

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

Berlin, den 22. November 2016

<p><b>Deutscher Bundestag</b> Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur <b>Ausschussdrucksache</b> <b>18(15)444</b></p>
--

## 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
189	BY	B002		OU Weilheim	N 2/3	Kein Bedarf

### Begründung

Mit den folgenden Argumenten ist das Projekt abzulehnen. Sie stammen aus der Stellungnahme der „Bürgerinitiative Heimat2030“ aus Weilheim vom 7. 11. 2016:

„Umweltaspekte:

- o Die geplante Trasse verläuft direkt am Rande des Trinkwasserschutzgebietes von Weilheim und kann bei entsprechenden Unfällen zu deutlichen Gefährdungen führen.
- o Die geplanten Baumaßnahmen (Damm auf der Nordseite des Gögerls) haben massiven Einfluss auf den Hochwasserschutz: Die Stadt würde 70.000 Kubikmeter Rückhaltevolumen verlieren und müsste dies aufwändig kompensieren.
- o Das durch den geplanten Damm durchtrennte Angerbachtal ist laut entsprechenden Untersuchungen eine wichtige Ader der Frischluftzuführung für die Innenstadt. Eine Blockierung der nächtlichen kalten Frischluft würde – speziell an heißen Sommertagen – das Klima in der Innenstadt signifikant verändern.
- o Gerade das Gögerl als Hausberg der Weilheimer besticht durch eine artenreiche und unberührte Natur. Hier finden sich blumenreiche Trockenrasen, eine wertvolle Hügellandschaft aber auch viele vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten (etwa gewann der ansässige Bauer Seemüller entsprechende Preise für die Artenvielfalt der von ihm gepflegten Wiesen). Aber auch die Toteismulden am Dietlhofer See würden der Ortsumfahrung zum Opfer fallen.
- o Eine deutlich längere Straßenführung mit höherer Geschwindigkeitsbeschränkung bedeutet naturgemäß einen deutlich höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Dieser würde, zumindest teilweise, ebenso wie der entstehende Lärmteppich aufgrund des oben genannten Kamineffekts des Angerbachtals direkt in die Innenstadt ziehen.
- o Eine Ostumfahrung würde die angrenzenden Gemeinden Deutenhausen, Marnbach, Magnetsried, Seeshaupt und Sankt Heinrich nach Studien der Gemeinde Seeshaupt mit bis zu 33% mehr

Verkehrsaufkommen belasten (und dies auf einer kurvenreichen und unfallträchtigen Strecke ohne sichere Überholmöglichkeiten).

Städtebauliche Aspekte:

- o Der aktuelle Vorschlag der Ostumfahrung ist keine Ortsumfahrung, sondern eine Ortszerschneidung, da die Ortsteile Deutenhausen und Marnbach durch die Trassenführung und den geplanten 6-8m hohen Damm von der Innenstadt räumlich und optisch abgeschnitten würden.
- o Weilheim braucht aufgrund des prognostizierten Wachstums dringend erschwinglichen Wohnraum. Dieser soll nach bisherigen Planungen vor allem im Süden und Osten der Stadt entstehen – zum Teil auch auf oder direkt neben den Flächen, die die angedachte Ostumfahrung beanspruchen würde (Einheimischenmodelle sind hier schon genehmigt, etwa mit dem ausgewiesenen Bauraum Hardtfeld II). Hier fehlt unseres Erachtens ein Gesamtkonzept, welches auch den Faktor Wohnraum berücksichtigt.
- o Die letzte Machbarkeitsstudie, welche auch dem Stadtratsbeschluss von 2009 zugrunde liegt, ist aus dem Jahr 2005. Damals gab es viele Wohnbaugebiete in der Nähe der geplanten Trasse noch gar nicht. Insofern sind die hier einfließenden Zahlen betroffener Bürger schon lange nicht mehr aktuell (und die Aussage aus der Machbarkeitsstudie, es handele sich um einen „konfliktarmen Offenlandbereich“, so sicher nicht mehr haltbar). Heute wären deutlich mehr Personen von Lärm und Abgasen aber auch der Zerstörung von Naherholungsflächen betroffen.
- o Zudem hat sich der Stadtrat in der damaligen Entscheidung für die Osttrasse aber gegen den jetzt beantragten kurzen Tunnel entschieden. Dieser – so ein wörtliches Zitat – würde nur genommen, um bessere Chancen auf eine Bewilligung zu haben. Sprich, am Ende würde eine Variante genehmigt, die der Stadtrat so gar nicht beschlossen hat (auch wenn im Bundesverkehrswegeplan der entsprechende Stadtratsbeschluss von 2009 als wegweisend mit aufgeführt wird.)
- o Die geplante Trassenführung bringt schwere Eingriffe in die am meisten frequentierten Naherholungsgebiete von Weilheim mit sich (das Gögerl, den Hechenberg, das Angerbachtal, Hardtfeld und Hardt sowie den Dietlhofer See). Hier würden trotz aller eingeplanten „Querungshilfen“ unwiderbringliche Einschnitte in die Natur geschehen, die viele Bürger dann wohl zur Nutzung des Autos bringen würden – um wieder in die Natur kommen zu können...

Nutzen der geplanten Trasse:

- o Schaut man sich in der der Planung zugrundeliegenden Machbarkeitsstudie die Verkehrsströme an (Ziel-/Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr) so wird schnell ersichtlich, dass ein Großteil der Berufspendler aus dem Westen kommt und eine Ostumfahrung nicht nutzen würde (auch, weil Weilheims Gewerbegebiete und damit die Arbeitsplätze überwiegend im Westen der Stadt liegen).
- o Die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Region zugrundeliegende Idee einer Nord-Süd-Achse Starnberg-Garmisch ist dadurch aktuell hinfällig geworden, dass sich die Gemeinde Starnberg gegen den geplanten Tunnel entschieden hat. Solange aber das verkehrstechnische Nadelöhr in Starnberg besteht, macht eine Umfahrung Weilheims keinen Sinn, da sich – zumindest in Fahrtrichtung Starnberg – der Druck auf Starnberg und die Staubelastung vor Ort nur noch massiv erhöhen würde.
- o Der Nutzen-Kosten-Faktor von 2,3 ist deutlich unterdurchschnittlich (von 141 Projekten im vordringlichen Bedarf in Bayern haben nur 12 einen schlechteren Wert). Dabei wurden viele Umweltaspekte bislang aber noch gar nicht eingewertet (siehe Argumente oben). Peter Ramsauer, der frühere Bundesverkehrsminister, sagte noch am 29.10.2010 in einem Interview mit der FINANCIAL TIMES Deutschland, „dass zurzeit nur solche Verkehrsprojekte realisiert würden, deren volkswirtschaftlicher Nutzen mindestens viermal so hoch sei wie ihre Kosten.“

Wirtschaftliche Aspekte:

- o Das Projekt ist mit 35,3 Millionen Euro veranschlagt (Planungsstand 2014). Dabei sind aber viele Kosten bislang nicht berücksichtigt: So gehören der Stadt Weilheim im Osten bislang nur wenige Grundstücke (während im Westen bereits viele Grundstücke für die angedachte Westtrasse im Besitz der Stadt sind). Hier würden weitere deutliche Kosten anfallen (die dann eh schon niedrigen Nutzen-Kosten-Faktor signifikant drücken würden).
- o Durch den Bau des Damms auf der Nordseite des Gögerls würde der Stadt Weilheim ein Volumen von 70.000 Kubikmeter Rückhaltebecken für den Hochwasserschutz verloren gehen. Auch dies müsste mit erheblichem Aufwand korrigiert werden.

Angesichts der genannten (und all der hier aus Gründen der Fokussierung noch nicht erwähnten) Gesichtspunkte setzen wir uns als Bürgerinitiative klar und vehement gegen die beantragte Ostumfahrung ein und wünschen uns eine Neuplanung unter stärkerer Berücksichtigung der bislang vernachlässigten Aspekte.

Um unsere Stellungnahme zu unterstreichen, übersenden wir 2582 Unterschriften. Unser Widerstand ist, abschließend noch mal festgehalten, vor allem in der Nichtberücksichtigung zentraler Aspekte des Umweltschutzes und der Städteplanung begründet und wird mit Fortschreiten des Planungsprozesses sicher nicht abnehmen. Wir sind nicht gegen Infrastrukturprojekte – wünschen uns aber sinnvolle Lösungen und eine offene Diskussion mit den betroffenen Bürgern darüber.“

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
190	BY	B002		Sarnberg (Entlastungstunnel)	N2-E4	Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme der Sarnberger „Bürgerinitiative pro Umfahrung – contra Amtstunnel“ vom 27.4.2016 während der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030, denen wir uns anschließen:

„Die Bürgerinitiative hat die Bewertung des Projektes geprüft, soweit dies angesichts der verfügbaren Daten möglich war. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bewertung des Projektes teilweise von falschen Voraussetzungen ausgeht und hinsichtlich des Bedarfsnachweises zu einem falsch positiven Ergebnis kommt (Beratung durch Prof. Dr. Peter Kirchhoff, TU München). Aus Sicht der Bürgerinitiative wäre es für die Stadt besser, auf einen Innenstadtunnel zu verzichten und stattdessen eine Ortsumfahrung in den BVWP aufzunehmen. Hinter dieser Empfehlung stehen ein großer Teil der Sarnberger Bürger sowie inzwischen auch die Mehrheit des Stadtrats.“

#### Grundlagen der Nutzenberechnung

Die Nutzenberechnung basiert auf einem Vergleich von 24-Std.-Straßenbelastungen im Bezugsfall (= zukünftiger Verkehr ohne die untersuchte Maßnahme) und im Planfall (= zukünftiger Verkehr nach Realisierung der untersuchten Maßnahme) für das Jahr 2030. Lt. Angaben in der BVWP-Bewertung steigt an der südöstlichen Stadtgrenze die Belastung auf 16.000 KFZ/Tag im Bezugsfall und 30.000 KFZ/Tag im Planfall. Damit entsteht ein zusätzlicher Verkehr von 14.000 KFZ/Tag. Die Leistungsfähigkeit des Tunnels wird mit 18.000 KFZ/Tag angenommen, so dass vom Tunnel nur 4.000 KFZ/Tag aus der heutigen Belastung der Hauptstraße aufgenommen werden können. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass der Tunnel vor allem notwendig ist, um den von ihm verursachten Verkehr zu bewältigen. Einige der Nachbargemeinden werden durch den Tunnel zwar entlastet, die Stadt Sarnberg wird aber zusätzlich belastet. Dies kann nicht im Interesse der Sarnberger Einwohner sein.

Von der Bürgerinitiative werden diese Belastungsdaten sowie die in der BVWP-Bewertung daraus abgeleiteten verkehrlichen / physikalischen Wirkungen als fragwürdig angesehen:

- Die Belastungsprognose lehnt sich an die Prognose der Bundesrepublik an. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich die Stadt München aufgrund von Auflagen der EU zur Reduzierung des Feinstaubes gegen die hohe Zahl an Auto-Berufspendlern wehren und einen Teil von ihnen durch eine verschärfte Parkraumbewirtschaftung oder sogar eine Innenstadtmaut zum Umstieg auf den ÖPNV veranlassen wird.
- Die Prognose des zusätzlichen Verkehrs basiert auf einem Regionalmodell, das aus anderweitigen und zeitverschiedenen Verkehrserhebungen zusammengefügt wurde. Die Daten sind nicht nachvollziehbar und in ihrem Umfang auch nicht glaubhaft.

Folgeschwerer als diese Unsicherheiten in der Belastungsprognose sind die Verschiebungen der großräumigen Verkehrsbeziehungen. Inzwischen wurde die St 2069 zwischen Starnberg und der A 96 bei Gilching ausgebaut. Die Westumfahrung von Starnberg ist im Bau. Hierdurch wird eine leistungsfähige Verbindung von Starnberg nach München über die A 96 geschaffen (schnellere Erreichbarkeit des Münchener Nordens einschl. Flughafen, direkter Autobahnanschluss an die Münchener Fernautobahnen). Von der Straßenbauverwaltung wird eingeräumt, dass diese Verkehrsverlagerungen bei der Planung des Innentunnels nicht berücksichtigt wurden. Verkehrsbefragungen haben ergeben, dass die Straßenverbindung zur A 96 zukünftig etwa 50 % des heutigen Durchgangsverkehrs nach München aufnehmen wird.

Der über die St 2069 von Norden kommende Verkehr hat Ziele in Weilheim und den Westufergemeinden, in der Stadt Starnberg sowie über die A 295/A 95 in den Ostufergemeinden sowie in Wolfratshausen und Garmisch. Heute ist dieser Verkehr allein auf den Weg über die Hanfelder Str. und die Innenstadt angewiesen. Dadurch kommt es zu Staus an der Einmündung der St 2069 in die B 2 sowie zu Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohngebiete. Der Verkehr nach Weilheim und in die Westufergemeinden wird zukünftig den Weg über die Westumfahrung nehmen. Um die Hanfelder Str. weiter zu entlasten und auf den Verkehr in die Innenstadt zu begrenzen ist es erforderlich, eine Nord-Ost-Spange zu bauen, welche die Hanfelder Str. über die Gautinger Str. mit der A 952 verbindet.

Mit der Fertigstellung der Westumfahrung und einer Nord-Ost-Spange entstehen bereits große Teile einer nördlichen B 2-Gesamtumfahrung. Deswegen ist von Anfang an eine solche Umfahrung nicht als Ergänzung, sondern als Alternative zum Innentunnel diskutiert worden (Vorschlag des Straßenbauamtes Weilheim von 1999).

Durch diese Entwicklungen verliert der Innentunnel einen Teil seiner Belastung und damit auch einen Teil seiner Entlastungsfunktion. Damit entfällt die Geschäftsgrundlage der Planfeststellung. Die erwarteten Geldwerte des Nutzens werden sich deshalb nicht einstellen und der Nutzen-Kosten-Faktor wird wegen des geringeren Nutzens sinken.

#### Kosten

Die Investitionskosten für den Innentunnel wurden bei der Planfeststellung mit 79 Mio € angegeben. In der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP erscheinen bereits Kosten von 162 Mio €. Ursache dieser Kostenerhöhung sind vor allem die unten erläuterten geohydrologischen Probleme. Da die daraus entstehenden Kosten vorher nicht hinreichend sicher abgeschätzt werden können, besteht das Risiko, dass sie sich weiter erhöhen. Dies würde neben dem geringeren Nutzen den Nutzen-Kosten-Faktor weiter sinken lassen. Auch müssen die Kosten für die Verbindung zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. den Kosten des innerstädtischen Entlastungstunnels der B 2 hinzugerechnet werden.

#### Naturräumliche, raumordnerische und städtebauliche Beurteilung

Der Innentunnel hat folgende negative städtebauliche und naturräumliche Wirkungen:

- Die Lärmbelastung der Anwohner verringert sich nur in dem Abschnitt der B 2, der vollständig unter der Erde liegt. Im Bereich der Zulaufstrecken und der Rampen bleibt die Lärmbelastung gleich oder erhöht sich sogar aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme. Auch die Abgasbelastung der Anwohner sinkt nur dort, wo die Straße unterirdisch geführt wird. Insgesamt werden die Abgase aber nicht weniger, sondern aufgrund des zunehmenden Verkehrs mehr. Durch den für den Tunnel geplanten Abgaskamin werden die Abgase gleichmäßig über die Stadt verteilt.
- Die Überquerbarkeit der Hauptstraße wird kaum besser, weil die hochbelasteten Staatsstraßen weiterhin oberirdisch auf der Hauptstraße verlaufen. Im Bereich der Tunnelrampen und der unmittelbar anschließenden Zulaufstrecken ist eine Straßenüberquerung überhaupt nicht möglich. Positive Straßenraumeffekte,

Sanierungs- und Erneuerungseffekte können sich aufgrund der weiterhin hohen Belastung der Hauptstraße ebenso wenig einstellen wie positive Flächen- und Erschließungseffekte.

- Das Stadtbild wird durch die Tunnelrampen und die Zulaufstrecken mit ihren zusätzlichen Fahrstreifen erheblich beeinträchtigt. Am östlichen Tunnelmund sind nach Angaben des Straßenbauamts 7 Fahrstreifen erforderlich. Diese Straßenausbildung führt nicht nur optisch, sondern auch funktional zu einer Trennung der beiden Stadthälften.

- Geohydrologische Probleme entstehen, weil der Innentunnel Gebiete mit wechselnden Grundwasserverhältnissen in verschiedenen Grundwasserhorizonten quert. Dies ist erst durch Bohrungen nach der Planfeststellung bekannt geworden.

Während der Bauzeit von 6-8 Jahren wird es durch die verschiedenen Baustellen zu unerträglichen Zuständen im Verkehrsablauf und zu Umsatzeinbußen der Geschäfte kommen.

#### Alternativen

In Starnberg werden z.Z. zwei Alternativen diskutiert:

- Die ortsferne Umfahrung zweigt nördlich von Hanfeld von der St 2069 nach Osten ab, überquert das Würmtal auf einer Hochbrücke und schließt an die Autobahn A 95 bei Oberdill an. Sie ist die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Autobahnen A 96 und A 95 und verkürzt die Fahrzeit für den Verkehr der heutigen B 2. Für die Entlastung der Hanfelder Str. und der Innenstadt vom Nord-Süd-Verkehr ist jedoch auch hier eine Spange zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. erforderlich.

- Die ortsnahe Umfahrung zweigt von der Westumfahrung in Höhe von Hadorf nach Osten ab, kreuzt die Hanfelder Str. in Höhe des heutigen Bauhofs, unterfährt das Waldgebiet am Hofbuchet, kreuzt die S-Bahn und die Gautinger Str. und mündet an der Würmbrücke in die A 952 ein. Sie verursacht trotz einer längeren Fahrstrecke für den Verkehr der B 2 wegen der höheren möglichen Fahrgeschwindigkeit keine Fahrzeitverluste. Die ortsnahe Umfahrung hat die Funktion eines halben Außenrings von Starnberg, in den alle von Norden kommenden Staatsstraßen einmünden. Sie stellt gleichzeitig die notwendige Verbindung zwischen der Hanfelder Str. und der Gautinger Str. dar.

Beide Umfahrungen führen zu naturräumlichen Problemen. Sie müssen untersucht und gegenüber den lärmtechnischen, hydrologischen und städtebaulichen Problemen des Innentunnels abgewogen werden. Die Umfahrungen wurden seinerzeit ohne genauere Untersuchung mit dem Argument verworfen, sie seien aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes von vorn herein nicht realisierbar. Der heutige Stadtrat ist aufgrund einer zwischenzeitlichen Studie heute mehrheitlich anderer Meinung.

Die Kosten für die beiden Umfahrungsvarianten sind wesentlich geringer als die Kosten für den Innentunnel (wahrscheinlich weniger als die Hälfte).“

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	
192	BY	B002		AS Friedberg	B 300	E 4	Kein Bedarf
193	BY	B002		w Friedberg (s B 300)		E 4	Kein Bedarf
194	BY	B002		OU Kissing		N 3/4	Kein Bedarf
195	BY	B002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	E 4	Kein Bedarf

### Begründung

1. Die Notwendigkeit der Maßnahmen besteht nicht, da die B 17 nicht überlastet ist.
2. Die Alternative eines Ausbau der B17 ist nicht detailliert geprüft worden.
3. Andere Alternativen zur Entlastung der B17 wie z.B. intelligente Verkehrsleitsysteme, wechselseitige Freigabe von Fahrspuren, Untertunnelungen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Region, großräumige Umleitung des Verkehrs in Richtung München über die A96 und A99 sind vorhanden und wurden nicht geprüft.
4. Eine erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten ist nicht ausgeschlossen.

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
230	BY	B013		OU Holzkirchen	N 2	Kein Bedarf
231	BY	B013		OU Großhartpenning	N 2	Kein Bedarf
232	BY	B013		OU Kurzenberg	N 2	Kein Bedarf

### Begründung

Mit den folgenden Argumenten sind die Projekte abzulehnen. Sie stammen aus der Stellungnahme der „Bürgerinitiative liebens- und lebenswertes Holzkirchen“ vom 7. 11. 2016:

„Der BVWP verfehlt hier seine Ziele: Reduzierung der Umweltbelastung, Erhalt schützenswerter zusammenhängender Flächen, Reduzierung des Flächenverbrauchs, mehr umweltfreundliche Mobilität – das sind für uns gute und erstrebenswerte Ziele, die wir gerne unterstützen und mittragen würden. Durch diese Trassen wird jedoch ein hoher und weiterer Flächenverbrauch erreicht, da es sich ausschließlich um neue Trassen handelt. Unsere fußläufigen Naherholungsgebiete werden zerstört, landwirtschaftliche Nutzflächen werden zerschnitten und deren Bewirtschaftung erschwert. Landwirtschaftliche Betriebe und Pensionsbetriebe werden in ihrer Existenz bedroht. Die Umweltbelastung steigt – Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen an Stellen, die bisher noch Vogelzwitschern und sauberere Luft für die Holzkirchner bieten. Eine Analyse des hier fahrenden Schwerlastverkehrs ist nicht getätigt worden. Eine Verlagerung auf die Schiene von Ursprungs- zu Zielort wurde nicht geprüft und wird hier anscheinend nicht angestrebt. Auch der Ausbau des ÖNV (Erhöhung der Frequenz BOB, Einsetzen von Pendelbussen für die Strecke Bad Tölz – Holzkirchen (Bahnhof) zu Stoßzeiten an Werktagen und/oder von der Ausfahrt der A8 ins Tegernseer Tal und nach Bad Tölz am Wochenende zur Verminderung des Individualverkehrs) ist nicht berücksichtigt und wirtschaftlich geprüft worden und scheint nicht angestrebt zu werden. Die gegenseitigen Abhängigkeiten OU Gmund – OU Waakirchen – B13-Bad Tölz sind nicht berücksichtigt worden. Wir präfe-



rieren ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland und die Metropolregion München, das die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht. Wir wünschen uns eine simulationsgestützte Planung für unsere Region, die Mega-Trends wie Digitalisierung, Homeoffice-Optionen, Verstärkung des regionalen Einkaufs, Verzicht auf eigenes KFZ und Steigerung der Share-Economy berücksichtigt, und welche die Ziele „wenig Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und durch geeignete Maßnahmen fördert.

Die Aussage, Bad Tölz und Lenggries hätten Erreichbarkeitsdefizite, ist weder konkret belegt, noch richtig. Es existieren Erreichbarkeitsoptionen über die Autobahn München – Garmisch, über die B11 München – Geretsried – Bad Heilbrunn – Bad Tölz, über die A8 und Weyarn, über die A8 und Holzkirchen, über die A8 und die Strecke Sauerlach-Dietramzell-Bad Tölz. Ohne Auto gelangt man per Schiene (BOB) und Bus (RVO) nach Bad Tölz und Lenggries. Mit dieser bereits jetzt hervorragenden Erreichbarkeit wird auch in aktuellen Tourismusprospekten geworben. Eine wirkliche weitere Steigerung der Erreichbarkeit liese sich nur durch einen Regionalflugplatz realisieren. Zudem werden sich innerhalb der nächsten 30 Jahre durch demografische und wirtschaftliche Individual-Entwicklung (alternde Bevölkerung, steigende Altersarmut, Zunahme von einkommensschwachen Familien), gesteigertes Umweltbewußtsein, Erhöhung des Wander- und Radlerurlaubs sowie durch den Ausbau bereits bestehender Angebote, wie zum Beispiel der regionalen Mitfahrzentrale des ADAC, deutlich weniger Fahrzeugzulassungen und Fahrzeugbewegungen ergeben. Wir erwarten eine Neuberechnung der Verkehrszahlen auf der Basis dieser Überlegungen. Der aktuelle BVWP behauptet zudem: „Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.“ Die im Vorhergehenden beschriebenen Auswirkungen (Wegfall der Naherholungsgebiete, zusätzliche Lärm- und Feinstaubbelastung, Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen), sowie die Verbauung unserer aktuell attraktiven und schützenswerten Landschaft durch Brücken und Einschleifungen stellen für uns signifikante Beeinträchtigungen dar.

#### Teilprojekt B 13 OU Holzkirchen

Die Annahme, es würde eine Entlastung eintreten, ist nicht zutreffend. Mehrere Gutachten belegen, dass es sich beim Verkehr in der Tölzer Straße in Holzkirchen hauptsächlich um Ziel- und Quellverkehr handelt, der weiterhin bestehen bleibt, so dass eine Entlastung nicht gegeben ist. Auch die Unfallhäufungsschwerpunkte bleiben bestehen. Es könnte sich entsprechend der Gutachten sogar mehr Verkehr ergeben. Die Ergebnisse des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes finden beim BVWP keine Berücksichtigung. An den Wochenenden und zur Ferienzeit quält sich von Sauerlach her kommend eine sehr große Anzahl von Verkehrsteilnehmern durch Holzkirchen, die von ihrem Navigationsgerät geleitet werden. Dieser massive Verkehr in der Münchner Straße über den Marktplatz und dann durch die Tölzer Straße bleibt bestehen. Ein Ausbau des ÖPNV per Schiene von Bad Tölz nach München ist nicht in Erwägung gezogen worden, ebenso der Einsatz schneller Pendlerbusse von Bad Tölz nach Holzkirchen. Die Möglichkeit der Einschränkung des Schwerlastverkehrs auf Fahrzeiten zwischen 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr ist nicht in Erwägung gezogen worden. Umweltbewusste Logistikkonzepte oder ein überregionales Schwerlastverkehrskonzept wurden noch nicht erstellt und geprüft. Die Auswirkungen auf die Belastungssituationen in Großhartpenning und Kurzenberg sind nicht berücksichtigt worden. Die negativen Auswirkungen auf Naherholung, Landwirtschaft, sogar auf Existenzen sind signifikant, wurden anscheinend willkürlich bewertet und nicht in ihrer kompletten und überdauernden Zerstörungswirkung berücksichtigt.

Dies gilt auch für die OU Großhartpenning und Kurzenberg. Anstelle der in den vordringlichen Bedarf aufgenommenen Trassenführungen erachten wir alternativ ein landkreisübergreifendes, integratives Verkehrskonzept für das Oberland für sinnvoll und zukunftsweisend. Ein Gesamt-Verkehrskonzept, das ökologische Megatrends, die Ideen in Bezug auf „Europa-Metropolregion München“ und die Basisziele des BVWP „Weniger Flächenverbrauch, weniger Umweltbelastung, mehr umweltfreundliche Mobilität“ zum Ziel hat und auch erreicht. Damit würden Verkehrsziele, Mobilitätsziele und Nachhaltigkeitsziele erreicht werden und zudem verantwortlich mit den Ressourcen umgegangen, die wir unseren Kindern und Kindeskindern bewahren müssen.“

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
288	BY	B025		OU Dinkelsbühl	N 2	Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme des „Fördervereins Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V.“ vom 22.4.2015 zur geplanten Maßnahme, denen wir uns anschließen:

”

1. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten! Die Realisierung dieser Straße würde erheblichen Mautausweichverkehr anziehen. Eine bessere Lösung wäre es, den Fernverkehr wie bisher auf die Autobahn A7 zu leiten, denn dann würde der Staat auch nicht auf Mauteinnahmen verzichten müssen.
2. Die Ostumfahrung wäre 3,4 km lang und der Vergleich zur erheblich kürzeren Route durch die Stadt legt die Vermutung nahe, dass der Fernverkehr zu manchen Tages- und Nachtzeiten trotz Existenz der Umfahrung doch durch die Stadt rollen würde. Die derzeitige B25 über die Luitpoldstraße wäre für den Fernverkehr z.B. wegen der anliegenden Tankstellen und Geschäfte nicht zu sperren.
3. Es muss auch an die Gastronomie und den Einzelhandel gedacht werden. Die Stadt lebt vom Tourismus. Durch diese Straße wäre zu befürchten, dass der Campingplatz, der sich in unmittelbarer Nähe zur Ostrasse befände, aber auch Einzelhandel, Restaurants und Hotels in der historischen Altstadt mit Umsatzeinbußen rechnen müssten, weil der Verkehr außen herum geleitet würde und auch spontan entschlossene (Tages-)Gäste ausbleiben würden. Mögliche Konsequenzen wären ein Aussterben der Innenstadt und die Erhöhung der Arbeitslosigkeit in einem ohnehin strukturschwachen Gebiet.
4. Die geplante Trassenführung beinhaltet starke Steigungen, durch die bei der Berganfahrt und Beschleunigung starker Lärm und erhöhte Abgasbelastung verursacht werden würden. Dies würde erhebliche Beeinträchtigungen für Erholungssuchende, Flora und Fauna der Naherholungsgebiete Campingsee und Mutschachwald sowie für die Menschen in vier Wohngebieten und Schrebergärten bedeuten.

Weder Flüsterasphalt noch Tempolimits sind bei dem überarbeiteten Konzept des Stadtrates vorgesehen.

5. Ein weiterer Punkt, diese Straße nicht gutzuheißen ist, dass unser Trinkwasser zu einem sehr großen Teil aus den Brunnen im Mutschachwald kommt und hier nicht genügend Schutz geboten ist. Die gesamte Osttrasse führt durch eine Vorbehaltsfläche für den Trinkwasserschutz.
6. Die geplanten Verbesserungen der Trasse sind nicht ausreichend. Noch immer fehlen z.B. Lärmschutz und Maßnahmen gegen Wildwechsel an wichtigen Stellen.
7. Der unnötigen Flächenversiegelung muss Einhalt geboten werden, nicht zuletzt um die tragischen Folgen des globalen Klimawandels einzudämmen.
8. Die Ostumfahrung wurde im Jahr 2008 mit 7,1 Millionen Euro veranschlagt. Eine Umgehung um Neustädtlein hätte einige Brückenbauten erfordert und die Summe der Ostumfahrung auf über 10 Millionen Euro erhöht. Dagegen wurde die Kosten für die Bahnparallele Trasse auf 11,6 Millionen Euro geschätzt, wobei die Sanierung von zwei Brücken, die ohnehin fällig ist, eingerechnet wurden so dass die Bahnparallele Trasse teurer erschien als sie letztendlich gewesen wäre.

Aufgrund der Kritik an der Ostumfahrung möchten wir Ihnen ein verbessertes, vergleichsweise kostenminimales Verkehrskonzept für die Luitpoldstraße vorschlagen.

Problematisch scheint für viele Dinkelsbühler Bürger das hohe Verkehrsaufkommen auf der vorwiegend gewerblich geprägten Luitpoldstraße, dem Verlauf der B25 in Dinkelsbühl, zu sein. Das eigentliche Problem sind jedoch die Ampelschaltungen, die durch Kreisverkehre ersetzt werden können und somit die Ostumfahrung überflüssig machen würden.

Als Beispiel dafür, dass ein Kreisverkehr den Verkehr sehr effektiv leitet, ist der seit Jahren existierende Dinkelsbühler Kreisel an der Kreuzung Südring / Mönchsrother Straße mit einem Durchmesser von etwa 38 Metern. Er ersetzte eine Ampelkreuzung, und seither fließt der Verkehr an dieser Stelle absolut problemlos.

Wir bitten Sie, unsere Forderung nach zwei weiteren Kreiseln auf der B25 in der Luitpoldstraße zu unterstützen. Die Fläche an der Kreuzung Luitpoldstraße / Am Stauferwall beträgt etwa 38 x 46 Quadratmeter. Die Fläche an der Kreuzung Luitpoldstraße / Am Brühl beträgt etwa 38 x 31 Quadratmeter (Quelle: Bayernviewer), wobei für diese Kreuzung mittlerweile auch ein Kreisverkehr durch die im Stadtrat repräsentierende Wählergruppe Land gefordert wird.

Die Vorteile dieser beiden Kreisverkehre wären unserer Meinung nach, dass der Verkehr auf der Luitpoldstraße fließen könnte, ohne weiteren Mautausweichverkehr anzuziehen. Die Sperrung der B25 für Mautflüchtlinge sollte unbedingt aufrechterhalten werden. Der Staat könnte auch auf diese einfache Weise die Kosten für eine Umgehung, aber auch für die Ampelwartung sparen, Steuereinnahmen erzielen und gleichzeitig die Umwelt schützen.“

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
297	BY	B026n		AK Schweinfurt/Werneck (A7)	Karlstadt	N 2/3 Kein Bedarf
298	BY	B026n		Karlstadt	A 3	N 2/3 Kein Bedarf
320	BY	B276		Zubringer Lohr		N 2 Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahmen stammen aus einer Stellungnahme von „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B26n“ vom 2. 9. 2016, denen wir uns anschließen:

„Begründung unserer Ablehnung:

Die Verkehrsprognose (B 26n) gehen von einem fiktiven, täglichen Fahrzeugaufkommen von bis zu 16.000 Fahrzeugen auf einer durchgängig (von der A7 bis zur A3) ausgebauten B 26n aus. Die bislang bekannte Kostenschätzungen für B 26n und B 276 (als Zubringer) summieren sich auf Baukosten von über 206 Mio. €. Bisher wurde von rund 500 Mio. € Bausumme und einem Verkehrsaufkommen von bis zu 44.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen. Die Zahl der LKW-Fahrten auf der B 26n wird aufgrund der LKW-Mauterhebung auf Bundesstraßen ab dem Jahr 2018 vermutlich drastisch abnehmen, da die Fahrt über A7 und A3 im Osten um Würzburg herum nicht länger ist. Die B 26n ist lediglich eine Ortsumfahrung für das gesamte Werntal. Dort fahren derzeit auf der alten B 26 maximal 6.500 FZ pro Tag!

Die B26n ist kein Teil des Kernnetzes, sondern erschließt lediglich, wie die bereits bestehende B 26, den Landkreis Main-Spessart als östliche Anbindung an das Autobahnnetz (A 7, A 70, A 71). Die gegenüber der bestehenden Bundesstraße B 26 zusätzliche Verkehrsaufnahme wäre relativ gering. Der induzierte Anteil des auf 10 000 Kfz/24h prognostizierten Verkehrs würde mit 15,66 Mio./PKW-Km/a sehr deutlich größer sein als der verlagerte mit 0,78 Mio./PKW-Km/a. Allein diese Tatsache rechtfertigt es nicht, nach den Kriterien für die Priorisierung von Projekten für den BVWP, dass das Projekt mit TO1 für den ersten Bauabschnitt in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde!

Das Projekt B026-G044-BY-T01-BY/B026-G044-BY-T02-BY hat keine wesentliche Bedeutung für das Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.

Die Begründung der Notwendigkeit der B 26n mit den Argumenten des Verkehrsentwicklungsplans für den Großraum Würzburg aus dem Jahr 1996 sind völlig fehlgegriffen, da man damals von Verkehrsprognosen ausgegangen war, die heute nicht mehr haltbar sind (Verkehrszuwachs insgesamt; Verkehrserwartung auf der A 71 nur zu ca. 50% eingetroffen). Eine Überlastung der sechsstreifig ausgebauten A 3 im Bereich Würzburg kann dadurch widerlegt werden, dass für die Planung des Ausbaus der A 3 die Existenz der B 26n nicht zugrunde gelegt wurde, diese BAB also die erforderliche Kapazität für die Aufnahme des Verkehrs besitzen wird.

Bei einem Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz (Projekt A007-G010-BY) auf 6 Streifen wäre die benannte Konzeptionsschwäche im Verkehrsraum um Würzburg behoben, da auch hiermit ausreichend Kapazität geschaffen würde. Aus den Daten für die B 26n lässt sich keine Notwendigkeit des Projekts ableiten, schon gar nicht eine Einstufung des ersten Bauabschnittes in T01 und damit in den vordringlichen Bedarf!

Grundsätzlich ist gegen die Darstellungen der Verkehrswirksamkeit einzuwenden, dass die Einführung der Maut auf Bundesstraßen nicht untersucht wurde und somit auch bei der B 26n nicht berücksichtigt werden konnte. Die prognostizierte Entlastung der B 26 im Werntal vom PKW-Verkehr ist kaum zu erwarten, da dieser zu hohem Anteil Ziel-Quellverkehr in den Beziehungen zu Zentren Arnstein bzw. Karlstadt ist. Eine Entlastung der beiden BAB 3 und 7 findet offensichtlich nicht statt (siehe Karte Verkehrssimulation zu BVWP 2030, Planfall-Bezugsfall). Die verkehrliche Wirkung für den LKW-Verkehr der gesamten B 26n wird ab Karlstadt eine äußerst negative sein, da der Abschnitt Karlstadt – A 3 für den LKW-Verkehr weder auf der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Achse attraktiv sein wird (siehe auch Vergleich Planfall-Bezugsfall, Projektinfo 1.5). Vielmehr ist auf der Achse Nord/Ost – West mit einem Abkürzungsverkehr auf Staats- und Kreisstraßen durch den Landkreis Main-Spessart und über Lohr und den Spessart hinweg zu rechnen. Die B 26n erfüllt somit keine wesentliche Aufgabe im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.

Der Rückgriff auf die Alternativen-Prüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2001 ist nicht anzuerkennen, da damals von Alternativen für eine autobahnähnliche Bundesstraße mit 40TKfz/Tag ausgegangen wurde. Alternativen für wesentlich geringere Verkehrslasten (10TKfz/Tag), wie jetzt als Grundlage für die B 26n ermittelt, können völlig anders aussehen.

Nicht geprüft wurden als Alternative:

- o eine wie auch immer verlaufende, ertüchtigte B 26, die auch die problematischen Abschnitte bei Gemünden und bei Lohr umfasst.
  - o Verkehrsverlagerung des Personenverkehrs auf den ÖPNV (Bus und Bahn), da ein hoher Anteil des PKW-Verkehrs nur auf dem Abschnitt Karlstadt-A7 – Schweinfurt erwartet wird. Nur eine geringe Verkehrsaufnahme wird für den Abschnitt Karlstadt A 3 prognostiziert!
  - o Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Werntalbahn).
  - o Der 6-streifige Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz.
  - o Es wurden keine Untersuchungen durchgeführt die aufzeigen, ob die gewünschten städtebaulichen Veränderungen für die Stadt Arnstein durch kleinräumiger angelegte Straßenbauwerke ermöglicht werden könnten (siehe raumordnerische Bewertung/städtebauliche Bedeutung).
- Die Prüfung von Alternativen für das Projekt B 26n ist ungenügend.

Die Anmerkung, die raumordnerische Bewertung sei „nicht bewertungsrelevant“ ist nicht nachvollziehbar. Das bereits 2011 für die B 26n vollzogene Raumordnungsverfahren zeigt deutlich die negativen Auswirkungen des Projekts auf das westliche Mainfranken.

#### O Städtebauliche Bedeutung

Die städtebauliche Beurteilung (Modul D) ergibt eine lediglich mittlere Bedeutung! Eine positive städtebauliche Wirkung der B 26n für die Stadt Würzburg ist nur in sehr geringem Maße zu erwarten. In einigen Stadtteilen wird sogar mit einer Mehrbelastung durch den Straßenverkehr zu rechnen sein (vgl. Projektinfo 1.5).

Zur Problemlösung der Stadt Arnstein bedarf es keines Bundesstraßen-Neubaus zwischen A 3 und A 7. Die derzeitigen Konflikte ließen sich durch kleinräumigere Ertüchtigung der Straßen verbessern (Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Arnstein). Den erreichbaren positiven Wirkungen für die Stadt Arn-

stein stehen die negativen v.a. für die Stadt Karlstadt, aber auch die Städte (z.B. Lohr) und Gemeinden südwestlich bis nordwestlich von Karlstadt in Richtung A 3 gegenüber!

#### O Gewerbliche Wirtschaft im Landkreis Main-Spessart

Wie die prognostizierte Verkehrswirksamkeit zeigt, wird sehr viel neuer Verkehr induziert. Dies hängt nach Aussagen Prof. Dr. Matthias Gather von der Fachhochschule Erfurt (Fachbereich Verkehrspolitik und Raumplanung) damit zusammen, dass durch eine solche Straßenverbindung eine „Sogwirkung“ entstände, die Nachteile für den schwächer entwickelten Raum (hier Raum Main-Spessart) gegenüber einem Zentrum (hier Schweinfurt) brächten.

Die B 26n hat somit eine negative Wirkung auf die für den Landkreises Main-Spessart typische und sehr bedeutsame mittelständische Gewerbestruktur.

#### O Zerschneidung verkehrsarmer Regionen

Mit der B 26n würden bislang verkehrsarme Bereiche der Region zerschnitten, Landschaft und Natur durch den Verkehr belastet. Bislang unbelastete Räume gingen verloren. Durch den Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelried wäre dieser Effekt zu vermeiden (vgl. Prüfung von Alternativen, oben).

#### O Natur und Landschaft

Durch die starke Beeinträchtigung von FFH- Gebieten bzw. von Lebensraumnetzwerken entsteht eine sehr hohe Umweltbetroffenheit.

Diese Bewertung der Eingriffe in die Landschaft und Natur des Planungsgebietes kann mit Hinweis auf die landesplanerische Beurteilung unterstrichen werden. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass mit weiteren Untersuchungen die Umweltrelevanz noch höher zu bewerten sein wird. Das relativ hohe Maß an induziertem Verkehr auf der B 26n ist in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz kontraproduktiv.

#### O Wasserwirtschaft

Einige der wenigen wasserreichen Quellen der mainfränkischen Region müssten durch kostenintensive technische Bauwerke geschützt werden. Dieser Schutz ist jedoch keinesfalls als Ersatz für die derzeitige nachhaltige Sicherung der Quellen (u.a. „Aktion Grundwasserschutz“ der Regierung von Unterfranken im Bereich östlich des Werntals) hinnehmbar. Da mit dem Klimawandel die Trinkwasserressourcen in Mainfranken knapp werden, sollten sie nachhaltig geschützt bleiben.

#### O Freizeit u. Erholung Karlstadt

Durch die B 26n und durch die Anbindung an die Staatstraße 2435 nach Lohr und die B 26 und B 27 verliert die Stadt Karlstadt ihren Naherholungsraum fast gänzlich. Die Wohngebiete der Stadt sind südwestlich durch Industrie und dann im südlichen, östlichen und nördlichen Bereich von überörtlichen Straßen umgeben. Nur im Westen verbleibt mit dem Hagwald eine ruhige Zone, die aber von der Stadt aus nur auf steilen Wegen des Maintalhanges erreichbar ist.

#### O Land- und Forstwirtschaft

Die B 26n weist einen hohen Landverbrauch auf, der vor allem auf den fränkischen Höhen fruchtbares Ackerland mindert und im 2. Abschnitt wertvolle Wälder (Grundwasserschutz, Luftkorridor) reduziert. Da die hohe Umweltunverträglichkeit vor allem durch unvermeidbare Eingriffe in Biotope bedingt ist, muss ein weiterer Verlust an landwirtschaftlicher Fläche für Ausgleichsflächen einkalkuliert werden.

Die in der Projektinfo dargestellte positive Bewertung der raumordnerischen Bedeutung, insbesondere der städtebaulichen Wirkung, ist nicht zutreffend!

Im Vergleich zu anderen Projekten gleicher Ausbaustufe (N2/3) sind die Kosten von 4,1/km äußerst niedrig angesetzt, obwohl teure Brückenbauwerke unvermeidlich sind (u. a. Querung von Main- und Werntal sowie Aalbachgrund) und für mehrere Trinkwasserquellgebiete ein technischer Schutz erforderlich wird. Auch in Bezug auf die Kostenkalkulation für die B 26n im BVWP 2003 mit 4-streifigem Bau ist die Halbierung der Kosten äußerst zweifelhaft.

Es entspricht leider dem angewandten Grundprinzip der Kostenanalyse, die hohe Umweltproblematik nicht in das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) einzurechnen, obwohl diese gerade auch bei der B 26n zu hohen Kosten führen würden. Die mangelhafte Kostenanalyse verzerrt die Gesamtbewertung in erheblichem Maße.

Eine detaillierte, konkrete Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Analyse ist nicht möglich, da die Berechnungsgrundlagen mangels Bereitschaft zur Transparenz nicht offengelegt wurden.

Dennoch ist festzustellen, dass das NKV, bedingt durch die sehr niedrig angesetzten Kosten und die Nichtberücksichtigung der erheblichen Umweltauswirkungen in den Kosten (siehe 6. Kostenfaktor) einerseits, und den hoch angesetzten Nutzwert andererseits, den Wert dieses Projektes insgesamt nicht realistisch abbildet! So sind bezüglich des Nutzens z.B. die für die B 26n ermittelten Zeitgewinne für den Fernverkehr nicht realistisch. Wenn man die Reisezeiten im bestehenden Autobahnnetz zugrunde gelegt, ist die Wegstrecke von der A 7 Dreieck

Werneck bis zur A 81 bei Kist nahezu gleich groß wie die Wegstrecke über die geplante Bundesstraße 26 n! Für den Nahverkehr sind Reisezeitgewinne vernachlässigbar!

Die Datengrundlage ist intransparent und somit das NKV von 5,6 nicht nachvollziehbar!

O Unsere Schlussfolgerungen:

Das gesamte Projekt B 26n/B276 ist auf Grund von Alternativen nicht erforderlich. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 und der A 7 stehen zukünftig genügend Kapazitäten zur Verfügung, um den Fernverkehr im Regierungsbezirk Unterfranken (Nordbayern) auf diesen bestehenden Autobahnen zu bündeln. Eine zusätzliche B 26n wäre eine Verschwendung von Steuermitteln. Zudem sind sowieso nicht alle angemeldeten Maßnahmen finanzierbar.

Der in der landesplanerischen Beurteilung (Dez. 2011) festgelegte Mittelkorridor ist, aus der Geschichte dieses Projektes ableitbar, ein Hybrid zwischen einem Autobahnring um Würzburg (mit Ziel Entlastung der Stadt) und einer Verbesserung der Erschließung des Landkreises Main-Spessart. Tauglich ist das Hybrid B 26n weder für die eine noch für die andere ihr ursprünglich zgedachte Funktion!

Durch die B 26n/B 276 wird lediglich eine geringe Entlastungswirkung für die Stadt Würzburg und im Werntal sowie weiterer im Einzugsgebiet liegender Kommunen erreicht, stattdessen erfolgt eine Verlagerung der Verkehrsbelastung in derzeit gering oder nicht belastete Gebiete. Die B 26n würde viele Kommunen sehr stark belasten: u.a. die Stadt Karlstadt mit den Ortsteilen Heßlar, Laudenschlag, Karlburg, die Gemeinden Zellingen (hier insbesondere der Ortsteil Duttenbrunn), die Gemeinde Himmelstadt, die Gemeinden Birkenfeld und Billingshausen werden mit Verkehr belastet der bisher nicht da war und dort auch nicht hin will. Im Landkreis Würzburg würden die Gemeinden Greußenheim, Hettstadt, Leinach, Waldbrunn, Eisingen, Helmstadt, Uettingen und Waldbüttelbrunn zusätzlich sehr stark belastet.

Mit der Anbindung des Raumes Lohr über die St 2315 an die A3 (Aufstieg bei Marktheidenfeld), werden die Forderungen der ortsansässigen Wirtschaft weitgehend erfüllt. Hier müssen jetzt nur noch die Ortsumfahrungen Neustadt und Hafenlohr schnellst möglichst umgesetzt werden. Dies ist Aufgabe des Freistaates Bayern.

Daher wollen wir, dass die B 26n/B 276 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird!“

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
371	BY	B303		OU Schirnding	E 4	Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahme stammen aus der Stellungnahme von Prof. Dr. Wolfgang Batrla vom 8. 10. 2016, denen wir uns anschließen:

„Über den Unsinn der Ortsumgehung Schirnding

Für das Projekt bestand schon 2003 kein Bedarf. Das Projekt B303-G050-BY-T02-BY enthält die östliche, 4,5 Kilometer lange Teilstrecke des Projekts BY7616. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht mit dem geringen NKV von 1,3 lediglich im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Dies auch nur, weil für die Modellrechnung in den PRINS erneut grob unplausible Annahmen eingeflossen sind. Selbst das NKV von 1,3 ist noch gnadenlos schön gerechnet. Realistisch liegt das NKV unter Eins. Für das Projekt besteht kein Bedarf, es sollte gestrichen werden.

Eine zweispurige Ortsumgehung Schirnding im Zuge der B 303 wurde am 27.10.95 freigegeben. An diese bereits bestehende Ortsumgehung wurde ein zusätzlicher Fahrstreifen angebaut sowie die Röslautalbrücke erweitert. Freigabe der Erweiterung war 2004. Der Durchgangsverkehr auf der B 303 umfährt bereits heute den Ort Schirnding. Die Verkehrsmenge auf der Umgehung liegt heute bei unter 6000 Kfz/Tag (ausweislich der automatischen Dauerzählstelle am Grenzübergang).

Der Anteil des Schwerverkehrs hat von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 abgenommen – entgegen allgemeiner Prognosen eines überproportionalen Anwachsens des grenzüberschreitenden Personen und Güterverkehrs von und nach Osteuropa um 40% (Pkw) bzw. 250% (Lkw) von 1997 bis 2015 (IVV: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrsmengengerüst und den Verkehrsablauf im deutschen Straßennetz der östlichen Grenzregionen und auf wichtigen Routen des internationalen Verkehrs. Schlussbericht, Aachen, 2004)

Höchst unplausibel ist die dargestellte Simulation der Verkehrsverflechtung in der Projektinformation. Die Belastung im Planungs- als auch im Bezugsfall liegt unmittelbar am Grenzübergang bei 6000 Kfz/Tag



(Abb. 4 der PRINS). Dies würde bedeuten, dass keine zusätzliche Steigerung des Verkehrs bis 2030 zu erwarten ist.

Im Bezugsfall würden auf der bestehenden Ortsumgehung nur 3000 bis 4000 Kfz/Tag fahren. Die Annahme der Verkehrsmenge im Bezugsfall würde eine Abnahme von etwa 50% bis 2030 gegenüber dem Ist-Zustand bedeuten. Bereits im Jahr 2010 wurde an der Zählstelle 59399169 westlich der St 2178 ein DTV von 6722 ermittelt.

Im Planungsfall würden auf der erweiterten Ortsumgehung 6000 Fahrzeuge bewegt; etwa so viele, wie heute - ohne Erweiterung dort fahren. (Abb. 4 der PRINS). Die „kreative“ Annahme des Bezugsfalles ist gleichbedeutend mit der Tatsache, dass die Ortsdurchfahrt Schirnding von etwa 3000 Fahrzeugen entlastet würde (Abb. 6 der PRINS). Diese Entlastung ist reine Fiktion. Man kann aus den heutigen Daten ablesen, dass die Annahme des Bezugsfalles fehlerhaft ist. Die Zählstelle wurde im Jahr 2003 verlegt, weil sie - von Osten kommend - nach der Abzweigung Richtung der alten Ortsdurchfahrt Schirnding lag und damit angeblich nicht aller Ost-West-Verkehr erfasst wurde - eben jener, der die Ortsdurchfahrt Schirnding benutzte. Geändert an den Zahlen hat sich durch die Verlegung nichts. Das bedeutet, dass kein Durchgangsverkehr auf der Ortsdurchfahrt Schirnding läuft, eine Entlastung folglich nicht eintreten wird.

Im Planungs- (50%) als auch im Bezugsfall (67%) ist der Anteil des Lkw-Verkehrs pro Tag unrealistisch hoch angegeben, angesichts des historischen Verlaufs dieser Werte, einer Abnahme von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 an der Dauerzählstelle. (Abb. 3 und 5 der PRINS) Da für den ersten Teil des Projekts (B303-G050-BY-T01-BY) wegen eines N/K kleiner als Eins „kein Bedarf“ festgestellt wurde, löst sich eine der Begründungen für den zweiten Teil der Projekts in Rauch auf: „Dieses Teilprojekt trägt auf deutscher Seite zum Lückenschluss der zweibahnigen Straßen zwischen der BAB A 93 und der Tschechischen Republik bei.“

Für das Projekt besteht angeblich ein unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss. Das ist so nicht richtig, denn im Beschluss sind nur die 2,5 km von der Raithenbach Talbrücke bis zur Röslau Talbrücke enthalten. Der Rest der Strecke (inklusive Erweiterung der Röslau Talbrücke) konnte nicht geplant werden, weil die Pläne auf tschechischer Seite nicht bekannt gewesen seien. Diese Pläne existieren bis heute nicht. Auf absehbare Zeit ist auf tschechischer Seite keine Erweiterung auf vier Spuren zwischen Eger/Nord und dem Grenzübergang geplant.

Bei Eger ist derzeit die später mautfreie Süd-Ost-Umgehung im Bau. Nach deren Fertigstellung wird Verkehr von der B 303 wegverlagert, verstärkt, wenn die Ortsumgehung Waldsassen auf der B 299 realisiert wird.

Die Erweiterung der Ortsumgehung Schirnding sollte selbst aus dem „weiteren Bedarf“ gestrichen werden und die Einstufung „kein Bedarf“ erhalten, weil ein Nutzen der Erweiterung nicht besteht. Die auf vier Spuren ausgebaute 4,5 km lange Straße wäre weder nach Osten, noch nach Westen angebunden; ein veritabler Schildbürgerstreich.“

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
388	BY	B388		N-OU Passau	N 2/3	Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus einer Stellungnahme der Bürgerinitiative „Natur ja – Nordtangente nein e.V.“ zur geplanten Maßnahme, denen wir uns anschließen:

„1. Der hohe angesetzte Nutzen beruht auf einem unrealistisch hohen prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Nordumfahrung. Die Stadt Passau geht aufgrund des Verkehrsentwicklungsplans 2010 für 2025 von lediglich 9000 Kfz/d auf der Trasse aus – nicht von 19 000 bis 25 000 wie der BVWP bzw. die Verkehrsprognose 2030.

2. Die Baukosten basieren auf 2012, um eine Vergleichbarkeit der Projekte herzustellen. Aber der Nutzen wird mit einem unrealistischen Wert aus der Zukunft multipliziert. Man hätte bei der Nutzenberechnung Verkehrszahlen aus 2012 heranziehen müssen, um reale Entlastungseffekte zu berechnen. Der VEP 2010 von Passau beziffert ein solches Kfz-Aufkommen auf einer Nordtangente gerade mal mit 2200 Kfz.

3. Die Kosten- und Nutzenberechnung wurde per Abschlag korrigiert auf 9000 Kfz. Die Differenz zwischen beiden schrumpft erheblich: 231 Mio € (Nutzen) – 166 Mio € (Kosten)= 65 Mio €.

4. Die Investitionskosten werden an die Preissteigerung bis 2022 vorsichtig extrapoliert: mindestens. 90 Mio €. Das zuständige Bauamt hat derzeit an anderer Stelle eine Kostensteigerung von über 60 % zu veranworten: OU Hundsdorf, nordöstlich von Passau.

5. Die Gesamtkosten aus Bau und laufendem Betrieb der Trasse überflügeln den Nutzen innerhalb des veranschlagten Lebenszyklus der Trasse:  $NKV = 65/90 = 0,72$ . Somit unter 1.2.“

Außerdem hat das Land die Alternativen verbesserte Ausschilderung Kreisstraße 93 und ausgebauter B 85, Transitverbot für überregionalen Schwerverkehr durch Passau und stadtverträglicher Umbau der Ortsdurchfahrt nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggfls. neu anzumelden.

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
402	BY	B470		O-OU Forchheim	N 2/4	Kein Bedarf

### Begründung

Die folgenden Argumente gegen die Maßnahme stammen von der „Bürgerinitiative pro Wiesenttal ohne Osttangente (BIWO)“ von deren Website [www.bi-wiesenttal.de](http://www.bi-wiesenttal.de) vom 18.11.2016, denen wir uns anschließen:

- „Bei der Aufnahme des Projektes in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 sollte der Neubau erst bis 2030 abgeschlossen sein. Die Verkehrssituation bedarf aber einer schnelleren Lösung.
- Der Bau der Straße nach den Vorschlägen des Staatlichen Bauamtes Bamberg wäre drastisch überdimensioniert auf Kosten der Natur und des Bundeshaushaltes.
- Die Pläne führen zu keiner besseren Anbindung des PKW-Verkehrs an den ÖPNV mit Bahn und Bus.
- Das Untere Wiesenttal, der idyllische Eingang zur Fränkischen Schweiz, würde unwiederbringlich stark zerstört.
- Wir wollen eine natürliche attraktive Kulturlandschaft zwischen Sigrizau und Ebermannstadt erhalten mit der Unversehrtheit der vernetzten Biotopflächen – FFH – SPA – Vogelschutzgebiet – Wiesenbrütergebiet – Wasserschutzgebiet.
- Die Straße würde zusätzlichen Verkehr und Fernverkehr anziehen und das Verkehrsproblem in Forchheim selbst nicht lösen, weil hier der Ziel- und Quellverkehr die Hauptursache der Überlastung der Ortsdurchfahrt ist.
- Viel wertvolles Ackerland bester Bonität würde unnötigerweise vernichtet.
- Es wäre dringend nötig, dass die Kommunen und der Bayerische Staat gemeinsam ein übergreifendes Verkehrskonzept für den Landkreis Forchheim Ost entwickeln mit Kreis- und Staatsstraßen, Umgehungsstraßen und dem ÖPNV – ein Konzept, das die Interessen der Bürger stärker in den Vordergrund stellt und unsere einmalig schöne Natur nicht zerstört. Dieses unterbleibt offen-

sichtlich, weil die Politik darauf hofft, dass das völlig überdimensionierte Bundesstraßenprojekt diese Bemühungen erübrigt – zu viel höheren Kosten, die vom Bund getragen werden. Das ist nicht im Sinne des Steuerzahlers.“

Außerdem hat das Land die Alternativen weiträumige Lenkung des Schwerlastverkehrs und Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr nicht ausreichend geprüft. Dies ist vorzuziehen. Das Land ist aufgefordert, diese umfassend zu prüfen und das Projekt dann ggf. neu anzumelden.

Zudem ist eine Petition beim Bundestag anhängig, die die Streichung des Projektes fordert (Nr. 61289 v. 29.9.2015).

Berlin, den 22. November 2016