

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

Berlin, den 22. November 2016

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache 18(15)441</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
70	BW	B028		OU Unterjesingen	E4	Kein Bedarf

Begründung

Die folgende Argumentation entstammt dem Text der Online-Petition „Keine Umgehungs-Trasse durch das Ammertal bei Unterjesingen!“, eingereicht von PD Dr. Florian Graepler vom 29.12.2015, der wir uns anschließen:

„Mit Hilfe der Online-Plattform „Open-Petition“ haben insgesamt 974 Bürgerinnen und Bürger ihre Bedenken zu einem umstrittenen Straßenbauprojekt zum Ausdruck gebracht. Diese Bedenken sollen den Abgeordneten des Bundestages zu Gehör gebracht werden.

(<https://www.openpetition.de/petition/online/keine-umgehungs-trasse-durch-das-ammertalbei-unterjesingen>).

Der Ortsteil Unterjesingen der Universitätsstadt Tübingen wird als typisches „Straßendorf entlang der Bundesstraße 28 durch ein hohes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt. Die Suche nach Lösungen ist schwierig, jedoch halten die Unterzeichner den durch die Stadt Tübingen bzw. den Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg eingereichten Antrag auf Aufnahme eines Projektes zum Bau einer Umgehungs-Trasse unmittelbar am Ortsrand von Unterjesingen in einem landschaftlich besonders wertvollen Gebiet nicht für eine zeitgemäße Lösung.

Die zur Aufnahme in den Verkehrswegeplan eingereichte „Machbarkeitsstudie“ schlägt eine Tresse vor, die eine vorhandene Bahnlinie (Ammertalbahn) in zwei Abschnitten unterqueren muss und dazwischen als halboffene Trasse mit Lärmschutzwänden/-wällen einen massiven Eingriff in die sensible Landschaft darstellt. Von den Initiatoren des Straßenbauprojektes wird diese Variante irreführenderweise als „Tunneln beworben. In einer ebenfalls bei Open Petition durchgeführten Online-Petition zur Beförderung dieses Straßenbauprojektes, die vor einigen Tagen an den Bundestag weitergeleitet wurde, haben die Befürworter insgesamt 702 Unterschriften gesammelt, (<https://www.openpetition.de/petition/online/tunnelbauvereinunterjesingen>).

e-v-der-tunnel-ist-die-beste-loesung).

Bei der Betrachtung der regionalen Verteilung der Stimmen beider Petitionen und der öffentlich auf der jeweils online einsehbaren Petitionsseite einsehbaren Kommentare dominieren bei der von mir initiierten Petition gegen den Bau dieser Tresse die Bedenken wegen der zu erwartenden unwiederbringlichen Auswirkungen auf Landschaft, Tiere und Grundwasser wie auch die schwere Beeinträchtigung eines wichtigen Tübinger Naherholungsgebietes.

Auf der Seite der Straßenbau-Befürworter steht der Unmut über den stockenden Verkehrsfluss durch das Nadelöhr Unterjesingen, der Wunsch nach einer schnelleren Verbindung für Pendler nach Tübingen und der Wunsch nach Entlastung von Lärm und Gestank im Bereich der Ortsdurchfahrt Unterjesingen Im Vordergrund.

Für die dringend erforderliche Verbesserung der Verkehrssituation in Unterjesingen zeichnen sich folgende Elemente im Sinne einer Verbundlösung in greifbarer Nähe ab, die den Bau einer weiteren Straße in einem längerfristigen Planungshorizont als überflüssig erscheinen lassen:

- Erstens wird ab Ende 2018 die Ammertalbahn zwischen Herrenberg und Bad-Urach elektrifiziert und teilweise zweispurig ausgebaut. Dadurch wird eine höhere Taktung der Fahrzeiten erreicht, die zunächst besonders in den Spitzenzeiten umgesetzt werden soll. Diese Bahnstrecke verläuft parallel zur B28 und führt durch Unterjesingen. Der Ausbau der Ammertalbahn ist Teil eines Projektes zur Schaffung einer Regionalstadtbahn, die zu einer substantiellen Verbesserung der Angebote aber auch der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs führen wird. Insbesondere für Pendler wird die Regionalstadtbahn ein hoch attraktives Angebot darstellen (<http://www.proregiostadtbahn.de>).

- Zweitens bekommt die A81 (Bodensee-Autobahn) einen neuen Autobahnzubringer. Der jetzige Autobahnzubringer weist auf die Auffahrt bei Herrenberg über die B28 durch Unterjesingen. Im Herbst 2016 beginnen die Bauarbeiten an der 828-neu im Neckartal bei Tübingen. Diese neue Straße bekommt die Funktion des neuen Autobahnzubringers mit Auffahrt bei Seeborn für den Großraum Reutlingen/Tübingen. Hier entstehen starke entlastende Effekte.

- Drittens besteht nach Aussage des Baubürgerneisteramtes in Tübingen die Möglichkeit, bei Realisierung des neuen Autobahnzubringers über die 928-neu, den Schwerlastverkehr auf der B28 durch Unterjesingen zu sperren. Alle drei Faktoren zusammen sind dazu geeignet, signifikant entlastende Effekte für die Ortsdurchfahrt in Unterjesingen zu bewirken. Sie hätten zudem den großen Vorteil keine weiteren Kosten zu verursachen.

Im Namen der fast tausend Unterzeichnerinnen bitte ich die gewählten Volksvertreterinnen um eine kritische Auseinandersetzung mit allen Aspekten der Verkehrsplanung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Unterjesingen. Der Bau der neuen Tresse in der beantragten Form im Stile der Verkehrsplanung der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts wäre für Unterjesingen keine gute Lösung.“

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
75	BW	B029		NO-Ring Stuttgart (B27-B14)	N4+E 4	Kein Bedarf

Begründung

Die folgenden Argumente stammen aus der Stellungnahme der „ARGE Nord-Ost e.V.“ aus Stuttgart vom 18.10.2016 zum geplanten Projekt, denen wir uns anschließen:

„1. Die von der Bundesregierung für die Bewertung (u.a. Nutzen/Kostenverhältnis) des Nordostrings verwendeten Verkehrszahlen sind grob falsch: Beispielsweise wird bei den Daten für den Nordosttring (Quelle: PRINS) behauptet, dass im Bezugsfall im Jahr 2030 nur 31.000 Kfz/Tag auf der B10/27 durch Zuffenhäuser fahren. Eine Zählung ergab aber bereits im Jahr 2011 über 63.000 Kfz/Tag.

(Dieser Abschnitt der B10/27 wäre eine der Hauptzufahrtstrecken des Nordostrings.)

Für den Rosensteintunnel in Stuttgart, der z.Z. für 250 Mio. Euro gebaut wird, geht der BVWP von 7.000 Kfz/Tag im Jahr 2030 aus. Alle Verkehrsgutachten, die im Rahmen der Tunnelplanung angefertigt wurden, prognostizieren hier hingegen das zehnfache Verkehrsaufkommen, nämlich 67.000 Kfz/Tag. Die Verkehrszahlen des BVWP2030 zum Nordosttring sind nachweisbar völlig falsch. Damit sind auch die auf Basis dieser Verkehrszahlen berechneten Auswirkungen des Nordostrings falsch und führen zu fehlerhaften Bewertungen.

Würde auf der Basis einer derart schlampigen und fehlerhaften Datenerhebung des BMVI der Nordosttring in Berlin beschlossen werden, der über 200 Millionen Euro kostet und ganz erheblich in das unmittelbare Umfeld der Bevölkerung eingreift, wäre eine weitere Zunahme der Politikverdrossenheit zwangsläufig.

2. Der Nutzen-Kosten-Faktor ist falsch berechnet: Das BMVI hat für den Nordosttring angeblich einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 10 berechnet. Zum einen beruht diese Berechnung auf falschen Verkehrszahlen, zum anderen steht sie in Widerspruch zu der Berechnung im BVWP2003. In diesem wurde trotz deutlich geringerer Baukosten (103 statt 203 Mio. €) und höherer Verkehrswirksamkeit (70.000 statt 45.000 Kfz/Tag auf der neuen Neckarbrücke) nur ein Nutzen-Kosten-Faktor von 4,7 errechnet.

3. Der Nordoststring führt zu viel neuem Verkehr im Ballungsraum Stuttgart: Selbst der BVWP2030 bescheinigt dem Nordoststring, je Jahr 63 Millionen Kfz/km zusätzlichen Verkehr zu erzeugen. (Bei richtiger Berechnung müsste sogar von 300 Millionen Kfz/km zusätzlichem Verkehr ausgegangen werden.) Dieser Zusatzverkehr wird hauptsächlich im Ballungsraum Stuttgart stattfinden und dort zu weiteren Staus und Verkehrsengepässen führen.

4. Die Umweltbetroffenheit wird verharmlost: Im neuen BVWP2030 ist die Umweltbetroffenheit nur noch mit „mittel“ angegeben, während sie im alten BVWP2003 noch so hoch war, dass der Nordoststring nicht weiter geplant werden durfte. Dies ist nicht nachvollziehbar. Einzelne Bewertungen zur Umweltbetroffenheit – sofern überhaupt angegeben – sind schlicht falsch. So ist die Zahl der neu oder stärker mit Verkehrslärm belasteten Einwohner mit Null angegeben. Dies steht im Widerspruch zu den Ergebnissen der Lärmberechnung zur Linienbestimmung, die für viele Wohngebiete erhebliche Mehrbelastungen ausweist.

5. Der Nordoststring erhöht die Belastungen für Stuttgart: Der Nordoststring entlastet Stuttgart kaum, die Innenstadt überhaupt nicht. Er führt aber durch die Stuttgarter Umweltzone und würde die nördlichen Vororte zusätzlich mit Abgasen und Lärm belasten. Nach den Daten des BMVI würde der Verkehr selbst beim Neckartor – der „drecks-ten“ Messstelle in ganz Deutschland –, leicht zunehmen, falls der Nordoststring gebaut würde.

6. Die meisten direkt betroffenen Städte sind gegen den Nordoststring: Der Nordoststring würde auf weite Strecken über die Gemarkungen der Städte Stuttgart und Fellbach laufen und auf kurzen Abschnitten Kornwestheimer, Remsecker und Waiblinger Gebiet streifen. Stuttgart, Fellbach und Kornwestheim lehnen den Bau der Straße aber entschieden ab. Will man gegen den entschiedenen Widerstand dieser bedeutenden Kommunen den Nordoststring über deren Gemarkung bauen?

7. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat den Bau dieser Straße abgelehnt: In der Stellungnahme des Landes zum BVWP2030 hat Baden-Württemberg den Nordoststring klar abgelehnt. Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg hat anstatt des Nordoststrings wesentlich wirtschaftlichere Maßnahmen zur Lösung regional vorhandener Engpässe im Straßennetz vorgeschlagen. Diese wären schneller und deutlich umweltschonender umzusetzen als der Nordoststring.“

Berlin, den 22. November 2016