



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Günther Hildebrand (FDP)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **A 20 bei Nützen**

Bemerkung:

Südlich Bad Bramstedts bei Nützen führt die bisher bestimmte Linie der A 20 in einem Bogen um eine Fläche, die nach § 15 a Landesnaturschutzgesetz geschützt ist.

1. Wann wurde die o. a. Fläche gem. § 15 a Landesnaturschutzgesetz ausgewiesen, und wie wurde dies begründet?

Flächen nach § 15a LNatSchG (bzw. § 30 BNatSchG) unterliegen dem gesetzlichen Schutz, ohne dass es eines weiteren Unterschutzstellungsverfahrens bedarf. In § 15a Abs. 1 LNatSchG sind die geschützten Biotoparten aufgelistet (z.B. Hochmoore). Wenn ein geschütztes Biotop (z.B. im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie) kartiert wird, ist es als solches in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

2. Wie hoch sind die Mehrkosten, die durch den Bau des Bogens und die dadurch verursachten notwendigen baulichen Maßnahmen entstehen, verglichen mit den geschätzten Kosten in der hypothetischen Situation, die angesprochene Fläche wäre nicht geschützt und die Autobahn könnte dort gebaut werden?

Auf Grundlage der Unterlagen zur Linienfindung im Jahre 2002 wurde eine Kostenabschätzung der gewählten Linie (Umfahrung der nach § 15a –LNatSchG besonders geschützten Flächen) und einer Alternative (begradigte Steckenführung

mit Durchführung der nach § 15a LNatSchG besonders geschützten Flächen) durchgeführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Kosten beider Linienführungen annähernd gleich hoch ausfallen.

Bei der linienbestimmten Streckenführung sind die Baukosten höher, jedoch sind die Kosten für Kompensationsmaßnahmen geringer (mittlere Raumempfindlichkeit gemäß Umweltverträglichkeitsstudie UVS). Umgekehrt verhält sich diese Kostensituation bei der begradigten Linienführung: Die Baukosten wären in diesem Fall (insbesondere aufgrund der kürzeren Streckenlänge) geringer, jedoch wären zusätzliche und damit wesentlich höhere Kosten für die Kompensationsmaßnahmen (hohe Raumempfindlichkeit gemäß UVS) erforderlich

3. Sieht die Landesregierung noch eine rechtlich zulässige Möglichkeit, diese Mehrkosten zu vermindern oder zu vermeiden?  
Wenn nein, warum nicht?

In § 19 BNatSchG sowie in § 8 LNatSchG ist der Grundsatz festgelegt, dass eine Eingriffsplanung in der Reihenfolge „Vermeidung“ vor „Minimierung“ vor „Ausgleich“ und vor „Ersatz“ abzuarbeiten ist.

Da im vorliegenden Fall mit der linienbestimmten Trassenführung eine Linie mit geringerer Beeinträchtigung nachgewiesen wurde, die zudem auch annähernd kostengleich mit der Alternative ist, würde die Begradigung nicht den gesetzlichen Vorgaben gerecht werden.

Im Rahmen der planerischen Abwägung war darüber hinaus unter anderem zu beachten, dass die begradigte Linie den Eingriff in den Schwerpunktbereich 162 des schleswig-holsteinischen Biotopverbundes (von zahlreichen Moorresten geprägte Geestlandschaft nordöstlich Lentförden) erheblich verstärkt. Schwerpunktbereiche des Biotopverbundes sind Hauptlebensräume gefährdeter Arten und Lebensgemeinschaften und sollen als Ausbreitungszentren für die Wiederbesiedlung bereits verarmter bzw. neu zu entwickelnder Lebensräume fungieren. Eine besondere Bedeutung kommt dabei Sonderstandorten wie beispielsweise Moorböden zu.

4. Wie ist die Haltung der Vertreter, Einwohner und Grundbesitzer in den betroffenen Gemeinden;  
welche Einwände wurden gegen die dort derzeit bestimmte Linie der A 20 erhoben; und  
wie beurteilt die Landesregierung diese Einwände?

Nach der öffentlichen Auslegung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen in den Gemeinden (Öffentlichkeitsbeteiligung Januar 2003) hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich innerhalb einer Frist von 4 Wochen zu äußern. Die daraufhin eingegangenen Äußerungen wurden in Form einer Synopse intensiv aufbereitet und in der Gesamtabwägung berücksichtigt.

Das Themenspektrum erstreckte sich breit gefächert auf die umweltrelevanten Aspekte, baulichen Aspekte und auch Auswirkungen auf Raumordnung, Verkehr, Städtebau sowie Wirtschaft- und Agrarwirtschaft.

Einige Schwerpunktthemen waren:

- Verschlechterung der Schulwegsicherheit, Zerstörung von zwischengemeindlichen Wegeverbindungen
- Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen
- Existenzgefährdungen von betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben
- Wertminderung von trassennahen Gebäuden und Grundstücken, Beeinträchtigung der Wohnqualität
- Forderung der Trassenverschiebung (begradigte Linienführung) im Bereich Nützen

Die Synopse und die damit verbundene Gesamtabwägung war Bestandteil des Antrages auf Linienbestimmung und damit auch Grundlage für die Entscheidungsfindung und Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Auf dieser Grundlage hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 28. Juli 2005 die Linie förmlich bestimmt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können alle, die von der Planung in Ihren Rechten betroffen sind, ihre Stellungnahmen, Bedenken und Einwendungen nochmals schriftlich in das Verfahren geben. Die Planfeststellungsbehörde wird dann in einem gerichtlich überprüfbaren Planfeststellungsbeschluss über die Eingaben entscheiden.