

## 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
„427	BB	A 14	Lgr. ST/BB – AS Karstädt	N 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1188	BB	B 189, B 5	Lgr. ST/BB – AS Karstädt	E 2/3	Vordringlicher Bedarf“

### Begründung

Durch den Bau der A 14 werden in den betreffenden Regionen keine nennenswerten positiven regionalwirtschaftlichen Effekte ausgelöst. Studien zu möglichen regionalwirtschaftlichen Effekten von Fernstraßenbau kommen gleichlautend zu einem klaren Ergebnis: Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen neuen Autobahnen und überdurchschnittlicher regionalwirtschaftlicher Entwicklung. Das Versprechen „blühender Landschaften“ konnte in Ostdeutschland mit den neuen Autobahnen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ jedenfalls nicht eingelöst werden. Dabei bleibt der Erkenntnisgewinn nicht auf Ostdeutschland beschränkt sondern ist auf andere Vorhaben übertragbar. Die wirtschaftliche Entwicklung ist im regionalen Maßstab vor allem durch die Nähe zu besonders leistungsstarken Metropolregionen bestimmt. Mit zunehmender Nähe zum Verdichtungskern nimmt auch die Bedeutung von verfügbaren Autobahnanschlüssen für die gemeindliche Entwicklung zu. In peripheren ländlichen Räumen wie beispielsweise der Altmark hat dagegen die Autobahnverfügbarkeit keinen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Durch den Bau weiterer Autobahnen lassen sich also weder Erreichbarkeitsdefizite signifikant mindern, noch die daraus resultierenden Wachstumsschwächen beseitigen. Der Bund hätte exemplarisch zumindest einzelne Fernstraßenprojekte auf ihre Kostenentwicklung sowie die regionalwirtschaftlichen, raumordnerischen und verkehrlichen Effekte ex-post untersuchen und den Erkenntnisgewinn in den Prozess bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 einfließen lassen können.

Hochproblematisch ist der Bau der A 14 auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht. So wird das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe auf einer Länge von 50 Kilometern Länge zerschnitten. Betroffen sind 19 FFH- sowie 3 Vogelschutzgebiete. Die massiven Eingriffe in die Kulturlandschaft und in die Agrarstruktur sind in diesem Ausmaß nicht notwendig. Parallel zur geplanten Autobahn verlaufen im Bestand die Bundesstraßen B 189 und B 5, in deren Verlauf bereits überwiegend Ortsumgehungen bestehen (Stendal,

Osterburg, Seehausen, Wittenberge, Perleberg, Karstädt und Grabow). Lediglich für einige kleinere Ortschaften müssten noch Ortsumgehungen gebaut werden. Mit dem Bau der A 14 hingegen würden teure völlig überdimensionierte Doppelinvestitionen getätigt. Zu besichtigen sind diese Doppelstrukturen bereits zwischen der Abzweig der A 14 von der A 24 bis Schwerin. Auf einer Länge von 12 Kilometern verläuft die A 14 mit einem Regelquerschnitt von 29,5 Metern parallel zur ehemaligen B 106, die mittlerweile zur Landesstraße abgestuft wurde. Dabei weist die Autobahn nach der Straßenverkehrszählung von 2010 mit 7.200 Kfz/24h eine niedrigere Verkehrsbelastung auf als die zur L 72 abgestufte Bundesstraße, auf der 11.300 Kfz/24h gemessen wurden. Im Ergebnis müssen zwei unterausgelastete Straßen von Bund und Land unterhalten werden.

Eine ausgebaute Bundesstraße mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten würde die Verkehrsbedürfnisse zwischen Magdeburg, Stendal und Schwerin in adäquater Weise befriedigen. Die Vorteile dieser Variante liegen auf dem Tisch: Die verkehrlichen Wirkungen ließen sich kostengünstiger, schneller und vor allem mit weniger Eingriffen in Natur und Landschaft erzielen. Dem Ausbau der Bundesstraßen 189 und 5 ist daher klar der Vorzug zu geben.

## 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
„439	BB	B 87		OU Lübben	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Das im Planfall für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Ortsumgehung Lübben würde sich mit 5.000 Kfz/24h auf sehr niedrigem Niveau bewegen. Die mit dem Straßenbauvorhaben erzielbaren innerörtlichen Entlastungseffekte werden im Projektdossier als nicht signifikant bewertet. Angesichts der gleichzeitig festgestellten hohen Umweltbetroffenheit und Baukosten von rund 50 Millionen Euro ist nicht nachvollziehbar, warum an dem Vorhaben festgehalten werden soll.

Die nach der Strategischen Umweltprüfung vorgeschriebene Alternativenprüfung wurde auf veralteten Grundlagen durchgeführt (Machbarkeitsstudie von 1992), denn es gab im bisherigen Planungsverfahren keine aktuelle und hinsichtlich der Planungsebene vergleichbare Kostenschätzung. Deshalb ist der Variantenvergleich in diesem Punkt nicht belastbar und in der Folge die darauf beruhende Gesamtabwägung nicht fachgerecht bzw. defizitär. Demzufolge sind die Angaben im Projektdossier wenig aussagekräftig, da auch hier keine aktuelle Alternativenprüfung erfolgt, sondern lediglich auf den Planungsverlauf verwiesen wird. Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der Umweltverträglichkeitsprüfung, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde. Ein bestandsnaher Ausbau der B 87 in der Ortslage Lübben ist als Alternative vollkommen ausreichend.

## 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
„444	BB	B 96		Kreuz Oranienburg (A 10) – Lgr. BB/MV	N 2/4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Der Bedarf, im B-96 Streckenabschnitt von Kreuz Oranienburg bis zur Landegrenze durchgängig Ortsumfahrungen nach den hohen Ausbaustandards des „Blauen Netzes“ zu bauen, ist nicht nachzuvollziehen. Das Büro IVV hat bereits im Vorfeld der Projektanmeldung in der eigens durchgeführten „Schwachstellenanalyse für das Bundesstraßennetz im Land Brandenburg“ dem Streckenabschnitt eine gute Qualität attestiert. Außer in Nassenheide sind im gesamten Streckenbereich keine kritischen Verkehrsbelastungen zu finden. Die Verkehrsbelegung nimmt erwartungsgemäß mit zunehmender Entfernung vom Verdichtungsraum Berlin ab und erreicht im Bereich Fürstenberg nach der letzten vorliegenden Straßenverkehrszählung (SVZ 2010) einen Wert von 5.800 Kfz/24h (Lkw-Anteil: 13,8 %).

Im nördlichen Streckenbereich im Bereich der geplanten OU Gransee und Fürstenberg sind hingegen kaum Defizite erkennbar. Erhöhte Unfallzahlen werden nur in Teilen des Abschnitts zwischen Löwenberg und Gransee registriert, die durch die geplanten Ortsumfahrungen allerdings nicht erfasst und gemindert werden könnten. Ansonsten wird im nördlichen Streckenbereich nur noch in Fürstenberg beim Kriterium Ortsverträglichkeit und hier nur beim Teilkriterium Lärm ein Defizit registriert, die aber durch alternative Null-Plus-Lösungen deutlich besser und mit weitaus weniger Kosten und ökologischen Risiken gemindert werden können, als durch die geplante weiträumige Westumfahrung durch den Naturpark Stechlin.

Der Bedarf, durch den beschleunigenden B96-Ausbau den wirtschaftlichen Austausch zwischen der Metropole Berlin und den Wirtschaftszentren und Häfen an der Ostseeküste, den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund zu verbessern, ist vor allem deshalb nicht nachzuvollziehen, weil mit den beiden Bundesautobahnen A 20/A 11 und A 19 /A 24 bereits zwei schnelle Autobahnverbindungen zur Verfügung stehen. Die A 20, die nicht nur für eine schnelle Verbindung zwischen Berlin und den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund sorgt, sondern auch zwischen den Oberzentren Brandenburgs und Neubrandenburg, ist mit dem ausdrücklichen Ziel gebaut worden, die B 96, die B 104 und die B 105 zu entlasten. Die 1992 für das Jahr 2010 prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) trat bei Weitem nicht ein.

Der geplante komfortable und um 14 Minuten fahrzeitreduzierende B-96-Ausbau würde zudem den Komfortvorteil und den Zeitvorteil von rund 30 Minuten, den die Autobahnverbindung gegenüber der B-96-Strecke derzeit noch hat, deutlich reduzieren. Da die Autobahnstrecke rund 30 Kilometer länger ist als die Strecke über die B 96, würde das noch mehr (Lkw-)Verkehr von der Autobahn 20 auf die B 96 verlagern. Das Ausbauprojekt würde Transitverkehr anziehen und zu zusätzlichen Belastungen in der Region führen. Dies ist ablesbar an den prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Bezugsfall (ohne Maßnahme) und Planfall (mit Maßnahme) im Jahr 2030.

Es kann aber sicher nicht Ziel der Bundesverkehrswegeplanung sein, Verkehr weg von bereits bestehenden, aber keineswegs aus- oder gar überlasteten Autobahnen und auf erst noch auszubauende Bundesstraßen zu verlagern. Dies widerspricht dem Ziel der Bundesverkehrswegeplanung „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“.

Statt auf die Beschleunigung der B 96 zu setzen, ist das Schienenprojekt Ausbaustrecke Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund als Alternative vorzusehen.

## 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
„457	BB	B 112		Güldendorf – A 12	E 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Die Prognosebelastung von 16.000 Kfz/24h erscheint vor dem Hintergrund der Ist-Zahlen der BAST-Dauerzählstelle Lossow 2 nicht plausibel. Es sind auch keine strukturellen Veränderungen erkennbar, die eine solch starke Verkehrszunahme begründen.

Der vorhandene zweistreifige Straßenquerschnitt kann die Verkehrsbelastungen von rund 10.000 Fahrzeugen täglich auch in Zukunft aufnehmen. Der geplante vierstreifige Ausbau erscheint insofern nicht gerechtfertigt zu sein.

Zu berücksichtigen ist vor allem die demografische Entwicklung, die sich im besagten Raum mit überdurchschnittlich starkem Bevölkerungsrückgang von mehr als einem Prozent jährlich bemerkbar macht.

## 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
„469	BB	B 167		OU Finowfurt und OU Eberswalde	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Laut Projektdossier erfolgte die Alternativenprüfung völlig unzureichend. Statt die untersuchten Alternativen vorzustellen und zu erläutern wird nur lapidar davon gesprochen, dass „eine Vielzahl von Planungsalternativen“ untersucht wurde. Welche dies sein sollen, bleibt offen. Offenbar wurden nur Trassierungs- aber keine Systemalternativen näher betrachtet. Auch eine Nullvariante wurde nicht untersucht. Als Begründung wird unter anderem die „hohe Verkehrsbelastung“ genannt. Vor dem Hintergrund der angegebenen Prognosebelastung von 8.000 Kfz/24h ist dies nicht nachvollziehbar.

Anzuzweifeln ist auf jeden Fall die angedachte Entlastung der Ortsdurchfahrt Eberswalde. Als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums erfüllt Eberswalde zahlreiche Funktionen für seinen Verflechtungsbereich. Es ist daher von einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr auszugehen, der nicht auf die Ortsumgebung zu verlagern ist.

Die Verkehrsbelastung erreicht nur unmittelbar im Eberswalder Stadtgebiet Belastungen um die 10.000 Kfz/24h. Sowohl wenige Kilometer in Richtung Westen (Finowfurt) (6.600 Kfz/24h) als auch in Richtung Osten (Hohenfinow bzw. Bad Freienwalde) (5.100 Kfz/24h) erreicht die Verkehrsbelegung gerade einmal Werte um oder etwas über 5.000 Kfz/24h. Auch die Belastungen im Lkw-Verkehr sind unterdurchschnittlich. Von einer hohen Verkehrsbelastung kann also keinesfalls die Rede sein. Ein bestandsnaher Ausbau des vorhandenen Streckenzugs ist daher vollkommen ausreichend, um das heutige und künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen aufzunehmen.

## 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
„476	BB	B 167	OU Liebenwalde	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Der Ausbau des B-167-Streckenzugs wird unter anderem mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelzentren Eberswalde und Neuruppin begründet. Aus dem Projektdossier geht nicht hervor, welche Erreichbarkeitskriterien nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) bisher nicht erfüllt werden. Die jetzige Verkehrsbelegung, die sich in weiten Teilen des Streckenzugs bei 5.000 Kfz/24h und deutlich darunter bewegt, rechtfertigt jedenfalls keine Neubauinvestition in dieser Größenordnung. Eberswalde und Neuruppin weisen ebenfalls keine wirklichen Erreichbarkeitsdefizite auf. Nur um die Verbindung von Mittelzentrum zu Mittelzentrum zu verbessern (Neuruppin – Eberswalde), erscheinen die hohen Investitionen jedenfalls nicht angemessen. Ein bestandsnaher Ausbau ist als Alternative vorzuziehen.