

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	
1141	SN	B087n		Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/4	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.

„In dem Projektvorschlag ergeben sich auf verschiedenen Ebenen Probleme, die angegebene Bewertung transparent nachvollziehen zu können. Zunächst fehlt die der Dringlichkeitseinstufung zugrunde liegende Raumordnerische Einordnung. Weiter beruhen die Verkehrsprognosen nicht auf Grundabschätzungen des BVWP und somit sind sowohl die Notwendigkeit als auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht ausreichend nachvollziehbar. Es fehlt an ausreichend belastbaren Erklärungen für den Neubau. Somit ist die Einstufung des Projektes nicht überzeugend dargelegt. Weiter fehlt eine ausreichende Einbeziehung der verfügbaren Alternativen. Dem gegenüber stehen eine massive Zerschneidungs- und Umweltwirkung des Neubaus.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

- Verkehrsprognose:

Die in dem Projekt dargestellte Entwicklung der Verkehrsaufkommens ist nicht nachvollziehbar.

So wird im Bezugsfall von einer mittleren Kfz-Belastungen von 4.000 Kfz/Tag ausgegangen, im Planfall von 10.000 Kfz/Tag. Das ist eine Steigerung von 250% zwischen Bezugs- und Planfall.

Grundsätzlich ist geht der Anstieg des Verkehrsbedarfs um 250% weit an realen Erwartungen vorbei. So prognostiziert die dem Bundesverkehrsplans zugrundeliegende Verkehrsverflechtungs-prognose 2030 den Regionen zwischen Leipzig und um Cottbus eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um zwischen 0% 10% und -10%-20%. Für den Güterverkehr auf der Straße für das Bundesland Sachsen geht sie von einer Steigerung von unter 0,7% aus.

Für das vorgeschlagene Teilprojekt *B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)* decken sich die oben genannten Zahlen mit Schätzungen über einen Rückgang der Erwerbspersonen im Raum Torgau-Eilenburg um 29 Prozent bis 2020. Für den Teilabschnitt um Torgau und Eilenburg wird es höchstwahrscheinlich ebenfalls nicht zu einem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen kommen, somit ist ein vierspuriger Neubau nicht mit Verkehrszahlen zu rechtfertigen.

Abgesehen von einer Überschätzung der Verkehrsentwicklung, stellen sich grundsätzliche Fragen zur der Entlastungswirkung des Neubaus. So gehen die dem vorgeschlagenen Neubau der *B 87 n Leipzig (A 14) – Eilenburg (Variante Nord)* beiliegenden Grafiken von einer KFZ-Belastung von 16.000 für den neuen Straßenabschnitt aus während die bestehende S4 und 87 mit jeweils rund 6.000 Kfz/Tag befahren werden würden. Im Bezugsfall hätten S4 und B87 mit respektive 8000 und 9000 Kfz/Tag. Damit wären S4 und 87 nicht ausreichend entlastet und hätten weiterhin hohe Verkehrsbelastungen zu erwarten, und ohne einen verkehrsberuhigenden Rückbau, der ebenfalls nicht in den Planungen enthalten ist, werden die versprochenen Entlastungen nicht realisiert werden können.

- Verbindungsfunktionsstufe

Das Hauptprojekt ist mit Verbindungsfunktionsstufe 0/1: Ja eingestuft. Diese Einstufung ist jedoch nicht plausibel erklärt. Im Gegenteil, die Verbindung ist weder Teil der Kernnetzkorridore der EU, noch erkennt die Bewertung des Methodenhandbuches aktuelle Probleme bei der Reisezeit in der Verbindung Leipzigs mit Cottbus [Vergl. s.289, Abb. 28]. Die Verbindung im Bezugsfall ist mindestens befriedigend. Damit ist das Projekt nicht relevant für die Behebung von Erreichbarkeitsdefiziten.

Weshalb die Funktionsstufe ohne schlüssige Argumentation festgelegt wurde, ohne dass für das Projekt eine grundlegende raumordnerische Beurteilung (Modul C) existiert, erschließt sich nicht.

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Nutzen-Kosten-Analyse ist in vielen Punkten nicht klar nachzuvollziehen bzw. in Konflikt mit realistischen Annahmen. Zunächst näher betrachtet werden müssen dabei die drei großen Nutzenkategorien: Veränderung der Verkehrssicherheit, Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr und Veränderung der impliziten Nutzen.

Alle drei Betriebskostenkategorien gehen von einem großen Nutzen durch das Straßenprojekt aus. Zentraler Kritikpunkt ist hier jedoch, dass ein Großteil des errechneten Nutzens dabei durch induzierten Verkehr erreicht wird, bei Verkehr den es ohne das Projekt gar nicht geben würde.

Dieser Ansatz ist grundlegend kritikwürdig. Denn so ist es nicht nachvollziehbar, wenn beispielsweise die Sicherheitsgewinne alternativ nicht entstandenen Verkehrs zu bepreist werden.

Das ist vor allem daher kritikwürdig, da die Verkehrsentwicklung im Planfall 2030 im Vergleich mit Abschätzungen in den Verkehrsverflechtungsprognosen des BVWP wesentlich nach oben abweicht. Es ist nicht transparent, dass in der Nutzen-Kosten-Analyse und der Abschätzung der zentralen verkehrlichen / physikalischen Wirkungen die Referenzzahlen nicht enthalten sind und so keine vergleichende Abschätzung gemacht werden kann.

Wenn aber im Vergleich zum Bezugsfall, der Nutzen des induzierten Verkehrs auf eine niedrigere Kfz-Belastung berechnet wird, so ergibt sich automatisch ein so niedriger Nutzen, dass das gesamte Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes negativ wird.

Weiter kritikfähig ist die Berechnung der Reisezeitnutzen aus Reisezeitgewinnen. Zunächst muss festgestellt werden, dass alleine 11,8% oder 58,468 Mill. Euro der Nutzen durch Reisezeitgewinne unterhalb 1 Reiseminute zustande kommen. Die Einbeziehung der Reisezeitnutzen unterhalb 1Minute ist höchst fragwürdig. Diesen Nutzenbeitrag nicht zu berücksichtigen ist wesentlich legitimer als seine Einbeziehung.

Weiter sind die Verbesserungen für den Güterverkehr vernachlässigbar, ebenso wie die Verbesserungen durch Geräuschbelastung. Die bereits relativ geringe Reduktion der innerörtlichen Geräuschbelastung von insgesamt 17,5 Mill. Euro ist nicht fundiert zu erklären, angesichts des prognostizierten Restverkehrs auf den Alternativrouten z.B. um Taucha und Jesewitz. Ohne Lärmschutzmaßnahmen, die trotz großem Lärmreduktionspotentials in dem Teilprojekt nicht vorgesehen worden sind, werden die Kommunen nicht ausreichend entlastet werden.

So wird die Lärmbelastung höher liegen, als die negative Lärmbewertung eh schon belegt.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die mittlere Umweltbetroffenheit die für das Teilprojekt angegeben wurde, ist niedriger eingeschätzt als die des Gesamtprojektes, obwohl sich u.a. zwei FFH-Gebiete, ein Vogelschutzgebiet, das sich mit einem FFH-Gebiet überlagert, sowie ein Feuchtlebensraum in der Wirkzone befinden. Dazu muss die große zer-

schneidende Wirkung des Neubaus mit einbezogen werden. Die Beurteilung (Modul B) hat leider keinen Einfluss auf die Priorisierung des Projektes, was ein grundlegender Kritikpunkt ist.

- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Das Fehlen der raumordnerischen Beurteilung scheint logisch nicht erklärbar, fehlt doch allgemein eine Begründung für die Einordnung des Projektes in einer solch hohen Verbindungsfunktionsstufe.

- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Die Einordnung des Projekts in eine mittlere städtebauliche Bedeutung erschließt sich bei Begutachtung der Unterlagen nicht. So ergibt sich für die Strecken in Leipzig, bzw. Taucha keine größere Reduktion des Verkehrsflusses als dass wirkliche Reduktionen in Lärm oder Schadstoffbelastungen zu erkennen wären. Zudem fehlen beispielsweise für Taucha Pläne zu Rückbau und Verkehrsberuhigung.

- Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Der Projektvorschlag ist nicht konform mit dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (UVP), durch welches die Prüfung der Alternativen gesetzlich vorgegeben ist. Die Vorgaben des UVPs besagen, dass kostenwerdend und im Falle hoher Umweltbetroffenheit Vorrang vor dem Neubau haben.

Die Nachteile der verfügbaren Alternativen sind nicht ausreichend dargelegt. So werden innerhalb der zwei angesprochenen Alternativprojekte weder ausreichend dargestellt noch durch weiterführende Links beschrieben.

Die Entscheidung für diese Projektvariante ist nicht transparent. So ist im Projektvergleich der Nord-Projekte nicht erklärt, wieso die Nord-Varianten den Nachteil des Verlaufs durch einen schwach strukturierten Raum besäßen, die Neubau-Variante B87n diesen Nachteil aber nicht besitzt. Eines der Gegenargumente ist die Überlastung der Knotenpunkte, insbesondere bei Event-Verkehren der Messe.

Die in Alternativen beschriebenen Lösungsansätze für diese Probleme, beispielsweise Verkehrsleitsysteme, werden aber nicht angeführt. Ebenso wird in dieser Entscheidung wieder Bezug genommen auf nicht begründbares Verkehrswachstum (siehe Prognose: Bezugsfall vs. Planfall).

Zudem ist ohne vergleichende Bewertung unklar, warum die Variante Nord S4 im Variantenvergleich die unwirtschaftlichste Lösung ist und wieso die Flächeninanspruchnahme der Nord S4 Variante mit 86,32ha ein Nachteil sei. Denn bei zusätzlichem Neubau durch die B87n ohne Rückbau anderer Straßen wird naturgemäß die Flächeninanspruchnahme höher sein.

Zusammenfassend sind die Entscheidungsfindung intransparent und die Alternativen nicht ausreichend berücksichtigt.“

Berlin, den 22. November 2016