

28.10.85

VP - In

- 1 -

Empfehlungen**der Ausschüsse**

zum

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes
über den Ausbau der Bundesfernstraßen
- 3. FStrAbÄndG -

Punkt der 556. Sitzung des Bundesrates am 8. November 1985

A.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post
empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß
Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung
zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Die von der Bundesregierung vorgesehene Flexibilität
reicht insbesondere im Hinblick auf die langwierigen
Planungsabläufe nicht aus. Schon die Verfahren nach
§ 16 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) dauern wegen
der dabei erforderlichen umfangreichen Untersuchungen in
Einzelfällen über zehn Jahre. Hinzu kommen die ebenfalls
immer langwierigeren Planfeststellungs- und Anhörungsver-
fahren nach den §§ 17 und 18 FStrG und deren zunehmend
ungewisserer Ausgang. Es ist deshalb zum kontinuierlichen
Vollzug des Bedarfsplans für die Länder als Auftragsver-

(noch Ziffer 1)

waltungen unerlässlich, rechtzeitig die notwendigen Planungsschritte und Verfahren gemäß §§ 17, 18 FStrG in Einzelfällen einzuleiten.

Dabei geht der Bundesrat davon aus, daß gemäß der Erklärung des Bundesministers für Verkehr für die Projekte der Stufe "Planungen" ihr Bedarf anerkannt ist.

Zum Bedarfsplan (Maßnahmen in den einzelnen Ländern)

2. Maßnahmen im Land Baden-Württemberg

Folgende in der Stufe "Planung" aufgenommenen Strecken sind im Bedarfsplan in die Stufe "vordringlicher Bedarf" zu übernehmen:

"B 10/27 Stuttgart - Friedrichswahl - Pragsattel

B 27 Tübingen (B 28) - Bläsibad

B 464 Böblingen - Holzgerlingen"

Begründung:

Die genannten 3 Strecken sind heute bereits völlig überlastet und bedürfen dringend des Ausbaus. Sie waren in dem von der Landesregierung verabschiedeten Konzept im vordringlichen Bedarf enthalten und können innerhalb der Quote des Landes finanziert werden.

3. Maßnahmen im Land Hessen

Folgende im Bedarfsplanentwurf in der Stufe "Planung" aufgeführten Maßnahmen sind zu streichen:

- "A 480 östlich Wetzlarer Kreuz - 1. Fahrbahn -
- A 643 6-streifiger Ausbau zwischen Rheinbrücke
 Schierstein (exkl.) und Wiesbaden/Dotzheim
- B 8 OU Glashütten
- B 45 OU Wöllstadt - Ilbenstadt
- B 47 Verlegung zwischen Landesgrenze RP/HE und
 Bürstadt (OU Rosengarten) - 2. Fahrbahn -
- B 54 OU Hadamar/Oberzeuzheim
- B 62 OU Bad Hersfeld/Sorga
- B 62 OU Kirtorf/Ober-Gleen
- B 62 OU Kirtorf
- B 62 OU Kirtorf/Lehrbach
- B 249 OU Meinhard/Schwebda
- B 251 OU Habichtswald/Ehlen

(noch Ziffer 3)

- B 251 OU Korbach/Meineringhausen
- B 251 OU Habichtswald/Dörnberg
- B 252 OU Twistetal/Berndorf
- B 254 Verlegung bei Unshausen/Hebel
- B 254 OU Alsfeld/Eudorf
- B 275 Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain
- B 275 OU Florstadt/Nieder-Mockstadt
- B 275 OU Ranstadt/Ober-Mockstadt
- B 275 OU Lauterbach und Lauterbach/Blitzenrod
(mit Neuanschluß an die B 254)
- B 448 nördlich der AS "Am Turm" in Offenbach
- B 451 OU Witzenhausen
- B 454 OU Neustadt
- B 454 OU Schwalmstadt/Wiera
- B 455 OU Wiesbaden/Fichten
- B 455 OU Königstein/Schneidhain
- B 457 OU Ortenberg/Bleichenbach
- B 489 OU Hungen/Inheiden
- B 489 OU Hungen/Utphe "

Begründung:

Für die vorgenannten Maßnahmen hatte die hessische Landesregierung einen Verzicht vorgeschlagen. In den Stellungnahmen der Landesregierung sind die derzeit aktuellen Beschlüsse der Regionalen Planungsversammlungen und Projekteinschätzungen der Regional- und Landesplanung eine wesentliche Grundlage gewesen. Damit hat die Landesregierung bereits einem Anliegen der Bundesregierung Rechnung getragen, bei der Überprüfung des Bedarfsplanes künftig (alle) berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung und des Umweltschutzes einzubeziehen (vgl. Neufassung in Artikel 1, § 4 des Entwurfes zum 3. FStrAbÄndG).

4. Maßnahmen in den Ländern

Niedersachsen und Schleswig-Holstein

In den Bedarfsplan ist in die Stufe "Planung" aufzunehmen:

"Querung der Unterelbe bei Stade zwischen der B 73 westlich Stade und der A 23 bei Elmshorn und in Fortführung dieser Querung die Verbindungsstraße zwischen der A 23 bei Elmshorn und der A 7 bei Alvesloe (einbahnig)."

Begründung:

Im bisher gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine Elbequerung bei Stade als sog. Aufdruckstrecke enthalten. Eine feste Querung der Unterelbe bei Stade ist eines der im gemeinsamen "Strukturprogramm Norddeutschland" der norddeutschen Küstenländer und Berlins als notwendig dargelegten Infrastrukturprojekte. Die Besonderheit des Vorhabens läßt sich mit dem Instrument einer Nutzen-Kosten-Bewertung nur unvollständig erfassen. Folglich kann das Ergebnis einer Berechnung in der vorliegenden Qualität nicht zur Basis einer politischen Entscheidung über die Zweckmäßigkeit des Projektes herangezogen werden.

Durch die Ausweisung in der Stufe "Planung" wird sichergestellt, daß die Vorüberlegungen zu dem Projekt weitergeführt werden können. Verpflichtungen entstehen dem Bund auf absehbare Zeit nicht.

Ferner ist zur Verbesserung der notwendigen Verkehrsbeziehungen des Landes Schleswig-Holstein zu den Markt- und Verbraucherzentren und zur Verbesserung des Transit- und Erholungsverkehrs in und durch Schleswig-Holstein sowie für die innere Erschließung eine einbahnige Weiterführung der Querung der Unterelbe über die A 23 bei Elmshorn hinaus bis zur A 7 bei Alvesloe unerläßlich.

5. Maßnahmen im Land Niedersachsen

In den Bedarfsplan ist in die Stufe "vordringlicher Bedarf" aufzunehmen:

(noch Ziffer 5)

"A 26 von südlich Stade bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg als Autobahn oder autobahnähnliche Straße auf neuer Trasse."

Begründung:

In der Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung ist unter "B. Besonderer Teil" darauf hingewiesen, daß zwecks abschließender Einstufung der A 26 die Ergebnisse eines Gutachtens noch Berücksichtigung finden sollen. Hierauf nimmt der Antrag Bezug.

Bei der Projektbeurteilung der A 26 im Rahmen der Fortschreibung '85 des Bedarfsplanes ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9. Daraus folgte der Einstufungsvorschlag des Bundesministers für Verkehr unter "Planung".

Bei der hohen regionalpolitischen Bedeutung des Projektes hätte das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,9 zur Einordnung als "vordringlicher Bedarf" führen müssen, es wurde jedoch vom Bundesminister für Verkehr halbiert, weil dem Projekt eine (unerwünschte) Interdependenz/Konkurrenz zu einem (bisher sehr vage) diskutierten Ausbau des S-Bahn-Verkehrs von Harburg bis Stade unterstellt wurde. Als weitere Begründung für die Halbierung des NKV wurden die hohen ökologischen Risiken hinzugezogen.

Diese Projektbeurteilung beruht auf dem Wissensstand von Anfang 1985. Inzwischen liegen die Ergebnisse eines speziellen Gutachtens zu diesen Fragen vor, das sehr eingehend die

- Interdependenz zwischen S-Bahn-Ausbau und der neuen Straße und
- die ökologischen Auswirkungen neuer Straßentrassen untersucht und darstellt. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, daß
 - . die Interdependenz in vernachlässigbarer Größenordnung liegt und
 - . die Trassen-Alternativen existieren, die die ökologischen Risiken erheblich verringern.

Damit entfallen die Gründe für die bisherige Halbierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Der finanzielle Plafond (Quote) des Landes Niedersachsen wird hierdurch nicht berührt, das Projekt wird aus dem für das Land Niedersachsen vorgesehenen Finanzrahmen finanziert.

6. Maßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen

- a) In den Bedarfsplan sind in die Stufe "vordringlicher Bedarf" nachfolgende Strecken neu aufzunehmen:

"A 44 Neubau Strümp (B 222) - Düsseldorf/Messe mit Rheintunnel.

B 58 Ortsumgehung Lüdinghausen/Seppenrade

B 61 Neubau in Porta Westfalica (L 780 - B 482)

B 236 Ortsumgehung Lennestadt/Saalhausen

B 476 Nordumgehung Sassenberg

B 513 Südumgehung Sassenberg"

- b) In dem Bedarfsplan ist in die Stufe "Planungen" zurückzustufen (aus der Stufe "vordringlicher Bedarf"):

"B 56 Neubau Bonn/Beuel (A 59) - Dambroich (A 3)"

- c) In dem Bedarfsplan ist in der Stufe "Planungen" zu streichen:

"A 3 Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen AK Leverkusen - AK Köln/Ost"

Begründung:

Die vorstehenden Einstufungsänderungen entsprechen dem im Rahmen seiner Stellungnahme zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen abgegebenen Votum des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die vorgeschlagenen Änderungen bewegen sich in dem für Nordrhein-Westfalen vorgegebenen Finanzrahmen. Die Quote des Landes Nordrhein-Westfalen ändert sich nicht.

7. Maßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen

Zusätzlich sind im Bedarfsplan folgende Maßnahmen auszuweisen:

a) In der Stufe "Vordringlicher Bedarf":

"A 57 Vertunnelung in Köln/Ehrenfeld
(Wöhlerstraße - Innere Kanalstraße).

A 430 Vertunnelung in Essen
(Mülheimer Straße - Martin-Luther-Straße).

A 430 Vertunnelung in Bochum/Grumme
(Lerchenweg - Heckertstraße)."

b) In der Stufe "Planungen":

"A 46 Nordtangente Wuppertal."

Begründung:

Die nachträgliche Eintunnelung soll die negativen Auswirkungen dieser hochbelasteten Autobahnabschnitte auf Umwelt und städtebauliche Zusammenhänge mindern.

8. Maßnahmen im Land Rheinland-Pfalz

In dem Bedarfsplan sind in der Stufe "Planung" folgende Strecken auszuweisen:

- "B 9 Unkelstein-Remagen
- B 37 Umgehung Bad Dürkheim-Hardenburg
- B 41 Verlegung Niederbrombach-Rötsweiler
- B 53 Umgehung Wintrich Brauneberg
- B 54 Umgehung Hanstätten
- B 257 Umgehung Erdorf"

In dem Bedarfsplan in der Stufe "Planung" ist folgendes Projekt zu streichen:

"B 266 Sinzig - Rottbitze"

Begründung:

Die für die Stufe "Planung" zusätzlich vorgeschlagenen Strecken sind bei der Überprüfung des Bedarfsplans bisher als "unvoreilhaftete Projekte" bewertet worden. Die Strecken sind jedoch aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung als Planungsbedarf anzuerkennen. Die Datenkorrekturen, aus der sich die Notwendigkeit einer günstigeren Bewertung ergibt, liegen der Bundesregierung bereits vor. Insgesamt beläuft sich das Kostenvolumen für diese Maßnahmen auf rd. 180 Mio. DM.

Die in der Kategorie "Planung" ausgewiesene Maßnahme "B 266 Sinzig - Rottbitze" kann demgegenüber aus dem Bedarfsplan entfallen. Die Maßnahme, für die Finanzmittel in Höhe von 206,0 Mio. DM vorgesehen sind, wird aufgegeben. Durch beide Änderungen wird somit insgesamt das Kostenvolumen leicht verringert.

9. Maßnahmen im Land Rheinland-Pfalz

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1986 bis 1990 - mit Ausblick auf 1995 - als Ersatzmaßnahme für den aufgegebenen Saar-Pfalz-Rhein-Kanal außerhalb der Länderquote und unabhängig von dem für den Bedarfsplan bisher vorgesehenen Finanzrahmen zusätzliche Finanzmittel in der dem Land Rheinland-Pfalz bisher zugesagten Höhe vorzusehen.

Begründung:

Die Bundesregierung hat im Jahre 1973 das Projekt eines Saar-Pfalz-Rhein-Kanals aufgegeben. Sie hat zugleich Maßnahmen vorgesehen, die als Ersatzmaßnahmen die ursprüngliche mit dem Kanal beabsichtigte Strukturverbesserung sicherstellen sollten. Dementsprechend wurde auch im letzten Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1981 bis 1985 eine Sonderfinanzierung ausgewiesen. Hiernach stehen dem Lande Rheinland-Pfalz außerhalb der Länderquote zusätzliche Mittel mit einem Finanzvolumen von insgesamt rd. 510 Mio. DM zu (1986 bis 1990: 384,9 Mio. DM, ab 1991: 124 Mio. DM).

Die sich aus den seinerzeitigen Beschlüssen ergebende Verpflichtung ist mit dem vorliegenden Bedarfsplan nicht erfüllt. Die ursprünglich als Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Strecken sind zwischenzeitlich in ihrer Verkehrsbedeutung so angestiegen, daß sie nunmehr nach den objektiven, bundesweit geltenden Bewertungskriterien eine vordringliche Bewertung erfahren mußten. Diese Maßnahmen können deshalb nicht als zusätzliche Ersatzmaßnahmen für den Saar-Pfalz-Rhein-Kanal angesehen werden. Die genaue Verteilung der Mittel bleibt Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz vorbehalten."

10. Maßnahmen im Land Schleswig-Holstein

In dem Bedarfsplan ist aus der Stufe "Planung" in die Stufe "vordringlicher Bedarf" folgende Strecke zu übernehmen:

"B 206 Verlegung bei Bad Bramstedt (einbahnig)"

Begründung:

Die Aufnahme des Vorhabens B 206 Ortsumgehung Bad Bramstedt in den "vordringlichen Bedarf" ist notwendig, die Maßnahme in der Kategorie "Planungen" zu belassen, würde den dringenden verkehrlichen und städtebaulichen Erfordernissen in Bad Bramstedt nicht gerecht.

Der städtebauliche Rahmenplan zeigt auf, daß im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Attraktivität der Stadt als Kurort eine Verkehrsberuhigung ohne eine Verlegung der B 206 unter Umgehung der Stadt nicht erreichbar ist.

Das Netzmodell der Bundesbewertung entspricht nicht dem im Rahmen der Generalverkehrsplanung der Stadt Bad Bramstedt entwickelten Netzkonzept.

Eine Nachbewertung des Vorhabens auf der Grundlage des städtebaulichen Konzepts wird ein für eine Einstufung in die Kategorie "vordringlicher Bedarf" erforderliches Ergebnis bringen.

Nach der Finanzplanung des Bundes ist der Finanzrahmen 1986 - 2000 für Vorhaben des vordringlichen Bedarfs für das Land Schleswig-Holstein um 62 Mio. DM erhöht worden. Der hierdurch gegebene finanzielle Plafond (Quote) des Landes Schleswig-Holstein wird hierdurch nicht berührt. Das Projekt wird aus dem für das Land Schleswig-Holstein vorgesehenen Finanzrahmen finanziert.

433/1/85

- 12 -

B.

11. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.