

# Schienenenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Flächenmanagement



# Inhalt

- 03 Grunderwerb beim Bau der Schienenanbindung
- 04 Wie Flächen in Anspruch genommen werden
- 05 Schematische Darstellung eines Grunderwerbsplans
- 06 Ausgleichs- und Ersatzflächen – Die grüne Seite des Grunderwerbs
- 07 Wir informieren rechtzeitig
- 08 Unsere Angebote

# Editorial

*Liebe Leserinnen und Leser,*

*Schritt für Schritt kommen wir dem Ziel näher, die Fehmarnbeltregion über Ländergrenzen hinweg zu verbinden. Die Schienenanbindung für den Tunnel, der künftig Puttgarden und Rødby verbinden wird, ist nun über das Stadium der Vorplanung hinaus. Das bedeutet auch, dass sich in den kommenden Monaten immer konkreter zeigen wird, wo die künftige Trasse aus planerischer Sicht entlangführen soll und welche Flächen und Grundstücke wir dafür benötigen.*

*Uns ist bewusst, dass die Übertragung von Grundstücken für ihre bisherigen Eigentümer und Pächter möglicherweise bedeutende Veränderungen mit sich bringen. Deswegen möchten wir frühzeitig alle nötigen Informationen zum weiteren Ablauf und den sich bietenden Möglichkeiten bereitstellen und gehen bereits heute, in einer frühen Phase des Projekts, mit persönlichen Gesprächsangeboten auf die Betroffenen zu. Unser Ziel ist es, allen Beteiligten größtmögliche Planungssicherheit zu geben. Der vorliegende Flyer soll einen Überblick darüber geben, wofür die Bahn Flächen benötigt und wie die Nutzung aussehen kann, wie die Besitzer informiert werden und was wir ihnen zum Ausgleich anbieten können. Selbstverständlich steht Ihnen unser Projektteam auch für persönliche Fragen zur Verfügung. Schreiben Sie uns: [anbindung-fbq@deutschebahn.com](mailto:anbindung-fbq@deutschebahn.com).*

*Wir freuen uns auf einen partnerschaftlichen Dialog mit Ihnen,*

*Ihr*



*Bernd Homfeldt  
Projektleiter*



# Grunderwerb beim Bau der Schienenanbindung

Die Bedeutung von Mobilität für Reisende, Wirtschaft und Handel nimmt stetig zu. Dementsprechend steigt die Nachfrage nach moderner Schieneninfrastruktur, der Grundlage für schnelle, wirtschaftliche und klimafreundliche Beförderung von Personen und Transport von Gütern. Da die vorhandenen Schienenwege aber vielfach schon heute ausgelastet sind, müssen neue Strecken gebaut und bestehende ausgebaut werden.

## Flächenmanagement: aus gutem Grund

Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur bedeutet mehr als nur den Bau neuer Gleise. Dazu gehören auch Bahndämme und Brücken, die Modernisierung von Bahnhöfen, die Aufstellung von Oberleitungen, die Einrichtung von Rettungswegen entlang der Strecke und vieles mehr. Alle diese Maßnahmen brauchen Platz. Hinzu kommen sogenannte Ausgleichs- und Ersatzflächen, die die Bahn laut Gesetz beschaffen und anlegen muss, wenn durch den Aus- oder Neubau Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidbar sind. Bei großen Baumaßnahmen wie der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ist dies ein wesentlicher Faktor. Auch werden Flächen durch große Bauprojekte „gefangen“, d. h. sie sind anschließend nur erschwert oder gar nicht mehr zugänglich und in dem bisherigen Umfang nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Ein typischer Fall: Aufgrund von rechtlichen Bestimmungen muss ein Mindestabstand von in der Regel 40 Metern zwischen Bahnstrecken und Autobahnen eingehalten werden. Über mehrere Kilometer gibt es dann gegebenenfalls keinen Zugang mehr zu dieser Fläche. Auch diese besondere Situation ist bei der Planung und der Ermittlung von Entschädigungsansprüchen zu berücksichtigen.



In gewissem Maße ist es daher nötig, für die geplanten Maßnahmen Flächen von Privatpersonen, Kommunen, dem Land oder sonstigen Eigentümern und Nutzern in Anspruch zu nehmen – sei es nun vorübergehend oder auf Dauer. Aus dieser Vielzahl an Einzelfällen, Beteiligten, Interessen und der komplexen und teils langwierigen juristischen Vorgänge ergibt sich ein erheblicher sowie zeitintensiver Abstimmungsbedarf. Das ist der Grund dafür, dass das Flächenmanagement einen so wichtigen Platz bei den Planungen von Großprojekten einnimmt.

# Wie Flächen in Anspruch genommen werden

Nicht alle Flächen, die für den Bau einer neuen Strecke benötigt werden, gehen auch in das Eigentum der Bahn über. Entscheidend ist vielmehr, wofür ein Grundstück benötigt wird. Grundsätzlich gibt es drei verschiedene Fälle der Inanspruchnahme:

## Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

Es handelt sich um Flächen, die während der Bauzeit genutzt werden müssen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Flächen den Eigentümern beziehungsweise dem Nutzungsberechtigten zurück gegeben. Entschädigungen für Nutzungsrechte, Ertragsausfälle, Wirtschafterschwernisse und eventuell notwendige Rekultivierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen werden durch Vereinbarungen geregelt.

→ **Beispiele:** Baustellenzufahrten, Lagerflächen und Arbeitsstreifen während der Bauzeit

## Eintragung von Dienstbarkeiten im Grundbuch

Bei den so genannten dinglich zu sichernden Flächen handelt es sich um Grundstücke beziehungsweise um Grundstücksteile, die für das Vorhaben dinglich durch Eintragung einer Grunddienstbarkeit oder beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch zu sichern sind. Diese Flächen werden nicht „gekauft“. Eine Grunddienstbarkeit und die beschränkte persönliche Dienstbarkeit räumen dem Berechtigten ein bestimmtes Recht an dem Grundstück ein. Dies kann bedeuten, dass der bisherige

Eigentümer oder Pächter gegen Entschädigung das Grundstück zukünftig nur noch eingeschränkt nutzen kann und/oder eine bestimmte dauerhafte Nutzung für das Vorhaben dulden muss.

→ **Beispiele:** *Betretungs- und Befahrungsrecht, Verlegung von Leitungen, Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Naturschutzrecht*

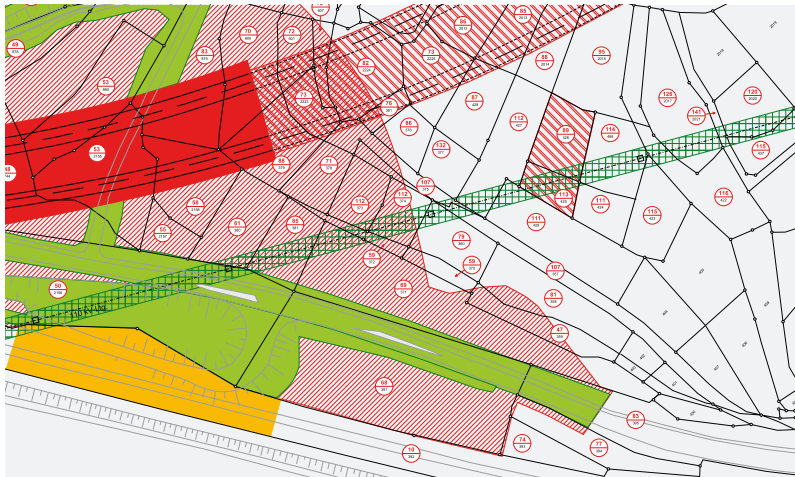
## Erwerb von Flächen zu Eigentum

Muss das Grundstück oder Teile eines Grundstücks für die geplanten Maßnahmen tatsächlich dauerhaft in Anspruch genommen werden und kann der betroffene Eigentümer es deshalb künftig nicht mehr nutzen, erwirbt die Bahn die Fläche. Es findet folglich eine formelle Eigentumsübertragung statt. Neben dem Eigentümer werden auch Pächter für den Verlust ihrer Bewirtschaftungsmöglichkeit auf Basis unabhängiger Sachverständigen-gutachten entschädigt.

→ **Beispiele:** *Neue Gleisanlagen, Dämme oder Verkehrsstationen, Verlegung von Straßen und Gewässern.*

# Schematische Darstellung eines Grunderwerbsplans

Hier zeigen wir Ihnen beispielhaft, wie ein Grunderwerbsplan aussehen kann. Die verschiedenen Nutzungsarten (siehe S. 4) sind hier mit unterschiedlichen Farben gekennzeichnet.



- Zu erwerbende Fläche
- Zu erwerbende Fläche für Dritte
- ▨ Vorübergehende Inanspruchnahme
- ▨ Dinglich zu belastende Flächen
- Flächen auf Bahngelände, dauerhaft und vorübergehend zu beanspruchen



## Je weniger, desto besser

Grundsatz bei den Planungen der Bahn ist es, so wenig Flächen wie möglich zu beanspruchen. Denn zum einen bedeutet jedes Grundstück, das in Anspruch genommen werden muss, einen erheblichen Zeit- und Planungsaufwand. Zum anderen verursacht die Entschädigung der Eigentümer und Pächter erhebliche Kosten.

Und schließlich gibt es gesetzliche Regeln, die vorschreiben, dass die „Inanspruchnahme von Eigentum Dritter“ auf das absolut notwendige Maß beschränkt bleiben muss.

# Ausgleichs- und Ersatzflächen – Die grüne Seite des Grunderwerbs

„Eine neue Strecke führt nicht nur über landwirtschaftliche Nutzflächen, sondern auch durch Gebiete mit unberührter Natur. Dann kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. In diesen Fällen sind wir durch das Bundesnaturschutzgesetz verpflichtet, auf ausgewählten Flächen für entsprechenden Ausgleich oder Ersatz zu sorgen. Wie diese so genannten Kompensationsmaßnahmen zukünftig auszusehen haben, richtet sich danach, welcher ökologische Wert für den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild auf den ursprünglichen Flächen verloren geht. Ein Buchenwald hat zum Beispiel einen deutlich höheren ökologischen Wert als ein intensiv genutzter Acker.“



Grundsätzlich versuchen wir immer, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden. Ist dies nicht möglich, gilt es, die unvermeidbaren Folgen des Eingriffs zu minimieren. Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen müssen dann mit entsprechenden Maßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden. Dafür werten wir vorhandene Flächen auf, zum Beispiel entwickeln wir ein intensiv genutztes Grünland zu einem extensiven Feuchtgrünland mit hohem ökologischem Wert. Wo das nicht geht, suchen wir Ersatzflächen, die vielleicht nicht exakt die gleichen Merkmale aufweisen, dafür aber zum Beispiel mehr Fläche besitzen. Dafür gibt es verbindliche, komplexe Berechnungsmethoden.

Wenn die Baumaßnahmen streng geschützte Arten wie die Zauneidechse oder den Moorfrosch betreffen, schaffen wir außerdem Ersatzlebensräume und siedeln einzelne Tiere vor Baubeginn um. Alle Maßnahmen finden immer im gleichen Naturraum wie die Beeinträchtigung statt, in unserem Fall ist das das Schleswig-Holsteinische Hügelland.“



**Marcus Allendorf**  
Team Umweltverträglichkeit und Naturschutz  
im Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

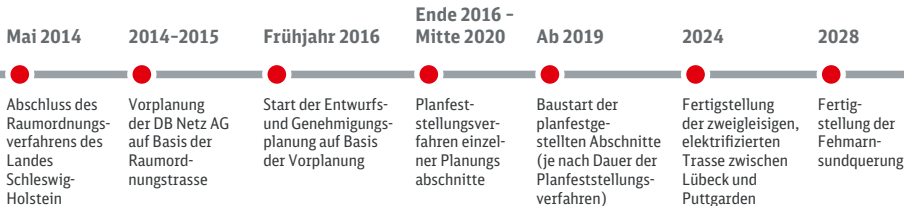


# Wir informieren rechtzeitig

Es ist gesetzlich festgeschrieben, dass die Planfeststellungsunterlagen einschließlich Grunderwerbsplan und -verzeichnis öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt werden müssen. Die von der Planung Betroffenen können in diesem Zusammenhang Einwendungen erheben.

Wann und wo die Planauslegung geschieht, wird durch die Anhörungsbehörde vorher in den Gemeinden, in denen sich voraussichtlich Auswirkungen des Vorhabens ergeben können, bekannt gemacht. Alle Betroffenen können sich anhand der Planunterlagen darüber informieren, welche Flächen die Bahn benötigt und wie diese genutzt werden sollen. Im Land Schleswig-Holstein können innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Ende der Auslegungsfrist Einwendungen gegen die Planungen erhoben werden.

Bei den Planungen für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung geht die Bahn freiwillig noch einen Schritt weiter: Bereits kurz nach Abschluss der Vorplanungen haben wir begonnen, aktiv persönliche Gespräche zu den geplanten Maßnahmen und den daraus entstehenden Grundstücksbetroffenheiten anzubieten. Das geschieht aus dem Bewusstsein heraus, dass diese Fragen für viele Betroffene, insbesondere für Landwirte, von entscheidender Bedeutung sind. Es liegt in ihrem Interesse – ebenso wie in dem der Bahn – hier frühzeitig Einigungen zu erzielen und Planungssicherheit zu erhalten.



## Wichtige rechtliche Grundlagen im Überblick

**Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes (VwVfG)**

§§ 72 ff. VwVfG Planfeststellungsverfahren

**Landesverwaltungsgesetz Schleswig-Holstein (LVWVG)**

§ 140 LVWVG Anhörungsverfahren

**Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**

§§ 13, 15 BNatSchG Vermeidungsgrundsatz, Verpflichtung zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

§ 16 BNatSchG Bevorratungsmaßnahmen/ Ökokonto

**Baugesetzbuch (BauGB)**

§ 194 BauGB, Ermittlung Verkehrswert

**Immobilienwertermittlungsverordnung (ImmoWertV)**

§§ 1 ff. ImmoWertV Grundlagen der Immobilienwertermittlung

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

§ 18 AEG Planfeststellung

§ 21 AEG Vorzeitige Besitzeinweisung

§ 22 AEG Enteignung

**Entschädigungsrichtlinie Landwirtschaft**

LandR 78



## Unsere Angebote

Schon in der frühen Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hat die Deutsche Bahn begonnen, mit betroffenen Grundstückseigentümern Gespräche zu führen. Informationsveranstaltungen mit Interessensverbänden vor Ort bieten Informationen für das weitere Verfahren.

Die Festsetzung von konkreten Entschädigungen erfolgt grundsätzlich nicht durch den Planfeststellungsbeschluss. Die Vereinbarung von gemeinsamen Entschädigungsregelungen findet folglich außerhalb der Planfeststellung als Genehmigungsverfahren statt. Die Grundlage für alle Entschädigungsangebote bildet der errechnete Verkehrswert des von der Planung betroffenen Grundstücks. Dieser ergibt sich vor allem aus Bodenrichtwerten sowie Einzel- und Rahmengutachten, die von unabhängigen, öffentlich bestellten und vereidigten Grundstückssachverständigen erstellt werden. Zudem werden bei der Ermittlung von Entschädigungen betriebliche Sonderwerte berücksichtigt, dazu zählen beispielsweise bestehende Anlagen, besonderer Bewuchs und Wegebeziehungen bei landwirtschaftlich oder gewerblich genutzten Flächen.



Sollte dem Eigentümer zusätzlicher Schaden durch den Wegfall oder die Verschlechterung dieser Sonderwerte entstehen, wird dem durch eine Anpassung der Entschädigungszahlung Rechnung getragen. Im Falle von landwirtschaftlich oder gewerblich genutzten Pachtflächen werden auch die Pächter entschädigt.

Bei vorübergehender Nutzung während der Bauzeit werden ebenfalls Ausgleichszahlungen geleistet, ähnlich einer Pacht oder Miete.

#### **Wenn keine Einigung zustande kommen sollte**

Die Erfahrungen aus zahlreichen ähnlichen Großprojekten zeigen, dass die anfallenden Grunderwerbsfragen bis auf ganz wenige Einzelfälle einvernehmlich geregelt werden können. Am Ende der individuellen Verhandlungen steht dann ein Vertrag, der den Ansprüchen aller Beteiligten gerecht wird. Dies ist auch das erklärte Ziel der Bahn und dafür arbeiten unsere Mitarbeiter und Dienstleister nach Kräften.

Für die wenigen Fälle, in denen alle Bemühungen um eine gütliche Einigung scheitern und alle gesetzlich vorgesehenen Möglichkeiten ausgeschöpft sind, greift das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG).

Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses ermöglicht es als letztes Mittel eine Enteignung gegen Entschädigung. Kann keine Übereinkunft über die Höhe der Entschädigung gefunden werden, wird diese von der Enteignungsbehörde festgesetzt.

Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten dringend geboten, und ist für das planfestgestellte Vorhaben die zeitweilige oder auch dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen Dritter erforderlich, so ist auch eine sogenannte „vorzeitige Besitzeinweisung“ möglich. Das heißt, dass nach Beschluss durch die zuständigen Behörde ein Grundstück vorbehaltlich aller Entschädigungsansprüche und auch bereits vor einer etwaigen Eigentumsübertragung für die Baumaßnahme genutzt werden kann – auch wenn eine Enteignung nicht erforderlich ist oder noch nicht stattgefunden hat.

#### **Noch Fragen?**

Wenn Sie Fragen rund um das Thema Flächenmanagement oder zum Projekt allgemein haben, dann erreichen Sie das Projektteam telefonisch unter 040-3918-4303 oder per E-Mail an [anbindung-fbq@deutschebahn.com](mailto:anbindung-fbq@deutschebahn.com).

## Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Regionalbereich Nord  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg

[anbindung-fbq@deutschebahn.com](mailto:anbindung-fbq@deutschebahn.com)  
[www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de)

Fotos:  
Wayne0216 – shutterstock (Titel),  
DB AG (S. 2), Henryk Sadura – shutterstock (S. 3),  
DB AG – Wolfgang Klee (S. 5),  
Carola Schubbel – Fotolia (S. 6 li),  
DB AG (S. 6 re), Budimir Jevtic – shutterstock (S. 8)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand: April 2016

Von der Europäischen Union kofinanziert  
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  
Fazilität „Connecting Europe“

