

## Antwort

### der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/12004 –

### Umweltauswirkungen der Autobahn 20

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage haben die Auftragsverwaltungen der betroffenen Bundesländer Stellungnahmen abgegeben. Der Antwort liegen folgende Abschnitte der A 20 mit angegebenen Planungsständen zugrunde.

Land	Abschnitt	Planungsstand
NI	PA 1: Westerstede bis Jaderberg (A 29)	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI	PA 2: Jaderberg (A 29) bis Schwei (B 437)	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI	PA 3: Schwei (B 437) bis östlich der Weser	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI	PA 4: östlich der Weser bis Heerstedt (B 71)	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI	PA 5: Heerstedt (B 71) bis Bremervörde (B 495)	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI	PA 6: Bremervörde (B 495) bis Elm	Planfeststellungsverfahren (September 2012)
NI	PA 7: Elm bis Drochtersen (A 26)	derzeit Entwurfs-/Genehmigungsplanung
NI/SH	Elbtunnel	Planfeststellungsverfahren (Mai 2009)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 8: LGr. NI/SH-B 431	
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 7: B 431-A 23	Planfeststellungsverfahren (Dezember 2007)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 6: A 23-L 114	Planfeststellungsverfahren (Mai 2008)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 5: L 114-A 7	Planfeststellungsverfahren (Oktober 2010)

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 1. Februar 2013 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Land	Abschnitt	Planungsstand
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 4: A 7–Wittenborn	Planfeststellungsverfahren (Juli 2009)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 3: Wittenborn–Weede	Planfeststellungsbeschluss liegt vor (April 2012)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 2: Weede–Geschendorf	unter Verkehr
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 1: Geschendorf–AK A 20/A 1	unter Verkehr
SH	PA 1: AK A 20/A 1–Genin	unter Verkehr
SH	PA 2a: Genin–Wakenitz	unter Verkehr
SH	PA 2b: Wakenitz	unter Verkehr
MV	Groß Grönau (LGr. SH/MV)– Rostock, 106,2 km (281)	unter Verkehr
MV	Rostock (A 19)–Gützkow (B 111), 88,4 km (282)	unter Verkehr
MV	Gützkow (B 111)–Strasburg (L 282), 64,7 km (283)	unter Verkehr
MV	Strasburg (L 282)–Pasewalk Süd (B 109), 20,3 km (284)	unter Verkehr

Soweit Ausgleichsmaßnahmen angesprochen werden, bezieht sich die Antwort auf alle Kompensationsmaßnahmen, die auch Ersatzmaßnahmen einschließen. Eine Trennung in Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen würde an dieser Stelle nicht sinnvoll sein bzw. zu unverhältnismäßigem Aufwand führen. Maßnahmen zum Lärmschutz, die ebenfalls der Bewältigung von Umweltauswirkungen dienen, sind in den genannten Kosten nicht enthalten. Auf Grund der unterschiedlichen Planungsstände erlauben die nachfolgenden Tabellen keine abschließende Darstellung von Umweltwirkungen und daraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen.

Die Beantwortung der Frage erfolgte – soweit das in der Kürze der Zeit möglich war – aufgrund der Beiträge der drei Auftragsverwaltungen Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Weitergehende Informationen zu den Planungen der A 20 in Niedersachsen sind auf der Internetseite [www.kuestenautobahn.info](http://www.kuestenautobahn.info) zu finden. Außerdem stehen Berichts- und Kartenmaterial aus den Planfeststellungsverfahren zum Planungsabschnitt 6 und zur festen Elbquerung auf der Internetseite [www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de) (Rubrik Planfeststellung).

1. Welche Umweltauswirkungen zur Planung der A 20 in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Niedersachsen sind laut Voruntersuchungen für jeden einzelnen Abschnitt und in der Summe insgesamt für den gesamten geplanten Verlauf prognostiziert worden (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt aufführen)?
2. Welche Umweltauswirkungen sind laut landschaftspflegerischen Begleitplänen zur A 20 in den gleichen Abschnitten planfestgestellt worden (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt aufführen)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen der Bundesautobahn A 20 auf die Umwelt wurden im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfun-

gen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet. Dies gilt gleichermaßen für die Voruntersuchung auf der Ebene der Vorplanung und den Vorentwurf bzw. Feststellungsentwurf auf der Ebene der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung. Auf der Basis umfangreicher Kartierungen wurden Umweltverträglichkeitsstudien, landschaftspflegerische Begleitpläne und – soweit erforderlich – Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfungen erstellt.

Die Angaben zu den noch nicht planfestgestellten Abschnitten beziehen sich nur auf die Abschnittsbildung der Vorplanung.

Land	Abschnitt	Prognose der Umweltauswirkungen (nicht abschließend)
NI	PA 1: Westerstede bis Jaderberg (A 29)	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; ggf. Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Garnholt“; Zerschneidungs- und Isolationswirkung mit Beeinträchtigung streng geschützter Arten im Waldgebiet „Heller Busche“; Beeinträchtigung von Kulturgütern des historischen Siedlungsbereiches der Bauernschaft „Dringenburg“; Verlust von Brutvogellebensraum im „Dringenburger Moor“
NI	PA 2: Jaderberg (A 29) bis Schwei (B 437)	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; Beeinträchtigung des zu querenden Fließgewässers „Dornebbe“ im Westen von Neustadt (die „Dornebbe“ ist Teil des FFH-Gebietes „Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief“ im Bereich Neustadt); Beeinträchtigung eines Moorgebietes südlich der Ortslage „Kötermoor“
NI	PA 3: Schwei (B 437) bis östlich der Weser	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; Beeinträchtigung eines Feuchtwiesenlebensraumes für Watt- und Wiesenvögel nordöstlich der Ortschaft „Schwei“
NI	PA 4: östlich der Weser bis Heerstedt (B 71)	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; Beeinträchtigung eines Vorkommens der Teichfledermaus beim zu querenden Gewässer Lune (FFH-Gebiet „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen“); Beeinträchtigung von streng geschützten Vogelarten bei Querung der Aue des „Döhrener Baches“
NI	PA 5: Heerstedt (B 71) bis Bremervörde (B 495)	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; Beeinträchtigung eines Feuchtwiesenlebensraumes für Watt- und Wiesenvögel nördlich des Naturschutz- und FFH-Gebietes „Wollingster See“; Zerschneidung des Biotopverbundes zwischen dem „Staatsforst Bederkesa“ sowie dem Waldgebiet „Barcheler Holz“
NI	PA 6: Bremervörde (B 495) bis Elm	Anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme von rd. 140 ha; Waldanschnitt im Waldgebiet Höhne sowie im Waldgebiet bei Hude; Beeinträchtigung stickstoffempfindlicher Lebensräume durch Stickstoffeintrag auf einer Fläche von rd. 7 ha; Zerschneidungs- und Isolationswirkungen durch die Trasse der A 20 sowie betriebsbedingte Gefährdungen durch Kollisionen für Vögel in den Offenlandbereichen sowie für Laufkäfer, Verlust von Nahrungshabitaten von Wiesen bzw. Offenlandvögeln sowie von Jagdgebieten von Fledermäusen; Verlust von Lebensräumen des Moorfrosches, der Sumpfschrecke sowie der Laufkäfer; akustische und optische Störwirkung insbesondere für die Avifauna
NI	PA 7: Elm bis Drochtersen (A 26)	Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, akustische und optische Störwirkung; Beeinträchtigung eines Rastvogelgebietes bei Querung der Aue des „Gräpeler Mühlenbaches“; Beeinträchtigung eines Lebensraumes für Amphibien und Fledermausarten zwischen Estorf und Oldendorf; Beeinträchtigung eines Vogellebensraumes bei Querung der Aue der Horsterbeck und des Burgbeckkanals; Zerschneidung des Feuchtgrünlandkomplexes „Kehdinger Moor“ in dem Teilbereich „Wasserkruher Moor“

Land	Abschnitt	Prognose der Umweltauswirkungen (nicht abschließend)
NI/SH	Elbtunnel	Anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme; Gehölzverluste; Zerschneidungs- und Isolationswirkungen durch die Trasse der A 20 sowie betriebsbedingte Gefährdungen durch Kollisionen für Vögel in den Offenlandbereichen, Verlust von Nahrungshabitaten von Wiesen bzw. Offenlandvögeln sowie von Jagdgebieten von Fledermäusen; Verlust von Nahrungsräumen von Weißstorch und Waldohreule; akustische und optische Störwirkung insbesondere für die Avifauna
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 8: LGr. NI/SH–B 431	Folgende dauerhaften (d) und temporären (t) anlage-, bau- und betriebsbedingte Umweltauswirkungen ergeben sich durch den Bau der A 20 in Schleswig-Holstein: Alle Umweltauswirkungen sind Gegenstand der
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 7: B 431–A 23	Kompensationsbetrachtung und wurden für jeden Abschnitt berücksichtigt: Baubedingte Beeinträchtigungen
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 6: A 23–L 114	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenbeanspruchung (t)</li> <li>• Veränderung des Wasserhaushaltes, Bodenverdichtung, Verringerung der Grundwasserneubildungsrate (t)</li> <li>• Verringerung der biologischen Durchlässigkeit (Barrierewirkung) (t)</li> </ul>
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 5: L 114–A 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Störungen durch Emissionen von Lärm, Licht und Wirkung als bewegte Silhouetten (t)</li> <li>• Erschütterungen (z. B. durch Einsatz schweren Gerätes) (t)</li> </ul>
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 4: A 7–Wittenborn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stoffliche Emissionen wie z. B. (Fein)Stäube, Sediment- und Nährstoffeinträge in Gewässer, Kontamination durch auslaufende Kraft- und Schmierstoffe (t)</li> </ul>
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 3: Wittenborn–Weede	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schädigung von Individuen im Bereich der Baustelle/Baustraßen, Gefährdung von mobilen Arten durch Verkehr (t)</li> <li>• Veränderung der Grundwasserqualität (t)</li> </ul>
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 2: Weede–Geschendorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung der Wasserqualität im Bereich der Einleitstelle durch stoffliche Emissionen(t)</li> <li>• Verlust von Lebensräumen und Veränderung des Wasserregimes (t)</li> </ul>
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 1: Geschendorf–AK A 20/A 1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen
SH	PA 1: AK A 20/A 1–Genin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versiegelung bzw. Überprägung von Flächen (d)</li> <li>• Veränderung des Wasserhaushaltes/Bodens, Verringerung Grundwasserneubildungsrate (d)</li> <li>• Veränderung des Kleinklimas (d)</li> </ul>
SH	PA 2a: Genin–Wakenitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der biologischen Durchlässigkeit (Barrierewirkung) (d)</li> <li>• Sichtbarriere durch Veränderung der Geländemorphologie (d)</li> <li>• Optische Störungen durch technische Anlagen (d)</li> <li>• Kleinräumige Veränderung der Grundwasserdynamik (d)</li> <li>• Optische Störungen, Attraktionswirkung (d)</li> </ul>
SH	PA 2b: Wakenitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebsbedingte Beeinträchtigungen</li> <li>• Emissionen von Lärm, Licht und Wirkung als bewegte Silhouetten, dadurch entstehende Störungen (d)</li> <li>• Emissionen von Luftschadstoffen und (Fein)Stäube (z. B. Reifenabrieb) (d)</li> <li>• Emission belasteten Oberflächenwassers (Salz, auslaufende Kraft- und Schmierstoffe bei Unfällen und sonstige wassergefährdende Stoffe) (t/d)</li> <li>• Kollisionsrisiko (d) durch Straßenverkehr</li> <li>• Optische Störungen (d) durch Straßenverkehr</li> </ul> <p>Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen ist zu beachten, dass es zusätzliche positive Umweltauswirkungen gibt. Die A 20 trägt dazu bei, dass es zu einer erheblichen Entlastung von Lärm und Luftschadstoffen in den Ortslagen kommt, da der übergeordnete Verkehr aus den Ortslagen auf die Autobahn verlagert wird.</p>

Land	Abschnitt	Prognose der Umweltauswirkungen (nicht abschließend)
MV*	Groß Grönau (LGr. SH/MV)–Rostock, 106,2 km (281)	<p>Die naturschutzfachlichen Konflikte (Eingriffe) betreffen Verluste und sonstige erhebliche Beeinträchtigungen von Funktionen und Strukturen von Natur und Landschaft. Diese werden durch die wesentlichen Wirkfaktoren verursacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versiegelung (Fahrbahn; vollständiger Funktionsverlust),</li> <li>• Überformung (Böschungen, Baufeld; teilweise Funktionsverlust, Funktionsbeeinträchtigungen),</li> <li>• Immissionen (Lärm, Stoffeinträge, optische Reize; Funktionsbeeinträchtigungen).</li> </ul> <p>Damit verbunden sind Wirkungen wie Verluste und/oder Beeinträchtigungen von Biotop- und Habitatflächen, der natürlichen Standortverhältnisse sowie Zerschneidung/Vergrämung und Landschaftsbildveränderungen. Quantitativ erfasst und bilanziert wurden im Wesentlichen die Flächen der Versiegelung und Überformung, die weiteren Beeinträchtigungen wurden in der Regel verbal-argumentativ hergeleitet. Daher werden aus Gründen der Darstellbarkeit und Übersichtlichkeit zur Beantwortung nur die Flächen von Versiegelung und Überformung für die einzelnen Projektabschnitte benannt.</p>
MV*	Rostock (A 19)–Gützkow (B 111), 88,4 km (282)	
MV*	Gützkow (B 111)–Strasburg (L 282), 64,7 km (283)	
MV*	Strasburg (L 282)–Pasewalk Süd (B 109), 20,3 km (284)	

\* Bei der Vorplanung in Mecklenburg-Vorpommern wurden gegenüber der Vorentwurfsplanung folgende Planungsabschnitte unterschieden:

- Lübeck–Rehna (Teil MV)
- Rehna–Neukloster
- Neukloster–Rostock–Jarmen/Altentreptow (bei Gützkow)
- Jarmen/Altentreptow–AD Uckermark.

3. Welche Ausgleichsmaßnahmen für Umweltauswirkungen zum Bau der bisher realisierten Bauabschnitte an der A 20 sind in den drei Bundesländern laut landschaftspflegerischer Ausführungsplanung realisiert worden (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt auführen)?

Die in der Planfeststellung festgesetzten und in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung konkretisierten Maßnahmen werden in der Regel im Zuge des Baus der Autobahn oder kurz danach hergestellt. Zum Teil wird auch auf das Instrument der vorgezogenen naturschutzrechtlichen Maßnahme (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) zurückgegriffen, wenn dies zu einer Beschleunigung des Verfahrens und zur Erhöhung der Rechtssicherheit des Straßenbauvorhabens führt.

Land	Abschnitt	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (nicht abschließend)
NI	alle Abschnitte	noch kein Planfeststellungsbeschluss
NI/SH	Elbtunnel	noch kein Planfeststellungsbeschluss
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 8: LGr. NI/SH–B 431	noch kein Planfeststellungsbeschluss (Flächenumfang der Kompensationsflächen 55 ha geplant)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 7: B 431–A 23	noch kein Planfeststellungsbeschluss (Flächenumfang der Kompensationsflächen 535 ha geplant)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 6: A 23–L 114	noch kein Planfeststellungsbeschluss (Flächenumfang der Kompensationsflächen 203 ha geplant)



Land	Abschnitt	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (nicht abschließend)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 5: L 114–A 7	noch kein Planfeststellungsbeschluss (Flächenumfang der Kompensationsflächen 362 ha geplant)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 4: A 7–Wittenborn	noch kein Planfeststellungsbeschluss (Flächenumfang der Kompensationsflächen 364 ha geplant)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 3: Wittenborn–Weede	Flächenumfang der Kompensationsflächen 341 ha
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 2: Weede–Geschendorf	Flächenumfang der Kompensationsflächen 43 ha
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 1: Geschendorf– AK A 20/A 1	Flächenumfang der Kompensationsflächen 190 ha
SH	PA 1: AK A 20/A 1– Genin	Flächenumfang der Kompensationsflächen 247 ha
SH	PA 2a: Genin– Wakenitz	Flächenumfang der Kompensationsflächen 307 ha
SH	PA 2b: Wakenitz (Teil SH)	Flächenumfang der Kompensationsflächen 18 ha
MV	Groß Grönau (LGr. SH/MV)–Rostock, 106,2 km (281)	<p>Zur Kompensation der ermittelten und bewerteten erheblichen Beeinträchtigungen (Eingriffe) wurden naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich, Ersatz) planfestgestellt. Diese Maßnahmen wurden im Rahmen der Ausführungsplanung bis zur Baureife konkretisiert. Wesentliche Maßnahmentypen, die auch untereinander kombiniert werden, sind im Fall der A 20:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpflanzung von Gehölzen (Waldneuanlage/ Erstaufforstungen, Feldgehölze, Hecken, Baumreihen und Einzelgehölze),</li> <li>• Extensivierung von landwirtschaftlichen Nutzungen, i. d. R. der Grünlandbewirtschaftung anhand von Nutzungsbeschränkungen (Umwandlung von Acker, Mahdtermine, Besatzdichten, Einschränkung/ Unter-sagung des Ausbringens von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln) bis zur vollständigen Nutzungsaufgabe (ungelenkte Sukzession).</li> <li>• wasserbauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Renaturierung des Landschaftswasserhaushaltes (Rückbau von Entwässerungseinrichtungen und Wiedervernässung).</li> </ul> <p>Die Ausweisung der zu sichernden Maßnahmenflächen erfolgte soweit möglich unter den Aspekten der Strukturierung und Vernetzung der Landschaft (z. B. entlang von Wegen, Gräben bzw. in Anbindung an bestehende Strukturen). In der Regel wirken die Maßnahmen multifunktional, das heißt funktionsstabilisierend sowohl für die abiotischen als auch die biotischen Naturhaushaltsfunktionen und -strukturen. Besonders erwähnenswert sind die großflächigen Komplexmaßnahmen, mit denen zum Teil abschnitts-übergreifend eine Kompensationsleitung u. a. zur Renaturierung ehemaliger Moorstandorte erreicht wird (u. a. Waidbach (281), Richtenberger See (282), Landgrabental (283)).</p>
MV	Rostock (A 19)– Gützkow (B 111), 88,4 km (282)	
MV	Gützkow (B 111)– Strasburg (L 282), 64,7 km (283)	
MV	Strasburg (L 282)– Pasewalk Süd (B 109), 20,3 km (284)	

4. Welche weiteren straßenbaulichen Maßnahmen sind im Zuge der Planung und des Baus der A 20 geplant bzw. realisiert worden, und welche Ausgleichsmaßnahmen sind laut Begleitplanung geplant bzw. realisiert worden (bitte tabellarisch auflühren)?

Der Bau der A 20 greift in vorhandene Straßen- und Wegestrukturen ein, so dass im Bestandsnetz des nachgeordneten Netzes im Einzelfall straßenbauliche Maßnahmen erforderlich werden können (z. B. durch Verstärkung des Straßenaufbaus). Die Wiederherstellung des durch den Bau der A 20 unterbrochenen Wegenetzes ist Bestandteil der Planfeststellungsverfahren für die A 20, so dass die Umweltauswirkungen in diesem Zusammenhang bilanziert werden.

Land	weitere straßenbauliche Maßnahmen	Erläuterungen
NI	–	Planungen zu straßenbaulichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz wurden im Rahmen der Planungen zur A 20 Küstenautobahn bzw. zur A 20 Elbquerung bisher nicht aufgenommen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastungen auf den Zubringern zu den vorgesehenen Anschlussstellen, zeichnet sich jedoch ab, dass im Planungsabschnitt 6 eine Grunderneuerung der L 114 (bei Bremervörde) sowie im Planungsabschnitt 2 eine Grunderneuerung der L 863 (bei Neustadt) zur Erhöhung der Bau- bzw. Belastungsklasse des Straßenaufbaus durchgeführt werden sollte.
SH	–	Weitere straßenbauliche Maßnahmen sind insoweit geplant und realisiert worden, wie diese Folgemaßnahmen des Baus der A 20 waren. Dies kann beispielsweise die Wiederherstellung unterbrochener Wirtschaftswegeverbindungen oder die Anpassung klassifizierter Straßen im Bereich von Anschlussstellen sein. Da diese Maßnahmen grundsätzlich als Folgemaßnahmen im Verfahren der Hauptmaßnahme A 20 mit planfestgestellt wurden, sind deren Eingriffe und der zugehörige Ausgleichsbedarf unter den o. g. Angaben enthalten.
MV	Rügen-Zubringer im Zuge der B 96 mit Ortsumgehung Stralsund	–
MV	Entlastungsstraße Gützkow (B 111)	Mit einem gesonderten Beschluss wurde diese Straße im Zusammenhang mit dem Bau der A 20 und der AS Gützkow planfestgestellt. Der hierfür ermittelte Kompensationsbedarf im Umfang von rund 26 ha wurde im Zuge des Baus der A 20/AS Gützkow mit realisiert.
MV	–	Alle anderen im Zug des Neubaus der A 20 neu gebauten bzw. umverlegten Straßenabschnitte sind Bestandteil der jeweiligen Planfeststellungsabschnitte.

5. Welche Flächenneuausweisungen für Gewerbe- und Industriegebiete wurden bzw. sind in den Gemeinden aufgrund des Baus der A 20 geplant und realisiert, inwieweit und womit sind bzw. wurden die ausgewiesenen Gewerbeflächen belegt, und welche Ausgleichsmaßnahmen sind daraufhin geplant und/oder realisiert worden (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt bzw. für jede Gemeinde auflühren)?

Zu Flächenausweisungen für Gewerbe- und Industriegebiete in den Gemeinden aufgrund des Baus der A 20 kann die Bundesregierung keine Angaben machen.

6. Welche Mittel in welcher Höhe sind für Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der bisher fertiggestellten A 20 in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein laut Planfeststellung vorgesehen, und welcher Anteil wurde bisher davon ausgegeben (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt aufführen)?
7. Welche Mittel in welcher Höhe sind für Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der geplanten Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen vorgesehen (bitte tabellarisch für jeden Abschnitt aufführen)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den genannten Kosten für Kompensationsmaßnahmen können im Einzelfall zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen (z. B. Grünbrücken) hinzukommen.

Land	Abschnitt	Mittel für Kompensationsmaßnahmen
NI	PA 1: Westerstede bis Jaderberg (A 29)	Aufgrund des Planungsstandes liegen keine belastbaren Kostenvoranschläge für Ausgleichsmaßnahmen vor.
NI	PA 2: Jaderberg (A 29) bis Schwei (B 437)	
NI	PA 3: Schwei (B 437) bis östlich der Weser	
NI	PA 4: östlich der Weser bis Heerstedt (B 71)	
NI	PA 5: Heerstedt (B 71) bis Bremervörde (B 495)	
NI	PA 6: Bremervörde (B 495) bis Elm	nach derzeitigem Stand vsl. 6 Mio. Euro (netto); inkl. Grunderwerb
NI	PA 7: Elm bis Drochtersen (A 26)	Aufgrund des Planungsstandes liegen keine belastbaren Kostenvoranschläge für Ausgleichsmaßnahmen vor.
NI/SH	Elbtunnel	nach derzeitigem Stand vsl. 3,1 Mio. Euro (netto); inkl. Grunderwerb
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 8: LGr. NI/SH–B 431	nach derzeitigem Stand vsl. 7,5 Mio. Euro (brutto)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 7: B 431–A 23	nach derzeitigem Stand vsl. 3,1 Mio. Euro (brutto)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 6: A 23–L 114	nach derzeitigem Stand vsl. 1,7 Mio. Euro (brutto)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 5: L 114–A 7	nach derzeitigem Stand vsl. 0,8 Mio. Euro (brutto)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 4: A 7–Wittenborn	7,2 Mio. Euro (brutto) Der Baubeginn ist ausgesetzt bis zum Abschluss eines Klageverfahrens.
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 3: Wittenborn–Weede	5,5 Mio. Euro (brutto)
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 2: Weede–Geschendorf	1,5 Mio. Euro (brutto)



Land	Abschnitt	Mittel für Kompensationsmaßnahmen
SH	Nord-West-Umfahrung Hamburg PA 1: Geschendorf– AK A 20/A 1	5,0 Mio. Euro (brutto)
SH	PA 1: AK A 20/A 1– Genin	Für die Abschnitte 1, 2a und 2b der A 20 von der A 1 bis zur Landesgrenze SH/MV wurden für Ausgleichsmaßnahmen rd. 9,3 Mio. Euro verausgabt.
SH	PA 2a: Genin– Wakenitz	
SH	PA 2b: Wakenitz (Teil SH)	
MV	Groß Grönau (LGr. SH/MV)–Rostock, 106,2 km (281)	Für die Abschnitte 281 bis 284 der A 20 in MV wurden für Ausgleichsmaßnahmen bisher rd. 18,3 Mio Euro (von geschätzten 25,9 Mio. Euro) verausgabt.
MV	Rostock (A 19)– Gützkow (B 111), 88,4 km (282)	Abweichungen zwischen den jeweiligen Ist-Angaben zu den Flächen und den Mitteln resultieren zum einen aus den unterschiedlichen finanziellen Erfordernissen zur Umsetzung der Maßnahmen, zum anderen aus dem Erfordernis, zusätzliche Mittel für Ersatzvornahmen infolge von Insolvenzen vorsehen zu müssen.
MV	Gützkow (B 111)– Strasburg (L 282), 64,7 km (283)	
MV	Strasburg (L 282)– Pasewalk Süd (B 109), 20,3 km (284)	





