



Kleine Anfrage

des Abg. Harms (Elmshorn) (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung — Minister für Wirtschaft und Verkehr —

Ausbau des Grenzweges Elmshorn

Baulastträger und damit zuständig für die Planung und den Bau des Grenzweges sind die Kreise Pinneberg und Steinburg. Sie führen diese Aufgabe aufgrund des Art. 28 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland in eigener Zuständigkeit aus. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr hat gem. §§ 40 und 52 Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) auf Antrag der Kreise das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Das Verfahren für den Grenzweg ist im September 1981 eingeleitet worden. Aufgrund noch offener Fragen im Rahmen der Auswertung der im Verfahren eingegangenen Einwendungen konnte der Erörterungstermin noch nicht stattfinden. Daher ist zur Zeit von seiten der Landesregierung eine abschließende Wertung der Gesamtstellungnahmen einschließlich derjenigen der Stadt Elmshorn nicht möglich.

Die Fragen 1 bis 4 und 9 kann die Landesregierung nur aus ihrer Kenntnis der Entwurfs- und Planfeststellungsunterlagen und nach Rücksprache mit den Kreisen Pinneberg und Steinburg beantworten. Zunächst ist zu den verkehrlichen Aspekten generell folgendes festzustellen:

Maßgebend für die Gestaltung eines Verkehrsnetzes ist der Flächennutzungsplan. Der F-Plan der Stadt Elmshorn enthält neben einem südlichen einen nördlichen Autobahnzubringer im Zuge des „Grenzweges“. Bei der Feststellung dieses Bedarfs sind die Stadt Elmshorn

und ebenso die Kreise nicht nur vom Wirtschafts-, sondern vom gesamten Individualverkehr ausgegangen.

1. Welche Untersuchungen sind wann, in wessen Auftrag und mit welchem Ergebnis durchgeführt worden, um nach dem Wegfall der Großprojekte „Flughafen Kaltenkirchen“ und „Westumgehung Elmshorn“ das künftige Verkehrsaufkommen auf dem Grenzweg zu ermitteln?

Der Flughafen Kaltenkirchen und eine Westumgehung Elmshorn sind hierfür von Anfang an unberücksichtigt geblieben.

2. Treffen Äußerungen zu, wonach sich 90% des Verkehrsaufkommens der Industrie-, Handwerks- und Handelsbetriebe im Wirtschaftsraum Elmshorn/Horst/Sparrieshoop auf der Südroute Elmshorn-Hamburg abwickeln?

Anhand der vorliegenden Unterlagen ist hierzu keine Aussage möglich.

3. Sollte Frage 2 verneint werden: Welche Untersuchungen sind wann, in wessen Auftrag und mit welchem Ergebnis durchgeführt worden, um den Verkehrsbedarf der Betriebe im genannten Wirtschaftsraum
 - a) nach Norden
 - b) nach Südenzu ermitteln?

Spezielle Untersuchungen zu diesen Verkehrsbeziehungen sind der Landesregierung nicht bekannt.

4. Ist der Landesregierung bekannt, daß das Industriegebiet Elmshorn-Nord verkehrsmäßig an die B 5 angebunden wird und welche Schlußfolgerungen zieht sie hieraus in bezug auf die Notwendigkeit eines Ausbaus des Grenzweges?

Die Anbindung des Industriegebietes Elmshorn-Nord an die B 5 erfolgt im Abstand von nur ca. 150 m von der niveaugleich vorgesehenen Kreuzung des Grenzweges mit der B 5, so daß ein Übergang zumindest eines Teiles dieses Industrieverkehrs auf den Grenzweg und von dort auf die Autobahn angenommen werden kann. Dies ist aber, wie bereits einleitend zu den Fragen 1—4 erläutert, nur ein Teilaspekt für die Beurteilung eines Ausbaubedarfs für den Grenzweg.

5. Welche Gesichtspunkte hält die Landesregierung für schwerwiegend genug, um sich über die ablehnende Entscheidung des Elmshorner Stadtverordnetenkollegiums hinwegzusetzen?

Die Kreise Pinneberg und Steinburg als Baulastträger haben sich dem ablehnenden Votum des Elmshorner Stadtverordnetenkollegiums vom Januar dieses Jahres nicht angeschlossen. Das Planfeststellungsverfahren ist daher weiterzuführen. Da der Erörterungstermin noch nicht stattgefunden hat, ist von seiten der Landesregierung eine abschließende Wertung der Gesamtstellungnahmen einschließlich derjenigen der Stadt Elmshorn zur Zeit nicht möglich.

6. Welche Kosten entstehen bei einem Ausbau des Grenzweges nach dem Stand vom 1. 7. 1983?

Die Gesamtkosten sind mit 9 700 000,— DM ermittelt.

7. Wie ist die Aufteilung auf die einzelnen Kostenträger vorgesehen?

8. Gibt es eine verbindliche Zusage der Bundesregierung, den Ausbau des Grenzweges mitfinanzieren zu wollen? In welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt wurde diese Zusage gegeben?

Die Fragen 7 und 8 werden des Sachzusammenhangs wegen gemeinsam beantwortet.

Der Bundesminister für Verkehr hat auf Vorschlag des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein am 29. 6. 1981 dem Antrag des Kreises Pinneberg auf Förderung des Grenzwegausbaues aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gem. § 6 Abs. 2 des GVFG vorbehaltlich der Rechtsbeständigkeit des noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlusses zugestimmt. Dem Kreis ist eine GVFG-Zuwendung in Höhe von 5 280 000,— DM in Aussicht gestellt worden. Die restlichen 4 420 000,— DM teilen sich voraussichtlich wie folgt auf:

FAG-Zuwendung	1 320 000 DM
DB gem § 13 EKrG	426 000 DM
Bund gem. § 13 EKrG	426 000 DM
Land (Anteil L 288)	81 000 DM
Kreis Pinneberg	2 167 000 DM

9. In welcher Weise würde der Ausbau des Grenzweges die Natur beeinflussen, insbesondere

- a) wieviel Quadratmeter Teer- oder Betondecke würden entstehen?

25 600 qm Schwarzdecke für die Fahrbahn und 12 000 qm Schwarzdecke für seitliche Wirtschaftswege, die weitgehend auch dem Radverkehr dienen.

- b) Wieviel Quadratmeter Land würden zusätzlich für Randstreifen, Gräben, Fahrradwege etc. benötigt werden?

59 000 qm, fast ausschließlich Grünflächen.

Die im ausgebauten Grenzweg aufgehenden Grundstücksflächen des heutigen Grenzweges würden rd. 13 000 qm betragen.

- c) Wieviel Eichen, andere Hart- und Weichholzbäume müßten abgeholzt werden?

Rd. 20 Eichen von 30 cm Durchmesser und mehr, rd. 60 Eichen von 10—20 cm Durchmesser und rd. 60 andere Bäume.

- d) Wieviel lfd. Meter Knicks müßten gerodet werden?

1 300 lfd. Meter.

Die Landschaftspflegebehörde hat für diese Eingriffe in die Natur „Ausgleichsmaßnahmen über das sonstige Maß hinaus“ gefordert. So wollen die Kreise sich z. B. im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bemühen, Einvernehmen mit den Grundeigentümern zu erzielen, daß über einen reinen Ersatz der Knicks im Verhältnis 1 : 1 hinaus zusätzliche Knicks angelegt werden können. Es ist eine intensive Bepflanzung der Böschungsflächen geplant. Ca. 6 000 qm für den Straßenbau nicht benötigte Grundstücksflächen sollen aufgewaldet und ca. 3 500 qm Regenrückhaltebecken gleichzeitig als Feuchtbiotope ausgebildet werden.