



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (F.D.P.)

und

Antwort

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr -**

Zuständigkeit beim Planfeststellungsverfahren der Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll

1.

Trifft es zu, dass am Anhörungstermin des Eisenbahnbundesamtes für die vorgesehene Umweltverträglichkeitsprüfung der Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll, Vertreter des Wirtschafts- und des Umweltministeriums teilgenommen haben, um Gegenstand, Umfang und Methoden der von der Autozug GmbH vorgesehenen Umweltverträglichkeitsprüfung zu erörtern?

Ja. Bei dem Termin handelte es sich um den Scoping Termin gem. § 5 UVPG in Husum mit den Trägern öffentlicher Belange. In dieser Funktion haben jeweils ein Vertreter aus dem Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten und dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr teilgenommen.

2.

Trifft der Inhalt öffentlicher Erklärungen von Vertretern der Autozug GmbH vor Bürgern Wiedingharder Gemeinden zu, dass die von der Autozug GmbH für ein Straßenverkehrskonzept auf den Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen beauftragten Gutachter und Verkehrsplaner in „einem Gespräch im Wirtschaftsministerium unter Gegenwart eines Vertreters des Umweltministeriums vorgeschlagen worden sind,“?

Die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen von Schleich- und Streuverkehren durch ein Verkehrsgutachten ist frühzeitig vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr gefordert worden. Damit sollten auch Fragen geklärt werden, die von Vertretern der betroffenen Gemeinden in Informationsgesprächen aufgeworfen worden waren. Die von der DB AutoZug GmbH beauftragten Gutachter und Verkehrsplaner sind jedoch weder vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr noch vom Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten vorgeschlagen worden.

3.

Trifft es zu, dass es nicht Aufgabe der Landesregierung ist, im Planungsprozess federführend tätig zu sein, sondern dass diese Aufgabe allein der Autozug GmbH überlassen bleibt, um nach Errichtung der Verladeanlage in Klanxbüll mit den landwirtschaftlichen Betrieben, mit Anliegern und Gemeinden weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Steuerung und Bewältigung der Verkehrs- und Straßenprobleme zu verhandeln?

Die Planung für die Verladeeinrichtung in Klanxbüll wird von der DB AutoZug GmbH als dem nach Eisenbahnrecht zuständigen Vorhabenträger betrieben und unterliegt nach dem Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes der Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt. Es ist nicht Aufgabe der Landesregierung, in diesem Planungsprozess „federführend,“ tätig zu sein. Von dem Vorhaben sind allerdings öffentliche Belange des Landes berührt und von den beteiligten Ressorts gegenüber der DB AutoZug GmbH geltend gemacht worden. Dazu gehören auch die verkehrlichen Auswirkungen auf den Straßen in der Region. Die Landesregierung hat die Lösung dieser Fragen nicht „Verhandlungen“

der DB AutoZug GmbH mit den Anliegern und Gemeinden überlassen, sondern von der DB AutoZug GmbH dazu Untersuchungen und geeignete Lösungsvorschläge gefordert. Es steht der DB AutoZug GmbH frei, im Rahmen dieser Untersuchungen ggfs. mit betroffenen Anliegern und Gemeinden Gespräche zu führen.

Soweit bei Realisierung des Vorhabens Ausbaumaßnahmen an Straßen durchgeführt werden müssen, obliegt es den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast, mit betroffenen Anliegern und Gemeinden die im Rahmen von Straßenplanungen üblichen Gespräche und Verhandlungen zu führen. Entsprechende Planfeststellungsverfahren würden danach vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr für Landesstraßen und - soweit entsprechende Anträge von kommunalen Bauträgern gestellt werden - auch für Kreis- und Gemeindestraßen durchgeführt werden.

4.

Teilt die Landesregierung die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes, dass es sich bei den planungsrechtlich zu klärenden Auswirkungen, des von der Schiene auf die Straßen der Gemeinden des Kreises Nordfriesland und des Landes Schleswig-Holstein zurückgeführten Güterverkehrs nicht um eine „notwendige Folgemaßnahme,, im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfg handelt?

Die Einbeziehung von Straßenanlagen in die Planfeststellung der Eisenbahnbetriebsanlage der DB AutoZug GmbH als „notwendige Folgemaßnahme“ im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes betrifft lediglich den engeren Bereich der Ein- und Ausfahrt der Eisenbahnbetriebsanlage zu deren verkehrlichen Anbindung an die Landesstraße L 8. Darüber hinaus gehende Ausbaumaßnahmen von Straßen fallen grundsätzlich in die Verantwortung des jeweiligen Trägers der Straßenbaulast. Die Landesregierung ist der Auffassung, dass es sich bei notwendigen Ausbaumaßnahmen auf der L8 und auf Kreis- und Gemeindestraßen nicht um „notwendige Folgemaßnahmen“ im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG handelt, die im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung für die Eisenbahnbetriebsanlage der DB AutoZug GmbH mit zu regeln, sondern ggf. in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach dem Straßen- und Wegegesetz zu entscheiden wären.

Im Übrigen ist in dieser Sache weder ein Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig noch abgeschlossen.

5.

Hat die Landesregierung in ihren Planungen die beim Aufeinanderstoßen zweier selbstständiger Planungsräume geltende Norm des § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG berücksichtigt?

6.

Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass beim Zusammentreffen von landes- und bundesrechtlicher Kompetenz für aneinanderstoßende Planungsräume der hierdurch hervorgerufene Konflikt nur einvernehmlich bewältigt werden kann?

- Falls ja, ist beim o.g. Planfeststellungsverfahren mit Konflikten zu rechnen, die nach § 78 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nur einvernehmlich gelöst werden können?

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass § 78 Abs. 2 VwVfG keine Anwendung findet, da schon die Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 VwVfG nicht gegeben sind. Es trifft nicht zu, dass für die verschiedenen Vorhaben, d. h. für die Errichtung einer Eisenbahnbetriebsanlage, für eventuelle Straßenbaumaßnahmen an der Landesstraße L 8 und möglicherweise weiteren Straßen des nachgeordneten Netzes, in dem strengen von § 78 Abs. 1 VwVfG geforderten Sinn „nur“ eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Soweit Abhängigkeiten bestehen, kann dies in getrennt durchzuführenden, allerdings aufeinander abgestimmten Verfahren angemessen berücksichtigt werden. Damit entfällt die wesentliche Voraussetzung für die Anwendung des § 78 Abs. 1 und 2 VwVfG.