

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 Autobahneubau 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.