

K l e i n e A n f r a g e

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

A n t w o r t

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) Straße 2015 bis 2030 - nachgefragt III

Die **Kleine Anfrage 3458** vom 8. Oktober 2013 hat folgenden Wortlaut:

Nach Aussage der Landesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage 3139 bezieht in der Drucksache 5/6450 sich die Alternativenprüfung bei Projekten lediglich auf Varianten in der Streckenführung. Auf Seite 55 des Entwurfs der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan werden folgende Aussagen getroffen:

"Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern wird eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgen. Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit 'alternativen Lösungsmöglichkeiten' erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden."

Zudem gibt die Landesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage 3133 in Drucksache 5/6451 an, dass eine Alternativenprüfung zum Neubau der Bundesstraße (B) 19 nicht erfolgt ist. Nach Auffassung der Landesregierung kann der fortschreitende Ausbau der B 62 bis zur Bundesautobahn (A) 4 den geplanten Ausbau der Städteverbindung Eisenach–Meiningen mit Anbindung von Bad Salzungen und Schmalkalden im Zuge der B 19 nicht ersetzen.

Darüber hinaus argumentiert die Landesregierung damit, dass die B 19n Teil des netzwirksamen Abschnitts B 19/B 84 Eisenach–Meiningen sei und als durchgehender Streckenzug bewertet werden müsse. Insofern bleibe das Ergebnis der Bewertung der Gesamtstrecke und der Einzelvorhaben durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) abzuwarten.

Ich frage die Landesregierung:

1. Was versteht die Landesregierung unter "alternativen Lösungsmöglichkeiten"?
2. Wie erfolgt die geforderte intensive Auseinandersetzung bei jedem einzelnen Projekt, das zur Fortschreibung des BVWP angemeldet wird und wie wird dies dokumentiert?
3. Wurde hinsichtlich der Umverlegung der B 19 im Raum Eisenach ein Ausbau des vorhandenen Straßennetzes geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
4. Unter welchen Voraussetzungen hält es die Landesregierung für sinnvoll, im Einzelfall auch Verkehrsträgeralternativen zu prüfen und für welche Verkehrsprojekte wurde dies bereits durchgeführt?
5. Gibt es analog zur Engpassanalyse für Autobahnen, die in Thüringen keine Überlastung ergeben hat, eine Engpassanalyse für Bundesstraßen und wenn ja, was sind die Ergebnisse in Thüringen?

6. Werden die aktualisierten Kostenangaben, die der Landesregierung erst nach der Fertigstellung aller Projektdossiers vorliegen, nachgereicht?
7. Wie gelangt die Landesregierung zu ihrer Auffassung bezüglich der Antwort auf Frage 1 in Drucksache 5/6451, wenn keine Alternativenprüfung erfolgte (siehe auch Bezugnahme im vorletzten Absatz der Einleitung)?
8. Wie vereinbart die Landesregierung die Aussage in der Antwort auf Frage 2 in Drucksache 5/6451 mit der Antwort auf Frage 1 in Drucksache 5/6451 (siehe auch Bezugnahme im letzten Absatz der Einleitung)?
9. Ist das integrierte Verkehrsmodell Thüringen (Thüringenmodell) Bestandteil der Vorgaben des BMVBS, nach denen die Daten für die Trassenplausibilitätsprüfung in die Projektbewertung ermittelt werden?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 29. November 2013 (Eingang: 4. Dezember 2013) wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

"Alternative Lösungsmöglichkeiten" sind solche Lösungen, die zum geplanten Vorhaben räumliche, technische oder verkehrliche Alternativen darstellen.

Zu 2.:

Die intensive Auseinandersetzung erfolgt mit dem Beginn der Planung der Vorhaben. Bereits in der Verkehrsuntersuchung werden die Verkehrsbelastungen der Analyse, der Prognose und des Prognosenullfalls (Bezugsfall) aber auch die verkehrliche Effektivität von Varianten ermittelt. Für durch Unfallhäufigkeit, Stauerscheinungen, hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen bereits in der Analyseverkehrsstärke betroffene Ortsdurchfahrten werden mit dem Ziel der größtmöglichen Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrt Lösungen zur Verlagerung des Verkehrs in verschiedenen Planfällen untersucht. Darüber hinaus erfolgen die gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen umweltfachlichen Untersuchungen sowie eine Einschätzung der FFH-Verträglichkeit nach den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes. Die Dokumentation erfolgt im Rahmen des BVWP 2015 über die Projektdossiers.

Zu 3.:

Ja; im Ergebnis ist festzustellen, dass mit dem Ausbau die Stadt Eisenach nicht verkehrlich entlastet werden kann und die Reisegeschwindigkeit auf der B 19 nicht erhöht wird.

Zu 4.:

Thüringen meldet grundsätzlich nur die noch nicht realisierten bzw. begonnenen Projekte des BVWP 2003 zur Fortschreibung des BVWP 2015 an. Hierfür wurde bereits ein verkehrlicher Bedarf festgestellt. Daher wurden im Rahmen der Meldung zum BVWP 2015 keine Verkehrsträgeralternativenprüfungen vorgenommen.

Zu 5.:

nein

Zu 6.:

Die aktualisierten Kostenangaben werden dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit den Projektdossiers zugearbeitet.

Zu 7.:

Um für die Städteverbindung Eisenach, Bad Salzungen, Schmalkalden und Meiningen eine verkehrlich nachhaltige Wirksamkeit zu erreichen, muss auf dieser Nord-Süd-Achse eine leistungsfähige und möglichst direkte Verbindung geschaffen werden. Daher erübrigen sich Untersuchungen für Streckenführungen, deren Streckenlänge 100 Prozent über der kürzesten Verbindung liegen.

Zu 8.:

Die Landesregierung sieht keinen Widerspruch zwischen den beiden Antworten.

Zu 9.:

Das integrierte Verkehrsmodell Thüringen beinhaltet die Ergebnisse der deutschlandweiten Verflechtungsprognose - Straßenverkehrsprognose 2025 - des BMVBS. Es dient als Grundlage der vorhabenbezogenen Verkehrsuntersuchungen, die Bestandteil der Projektdossiers sind.

Carius
Minister