

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Durchführung des Raumordnungsverfahrens bei der Ortsumgehung Michendorf der Bundesstraße 2

Die Umgehungsstraße Michendorf ist als Projekt BB 2023 im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlich“ eingestuft, das Raumordnungsverfahren wurde bereits abgeschlossen, eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt. Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg als Auftragsverwaltung des Bundes für die Fernstraßen hat dem Bundesministerium für Verkehr im Oktober 1994 die Antragsunterlagen zur Linienfindung der B 2, Ortsumgehung Michendorf, vorgelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stand hat die Prüfung der vorgelegten Unterlagen zur Linienfindung, zum Raumordnungsverfahren und zur Umweltverträglichkeitsstudie seitdem erreicht?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Qualität des Raumordnungsverfahrens insgesamt und der Umweltverträglichkeitsstudie im besonderen?

Erfüllen beide sämtliche gesetzlichen Anforderungen?

2. Trifft es zu, daß die im Raumordnungsverfahren favorisierte Ostvariante 1b/c zwischen Michendorf und Langerwisch/Wilhelmshorst unter ökologischen Gesichtspunkten nicht die optimale Streckenführung darstellt?

Aus welchen Gründen wurde die derzeitige Planungsvariante bevorzugt?

3. In welchem Umfang sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie in das Raumordnungsverfahren eingeflossen?

Wie wurde die Beeinträchtigung der Schutzgüter (z. B. Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Seenlandschaft“), berücksichtigt und hält die Bundesregierung diese Berücksichtigung für ausreichend?

Aus welchem Grund unterblieb die Erstellung von Fachgutachten für die Bereiche Mikroklima, Lärm und Umweltverschmutzung?

Hat das Straßenbauamt auf die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie dergestalt Einfluß genommen, daß die Erstellung der genannten Fachgutachten unterblieb?

Wenn nein, wer hat diesen Einfluß genommen?

4. Wurde die Untere Naturschutzbehörde in die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie mit einbezogen?

Wenn nicht, womit wird dies begründet, und soll so auch bei künftigen Planungen verfahren werden?

5. Aus welchem Grund wurde das Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Seenlandschaft“ in den Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren nicht ausgewiesen?

Sind damit Veränderungen im Status des Schutzgebietes verbunden?

6. Wurde nach Ansicht der Bundesregierung eine ausreichende Bürgerbeteiligung am Raumordnungsverfahren gewährleistet?

Fanden alle Einwendungen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger Berücksichtigung?

Wie verhält sich die Bundesregierung dazu, daß nach Auskunft betroffener Bürgerinnen und Bürger Hunderte von Einwendungen „abhanden gekommen sind“ und „bis heute nicht wieder gefunden werden konnten“?

Beabsichtigt die Bundesregierung, vor diesem Hintergrund das Raumordnungsverfahren wiederaufzunehmen oder die „abhanden gekommenen“ Einwendungen nachzufordern?

7. Aus welchem Grund wurden die Westvarianten 2 (a bis c) und die südlich der Bahnlinie gelegene Variante 3 a nicht in die Umweltverträglichkeitsstudie und das Raumordnungsverfahren einbezogen?

Wurden sie oder einzelne von ihnen vor Eröffnung des Raumordnungsverfahrens ausgeschlossen und wenn ja, welcher Beschluß liegt dem zugrunde?

Mit welcher Begründung wurde die von Bürgerseite vorgeschlagene Variante V 3 verworfen?

8. In welcher Art und welchem Umfang wurden die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange, u. a. des alten wie des neugewählten Kreistages sowie die Gemeindevertreterbeschlüsse von Wildenbruch, Langerwisch und Wilmenhorst, zur bevorzugten Ostvariante 1 b/c berücksichtigt?

9. Wie werden die Ergebnisse einer Verkehrsmessung von 1993 in Michendorf, die 18 000 Kfz/24 h ergab, bewertet?

Hält die Bundesregierung trotz dieses Ergebnisses an den Prognosen zur Belegung (30 000 Kfz/24 h) fest?

Plant die Bundesregierung, das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau der B 2 in Michendorf auf 30 000 Kfz/24 h zu steigern?

Wie und in welcher Form sind die neugeplanten Autobahnanschlüsse bei der Erstellung der Verkehrsprognose berücksichtigt worden?

Wie und in welcher Form wurde das Landeskonzept zur Entwicklung des ÖPNV in die Planungen integriert?

Welche Auswirkungen werden von diesem Konzept auf die Verkehrsprognosen für die B 2 im Raum Michendorf erwartet?

10. Hält die Bundesregierung eine ausreichende Transparenz des Planungsverfahrens – insbesondere im Bereich der Abwägung zwischen Trassenalternativen und Kostenberechnungen – für gegeben?

Sind die vorgelegten Kostenberechnungen angesichts der Kostenentwicklung zutreffend, welche Korrekturen müssen vorgenommen werden, und wie kann die Nachvollziehbarkeit der Berechnungen gesteigert werden?

Bonn, den 21. Februar 1996

Gila Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

