

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Nachfrage zur Transversale Eberstadt–Adelsheim

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Was sind die Gründe dafür, dass zwischen Dezember 2005 (Anmeldung zur Aufnahme in das Förderprogramm) und Juni 2009 (Einleitung Planfeststellung) nichts passierte – bitte unter Nennung der Verantwortlichkeit?
2. Bedeuteten die in Drucksache 16/9164 genannten „Bedenken der höheren Straßenbaubehörde hinsichtlich des Kurvenradius“ zwingend eine Änderung zur Umplanung des Bereichs oder waren die Bedenken unverbindlich im Hinblick auf die Planung?
3. Was stimmte mit den vorliegenden Plausibilisierungen der Verkehrsuntersuchungen sowie den tierökologischen und floristischen Erhebungsergebnissen der Jahre 2006 bis 2007 nicht, sodass neue Erhebungen durchgeführt werden mussten?
4. Welche neuen Erkenntnisse lagen der Änderung der Bewertungsstandards durch die Rechtsprechung im Hinblick auf die „Betroffenheit artenschutzrechtlich relevanter Arten“ zugrunde?
5. Waren die Fortschreibungen der Verkehrsuntersuchungen alle vorgeschrieben oder hat sie der Vorhabenträger freiwillig durchgeführt?
6. Wieso wurde nicht gleich eine längere Fortschreibung der Verkehrsuntersuchungen vorgenommen, sondern insgesamt vier Verkehrsuntersuchungen (2006, 2013, 2018, 2019) – war es nicht absehbar, dass die jeweiligen Untersuchungen einen unzureichenden Zeitraum berücksichtigten?
7. Welchen Zweck hat bzw. hatte die Aufnahme eines Projekts in das Förderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. Antwort zu den Fragen 1 und 2), wenn gleichzeitig kein Förderantrag gestellt werden kann (vgl. Antwort zu Frage 4)?

8. Inwiefern hätte die Transversale aktuell noch gefördert werden können, wenn sie ab 2014 in keinem Förderprogramm mehr gelistet war (vgl. Antwort zu Frage 4), zumal der Landkreis in Vorlage Nr. K/2020/051 beschrieb, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe zuletzt mehrfach einen positiven Planfeststellungsbeschluss in Aussicht gestellt hat und die Transversale mit einem Zuschuss in Höhe von 25,5 Millionen Euro förderfähig nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist und damit suggerierte wurde, dass das Projekt jetzt endlich und unter beträchtlicher Förderung durchgeführt werden könnte?
9. Was unternimmt sie, damit solche langjährigen Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten künftig nicht mehr vorkommen, z.B. im Hinblick darauf, dass sämtliche Bedenken auf einmal festgestellt werden müssen und nicht über Jahre immer wieder neue Bedenken Berücksichtigung finden bzw. dass nach dem Erfüllen von angemeldeten Bedenken von höheren Behörden zwingend eine Genehmigung zu erfolgen hat und neue Anforderungen dann nur für komplett neue Projekte anzuwenden sind?

22. 12. 2020

Dr. Podeswa AfD

Begründung

Die Antworten auf Drucksache 16/9164 geben weitere Fragen auf.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 1. Februar 2021 Nr. VM2-0141.5-9/2/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Was sind die Gründe dafür, dass zwischen Dezember 2005 (Anmeldung zur Aufnahme in das Förderprogramm) und Juni 2009 (Einleitung Planfeststellung) nichts passierte – bitte unter Nennung der Verantwortlichkeit?*

Im Dezember 2005 lagen zunächst nur rudimentäre Unterlagen vor, denn der erste Planungsauftrag wurde im Mai 2005 an ein Ingenieurbüro vergeben. Erst danach begann die eigentliche Planung mit entsprechenden Gutachten. Für ein solch umfangreiches Projekt stellt ein Planungszeitraum von 3,5 Jahren eine im üblichen Rahmen liegende Zeitspanne dar. Die Verantwortlichkeit lag beim Neckar-Odenwald-Kreis als Vorhabenträger unter Beteiligung der beauftragten Ingenieurbüros und betroffenen Fachbehörden.

2. *Bedeuteten die in Drucksache 16/9164 genannten „Bedenken der höheren Straßenbaubehörde hinsichtlich des Kurvenradius“ zwingend eine Änderung zur Umplanung des Bereichs oder waren die Bedenken unverbindlich im Hinblick auf die Planung?*

Die vom Regierungspräsidium Karlsruhe geäußerten Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit waren im Hinblick auf die Planung nicht unverbindlich. Für

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

die Anbindung der Transversale an die B 292 neu wurde entsprechend dem technischen Regelwerk ein Kurvenradius von 150 m gefordert, der die Umplanung ausgelöst hat.

3. Was stimmte mit den vorliegenden Plausibilisierungen der Verkehrsuntersuchungen sowie den tierökologischen und floristischen Erhebungsergebnissen der Jahre 2006 bis 2007 nicht, sodass neue Erhebungen durchgeführt werden mussten?

Zur Fortschreibung der Verkehrsuntersuchungen

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2013

Wie bereits berichtet, ergab sich aus den im Erörterungstermin am 18. Juni 2012 vorgebrachten Einwendungen eine umfassende Liste an Themenkomplexen, die vom Antragsteller abzuarbeiten waren. Dies betraf auch die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung von 2006. So wurde die Konkretisierung der Ausgangsdaten gefordert, z. B. welche konkreten Flächennutzungspläne und Bebauungspläne zugrunde gelegt wurden. Auch erfolgte die Berechnung ohne die zuvor noch berücksichtigte Deponie „Sansenhecken“.

Zudem wurde der Prognosehorizont von ursprünglich 2020 auf das Jahr 2025 fortgeschrieben.

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018

Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018 sollte die Notwendigkeit einer Fortschreibung des Prognosehorizonts 2025 auf 2030 untersuchen. Es erfolgte die Überprüfung der Prognoseansätze, die für die vorherige Fortschreibung von 2013 berücksichtigt wurden.

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2019

Der 2019 vorgelegten Fortschreibung lag eine aktuelle Verkehrszählung zugrunde, da nach Aussage des Vorhabenträgers davon ausgegangen wurde, dass im Untersuchungsgebiet in den vergangenen Jahren strukturelle Änderungen mit Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen stattgefunden haben. Der Prognosehorizont wurde auf 2040 festgelegt.

Zur Plausibilisierung der tierökologischen und floristischen Erhebungsergebnisse der Jahre 2006 bis 2007

Die Untersuchungsergebnisse aus den Jahren 2006 und 2007 sollten plausibilisiert werden, da die Erhebungen einige Jahre zurücklagen. Dabei wurde keine vollständige Nachkartierung vorgenommen. Vielmehr sollten die Arten/Gruppen nochmals näher betrachtet werden, die für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) und die Maßnahmenplanung im Landschaftspflegerischen Begleitplan von besonderer Bedeutung waren. Hintergrund war v. a. die Änderung in der artenschutzrechtlichen Rechtsprechung durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. Juli 2011, was eine Neubewertung bezüglich der Erfüllung des Tötungsverbotes in § 44 BNatSchG für mehrere Tierarten nach sich zog. Entgegen der ursprünglichen Planungen wurden dadurch auch Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich. Durch mehrere Umplanungen und somit zeitliche Verzögerungen, auch ausgelöst durch die umfassenden Forderungen aus dem Erörterungstermin, war abschbar, dass die Unterlagen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses aus fachlicher Sicht als veraltet angesehen werden könnten. Eine Aktualisierung war auch vor diesem Hintergrund angezeigt.

4. Welche neuen Erkenntnisse lagen der Änderung der Bewertungsstandards durch die Rechtsprechung im Hinblick auf die „Betroffenheit artenschutzrechtlich relevanter Arten“ zugrunde?

Das unter Ziffer 3 angesprochene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat eine Neubewertung im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) erforderlich gemacht. Darin wurde die bis dahin in § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG festgeschriebene Freistellung vom Tötungsverbot im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für europarechtswidrig erklärt. Insofern mussten die artenschutzrechtlichen Eingriffe neu bewertet, und die Notwendigkeit artenschutzrechtlicher Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft werden.

5. Waren die Fortschreibungen der Verkehrsuntersuchungen alle vorgeschrieben oder hat sie der Vorhabenträger freiwillig durchgeführt?

Zum Hintergrund der einzelnen Fortschreibungen wird auf Ziffer 3 verwiesen. Die Fortschreibung 2013 wurde explizit im Erörterungstermin aufgrund von Einwendungen gefordert und vom Vorhabenträger zugesagt. Die Fortschreibungen 2018 und 2019 waren fachlich veranlasst, insbesondere die Fortschreibung der Prognosehorizonte aufgrund der zeitlichen Verzögerungen des Verfahrens. Die Verkehrsuntersuchungen hatten für das Straßenprojekt eine herausragende Bedeutung, da das Verkehrsaufkommen mit die wichtigste Grundlage für den Bedarf der Straße und damit faktisch ihrer Rechtfertigung darstellt. Zudem dienten sie bei der fachlichen Prüfung zu den genannten artenschutzrechtlichen Ausnahmetatbeständen (sowie weiteren naturschutzrechtlichen Befreiungen und Ausnahmen) als Grundlage für die Darlegung der rechtlich erforderlichen „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ (vgl. z. B. § 45 Abs. 7 BNatSchG).

6. Wieso wurde nicht gleich eine längere Fortschreibung der Verkehrsuntersuchungen vorgenommen, sondern insgesamt vier Verkehrsuntersuchungen (2006, 2013, 2018, 2019) – war es nicht absehbar, dass die jeweiligen Untersuchungen einen unzureichenden Zeitraum berücksichtigten?

Die Wahl der richtigen Erhebungsart und des Prognosezeitraums liegt im Ermessen der Behörde. Der Prognosezeitraum darf nicht kurz bemessen sein, insbesondere muss er den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrseröffnung der Straße umfassen. In der Praxis wird der sog. Prognosehorizont für die Verkehrsentwicklung regelmäßig auf 10 bis 15 Jahre angesetzt. Zu lang darf der Prognosezeitraum jedoch auch nicht bemessen sein, da mit Länge des Zeitraums notwendigerweise die Prognoseunsicherheit zunimmt und daher ein sehr langer Prognosezeitraum keine tragfähige Grundlage mehr darstellen würde.

7. Welchen Zweck hat bzw. hatte die Aufnahme eines Projekts in das Förderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. Antwort zu den Fragen 1 und 2), wenn gleichzeitig kein Förderantrag gestellt werden kann (vgl. Antwort zu Frage 4)?

Durch eine Anmeldung zur Aufnahme in das Förderprogramm nach GVFG wollte sich der Vorhabenträger Klarheit verschaffen, ob ein solches Projekt überhaupt förderfähig nach GVFG wäre. Zum damaligen Zeitpunkt (2005) war im Rahmen des GVFG-Programms dieses Vorgehen möglich.

8. *Inwiefern hätte die Transversale aktuell noch gefördert werden können, wenn sie ab 2014 in keinem Förderprogramm mehr gelistet war (vgl. Antwort zu Frage 4), zumal der Landkreis in Vorlage Nr. K/2020/051 beschrieb, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe zuletzt mehrfach einen positiven Planfeststellungsbeschluss in Aussicht gestellt hat und die Transversale mit einem Zuschuss in Höhe von 25,5 Millionen Euro förderfähig nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist und damit suggerierte wurde, dass das Projekt jetzt endlich und unter beträchtlicher Förderung durchgeführt werden könnte?*

Ein Vorhaben, das nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LG-VFG) gefördert werden soll, ist zuvor in das Programm nach § 5 LGVFG aufzunehmen. Die förderrechtliche Prüfung und Berechnung einer möglichen Zuschuss-höhe erfolgt durch das zuständige Regierungspräsidium als Bewilligungsstelle im Rahmen der Anmeldung zur Programmaufnahme. Zudem können die Zuwendungen nach Maßgabe des Staatshaushaltsplans nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Jahr der Antragstellung gewährt werden. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht. Derzeit liegt keine Anmeldung auf Programmaufnahme bzw. kein Antrag auf Förderung für die Transversale mit einer Kostenberechnung vor. Insofern wurde ein Zuschuss in Höhe von 25,5 Millionen Euro seitens der Landesregierung nicht in Aussicht gestellt. Der Landkreis wurde lediglich zur grundsätzlichen Möglichkeit einer Förderung durch die Bewilligungsstelle beraten.

9. *Was unternimmt sie, damit solche langjährigen Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten künftig nicht mehr vorkommen, z. B. im Hinblick darauf, dass sämtliche Bedenken auf einmal festgestellt werden müssen und nicht über Jahre immer wieder neue Bedenken Berücksichtigung finden bzw. dass nach dem Erfüllen von angemeldeten Bedenken von höheren Behörden zwingend eine Genehmigung zu erfolgen hat und neue Anforderungen dann nur für komplett neue Projekte anzuwenden sind?*

Planfeststellungsverfahren regeln sich nach dem Landesverwaltungsverfahrensgesetz und nach dem Straßengesetz. Es handelt sich um ein förmliches Verwaltungsverfahren, das seinen Abschluss im Planfeststellungsbeschluss findet, durch den umfassend die Zulässigkeit eines Vorhabens festgestellt wird. Der Verfahrensablauf des Planfeststellungsverfahrens und insbesondere des Anhörungsverfahrens ist sowohl hinsichtlich der Beteiligten als auch hinsichtlich Fristen und Präklusionsregelungen gesetzlich geregelt. Eine Präklusion von Einwendungen ist dabei nur begrenzt möglich. Erkenntnisse, die erst im Planfeststellungsverfahren gewonnen werden oder Gesetzesänderungen sind dabei zu berücksichtigen.

Die Landesregierung hat zudem das am 11. November 2020 vom Landtag verabschiedete Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes initiiert, mit dem Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsprojekten zu vereinfachen und zu beschleunigen. Insbesondere sieht das Gesetz Rechtsgrundlagen vor, um Untersuchungen jeglicher Art schneller und einfacher durchführen zu können und hieraus entstehende Verzögerungen bei der Erstellung von Planungen zu vermeiden. Ebenso wurden Abstimmungsprozesse zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden im Sinne der Verfahrensbeschleunigung und Verwaltungsvereinfachung verkürzt. Mit demselben Ziel wurde eine Regelung aufgenommen, die den vorzeitigen Beginn von bestimmten Baumaßnahmen bereits vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses ermöglicht.

Hermann

Minister für Verkehr