteren Kreisstraße Hohenwarthe, auf das Thema Standsicherheit der Kanaldämme oder richteten sich gegen die Erforderlichkeit oder Zulässigkeit von Grundstücksinanspruchnahmen. Diesen sowie den zuvor bereits beigelegten Einwendungen wurde vor allem mit den vg. Anordnungen sowie einigen Planänderungen bzw. –ergänzungen und verbindlichen Zusagen der Träger der Vorhaben begegnet.

Im Übrigen stellt der Planfeststellungsbeschluss die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken für die Vorhaben (Baumaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) fest. Die weiteren Voraussetzungen für die tatsächliche Grundstücksinanspruchnahmen samt Entschädigungsfragen bleiben demgegenüber einem gesonderten Verfahren



vorbehalten, für das in dem Fall, dass zwischen den Eigentümern und den Trägern der Vorhaben keine Einigung erzielt werden kann, die Enteignungs- und Entschädigungsfestsetzungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalts zuständig ist.

Zu dem Verfahren in formeller Hinsicht, das im Wege der Publizität sowie der umfangreichen Gewährleistung rechtlichen Gehörs den Vorhaben ein hohes Maß an Transparenz verleiht und wesentliche Voraussetzung für einen rechtsstaatlichen Ausgleich zwischen allen vom Vorhaben betroffenen Interessen schafft, sei folgendes angemerkt:

Am 25.06.1992 fand die Erörterung über Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Beteiligung der vom Vorhaben betroffenen Trägern öffentlicher Belange sowie der anerkannten Naturschutzverbände statt, die diesbezügliche Unterrichtung erfolgte mit Schreiben vom 26.01.1993.

Die Pläne beider Vorhaben wurden mit gemeinsamem Antrag vom 13.04.1995 bei der Planfeststellungsbehörde, der Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost, zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eingereicht. Gleichzeitig hat der Träger des Vorhabens Kreisstraße dem Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg Vollmacht erteilt, ihn im gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zu vertreten. Die detaillierten Planunterlagen sind den planungsrechtlichen Vorgaben entsprechend selbst für den Laien derart klar und verständlich gestaltet, so dass sich Jedermann bei ihrer Auslegung ohne größere Einarbeitung davon unterrichten konnte, ob und wieweit er durch die Vorhaben in seinen Belangen berührt ist.

Neben öffentlicher Bekanntmachung der Vorhaben und Auslegung der Pläne zur Einsichtnahme durch Jedermann in zehn Gemeinden und dem Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg in der Zeit vom 19.05.1995 bis 19.06.1995 sowie der Benachrichtigung der bekannten Betroffenen wurde den vom Vorhaben betroffenen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und sonstigen Institutionen unter Übersendung der Planunterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. 39 Institutionen haben zum Teil umfangreiche Stellungnahmen abgegeben, außerdem haben über 400 Private Einwendungen (teilweise auch als gleichförmige bzw. ähnlich lautende Einzeleinwendung oder als Unterschriftenliste) erhoben.

Die Pläne, Stellungnahmen und Einwendungen wurden mit allen Beteiligten von der Planfeststellungsbehörde vom 20.09. bis 26.09.1995 sowie am 20.11.1995 (jeweils nach vorheriger Ladung und ortsüblicher Bekanntmachung) eingehend erörtert.

Der Schwerpunkt der Einwendungen lag bei den Themen des Trassenverlaufs der Bau- und späteren Kreisstraße Hohenwarthe (Variantendiskussion), der Notwendigkeit und den Konsequenzen von Grundstücksinanspruchnahmen (u.a. angebliche Existenzgefährdungen und Wertminderungen, Bergbau) sowie der Standsicherheit der Kanaldämme.

Die Stellungnahmen befassten sich vor allem mit der Planrechtfertigung, den Umweltauswirkungen (Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Landschaftspflegerischem Begleitplan), der Wasserwirtschaft, der Forst- und Landwirtschaft, der kommunalen Bauleitplanung, dem Bergbau (Kalilagerstätten Zielitz), der Berücksichtigung zahlreicher bestehender oder geplanter Versorgungsleitungen, den Lärmauswirkungen und sonstigen Emissionen (durch den Baubetrieb wie die Ortsumgehung), der Veränderung der Verkehrsverhältnisse und Wegebeziehungen sowie der Standsicherheit der Kanaldämme.

Aufgrund der abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen kam es zu einigen Planänderungen, die den hierdurch erstmals oder stärker Betroffenen mit einer nochmaligen Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Erhebung von Einwendungen mitgeteilt wurden.

Hinsichtlich der von den Vorhaben berührten Belange der Landeskultur- und Wasserwirtschaft wurde vom Regierungspräsidium Magdeburg mit Schreiben vom 20.07.1996 das Einvernehmen, das ein Zustimmungserfordernis zu den vg. Belangen darstellt, erteilt. Hinsichtlich aller übrigen (so auch der naturschutzrechtlichen) Belange bedarf es allein der Herstel-



lung des Benehmens, d.h. der vorstehend erläuterten Abstimmung mit den weiteren Trägern öffentlicher Belange.

Der Planfeststellungsbeschluss konnte sodann am 30.08.1996 erlassen werden.

Trotz des außerordentlichen Umfangs der Vorhaben und der zahlreichen Konfliktpunkte wurde gegen den Beschluss nicht eine Klage erhoben, so dass dieser innerhalb kürzester Zeit Bestandskraft erlangte.

Dies mag seine Ursache nicht zuletzt auch darin haben, dass, wie die karge Auflistung der wesentlichen Verfahrensschritte zunächst nicht erkennen lässt, bereits im Vorfeld sowie während des Verfahrens weitere intensive Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange und einigen Privaten erfolgten, wodurch schon seinerzeit erkennbare Interessenskonflikte frühzeitig identifiziert, diskutiert und zur weiteren Optimierung der Planung weitgehend ausgeräumt werden konnten. Hierzu hat vor allem aber auch ein intensiver und stets konstruktiver Austausch zwischen der Planfeststellungsbehörde und dem Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg als Träger des Vorhabens beigetragen; nur so ließen sich auch manche sich aus rein planfeststellungsrechtlicher Sicht bereits nach Aktenlage abzeichnenden Risiken und Konflikte frühestmöglich und damit oft am effizientesten berücksichtigen.

Im Übrigen aber traf vor allem das wasserwegerechtliche Vorhaben wohl insbesondere wegen seines hohen wirtschaftlichen Nutzens und seiner weitreichenden Bedeutung auf eine weitgehende Akzeptanz in der Region. Denn neben dem hohen allgemeinen und angesichts der aktuellen Entwicklung Europas sicher noch weiter zunehmenden Nutzen, der ihm als Bestandteil des Projekts 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bzw. als Schlüsselfigur innerhalb einer zentralen Ost-West-Verkehrsrelation zukommt, kam dem Verfahren darüber hinaus sicherlich auch der eigenständige weitere Nutzen für die bereits bestehenden Verkehre zugute. Dieser liegt vor allem in der Schaffung der Möglichkeit einer elbwasserstands-unabhängigen Elbequerung sowie in den für den Magdeburger Raum hiermit unmittelbar verbundenen weiteren Chancen.

Selbst wenn sich ein deutlicher Schwerpunkt der Kritik auf die Baustraße bzw. das Vorhaben der Ortsumgehung Hohenwarthe bezog, so schien auch deren Notwendigkeit überwiegend unangezweifelt; dies vor allem im Hinblick auf die damit verbundene Beseitigung vorhandener Gefahrenlagen. Der bei derartigen Vorhaben offensichtlich nahezu unvermeidbare Konflikt bei der Variantendiskussion um die richtige Trassenführung führte zu zeitweiligen Spannungen, für die aber - wie nicht zuletzt auch hier das Ausbleiben von Klagen belegt - mit der sogenannten „Variante 1a/ modifizierte Ostvariante“ („nomen est omen“) letztlich ein für alle Beteiligten und betroffenen Interessen tragbarer Kompromiss gefunden werden konnte.