

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)443

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 wolle beschließen:

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

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
639	NI	A039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen(B 188) N 4	Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten eines Auszuges aus der 28-seitigen Stellungnahme des „Dachverbandes KEI-NE A 39“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 27. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit an:

„II Falsche Priorisierung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

a) Fehlende Netzbetrachtung

Der systematische Fehler einer Nichtbeachtung netzkonzeptioneller Bezüge und Korrespondenzen im BVWP-Entwurf macht sich im Fall der A 39 besonders bemerkbar. „Die Wirkungsanalyse eines einzelnen Projekts“, legt der BVWP fest, „beruht auf dem Vergleich des ‚Mit-Falls‘ (auch Planfall genannt) und des ‚Ohne-Falls‘ (auch Bezugsfall genannt)“ (Entwurf, S. 8). Der Planfall enthält das heutige Verkehrsnetz und alle als „laufend“ bzw. „fest disponiert“ geführten Projekte, aber nicht das zu bewertende Vorhaben (hier: die A 39). Im Bezugsfall wird das zu bewertende Vorhaben der Betrachtung hinzugefügt und seine Wirkung bewertet.

Was hier zunächst plausibel klingt, kann zu widersinnigen Ergebnissen führen – dann jedenfalls, wenn die Gegenüberstellung von Plan- und Bezugsfall durch die strikte Einzelbetrachtung, die sie vorsieht, Korrespondenzen von unterschiedlichen Projekten nicht in Rechnung stellt, die u.U. um die Bewältigung zumindest in Teilen identischer Verkehre konkurrieren. Das führt in solchen Fällen dazu, dass angenommene Verkehre, zu deren Bewältigung eine, möglicherweise zwei Baumaßnahmen ausreichen würden, zur Rechtfertigung von drei oder vier solcher Maßnahmen herangezogen werden, deren Wirkungen stets nur für sich und nicht aufeinander bezogen betrachtet werden. Projekte, die sich verkehrlich relativieren oder im Netzzusammenhang gegenseitig überflüssig machen würden, werden je einzeln und damit fälschlich gerechtfertigt. Das führt nicht nur

zu unnötigen Baumaßnahmen und Fehlleitungen von Verkehrsflüssen, deren grundsätzlich sinnvolle Bündelung aufgehoben und zerfasert wird, es führt auch zur Vergeudung wertvoller Ressourcen und zu einer vollkommen überflüssigen Belastung bis dato unbelasteter Umweltbereiche. Und von einer verkehrsträgerübergreifenden Konzeption, die der BVWP nicht beabsichtigt, aber beabsichtigen muss, wenn das Versprechen der Politik („Verkehr von der Straße auf Schiene und Wasser“) eingelöst werden soll, ist hier noch nicht einmal die Rede.

Im Fall der geplanten A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg macht sich der beschriebene Mangel des BVWP-Entwurfs besonders krass bemerkbar: Der hier unterstellte Bezugsfall schließt die Berücksichtigung zweier wichtiger und jeweils zu Teilen bereits realisierter Fernstraßenprojekte aus der Betrachtung aus, die beide den auch der geplanten A 39 unterstellten Zweck haben, die Verkehre im Nord-Süd-Korridor (Seehafen-Hinterlandanbindung) zu bewältigen. Das ist widersinnig und führt zu überflüssigen Baumaßnahmen mit all den ihnen eigenen unangenehmen Konsequenzen. Nur dadurch, dass etwa der beschlossene sechsspurige Ausbau der A 7 und die Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen A 14 (Magdeburg – Schwerin/Wismar) im Entwurf nicht als „laufend“ geführt und damit im Bezugsfall nicht berücksichtigt werden, kann der Eindruck entstehen, dass zur Bewältigung mutmaßlicher verkehrlicher Probleme des Jahres 2030 der Bau der A 39 nötig sei. Diese falsche Bedarfsfeststellung wird, sofern das überhaupt möglich ist, noch falscher dadurch, dass dem BVWP-Entwurf verkehrsträgerübergreifende Analysen fremd sind – auch der längst nicht mehr fragliche Ausbau des Schienennetzes in Norddeutschland zum Zweck einer Sicherung des Hafenhinterlandverkehrs (Alpha-E-Variante o.ä.) und der Ausbau der einschlägigen Wasserstraßen (Schiffshebewerk Scharnebeck) werden, um den Bau der A 39 dringlich erscheinen zu lassen, in der A39-Betrachtung ignoriert. Unterstellt man aber, wie es verkehrsplanerisch allein sinnvoll wäre, die Fertigstellung der im Bau befindlichen A 14 (deren Bedeutung für die Hafenhinterlandanbindung der BVWP-Entwurf, S. 144, ebenso unterschlägt wie ebendiesen Zweck des A7-Ausbaus an anderer Stelle, S. 115) sowie die Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A 7, die Erweiterung des norddeutschen Schienennetzes und den fälligen Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur, dann ist der Bau einer weiteren, zwischen und parallel zu A 7 und A 14 von Norden nach Süden verlaufenden Autobahn vollkommen überflüssig.

Die Verkehrsplanung des Bundes war da schon mal weiter: Noch der „Schlussbericht“ der „Fortbeschreibung der Verkehrsuntersuchung“ für die A 39 vom Februar 2013 unterstellt in seinem Bezugsfall sowohl die Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A 7 in Niedersachsen als auch die Fertigstellung der „A 14 Wismar – Magdeburg“ bis 2025 und weist für letzteren Fall mehrfach (z.B. S. 15) auf „die großräumige Wirkung der östlich etwa parallel zur (geplanten, W.S.) A 39 verlaufenden A 14“ hin, „die vor allem den weiträumigen Schwerverkehr auf der Relation Hamburg – Magdeburg bündelt“ und weiter nach Südosteuropa leitet. Und das soll bei der Betrachtung der A 39, die ja genau dieses auch bewerkstelligen soll, nun plötzlich keine Rolle mehr spielen? Das ist verkehrspolitisch unsinnig. Noch im gültigen BVWP wird die A 14 als „laufend und fest disponiert“ geführt. Dass sie das, obwohl längst im Bau, auf einmal nicht mehr ist, wie geht das? Nur dadurch, dass sie in Einzelstücke aufgeteilt wurde, die je für sich verkehrswirksam sein sollen, ist es gelungen, noch nicht gebaute Teilstücke dieses Vorhabens einer neuerlichen Bewertung zu unterziehen und nun im allgemeinen Vordringlichen Bedarf zu platzieren, was ihre Berücksichtigung bei der Bewertung mit ihr konkurrierender Straßenprojekte programmatisch nicht nötig macht. Ein solches Vorgehen ermöglicht – ohne Rücksicht auf netzkonzeptionelle Erwägungen – viele Baustarts, aber kaum ein sinnvoll abgeschlossenes Projekt und sollte dringend korrigiert werden. Die Fertigstellung des A7-Ausbaus und die Fertigstellung der A 14 sollten vernünftigerweise zu den „fest disponierten Vorhaben“ (auch) des neuen BVWP gehören und bei einschlägigen Bezugsfällen mitberücksichtigt werden.

(Um hier einer denkbaren Widerrede vorzubeugen: Natürlich weiß ich, dass auch die A 39 im noch gültigen BVWP 2003 zu den „fest disponierten Vorhaben“ gerechnet wird – als Bestandteil der sog. „Hosenträgervariante“ aus A 14, B 190n und A 39. Die „Hosenträgervariante“ aber ist mittlerweile ganz offiziell fallen gelassen worden – die B 190n wurde im vorliegenden BVWP-Entwurf in den Weiteren Bedarf abgestuft, der Bau der A 14 läuft, und im Fall der A 39 gibt es für keinen der vorgesehenen sieben Bauabschnitte auch nur einen Planfeststellungsbeschluss. Wer man aber die Autobahn baut, braucht man die andere nicht mehr; der Verzicht auf die B 190n bestätigt das. Damit haben sich weitergehende, die vormalige Einstufung der A 39 betreffende Über-

legungen erledigt. Sie ist, plant man in Netzbezügen und denkt an Ausbaualternativen, überflüssig.)

b) Unsinniger Bezugs- und Planfall

Der Bezugsfall ist der Fall, dass das Projekt A 39 nicht realisiert wird. Den Angaben zu diesem Projekt in den PRINS-Dateien zufolge sollen im Jahr 2030 im Bezugsfall dort (also auf der nicht vorhandenen Autobahn) 45 000 Fahrzeuge täglich fahren. Wird die Autobahn gebaut („Planfall“), soll sich die Zahl auf 22 000 reduzieren. Diesen offensichtlichen Unsinn (korrekt müsste im A39-Bezugsfall die Ziffer 0 stehen) kann man sich nur so erklären: Für den Bezugsfall wurde ein Stück der heutigen bereits vierspurigen B4-Umgehung Lüneburgs herangezogen, auf deren Trasse ein Teil des ersten Bauabschnitts der geplanten Autobahn verlaufen soll, und dessen Verkehrsbelastung ins Verhältnis zur gesamten zu bauenden A 39 gesetzt. Doch auch das macht keinen Sinn. Das unvollständige Teilstück einer erst noch zu bauenden Autobahn aus dem Bezugsfall kann nicht sinnvoll ins Verhältnis zur gesamten Autobahn des Planfalls gesetzt werden. Allenfalls hätte man die heutige Belastung dieses Stücks der B 4, das zu einem Teil des ersten Bauabschnitts der A 39 ausgebaut werden soll, mit den prognostizierten Verkehrszahlen für diesen Teilbauabschnitt der A 39 des Jahres 2030 vergleichen können – aber auch das würde zur Rechtfertigung einer 106 km langen Autobahn nichts beitragen, sondern allenfalls die Ausmaße des prognostizierten, d.h. im Wesentlichen: induzierten Verkehrs auf einem Stück Stadtautobahn sichtbar machen. Kein Wunder, dass ein solcher Vergleich unterblieb. Im Übrigen fehlen in den PRINS differenzierte Angaben zur mittleren Verkehrsbelastung der einzelnen Abschnitte der geplanten A 39 – sie fehlen auch dann, wenn man davon ausgeht, dass die Bauabschnitte 2-7, getrennt von Abschnitt 1, gemeinsam betrachtet werden müssen, weil sie je für sich nicht verkehrswirksam sind.

c) Fehler bei der Priorisierung des Projekts A39-G10-NI infolge einer falschen raumordnerischen Beurteilung

Das Fehlen von Verknüpfungs- und Netzbetrachtungen macht sich auch bei den Angaben zur vermuteten raumordnerischen Bedeutung bemerkbar. So wird in den PRINS etwa eine Verbesserung der Anbindung von Ludwigslust oder Schwerin durch den Bau der A 39 unterstellt. Beide Städte aber liegen in unmittelbarer Nähe zu der im Bau befindlichen, zum Teil bereits fertiggestellten A 14, die parallel zur A 39 in Richtung Süden führt und die die unterstellten Erreichbarkeitsdefizite dieser Orte bereits aufhebt bzw. aufheben würde. Diese Effekte können der A 39 überhaupt nur zugeschrieben werden, weil der BVWP bei der Bewertung ihres verkehrlichen Nutzens schlicht unterstellt, dass es die A 14 nicht gibt. Natürlich – und widersinnigerweise – verfährt er bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungen der A 14 genauso, nur andersrum: Wieder, wie im Fall der A 39, tauchen in den PRINS zur A 14 die Erreichbarkeitsdefizite von Schwerin (ausgerechnet hinsichtlich Wolfsburgs, das direkt an der A 39 liegt und nun zur Rechtfertigung der A 14 erhalten soll), Haldensleben, Ludwigslust, Salzwedel und Lüchow auf. Zwei Autobahnen zur Behebung der gleichen Defizite und auf der gleichen argumentativen Grundlage? Die isolierte Betrachtung und Rechtfertigung einzelner Projekte durch den BVWP muss dringend zugunsten einer Netzbeurteilung und der sich aus ihr für jedes verkehrliche Problem ergebenden Lösung mit dem jeweils geringsten Aufwand und den jeweils geringsten (umwelt)schädlichen Folgen aufgegeben werden. Dazu müssen die Verkehre im Untersuchungsraum, d.h. von der A 14 im Osten bis zur A 7 im Westen (im Fall des Schienenverkehrs auch westlich darüber hinaus) und von der A 2 im Süden bis zur A 24 im Norden, insgesamt betrachtet und für die Bewältigung etwaiger verkehrlicher Probleme eine netzkonzeptionelle und verkehrsträgerübergreifende Lösung erarbeitet werden.

Hier aber ist entscheidend, dass es die geplante A 39 überhaupt nur aufgrund eines (absichtlichen?) Übertragungsfehlers bei der raumordnerischen Beurteilung und infolge einer Nichtberücksichtigung der eigenen Vorgaben des BVWP-Entwurfs in die Kategorie Vordringlicher Bedarf geschafft hat.

Trotz des geografisch aberwitzigen Heranziehens der Defizite von Städten wie Ludwigslust und Lüchow (oder auch, die Vervollständigung der A 14 unterstellt: Schwerin) als Nutznießer der A 39, kommt diese Autobahn in der raumordnerischen Beurteilung lediglich auf gut 13 Punkte. Das ist nach den Regeln des BVWP eine Raumwirksamkeit im unteren mittleren Bereich und wird in der PRINS-„Zusammenfassung der Projektwirkungen“ im Modul C auch so angegeben: „Die (...) positiven Projektwirkungen (...) ergeben eine Gesamtbewertung des Projektes von 13,15 Punkten. Dies entspricht einer mittleren Raumwirksamkeit.“

Das ist korrekt, denn es ist folgt den eigenen Kriterien des BVWP, die im Modul C nachzulesen sind:

<u>Einstufung</u>	<u>Punkte</u>
geringe Raumwirksamkeit	≤ 10
<i>mittlere Raumwirksamkeit</i>	$> 10 \text{ bis } \leq 20$
hohe Raumwirksamkeit	> 20

In der Überschrift zum Modul C („Raumordnerische Beurteilung“) aber steht: „Das Projekt erzielt insgesamt 13,15 Punkte und weist damit auch im Vergleich mit anderen Projekten eine hohe Raumwirksamkeit auf.“ Was ist da passiert? Ein bloßer Irrtum mit dramatischen Folgen? Oder eine interessierte Irreführung von Öffentlichkeit und politischen Entscheidungsträgern?

Wie wichtig die Klärung dieser Frage ist, zeigt sich, wenn man die „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ des Projekts A39-G10-NI in den PRINS nachliest. Dort heißt es: „Es erfolgt eine Einstufung (des Projekts, W.S.) in die Dringlichkeitskategorie ‚Vordringlicher Bedarf‘, weil: das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerischer Wirkungen bedeutsam ist.“

Das ist gleich in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft. Schon das „und“ des Satzes, das behauptet, es gebe neben der „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ und unabhängig von ihr eine „hohe“ Raumwirksamkeit des Projekts, ist falsch. Das Projekt hat nach dem Bewertungsschema des BVWP nur eine „mittlere“ Raumwirksamkeit (und wie es um die daneben angeführte „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ bestellt ist, sehen wir noch). Noch einmal: In der „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“ der A 39 steht nicht, dass dieses Projekt eine „hohe“ Raumwirksamkeit habe, weil es für die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ bedeutsam sei, sondern die Dringlichkeitseinstufung unterstellt, dass das Projekt bedeutsam sei, weil es sowohl wichtig für die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ sei als auch eine „hohe“ Raumwirksamkeit aufweise. Letzteres ist, wie wir gesehen haben, offenkundig falsch. Warum aber ist es den BVWP-Entwerfern wichtig?

Weil es die Rechtfertigung für die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf liefern soll. Der BVWP-Entwurf erlaubt in bestimmten Fällen die Höherstufung eines Projekts in eine Dringlichkeitskategorie, in die es, bezogen auf das wichtigste Priorisierungskriterium des BVWP, das NKV, „eigentlich“ nicht gehört: „Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft“ (Entwurf, S. 11). Das wird auf S. 37 präzisiert: „Die hier dargelegten Kriterien und Schwerpunktsetzungen bildeten die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der Projekte. Davon abweichend wurden in einzelnen Fällen auch Projekte höher gestuft, die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughäfen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist.“

Das ist der ganze Trick der A39-Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) (und, nebenbei, ein schlagendes Beispiel für „Willkür“, s.o.). Aber der Trick funktioniert nicht. Denn eine „hohe“ raumordnerische Wirkung des Projekts ist nach den Regeln des BVWP nicht gegeben. Sie kann auch durch einen Verweis auf den vermuteten Nutzen im Güterverkehr („Hinterlandanbindung der Seehäfen“) nicht hergestellt werden. Das stellt der BVWP-Entwurf auf Seite 65 unmissverständlich klar: „Die Bewertungen (bei der raumordnerischen Beurteilung, W.S.) werden nur für den Personenverkehr durchgeführt, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine entsprechenden Verfahren für derartige Analysen mit Bezug zum Güterverkehr vorliegen.“

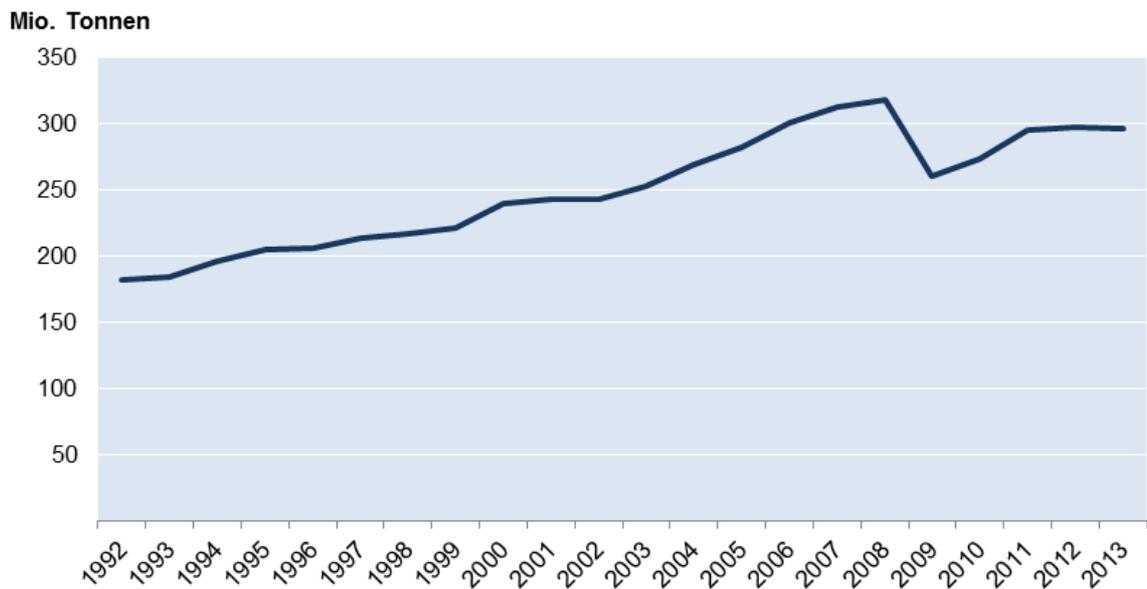
Damit ist der gesamte Einstufungsprozess der A 39 obsolet und muss korrigiert werden. Die geplante A 39 ist ein Projekt mit niedrigem NKV, das im Übrigen noch abzusenken wäre; sie hat eine „hohe“ Umweltbetroffenheit und eine nur „mittlere“ Raumwirkung. Sie gehört damit eindeutig in die Kategorie Weiterer Bedarf. In der Neufassung des BVWP 2030 sollte sie allenfalls dort auftauchen.

d) Der BVWP ignoriert die Entwicklung von Welthandel und Seegüterverkehr

Neben der falsch klassifizierten Raumwirksamkeit des Projekts führt der BVWP die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ an, um die Einstufung der A 39 trotz ihres niedrigen NKVs und ihrer hohen Umweltbetroffenheit in den VB zu rechtfertigen. Aber die „Hinterlandanbindung der Seehäfen“ kann die raumordnerische Hochstufung der A 39 zum einen aus der genannten selbstauferlegten Beschränkung (s.o.) und zum anderen auch deswegen nicht rechtfertigen, weil der BVWP hier von falschen prognostischen Erwartungen ausgeht. Die Autobahn wird für sinnvoll gehalten, weil der BVWP auf Grundlage der Verflechtungsanalyse eine Zunahme des Güterverkehrs bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent unterstellt. Zu den deutschen Seehäfen, die hier besonders wichtig sind, weil mit ihnen letztlich, aber unzulässig die VB-Einstufung der A 39 begründet wird, heißt es: „Das Gesamtumschlagsvolumen der deutschen Seehäfen wird von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 zunehmen (...) Dies entspricht einer Zunahme von 74 Prozent. Die deutschen Nordseehäfen werden stärker wachsen (+ 80 Prozent) als die deutschen Ostseehäfen (+ 50 Prozent). Hamburg und Bremerhaven wachsen mit 86 Prozent bzw. 91 Prozent überdurchschnittlich. Bei den Containerumschlägen wird ein insgesamt noch dynamischeres Wachstum erwartet. In 2030 werden deutlich mehr als doppelt so viele Einheiten umgeschlagen (+ 131 Prozent) wie im Basisjahr 2010“ (BVWP-Entwurf, S. 54).

Diese Prognosen haben sich bereits als falsch erwiesen. Ein Viertel des Prognosezeitraums ist vorbei. Demnach müsste sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen linear rein rechnerisch seit 2010 bereits um 18,5 Prozent erhöht haben. Davon kann keine Rede sein. Nach den dramatischen Rückgängen infolge der Finanzkrise erreichte der Güterumschlag der deutschen Seehäfen 2010 gerade mal wieder das Niveau von 2004. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Destatis stieg der Güterumschlag der deutschen Seehäfen von 276 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf gut 300 Millionen Tonnen im Jahr 2014, schrumpfte im Jahr 2015 aber wieder um 2,6 Prozent (nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden in der für den Straßengüterverkehr relevanten Containersparte sogar um 4,6 Prozent). Für 2016 erwarten die deutschen Seehafenbetriebe eine dem Jahr 2015 vergleichbare negative Entwicklung. In ihr spiegelt sich die grundlegend veränderte Lage der Weltwirtschaft und mit ihr des Welthandels, dessen Ära eines dynamischen Wachstums nicht nur nach Auffassung des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank vorbei ist (siehe ihre Anfang 2015 veröffentlichte Studie *The Global Trade Slowdown*).

Unverdrossen aber – und das erklärt auch das Festhalten an längst widerlegten prognostischen Annahmen im BVWP-Entwurf – verkündet das BMVI wahrheitswidrig auf seiner Internetpräsenz: „2014 erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Prozent auf rd. 304,1 Millionen Tonnen (2013: 297,6 Millionen Tonnen). Für das laufende Jahr 2015 wird eine weitere Zunahme des Seegüterumschlags prognostiziert“ (Aufruf 21.04.2016). Das dort noch immer „prognostiziert“ steht, wo doch die tatsächlichen Zahlen längst bekannt sind, macht die Aussage nicht wahrer.

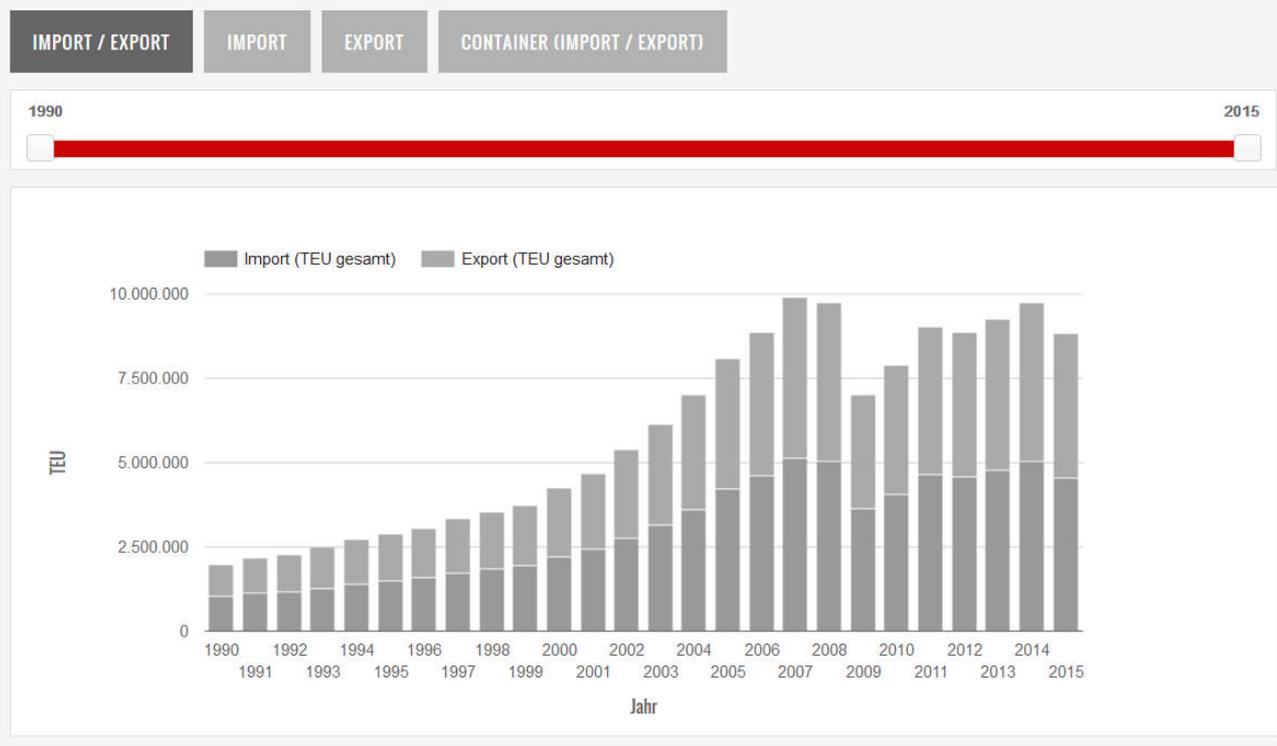


Seegüterumschlag der norddeutschen Seehäfen:

Quelle der Grafik: Statistische Analysen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein, Januar 2015

Für den Hamburger Hafen, der bei der Rechtfertigung der A 39 eine besondere Rolle spielt (und der größte deutsche Seehafen ist), sieht die Lage noch sehr viel dramatischer aus: Seit 2008 hat er rund 12 Prozent seines Umschlags eingebüßt („Taz“, 09.04.2016). Die offizielle Statistik des Hafens zeigt für 2015 einen Rückgang des gesamten Seegüterumschlags um 5,4 Prozent, einen Rückgang des Containerumschlags um ca. 10 Prozent und einen Rückgang der LKW-Hafen-Transporte um ca. 5 Prozent gegenüber 2014. Ähnliche Werte erwartet der Hafen auch für 2016. Damit wäre er am Ende dieses Jahres in etwa wieder auf dem Umschlagsniveau von 2005 angekommen, nur minimal über dem Krisenergebnis des Jahres 2010, von dem die Prognose für 2030 ihren Ursprung nimmt (und erwartungsgemäß den Erholungstrend der Jahre 2009 und 2010 einfach bis ins Jahr 2030 fortschreibt). Auch hier lässt sich das BMVI in seinen unrealistischen Erwartungen durch die Wirklichkeit nicht korrigieren. Auf seiner Internetpräsenz lesen wir: „Der Hamburger Hafen erreichte mit einem Seegüterumschlag von 145,7 Mio. Tonnen in 2014 ein Rekordergebnis (2013: rd. 139 Mio. Tonnen). Der Containerumschlag wuchs gegenüber dem Vorjahr um 6,1 Prozent auf 102,7 Mio. Tonnen. Der Massengutumschlag legte um 1,7 Prozent zu und erreichte einen Wert von rd. 43 Mio. Tonnen. Für dieses Jahr wird mit einem weiteren Anstieg des Seegüterumschlags auf rd. 149 Mio. Tonnen gerechnet“ (Aufruf 21.04.2016). Dass das BMVI bis heute bei dieser Unwahrheit bleibt, mag einen Grund in der anstehenden Verabschiedung des BVWPs haben – den möchte das BMVI der tatsächlichen Entwicklung der Güterverkehre nicht anpassen.

Containerumschlag 1990 bis 2015



Container-Umschlag im Hamburger Hafen – Quelle: hafen-hamburg.de/statistiken

Insgesamt sehen die deutschen Seehafenbetriebe auf absehbare Zeit keine grundlegende Änderung dieser Entwicklung: „2015 war insgesamt ein sehr enttäuschendes Jahr für die europäische Hafenwirtschaft.' Ändern wird sich daran so schnell nichts. Der langjährige Trend, dass der Welthandel immer stärker wuchs als die Wirtschaftsleistung, hat sich umgedreht“ („FAZ“, 31.03.2016).

„Ich gehe davon aus, dass wir auf absehbare Zeit kein solches Wachstum mehr sehen werden“, sagt etwa der Chef der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Klaus-Dieter Peters („FAZ“, 07.04.2016). Zudem setzt der Hamburger Hafen immer stärker auf die Bahn. Bereits heute wickelt er den Gütertransport zu 70 Prozent über die Schiene ab. Die Infrastruktur des Hafens ist auf eine Zunahme des LKW-Verkehrs nicht ausgelegt. Der größte Umschlagsbetrieb im Hamburger Hafen, die HHLA, will deshalb Bahnkapazitäten ausbauen.

Für die A 39, die richtigerweise für die Transeuropäischen Netze (TEN) nicht angemeldet worden ist, weil sie auch für die internationalen Seegütertransporte über die Straße nicht von Bedeutung ist, gibt es keinen Bedarf. Daher lässt sich auch mit der „Hinterlandanbindung der Seehäfen“, für deren Bewertung sich der BVWP im Übrigen ja selbst unzuständig erklärt hat, keine Hochstufung der A 39 in den VB begründen. In der überarbeiteten Fassung des BVWP darf sie dort nicht mehr auftauchen.

e) Fragliches Nutzen-Kostenverhältnis

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Autobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg gibt der BVWP 2030 mit 2,1 an. Damit sei das Projekt ausreichend wirtschaftlich, heißt es in der „Begründung der Dringlichkeitseinstufung“. Die Kosten der 106 Kilometer langen Autobahn werden mit 1.081 Millionen Euro angegeben, Preisstand 2014. Um zu den bewertungsrelevanten Aus- und Neubaukosten, bezogen auf das Jahr 2012, zu kommen, wird dieser Betrag auf 995,5 Millionen Euro abgezinst.

Das entspricht nicht der Wirklichkeit und führt zu einem zu niedrigen Kostenansatz. Bereits 2012 hat die niedersächsische Landesregierung die Kosten der geplanten Autobahn mit 1,1 Milliarden Euro angegeben (siehe Sitzungsprotokoll des Niedersächsischen Landtags vom 10.05. 2012). Das bedeutet, dass der BVWP-Entwurf die Kostenschätzungen von 2012 für das Jahr 2014 einfach übernimmt und dann abzinst, um auf Werte für 2012 zu kommen. Das ist abstrus.

Fraglich ist auch, ob die Kostenschätzungen von 2012 noch realistisch sind. Die geplante Autobahn kann in den vergangenen vier Jahren bei steigenden Baupreisen nicht um 100 Millionen Euro billiger geworden sein. Zweifel an den NKV-Berechnungen und an den Kostenschätzungen zahlreicher Projekte des BVWP werden durch den Bundesrechnungshof untermauert. Er hat in seinem bereits zitierten Bericht die Arbeit des dafür zuständigen Ingenieurbüros kritisiert: „Das Büro kann nicht bestätigen, dass alle Kosten der Baumaßnahmen in den von den Ländern gemeldeten Kosten enthalten waren. Ohne dies belegen zu können, geht es davon aus, dass die fortgeschriebenen Projektkosten den Kosten der Schlussrechnungen sehr nahe kommen. Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass zu niedrig angemeldete Projektkosten bei der Plausibilisierung als plausibel eingestuft wurden und das berechnete NKV daher zu hoch ist.“ (Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.03.2016)

Im Übrigen ist es nicht nachvollziehbar, dass das NKV der geplanten A 39 von 2012 bis 2016 bei steigenden Kosten und gleichzeitig drastisch abnehmenden Verkehrszuwachserwartungen (Prognose 2025: LKW-Verkehr + 80 Prozent, PKW-Verkehr + 16 Prozent; Prognose 2030: Lkw-Verkehr + 38 Prozent, PKW-Verkehr + 10 Prozent) von 1,9 in 2012 auf 2,1 in 2016 gestiegen sein soll. Dies wäre nur zu erklären durch eine zwischen 2012 und 2016 geradezu ins Absurde gewachsene Unterstellung zusätzlicher induzierter Verkehre. Und die PRINS-Dateien zeigen genau das: eine für den Planfall erwartete enorme Zunahme des induzierten Verkehrs, der dann einen Anteil von rund 85 Prozent am Gesamtverkehr auf der A 39 haben soll. Dieser durch ein bestimmtes Projekt aber allererst hervorgerufene zusätzliche Verkehr kann die einschneidenden negativen Wirkungen dieses Projekts zum Beispiel für die Umwelt nicht rechtfertigen.

Die mindestens zweifelhaften NKV-Angaben des BVWP-Entwurfs müssen erneut auf ihre Plausibilität untersucht werden.

f) Es gibt keinen Bedarf für die A 39

Die geplante A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg verläuft parallel zur Bundesstraße 4. Sollte die Autobahn nötig sein, weil die Bundesstraße den künftigen Verkehr nicht mehr bewältigen kann? Davon kann keine Rede sein. In den PRINS-Dateien für die A 39 wird der Verkehr auf der B 4 im Abschnitt Lüneburg – Uelzen im Bezugsfall, also ohne die Autobahn, für das Jahr 2030 mit 16 000 Fahrzeugen an Werktagen angegeben (das sind etwa so viele, wie dort seit einigen Jahren fahren; siehe die Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST), um Uelzen herum mit 12.000 und südlich von Uelzen mit unter 10.000. Der Querschnitt RQ 10,5, der für die damalige Anlage von Bundesstraßen verwendet wurde, ist laut der bei Fertigstellung der B 4 gültigen RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) für 20.000 Fahrzeuge ausgelegt. Die B 4 hätte demnach selbst zweisepurig im Jahr 2030 ihre Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht. Hinzu kommt die bereits angesprochene Tatsache, dass die im Bau befindliche A 14 und der Ausbau der A 7 weitere Verkehre von der B 4 abziehen werden. Der heute die Strecke belastende Mautausweichverkehr wird zudem entfallen, wenn, wie geplant, ab 2018 die Bundesstraßen mautpflichtig werden.

Wie ist es trotzdem zu den Planungen für eine Autobahn parallel zur B 4 gekommen? Die Grundlage für die Planung der A 39 war die Verkehrsuntersuchung VUNO. Man entschied sich jedoch auf Druck lokaler Politiker und gegen die Empfehlungen der VUNO für die sogenannte „Hosenträgervariante“ aus A 14, B 190n und A 39. Die Planungen für die B 190n, sind mittlerweile fallengelassen worden, die B 190n findet sich zu Recht nur noch im Weiteren Bedarf. Mit der nun vollzogenen Abkehr von der „Hosenträgervariante“ aber ist ein wesentlicher Teil der Verflechtungsannahmen für die zu verbindenden Räume hinfällig geworden. Das wurde im Referentenentwurf des neuen BVWP nicht berücksichtigt.

Nicht nachvollziehbar ist zudem die im BVWP-Entwurf angenommene Entlastungswirkung der A 39 für die B 4. Gemäß der Darstellung im PRINS beträgt die Entlastung beispielsweise im Abschnitt zwischen Lüneburg und Uelzen nach einem Bau der A 39 zwischen 60 und 80 Prozent (16 000 Kfz im Bezugsfall, zwischen 3 000 und 6 000 Kfz im Planfall). Im Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung für die A 39 vom Februar 2013, die in die Planfeststellungsunterlagen für den ersten Bauabschnitt der A 39 eingegangen ist, wird hingegen von einer nicht einmal halb so starken Entlastungswirkung der A 39 ausgegangen. Sie wird im Abschnitt Lüneburg-Uelzen beispielsweise bei den Ortsdurchfahrten Melbeck mit 27 Prozent, Jelmsdorf mit 41 Prozent und Tätendorf mit 42 Prozent angegeben („Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung – Schlussbericht“).

Der Widerspruch bleibt ungeklärt, da der BVWP-Entwurf keine Daten zur Verfügung stellt, die eine Überprüfung erlauben.

- g)** Es fehlen detaillierte Angaben zum Vergleich des Neubaus der A 39 mit der Alternative eines dreispurigen Ausbaus der B4

Die A 39 ist ein kompletter Neubau, der auf über 100 Kilometern Kulturlandschaft, wertvolle Landschaftsschutzgebiete durchschneidet. Sie nimmt laut PRINS 4,7 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung in Anspruch. An unzerschnittenen Kernräumen beansprucht sie 5,7 ha, sie zerschneidet 5.603 ha unzerschnittener verkehrsarmer Räume, und sie nimmt knapp 50 ha an Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes in Anspruch bzw. beeinträchtigt sie. Eine solche Planung widerspricht den umweltpolitischen Zielen der Bundesregierung. Im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist zu lesen: „Die Bundesregierung hat in der ‚Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt‘ (BMU 2007) als Ziel festgelegt, den Anteil der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume ($UZVR \geq 100 \text{ km}^2$) zu erhalten und bezieht sich dabei auf den Wert des Jahres 2005 (25,4%). Zukünftig soll der Schwerpunkt der Investitionen auf den Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes gelegt werden, um den derzeitigen Anteil an unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen zu erhalten. Im Zuge der Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten sollen zum Schutz der biologischen Vielfalt Lebensraumnetzwerke nicht weiter zerschnitten werden.“

Dem widersprechen die Planungen für den Neubau der A 39 ohne Not. Denn es gibt für die, denkt man in Netzzusammenhängen, sehr überschaubaren verkehrlichen Probleme im Betrachtungsraum eine Alternative, die zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet und als Anmeldung auch akzeptiert worden ist. Der Ausbau der B 4 auf drei Spuren ist die kostengünstigere und umweltschonendere Variante, da er über weite Strecken auf einer bereits vorhandenen, zu Teilen sogar schon dreispurig ausgebauten Trasse stattfinden würde. Der Ausbau der B 4 würde lediglich 82,4 ha verkehrsarme Räume zerschneiden, die A 39 hingegen 5.603 ha. Und er würde nur einen Bruchteil der Kosten beanspruchen, die beim Bau der A 39 anfallen würden. Sein NKV wird im BVWP-Entwurf daher auch mit 4,1 angegeben, liegt also etwa doppelt so hoch wie der der A 39. Dass ein B4-Ausbau gleichwohl mit dem lapidaren Hinweis „Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt und zwar zum Vorhaben: A39-G10-NI“ (PRINS-Datei zur B 4) aus dem Priorisierungsverfahren ausgeschieden wurde, ist nicht nachzuvollziehen und erscheint unbegründet.

Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) schreibt vor: „Bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene (...) werden bei der Erstellung des Umweltberichts in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet“ (§ 19b, Abs. 2). Dieser rechtlichen Festsetzung genügt der BVWP-Entwurf nicht. Die Alternative B 4 wurde zwar ermittelt, aber nur unzureichend beschrieben und, mit fadenscheiniger Begründung, erst gar nicht bewertet. Das ist ein Verstoß gegen das zitierte Gesetz.

Versucht man zu verstehen, wie es zur Aussortierung des B4-Ausbaus und damit zu einem Gesetzesverstoß hat kommen können, stößt man im BVWP auf eine allgemeine Aussage zu Projektalternativen: „Nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind Projektvarianten. Varianten sind insgesamt oder teilweise voneinander abweichende Trassenführungen desselben Projektes, z. B. einer Ortsumgehung, die im Wesentlichen dasselbe Ziel haben (hier: Entlastung der Ortsdurchfahrt, Hebung der Verkehrssicherheit etc.) und demselben Verkehr dienen. Variantenentscheidungen werden in nachgelagerten Planungsverfahren entschieden.“ Doch das passt in diesem Fall nicht. Die A 39 ist ein Neubauprojekt mit einer eigenen Trasse, das lediglich im ersten seiner sieben Bauabschnitte zu Teilen der dort bereits vierspurigen Trasse der B 4 folgt. Beim angemeldeten Ausbau der B 4 handelt es sich um ein Alternativprojekt und nicht um eine Projektvariante.

Auch die generelle Festlegung des BVWP-Entwurfs, dass „Um- oder Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z.B. der Ausbau von Bundesstraßen von zwei auf drei Fahrstreifen“, nicht „in seinem Blick stehen“, trifft hier nicht. In der Begründung der Anmeldung des B4-Ausbaus heißt es: „Die Erweiterung der B 4 auf 3 Fahrstreifen dient der Erhöhung der Leis-

tungsfähigkeit, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit der Engpassbeseitigung im Straßennetz großräumiger Bedeutung“ (siehe PRINS zum Projekt B4-G10-NI). Warum die BVWP-Planer das nicht gelten lassen, bleibt unbegründet. Schon hieran wird deutlich, dass der BVWP-Entwurf den Bestimmungen der UVP nicht entspricht. Der „alternative Verkehrsträger“ B 4 muss – in Relation zur geplanten A 39 erst noch „beschrieben und bewertet“ werden. In der überarbeiteten Fassung des BVWP-Entwurfs sollte dies geschehen.

Im Übrigen ist dann auch die Einstufung des B4-Ausbaus in die gleiche Umweltbetroffenheitskategorie, in der sich der A39-Neubau befindet („hoch“), zu korrigieren. Der vorgeschlagene Ausbau der B 4 ist rund 30 km kürzer als es die A 39 wäre, zu Teilen bereits erledigt (weil die Umfahrung Uelzens bereits dreispurig ausgebaut worden ist) und verläuft, von den fälligen Ortsumfahrungen abgesehen, auf der vorhandenen Trasse der B 4. Dass seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt in dieselbe Kategorie eingestuft werden wie der der geplanten A 39 ist widersinnig. Bei der Durchsicht des Moduls B („umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“) dieses Projekts gewinnt man den Eindruck, es solle inmitten unberührter Natur und nicht etwa auf einer bereits vorhandenen Bundesstraßentrasse durchgeführt werden. Auch diesen falschen Eindruck muss der BVWP in seiner überarbeiteten Fassung dringend korrigieren.

Fazit:

Der BVWP setzt noch immer zu einseitig auf Straßenverkehrswachstum. Es fehlt die gesellschaftspolitische Abwägung, welcher Verkehr für die Allgemeinheit wünschenswert ist. Umweltauswirkungen werden zwar beschrieben, haben aber keinen spürbaren Einfluss auf die Planungen. Das ist nicht akzeptabel.

Besonders deutlich wird das am Beispiel der A 39. Das Projekt hat ein niedriges NKV und eine hohe Umweltbetroffenheit. Es steht im Vordringlichen Bedarf nur, weil seine raumordnerische Beurteilung fehlerhaft ist und ein Wachstum des im Übrigen vom BVWP für Einzelprojekte nicht quantifizierbaren Seehafen-Hinterlandverkehrs angenommen wurde, das sich bereits jetzt als völlig unreal erwiesen hat. Daher fordere ich Sie auf, die A 39 aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen und alternativ die B 4 dreispurig auszubauen.“

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

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 wolle beschließen:

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

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
685	NI	A020		AD A 28/A 20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4 Kein Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten der Zusammenfassung aus der 90-seitigen Stellungnahme des „Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (A 22)“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 29. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme des Projektes aus dem Plan schliessen wir uns hiermit ausdrücklich an:

„4.1. Zusammenfassende Bewertung des Projektes A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH)

Die A 20 ist aufgrund ihrer schwachen Verkehrsbelegung, des niedrigen NKV und der außergewöhnlich hohen Umweltbetroffenheit nach den eigenen Schwerpunktsetzung im BVWP-Entwurf dem Weiteren Bedarf zuzuordnen.

Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf im Entwurf des BVWP 2030 erfolgte aufgrund der vermeintlichen Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen und der nur mutmaßlich hohen Raumwirksamkeit.

In unserer Stellungnahme haben wir nachgewiesen, dass es methodisch unzulässig ist, die Hinterlandanbindung als explizites Kriterium zur Bewertung von Projekten heranzuziehen. Auserdem haben wir dargelegt, dass die A 20 aufgrund ihrer Ost-West-Ausrichtung keine Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen entfaltet und dass die straßenseitige Anbindung des überwiegend südlich und südöstlich gelegenen Hinterlandes über die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 bereits gewährleistet ist. Faktisch gibt es hinsichtlich des Verkehrsträgers Straße keine Probleme bezüglich der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Probleme bei der Hinterlandanbindung bestehen indes bei den Schienenknoten Bremen und Hamburg. Der BVWP-Entwurf will diese Probleme mit den folgenden Projekten lösen, die im BVWP-Entwurf gelistet sind (ohne fertige Projekte, die bereits in den Bezugsfall aufgenommen wurden):

Maßnahme Verkehrsträger Schiene / Projekte im BVWP-Entwurf

O [Realisierung Y- bzw. X-Trasse im Dreieck

Hamburg – Bremen – Hannover]

Variante Alpha E (s. u.)

Projekt Nr. 2-003-V02 (2-003-V01)

Einstufung: (VB)

NKV: (2,2)

Engpassbeseitigung: (ja)

„Im Dialogforum Schiene Nord wurde 2-003-V02 als bevorzugte Variante gewählt. Aufgrund fehlender Planung kann sie erst im Nachgang bewertet werden. Im PRINS wird stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt.“

Projekt Nr. 2-003-V02

Einstufung: Potentieller Bedarf

O Maßnahmen zur Entlastung des Eisenbahnknotens

Hamburg

Projekt Nr. N28

Einstufung: Laufend und fest disponiert

O Hinterlandanbindung JadeWeserPort

„Amerikalinie“ – Maßnahme zur Entlastung
des Eisenbahnknotens Hamburg

Projekt Nr. N03

Einstufung: Laufend und fest disponiert

Im Bau

ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen

Bezugsfall: ABS Oldenburg – Wilhelmshaven;

nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen (siehe Pr-Nr. 2-003-V02)

O Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg/

Bremerhaven – Hannover auf Basis der

vom "Dialogforum Schiene Nord"

gewählten erweiterten Alternative

"Alpha E"

Projekt Nr. 2-003-V02

Einstufung: Potentieller Bedarf

O ABS Cuxhaven – Stade, geeignet zur Projekt Nr. 2-047-V01

O Umfahrung des Eisenbahnknotens Bremen

Einstufung: Potentieller Bedarf

O Knoten Hamburg Projekt Nr. K-002-V01

Einstufung: Potentieller Bedarf

An dieser Stelle wird deutlich, dass mindestens zwei Schienenprojekte (2-003-V02 und K-002-V01), die für den reibungslosen Abtransport der Güter aus den Seehäfen dringlich sind, in der Kategorie Potentieller Bedarf auf der Reservebank abgestellt sind, während das Straßenprojekt A 20, das nur einen marginalen Nutzen für die Hinterlandanbindung der Seehäfen hat, im Vordringlichen Bedarf steht. Außerdem sind einige kleinere, schnell zu realisierende Maßnahmen, welche die überlasteten Schienenknoten in Hamburg und Bremen entlasten könnten, gar nicht erst in den BVWP aufgenommen worden. Dazu zählen die Projekte 1-039, 1-040 und 1-041, drei Varianten von ABS Bremerhaven – Bremervorde – Rotenburg, sowie die Projekte 1-042 und 1-043, zwei Varianten von ABS Bremerhaven – Cuxhaven.

Wir zeigen ebenfalls auf, dass die A 20 im Gesamtnetz von untergeordneter Bedeutung ist und nicht einmal die Kriterien der Verbindungsfunktionsstufen 0 oder 1 erfüllt. Auch eine Funktion der A 20 als Europäische Verbindung ist nicht gegeben. Entsprechend ist sie nicht im Kernnetz der transeuropäischen Ver-

kehrnetze enthalten. Eine spürbare Entlastung von Streckenabschnitten der A 1 um Bremen und Hamburg, aber auch für die A 1 im Ganzen kann die A 20 nicht bewirken.

Die Raumwirksamkeit wurde fälschlicherweise als hoch eingestuft. Tatsächlich ist die Raumwirksamkeit der A 20 inklusive aller ihrer Teilprojekte nach den Resultaten der Raumwirksamkeitsanalyse (Modul C) und ausweislich der Dokumentation im PRINS maximal als mittel einzustufen.

Alle Teilprojekte der A 20 haben nach den Ergebnissen der Analyse eine mittlere bis geringe Raumwirksamkeit. Die Angabe einer hohen Raumwirksamkeit in der Projektliste des BVWP-Entwurfs entbehrt mithin jeder analytischen und faktischen Grundlage. Die A 20 ist lediglich von mittlerer Raumwirksamkeit.

Damit entfallen die Kriterien, welche im BVWP-Entwurf als Begründung und Rechtfertigung für die Einstufung der A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) in den Vordringlichen Bedarf herangezogen worden sind. Die A 20 gehört maximal in den Weiteren Bedarf.

Hinzu kommt, dass die A 20 die höchsten Umweltschäden aller Projekte im BVWP hervorrufen würde. Diese Umweltschäden würden mit rund 760 Mio. Euro zu Buche schlagen. Die Ziele des BVWP, den Klimaschutz angemessen zu berücksichtigen und verkehrsarme unzerschnittene Räume zu erhalten, würden damit vollends unterlaufen. Aufgrund ihrer hochgradigen Umweltschädlichkeit bei minimalem Nutzen ist somit auch eine Streichung der A 20 aus dem BVWP gerechtfertigt.

Der BVWP kann nur dann den an ihn gestellten Anforderungen gerecht werden und er kann nur dann seine festgeschriebenen Ziele erfüllen, wenn er Projekte wie die A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) aus dem Vordringlichen Bedarf entfernt und sie entweder in den Weiteren Bedarf einstuft oder vollständig auf sie verzichtet.“

Zudem wäre der Flächenverbrauch dieses Projektes immens – das Umweltbundesamt fordert aus diesem Grund ebenfalls die Streichung des Projektes.

Berlin, den 22. November 2016

Arbeitsgruppe der Fraktion DIE LINKE
im Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. November 2016

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 wolle beschließen:

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

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
761	NI	B210		AS Riepe (A 31)	n Aurich	N 2/3 Kein Bedarf

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der „Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ (ohne Datum) zu der geplanten Maßnahme. Wir schließen uns dieser Argumentation an.

„Zusammenfassende Einschätzung

Die Einstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf basiert auf falschen Annahmen, die dazu führen, dass die Bewertungsergebnisse und die Projektbewertung der Module A, C & D als zu positiv erscheinen. Dagegen hat die hohe Umweltbetroffenheit keine ausreichende Berücksichtigung bei der Dringlichkeitseinstufung gefunden. Eine Bedeutung des Projektes für das Gesamtnetz sehen wir nicht. Die angemeldeten Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft und berücksichtigt. Zusätzlich prognostiziert der Landkreis Aurich bis 2030 den Verlust von 27,3% der arbeitsfähigen Bevölkerung sowie 10% der Gesamtbevölkerung. Dies wird durch Zahlen des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen bestätigt.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 ist nicht nachvollziehbar:

Die verkehrlichen Prognosen sind unseres Erachtens zu positiv geschätzt, Ziel- und Quellverkehre werde zu niedrig angenommen.

Planungskosten und andere bewertungsrelevante Kosten sind deutlich zu niedrig angesetzt. Finanzierungskosten werden beispielsweise überhaupt nicht berücksichtigt.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis muss mit Bezug auf die genannten Gründe deutlich nach unten korrigiert werden.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Neubau-, z.T. Ausbaustrecken führen durch einen von Grünland und zahlreichen Gräben geprägten ländlichen Raum südwestlich von Aurich. Die insgesamt hohe Beeinträchtigungen resultieren u.a. durch die Querung eines FFH-Gebietes, sowie der Durchfahung eines BfN-Kernraums (Feuchtlebensräume) sowie eines überlagerten BfN-Großraumes (Feuchtlebensräume). Insgesamt besteht daher eine hohe Umweltbetroffenheit.

Mit 3,2 km Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), einer Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) von 11,1 ha, der wahrscheinlichen und erheblichen Belastung eines Natura-2000-Gebietes und einer Flächenneuanspruchnahme von 98,6 ha, darf das Projekt schon allein aus Gründen der naturschutzfachlichen Beurteilung nicht realisiert werden.

- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Die raumordnerische Gesamtbeurteilung des Projektes erscheint auf Grund verschiedener Aspekte als eindeutig zu hoch gewählt und liegt mit 9,9 Punkten ja auch ohnehin gerade so im mittleren Raumwirksamkeitsbereich.

Die bereits stark diskussionswürdigen Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Jever und Wittmund, werden durch die mit 3,9 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Aurich und mit 3,0 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Norden deutlich zu hohe Einstufung vollends unglaubwürdig. Durch das Neubauprojekt B210-G10-NI wird für den Mittelbereich Norden die Erreichbarkeit in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen deutlich weniger verbessert als in den PRINS angenommen.

Emden und Aurich werden bereits heute durch die Bundesstraßen B27 und B210 bereits recht schnell erreicht.

Auch durch einen Neubau des Projektes B210-G10-NI werden sich hier die Fahrzeiten nicht signifikant verringern. Auch die Erreichbarkeit der A31 und damit der Zugang zu Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen wird für den Mittelbereich nicht bedeutend verbessert.

Durch eine notwendige Korrektur der Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Norden von 3 und Aurich von 3,9 auf jeweils maximal je 2 Bewertungspunkte ergibt sich für die Bewertungsgrundlage der raumordnerischen Bewertung ein Wert von maximal 7,0 Punkten und damit die Einstufung in den Bereich der geringen Raumwirksamkeit.

- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Die Annahme einer hohen städtebaulichen Bedeutung ist unzutreffend. Bei der Einordnung wird davon ausgegangen, dass es noch Vollendung des Projektes B210-G10-NI zu einem Rückbau innerstädtischen Straßen kommt. Ein solcher Rückbau ist aber nach dem Verkehrsgutachten der Firma PGT Umwelt und Verkehr vom 27.05.2013 nicht möglich, da festgestellt wurde, dass der Ziel- und Quellverkehr bestehen bleibt.

Forderung

Wir fordern deshalb das Projekt B210-G10-NI in dieser Form zu streichen. Bei der Einordnung in den vorrangigen Bedarf wurde sowohl von einem falschen Nutzen-Kosten-Verhältnis, als auch von einer zu hohen raumordnerischen Gesamtbeurteilung ausgegangen. Darüber hinaus geht von dem Projekt kein Nutzen für das Gesamtnetz aus. Die geplanten Bauvorhaben sind einzig von lokaler Bedeutung. Nutzen für die Bevölkerung und die lokale Wirtschaft können durch die vom BUND vorgeschlagenen Alternative besser, kostengünstiger und ökologischer erreicht werden.“

Auch das Umweltbundesamt fordert aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme für das Teilprojekt Aurich – Riepe (A 31) dessen Streichung.

Berlin, den 22. November 2016