

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/3879 —

**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.

Vorbemerkung

Ausgehend von den Regelungen des Raumordnungsgesetzes, wonach die Länder die Zuständigkeit für die Landesplanung, für die Schaffung von Rechtsgrundlagen für Raumordnungsverfahren sowie für deren Durchführung bei entsprechenden raumbedeutsamen Planungen besitzen, sowie von den Bestimmungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes, wonach der Bundesverkehrsminister die Linienbestimmung für Bundesfernstraßenprojekte im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden vornimmt und es den Ländern freigestellt ist, Raumordnungsverfahren durchzuführen oder darauf zu verzichten, gehört es nicht zu den Aufgaben des Bundesverkehrsministers, sich bei seiner eigenständigen Entscheidung der Linienbestimmung für ein Bundesfernstraßenprojekt mit der Art und Weise des in einem Lande dafür zuvor erfolgten Abstimmungsprozesses auseinanderzusetzen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. März 1996 übermittelt.

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

Für den Bundesverkehrsminister sind neben dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz bei einer Linienbestimmung für ein Bundesfernstraßenprojekt die Vorgaben des Fernstraßenausbaugesetzes zur Ergänzung des Bundesfernstraßennetzes maßgebend. Weiterhin sind die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit der planerisch weiterzuverfolgenden Lösung sowie die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) zur Beurteilung der Verträglichkeit der Lösung mit den Forderungen zum Schutz von Umwelt, Natur und Landschaft zu beachten. Davon ausgehend trifft er seine Entscheidung unter Berücksichtigung der landesplanerischen Erwägungen für den Trassenvorschlag des Landes.

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?

Die Prüfung steht vor dem Abschluß.

Siehe Vorbemerkung.

Die Umweltverträglichkeitsstudie erfüllt mit den Aussagen zu den Auswirkungen der Varianten auf die Schutzgüter nach § 2 UVP-Gesetz sowie den Angaben nach § 6 UVP-Gesetz die gesetzlichen Vorgaben entsprechend dem erreichten Planungsstand. Die Umweltverträglichkeitsprüfung findet ihre Fortsetzung und ihren Abschluß im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.

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

Aus welchen Gründen wurde die derzeitige Planungsvariante bevorzugt?

Ja, die Umweltverträglichkeitsstudie weist geringfügige Umweltvorteile für die Variante 3 aus. In der Gesamtabwägung allerdings sprechen Gründe der Verkehrswirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit eindeutig für die zur Linienbestimmung empfohlene Variante 1 b/1 c.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung Brandenburg waren die Umweltverträglichkeitsstudie (die das Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Seenlandschaft“ berücksichtigt) und die Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen Bestandteil der Raumordnungsunterlagen.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung Brandenburg ist die Untere Naturschutzbehörde beteiligt worden.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung Brandenburg ist das Schutzgebiet in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ausgewiesen.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Auskunft des für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens zuständigen brandenburgischen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung waren auch die genannten Einwendungen ausgewertet und sind thematisch im Verfahren berücksichtigt worden.

Nach § 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz gilt, daß die maßgebliche Beteiligung der Öffentlichkeit im noch bevorstehenden Planfeststellungsverfahren stattfinden wird.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung Brandenburg wurden 1991 in zwei Terminen mit den Trägern öffentlicher Belange – darunter alle betroffenen Gebietskörperschaften – nach Diskussion aller Varianten die Westvarianten insbesondere aus Gründen mangelnder Umweltverträglichkeit mehrheitlich abgelehnt und der Untersuchungsraum für mögliche Varianten entsprechend eingeschränkt. Die Variante 3 a ist erst nach Abschluß des Raumordnungsverfahrens entstanden. Sie und die Variante 3 verlaufen parallel zur Bahnlinie Berlin–Leipzig durch Michendorf und sind sowohl aus verkehrlichen als auch aus Gründen der Unverträglichkeit mit den Siedlungsbereichen bzw. der mangelnden Wirtschaftlichkeit abgelehnt worden.

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?

Siehe Vorbemerkung.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung Brandenburg sind die genannten Stellungnahmen in die raumordnerische Gesamtabwägung einbezogen worden.

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 Landeskonzzept 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?

Die genannte Verkehrsbelastung bestätigt die Dringlichkeit des Baues einer Ortsumgehung. Bundes- und Landesregierung sind bestrebt, im Rahmen einer Gesamtkonzeption für den Raum Potsdam – unter Einbeziehung des ÖPNV – den Zuwachs des Individualverkehrs von und zur Landeshauptstadt zu begrenzen und so zu führen, daß er unter Einschluß einer neuen Anschlußstellenfolge an der sechsstreifig auszubauenden A 115 zwischen den Knotenpunkten Zehlendorf und Drewitz im Bereich Michendorf deutlich unter der genannten Prognoseverkehrsmenge bleiben wird.

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?

Ja.

Nach den Kenntnissen im Bundesverkehrsministerium liegt beim heutigen Planungsstand die zweistreifige Umgehung Michendorf in der vorgeschlagenen Linienführung mit Durchschnittskosten pro Kilometer Straßenlänge von rd. 5,5 Mio. DM im Kostenrahmen vergleichbarer Projekte.

Detailliertere Kostenangaben werden im Rahmen der Erarbeitung der Projektunterlagen für das bevorstehende Planfeststellungsverfahren ermittelt.

