

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/4316 —**

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.

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?

Das Bundesministerium für Verkehr hat sich in dem genannten Schreiben zum verkehrlichen Aspekt als nur einem der für eine Planung dieser Art entscheidungserheblichen Gesichtspunkte geäußert. Die Bundesregierung wird das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens durch die oberste Landesplanungsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Linienführung gemäß § 2

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. April 1996 übermittelt.

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

Abs. 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 in die Abwägung einbeziehen.

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 möglichen und in den Voruntersuchungen geprüften Trassenvarianten finanziert werde?

Die Bundesregierung hat sich zur Frage der Finanzierung einer bestimmten Variante der Voruntersuchung nicht geäußert.

3. Wie legitimiert die Bundesregierung diese faktische Außerkraftsetzung des Landesplanungsrechts?

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16. Dezember 1991 hat ausdrücklich das Bundesministerium für Verkehr dazu bestimmt, die Linie der Bundesstraße festzulegen. Von daher kann von einer Außerkraftsetzung des Landesplanungsrechts nicht gesprochen werden. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

4. Ist es üblich, daß die Bundesregierung die Planungshoheit der Länder im Bereich Raumordnung und Landesplanung weitgehend einschränkt?

Die Bundesregierung beachtet die Planungshoheit der Länder, nimmt allerdings ihre gesetzlichen Rechte und Pflichten auf diesem Gebiet wahr.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die im Raumordnungsverfahren favorisierte Südvariante unter ökologischen Gesichtspunkten nicht die optimale Streckenführung darstellt?

Die Bundesregierung kann sich dazu nicht äußern, da ihr bislang weder die Unterlagen aus dem Raumordnungsverfahren mit der landesplanerischen Beurteilung noch der Antrag auf Linienbestimmung vorliegen.

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?

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15. November 1993 die

B 6 n aufgrund ihrer künftigen Aufgabe und Funktion im Netz der Bundesfernstraßen als Bundesstraße beschlossen.

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 6 n auszusprechen?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Wie haben sich seit 1990 die Verkehrszahlen und die daraus ersichtlichen Verkehrsströme auf dem vorhandenen Bundesstraßennetz im Nordharzbereich verändert?

Die Verkehrsströme auf dem vorhandenen Bundesstraßennetz im Nordharzbereich haben seit 1990 erheblich zugenommen. Ursache hierfür sind neben dem motorisierungs- und mobilitätsbedingten Zuwachs des Straßenverkehrs Verlagerungseffekte im Straßennetz und neue Anschlüsse an Bundesstraßen im ehemaligen Grenzbereich nach Westen.

Von 1990 bis 1995 ist ein durchschnittlicher Zunahmefaktor von 1,5 festzustellen.

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 6 n gelöst werden sollte?

Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Die Abwägung im Linienbestimmungsverfahren wird erst die optimale Streckenführung ergeben, so daß zur Frage nicht Stellung genommen werden kann. Im Hinblick auf die Belange des weiträumigen Verkehrs lassen sich unabhängig von einer für die B 6 n gewählten Lösung die Verkehrsverhältnisse in Blankenburg nachhaltig nur durch die Maßnahmen gemäß dem Bedarfsplan verbessern.

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 6 n sprechen?

Wenn ja, welche sind dies?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 5 wird verwiesen. Hauptziel der B 6 n ist es, die im Zuge der vorhandenen B 6 gelegenen Ortsdurchfahrten von Städten und Gemeinden zu entlasten.

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

Erfüllen beide sämtliche gesetzlichen Anforderungen?

Aufgrund ihrer Erfahrungen geht die Bundesregierung davon aus, daß sowohl das Raumordnungsverfahren als auch die Umweltverträglichkeitsprüfung die gesetzlichen Anforderungen erfüllen; im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

12. Wäre nach Ansicht der Bundesregierung eine Verschiebung der Lage der B 6 n 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?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

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

Wenn ja, welches?

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

Aufgrund der im Rahmen der Planung für die B 6 n bisher ermittelten aktuellen Kosten bestand bisher keine Veranlassung, das bei der Aufstellung des Bedarfsplanes 1991 für diese Bundesstraße ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis zu überprüfen.

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

Ein Konzept „Integrierte Verkehrsplanung Harz“ ist der Bundesregierung nicht bekannt.

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

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.