

Kleine Anfrage

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

Bau der Bundesstraße 6n, Mittelabschnitt Wernigerode—Hoym

Im nördlichen Vorharz soll zur Verbesserung des Ost-West-Straßenverkehrs zwischen Bad Harzburg und Dessau die B 6n als vierspurige Bundesstraße gebaut werden. Sie ist im Bundesverkehrswegeplan Deutsche Einheit festgeschrieben und als „vordringlich“ eingestuft.

Die Trassierung führt von Wernigerode über Blankenburg, Quedlinburg, Aschersleben nach Bernburg. Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens wurde für die Trassierung im Raum Wernigerode—Halberstadt/Blankenburg—Quedlinburg eine Variantenabwägung durchgeführt. Diese ergab massive Bedenken gegen die vorgeschlagene Südvariante und stufte eine in diesen Abschnitten ca. 15 km weiter nördlich gelegene Trasse (Nordvariante) als ökologisch wesentlich verträglicher ein.

Im Vorfeld und während der Durchführung des Raumordnungsverfahrens fand eine umfangreiche Korrespondenz zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Landesministerium Sachsen-Anhalt statt, in deren Ergebnis die Südvariante vom Bundesministerium für Verkehr als einzig weiter zu bearbeitende Variante festgelegt wurde. Das Raumordnungsverfahren steht unmittelbar vor dem Abschluß.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet der Bundesminister für Verkehr seine Äußerung vom 19. Dezember 1994 in einem Schreiben an das Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, daß er nur bereit ist, mit der sog. Südvariante eine der in der Diskussion befindlichen Trassenvarianten der B 6n im Mittelabschnitt (Wernigerode—Hoym) zu finanzieren?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich um einen rechtlich bedenklichen Vorgang handelt, wenn das Bundesministerium der für die Landesplanung zuständigen Landesregierung bereits vor Abschluß des Raumordnungsverfahrens mitteilt, daß ohnehin nur eine bestimmte der mög-

lichen und in den Voruntersuchungen geprüften Trassenvarianten finanziert werde?

3. Wie legitimiert die Bundesregierung diese faktische Außerkraftsetzung des Landesplanungsrechts?
4. Ist es üblich, daß die Bundesregierung die Planungshoheit der Länder im Bereich Raumordnung und Landesplanung weitgehend einschränkt?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die im Raumordnungsverfahren favorisierte Südvariante unter ökologischen Gesichtspunkten nicht die optimale Streckenführung darstellt?
6. Wie ist zu erklären, daß die geplante Straße im Lauf der Zeit mehrfach die Bezeichnung wechselte?

Vor der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan war von der A 80 die Rede, dann von der B 6n, in den Unterlagen zur Raumordnung wieder von der A 80 und jetzt wieder von der B 6n?

Plant die Bundesregierung den Ausbau der B 6n zur A 80 für einen späteren Zeitpunkt?

7. Welche Entscheidungsgründe liegen auf seiten der Bundesregierung vor, sich trotz der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, die bei einer nördlichen Trassenführung erheblich geringere ökologische Probleme ermittelt hat, für eine südliche Führung der B 6n auszusprechen?
8. Wie haben sich seit 1990 die Verkehrszahlen und die daraus ersichtlichen Verkehrsströme auf dem vorhandenen Bundesstraßennetz im Nordharzbereich verändert?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die im Raumordnungsverfahren von ihr favorisierte Südvariante aus verkehrlichen Gesichtspunkten nicht mehr die optimale Streckenführung darstellt und das Verkehrsproblem Blankenburg – wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen – unabhängig von der B 6n gelöst werden sollte?

Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

10. Sind der Bundesregierung Argumente und Ergebnisse bereits stattgefundener Prüfungen oder Abwägungen bekannt, die aus den Zielen des Bundesverkehrswegeplans (Verbesserung der Ost-West-Verbindung nördlich des Harzes) und des Bundesfernstraßengesetzes (Bundesfernstraßen dienen einem weiträumigen Verkehr) gegen die Nordtrasse der B 6n sprechen?

Wenn ja, welche sind dies?

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

Erfüllen beide sämtliche gesetzlichen Anforderungen?

12. Wäre nach Ansicht der Bundesregierung eine Verschiebung der Lage der B 6n um ca. 15 km in einem Teilabschnitt gegenüber der durch den Bundesminister für Verkehr vorgegebenen Trasse denkbar?

Welche Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsabwägung und Umweltverträglichkeitsprüfung würden eine Trassierung im Sinne der Nordvariante erforderlich machen bzw. rechtfertigen?

13. Wurde seit der Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan 1985 ein neues Nutzen-Kosten-Verhältnis für die B 6n (1985 = 5,7) ermittelt?

Wenn ja, welches?

Wenn nicht, aus welchem Grund ist eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung unterblieben?

14. In welcher Weise wird das Konzept „Integrierte Verkehrsplanung Harz“ der Landesregierung Sachsen-Anhalt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der B 6n voraussichtlich beeinflussen?

15. Sind unabhängig von der Gesamtbeurteilung des Projektes B 6n (ST 1007 des Bundesverkehrswegeplans 1992) abschnittbezogene Nutzen-Kosten-Bewertungen, insbesondere für den Bauabschnitt Wernigerode–Hoym, vorgenommen worden, und welche Ergebnisse traten hier zutage?

Bonn, den 4. April 1996

Gila Altmann (Aurich)

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

