

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Alternativenprüfungen für den Bundesverkehrswegeplan

Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) haben die Bundesländer für den Bereich Bundesfernstraße jene Maßnahmen gemeldet, für die nach der fachlichen Einschätzung der Auftragsverwaltungen ein Bedarf geprüft werden sollte. Verbände, Bürgerinnen und Bürger sowie andere Gebietskörperschaften mussten ihre Bedarfsanmeldungen und Alternativvorschläge daher den Straßenbauverwaltungen der Länder übermitteln. Der Anmeldevorgang wurde im Februar 2014 abgeschlossen (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 53). Insgesamt wurden über 1 800 Straßenvorhaben angemeldet (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI: Übersicht über die laufenden und für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen).

„Jede Planung ist zwangsläufig mit einem Denken in Alternativen verbunden“ (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58). Gemäß der Vorstellung des BMVI soll die Prüfung von Alternativen daher in der Strategischen Umweltprüfung (SUP) ein deutlich höheres Gewicht erhalten, als bei vorherigen BVWP. Aufgrund der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Bundesländern und der Vielzahl der Projekte sollte eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung durch die Länder erfolgen. Diese waren darüber hinaus verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten erfolgt ist. „Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativenprüfungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird“. Auch verkehrsträgerübergreifende Lösungen können einbezogen werden (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58 bis 59).

Einige Länder haben im Sinne der Grundkonzeption Alternativen angemeldet und sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Verbände frühzeitig eingebunden.

Nach Kenntnis der Fragesteller weigerte sich das Bundesland Sachsen-Anhalt jedoch, einen vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) und einigen Bürgerinitiativen vorgelegten alternativen Ausbauvorschlag für den geplanten Neubau der A 14 von Magdeburg bis Ludwigslust anzumelden. Der geplante Neubau der noch ausstehenden Abschnitte beeinträchtigt 18 Schutzgebiete. Um die Umweltbetroffenheit und die Flächenzerschneidung zu begrenzen, schlägt die Alternativlösung den Ausbau der B 189 sowie der B 5, inklusive notwendiger Lärmschutzmaßnahmen, und den Bau von fünf Ortsumfahrungen vor. Im Bereich der Elbquerung soll mit Rücksicht auf sensible Schutzgebiete auf einen Ausbau verzichtet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Inwiefern wurde und wird auf Bundesebene systematisch geprüft, ob die Bundesländer sich im Sinne der Grundkonzeption intensiv mit Alternativvorschlägen und -lösungen auseinandergesetzt haben?
Wenn ja, von wem?
Wenn nein, warum nicht?
- b) Wenn ja, wann erfolgt diese Prüfung, und wann werden die Ergebnisse veröffentlicht?
- c) Wenn ja, welches Vorgehen erwägt die Bundesregierung für den Fall einer unzureichenden Alternativenprüfung auf Landesebene, um diese im Sinne der Grundkonzeption, insbesondere bei Umweltkonflikten, zu gewährleisten?
- d) Wenn ja, plant die Bundesregierung die Forderung von weiteren Nachmeldungen im Falle einer unzureichenden Alternativenprüfung auf Landesebene?
2. Liegt nach Auffassung der Bundesregierung im Zuge der Planung der Neubauabschnitte der A 14 ein – wie in der Grundkonzeption im Zusammenhang mit der Alternativenprüfung genannter – „Umweltkonflikt“ vor?
Wenn ja, hält die Bundesregierung eine Alternativenprüfung in diesem Zusammenhang für notwendig?
Wenn nein, warum nicht?
3. a) Inwiefern werden die Bundesländer mit Fortschreiten des Bewertungsprozesses zu weiteren Nachmeldungen aufgefordert?
- b) Welche Möglichkeiten haben Bürgerinnen und Bürger und Verbände, im Zuge der Aufstellung des BVWP eine Alternativenprüfung auf Bundesebene einzufordern?
4. Liegt die Deutungshoheit für die Definition einer „vernünftige[n] Alternative“ (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58) allein bei der Straßenverwaltung eines Bundeslandes?
5. Inwiefern werden die Ergebnisse der Alternativenprüfung aus den einzelnen Bewertungsmodulen auch im Rahmen des für Herbst 2015 angekündigten Projektinformationssystems PRINS öffentlich zugänglich gemacht?
6. Inwiefern wird die Umsetzung der Vorgaben „Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume“ (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 27) beim Neubau der A 14 zwischen Magdeburg und Ludwigslust berücksichtigt, und inwiefern fließt diese in die Bewertung möglicher Alternativen ein?
7. a) Inwiefern ist die Meldung von Alternativen auch im Rahmen der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung möglich?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
- b) Inwiefern sollen Alternativen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen werden, einer vergleichbaren gutachterlichen Bewertung unterzogen werden?
8. a) Plant die Bundesregierung, die Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung über den im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bestimmten Mindestzeitraum hinaus auszudehnen?
- b) Welche Frist hält die Bundesregierung für die Äußerungen der Öffentlichkeit zum ersten Referentenentwurf für angemessen?

- c) Wie wird die Bundesregierung gewährleisten, dass eine wirksame Beteiligung aller betroffenen Bürgerinnen und Bürgern möglich ist?
9. Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der Modalitäten für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP?
10. Inwiefern wird der Umweltbericht auch auf im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachte Alternativen eingehen und deren Verfolgung bzw. Nichtverfolgung begründen?
11. Auf welche Weise wird der Deutsche Bundestag über angemeldete und eventuell nicht weiter verfolgte Alternativen informiert, die bei seiner Entscheidung über Projekte im Rahmen der Änderung der Ausbaugesetze und der Erstellung der zugehörigen Bedarfspläne von Bedeutung sein können?

Berlin, den 20. Mai 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

