

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 12/5001 —

Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost **der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11)**

A. Problem

Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sind von großer Bedeutung für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern und zielen darauf ab, leistungsfähige Verkehrsverbindungen zu schaffen. Zu diesen Verkehrsprojekten zählt die geplante Bundesautobahn A 20. Sie verknüpft den nordost- und nordwestdeutschen Raum, sie erhält über das Autobahnnetz bei Lübeck Anschluß an Nord-, West- und Südwesteuropa und über die Anbindung an die Autobahn Berlin–Stettin Anschluß nach Südost- und Nordosteuropa. Daneben soll sie die Ortslagen und insbesondere die Hansestadt Wismar vom Durchgangsverkehr entlasten und damit einen besonders prekären Verkehrsengepaß beseitigen. Die genannten Ziele verlangen eine rasche Realisierung des Vorhabens.

B. Lösung

Die Bauzulassung für den Teilabschnitt Wismar West–Wismar Ost geschieht durch ein sogenanntes Investitionsmaßnahmegesetz, in dem die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens einschließlich aller notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt wird. Die Wahl eines Investitionsmaßnahmegesetzes verkürzt das Verfahren im Vergleich mit einem Planfeststellungsverfahren um mindestens ein- einhalb Jahre.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß.

C. Alternativen

Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. Verzicht auf den Bau der Bundesautobahn A 20 und Ausbau vorhandener Straßen.

D. Kosten

Durch das Gesetz selbst entstehen keine Kosten.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 12/5001 — unverändert anzu-
nehmen.

Bonn, den 7. Dezember 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Horst Gibtner

Berichterstatter

Reinhold Hiller (Lübeck)

Dr. Klaus Röhl

Dr. Klaus-Dieter Feige

Rudolf Meinel

Mitberichterstatter

Manfred Schell

Bericht der Abgeordneten Horst Gibtner, Reinhold Hiller (Lübeck), Dr. Klaus Röhl, Dr. Klaus-Dieter Feige, Rudolf Meini und Manfred Schell

I. Zum Beratungsverfahren

1. Der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf eines Gesetzes über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11) — Drucksache 12/5001 — wurde in der 173. Sitzung des Deutschen Bundestages in erster Lesung beraten und zur Federführung dem Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung dem Rechtsausschuß, dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau überwiesen.
2. Der Rechtsausschuß erhebt in seiner Stellungnahme vom 1. Dezember 1993 mehrheitlich gegen den Gesetzentwurf keine verfassungsrechtlichen oder sonstigen rechtlichen Bedenken. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 1. Dezember 1993 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs empfohlen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau schlägt in seiner Stellungnahme vom 1. Dezember 1993 dem federführenden Ausschuß für Verkehr mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen sowie einer Stimme aus der Fraktion der SPD gegen die übrigen Stimmen der Fraktion der SPD sowie die der Gruppe der PDS/Linke Liste vor, dem Deutschen Bundestag die Annahme der Vorlage zu empfehlen. Ein Antrag der Fraktion der SPD

Die Bundesregierung wird aufgefordert, parallel zum Investitionsmaßnahmegesetz — Drucksache 12/5001 — ein „normales“ Verfahren durchzuführen.

Außerdem beantragt die Fraktion der SPD, zusammen mit dem Bau der A 20 den Bau der Westtangente Wismar und die Anbindung der A 20 an die A 241 zeitgleich zu verwirklichen.

wurde im Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die der antragstellenden Fraktion bei Enthaltung der Gruppe der PDS/Linke Liste abgelehnt.

3. a) Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf in seiner 50., 53. und 57. Sitzung vom 22. September, 27. Oktober und 1. Dezember 1993 beraten. In der 50. Sitzung wurden von den Fraktionen und Gruppen im Ausschuß die Berichterstatter benannt und zugleich beauftragt, die weiteren Beratungen in Anlehnung an die Behandlung des Gesetzentwurfs über den Bau der „Südumfahrung Stendal“ der Eisen-

bahnstrecke Berlin–Oebisfelde (Drucksachen 12/4480 und 12/5126) vorzubereiten, wobei auch ein Informationstermin vor Ort im Bereich des geplanten Teilabschnitts in Betracht gezogen werden sollte. Einmütig hat der Ausschuß für Verkehr davon abgesehen, eine öffentliche Anhörung durchzuführen, da die grundsätzlichen Fragen zum Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes bereits in der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf zur „Südumfahrung Stendal“ in der 39. Ausschußsitzung vom 10. März 1993 behandelt worden seien.

Das Mitglied der Gruppe der PDS/Linke Liste im Ausschuß hat am 7. Dezember 1993 auf die Berichterstattung verzichtet.

- b) Anträge der Fraktion der SPD, die Bundesregierung zur parallelen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens aufzufordern, und des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, die Beratung des Gesetzentwurfs auszusetzen, bis eine vollständige Gesamtkonzeption zur Bundesautobahn A 20 den Mitgliedern des Ausschusses vorliege, wurden in der 50. Sitzung vom 22. September 1993 mehrheitlich abgelehnt.
- c) Am 15. November 1993 haben Berichterstatter aus den Ausschüssen für Verkehr, für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau einen Informationstermin bei und in Wismar durchgeführt. Bei einer Rundfahrt im Bereich des geplanten Teilabschnitts wurden Einzelheiten des Trassenverlaufs und hiermit im Zusammenhang stehende Fragen erörtert. Im Anschluß hieran fand ein Gespräch mit Vertretern von Ministerien des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der Hansestadt Wismar, der Landkreise Wismar und Grevesmühlen sowie weiterer Gebietskörperschaften, der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), anerkannter Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen für und gegen die Bundesautobahn A 20 statt. Die anwesenden Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaften, der Landesregierung und eine Bürgerinitiative befürworteten eindringlich das Projekt der Bundesautobahn A 20. Die drei teilnehmenden Naturschutzverbände (BUND, Naturschutzbund Deutschland, Grüne Liga) sowie eine Bürgerinitiative wandten sich gegen den Bau einer Autobahn.

Das Gespräch betraf neben anderem die der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognosen, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Verbände und Bürgerinitiativen im Planungsverfahren, die Frage nach möglicher-

weise neuen Erkenntnissen seit Abschluß der Planungen, die Bewertung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, das Verhältnis zu anderen Teilabschnitten der A 20 sowie der Zusammenhang mit anderen Straßenbauprojekten. Erörtert wurden darüber hinaus Fragen der Biotopkartierung, des aktiven und passiven Lärmschutzes, der Trinkwasserversorgung, der Verwendung von Geotextilien sowie weitere Einzelaspekte aus den Anlagen zum Gesetzentwurf.

Die Ergebnisse des Informationstermins, über den dem Ausschuß ein Bericht vorgelegt worden ist, sind in die Beratungen des Ausschusses eingegangen. In gleicher Weise hat der Ausschuß eine nachgereichte Stellungnahme des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V., vom 25. November 1993 in seine Beratungen einbezogen.

II. Zum Ziel und wesentlichem Inhalt des Gesetzentwurfs

1. Ziel des Gesetzentwurfs ist es, den Bau eines 10,13 km langen Teilabschnitts des Autobahnprojekts A 20 südlich der Hansestadt Wismar dadurch zu beschleunigen, daß die Bauzulassung statt mit Hilfe eines Planfeststellungsverfahrens durch Gesetz (sog. Investitionsmaßnahmegesetz) erfolgt. Die geplante Bundesautobahn A 20 Lübeck-Bundesgrenze (A 11) zählt zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ und soll zur Schaffung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen in und mit den neuen Bundesländern, aber auch zum wirtschaftlichen Aufschwung in diesem Gebiet beitragen. Zugleich wird durch den Teilabschnitt eine südliche Umgehung Wismars erreicht und damit die Stadt von Durchgangsverkehr entlastet. Innerhalb des Bereichs zwischen Rostock und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein sind im Zuge der vorhandenen Bundesstraße 105 bei Wismar in besonders starkem Maße öffentliche und private Belange mit der Folge berührt, daß ein entsprechend höherer Zeitbedarf für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu erwarten ist. Die hiermit verbundene Zeitverzögerung ist zu vermeiden, da der mit der A 20 angestrebte entlastende und wirtschaftsfördernde Effekt möglichst bald erreicht werden soll.
2. In § 1 des Gesetzentwurfs wird die Zulässigkeit der Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Dem Gesetz kommt damit eine einem Planfeststellungsbeschluß vergleichbare Wirkung zu. Der Plan, der dem Bau zugrunde liegen wird und der die Einzelheiten des Vorhabens darstellt, ist als Anlagen 1 bis 12 Bestandteil des Gesetzentwurfs.

Der Erläuterungsbericht (Anlage 1 des Gesetzentwurfs, S. 11 bis 158) beschreibt das Vorhaben in allen Einzelheiten. In Teil I des Erläuterungsbe-

richts ist die Linienfindung für die A 20 von Rehna bis Neukloster behandelt; Teil II ist dem durch den vorliegenden Gesetzentwurf festzustellenden Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost gewidmet. Dem Teil I sind die Auswahl und die Entscheidung für die Linienfindung mit dem Ergebnis der Variante 1* zu entnehmen, die die Grundlage für die Gestaltung der Trasse des konkreten Teilabschnitts Wismar West-Wismar Ost bildet. Für beide Schritte (Variantenauswahl sowie Gestaltung des Teilabschnitts) sind jeweils die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und von Dritten bei Informationsveranstaltungen oder durch schriftliche Äußerungen wiedergegeben und mit Erwidern, Bemerkungen und Entscheidungsvorschlägen versehen (S. 37 ff. und S. 91 ff.). Der Erläuterungsbericht gibt außerdem Aufschluß darüber, in welcher Weise die Betroffenen unterrichtet wurden und ihre Standpunkte vertreten konnten.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 11 des Gesetzentwurfs, S. 283 ff.) werden Naturhaushalt und Landschaftsbild im Bereich des Vorhabens ermittelt, beschrieben und bewertet, Beeinträchtigungen des Bodens, von Wasser und Gewässer, von Klima und Luft, der Pflanzen- und Tierwelt sowie des Landschaftsbildes ermittelt und bewertet, Untersuchungen zur Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen vorgenommen sowie die zu treffenden landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt. Aus der Anlage 11 sind die Abwägungen ersichtlich, mit denen die Belange der Umwelt und der Natur berücksichtigt werden.

Weitere Anlagen des Gesetzentwurfs sind Übersichtskarten (Anlagen 2 und 3), ein Übersichtslageplan und -höhenplan (Anlage 4), ein Bauwerksverzeichnis (Anlage 5), eine Darstellung der Querschnitte (Anlage 6), Lagepläne und Höhenpläne (Anlage 7), ein Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9), Grunderwerbspläne (Anlage 10) und eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12).

Der Gesetzentwurf enthält darüber hinaus weitere Regelungen

- zu eventuellen Änderungen und Ergänzungen des Planes durch den Bundesminister für Verkehr bzw. die nach dem Bundesfernstraßengesetz für Planfeststellungen zuständige Behörde (§ 2 Abs. 1 und 2),
 - zum Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Gültigkeit von Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr zur Planänderung oder -ergänzung gemäß § 2 Abs. 1,
 - zur Enteignung (§ 3),
 - zur vorzeitigen Besitzeinweisung (§ 4) und
 - zur Vertretungsregelung bei ungeklärten Eigentumsverhältnissen (§ 5).
3. Die planerischen Unterlagen wurden von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, erarbeitet.

III. Zur Begründung der Beschlußempfehlung

1. Der Ausschuß für Verkehr hat seine abschließenden Einzelberatungen in seiner 57. Sitzung vom 1. Dezember 1993 in folgende drei Komplexe unterteilt:

- Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes,
- Linienfindung Rehna-Neukloster (Variantenvergleich mit dem Ergebnis der Entscheidung für Variante 1*) und
- Entwurfsplanung des Teilabschnitts Wismar West-Wismar Ost.

Diese Komplexe sind, wie nachfolgend aufgezeigt, durch Unterfragen näher strukturiert worden.

2. Im ersten Komplex hat sich der Ausschuß die Frage gestellt, ob eine Bauzulassung durch ein Investitionsmaßnahmegesetz — auch im Falle einer Bundesfernstraße — zulässig und im Rahmen des Baus der Bundesautobahn A 20 für den Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost notwendig ist.

Die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sehen den Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes angesichts der schwierigen Verkehrssituation im betreffenden Gebiet und der besonderen Bedeutung guter Verkehrsverbindungen für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern als zulässig an und beziehen sich auf die entsprechenden Beratungen des Gesetzentwurfs über den Bau der „Südumfahrung Stendal“ (Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Drucksache 12/5126, S. 9f.). Für den Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost der zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ zählenden A 20 ergebe sich im Vergleich zu den anderen Teilabschnitten eine außergewöhnliche Situation, weil die Hansestadt Wismar und ihre Bürger durch den Durchgangsverkehr, insbesondere den Schwerlastverkehr, auf den Bundesstraßen B 105 und B 106 unzumutbar belastet seien. Der geplante Teilabschnitt werde insoweit zugleich die Funktion einer Ortsumfahrung erfüllen. Hieraus folge für den Teilabschnitt eine außerordentliche terminliche Dringlichkeit, die neben der bereits zuvor begründeten Notwendigkeit des Teilabschnitts den Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes rechtfertige. Gegenüber einem herkömmlichen Planfeststellungsverfahren dürfe unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Dauer des Gesetzgebungsverfahrens ein Zeitgewinn von eineinhalb Jahren erwartet werden.

Die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. halten auch im Falle einer Bundesfernstraße ein Investitionsmaßnahmegesetz für zulässig. Das Land Mecklenburg-Vorpommern, das im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Planung von Bundesfernstraßen zuständig sei, habe bereits in einem frühen Stadium und zuletzt während des Informationstermins in Wismar erklärt, daß der Bund zum Zwecke einer schnelleren Verbindlichkeit der Planungen das Institut des Investitionsmaßnahmegesetzes einsetzen solle.

Die Entscheidung über den Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost sei losgelöst von Entscheidungen über die geplante A 241 oder die Westtangente Wismars möglich. Unabhängig davon, daß alle Beteiligten, insbesondere das Land Mecklenburg-Vorpommern, an einer schnellen Realisierung der A 241 interessiert seien, sei dieses Autobahnprojekt Gegenstand eines eigenständigen, sich derzeit im Stadium der Linienfindung befindlichen Verfahrens.

Eine mögliche Verknüpfung der A 20 mit der A 241 sei zwar bei der Anschlußstelle Wismar Ost denkbar, werde aber außerhalb des vorliegenden Gesetzgebungsverfahrens in einem Planfeststellungsverfahren geregelt. Für eine hieraus folgende notwendige Anpassung des gesetzlich festgelegten Teilabschnitts käme eine Rechtsverordnung gemäß § 2 in Betracht. Im übrigen würden die auf einer A 241 zu erwartenden Verkehrsströme den geplanten vierstreifigen Ausbau der A 20 nicht berühren.

Die Fraktion der SPD hält ebenso wie die Ausschlußmehrheit die geplante A 20 und den Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost für notwendig. Sie lehnt jedoch den Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes anstelle eines Planfeststellungsverfahrens aus den bereits bei den Beratungen zur „Südumfahrung Stendal“ vorgetragenen Bedenken ab. Die Mitglieder des Bundestages seien mangels Fachkompetenz nicht in der Lage, das den Planungen zugrundeliegende Material hinreichend zu verarbeiten, um die erforderlichen Abwägungen vornehmen zu können.

Der geltend gemachte Zeitvorteil sei angesichts der verfassungsrechtlichen Bedenken zu bezweifeln, da im Falle einer Verfassungswidrigkeitserklärung die Bauzulassung erneut betrieben werden müsse. Um mögliche Zeitverzögerungen zu vermeiden, hat die Fraktion der SPD ihren bereits in der 50. Sitzung des Ausschusses für Verkehr gestellten Antrag wiederholt:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, parallel zum Investitionsmaßnahmegesetz — Drucksache 12/5001 — ein „normales“ Verfahren durchzuführen.

Außerdem hat die Fraktion der SPD beantragt,

zusammen mit dem Bau der A 20 den Bau der Westtangente Wismar und die Anbindung der A 20 an die A 241 zeitgleich zu verwirklichen.

Dem Gesetzentwurf auf Drucksache 12/5001 lassen sich nach Auffassung der Fraktion der SPD keine ausreichenden Aussagen zur Westtangente und zur Anbindung der A 241 entnehmen. Es stelle einen Verfahrensfehler dar, daß diese Fragen nicht von vornherein mit untersucht und ein Gesamtkonzept vorgelegt worden sei.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnt die geplante A 20 und damit den Teilabschnitt Wismar West-Wismar Ost wegen der Auswirkungen auf die Umwelt und die Natur ab. Abhilfe für die nicht zu verkennenden Verkehrsprobleme sei in ande-

ren Verkehrskonzepten und im Ausbau vorhandener Straßen zu suchen. Im übrigen sei der Einsatz eines Investitionsmaßnahmegesetzes aus den schon bei der Beratung des Gesetzentwurfs zur „Südmumfahrung Stendal“ vorgetragenen Bedenken, die auch von Sachverständigen in der diesbezüglichen öffentlichen Anhörung am 10. Februar 1993 gestützt worden seien, abzulehnen. Nur durch eine intensive, faktisch aber nicht mögliche Auseinandersetzung mit dem gegenüber dem vorliegenden Gesetzentwurf weit umfangreicheren Material sei es überhaupt denkbar, die dem Deutschen Bundestag als Planfeststellungsbehörde zugewiesene Aufgabe wahrzunehmen. Im übrigen lasse sich der Teilabschnitt schon wegen möglicher Auswirkungen der Verkehrsströme nicht isoliert von Anbindungen anderer Straßen, insbesondere der A 241, beurteilen.

Der Ausschuß hat die Eingangsfrage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht. Die Gruppe der PDS/Linke Liste war während dieser und aller folgenden Abstimmungen abwesend.

Der erste Antrag der Fraktion der SPD wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Antragsteller bei Enthaltung seitens der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der zweite Antrag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sowie der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der SPD abgelehnt.

3. a) Im zweiten Komplex seiner Beratungen (Linienfindung Rehna-Neukloster) ist die Frage

1. *Reichen die vorhandenen Unterlagen zur Beratung und Abstimmung aus?*

mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht worden.

Die Ausschlußmehrheit folgerte aus den vorhandenen Unterlagen die Durchführung sehr weitgehender Untersuchungen. Die Behandlung der Einzeleinwendungen, wie sie in der Anlage zum Gesetzentwurf erkennbar werde, verdeutliche die Gründlichkeit der Untersuchungen für die Linienbestimmung. Da ursprünglich der gesamte Abschnitt Rehna-Neukloster mit einem Investitionsmaßnahmegesetz zugelassen werden sollte, gebe es keinen Qualitätsunterschied in der Bewertung des Gesamtabschnitts und des Teilabschnitts Wismar West-Wismar Ost. Aus der bereits zu der vorherigen Frage vertretenen Begründung seien Fragen zur geplanten A 241 in diesem Zusammenhang nicht zu behandeln.

Die Fraktion der SPD äußerte sich sehr positiv über die Vorarbeiten der DEGES. Sie begründete ihre Ablehnung jedoch damit, daß trotz dieser guten Vorarbeiten ein normales Verfahren hätte stattfinden müssen. Es sei zu bezwei-

feldn, daß jedes Mitglied des Ausschusses die Fakten und Unterlagen nachvollziehen könne.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bemängelte erneut das Fehlen von Aussagen zur geplanten A 241. Weiterhin seien die Untersuchungen über die Eingriffstiefe, die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und die Biotopkartierung nicht ausreichend. Die sog. Nullvariante und ein Ausbau vorhandener Straßen seien nur summarisch abgelehnt.

b) Der Ausschuß bejahte die Frage

2. *Trägt die Aufbereitung und Darstellung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (vgl. Anlage 1 des Gesetzentwurfs, S. 31 bis 35) den Erfordernissen des vorliegenden Verfahrens Rechnung?*

mit demselben Stimmenverhältnis wie die voraufgegangene Frage.

Die Ausschlußmehrheit betonte die Qualität der Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Die Fraktion der SPD begründete ihre Ablehnung mit den bereits vorgetragenen grundsätzlichen Einwänden gegen ein Investitionsmaßnahmegesetz.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hielt die vorgelegten verdichteten Informationen nicht für ausreichend, um die Eingriffsauswirkungen hinreichend charakterisieren und die summarischen Darstellungen nachvollziehen zu können.

c) Der Ausschuß bejahte die Frage

3. *Spricht die Abwägung anhand der Kriterien Verkehr, Raumordnung, Umwelt, Straßenbau und Wirtschaftlichkeit für die dem Gesetzentwurf zugrundeliegende Ausführungsvariante 1*?*

mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die Ausschlußmehrheit trägt die im Gesetzentwurf vorgezeichnete Abwägung in allen Punkten mit.

Die Fraktion der SPD bezog sich auf ihre Ausführungen zu den beiden voraufgegangenen Fragen. In gleicher Weise verfuhr die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

4. a) Im dritten Komplex seiner Beratungen (Entwurfsplanung des Teilabschnitts Wismar West-Wismar Ost) befaßte sich der Ausschuß zunächst mit folgender Frage:

1. *Werden eine Zerschneidung, Störung oder Verlust hochwertiger Lebensräume für Pflanzen und Tiere im Umfeld des Wallensteingraben, des Rosenthaler und Triwalker Grabens sowie des Greeser-Baches, insbesondere zur Erhaltung der Vernetzungsstrukturen entlang dieser Täler und Talauen, durch geig-*

nete Maßnahmen angemessen vermieden oder gemindert?

Die Ausschlußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. entnahm den Anlagen zum Gesetzentwurf, daß große Mühe drauf verwandt worden sei, Zerschneidungseffekte zu vermeiden oder zu vermindern. Ausgleichsmaßnahmen seien im erforderlichen Ausmaße vorgesehen. Herausgestellt wurde, daß die Zerschneidungen im wesentlichen nur Ackerflächen betreffen. Jeder Verkehrsweg führe notwendig zu Zerschneidungen, wobei ein Ausgleich immer nur bis zu einem gewissen Maße, nie aber vollständig möglich sei. An den ökologisch sensiblen Stellen seien besondere und kostenwirksame Ausgleichsmaßnahmen geplant. So seien an vier Stellen zur Erhaltung der vorhandenen Vernetzungsstrukturen Talbrücken vorgesehen. Die Richtungsfahrbahnen würden um 15 m auseinandergezogen. Die hierdurch zu erwartenden Belichtungs- und Durchfeuchtungseffekte auf das unter dem Brückenbereich liegende ökologische Gebiet würden die Zerschneidungswirkung für Vegetation und Wild minimieren.

Die Fraktion der SPD betonte, daß die gewählte Trasse eine hohe Plausibilität aufweise und daß mit erheblichem Aufwand und mit beträchtlichen Kosten eine Minimierung der Auswirkungen angestrebt werde. Die Mitglieder des Bundestages seien aber nicht in der Lage, die Fragestellungen nachprüfen zu können.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betonte, daß die Auswirkungen einer Autobahn weit über den eigentlichen Straßenstreifen hinausgingen und die vorgesehenen Maßnahmen unzureichend seien, auch wenn ein Bemühen um sensible Schnittpunkte anerkannt werde. Die Wirksamkeit mancher Maßnahme, z. B. der Wildwechselbrücken, werde aufgrund heutiger Kenntnisse teilweise angezweifelt.

Der Ausschuß bejahte die Frage mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

b) In gleicher Weise entschied der Ausschuß über folgende zwei Fragen

2. *Ist bei der Entwurfsplanung dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes einschließlich aktiver wie passiver Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere für die Bebauung südlich der A 20 bei Steffin sowie für die Einzelbebauungen im Bereich Karow, Rosenthal, Triwalk und Kritzowburg, angemessen Rechnung getragen worden?*

und

3. *Werden die Belange des Gewässerschutzes gewahrt, und sind die hieraus resultierenden Verluste an intensiv bewirtschafteten Flächen der Landwirtschaft gerechtfertigt?*

An der Abstimmung über Frage 2 nahm der Vertreter der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht teil, da er sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen nicht zur Abgabe eines Votums im Stande sah.

c) Im Zusammenhang mit der nächsten Frage

4. *Wird das teils oberflächennahe Grundwasservorkommen in der Entwurfsplanung in geeigneter Weise berücksichtigt?*

befaßte sich der Ausschuß auch mit Maßnahmen zum Schutz der im Anschlußbereich Wismar Ost berührten Trinkwasserschutzzone III.

Frage 4 wurde sodann mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht.

d) Die anschließend aufgerufene Frage

5. *Sind die Auswirkungen einer provisorischen Anbindung der A 20 an die L 10 5 bei Barnekow zur verkehrswirksamen Entlastung der Hansestadt Wismar gerechtfertigt?*

wurde vom Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bejaht.

Im Zusammenhang mit dieser Frage wurde von seiten der Ausschlußmehrheit eine Entlastung der Hansestadt Wismar erwartet. Der Durchgangsverkehr liege bei durchschnittlich 28 % des Verkehrsaufkommens und steige in der nachmittäglichen Verkehrsspitze auf 48 %. Bedeutsam sei auch der während des Informationstermins betonte psychologische Entlastungseffekt für die betroffenen Einwohner Wismars, zumal der Durchgangsverkehr durch Schwerlastverkehr geprägt sei.

Auch die Fraktion der SPD erwartete eine spürbare Entlastung der Hansestadt Wismar, begründete ihr Abstimmverhalten aber mit ihren Bedenken gegenüber einem Investitionsmaßnahmegesetz.

Die Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezweifelte eine Entlastung, da Wismar in starkem Maße Ausgangs- oder Zielpunkt des Verkehrs sei. Zudem würden Entlastungen durch neues Verkehrsaufkommen, z. B. in Urlaubszeiten, ausgeglichen.

e) Der Ausschuß befaßte sich mit den Einzeleinwendungen von Trägern öffentlicher Belange und von Dritten, wiedergegeben in Anlage 1 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/5001, Seiten 94 bis 149, anhand gesonderter Volltextauszüge der Seiten 94 bis 149 sowie der Übersicht auf Seiten 92f.

In den Textauszügen war für jede Stellungnahme — soweit durch deren Inhalt geboten, auch nach Bestandteilen differenzierend — die

Behandlung in der jeweils abgedruckten Erwiderung bzw. der Entscheidungsvorschlag durch zusätzliche Markierungen verdeutlicht. Hierbei waren sechs Kategorien unterschieden worden: Außerhalb des Abschnitts des Investitionsmaßnahmegesetzes; Ablehnung der Einwendung; Einwendung berücksichtigt; Wiederholung; Zurückstellen; Grundsatzfrage eines Investitionsmaßnahmegesetzes.

Nachdem von keinem Mitglied des Ausschusses Einzelabstimmungen zu einzelnen oder allen Einwendungen verlangt worden waren und die Vertreter der Ausschlußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. darauf aufmerksam gemacht hatten, daß die Textauszüge durchgearbeitet worden seien, schloß sich der Ausschuß den Erwiderungen und Entscheidungsvorschlägen in einer Gesamtabstimmung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD bei Nichtbeteiligung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

- f) Bezüglich der während des Informationstermins zugelassenen und unter dem 25. November 1993 nachgereichten Stellungnahme des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. (BUND), schloß sich der Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der schriftlich vorgelegten Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. November 1993 an. (Beide Unterlagen werden zum Protokoll der 57. Sitzung des Ausschusses für Verkehr vom 1. Dezember 1993 genommen.)
5. In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß für Verkehr dem Gesetzentwurf auf Drucksache 12/5001 als Ganzem einschließlich der Anlagen 1 bis 12 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS/Linke Liste zugestimmt.

Bonn, den 7. Dezember 1993

Horst Gibtner
Berichterstatter

Reinhold Hiller (Lübeck)

Dr. Klaus Röhl

Dr. Klaus-Dieter Feige

Rudolf Meinel
Mitberichterstatter

Manfred Schell

