

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
487	HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
669	NI	A 001		Lgr. HB/NI	AS Bremen/Brinkum	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
670	NI	A 001		AS Bremen/Brinkum	AD Stuhr	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
671	NI	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
487	HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Vordringlicher Bedarf
669	NI	A 001		Lgr. HB/NI	AS Bremen/Brinkum	E 8	Vordringlicher Bedarf
670	NI	A 001		AS Bremen/Brinkum	AD Stuhr	E 8	Vordringlicher Bedarf
671	NI	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	Vordringlicher Bedarf

Begründung

Der 8-streifige Ausbau der A 1 im Bereich des Bremer Kreuzes ist wichtig für die Logistikverkehre im gesamten Nordwesten sowie für den Hafenhinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen. Der Neubau der B 6n hingegen wirkt sich nur lokal aus. Daher sind die beiden vom finanziellen Volumen vergleichbaren Projekte in der Prioritäteneinstufung zu tauschen. Auch die Bremische Bürgerschaft hat sich für diese Vorgehensweise ausgesprochen. Die A 1 soll forciert geplant werden und bezüglich der B 6n zunächst die Fragen der grundsätzlichen Linienführung zwischen der Auftragsverwaltung Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geklärt werden können, da hierzu noch kein Einvernehmen über die Trassenführung zwischen Bremen und dem Bund besteht. Die B 6n (lfd.-Nr. 491 und 708) soll deswegen in den „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) eingestuft werden.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
491	HB	B 006n	A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Vordringlicher Bedarf
708	NI	B 006n	Lgr. HB/NI	Bremen/Brinkum	N 4	Vordringlicher Bedarf

Wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
491	HB	B 006n	A 281	Bremen/Brinkum	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
708	NI	B 006n	Lgr. HB/NI	Bremen/Brinkum	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Begründung

Der 8-streifige Ausbau der A 1 im Bereich des Bremer Kreuzes ist wichtig für die Logistikverkehre im gesamten Nordwesten sowie für den Hafenhinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen. Der Neubau der B 6n hingegen wirkt sich nur lokal aus. Daher sind die beiden vom finanziellen Volumen vergleichbaren Projekte in der Prioritäteneinstufung zu tauschen. Auch die Bremische Bürgerschaft hat sich für diese Vorgehensweise ausgesprochen. Die A 1 soll forciert geplant werden und bezüglich der B 6n zunächst die Fragen der grundsätzlichen Linienführung zwischen der Auftragsverwaltung Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geklärt werden können, da hierzu noch kein Einvernehmen über die Trassenführung zwischen Bremen und dem Bund besteht. Die B 6n (lfd.-Nr. 491 und 708) soll deswegen in den „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) eingestuft werden.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„693	NI	A 039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	N 4 Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„693	NI		B 4	Gifhorn (B 188)	Lüneburg (B 209)	E 2/3 + Vordringlicher Bedarf N 2/3
			B 4	Lüneburg (B 209)	Uelzen (B 71)	
			B 4	Uelzen	Breitenhees	
			B 4	Breitenhees	Gifhorn	“

Begründung

Im Zuge der Aufstellung für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Land Niedersachsen den Ausbau der parallel verlaufenden Bundesstraße 4 als Alternative zum Neubau der A 39 angemeldet. Der Ausbau kostet mit 303 Mio. Euro weniger als ein Drittel des Autobahneubaus, würde weit weniger Räume zerschneiden und den massiven Flächenverbrauch eindeutig begrenzen.

Obwohl die Überprüfung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gezeigt hat, dass die günstigere umweltschonende Alternative in der Bewertung deutlich besser abschneidet, hält die Bundesregierung an dem Autobahneubau fest. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Alternative ist darüber hinaus mit 4,1 fast doppelt so hoch wie das des geplanten Autobahneubaus und so laut BVWP-Bewertungsmethodik die gesamtwirtschaftlich sinnvollere Alternative. Hinzu kommt, dass der im BVWP angegebene Preisstand von 1.083,1 Millionen Euro (Kostenstand 1. Januar 2014) schon jetzt überholt ist und die Kosten nach einem Jahr bereits um 23 Millionen Euro (Kostenstand Mai 2015) gestiegen sind (BT-Drs. 18/5493).

Der Neubau würde nach BMVI-Angaben streng geschützte Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen und wichtige bisher unzerschnittene sowie verkehrsarme Räume zerschneiden. Die Gesamtflächeninanspruchnahme beläuft sich auf 2 637 ha (18/5493) mit negativen Folgen für die Landwirtschaft in Niedersachsen. Allein zwischen 2007 und 2015 stiegen die Preise für die Fläche zur landwirtschaftlichen Nutzung in Niedersachsen um 116% (BT-Drs. 18/9540). Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projektes.

Das Festhalten am Neubauvorhaben begründet die Bundesregierung insbesondere mit der erwarteten raumordnerischen Bedeutung für die A 39. In den im März zur Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichten Unterlagen im Projektinformationssystem PRINS wurde für das Vorhaben nur eine mittlere Raumwirksamkeit festgestellt. Im Anschluss an die Beteiligungsphase im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wurden die Unterlagen jedoch im laufenden Verfahren überarbeitet, die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raumwirksamkeit herabgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit versehen. Insgesamt wurden 41 Projekte Straßenprojekte auf diese Weise nachträglich höher bewertet.

Diese Änderung des Bewertungsmaßstabes kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Neubau der A 39 für das bundesweite Gesamtnetz nicht notwendig ist. Ziel intelligenter Verkehrswegeplanung muss sein, die Leistungsfähigkeit eines bundesweit relevanten Netzes sicherzustellen, das Deutschland intelligent in Europa und das transeuropäische Kernnetz Verkehr (TEN-V) einbindet und den Verkehr auf starken Hauptachsen bündelt. Die A 39 hingegen ist nicht Bestandteil dieses Kernnetzes. Ein Autobahneubau für mehr als 1,1 Mrd. Euro mit sehr hohen Kosten für Mensch, Natur und Umwelt außerhalb des europäischen Kernnetzes widerspricht Ziel der europäischen Verkehrspolitik und ist gesamtwirtschaftlich weder sinnvoll noch begründbar.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„685	NI	A 020		AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4 Vordringlicher Bedarf“
„1250	SH	A 020		Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)	N 4 Vordringlicher Bedarf
1251	SH	A 020		Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4 Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Mit Kosten von mehr als 3 Mrd. Euro ist der Neubau der Autobahn A 20 eines der teuersten Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplans. Darüber hinaus gehört es auch zu den Projekten des Plans, die Mensch, Umwelt und Natur am meisten belasten würden.

Die Straße würde fast 19 000 ha verkehrsarme Naturräume zerschneiden, Wasserschutzgebiete durchfahren und Naturschutzgebiete bedrohen. Die Gesamtflächeninanspruchnahme beläuft sich auf mehr als 4220 ha (18/9205), mit negativen Folgen für die Landwirtschaft in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Allein zwischen 2007 und 2015 stiegen die Preise für die Fläche zur landwirtschaftlichen Nutzung in Niedersachsen um 116% und in Schleswig-Holstein um 119 % (BT-Drs. 18/9540). Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur spielte der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte für Projektauswahl und Einstufung jedoch keine Rolle (18/9537).

Aufgrund des sehr hohen Flächenverbrauchs und der Schäden für Natur und Umwelt fordert auch das Umweltbundesamt die Streichung des Projektes.

Das Festhalten am Neubauvorhaben begründet die Bundesregierung insbesondere mit der erwarteten raumordnerischen Bedeutung der A 20. In den im März zur Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichten Unterlagen im Projektinformationssystem PRINS wurde bei dem Vorhaben jedoch nur eine „mittlere“ Raumwirksamkeit festgestellt. Im Anschluss an die Beteiligungphase im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wurden die Unterlagen jedoch im laufenden Verfahren überarbeitet und die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raum-

wirksamkeit herabgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit versehen. Insgesamt wurden 41 Projekte Straßenprojekte auf diese Weise nachträglich höher bewertet.

Diese Änderung des Bewertungsmaßstabes kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Neubau der A 20 für das bundesweiten Gesamtnetzes nicht notwendig ist. Ziel intelligenter Verkehrswegeplanung muss sein, die Leistungsfähigkeit eines bundesweit relevanten Netzes sicherzustellen, dass Deutschland intelligent in Europa und das transneuropäische Kernnetz Verkehr (TEN-V) einbindet und den Verkehr auf starken Hauptachsen bündelt. Die A 20 hingegen ist nicht Bestandteil dieses Kernnetzes. Ein Autobahnneubau für mehr als 3 Mrd. Euro mit sehr hohen Kosten für Mensch, Natur und Umwelt außerhalb des europäischen Kernnetzes widerspricht den Zielen der europäischen Verkehrspolitik und ist daher gesamtwirtschaftlich weder sinnvoll noch zu rechtfertigen.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
691	NI	A 033		Osnabrück/N (A 1)	Osnabrück/Beim	N 4	Vordringlicher Bedarf

entfällt

Begründung

Es handelt sich hierbei um ein Projekt mit einer der höchsten Flächen-Inanspruchnahmen und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit. Als Alternative sind der Ausbau der A 30 und eine temporäre Freigabe der Standstreifen auf der A 30 mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen möglich. Mit der Alternative kann flexibel auf temporäre Verkehrsspitzen reagiert werden. Außerdem wird das FFH-Gebiet Nettetal geschont und die Bewahrung des Naherholungsgebietes ermöglicht. Die Kostenersparnis könnte für Lärmschutz an der A 30, an der A 1 sowie an der B 68 aufgewendet werden.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"714	NI	B 051		OU Bad Iburg	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt

Begründung

Die im Projektdossier angegebenen Verkehrsbelastungen entsprechen nicht mehr der Realität. Es wurden bei den Berechnungen offensichtlich die Zahlen von Durchgangs- sowie Ziel-Quell-Verkehren vertauscht. Im Effekt müsste es zu einer deutlich geringeren Entlastung durch eine Ortsumgehung kommen als erwartet und der Nutzen sich deutlich verringern. Hinzu kommt, dass der Landesbetrieb bereits Verbesserungen vorgenommen und die Ortsdurchfahrt verkehrsgerecht umgebaut hat und der Rat der Stadt Bad Iburg die geplante Ortsumgehung ablehnt.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„761	NI	B 210	AS Riepe (A 31)	n Aurich	N 2/3 Vordringlicher Bedarf
	NI	B 072	Georgsheil (B 72)	Bangstede	N 2
	NI	B 210	OU Aurich		N 2/3
	NI	B 210	Aurich	Riepe (A 31)	N 3 “

entfällt.

Begründung

Der geplante Neubau der zwei- bis dreistreifigen Straße wäre mit einer sehr hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Das Gesamtprojekt würde unter anderem die Westerender Ehe, ein als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) ausgewiesenes, wertvolles Fließgewässer, erheblich beeinträchtigen, bisher unzerschnittene Kernräume über mindestens 11 Kilometer zerschneiden und allein für den Bau der Trasse fast 100 ha Land verbrauchen. Auf die Projekteinstufung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans haben die hohen Kosten für Umwelt und Natur jedoch für die Bundesregierung keine Rolle gespielt (BT-Drs 18/10361).

Zuzüglich der Fläche für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Flächengesamtinanspruchnahme weitaus höher. Allein für die Teilprojekte 2 und 3 beträgt diese laut Bundesregierung ca. 177,2 ha (BT-Drs 18/10361). Für das Teilprojekt 1 kann die Bundesregierung noch keine Angaben nennen. Bei der BVWP-Aufstellung wurde die Flächeninanspruchnahme der einzelnen Projekte und damit auch deren Auswirkungen auf die Landwirtschaft weder bei Projektauswahl noch Einstufung berücksichtigt (BT-Drs. (BT-Drs. 18/9537). Im Landkreis Aurich ist der Bodenpreis für landwirtschaftlich genutzte Flächen allein von 2010 bis 2015 um 119% gestiegen. Nach Angaben der Bundesregierung wird sich der für den Bau notwendige Flächenerwerb auf die Bodenpreise auswirken (BT-Drs 18/10361).

Die Trasse verläuft durch eine Jahrhunderte alte Kulturlandschaft in Ostfriesland, die Wallhecken. Allein für Teilprojekt 2 beläuft sich der angegebene Verlust an Wallhecken auf rund 4,4 km (BT-Drs 18/10361). Der Bau steht damit im Widerspruch zu den Zielen der Förderung des Erhalts der Wallhecken durch die Europäische Union und das Land Niedersachsen.

Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz fördert auch das Umweltbundesamt, das Vorhaben aus dem Gesetz zu streichen.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
807	NI	B 247	N-OU Duderstadt	N 2	Vordringlicher Bedarf
808	NI	B 247	S-OU Duderstadt	N 2	Vordringlicher Bedarf
1342	TH	B 247	Ferna Teistungen	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt

Begründung

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans hatte das Gesamtprojekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1 und dürfte somit nicht gebaut werden. Diese Angaben wurden nachträglich geändert. Für das Vorhaben fehlt schlicht der Bedarf. Ablesbar ist dies unter anderem an der mittleren Verkehrsbelastung, die im dazugehörigen Projektdossier des ersten Entwurfs des BVWP 2030 noch mit 5.000 Kfz/24h im Bezugsfall angegeben wird (Wert wurde im 2. Entwurf nicht mehr ausgewiesen). Hier spiegelt sich auch der demographische Wandel in der Region Südniedersachsen und Nordthüringen wieder. So ist Duderstadt zwischen 2004 (22.833 Einwohner) und 2015 (21.072 Einwohner) um 7,7 Prozent geschrumpft. Die Entwicklung in Nordthüringen verläuft ähnlich bzw. noch ausgeprägter. Auch die Veränderungen im überregionalen Verkehrsnetz (Fertigstellung der A 38 in 2009, Ausbau der B 243 Nordhausen – Seesen/A 7) haben dazu beigetragen, dass das Verkehrsaufkommen seit 2004 südlich von Duderstadt stark rückläufig ist. An der Dauerzählstelle Ferna wird derzeit nur ein Verkehrsaufkommen von rund 6.500 Kfz/24h erreicht.

Rund 70 Prozent des Verkehrs in Duderstadt ist Ziel- und Quellverkehr, der nicht auf die Ortsumgehung verlagert werden kann. Das Versprechen der Entlastung ist unhaltbar – die Ortsumgehung eine teure und wirkungslose Scheinlösung. Die Ortsumgehung Ferna-Teistungen lässt sich nur zusammen mit der Ortsumgehung Duderstadt auf niedersächsischer Seite realisieren, daher sind die Eckdaten zur Verkehrsentwicklung auch für den thüringischen Abschnitt relevant.

Das Vorhaben wirkt sich negativ auf Gewerbetreibende und Einzelhändler (Duderstadt) an den Ortsdurchfahrten aus.

Auch das FFH-Gebiet Ohmgebirge wird durch die Ortsumgehung Ferna-Teistungen beeinträchtigt, was sich in der festgestellten hohen Umweltbetroffenheit widerspiegelt.

Nutzen-Kosten-Berechnung NKV tatsächlich unter 1

Die OU Duderstadt und Ferna-Teistungen tauchten im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans im VB auf. Das NKV wird mit 2,0 angegeben. Tatsächlich beträgt das NKV aber nur 0,87 da der Barwert des Nutzens mit 58,3 Mio. € und der Barwert der bewertungsrelevanten Kosten mit 67,0 Mio. € angegeben wird. Das Projekt ist demnach nicht bauwürdig und darf keinesfalls im VB verbleiben. Auf Nachfrage antwortete die Bundesregierung, dass das ausgewiesene Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen der laufenden Aktualisierung des BVWP 2030-Entwurfs noch „überprüft und in geeigneter Weise ergänzt bzw. berichtigt“ werde.

Im überarbeiteten Projektinformationssystem wurden im Modul A tatsächlich veränderte Nutzen- und Kostenpositionen offenbar. Die „Veränderung der Geräuschbelastung“ wird mit deutlich niedrigeren Werten angegeben (2,38 Mio. € statt vorher minus 50,481 Mio. €). Die Position „Veränderung der Reisezeit“ bleibt im Wesentlichen unverändert (Betrachtung ohne VKE 1, Nordabschnitt der OU Duderstadt, daher etwas geringere Werte). Ein Großteil (17,8 Mio. € von 46,317 Mio. € im ersten Entwurf; im zweiten Entwurf wird der Reisezeitvorteil unter einer Minute nicht mehr ausgewiesen) geht auf Reisezeitvorteile unter einer Minute zurück!

Die „Veränderung der Verkehrssicherheit“ – im ersten Entwurf noch im negativen Bereich mit minus 9,02 Mio. € angegeben – erscheint im zweiten Entwurf plötzlich mit plus 17,56 Mio. €. Rund ein Drittel des neu berechneten Nutzens soll auf die sehr zweifelhafte Nutzenkomponente „Veränderung der impliziten Nutzen“ zurückgehen.

Kurzum: Durch das Drehen an ein paar Stellschrauben in der Zeit zwischen erstem und zweitem Entwurf ergibt sich nunmehr ein bewertungsrelevanter Nutzen von 102,6 Mio. € und Kosten von 50,6 Mio. €. Das NKV beträgt nun nicht mehr 0,87, wie im ersten Entwurf (wurde aber immer falsch mit 2,0 ausgewiesen) sondern „passgenau“ tatsächlich 2,0.

Im genannten Streckenzug der B 247 ist als Alternative ein bestandsnaher Ausbau vorzusehen.

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 möge beschließen:

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

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Landstraße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„815	NI	B 248	OU Brome	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

Begründung

Für das Jahr 2030 prognostiziert die Bundesregierung nur eine Verkehrsbelastung von 4.000 Fahrzeugen/Tag. Dennoch wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,5 errechnet. Das Vorhaben ist weder von großräumiger Bedeutung noch von besonderer Relevanz für das Gesamtnetz. Der im Bundesverkehrswegeplan angegebene Nutzen ist daher nicht nachvollziehbar, zumal rund ein Viertel davon aufgrund kaum spürbaren Reisezeitgewinnen von weniger als einer Minute gewonnen werden soll.

Alternativen zu dem Vorhaben wurden laut Aussage der Bundesregierung nicht überprüft (18/8848)