

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Dr. Thea Dückert, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/10179 –**

### **Planungsstand der so genannten Küstenautobahn A 22**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach den bisherigen Plänen der niedersächsischen Landesregierung soll das Planfeststellungsverfahren der Autobahn (A) 22 im Oktober 2013 abgeschlossen sein, anschließend ihr Bau beginnen und 2017 die Verkehrsfreigabe erfolgen. Im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist die so genannte Küstenautobahn A 22 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingestuft worden. Damit liegt für diese zwar ein Planungsauftrag vor, ihre Realisierung ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis 2015 aus finanziellen Gründen jedoch nicht vorgesehen. Neben der A 22 sind als weitere große Autobahnbauprojekte auch noch die A 20 und die A 39 im Bedarfsplan vorgesehen.

1. Wie hoch sind die derzeit angesetzten Planungs- und Baukosten der A 22, und wie schätzt die Bundesregierung die Unsicherheiten der Kostenschätzungen vor dem Hintergrund aktueller Kostensteigerungen bei anderen Bauprojekten des Bundes ein?

Die Höhe der angesetzten Planungskosten, die gemäß Artikel 104a Grundgesetz vom Land Niedersachsen getragen werden, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Die voraussichtlichen Baukosten schätzt das Land Niedersachsen auf ca. 1,1 Mrd. Euro. Mit Unsicherheiten ist in diesem frühen Planungsstadium zu rechnen.

2. Wie hoch ist der Anteil der Planungskosten an den Gesamtkosten, und wie hoch ist der voraussichtliche Anteil der Bundesmittel an den Gesamtkosten?

Da es sich um Aufwendungen des Landes Niedersachsen handelt, sind der Bundesregierung die projektbezogenen Planungskosten nicht bekannt.

3. In welchem Maße und für welche Maßnahmen wird der Bund im Planungshorizont des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) voraussichtlich Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau von Fernstraßenbau in Niedersachsen zur Verfügung stellen?
6. Welche Straßen- oder Autobahnprojekte des BVWP in Niedersachsen sollten bei unzureichenden Finanzmitteln gestrichen oder zeitlich verschoben werden?

Die Fragen 3 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der BVWP ist kein Finanzierungsplan. Die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen – auch in Niedersachsen – erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit entsprechender Priorisierung von Maßnahmen des Investitionsrahmenplans (IRP). Für das Jahr 2008 stehen dem Land Niedersachsen zur Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen derzeit rd. 160 Mio. Euro zur Verfügung. Angaben über das laufende Haushaltsjahr hinaus sind aufgrund der jährlichen Haushaltsgesetze nicht möglich. Im Übrigen sind die Investitionsplanungen angesichts der im Bundesrat noch ausstehenden Entscheidungen zur novellierten Mauthöheverordnung mit großen Unsicherheiten behaftet.

4. Plant die Bundesregierung vor 2015 Mittel aus dem Bundeshaushalt für Planung bzw. Bau der A 22 zur Verfügung zu stellen?
5. Ist eine Finanzierung des Projektes realistisch, so lange es im Weiteren Bedarf eingeordnet ist?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn A 22 als Maßnahme des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ kann erst bei Vorliegen des Baurechts und der für den Bau zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Konkurrenz zu Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ in das Finanzierungsprogramm eingeplant werden. Das Land Niedersachsen plant das Projekt und trägt auch die notwendigen Planungskosten im Rahmen der Auftragsverwaltung.

7. Plant die Bundesregierung Mittel sowohl für die A 22 als auch für die A 39 zur Verfügung zu stellen?  
Sieht die Bundesregierung eine Konkurrenz zwischen diesen beiden Projekten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Welche konkreten alternativen Finanzierungsmodelle für Straßenbauvorhaben in Niedersachsen sind gesetzlich möglich und stehen bei fehlender Finanzierbarkeit durch öffentliche Haushalte zur Verfügung?

Neben der konventionellen Haushaltsfinanzierung besteht in geeigneten Einzelfällen die Möglichkeit, Straßenbauprojekte in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) als weitere Beschaffungsvariante zu finanzieren. Voraussetzung für die Realisierung eines ÖPP-Projektes ist bei allen Modellstrukturen die im Vorfeld untersuchte und festgestellte Geeignetheit eines Projektes. Nur bei positivem Ergebnis werden weitergehende Untersuchungen (z. B. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Realisierungs- bzw. Machbarkeitsstudie) in Auftrag gegeben.

9. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, Finanzierungsbeihilfen für die A 22 von der Europäischen Union zu bekommen?

Wenn ja, welche?

Falls die Autobahn A 22 ganz oder in Teilen Bestandteil der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) wird, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Zuschüsse zur Planung (bis zu 50 Prozent der Kosten) und zum Bau (bis zu 10 Prozent der Kosten) aus der Haushaltslinie für TEN zu beantragen. Es besteht allerdings kein Rechtsanspruch darauf, dass solche Zuschüsse gewährt werden. Ob eine Zuschussgewährung erfolgen kann, ist maßgeblich von den im EU-Haushalt zur Verfügung stehenden Mitteln abhängig.

10. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass die Trasse teilweise oder vollständig in das Netz der europäischen Straßen (Transeuropäische Netze, TEN) aufgenommen wird?

Wenn ja, welche Trassenabschnitte?

Zurzeit ist die geplante Autobahn A 22 nicht Bestandteil der TEN-V. Für 2010 ist eine Revision der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines TEN-V vorgesehen.

11. Welcher Zeithorizont ist für die geplanten Autobahnbauten in Niedersachsen vorgesehen?

Welchen Baubeginn hält die Bundesregierung für realistisch?

Erst nach Erlangung des Baurechtes und Kenntnis aller erforderlicher Baumaßnahmen inklusive deren Finanzierungsbedarf ist die Schätzung eines Zeithorizontes und die ungefähre Angabe eines Baubeginnes möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

12. Wie ist der konkrete Stand der Planung eines PPP-Projektes (Public Private Partnership) für den Bau der Elbüberquerung bei Glückstadt?

Die Bundesregierung hat das Projekt „Elbquerung“ zunächst vorab im Rahmen eines Eignungstestes anhand der zu erwartenden Kosten- und Finanzierungsparameter auf die privatwirtschaftliche Tragfähigkeit plausibilisieren lassen. Die Erkenntnisse der Plausibilisierung zeigten unter den aktuellen Rahmenbedingungen Probleme für das Vorhaben als F-Modell-Projekt. Eine vertiefende „qualifizierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ wurde daher bislang nicht beauftragt. Zunächst sollen weitere Möglichkeiten einer Realisierung als Betreibermodell mit dem für die „Elbquerung“ zuständigen Land Schleswig-Holstein erörtert werden.

13. Sieht die Bundesregierung in dem Bau der Elbüberquerung der A 20 eine notwendige Vorraussetzung für den Bau der A 22?

Nein

14. Sieht die Bundesregierung bei der Realisierung der A 22 Konflikte mit der von der Bundesregierung beschlossenen Biodiversitätsstrategie?

Wenn ja, welche?

Nein

15. Wie soll die Kohärenz europäischer Schutzgebiete, die durch den Bau der A 22 zerschnitten werden, sichergestellt werden?

Nach Aussage der planenden niedersächsischen Straßenbauverwaltung sieht die Planung der Autobahn A 22 einen Verlauf vor, der komplett außerhalb von Natura-2000-Schutzgebieten liegt. Da keine erheblichen Beeinträchtigungen solcher Gebiete prognostiziert sind, ist auch die Kohärenz dieser Gebiete nicht gefährdet.

16. Wie soll sichergestellt werden, dass die in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung angestrebte „Gestaltung von Bundesverkehrswegeplan und Verkehrswegekonzerten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt vermieden werden“ auch bei der A 22 verwirklicht wird (B2.8 Mobilität, nationale Biodiversitätsstrategie)?

Voraussetzung für die Realisierung von Straßenbauvorhaben ist die Erlangung des Baurechts, welches nur erteilt werden kann, wenn die gesetzlichen Vorgaben bei der Planung eingehalten wurden. Hierzu gehört u. a. auch die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wie sie im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder im Bundesnaturschutzgesetz festgelegt sind. Diese korrespondieren mit den Zielen der Biodiversitätsstrategie.

17. In welcher Weise werden die deutlich gestiegenen Kosten für die Treibstoffe bei der Bedarfsplanung berücksichtigt?
18. Welche Auswirkungen haben die stark gestiegenen Preise für Treibstoffe auf die Nutzen-Kosten-Analysen für die A 22 und die A 39, und von welchen Auswirkungen geht die Bundesregierung auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen für die beiden Autobahnen aus?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesverkehrswegeplanung stützt sich auf die volkswirtschaftliche Bewertung der erwogenen Maßnahmen, vornehmlich der Priorisierung der Maßnahmen. Die Ergebnisse der Bewertung des BVWP 2003 waren Grundlage für das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004. Nach § 4 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Ist im Ergebnis dieser Prüfung eine Fortschreibung des Bedarfsplans erforderlich, besteht die Möglichkeit, die Dringlichkeit der Maßnahmen erneut zu überprüfen. Hierbei werden dann auch aktuelle Erkenntnisse über veränderte Kosten- und Nutzenkomponenten einbezogen.

Nach bisherigen Erkenntnissen hat die aktuelle Entwicklung der Treibstoffkosten auf die prognostizierten Verkehrsleistungen und auf die Nutzen-Kosten-Verhältnisse keinen nennenswerten dämpfenden Einfluss.

19. Hat sich aus Sicht der Bundesregierung das in den Erhebungen zum BVWP 2003 für die A 22 erreichte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 geändert?

Die erste Bewertung, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 ergab, erfolgte für eine Strecke der Autobahnen A 20/A22 von der Autobahn A 28 bei Wes-

terstede bis zur Autobahn A 1 bei Lübeck. Spätere Bewertungen sind für modifizierte Varianten und andere Projektzuschnitte erfolgt. Das dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 zugrundeliegende Konzept (so genannte Südvariante Autobahn A 22) entspricht dem Ergebnis einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung. Je nach Linienführung für die Autobahn A 22 wurden in dieser Untersuchung, die im Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des FStrAbG als Entscheidungshilfe diente, Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 3,3 und 3,9 ermittelt.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr von Baukostenerhöhungen, wie sie bei anderen Autobahnprojekten derzeit festzustellen sind, und welche Auswirkungen wären auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten?

Generell können Baukostenerhöhungen nicht ausgeschlossen werden. Bei gleichbleibendem Nutzen einer ansonsten unveränderten Maßnahmenplanung verringert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit steigenden Kosten.

21. Wie hoch ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis vergleichbarer Autobahnprojekte?

Da die Randbedingungen in jedem Einzelfall sehr unterschiedlich (Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil, Kosten, etc.) sind, lässt sich ein Vergleich mit anderen Autobahn-Neubauprojekten nicht herstellen.

22. Inwieweit werden externe Kosten des Verkehrs (beispielsweise Berücksichtigung des Klimawandels: Küstenschutz, CO<sub>2</sub>-Einsparungsmaßnahmen) in die Fortschreibung des BVWP eingehen?

Die Methodik eines künftigen neuen BVWP wird zu gegebener Zeit fortgeschrieben werden.

23. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, auf Grund derer die Verlängerung der A 39 nach Lüneburg, die im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf eingestellt worden ist, eine veränderte Priorität bekommen könnte?

Nein

24. Sind im Wesertunnel bauliche Änderungen für die Nutzung als Autobahnteilstück der A 22 notwendig?

Wenn ja, mit welchen Kosten wird gerechnet?

Nein

25. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Brücken über die zahlreichen im Planungsgebiet befindlichen Moore benötigt werden?

In diesem frühen Planungsstadium, insbesondere ohne Kenntnis der konkreten Linienführung, können hierzu keine Aussagen getätigt werden.

26. Wie hoch schätzt die Bundesregierung Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Schiff und Fernstraße im Bereich der geplanten A 22 ein?

Im Bereich der geplanten Autobahn A 22 sind keine nennenswerten Verlagerungseffekte zu erwarten.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung den Tatbestand, dass in den Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports, die den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für die A 22 beiliegen, die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung verschwindend gering sind?
28. Rechtfertigt diese geringe Anzahl der Verkehre (sechs LKW pro Tag könnten niedersächsische Zielgebiete, 18 LKW pro Tag Ziele in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern und 38 LKW Ziele in Skandinavien schneller über die A 22 erreichen) nach Auffassung der Bundesregierung den Bau einer neuen Autobahn in Ost-West-Richtung?
29. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports noch nicht einmal die Notwendigkeit des Ausbaus vorhandener Straßen in Ost-West-Richtung sehen?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Tatsache in Bezug auf den geplanten Bau der A 22?

Die Fragen 27 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsgutachten, die den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren der Autobahn A 22 beiliegen, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben Jade-Weser-Port ist ein „Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung“ (Unterlage G.5) erstellt worden. Dieses Gutachten hat die Zu- bzw. Abführbarkeit der künftig vom und zum Jade-Weser-Port führenden Verkehre über die vorhandenen Infrastrukturtäger zum Gegenstand. Dort wird bewertet, inwiefern die durch den Jade-Weser-Port induzierten Verkehre über das Bestandsnetz bewältigt werden können. Aussagen über mögliche Verkehrsverlagerungen der künftigen Verkehre des Jade-Weser-Ports in Folge eines sich verbessernden Infrastrukturangebotes sind damit nicht verbunden.

30. Ist der Bundesregierung bekannt, dass derzeit Vermessungsleistungen für die A 22 ausgeschrieben sind?

Nein

31. Wie bewertet die Bundesregierung, dass zum jetzigen Planungsstand bereits diese Vermessungsleistungen ausgeschrieben werden?

Gemäß den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes ist das Land Niedersachsen als Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen in Niedersachsen für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen zuständig.

32. Wird die Bundesregierung an den Kosten für diese Vermessungsleistungen beteiligt?

Nein

33. Wie ist der rechtliche Widerspruch aufzulösen, dass einerseits nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) der Bedarf von Vorhaben, die in den Bedarfsplan aufgenommen sind, für die Linienbestimmung und die Planfeststellung verbindlich festgestellt sein soll, auch für Projekte mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag (beispielsweise die A 22), bei denen erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) unvermeidlich sind, andererseits jedoch nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Westumfahrung Halle (17. Januar 2007, Az. 9 A 20.05) die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die nach FFH-Recht bei erheblichen Beeinträchtigungen erforderliche Abweichungsprüfung nicht gilt, sondern in derartigen Fällen der Bedarf anhand aktueller Untersuchungen zum Zeitpunkt der Abweichungsentscheidung nachgewiesen sein muss, damit er in die erforderliche konkrete Abwägung im Rahmen der Abweichungsentscheidung eingehen kann?

Hierbei handelt es sich nicht um einen rechtlichen Widerspruch, sondern um die Betrachtung eines Sachverhaltes auf unterschiedlichen Ebenen der Straßenplanung.

Die Bedarfsfeststellung ist ausdrücklich nicht darauf ausgerichtet, die auf den nachfolgenden Planungsstufen zu treffenden Entscheidungen vorwegzunehmen. Dies hängt damit zusammen, dass der Gesetzgeber die Bedarfsfeststellung auf der Generalplanungsebene trifft und mit seiner Entscheidung dementsprechend nur die Aussage verknüpft, dass ein nach Netzverknüpfung, Ausbautyp und Investitionskosten beschriebenes Vorhaben auf den weiteren Planungsstufen weiter zu verfolgen ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht die Rechtsfolge der Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung darin, dass die Planfeststellung nicht mit der Begründung verweigert werden darf, es sei für den planfestgestellten Straßenbau kein Verkehrsbedarf vorhanden. Für Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs besteht ein Planungsauftrag des Gesetzgebers an die Verwaltung.

Mit welchem Gewicht der vom Gesetzgeber festgestellte Bedarf in Konkurrenz mit gegenläufigen Belangen zu Buche schlägt, hängt dagegen von der konkreten Planungssituation ab, deren Probleme die Planfeststellung zu bewältigen hat. Dies gilt auch speziell dann, wenn die Frage streitig wird, ob die für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange ein solches Gewicht haben, dass sie widerstreitende Belange des Naturschutzes zu überwinden vermögen.

34. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage „Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des 5. FStrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen“ (Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren der A 22, S. 17 f.) vor dem Hintergrund, dass nach Nummer 3.4.6.2 des BVWP für mit dem Ökosternchen gekennzeichnete Vorhaben, darunter die A 22, die Pflicht besteht, Alternativplanungen, vor allem den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, im Rahmen des „umfassenden Planungsauftrags“ und damit also zwingend im Raumordnungsverfahren zu prüfen?

Es ist sinnvoll, die Entscheidung mit welchem Verkehrsträger verkehrlicher Bedarf am effektivsten abgewickelt werden kann, bereits auf einer frühen strategischen Ebene zu treffen. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt daher auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung und findet ihr Ergebnis in den Ausbaugesetzen für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Darüber hinaus besteht bei Straßenbauvorhaben, die mit einem „Öko-Stern“ gekennzeichnet sind, die Pflicht zu prüfen,

ob z. B. ein Ausbau des vorhandenen Straßennetzes den verkehrlichen Bedarf ebenso decken kann bzw. alternative Linienführungen zur Verfügung stehen.

35. Wie verträgt sich die Regelung des § 1 Abs. 2 FStrAbG, dass mit der Aufnahme in den Bedarfsplan der Bedarf verbindlich festgelegt ist, mit der Aussage in Nummer 3.4.6.2 des BVWP, dass der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag nach seiner Abarbeitung dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden muss, um als (Mit-)Entscheidungsgrundlage für die Einstellung von Projekten in den Straßenbauplan zu dienen, so dass erst mit der Einstellung in den Straßenbauplan diese Vorhaben Projekte des Vordringlichen Bedarfs werden können, weil erst dann „für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf im Sinne des FStrAbG festgestellt ist“, woraus folgt, dass der Bedarf vor der Aufnahme in den Straßenbauplan nicht fest steht?

Mit Blick auf die seinerzeit noch nicht abgeschlossene Meldung der FFH-Gebiete wurde bei allen neuen Vorhaben, die mit dem 5. FStrAbÄndG vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen wurden, eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) vorgenommen, wenn mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen war. Folge der URE konnte es sein, dass ein Vorhaben im Bedarfsplan in die neue Kategorie „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für Vordringlichen Bedarf (VB\*)“ bzw. „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag (WB\*)“ (sog. Öko-Stern-Maßnahmen) eingestuft wurden. Auch für diese Projekte steht der Bedarf mit Verabschiedung des FStrAbG bereits fest.

Um dies vollends zu verdeutlichen und jedem Zweifel entgegenzuwirken, wurde zur Klarstellung die dort enthaltene Fußnote für die VB\*- und WB\*-Maßnahmen – „Mit der Einstellung in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs bzw. Weiteren Bedarfs“ – durch Artikel 12 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe c des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) gestrichen.

Mit dem Erlangen des Baurechts sind für Öko-Stern-Maßnahmen alle in der URE aufgezeigten naturschutzfachlichen Probleme rechtlich umfassend abgearbeitet. Deshalb wird eine Öko-Stern-Maßnahme grundsätzlich erst nach Vorliegen des Baurechts in den Entwurf des Straßenbauplans aufgenommen. Hierdurch erhält das Parlament rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ zu informieren.