

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
“150	BY	A 003		AK Deggendorf	AS Hengersberg E 6	Vordringlicher Bedarf
151	BY	A 003		AS Hengersberg (B 533)	AS Aichavorm Wald E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”

entfällt.

Begründung

Für die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen besteht kein Bedarf. Im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans aus dem März 2016 wurden die Projekte noch als unwirtschaftlich eingestuft, da die prognostizierten Kosten für den Ausbau den vorhergesagten Nutzen überstiegen. Nach Überarbeitung des Plans wird nun ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 ausgewiesen. Die eigentlich unwirtschaftlichen Projekte wurden dann von der Bundesregierung im Zuge der Überarbeitung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Ziel der Überarbeitung hätte jedoch sein müssen, die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger zu den Umweltauswirkungen des Plans aus dem Beteiligungsverfahren im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung einzuarbeiten. Die nachträgliche Hochstufung der Straßenprojekte ist daher nicht zu begründen.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
“164	BY	A	008	AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf	E 6/8	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
165	BY	A	008	AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
“164	BY	A	008	AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf	E 4 ^[lfd. Fußnotennummer einfügen]	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
165	BY	A	008	AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A	E 4 ^[lfd. Fußnotennummer einfügen]	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Durchgängiger Ausbau der Seitenstreifen und temporäre Seitenstreifenfreigabe bei hoher Verkehrsbelastung (4+2-Lösung)“

Begründung

Ein Ausbau der A 8 ist grundsätzlich notwendig. Der im Bundesverkehrswegeplan angezeigte Ausbau der Autobahn auf sechs bzw. acht Fahrstreifen ist jedoch überdimensioniert und weder wirtschaftlich durchsetzbar noch gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Die Autobahn Richtung Österreich ist hauptsächlich zu Ferienzeiten hoch belastet. Die temporäre Überlastung an einigen Wochen im Jahr rechtfertigen die Kosten von weit über einer Milliarde Euro und die hohe Belastung für Umwelt und Natur eines sechs- bis achtstreifigen Ausbaus plus Seitenstreifen nicht.

Der geplante Ausbau würde zwölf FFH-Gebiete bedrohen und hätte allein für den Bau der Trasse einen direkten Flächenverbrauch von 212 Hektar zur Folge. Die Fläche für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist in der Angabe der Bundesregierung noch nicht berücksichtigt (BT-Drs. 18/9540). Die Gesamtflächeninanspruchnahme wäre daher um ein Vielfaches höher. Der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte hat im Aufstellungsverfahren im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bei Projekteinstufung und -auswahl keine Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537)

Um die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus zu prüfen, hat das Ministerium entgegen der bisherigen Vorgehensweise nicht die einzelnen Ausbauprojekte im Zuge der A 8 bewertet, sondern zu einem Gesamtprojekt von München bis nach Österreich zusammengefasst, obwohl die Verkehrsbelastungen der einzelnen Abschnitte erheblich divergieren. Für das Gesamtprojekt wurde ein sehr niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 1,2 errechnet. Da bezüglich der Umsetzung in der geplanten Dimension insbesondere am Bernauer Berg zwischen Frasdorf und Bernau sowie am Chiemseeufer zwischen Felden und Grabenstätt noch viele Unwägbarkeiten in der Planung bestehen, ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

Eine sinnvolle, kostengünstige und flächenschonende Alternative zum Ausbau bietet der durchgängige Ausbau von Standstreifen und deren temporäre Freigabe bei hoher Verkehrsbelastung. Eine solche Lösung ist daher vorrangig umzusetzen.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
“192	BY	B 002		AS Friedberg	B 300	E 4	Vordringlicher Bedarf
193	BY	B 002		w Friedberg (s B 300)		E 4	Vordringlicher Bedarf
194	BY	B 002		OU Kissing		N 3/4	Vordringlicher Bedarf
195	BY	B 002		Kissing	Oberrotmarshausen (B 17)	N 3/4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Die Pläne für die Osttangente Augsburg zeigen keine Umgehungsstraße, sondern eine vierspurige autobahnähnliche Straße. Die versprochene Entlastung der B 17 kann durch den Neubau nicht erreicht werden. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen wurden nicht ergebnisoffen überprüft.

Der Neubau hätte extreme Belastungen für Umwelt und Natur zur Folge und wäre mit einem sehr hohen Flächenverbrauch verbunden. Zwei Natura-2000-Gebiete werden bedroht und bisher unzerschnittene Lebensräume durchschnitten. Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stuft die Umweltbetroffenheit des Vorhabens als „hoch“ ein, jedoch spielt das angeführte Umweltkriterium bei Dringlichkeitseinstufung von Projekten im BVWP de facto keine Rolle (BT- Drs. 18/8584). Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Vorhabens.

Vor Ort ist das Großprojekt sehr umstritten. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen hat das Ministerium nicht geprüft. Es besteht der Verdacht, dass die Pläne für das Großprojekt nur verfolgt werden, um in diesem Zuge zwei Ortsumfahrungen um Friedberg und Kissing durchzusetzen, die aufgrund ihrer geringen Bedeutung für das Gesamtnetz als Einzelprojekte voraussichtlich schlechter bewertet worden wären.

Umstritten ist auch, die Dimension des Neubauvorhabens. Auf „Wunsch“ aus der Region wurde Teilprojekt 4 von Kissing bis Oberrotmarshausen nach der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zurückgestuft. Während der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan aus dem März 2016 noch einen vollständigen 4-streifigen Bau vorsah, lässt der Gesetzesentwurf die Frage für einen drei- oder vierstreifigen Neubau nun offen. Die dreistreifige Variante wurde jedoch im Aufstellungsprozess nicht bewertet (BT-Drs.18/9667).

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
“200	BY	B 004		Flughafen Nürnberg	A 3	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht”

entfällt.

Begründung

Die Pläne für die Anbindung des Flughafens Nürnberg an die A 3 sind bereits mehrere Jahrzehnte alt. Aufgrund der Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens lässt sich der Neubau eines dritten Autobahnzubringers für die Zukunft jedoch nicht rechtfertigen. Der Stadtrat der Stadt Nürnberg hat daher bereits im Sommer 2014 beschlossen, das Projekt nicht weiter zu verfolgen.

Da das Vorhaben keinen Beitrag für die Leistungsfähigkeit des bundesweiten Verkehrsnetzwerks leisten würde, besteht für eine Fortführung der Planung des Projektes kein Bedarf.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
“230	BY	B 013		OU Holzkirchen	N 2	Vordringlicher Bedarf	
231	BY	B 013		OU Großhartpenning	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	
232	BY	B 013		OU Kurzenberg	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	
382	BY	B 318		AS Holzkirchen (A 8)	B 13 (OU Holzkirchen)	E 4	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

Begründung

Das Gesamtprojekt B 13 AS Holzkirchen (A 8) - Bad Tölz wäre aufgrund der Flächenversiegelung mit erheblichen Kosten für die Landwirtschaft der Region verbunden und würde zu starken Beeinträchtigungen des Naherholungsgebiets südlich Holzkirchen führen.

Die vorliegende Bewertung überschätzt das Erreichbarkeitsdefizit von Bad Tölz sowie die städtebauliche Bedeutung des Projektes für Holzkirchen, da der Ziel- und Quellverkehr der Ortsdurchfahrt Holzkirchen zwischen 70 und 80 Prozent des Verkehrsaufkommens ausmacht. Folglich ist die Entlastungswirkung der Ortsumgehung Holzkirchen durch Aufnahme des Durchgangsverkehrs äußerst gering und rechtfertigt die Bedarfsfeststellung nicht. Die zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erstellte Verkehrsprognose 2030 unterscheidet jedoch nicht zwischen Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Zudem berücksichtigt die Bewertung keinerlei Kosten für den Umbau von Ortsdurchfahrten. Entlastungswirkungen von Ortsumgehungen werden dadurch systematisch überschätzt.

Vor Ort zu prüfen ist, inwiefern eine verbesserte Erreichbarkeit in der Region durch Bahnausbau und Taktverdichtung der Bayerischen Oberlandbahn erreicht werden kann.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„245	BY	B 015n	s	Landshut	Rosenheim	N 2/4 Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Die autobahnähnliche Trasse zwischen Regensburg und Rosenheim zählt seit Jahrzehnten zu den umstrittensten Straßenprojekten Bayerns. Noch zu Anfang des Jahres 2015 erklärte der Bayrische Staatsminister des Inneren, für Bau und Verkehr das Aus für die Straße zwischen Landshut und Rosenheim, da keine Chance auf eine konsensfähige Lösung gesehen würde. Nur wenige Tage später meldete der Freistaat Bayern das Projekt doch zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans an.

Aufgrund der fehlenden Planungen war eine vollumfängliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung nicht möglich. Im Projektinformationssystem PRINS des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde nur eine Platzhaltertrasse dargestellt. Eine Aussage zur umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung fehlte ebenso wie Angaben zum Flächenverbrauch. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde jedoch trotz fehlender Daten berechnet. Eine fachliche Überprüfung der Angaben ließ sich aufgrund der mangelhaften Datengrundlage jedoch nicht durchführen. Statt an dem Neubau einer autobahnähnlichen Straße in ferner Zukunft festzuhalten, muss ergebnisoffen geprüft werden, wie Mensch, Umwelt und Natur in der Region mit kleineren, wirksamen und intelligenten Maßnahmen schnell vom Verkehr entlastet werden können.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„251	BY	B 016		OU Ichenhausen / Kötz (Ost)	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
252	BY	B 016		OU Wattenweiler / Höselhurst	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
253	BY	B 016		OU Niederraunau / Aletshausen	N 2	Weiterer Bedarf
254	BY	B 016		OU Pfaffenhausen	N 2	Vordringlicher Bedarf
255	BY	B 016		OU Hausen	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
256	BY	B 016		OU Mindelheim	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Für den Ausbau der B 16 durch die geplante Folge an Ortsumfahrungen besteht kein Bedarf. Mit der parallelen Bundesautobahn A 7 besteht bereits eine leistungsfähige Verkehrsachse als Teil des transeuropäischen Kernnetzes Verkehr, insbesondere für den Schwelastverkehr. Der Ausbau einer parallelen Bundesstraße würde dem EU-verkehrspolitischen Ziel der Bündelung von Verkehren auf leistungsstarken Hauptachsen widersprechen. Hinzu kommt, dass die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Verkehrsprognose die beschlossene Ausweitung der LKW-Maut auf alle Fernstraßen bisher nicht berücksichtigt.

Mit der parallel zur B 16 verlaufenden Bahnstrecke Günzburg-Mindelheim besteht zudem eine verkehrsträgerübergreifende, klimafreundliche und ausbaufähige Alternative für den Personenverkehr.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„282	BY	B 023	OU Oberau	N 2	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„282	BY	B 023	OU Oberau	N 2 ^[lfd. Fußnotenummer einfügen]	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Für das Projekt ist auch ist auch die Variante „Direkte Einschleifung der B 23 in den B 2-Tunnel“ zu prüfen“

Begründung

Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 befindliche Verlegung der B 23 um Oberau ist vor Ort sehr umstritten und mit hohen Kosten für Natur und Landschaft verbunden. Vor Ort wird schon seit langer Zeit eine alternative Lösung, die direkte Einschleifung der B 23 in den B 2-Tunnel, diskutiert. Diese alternative Lösung gilt es im Dialog mit allen Betroffenen vor Ort ergebnisoffen zu prüfen, bevor eine abschließende Entscheidung über den Neubau getroffen wird. Nur auf diese Weise kann eine wirksame Lösung gefunden werden, die Mensch und Umwelt tatsächlich vom Verkehr entlastet.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„276	BY	B 021	OU Bad Reichenhall	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Laut Bundesverkehrswegeplan ist das umstrittene Neubauvorhaben bei Bad Reichenhall nicht von großräumiger Bedeutung und trägt somit nicht zur Leistungsfähigkeit des bundesweiten Verkehrsnetzes bei. Im Bedarfsplan 2004 wurde das Vorhaben nur dem Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht zugeordnet. Erst unter dem ehemaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Raumsauer, wurden die Planungen für das Projekt in seinem Wahlkreis wieder aufgenommen. Begründet wurde dies u. a. mit der damaligen Bewerbung für Olympia der Städte München, Garmisch-Partenkirchen, Ruhpolding und Berchtesgaden.

Die Kosten für die Ortsumfahrung um Bad Reichenhall mit dem Bau des Kircholz- und des Stadtbegtunnles belaufen sich den Schätzungen des Bundesverkehrswegeplans zufolge schon jetzt auf rund 175 Millionen Euro. In der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 betragen die Baukostensteigerungen rund 27 Prozent. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 fehlt jedoch die Berücksichtigung von Baupreissteigerungen. Aufgrund der fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit, der Beeinträchtigung von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der hohen Kosten ist der Bau der Umfahrung nicht zu rechtfertigen.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„288	BY	B 025		OU Dinkelsbühl	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Weder die aktuelle noch die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung von nur 7.000 Fahrzeugen pro Tag rechtfertigen den Neubau der Ortsumfahrung und damit verbundenen Beeinträchtigungen der Landschaft und der Naherohlungsgebiete sowie die hohe Versiegelung ländwirtschaftlicher Nutzfläche auf Kosten der Landwirtschaft vor Ort. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf dem Bundesstraßennetz in Deutschland liegt bei knapp unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Hinzu kommt, dass die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums die geplante Ausweitung der LKW-Maut ab 2018 nicht berücksichtigt hat. Der Anteil des Schwerlastverkehrs auf Bundesstraßen, die auch dem Mautausweichverkehr dienen, wird daher systematisch überschätzt. Der überregionale Schwerlastverkehr kann über das nahe Autobahnnetz über die A 7 zur A 6, A 8 und A 9 abgewickelt werden. Der Ausbau der Straße würde daher dem verkehrspolitischen Ziel der Bündelung insbesondere der Güterverkehre auf leistungsstarke Hauptachsen widersprechen und hätte eine zusätzliche Belastung der Menschen vor Ort zur Folge.

Zu prüfen ist insbesondere, inwiefern ein Umbau der Ortsdurchfahrten zu einer wirksamen und kostengünstigeren Lösung führen kann, die Mensch und Umwelt in Dinkelsbühl tatsächlich entlastet.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„297	BY	B 026n	AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
298	BY	B 026n	Karlstadt	A 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
320	BY	B 276	Zubringer Lohr - (Variante)	N2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

entfällt.

Begründung

Ziel der B 26n Westumfahrung Würzburg sollte die Anbindung des Raumes nördlich und westlich von Würzburg an die Autobahnen A 3 und A 7 und eine Entlastung bisher genutzter Straßenzüge und Ortsdurchfahrten sein. Jedoch wurde der Zubringer Lohr (B 276) erst nach Überarbeitung des Entwurfs und der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung auf „Wunsch der Bayerischen Staatsregierung“ (BT-Drs. 18/10260) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt jedoch, dass die angenommene Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 das mehr als 170 Millionen Euro teure Großprojekt nicht rechtfertigt. Insbesondere für das Teilprojekt 2 (B 26 n Karlstadt - A 3) liegt die Prognose nur bei 5.000-9.000 Fahrzeugen pro Tag. Eine verkehrsträgerübergreifende Alternative zur Entlastung der Ortsdurchfahrten wurde nicht überprüft.

Für großräumige Verkehre um Würzburg sind die Autobahnen A 3 und A 7 vorhanden. Die von der Bundesregierung beabsichtigte Konzentration der Verkehre auf eine B 26n widerspricht dem verkehrspolitischen Ziel der Europäischen Union, insbesondere den Güterverkehr auf leistungstarken Hauptachsen zu bündeln.

Neben den sehr hohen Kosten würde der Neubau Umwelt und Natur in der Region Würzburg massiv belasten. Auch das Umweltbundesamt fordert daher die Streichung des Neubaufvorhabens. Zwei FFH-Gebiete und die Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen, Großäugerlebensräumen und Lebensraumachsen wür-

dendurch den Straßenbau in Kauf genommen. Hinzu kommt ein enormer Flächenverbrauch: Allein der Bau der Trasse für die B 26n und den B 276-Zubringer würde 216,4 ha direkt beanspruchen (BT-Drs. 18/10260). Der Verbrauch für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist hier noch nicht berücksichtigt. Die Gesamtflächeninanspruchnahme liegt daher noch weit höher (18/9540). Im Widerspruch zu den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung hat der jeweilige Flächenverbrauch bei Auswahl und Einstufung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan keinerlei Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537).

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„304	BY	B 085	OU Heinersreuth/Altenplos	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Im betroffenen Bereich um Bayreuth wird die B 85 von den netzbedeutsamen Autobahnen A 9 und A 70 eingeschlossen. Ein Ausbau der nicht großräumig bedeutsamen B 85 ist daher nicht sinnvoll und widerspricht dem Ziel, den Verkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln.

Bisher dient die Strecke zwischen den Autobahnen häufig als Mautausweichstrecke für den Schwerlastverkehr. Durch die geplante Mautausweitung für alle Bundesstraßen ab 2018 wird sich dieser Verkehr wahrscheinlich zu großen Teilen zurück auf die Autobahnen verlagern. Die dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegende Verkehrsprognose berücksichtigt diese Mautausweitung jedoch nicht. Der LKW-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken gedient haben, wird daher im Bundesverkehrswegeplan systematisch überschätzt.

Die beabsichtigte Ortsumfahrung selbst ist nicht von großräumiger Bedeutung und weist laut BVWP-Bewertung auch keine städtebuliche Relevanz auf. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführte Bewertung zeigt außerdem, dass der berechnete Nutzen zu mehr als 75% auf der Annahme von versprochenem Nutzen aus Reisezeitgewinnen von unter einer Minute basiert. Die hohe Gewichtung kaum spürbarer Zeitgewinne ist, insbesondere mit Blick auf die angrenzenden Autobahnen, so nicht tragfähig, lässt den tatsächlichen Nutzen der Ortsumfahrung bezweifeln und rechtfertigt weder die Kosten für den Bau der Straße noch die Eingriffe in Natur und Landschaft. Hinzu kommt, dass auch der Bewertung zugrunde gelegten Kostenangaben anzuzweifeln sind. Bereits zum Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden die Kosten für die Ortsumfahrung mit 23 Millionen Euro angegeben. Die Kostenschätzung für den BVWP 2030 veranschlagt nun 24,9 Millionen Euro. Damit wäre das Projekt nur rund acht Prozent teurer als 2003. Die allgemeinen Baupreissteigerungen lagen im Zeitraum von 2003 – 2015 laut Angaben der Bundesregierung jedoch bei rund 26,8 Prozent.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„334	BY	B 289		OU Münchberg	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Ein Bedarf des geplanten Abschnitts als Verlängerung der bestehenden Ortsumgehung ist aufgrund einer bereits bestehenden Ortsumgehung nicht feststellbar. Bereits heute wird Münchberg seit den 1990er Jahren mit einer Ortsumgehung im Süden vollständig umfahren, auf dem der Hauptanteil des Verkehrs um den Ort geleitet wird. Außerdem steht zu befürchten, dass die Kosten zugunsten eines höheren Nutzen-Kosten-Verhältnisses schöngerechnet worden sind, so war im Jahr 2012 der regionalen Presse die Zahl von 5,4 Mio. Euro zu entnehmen, im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 sollte das Projekt nur noch 3 Mio. Euro kosten.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„335	BY	B 289		OU Weißdorf	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Ein Bedarf der Ortsumgehung ist nicht feststellbar. Verkehrszahlen im Planfall 2030 mit 8.000 Fahrzeugen pro Tag erscheinen unrealistisch. Mit dem beabsichtigten Bau ginge eine unwiederbringliche Zerschneidung des Saaletals einher. Außerdem nimmt die geplante Straße nur den Durchgangsverkehr der B 289 auf, Autofahrerinnen und Autofahrer mit dem Ziel Kirchenlamitz oder Sparneck müssten weiterhin durch den Ort fahren.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„388	BY	B 388	N-OU Passau	N 2/3	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Für den mit sehr hohen Kosten für Mensch, Umwelt und Natur verbundenen Straßenneubau der Nordostumfahrung Passau im Zuge der B 388 durch Natur-, Landschafts- und Naherholungsgebiete besteht kein Bedarf. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist weder aus verkehrsfachlicher Sicht noch in Hinsicht auf die Leistungsfähigkeit für das bundesweite Gesamtnetz zu begründen. Sie steht zudem im Widerspruch zu der Verkehrspolitik vor Ort und sämtlichen Gremienbeschlüssen der betroffenen Kommunen. Mit dem Festhalten an den Straßenplänen beweist die Bundesregierung, dass der Bundesverkehrswegeplan kein brauchbares Instrument ist, um Verkehrsprobleme vor Ort zu lösen und Mensch und Umwelt wirksam zu entlasten.

Laut Anmeldung des Freistaates Bayern sollte die Entlastung der innerstädtischen Straßen Passaus Ziel des Straßenneubaus sein. Die Stadt Passau lehnt jedoch die Aufnahme der Ortsumfahrung in den Vordringlichen Bedarf ab (<https://www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=f814271c-d2d0-4a3d-8a2d-09b572134d96>). In ihrer Stellungnahme vom April 2016 äußerte sie zudem Unverständnis über die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für 2030 vorhergesagten Verkehrszahlen, da die angegebenen Verkehrsmengen die Prognosen der von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten teilweise um mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag übertreffen.

Auch ein Vergleich der vom BMVI im Projektdossier veröffentlichten Karten zu den prognostizierten Verkehrsbelastungen im Bezugsfall (ohne Projekt) und im Planfall (mit Projekt) zeigt, dass das angestrebte Ziel, also die Entlastung des städtischen Straßennetzes von Passau, insbesondere im Bereich Freyunger Straße und dem Anger durch den über 60 Millionen Euro teuren Neubau, nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„402	BY	B 470	O-OU Forchheim	N 2/4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Der zwei- bis vierstriefige Neubau der Ortsumfahrung um Forchheim im Zuge der B 470 ist verkehrlich weder notwendig noch gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Das Vorhaben ist nach Angabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht von großräumiger Bedeutung und hat auch keine städtebauliche Relevanz. Im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans war das Vorhaben nur dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Erst nach Überarbeitung des Plans infolge der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Vorhaben dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet.

Vor Ort stößt das Vorhaben insbesondere aufgrund des Flächenverbrauchs und der Kosten für Mensch, Natur und Umwelt auf starken Widerstand in der Bevölkerung. Der Neubau durchquert zwei Natura-2000-Schutzgebiete sowie ein Überschwemmungsgebiet an der Regnitz und beansprucht mehr als 7 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Auch ein Großsäugergebiet wird durchquert. Nach Angaben des Freistaates Bayern ist mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die nach EU-Recht im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung hätte eigentlich zum Ziel gehabt, die Bürgerinnen und Bürger zu dem Umweltauswirkungen des Gesamtplans anzuhören und wirksam zu beteiligen. Angesichts der sehr hohen Belastungen der Ortsumfahrung Forchheim für Umwelt und Natur und den Widerständen vor Ort ist nicht zu erklären, wieso das Neubauvorhaben nach der Öffentlichkeitsbeteiligung hochgestuft wurde. Vernünftige Alternativen im Sinne der SUP wurden nicht ergebnisoffen geprüft. Die nachträgliche Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf steht im klaren Widerspruch zu den Zielen der SUP und des Beteiligungsverfahrens.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„403	BY	B 471		Buchenau Fürstenfeldbruck-Ost	E 4	Weiterer Bedarf
404	BY	B 471		Fürstenfeldbruck-Ost Esting	E 4	Vordringlicher Bedarf
405	BY	B 471		Esting Geiselbullach	E 4	Vordringlicher Bedarf
406	BY	B 471		Dachau A 92	E 4	Vordringlicher Bedarf
407	BY	B 471		B 13 Garching-Hochbrück	E 4	Vordringlicher Bedarf
408	BY	B 471		B 11 Ismaning	E 4	Vordringlicher Bedarf
409	BY	B 471		Ö Ismaning	E 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen würde in zweiter autobahnähnlicher Straßenring im Norden Münchens entstehen. Durch die Parallelität zur bestehenden A 99 würden große weitere Einschnitte in die Natur im Großraum München erfolgen, mit den entsprechenden negativen Auswirkungen. Alternativen zu den geplanten Maßnahmen wurden nicht geprüft, darüber hinaus ist das Projekt ausschließlich von regionaler und nicht überregionaler Bedeutung. Dadurch ist ein Bedarf zum weiteren Ausbau der B 471 nördlich München nicht erkennbar.