

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
„1188	ST	A 14		AS Dahlenwarsleben – Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1188	ST	B 189, B 5		Magdeburg – Wittenberge (Lgr. ST/BB)	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. Diese massiven Eingriffe in die Kulturlandschaft und in die Ag-

rarstruktur 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 ausgebautе 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
„1190	ST	A 143		Halle/Neustadt – AD Halle N	N 4	Laufend und fest diesponiert“

entfällt.

Begründung

Für die A 143 (Westumfahrung Halle) liegt unverändert kein Planfeststellungsbeschluss vor. Vor diesem Hintergrund ist unklar, warum das Vorhaben im Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes als „laufend und fest disponiert“ geführt wird.

Das Vorhaben ist aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht höchst umstritten. Durch die notwendige Querung der Saale entstehen eine Reihe ökologischer Konfliktpunkte (FFH-Gebiete im Saaletal und Porphyrrückenlandschaft).

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Klageverfahren entschieden, dass der im Mai 2005 erteilte Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Der Planfeststellungsbeschluss ist demnach zu ergänzen. Zu den notwendigen Ergänzungen gehören erweiterte faunistische Untersuchungen zur Ergänzung bzw. Neufassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die Erweiterung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) durch sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Das ergänzende Planfeststellungsverfahren mit Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 18. Mai 2005 wurde im September 2009 eingeleitet. Mittlerweile wurde 2015 die 4. Planänderung veranlasst.

Trotz der mit dem Projekt verbundenen umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte, hält der Bund an dem Vorhaben fest. Der Bedarf für eine Westumfahrung von Halle ist höchst zweifelhaft, da östlich von Halle bereits eine Umfahrungsmöglichkeit im Autobahnnetz besteht. Die Verkehrsprognosen belegen, dass es de facto keinen Bedarf für das Autobahnprojekt gibt. Die Grüne Landtagsfraktion von Sachsen-Anhalt hat in einem Gutachten festgestellt, dass für das Prognosejahr 2025 nur ein tatsächlicher Bedarf für 9.880 Kfz/24h nachgewiesen werden kann, was weniger als 25 % der Ursprungsprognose ist. Für diese niedrige Verkehrsbelastung ist ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt völlig überdimensioniert. Die prognostizierten Verkehre lassen sich über das vorhandene Fernstraßennetz abwickeln.

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
„1191	ST	B 1		OU Burg	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Bei der geplanten Ortsumfahrung Burg zeigt sich, dass die entlastende Wirkung der neuen Straße überschätzt wird. Zwar könnten Teile des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung verlagert werden, trotzdem verbleibt der nicht unerhebliche Teil des Ziel- und Quellverkehrs in der Ortslage, so dass bei der städtebaulichen Bewertung (Modul D) festgestellt wird, dass das Vorhaben nur eine geringe städtebauliche Bedeutung besitzt. Nur auf 27 Prozent Längenanteil der jetzigen Ortsdurchfahrung würden sich bei Realisierung überhaupt nennenswerte Entlastungswirkungen einstellen. Der Aufwand in Höhe von 31,4 Mio. € und der damit erzielbarer Nutzen stehen hier in keinem vernünftigen Verhältnis. Stattdessen sollte ein angemessener, kostengünstiger und schneller realisierbarer Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt weiter verfolgt werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben vor Ort keinen Rückhalt mehr hat. Am 28. April 2016 sprach sich der Stadtrat der Stadt Burg mit klarer Mehrheit gegen den Bau der Ortsumgehung aus. Maßgeblich für das eindeutige Votum, das im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan in eine Stellungnahme der Stadt Burg eingeflossen ist, waren die negativen Auswirkungen bereits realisierter Ortsumgehungen in anderen Klein- und Mittelstädten Sachsen-Anhalts auf Gewerbe und den innerstädtischen Einzelhandel.

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
„1217	ST	B 87	OU Naumburg – Lgr. ST/TH	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Bei dem mehr als 24 Kilometer messenden Streckenzug der B 87 im südwestlichen Sachsen-Anhalt handelt es sich um ein besonders zweifelhaftes Vorhaben, das sich in insgesamt vier Teilprojekte gliedert. Bereits planfestgestellt ist die Ortsumgehung Bad Kösen, die sich besonders negativ auf das Landschaftsbild der einmaligen Kulturlandschaft des mittleren Saaletals auswirkt. Als Kernstück der geplanten Ortsumgehung würde eine rund 1,2 Kilometer lange und bis zu 60 Meter hohe Brücke das Saaletal an einer der sensibelsten Stellen queren. Das Landschaftserlebnis mit dem heute unverstellten Blick auf die Burg Saaleck und die Rudelsburg würde gravierend beeinträchtigt. Dabei ist die verkehrliche Notwendigkeit nicht erkennbar. Die Belastungen in den Ortsdurchfahrten von Bad Kösen und Naumburg sind so gering, dass kein Bedarf ableitbar ist. Der Streckenzug ist auch ein Beispiel dafür, dass großräumige Verkehre in ihrer Bedeutung überschätzt werden. Dazu heißt es im Verkehrsgutachten der Planungsunterlagen: „Die Entlastungswirkung der Neubaumaßnahme auf die innerstädtischen Bereiche der Städte Bad Kösen und Naumburg ist gering. Der Grund ist das generell geringe Verlagerungspotential in dieser Relation und der [...] geringe Anteil von weiträumigem Durchgangsverkehr in beiden Städten.“¹ Die derzeitige Belastung an der Zählstelle Naumburg liegt bei insgesamt 6.957 Fahrzeugen täglich, davon lediglich 243 Lkw. Aus den aktuellen Zahlen der Verkehrsbelegung lässt sich damit kein Bedarf für eine Ortsumfahrung ableiten. Da die Region sehr stark vom demografischen Wandel betroffen ist und auch kein Verkehrszuwachs aus strukturellen Effekten erkennbar ist, stellt sich die Frage nach der langfristigen Entwicklung der Verkehrsbelastung. Selbst die mittlere Verkehrsbelastung (6.000 Kfz/24h) zeigt gegenüber heute bereits eine fallende Tendenz. Nach 2030 wird sich dieser Trend aufgrund der absehbaren demografischen Entwicklung fortsetzen. Auch das Umweltbundesamt hält die Ortsumgehung Bad Kösen/Naumburg nicht zuletzt wegen des hohen Flächenverbrauchs für verzichtbar. Als Alternative zu dem Neubauvorhaben ist daher ein bestandsnaher Ausbau des vorhandenen Straßenkörpers vorzusehen.

¹ PTV AG (2007): B 87 Ortsumgehung Bad Kösen-Naumburg, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung. Prognose 2020, S. 13., Karlsruhe

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
„1221	ST	B 180	OU Oranienbaum	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die mittlere Verkehrsbelastung auf der B 180 in Oranienbaum, die heute bereits unter 8.000 Fahrzeugen täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von unterdurchschnittlich 7,1 Prozent liegt, fällt im angegebenen Planfall 2030 auf 5.000 Kfz/24h drastisch ab. Diese Belastung kann problemlos vom vorhandenen Straßenquerschnitt aufgenommen werden. Auch die Belastungen innerhalb der Ortslage sind weit von unzumutbaren Verhältnissen entfernt.

Zu beachten ist, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die Belastung von 5.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau 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
„1225	ST	B 180		OU Farnstädt	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Bei der Ortsumgehung Farnstädt wird im Planfall für das Jahr 2030 die Verkehrsbelastung nur mit 5.000 Kfz/24h angegeben. Die der B 180 in diesem Bereich zugeordnete Funktion als Zubringer zur A 38 ändert nichts an den niedrigen Prognosebelastungen, die keinesfalls Neubauinvestitionen rechtfertigen. Bestehende Sicherheitsdefizite, wie die Serpentine im südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt, sind mit bestandsnahen Ausbaumaßnahmen viel wirkungsvoller, kostengünstiger und schneller zu beseitigen.

Zu beachten ist, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die Belastung von 5.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau 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
„1226	ST	B 180		OU Aschersleben Süd - Quenstedt	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Im Projektdossier wird die Bedeutung des Straßenzugs der B 180 als „wichtige Nord-Süd-Verbindungsachse“ betont. Damit wird suggeriert, es handele sich bei den in Rede stehenden Verkehren vor allem um überregionale Verkehre und mithin bei dem Projekt um ein großräumig bedeutendes Straßenbauvorhaben.

Dabei ist davon auszugehen, dass die regionalen und lokalen Verkehrsverflechtungen dominieren. Aschersleben ist Mittelzentrum und daher ist ein Großteil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr, der sich nicht auf eine Ortsumgehung verlagern lässt.

Die Entlastungswirkung innerörtlich soll sich zwar laut Dossier auf der vollen Länge der Ortsdurchfahrt einstellen, allerdings würden sich nur auf einer Länge von 200 Metern (10 Prozent Längenanteil) aus städtebaulicher Sicht signifikante Umgestaltungspotentiale ergeben. Die Ortsumgehung Aschersleben ist also wie andere Umgehungen auch eine teure und unwirksame Scheinlösung für den innerstädtischen (Ziel- und Quell-)Verkehr.

Zu beachten ist außerdem, dass die Region besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist (Bevölkerungsrückgang über 1 Prozent jährlich), so dass davon auszugehen ist, dass die prognostizierte Belastung von 7.000 Kfz/24h nach 2030 weiter stark abnehmen wird. Investitionen in den Neubau von Straßen sind in Regionen wie dieser schon aus heutiger Sicht Fehlinvestitionen. Es kann kein Bedarf für ein Neubauvorhaben erkannt werden. Daher ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau 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
„1227	ST	B 181		OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg	N 3	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„1227	ST	B 181		OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg ^[lfd. Fußnotennummer einfügen]	N 2/3	Vordringlicher Bedarf“

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

„Flächensparende Trassierung und Verzicht auf zusätzliche Saalequerung.“

Begründung

Die geplante dreistreifige Neutrassierung der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg auf einer Länge von rund 12 Kilometern würde zu neuer Landschaftszerschneidung, hohem Flächenverbrauch und weiteren erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in erheblichem Maße besonders fruchtbare landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht werden sollen. Weiterhin ist eine zusätzliche Saalequerung vorgesehen, was zur Beeinträchtigung eines FFH-Lebensraum führt.

Die Prognoseverkehrsbelastung von rund 21.000 Kfz/24h lässt Investitionen in Ortsumgehungen im Streckenzug der B 180 nachvollziehbar erscheinen. Allerdings sollte die Planung unter der Prämisse stehen, dass ortsnah und damit flächensparend trassiert wird und die bestehende Saalequerung weiter genutzt wird, so dass damit zusätzliche Belastungen vermieden werden.

Weiterhin muss unbedingt eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung nachgeholt werden. Für die Verbindung Halle/Merseburg – Leipzig stehen Alternativen im Schienenpersonenverkehr zur Verfügung, die ggf. ausgebaut und im Angebot verdichtet werden können. Diese Überlegungen sind bei der Alternativenprüfung unbedingt einzubeziehen und gegeneinander abzuwägen.

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
„1238	ST	B 187		OU Jessen - Mühlanger	N 3	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Die für die B 187 auf einer Länge von 21 Kilometern vorgesehene Neutrassierung mit einem dreistreifigen Straßenquerschnitt erscheint vor dem Hintergrund der Prognoseverkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h überdimensioniert. Daraus resultiert der hohe Flächenverbrauch des Vorhabens, das daher auch vom Umweltbundesamt abgelehnt wird.

Zu berücksichtigen sind langfristig die Auswirkungen des demographischen Wandels in der Region, der für die Zeit nach 2030 weiter sinkende Verkehrsbelastungen erwarten lässt. Angesichts der hohen Gesamtprojektkosten von rund 50 Millionen Euro stehen Nutzen und Kosten des Vorhabens in keinem vernünftigen Verhältnis zueinander. Daher ist dem bestandsnahen Ausbau mit allenfalls kleinräumigen Umgehungen der Vorzug zu geben.