

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
1250	SH	A020		Glückstadt (B 431) Hohenfelde (A 23)	N 4	Kein Bedarf
1251	SH	A020		Drochtersen (Trog Süd) Glückstadt (B 431)	N 4	Kein Bedarf
1252	SH	A020		NW-Umfahrung Hamburg	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 Verkehrsnetze 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