



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Jens-Christian Magnussen (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Baustopp A20

Vorbemerkung des Fragestellers

Die aktuelle Debatte und das laufende Verfahren um die Gerichtsentscheidung zum Baustopp der A20 im Bereich Bad Segeberg haben wesentliche Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Westküste.

1. Ist es richtig, dass im gesamten Verfahren keinerlei Abwägungen, Grundlagenermittlungen und Alternativprüfungen von Trassenführungen durchgeführt und vorgenommen wurden?

Wenn nein, welche Entscheidungen sind auf welcher Grundlage getroffen worden?

Antwort:

Die Aussage, dass „im gesamten Verfahren keinerlei Abwägungen, Grundlagenermittlungen und Alternativprüfungen von Trassenführungen durchgeführt und vorgenommen wurden“ ist unzutreffend. Straßenplanung ist ein geschichteter Prozess, der sich vom Groben ins Detail entwickelt. Aus diesem Grund sind Grundlagenermittlungen, Alternativprüfungen von Trassenführungen und Abwägungen integraler Bestandteil der Planungsarbeiten.

Im Rahmen der Voruntersuchung (Teil des Linienbestimmungsverfahrens) wurden der Untersuchungsraum und die Untersuchungsinhalte zusammen mit den Naturschutzfachbehörden, den Naturschutzverbänden sowie den betroffenen Kreisen und Gemeinden festgelegt. Auf der Grundlage der ökologischen Untersuchungen

sind eine Vielzahl von technischen Linienvarianten entwickelt worden. Diese Linienvarianten wurden unter anderem nach ökologischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet und so gegeneinander abgewogen. Eine detaillierte Untersuchung fand für folgende Varianten statt: Der Ausbau der bestehenden B 206 durch die Stadt Bad Segeberg (= Stadtdurchfahrt), die enge Südumfahrung von Bad Segeberg und eine weite Südumfahrung, die bei Schwissel an die A 21 anbindet und dann mittels Versatz über die A 21 die Trassenführung der engen Südumfahrung als Umfahrung von Wittenborn aufnimmt. Die Abwägung aller planungsrelevanter Belange (siehe Antwort zu Frage 7) führte zur Ausweisung der engen Südumfahrung als Vorzugslinie. Im Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz in Verbindung mit § 15 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) wurde die Vorzugslinie sowie die weiteren untersuchten Varianten einschließlich der Abwägung der Öffentlichkeit im Sommer 1999 vorgestellt. Ferner fand eine Beteiligung der Behörden und der Naturschutzverbände statt. Der Bund hat dem Ergebnis der Voruntersuchung im September 2001 zugestimmt und nach interner Ressortbeteiligung die Vorzugslinie am 28. Juli 2005 endgültig bestimmt.

Während der anschließenden Entwurfsaufstellung wurde die bestimmte Linie noch optimiert. Die Erteilung des sogenannten „Gesehen-Vermerks“ durch den BMVBS erfolgte am 4. September 2006.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens war die genehmigte Entwurfsvariante, die aus dem Linienbestimmungsverfahren hervorgegangen war. Im Planfeststellungsverfahren wurde nochmals die gesamte Abwägung der Linienführung nachvollzogen. Im Planfeststellungsverfahren wurde deutlich, dass aufgrund einer möglichen Beeinträchtigung des NATURA-2000-Gebietes „Travetal“ eine vertiefte Auseinandersetzung mit alternativ möglichen Varianten und ein entsprechender Ausnahmeantrag bei der EU erforderlich wird. Aus diesem Grund wurde eine formale Abstimmung mit der EU-Kommission durchgeführt. Diese stimmte dem Ausnahmeantrag zu und bestätigte das gewählte Vorgehen. Die Kommission war der Ansicht, dass die möglichen Alternativen zu dem Projekt völlig zufriedenstellend bewertet wurden und dass es keine Alternativen zu dem Projekt gibt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Untersuchungen und Abstimmungen ist das Planfeststellungsverfahren am 30. April 2012 mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen worden. Der Planfeststellungsbeschluss nimmt auf seinen 857 Seiten sämtliche betroffene Belange abwägend in den Blick und beschäftigt sich eingehend mit der Variantenwahl.

2. Welche Ministerien waren in der Vergangenheit an den Planungs- und Prüfverfahren beteiligt?

Antwort:

An den Planungs- und Prüfverfahren waren folgende Ministerien (aktuelle Bezeichnung) beteiligt:

- a) auf Bundesebene:
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
 - das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
 - das Bundesministerium für Finanzen,
 - das Bundesministerium für Verteidigung,
 - das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft,
 - das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit.
- b) auf Landesebene:
- das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie,
 - das Ministerium für Energie, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume,
 - das Innenministerium,
 - der Ministerpräsident, Staatskanzlei – Landesplanung –.

3. Wurden externe Planungsbüro an der Planung beteiligt?

Wenn ja, bitte nach Fachdisziplinen.

Antwort:

Ja. Die bis zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen beteiligten Planungsbüros sind nachfolgende alphabetisch aufgelistet. Die Fachdisziplin kann dem konkreten Titel entnommen werden.

AHU - Büro für Hydrogeologie und Umwelt GmbH

Fachbeitrag Grundwasser im Rahmen der Raumempfindlichkeitsanalyse zur geplanten A 20 im Raum Segeberg,
Hamburg, 1996

Argument GmbH

Bodenkundlicher Fachbeitrag zur UVS „Variantenvergleich A 20 – Raum Segeberg“.
Kiel, 1996

ARGE Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung / WLW Landschaftsarchitekten

Neubau der BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5
Landschaftsplanerischer Begleitplan zum Bauentwurf,
Teilvariantenvergleich Gieselteich.
Hamburg, 2005

ARGE Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung / WLW Landschaftsarchitekten

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206,
westl. Wittenborn bis B206 westl. Weede,
Landschaftspflegerischer Begleitplan als Planfeststellungsunterlage.
Hamburg, August 2006
Landschaftspflegerischer Begleitplan als Planfeststellungsunterlage,
Planänderung.
Hamburg, August 2009

Baukontor Dümcke GmbH

Ingenieurberatung für das Bauwesen, Erd- u. Grundbaulaboratorium,
Beschreibung und Beurteilung der Bodenverhältnisse für den Neubau der BAB A 20,
Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede von Bau-km 0+640,000
bis Bau-km 7+700,000; mit Ergänzung für geplante Nebenachsen, Anschlussstellen sowie
den auszubauenden Bereich der A 21 von Bau-km 42+500,000 bis Bau-km 46+352,000.
Lübeck, August 2005

Baumgart • Pahl – Weber • Partner, Stadtplanung • Forschung • Beratung

Städtebaulicher Fachbeitrag zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der A 20 in Bad Se-
geberg.
Hamburg, 1999

Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung

A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5,
Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung,
Teil I: Raumempfindlichkeitsanalyse.
Hamburg, 1995; Redaktionelle Ergänzungen 1997

Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung

A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5,
Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung,
Teil II: Variantenvergleich.
Hamburg, 1999

Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung

A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfin-
dung, Teil II: Variantenvergleich Anhang 5,
Variante 2.1 im Abschnitt D, Landschaftsplanerische Beurteilung der Gradientenvariante –
Hochlage Gieselteich.
Hamburg, Oktober 2003

Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl. Wittenborn bis
B206 westl. Weede, Querung des Travetals südlich von Bad Segeberg in Schleswig-
Holstein,
Unterlagen zur FFH-Ausnahmeprüfung.
Hamburg, Juni 2009

Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl Wittenborn bis
B206 westl. Weede,
Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung, Plausibilitätsprüfung und Aktualisierung
der Ergebnisse.
Hamburg, August 2009

Böger + Jäckle – Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG

BAB A 20, Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5,
Bauwerksvoruntersuchung Ingenieurbauwerk Gieselteich.
Henstedt-Ulzburg, Juni 2004

Büro H.-P. Rohwer und Partner

Voruntersuchung Neubau der BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg, Ausbauvarianten in Bad Segeberg.
Flensburg – Jarplund, 1999

BRW Ingenieurgesellschaft

Ableitung und Rückhaltung von Oberflächenwasser der A20.
Bad Segeberg, Juni 2003

Förster & Wolgast GbR Ingenieurbüro für Lärmschutz

BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg,
Schalltechnisches Gutachten zum Neubau der Bundesautobahn.
Chemnitz, Juni 2003

Förster & Wolgast GbR Ingenieurbüro für Lärmschutz

Schalltechnisches Gutachten zum Neubau der Bundesautobahn
BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg.
Chemnitz, Juni 2005

Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR

Erdbaulaboratorium Hamburg, Beschreibung und Beurteilung der Bodenverhältnisse für den Neubau der BAB A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede von Bau-km 7+700,000 bis Bau-km 10+600,000; mit Ergänzung der zugehörigen Anschlüsse der Bundesstraße B 206 und der Kreisstraße K 7n (AS A 20 / K 7).
Hamburg, Juli 2005

G.U.B. Ingenieur AG Erfurt

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl. Wittenborn bis B206 westl. Weede,
Technischer Entwurf als Planfeststellungsunterlage.
Erfurt August 2006
Technischer Entwurf als Planfeststellungsunterlage, Planänderung.
Erfurt, August 2009

Hensel Ingenieur GmbH Erfurt

Neubau der BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5
Bauentwurf, Variante: Tieflage am Gieselteich.
Erfurt, 2005

IDU Ingenieurgesellschaft für Datenverarbeitung und Umweltschutz

Luftschadstoffmissionen im nachgeordneten Netz für Wohnorte an der B206 westlich von Wittenborn.

Zittau, April 2011

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Verkehrsuntersuchungen zur A 20 / B 206 im Raum Bad Segeberg.

Hannover, 1998

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Verkehrsuntersuchung zur A 20 / B 206 im Raum Segeberg, Ergänzung April 2002.

Hannover, 2002

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Verkehrsuntersuchung zur A 20 / B 206 im Raum Segeberg, 2. Ergänzung Juni 2003.

Hannover, 2003

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Verkehrsuntersuchung zur A 20 im Raum Segeberg,

Zusammengefasster Bericht als Neufassung 2006 sowie Ergänzungen aus 2011 und 2012.

Hannover, Juni 2006 sowie Juni 2011 und Februar 2012

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

Biologischer Fachbeitrag zur ökologischen Risikoanalyse,

A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg,

Schutzgut Pflanzen und Schutzgut Tiere.

Kiel, 1997

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

A 20 im Raum Segeberg: Relevanz von Lebensräumen und Arten hinsichtlich FFH-Richtlinie und EG-Vogelschutzrichtlinie sowie Bewertung der Beeinträchtigung und Ausgleichbarkeit gemäß FFH-Richtlinie.

Kiel, April 1999

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

Abschätzung der Erheblichkeit der geplanten Trassenführung der A 20 im Bereich der gemeldeten Gebiete „Barker Heide“ (pSCI) und „Barker und Wittenborner Heide“ (SPA) (Schleswig-Holstein).

Kiel, März 2001

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg,

Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens gemäß Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 19c BNatSchG, Trassenabschnitt o im Bereich des besonderen Schutzgebietes DE2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“.

Kiel, Januar 2002

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

BAB A 20 Lübeck – Bad Segeberg, Abschnitt 5, Raum Segeberg,
Untersuchung zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß Art. 6, Abs. 3 FFH-RL bzw. § 34
(1) BNatSchG im Bereich des vorgeschlagenen Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeu-
tung „Mittlere und
Untere Trave“, P2127-320.
Kiel, April 2004

Kieler Institut für Landschaftsökologie Dr. U. Mierwald (KIFL)

BAB A 20 Lübeck – Bad Segeberg, Abschnitt 5, Raum Segeberg,
Untersuchung zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß Art. 6, Abs. 3 FFH-RL bzw. § 34
(1) BNatSchG im Bereich des vorgeschlagenen Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeu-
tung „Segeberger Kalkberghöhlen“, DE2027-302.
Kiel, April 2004

Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. U. Mierwald (KIFL)

Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westl. Wittenborn
bis B 206 westl. Weede,
Biologischer Fachbeitrag, Aktualisierung der floristisch-vegetationskundlichen und faunis-
tischen Untersuchungen.
Kiel, August 2009

Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. U. Mierwald (KIFL)

Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westl. Wittenborn
bis B 206 westl. Weede,
Artenschutzfachlicher Beitrag, Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Be-
lange nach § 42 BNatSchG.
Kiel, August 2009

Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. U. Mierwald (KIFL)

Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westl. Wittenborn
bis B 206 westl. Weede
Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie
bzw. § 34 BNatSchG im Bereich des Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-
Gebiet) DE 2127-391 „Travetal“.
Kiel, August 2009

Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. U. Mierwald (KIFL)

Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westl. Wittenborn
bis B 206 westl. Weede,
Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie
bzw. § 34 BNatSchG im Bereich des Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-
Gebiet) DE 2027-302 „Segeberger Kalkberghöhlen“.
Kiel, August 2009

Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. U. Mierwald (KIFL)

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl. Wittenborn bis B206 westl. Weede, Querung des Travetals südlich von Bad Segeberg in Schleswig – Holstein,

Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung,

Anhang II Beurteilung der Alternative aus Sicht der Belange NATUR- 2000,

Anhang III Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung Travetal und Segeberger Kalkberghöhlen,

Anhang IV Maßnahmen zur Kohärenzsicherung Seitental der Trave und Süderbeste,

Anhang V Gewichtung der für die Querung des Travetals südlich von Bad Segeberg prognostizierten Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund der Kohärenz von NATURA-2000.

Kiel, Mai 2009

LAIRM CONSULT GmbH

BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5

Luftschadstoffuntersuchung für die Linienbestimmung im Bereich Bad Segeberg Hammoor.

April, 2004

LAIRM CONSULT GmbH

Luftschadstoffuntersuchung für den Neubau der BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5 und den Ausbau der A 21.

Hammoor, Dezember 2005

LAIRM CONSULT GmbH

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl. Wittenborn bis B206 westl. Weede, Querung des Travetals südlich von Bad Segeberg in Schleswig – Holstein,

Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung, Untersuchung der Stickstoffdepositionen, ergänzende Ermittlung zu Minderungsmaßnahmen.

Hammoor, März 2009

Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Voruntersuchung: Neubau der BAB A 20 Bad Segeberg – Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg.

Oststeinbek 1999

RWTÜV Anlagentechnik GmbH

Untersuchungsbericht: Ermittlung der Luftgüte im Raum Segeberg mit Flechten als Bioindikatoren und lufthygienische Bewertung im Hinblick auf die Auswirkungen verschiedener Trassenvarianten der BAB A 20, Abschnitt 5.

Essen, 1997

SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH

Neubau der A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B206 westl. Wittenborn bis B206 westl. Weede, Querung des Travetals südlich von Bad Segeberg in Schleswig – Holstein, Erläuterungsbericht zur FFH-Ausnahmeprüfung, Anhang I Verkehrliche Beurteilung und Anhang VII Kostenaktualisierung. Bergisch-Gladbach, Mai 2009

Thor Geophysical GmbH

Reflexionsseismische Untersuchungen Raum Bad Segeberg, Bodenerkundung zur A 20 Teilstrecke 5. Hamburg, 2002

TKI Tele-Kabel-Ingenieurgesellschaft mbH

Planung Streckenfernmeldeanlagen. Chemnitz, Juni 2004

WKP König und Partner – Planungsbüro für Bauwesen GmbH

Bauwerksvoruntersuchung Ingenieurbauwerk Travetal, BAB A 20, Bad Segeberg – Lübeck, Teilstrecke 5, Hamburg März 2005.

4. Wurden Träger öffentlicher Belange im Verfahren (auch zeitkonform) beteiligt?

Antwort:

Ja.

5. Wurden die zum Urteil führenden Klagen ins Verfahren eingebracht und berücksichtigt?

Wenn ja, waren diese so gravierend, dass ein Baustopp absehbar war?

Wenn nein, aus welchem Grund nicht?

Antwort:

Wie in der Antwort zur Frage 1 dargestellt, endete das Planfeststellungsverfahren mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss gibt es das Rechtsmittel der Klage. Voraussetzung für das Einlegen dieses Rechtsmittels ist, dass im Planfeststellungsverfahren fristgerecht entsprechende Einwendungen eingereicht wurden.

Die Kläger haben die entsprechenden Einwendungen fristgerecht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Zu diesen Einwendungen wurde vom Vorhabenträger Stellung genommen. Entweder führten die Einwendungen zu Planänderungen oder die Einwendungen wurden begründet abgelehnt. Im weiteren Verfahrensablauf erfolgte eine Erörterung der verbleibenden gegensätzlichen Standpunkte. Sofern auch nach dieser Erörterung keine Einigkeit zwischen den Parteien

erzielt werden konnte, musste die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses über diese Punkte entscheiden.

Die gegen den Planfeststellungsbeschluss erhobenen Klagen beinhalteten eine Vielzahl von Klagepunkten beginnend mit der Kritik am grundsätzlichen Bedarf der Autobahn. Das Bundesverwaltungsgericht hat in vielen Punkten der Beklagten und damit dem Vorhabenträger Recht gegeben, nach Auswertung des mündlich ergangenen Urteils hat das Gericht nur in zwei Punkten einen Nachbesserungsbedarf am Planfeststellungsbeschluss festgestellt - bei der Erfassung der Fledermäuse und bei der Darstellung der Ausscheidungsgründe weiter südlich verlaufender Varianten. In Bezug auf die Erfassung der Fledermäuse ist das Bundesverwaltungsgericht mit Blick auf die FFH-Verträglichkeit des Gebietes Segeberger Kalkberghöhlen noch über die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau hinausgegangen, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Fledermäuse nicht auch außerhalb geeigneter Strukturen fliegen. In Bezug auf die Darstellung der Ausscheidungsgründe für die weiter südlich verlaufenden Varianten forderte das Bundesverwaltungsgericht einen höheren Detaillierungsgrad als die EU-Kommission.

6. Haben sich im Verlauf des Genehmigungsverfahrens Rahmenbedingungen geändert, die Einfluss auf das Gerichtsurteil hatten?

Wenn ja, welche waren dieses?

Antwort:

In der Zeit ab Beginn des Linienbestimmungsverfahrens bis zur Planfeststellung hat sich das FFH-Rechtsregime entwickelt. Für das Vorhaben wurden ständig an die aktuelle Rechtslage angepasst FFH-Verträglichkeitsprüfungen erstellt, die letztendlich eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ‚Travetal‘ aufzeigten. Daran schloss sich, wie bereits dargestellt, die Ausnahmeprüfung mit Beteiligung der EU-Kommission an.

Ausgehend von dieser Rechtsentwicklung wurden auch das FFH-Gebiet ‚Segeberger Kalkberghöhlen‘ betrachtet. Das Bundesverwaltungsgericht vertritt hier allerdings eine strengere Auffassung hinsichtlich der erfolgten Erfassung der An- und Abwanderungsrouten der Fledermäuse.

7. Ist es richtig, dass bei der Trassenführung ausschließlich ökonomische Belange eine Rolle gespielt haben?

Wenn nein, welche ökologischen Aspekte wurden beachtet und berücksichtigt?

8. Beruht die Festlegung der Trassenführung ausschließlich auf einer politischen Entscheidung oder wurden Gesamtabwägungen getroffen?

Wenn ja, welche Aspekte waren das?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die Auswahl einer Trassenführung basiert auf einer Abwägung einer Vielzahl abwägungsrelevanter Belange. Hierzu zählen u.a. Umwelt, Verkehr, Raumordnung, Städtebau, Agrarstruktur und Investitionskosten.

Bei den ökologischen Aspekten handelt es sich sowohl um abschnittsbezogene als auch um abschnittsübergreifende schutzgutbezogene Betrachtungen. Hierunter werden die im UVPG genannten Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen/Tiere, Landschaftsbild/Erholung, Kultur-/Sachgüter und Mensch sowie die ökologischen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern untersucht und bewertet. Ergänzt wurden die Untersuchungen um FFH-Verträglichkeitsprüfungen und einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.