



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

## Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### Planung A 20

1. Stimmen die Pressemeldungen, nach denen sich das Land Niedersachsen nach Auswertung der Gutachten auf eine A20-Trasse nahe Hamburg festgelegt hat?
2. War nicht vereinbart, dass sich die Bundesländer gemeinsam auf eine Trasse festlegen wollten? Warum ist Niedersachsen schneller bzw. vorgeschritten?
3. Was sind die Hauptgründe, warum sich Niedersachsen gegen eine Trasse Stade / Drochtersen – Glückstadt ausspricht?

#### Antwort zu den Fragen 1 - 3:

Die niedersächsische Straßenbauverwaltung hat am 18.09.2001 in Stade die Träger öffentlicher Belange über den aktuellen Planungsstand informiert. Dabei wurden insbesondere die Erkenntnisse der niedersächsischen Untersuchung der raumstrukturellen Wirkungen dargestellt, die Vorteile für den mittleren der drei niedersächsischen Trassenkorridore zum Ergebnis hat. Weiterhin wurden erste Zwischenergebnisse insbesondere der verkehrlichen und ökologischen Untersuchungen dargestellt. Die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen sind noch offen. Es gibt lediglich verfestigte Hinweise, dass sich der in Folge von Forderungen aus der Region nachträglich in die Untersuchungen aufgenommene niedersächsische Westkorridor insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen Belange und der Umwelt eindeutig nachteilig darstellt.

Pressemeldungen über eine Festlegung der niedersächsischen Planer für eine A 20 - Trasse, die dem niedersächsischen Termin folgten, sind unzutreffend. In Niedersachsen gibt es weder eine Festlegung für einen Trassenkorridor noch für den Verlauf der Elbquerung, über die nur in einer länderübergreifenden Gesamtabwägung entschieden werden kann. Zwischen den Verkehrsministerien der beiden Länder besteht Einverständnis, dass die Ergebnisse der noch laufenden Untersuchungen sowohl in Niedersachsen als auch in Schleswig-Holstein abzuwarten sind.

4. Liegen die Arbeiten für das Linienbestimmungsverfahren in Schleswig-Holstein noch im Zeitplan, oder gibt es Verzögerungen durch Bundesbehörden?

Die Verkehrsprognose 2015 der A 20 - Planung benötigt die aktuellen Prognosegrundlagen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes. Auf Grund zeitlicher Verzögerungen bei der Bearbeitung der Bundesverkehrswegeplanung seitens des Bundes, haben sich dadurch geringe Verschiebungen im internen Zeitplan der Planung der A 20 ergeben. Davon unbenommen beabsichtigen die Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Niedersachsen weiter, im Frühjahr 2002 ihr gemeinsames Votum für die Linienführung abzugeben.

5. Gibt es noch Probleme für den A20-Abschnitt zwischen der A1 und der Wakenitz z.B. mit Klägern oder Bundesbehörden? Wenn ja, was sind die Gründe?

Die Teilstrecke 1 der A 20 ( A 1 bis zur L 92 ) befindet sich im Bau. Der Abschnitt von der A 1 bis zur Anschlussstelle Genin wird im Dezember dieses Jahres für den Verkehr freigegeben.

Gegen die beiden Planfeststellungsbeschlüsse für die Teilstrecke 2 ( für das Teilstück in Schleswig-Holstein vom 19. Januar 2001 und für das anschließende Teilstück in Mecklenburg-Vorpommern vom 2. Februar 2001) sind Verwaltungsstreitverfahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss für das schleswig-holsteinische Teilstück haben Klagen eingereicht:

- betroffene Grundstückseigentümer,
- nach § 29 BNatSchG anerkannte Verbände und
- die Gemeinde Groß Grönau.

Das Bundesverwaltungsgericht wird voraussichtlich im Januar 2002 über die Klagen zu den beiden Planfeststellungsbeschlüssen in der Hauptsache entscheiden.

6. Welche Kosten wurden bisher für Gutachten aufgewandt, um den Bedenken von Behörden (Trägern öffentlicher Belange und Gerichten) für die Planungen der A20 zu begegnen?
7. Wer trägt die Kosten und welche zeitlichen Verzögerungen sind dadurch entstanden?

Antwort zu den Fragen 6 und 7:

Bedenken von Behörden (Trägern öffentlicher Belange und Gerichten) sind nicht bekannt.

Veranlasst durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zu faktischen Vogelschutzgebieten und potenziellen FFH-Gebieten, beginnend mit Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum ersten Abschnitt der A 20 am 19.05.1998, ist der Bereich der Wakenitz großräumig naturschutzfachlich vertieft untersucht worden.

Insoweit wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Die Bedeutung der Wakenitzniederung als Durchzugs- und Rastgebiet für Vögel - eine Bewertung anhand von Literaturdaten und Umfrageergebnissen (LEGUAN, 1998h)
- Pflanzensoziologische Kartierungen in Feuchtwaldbeständen in der Wakenitzniederung nach der Methode von Braun-Blanquet und Bodenproben (LEGUAN, 1999a)
- Ausweisung und Bewertung der potentiellen Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie im Bereich der NSG „Wakenitz“ und „Wakenitzniederung und Herrnburger Binnendüne“ außerhalb der Feuchtwälder der Wakenitzniederung sowie des Untersuchungsgebietes zum LBP (LEGUAN, 1999b)
- Die Bedeutung der Wakenitzniederung als Durchzugs- und Rastgebiet für Vögel, Untersuchung von Zug- und Rastvorkommen im Wakenitztal.
- Zwischenbericht Herbstzug 1998 für den Zeitraum Mitte August - Mitte November (LEGUAN, 1999c)
- Vorbericht zu den Ergebnissen des Frühjahrszuges 1999 (LEGUAN, 1999e)
- Beurteilung der Wakenitzniederung mit Grenzstreifen nach Anhang III FFH und der EU-Vogelschutzrichtlinie und Überprüfung der Verträglichkeit des Abschnitts 2 b der A 20 nach Art. 6 der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie (KAULE, 1999)

- Erfassung und Bewertung des Vogelzuges im Rahmen der Planungen zur A 20-Querung des Wakenitztales bei Lübeck (LEGUAN, 2000b)

Die Kosten betragen insgesamt rund 567 TDM.

Davon tragen Schleswig-Holstein etwa 96 TDM und Mecklenburg-Vorpommern etwa 471 TDM (entsprechend der anteiligen Baulänge).

Die Gutachten wurden parallel zur Erarbeitung der straßenplanerischen Entwurfsunterlagen, des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der Planfeststellungsunterlagen erstellt, so dass sich nur geringfügige Auswirkungen auf den Zeitplan zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben.

8. Hält es die Landesregierung für sinnvoll und zweckmäßig, dass TEN-Projekte wie die „Projekte der deutschen Einheit“ auch in den alten Bundesländern im vereinfachten Verfahren durchgeführt werden?

Wesentliche Mittel der Planungsbeschleunigung sind bereits mit dem Planungsvereinfachungsgesetz im Dezember 1993 in das Bundesfernstraßengesetz aufgenommen worden. Daher sind für die Beantwortung nur noch die zusätzlichen Mittel nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz relevant.

Die Erfahrungen mit Straßenbaumaßnahmen nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (1991) in Schleswig-Holstein zeigen, dass eine eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz nur wenig zur Beschleunigung beiträgt, dagegen kann das Verfahren zu Rechtsunsicherheiten und Nachbesserungsbedarf im Planfeststellungsverfahren führen.

Als effektives Mittel einer Planungsbeschleunigung hat sich daher nur der eingeschränkte Rechtsweg bei Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses (d.h. erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes, fehlende Revisionsmöglichkeit) herausgestellt. Hintergrund für die Einführung dieser Regelung war die sich erst im Aufbau befindliche Verwaltungsgerichtbarkeit in den neuen Ländern.

Wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung von Planfeststellungsbeschlüssen sollte auf eine umfassende mehrinstanzliche Rechtskontrolle aber grundsätzlich nicht verzichtet werden.