



Angelika Gipper
Leiterin des Referates S 20

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr des
Landes Schleswig-Holstein
Abteilung Verkehr und Straßenbau
Düsternbrooker Weg 94-100
24105 Kiel

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-5200

FAX 0228 300-1455

E-MAIL ref-s20@bmvbw.bund.de

INTERNET www.bmvbw.de

BETREFF **A 21, Bargtheide (A 1) – Kiel, Abschnitt Stolpe (Wankendorf) - Klein Barkau;
- Voruntersuchung zum geplanten Ausbau der B 404 zur Bundesautobahn A 21**

BEZUG Ihre Schreiben vom 08.11.2001 (Voruntersuchung) und 12.08.2002 (Stellungnahmen der
TÖB) sowie vom 18.08. und 01.12.2003

AZ S 20/40.10.81-0021/ 76 SH 01
DATUM Bonn, 07.06.2005

Die mir vorgelegte Voruntersuchung zur Linienführung der künftigen A 21 im Abschnitt
Stolpe – Klein Barkau habe ich zur Kenntnis genommen. Da eine Linienbestimmung bei
Ausbautrecken wie im vorliegenden Fall des Ausbaus der B 404 zur Autobahn A 21 nicht
erforderlich ist, erhält sie keinen Geschehensvermerk. Eine Ausfertigung der Voruntersuchung
sende ich zu meiner Entlastung beiliegend zurück.

Keiner der in der Voruntersuchung beschriebenen Varianten (I, II, III, IV A, IV, V, VI) kann
uneingeschränkt zugestimmt werden. Eine abschließende Entscheidung wird daher seitens des
Bundes erst getroffen, wenn der RE-Entwurf mit allen technischen Details, den konkreten
Eingriffen in Natur und Landschaft, den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen und Kosten
vorliegt.



E 2 VON 6 Im Sinne eines pragmatischen Vorgehens bin ich jedoch damit einverstanden, mir für den Abschnitt, der als ein- bzw. beidseitiger Ausbau südlich von Bau-Kilometer 14+000 bis Bau-Kilometer 19+875 auf der Trasse der B 404 geplant ist, den RE-Entwurf separat vorlegen zu lassen. Damit könnte das Planfeststellungsverfahren für diesen Bauabschnitt unabhängig von der Liniendiskussion des Nordabschnitts eingeleitet werden, ein früherer Baubeginn würde ermöglicht.

Ich bitte, bei der Aufstellung des RE-Entwurfs Folgendes zu berücksichtigen:

1. Festlegungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) legt neben der Dringlichkeit auch die Straßenkategorie und den Bautyp einer Maßnahme fest. Für die in den Vordringlichen Bedarf eingestufte A 21 zwischen Bargtheide (A 1) und Kiel ist der Bautyp 2-4 und damit der Ausbau der vorhandenen 2-streifigen Bundesstraße 404 zur 4-streifigen Autobahn vorgesehen und in der Bedarfsplankarte als „Bau der 2. Fahrbahn mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn“ dargestellt.

Der Deutsche Bundestag hat sich mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) für eine gegenüber einem Autobahnneubau kostengünstigere und Flächen sparende Ausbaumaßnahme entschieden. Die weitere Planung ist darauf auszurichten. Der gesetzliche Ausbauftrag lässt keinen Neubau der Autobahn neben der bestehenden Bundesstraße zu, unabhängig von deren späterem Baulastträger.



3 VON 6 dabei zu berücksichtigen (vgl. §§ 4,17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)).

Die dem BMVBW vorgelegte Voruntersuchung zur Linienführung der A 21 weist abweichend von den Festlegungen des Bedarfsplans für den Abschnitt Stolpe - Klein Barkau auf nahezu 6 km Länge und damit auf nahezu der Hälfte der Gesamtstrecke von rd. 12 km einen kompletten Autobahneubau östlich der vorhandenen B 404 aus. Zwänge für das Abrücken von der bestehenden Trasse sind nicht erkennbar bzw. nicht unmittelbar nachvollziehbar. Die beabsichtigte Nutzung der bisherigen Bundesstraße für den langsam fahrenden und Ortsverbindungsverkehr ist hierfür keine hinreichende Begründung.

Auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit besteht der Bund auf einer bedarfsplankonformen Ausbaumaßnahme, da diese den im Rahmen der Bedarfsplanung durchgeführten Untersuchungen zugrunde liegt und u. a. den Verzicht auf eine Umweltrisikoeinschätzung begründet. Zudem kommt die im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführte UVS zu dem Ergebnis, dass insbesondere im nördlichen Teilabschnitt die Neubauvarianten IV und VI deutlich höhere Beeinträchtigungen als die Ausbauvariante IVA aufweisen, der 4-streifige Ausbau der B 404 also eindeutig die vorteilhafteste Variante aus Sicht von Natur und Umwelt ist. Die Variante IVA ist bei allen Auswahlkriterien die günstigste Variante.

2. Anschlussstellenkonzeption

Dem RE-Entwurf bitte ich, das Anschlussstellenkonzept mit jeweils einer Anschlussstelle an der L 49 und der L 67/L 49 zugrunde zu legen und hierfür die erforderlichen Nachweise über die Fernverkehrsrelevanz und die Ausbildung der Anschlussstellen beizufügen.

3. Anschlussstelle Klein Barkau



der B 404 zur A 21 abgestimmt und damit ein Zwangspunkt für die Trassierung der A 21.

Inwieweit das kulturhistorische Landschaftselement 'Alter Eisenbahndamm' im Bereich der vorhandenen Anschlussstelle eines besonderen Schutzes bedarf und damit ein punktuelles Abrücken erfordert, bedarf eines detaillierten Nachweises, der bisher nicht vorliegt. Dies rechtfertigt aber auf keinen Fall die Verschiebung der Trasse um 100 m oder mehr.

Die §§ 41-43 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) regeln zusammen mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Straßen, die Lärmvorsorge. Der gesetzliche Auftrag, schädliche Verkehrsgerausche soweit als möglich zu vermeiden, wird vorrangig durch Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg in Form von Lärmschutzwänden und -wällen erfüllt, sofern die Kosten der (aktiven) Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Es ist nicht erkennbar, dass der gesetzliche Lärmschutz bei einem Ausbau der B 404 nicht erfüllt werden könnte.

Änderungen oder gar der Rückbau der Rampen an der vorhandenen Anschlussstelle bei Klein Barkau an der Landesstraße L 49 sind an enge Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitskriterien geknüpft. Ein vorhandener Unfallhäufungspunkt oder eine gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ermittelte unzureichende Verkehrsqualität könnten ein Indiz sein. Die einheitliche Streckencharakteristik reicht nicht, um die Notwendigkeit der Umgestaltung der Rampen zu begründen.

4. Nachgeordnetes Straßennetz

Die Baulastträger der Straßen des nachgeordneten Netzes müssen ihre Aufgaben wie Netzer-gänzungen und -verbesserungen - auch wenn sie erst aufgrund einer Bundesfernstraßenmaß-nahme erforderlich wurden - selbst erfüllen. Denn gemäß Artikel 104a Grundgesetz (GG)



ES VON 6

wege Erstattungsansprüche gegen den Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen geltend machen. Im Fall der A 21 bedeutet dies, dass einzig für den (langsam fahrenden) land- und forstwirtschaftlichen Verkehr Ersatzwege neu anzulegen sind – soweit die vorhandenen Wirtschaftswege nachweislich nicht geeignet sind bzw. nicht ausreichen.

Die Notwendigkeit zum (Aus-)Bau von Umleitungsstrecken gemäß § 14 FStrG und zugehörigem ARS Nr. 13/1963 ist bislang nicht nachgewiesen. Hierbei ist zunächst zu prüfen, ob der Verkehr beim Ausbau der B 404 über die vom Baubetrieb freibleibenden Fahrstreifen erfolgen kann. Da zur Zeit der gesamte Verkehr über 2 Fahrstreifen abgewickelt wird, ist es ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, den Baubetrieb entsprechend einzurichten und Aufwendungen des Bundes für den Ausbau von Umleitungsstrecken zu vermeiden.

Im Übrigen stellt der Bund bereits für den Straßenbau im nachgeordneten Netz gemäß § 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Finanzmittel bereit, über deren Zuteilung jedes Land selbst entscheidet.

5. Gesamtkostenbetrachtung

Jeder Baulastträger hat gemäß Artikel 104a GG seine Aufgaben selbst zu finanzieren. Die möglichen Kosten anderer Straßenbaulastträger wie Land, Kreis und Gemeinden können daher nicht mit den Kosten des Straßenbaulastträgers Bund aufsummiert werden, um für eine Bundesfernstraßenplanung im Sinne einer Gesamtkostenbetrachtung die kostengünstigste Variante zu wählen. Tatsächlich sind Kosten anderer Straßenbaulastträger, die diese für Ergänzungen und Verbesserungen im nachgeordneten Netz aufzubringen haben, gemäß BHO bei einem Variantenvergleich im Rahmen der Bundesfernstraßenplanung auszuschließen.



6 VON 6

Bund anzulasten sind.

Die Kostenteilung für die neue AS Nettelsee erfolgt gemäß § 12 Absatz 2 FStrG zusammen mit § 2 der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen (FStrKV).

Ein Neubau der A 21 wird von mir auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit abgelehnt. Abgesehen davon, dass ein kompletter Autobahneubau stets teurer ist als der Bau einer 2. Fahrbahn, kommt er im Fall der A 21 auch infolge des Kreuzungsrechts den Bund teurer als der Ausbau der vorhandenen B 404 zur Autobahn, da bei einem Neubau der Bund alle Kreuzungskosten zu tragen hätte (einseitige Veranlassung).

Wenn die zukünftige Nutzung der B 404 für den nachgeordneten Verkehr die eigentliche Veranlassung für den Neubau der A 21 ist, wären die zusätzlichen Kosten von den Gemeinden zu übernehmen, um Schaden vom Bund fernzuhalten. Einer Abstufung nur zu diesem Zweck widerspricht der Bund.

Bei der Vorlage des RE-Entwurfs bitte ich, Kostenregelungen mit Dritten aufzuführen und die Planungen Dritter farblich zu kennzeichnen.

Im Auftrag

Angelika Gipper



Beglaubigt:

[Handwritten signature]