



## Zusammenfassung Info-Veranstaltung mit RA Michael Günther am 18.10.2007

### Informationen zu RA Michael Günther:

Seit mehr als 30 Jahren Spezialist für Planungsrecht in Sozietät Günther, Heidel, Wollenteit, Hack in Hamburg. Bisherige Beteiligungen u. a.: Ostseeautobahn A 20, A 26 Altes Land; für diverse Wasser- und Bodenverbände, Obstbauern, Milchviehhalter und Fischereiverbände, Baustopp A 26, OU Finckenwerder, Elbvertiefung.

### Hintergründe zur Planung und Kenndaten A22

Auf die A22 mit dem jetzt geplanten Streckenverlauf wurde bereits einmal (1981) verzichtet, und zwar wegen hoher Baukosten und erheblicher Umweltkonflikte. Die Planung wurde mit einem Prognosehorizont bis 2020 wieder aufgegriffen, ohne den ab 2015 wirksam werdenden Bevölkerungsrückgang, den Klimawandel, und die durch steigende Energiepreise notwendig werdende Änderung der Verkehrspolitik zu berücksichtigen.

Für die A22 besteht noch kein uneingeschränkter Planungsauftrag. Denn sie gehört nur zum so genannten „weiteren Bedarf“ mit Bewältigung besonderer naturschutzfachlicher Konflikte. Zumindest bis 2015 stehen voraussichtlich keine Investitionsmittel des Bundes zur Verfügung. Eine Privatfinanzierung bedarf der Einwilligung des Verkehrsministers. Die Baukosten sind innerhalb weniger Jahre von € 844,1 (2003) auf nun € 1,119 Milliarden erheblich gestiegen. Die Finanzierung wird mit die wichtigste Hürde zur Aufstufung in den „vordringlichen Bedarf „sein.

Die Planer erwarten für 2020 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von etwa 17.000 bis 35.000 Kraftfahrzeugen (LKW-Anteil etwa 19%). Mehr als 60% davon ist Regionalverkehr. Auf der A 20 bei Lübeck sind dagegen die Prognosezahlen bisher nur zu etwa 1/3 erreicht worden."

### Elbtunnel als Zwangspunkt: Aktiv frühzeitig Stellung beziehen

Zwangspunkt der A 22 ist der Elbtunnel. Deshalb ist es besonders wichtig beim Kampf gegen die A 22/ A 20 den Elbtunnel anzugehen. Denn ohne Elbtunnel wird die A 22 zumindest im Raum Stade nicht gebaut werden. Daher sollte man sich im ROV der A 22 auch gegenüber dem Elbtunnel unbedingt kritisch äußern: Zahlen anzweifeln, Privatfinanzierung als unsicher anführen. Denn ist der Elbtunnel erst da, wird die A22 zu einer Lückenschlussmaßnahme zum Wesertunnel.

Wichtiger allerdings ist es, sich im anstehenden Planfeststellungsverfahren gegen den Elbtunnel zu wenden. Da der Tunnel ein Zwangspunkt ist, der andere Projekte wie die A22 nach sich zieht, können Einwendungen gemacht werden, auch wenn es keine direkte persönliche Betroffenheit durch den Bau gibt.

Der Tunnel muss privat finanziert werden. Alle bisher privat finanzierten Tunnelprojekte haben sich nicht gerechnet: Prognosezahlen und Realität lagen zu weit auseinander.

### Finanzierung der Planung/ Voruntersuchung durch Landkreise und IHKen

Die Bereitstellung von Steuergeldern und Zwangsbeiträgen aus Kreis- und IHK-Mitteln für BAB-Planung ist nicht rechtmäßig. Die Planung und der Bau einer BAB erfolgt als Auftragsverwaltung des



Landes für den Bund. Die Verwalter von Haushaltsmitteln sind nur Treuhänder und - wie der Bundesgerichtshof in Strafsachen sagt - keine "Gutsherren". Sie dürfen daher außerhalb ihres gesetzlichen oder satzungsgemäßen Auftrages keine Vorhaben finanzieren. Dies gilt auch für die Verwendung der Zwangsbeiträge der IHK. Die Planung einer Autobahn gehört nicht zu ihrem Aufgabenkreis. Auch Gemeindevertreter müssen sich kritisch mit Autobahnplanungen auseinandersetzen, um die städtebaulichen Belange der Gemeinde zu wahren. Eine Untätigkeit kann eine Amtspflichtverletzung sein.

### **Allgemeine Hinweise Raumordnungsverfahren/ Linienbestimmung**

Die Öffentlichkeit ist grundsätzlich zu beteiligen. Auch nicht direkt betroffene haben die Möglichkeit, ihre Einwände gegen die A22 deutlich zu machen. Die Bedenken, Hinweise und Anregungen müssen von der Raumordnungsbehörde beachtet, nicht jedoch beantwortet werden. Die vorliegenden Unterlagen zur A 22 sind schon deswegen lücken- und mangelhaft, weil sie nur die Vorteile, nicht die Nachteile einer Autobahnplanung benennen.

Auch wenn (anders als im Planfeststellungsverfahren) der Verzicht auf eine Beteiligung noch keine Rechtsnachteile zur Folge hat, ist es zu empfehlen, bereits auf dieser Stufe möglichst qualifizierte Stellungnahmen abzugeben. Diese sollten möglichst umfassend sein. Dabei muss vom Eineicher nichts bewiesen werden. Der Planer muss den Einwendungen nachgehen, denn es gilt der Untersuchungsgrundsatz. Einwander können auch durch Fragen auf ein Problem aufmerksam machen. Ein Recht auf eine Antwort durch die Regierungsvertretung, die das Verfahren durchführt besteht nicht.

### **Gestaltung der Einwendungen**

Einwendungsthemen:

- Klima
- Finanzierung und Folgekosten
- Tunnel (unbedingt auch am PFV beteiligen)
- Umwelt
- Landwirtschaft
- Flächenverbrauch
- Verlärmung
- Wertminderung der Grundstücke
- Neue Erkenntnisse zur Luftbelastung
- Verstoß gegen Völkerrechtliche Verpflichtungen die CO<sub>2</sub>-Emission zu mindern
- Verlust von Naherholungsgebieten
- Zerschneidung der Landschaft
- Verfehlte Verkehrspolitik (fehlende Nachhaltigkeit, Bedarfsprognosen anhand von Vergleich mit Ostsee-AB anzweifeln)

An diesen allgemeinen Teil sollten dann eine persönliche Stellungnahmen über individuelle Nachteile oder Schutzgüterverletzungen in der eigenen Umgebung angefügt werden. Bürger könne sich auch in ihrer individuellen Stellungnahme in vielen Punkten auf die Einwendungen z.B. einer BI beziehen und auf diese Verweisen (z.B. zu allgemeinen Themen oder Einwendungen, die eine gesamte Region betreffen). Auch Einwendungen mit einem Formblatt sind möglich. Die Einwendungen müssen den vollständigen Absender enthalten, unterschrieben werden und der Raumordnungsbehörde rechtzeitig zugehen.



## Eigentumsrechte und Entschädigungen

Die stärkste Rechtsposition haben in dem Verfahren enteignungsbetroffene Grundstückseigentümer und Landwirte, deren Betriebe in der Existenz betroffen werden. Dies ist bei einem Flächenverlust von mehr als 5% nicht mehr auszuschließen. Eigentümer müssen der Planung nur weichen, wenn diese ohne relevante Rechtsfehler bleibt. Es ist voreilig, frühzeitig Flächen an den Vorhabensträger zu verkaufen. Denn dieser erhöht dadurch seine Planungssicherheit und schwächt die Rechtsposition Planbetroffener. In der Regel kann man sagen: je später der Verkauf, desto höher der Gewinn.

Das Gesetz sieht vor, dass in den schwierigen und bedeutsamen Verhandlungen jeder Betroffene Anspruch auf Kostenerstattung für einen Rechtsbeistand hat. Auf keinen Fall ohne Beistand mit der Straßenbauverwaltung verhandeln!

Auch sind Schadensminderungsstrategien für Entschädigungszahlen ergebnisrelevant. Wertverhältnisse müssen sich auf die Zukunft, also auf die Potenziale von Eigentum beziehen.

Die erheblichen Flächenverluste müssen vom Planer genau dargestellt werden.

**Landwirte** haben im Verfahren stärkste Position, da sie direkte wirtschaftliche Nachteile erleben: Betriebe müssen leistungsfähig bleiben.

Außerdem werden landwirtschaftlichen Nutzflächen an Bedeutung zunehmen: die Bedeutung der Agrarfläche ist in den letzten Jahren unterschätzt worden.

Alle relevanten **Verkehrswege** müssen wieder hergestellt werden. Privatstrassen werden im Gegensatz zu Gemeindestrassen voll entschädigt.

## Einzelthemen

### Die Rolle von Gemeinden:

Gemeinden sollten ihre Recht wahrnehmen und eine Stellungnahme abgeben. Sie sollten in jedem Fall erwartete Schädigungen aufnehmen und ihre Bürger vor diesen schützen. Benannte Entschädigungsansprüche oder auch mögliche öffentliche und private Entschädigungsleistungen auf dem Gemeindegebiet sollten berechnet werden. Gemeinde muss eigene Rechtsposition wahren und eigene Ansprüche geltend machen. Argumente gegen die A22 sollten gesammelt werden und mit den *nachweislichen* Vorteilen einer BAB abgewogen werden.

### Relevanten Planungsinformationen erhalten:

Der Bürger hat durch das Umweltinformationsgesetz und Informationsfreiheitsgesetz das Recht relevanten Planungsinformationen vom Planer einzufordern. Er hat das Recht zum Zugang auf alle relevanten Informationen z.B. über das Vorkommen gefährdeter Arten bei den entsprechenden Stellen, um und nachzuprüfen, ob diese ausreichend dargestellt sind.

### Gebietsqualität erhöhen

Bürger und Gemeinden sollten die eigene Gebietsqualitäten erhöhen durch bspw. Denkmäler, Entwicklung von Erholungsgebieten, Tourismus, Wander-/Rad- und Reitwege und durch die intensive Wahrnehmung von Naturerlebnissen verbessern. Den Wert der Region auf all diesen Ebenen darstellen (durch das Aufzählen von Gebietsqualitäten). Der Planer weiß u.U. davon nichts.



Wichtig ist die Darstellung der negativen Wirkungen auf die Landschaft und das Landschaftsbild (im Zusammenhang mit Minderung der Gebietsqualität): z.B. Zerschneidung, Unterbrechungen, Damm-lage!

Der Denkmalschutz hat eine relevante Bedeutung, da für ihn Umgebungsschutz besteht und wertet eine Region bzw. konkrete Teilgebiete auf.

### **Grundstücksbewertung im Rahmen Schallbemessung durch eine BAB**

Der Wert von Grundstücken richtet sich nach Lage zur BAB: Je nachdem ob das Grundstück in einem „Ortsteil“, eine „Wohngebiet“, eine „Dorf“ oder einer „Streusiedlung“ liegt bemisst sich der Wert der Grundstückes. Auch die Lärm-Grenzwerte und für die Schallschutzaufgaben differieren je nach Lage. In Wohngebieten hat man Anspruch auf den höheren Schallschutz, in Außenbereichen überhaupt nicht.

#### Grenzwerte:

- Dorf/Mischgebiet/Streusiedlung und Außenbereich: Tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)
- Wohngebiet: Tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A).

Wichtig: Nicht nur die obigen Grenzwerte sind strikt einzuhalten, sondern auch darunter liegende Lärmbelastungen sind abwägungserheblich. Verbleibende Lärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte müssen aber nicht entschädigt werden. Um Wertverluste zu vermeiden ist es am besten, wenn die Autobahn überhaupt nicht gebaut wird.

Wertverlust Häuser bei 1dB über dem Grenzwert = 3,5% (= bei 5dB ein Wertverlust von 17%)  
Es ist also wichtig die Eingruppierung eines Grundstückes oder einer Grundstücksgruppe in die höchst mögliche Kategorie zu erreichen.

Nötiger Abstand Trasse/Häuser ist vom Gesetzgeber nicht genau definiert. Ab 500m Entfernung gibt es keinerlei Schallschutz. Bei strittigen Bewertungen müssen Gutachten gestellt werden. Dies ist nicht Sache des Eigentümers

### **Entschädigungen**

Der Grundstückwert ist für Betroffene möglichst hoch zu veranschlagen. Betroffene sollten die Wertpotentiale ihrer Grundstücke auf der Trasse oder in Trassennähe z.B. durch Bauvoranfragen realisieren, da dies die Entschädigungszahlungen deutlich anheben kann. Auch nach der Raumordnung und der Linienbestimmung können Bürger bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch Baurechte selbst auf der Trasse durchsetzen, ohne dass ihnen die Autobahnplanung entgegengehalten werden darf. Erst mit Auslegen der Pläne im Planfeststellungsverfahren beginnt eine Veränderungssperre.

Allgemein sind Entschädigungen bei Flächenverlust eine hoch streitige Angelegenheit. Zugrunde liegt bei Grundstücken der Verkehrswert. Strittig ist oft seine Bewertung.

Beispiel Neu-Wulmsdorf: aus feuchter Wiese(14€/qm) wurde Bauerwartungsland (80€/qm).

Die Wertbeurteilung ist abhängig von der Grundstücksqualität, von Vergleichspreisen und Bodenrichtwerten. Über alles lohnt es sich zu streiten.



Bei Existenzgefährdung besteht u. U. der Anspruch auf Betriebsverlegung, aber in der Regel nur, wenn Flächen in Anspruch genommen werden. Betriebe, die nur mittelbar betroffen sind, wie beispielsweise Ausflugslokale, bei denen die Touristen ausbleiben, haben keinen Anspruch auf Entschädigung. Auch für sie ist es am vorteilhaftesten, wenn die Autobahn nicht gebaut wird. Gemeinden sollten anlässlich der Autobahnplanung prüfen, ob die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde durch die Autobahnplanung beeinträchtigt wird. Um die Positionen der Gemeinden zu verbessern, kann es zweckmäßig sein, die Gebietsart aufzuwerten (z.B. von Mischgebiet zu Wohngebiet) und Aufstellungsbeschlüsse bekannt zu machen, um in Ortsrandlage zu der Autobahn Wohngebiete auszuweisen, die die Straßenbauverwaltung verpflichten kann, Schallschutzwände zu errichten, die der Gemeinde insgesamt zugute kommen

### **Schutzgut Boden**

Hilfreich sei es oft auch aktuelle Karten einzubringen, die auch in die Tiefe gehen, z.B. Erkenntnisse über geologische Beschaffenheit oder der Archäologie zeigen.

### **Immission von Luftschadstoffen:**

Im Abstand von 5 - 10 m neben der Autobahn werden zwar oft keine Grenzwertüberschreitungen nach TA-Luft mehr erwartet. In medizinischen Studien ist aber festgestellt worden, dass die Entwicklung der Lungen bei Kindern in der Nähe von Autobahnen und anderen großen Straßen gehemmt wird, und zwar bis zu einem Abstand von ca. 1.000 m (Hamburger Abendblatt vom 26.01.2007).

### **Widerstand leisten**

Abschließend ermunterte Herr RA Günther die Anwesenden, im Kampf gegen die A22 nicht nachzulassen. Es bestehen rechtlich immer Chancen auf Abwendung und zumindest Schadensminderung für den einzelnen. Hierzu muss man sich frühzeitig engagieren. Das ROV ist der Probelauf für das spätere Planfeststellungsverfahren.

*Das Protokoll wurde von RA Günther geprüft*

**Hinweis der Bürgerinitiative:** Bei Fragen zum Raumordnungsverfahren können sich interessierte an die BI gegen A22 wenden ([kontat@a-20.de](mailto:kontat@a-20.de)). Die BI gibt auch gerne Formulierungshilfen und Hinweise.