

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4985 –**

Alternativenprüfungen für den Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Alternativprüfungen, 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.

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?

Für jedes erwogene Investitionsvorhaben ist nachzuweisen, dass eine Alternativenprüfung erfolgt ist. Diese Alternativen müssen allerdings weitgehend vergleichbar das vorhandene verkehrliche Problem lösen oder mindern und dürfen wirtschaftlich nicht wesentlich ungünstiger sein. Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen der Länder erfolgte die Alternativenprüfung bereits im Rahmen der Projektanmeldungen durch die Länder. Sie waren verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit „alternative Lösungsmöglichkeiten“ untersucht und gewertet wurden. Seitens des Bundes wurden die Projektanmeldungen einer Plausibilitätskontrolle unterzogen. Nicht plausible Sachverhalte wurden in Rücksprachen mit den Ländern geklärt und die Anmeldungen ggf. überarbeitet.

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?

Bei der Anmeldung der A 14 waren die Länder Sachsen-Anhalt und Brandenburg verpflichtet, darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Hierbei war insbesondere bei den vorliegenden Umweltkonflikten darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wurde.

Im Rahmen der Vorplanung der A 14 wurde u. a. die Null-Plus-Variante (Ausbau der vorhandenen B 189) untersucht und bereits im Raumordnungsverfahren zur landesplanerischen Beherrschung hergestellt.

Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen.

3. a) Inwiefern werden die Bundesländer mit Fortschreiten des Bewertungsprozesses zu weiteren Nachmeldungen aufgefordert?

Die Anmeldung der Vorhaben für die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist abgeschlossen. Alle vorgeschlagenen Projekte wurden einer Plausibilitätsprüfung unterzogen, welche weitestgehend abgeschlossen ist. Dabei wurden nicht plausible Sachverhalte mit den Ländern geklärt.

- b) Welche Möglichkeiten haben Bürgerinnen und Bürger und Verbände, im Zuge der Aufstellung des BVWP eine Alternativenprüfung auf Bundesebene einzufordern?

Zum Entwurf des BVWP 2015 wird vor dem Kabinettsbeschluss eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Alle Interessierten können sich schriftlich zum Entwurf äußern. Dies gilt auch bezüglich der Alternativenprüfung.

4. Liegt die Deutungshoheit für die Definition einer „vernünftige[n] Alternative“ (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58) allein bei der Straßenverwaltung eines Bundeslandes?

Alternativenprüfungen werden im BVWP 2015 auf der Gesamtplan- und auf der Einzelprojektebene vorgenommen. Die Festlegung von Alternativen orientiert sich an der Definition gemäß den §§ 14, 19b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Danach werden nur vernünftige Alternativen geprüft, die die Ziele sowie den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind. Die Prüfung von Alternativen erfolgt i. d. R. durch den Bund. Bezogen auf die Einzelprojektebene beim Verkehrsträger Straße wurde aufgrund des Wissens „vor Ort“, der Vielzahl von Projekten und der Planungskompetenz der Länder eine Alternativenprüfung bereits bei der Projektanmeldung durch die Straßenbauverwaltungen durchgeführt.

5. Inwiefern werden die Ergebnisse der Alternativenprüfung aus den einzelnen Bewertungsmodulen auch im Rahmen des für Herbst 2015 angekündigten Projektinformationssystems PRINS öffentlich zugänglich gemacht?

Alternativenprüfungen werden im BVWP 2015 sowohl auf der Gesamtplan- als auch auf der Einzelprojektebene vorgenommen. Gesamtplanalternativen werden im Umweltbericht zum BVWP dokumentiert. Auf Einzelprojektebene erfolgt die Ergebnisdarstellung im Projektdossier des Projektinformationssystems.

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?

In der Grundkonzeption sind die Ziele des BVWP 2015 benannt (z. B. Engpassbeseitigung, Transportkostensenkungen, Vermeidung von weiterem Verlust

unzerschnittener Räume etc.). Zwischen diesen Zielen bestehen teilweise Zielkonflikte. Um zwischen konkurrierenden Zielen abwägen zu können, findet bei der Aufstellung der Bundesverkehrswegeplanung eine standardisierte Bewertung statt. Das Ziel unzerschnittener Räume wird im Modul B „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ im Kriterium 2.8 erfasst. Hier wird die „Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) größer als 100 km² nach dem Bundesamt für Naturschutz“ ermittelt und bewertet.

7. a) Inwiefern ist die Meldung von Alternativen auch im Rahmen der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung möglich?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 3b wird verwiesen.

- b) Inwiefern sollen Alternativen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen werden, einer vergleichbaren gutachterlichen Bewertung unterzogen werden?

Für die angemeldeten Straßenprojekte wurden die Länder aufgefordert zu prüfen, ob Projektalternativen bestehen. Für die zum BVWP 2015 bei allen drei Verkehrsträgern angemeldeten Projekte erfolgen zudem zahlreiche Untersuchungen mit dem Ziel für die jeweiligen verkehrlichen Problemstellungen optimale infrastrukturelle Lösungen zu finden. Dies erfolgt in Form von Trassenverlaufsprüfungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht, Plausibilisierungen der voraussichtlichen Investitionskosten und Bewertungen der Wirtschaftlichkeit sowie aus umwelt- bzw. naturschutzfachlicher und raumordnerischer Sicht.

Aufgrund dieser umfangreichen Vorprüfungen bei den Ländern und in der Bundesverwaltung geht die Bundesregierung davon aus, dass vernünftige Alternativen, deren Prüfung angemessen und erforderlich ist, bereits bei der Aufstellung des BVWP und des Umweltberichts berücksichtigt sein werden. Sofern die Prüfung von Stellungnahmen ergibt, dass es trotz der vorgenommenen Untersuchungen/Optimierungen möglicherweise weitere vernünftige Projektalternativen gibt, werden diese einer gutachterlichen Bewertung unterzogen.

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?

Die Fragen 8a und 8b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um eine wirksame und angemessene Beteiligung zu ermöglichen, stehen für die gesetzlich vorgesehene Beteiligung insgesamt sechs Wochen zur Verfügung.

- c) Wie wird die Bundesregierung gewährleisten, dass eine wirksame Beteiligung aller betroffenen Bürgerinnen und Bürgern möglich ist?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird die Beteiligungsmöglichkeiten im Internet und durch physische Auslegung so organisieren, dass sich alle Bürgerinnen und Bürger wirksam beteiligen können. Äußerungen und Stellungnahmen können postalisch oder über ein eigenes Inter-

netportal übermittelt werden. Gelegenheit zur Stellungnahme besteht während der Auslegungsdauer von sechs Wochen. Das Verfahren wird vor Beginn der Beteiligung gemäß § 14i Absatz 1 i. V. m. § 9 Absatz 1a UVPG bekannt gemacht.

9. Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der Modalitäten für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP?

Das BMVI arbeitet momentan an der Umsetzungsstrategie für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird das BMVI die Öffentlichkeit und den Deutschen Bundestag rechtzeitig vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung über die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Beteiligung und den genauen Ablauf informieren.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das UVPG sieht nicht vor, den Umweltbericht auf Basis der Stellungnahmen noch einmal zu überarbeiten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft aber gemäß § 14k Absatz 1 UVPG nach Abschluss der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung die Darstellungen und Bewertungen des Umweltberichts unter Berücksichtigung der ihr übermittelten Stellungnahmen und Äußerungen. Das Ergebnis der Überprüfung wird in einem zusammenfassenden Bericht dokumentiert und gemäß § 14k Absatz 2 UVPG bei der Entscheidung der Bundesregierung berücksichtigt. Ferner wird dieser Bericht veröffentlicht und steht dem Deutschen Bundestag als Entscheidungsgrundlage zur Verfügung.

