

Ausgeliefert am 15. SEP. 1992

Bundesrat

Drucksache 546/1/92

14.09.92

VP - Fz - U - Wo

18 Seiten

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)

Punkt der 646. Sitzung des Bundesrates am 25. September 1992

A

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung (Wo)
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

VP

Bei
Annahme
entfällt
Ziff. 2

1. Zur Finanzierung der gewaltigen Investitionen, die zur Erhaltung der Attraktivität Deutschlands als Wirtschafts- und Wohnstandort erforderlich sind, reicht der im Bundesverkehrswegeplan für die einzelnen Verkehrsträger insbesondere der für den Bereich Schienennetz vorgesehene Finanzrahmen nicht aus. Daher fordern die Länder eine deutliche Ausweitung des Finanzrahmens für den "Vordringlichen Bedarf" mit deutlichem Vorrang für die Schiene. Zur Finanzierung kommen eine Anhebung des zweckgebundenen Anteils aus dem Mineralölsteueraufkommen oder Einnahmen aus einer eventuellen Straßenbenutzungsgebühr in Frage.

(noch Ziff. 1)

Begründung:

Die Herstellung der deutschen Einheit, die Funktionen Deutschlands als Transitland, das Zusammenwachsen Europas und die zunehmenden Bevölkerungszahlen führen zu ständig stärkeren Verkehrs- und Umweltbelastungen und zur Gefahr steigender Immobilität des Verkehrs und Instabilität von Natur und Umwelt. Damit wird die Attraktivität Deutschlands als Wirtschafts- und Wohnstandort und als Raum zur Erhaltung möglichst funktionsfähiger ökologischer Systeme im vereinten Europa beeinträchtigt und seine Wettbewerbsfähigkeit im vereinten Europa auf Dauer gefährdet. Dieser Gefahr muß durch eine den zukünftigen Erfordernissen angepaßte Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrsträgerspezifischen Vorteile im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems begegnet werden. Das im Gesetzentwurf von der Bundesregierung für den Ausbau der Bundesverkehrswege vorgesehene Finanzvolumen reicht dazu nicht aus. Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder haben deshalb übereinstimmend auf der Verkehrsministerkonferenz am 13./14.05.1992 in Hannover eine Ausweitung des Finanzrahmens durch eine Erhöhung des zweckgebundenen Anteils aus dem Mineralölsteueraufkommen gefordert. Angesichts der neuesten Überlegungen des Bundes zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr im Rahmen der Harmonisierung der Wegekosten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft kommt auch die Möglichkeit einer Erhöhung des Finanzvolumens aus den Einnahmen einer Straßenbenutzungsgebühr in Betracht.

- Wo 2. Der Bundesrat begrüßt, daß Planung und Bau von Bundesfernstraßen eingebunden sind in eine übergreifende Bundesverkehrswege-
- Ent- fällt bei Annahme von Ziff. 1 planung, um eine koordinierte Verkehrspolitik zu gewährleisten, und daß bei der Investitionsstruktur 1991 bis 2010 die Akzente erstmals auf den Schienenverkehr gesetzt werden. In Anbetracht der Langfristigkeit des Programms bis zum Jahre 2010 halten die Länder allerdings eine Erhöhung des Investitionsniveaus um 11 Mrd. DM von 414 Mrd. DM auf 425 Mrd. DM für sachgerecht und dringend geboten. Die Erhöhung der investiven Mittel ist auch im Hinblick auf die geplante Einführung einer Autobahngebühr gerechtfertigt.

- U 3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im weiteren Gesetzgebungsverfahren darzulegen, auf welchem Wege und unter welchen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen sie die in ihren Beschlüssen vom Juni 1990, November 1990 und Dezember 1991 festgelegte Zielvorgabe erreichen wird, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25 - 30 % - bezogen auf 1987 - zu reduzieren. Der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten hierzu keine plausiblen Aussagen.

Nach den Verkehrsprognosen, die den Planungen des Bundesverkehrswegeplanes zugrundeliegen, lassen die Zuwachsraten im Bereich des Straßengüterfernverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Jahre 2005 einen gegenüber 1987 um ca. 50 % höheren CO₂-Ausstoß erwarten.

Aufgrund einer Abschätzung des Umweltbundesamtes werden z.B. die klimawirksamen CO₂-Emissionen durch den im Jahr 2010 zu erwartende Kraftfahrzeugverkehr nicht die angestrebte Abnahme von mindestens 10 %, sondern im Gegenteil eine drastische Zunahme zwischen 40 und 50 % erreicht haben. Allein zwischen 1987 und 1991 stiegen in den alten Bundesländern die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs um 16 %.

- U 4. Der Bundesrat hält die Berücksichtigung der gesamtdeutschen Verkehrsprognosen nach dem Planfall G für eine unverzichtbare Forderung. Er fordert, daß die Rahmenbedingung für die Verkehrsentwicklung als Ziel-Szenarien so gesetzt werden, daß die von der Bundesregierung erklärten Umweltziele (bis zum Jahre 2005 eine CO₂-Minderung um 25 %) erreicht werden können. Dem Zeitbedarf für eine Nachbesserung gemäß Planfall G kann angesichts des Planungszeitraumes von 18 Jahren kein entscheidendes Gewicht zukommen.

- VP 5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich den Entwurf eines Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorzulegen. Nur so wird sichergestellt, daß der Bundesrat zugleich über die notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes und der Bundesfernstraßen beraten kann. Der Bundesrat hält eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger für zwingend erforderlich.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz hat nach Auffassung des Bundesrates folgende Eckpunkte zu enthalten:

- Der Bund finanziert den Aus- und Neubau sowie die Ersatz- und Unterhaltungsinvestitionen der Eisenbahnunternehmen des Bundes.
- In dem Gesetz wird das vom Bund zu finanzierende Netz der Eisenbahnunternehmen des Bundes definiert, auch im Hinblick auf den Nahverkehr.
- Die Eisenbahnunternehmen des Bundes dürfen sich nur im Wege einer Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit Zustimmung des Bundesrates von Strecken des gesetzlich definierten Netzes trennen.

Zum Gesetzentwurf im einzelnen

U 6. Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 0691661900 "A 44 Kassel-Herleshausen/Wommen (A 4)" ist durch den leistungsfähigen Ausbau der B 7 von Kassel bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen und der A 4 vom Kirchheimer Dreieck bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen im Teil "Neue Vorhaben des dringlichen Bedarfs" zu ersetzen.

(noch Ziff. 6)

Begründung:

Eine leistungsfähig ausgebaute B 7 hat gegenüber einer abseits der Siedlungsbänder geführten neuen Autobahn A 44 folgende Vorteile:

- größere Verkehrsentlastung des nachgeordneten Straßennetzes,
- schnellere Realisierung in kleineren Abschnitten mit sofortigem Verkehrswert,
- erheblich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft.

Für die B 7 besteht eine große gesellschaftliche Akzeptanz, wohingegen ein relativ konfliktarmer Trassenkorridor für die A 44 nicht gefunden werden kann.

Ein leistungsfähiger Ausbau der B 7, in deren Verlauf ohnehin Umgehungsstraßen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von dem seit Grenzöffnung sprunghaft angestiegenen und weiter wachsenden Verkehr notwendig werden, stellt somit die sinnvollste und schnellste Lösung dar. Auch sind die Planungen für die Umgehungsstraßen bereits soweit vorangetrieben, daß Raumordnungsverfahren schon eingeleitet sind oder demnächst eingeleitet werden. Darüber hinaus hat die Entwurfsbearbeitung für die Einleitung der Planfeststellung abschnittsweise bereits begonnen.

Im übrigen ermöglicht eine Umstufung von A 44 einerseits und B 7/A 4 andererseits den Bau von geforderten und dringend notwendigen Lärmschutzanlagen an B 7 und A 4.

Hinsichtlich der Kosten von 920 Mio DM für die A 44 und ca. 600 Mio DM für den leistungsfähigen Ausbau der B 7 ergibt sich eine Differenz von ca. 320 Mio DM. Diese Mittel werden benötigt, für den Bau von dritten Fahrstreifen in den Steigungsstrecken der A 4 zwischen dem Kirchheimer Dreieck und der Landesgrenze Hessen-Thüringen. Der Bau dieser "Kriechspuren" in Verbindung mit der Grunderneuerung einschließlich Anbau von Standstreifen ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesem Autobahnstück dringend erforderlich.

U 7. Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

Die Nummern 0691014910 und 0691014920 "A 4 L-Gr. He/NW - Hattenbacher Dreieck" werden in dem Teil "weiterer Bedarf" gestrichen und in den Teil "Kein anerkannter Bedarf" aufgenommen.

Begründung:

Schon vor Jahren war für den ehemals erwogenen Bau der Autobahn A 4 zwischen Olpe/Krombach (B 54) und dem Hattenbacher Dreieck (A 4/A 7) die ökologische Unverträglichkeit des Projekts festgestellt worden. Auch nach der Wiedervereinigung Deutschlands und im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt ab 1993 ist dieses Projekt ökologisch nicht zu verantworten. Auch stehen für die Verkehrsströme, die bevorzugt auf der A 4 zwischen Olpe und Hattenbach abgewickelt würden, schon heute leistungsfähige Autobahnverbindungen im Zuge der A 7 und A 44 bzw. über die A 5 und A 45 zur Verfügung. Im übrigen besteht Einvernehmen darüber, daß auch leistungsfähige Schienenverbindungen in Ost-West-Richtungen geschaffen werden sollen, die in der Lage sind, einen Großteil des Verkehrs aufzunehmen.

U 8. Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

Die Nummer 0671705500 im Teil "Vordringlicher Bedarf, Überhang" und die Nummern 0671703900, 0671474900 und 0671473000 der Stufe "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben", die den Bau der Autobahn A 49 von Borken bis zum Anschluß an die A 5 bei Gemünden betreffen, sollen hinsichtlich der Verkehrseinheitenbezeichnung mit dem Zusatz "Ersatzprojekt" ergänzt werden.

(noch Ziff. 8)

Begründung:

Der Bau dieser Autobahn ist in der gesamten betroffenen Region sehr umstritten. Das Land Hessen strebt am jetzigen Bauende der A 49 bei Bischhausen einen "qualifizierten Abschluß" dieser Autobahn an. Für die Weiterführung des Verkehrs über den Endpunkt hinaus werden Lösungsmöglichkeiten mit reduziertem Ausbaustandard gegenüber der bisherigen Autobahnplanung untersucht.

Zwischen Bund und Land Hessen konnte bislang keine Einigung über ein Ersatzprojekt erzielt werden. Ein Ausbau mit Ortsumfahrungen im Zuge der Straßenzüge B 3 und B 254 oder - alternativ - die Neuführung eines zweistreifigen Straßenprojekts im bisherigen A 49-Korridor erscheint unumgänglich.

Die für die A 49 angesetzten Finanzmittel in Höhe von über 720 Mio DM sollen im "Vordringlichen Bedarf" verbleiben und nicht durch andere Projekte abgedeckt werden. Dadurch soll die Finanzierung einer wie auch immer gearteten Fortführung des Verkehrs ab Bischhausen sichergestellt werden. Im Falle geringerer Kosten für das Ersatzprojekt sollten die eingesparten Mittel zur Abdeckung der Finanzierungslücke für die dringend notwendige Grunderneuerung der A 4 zwischen Kirchheimer Dreieck und hessisch-thüringischer Landesgrenze verwendet werden.

U 9. Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

Die Nummern 0671422600, 0691422510 und 0691422520 "A 480, AK Wetzlar - AS Wettenberg" sind im Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" zu streichen und in den Teil "Kein anerkannter Bedarf aufzunehmen."

Gleichzeitig mit dieser Änderung soll

- im Teil "Vordringlicher Bedarf, Oberhang" das Vorhaben Nummer 0671903100 "B 42 OU Rüdesheim" hinsichtlich der Baukosten um 120 Mio DM verstärkt werden sowie
- im Teil "Weiterer Bedarf" das Vorhaben Nummer 0691009200 "A 45 SK Gießen - AK Gambach" gestrichen und in den Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" aufgenommen werden.

Begründung:

Der Weiterbau der A 480 von Gießen/Wettenberg bis zum Wetzlarer Kreuz ist weder mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung noch mit den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar.

Für den Ost-West-Verkehr Mittelhessen-Thüringen besteht keine Notwendigkeit für den Lückenschluß der A 480, da im Raum Gießen/Wetzlar über die vierstreifige B 49/B 429 und die A 485 bereits eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung besteht. Notfalls kann am Gambacher Kreuz (A 5/A 45) die fehlende Verbindung West-Nord und umgekehrt hergestellt werden. Außerdem wären durch den geforderten Ausbau der Lahntalbahn Verbesserungen über Gießen hinaus bis Fulda möglich, die zu einer weiteren Entlastung der Ost-West-Relation führen würden.

Die für das Projekt vorgesehenen Mittel in Höhe von insgesamt 174,8 Mio DM sollten für andere hessische Straßenbauprojekte eingesetzt werden: 120 Mio DM sollten im Zuge des Ausbaus der B 42 für die Verlegung der DB-Schienenstrecke sowie für eine Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs aufgewandt werden; weitere 50 Mio DM sollten der Finanzierung von Staustrecken im Zuge der A 45 dienen.

U 10. Zu Anlage (Bedarfsplan 1992)

Die Nummer 0671884100 "B 8 OU Erbach-Bad Camberg-Würges" wird im Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" gestrichen und in den Teil "Kein anerkannter Bedarf" aufgenommen.

Begründung:

Die städtebaulichen Probleme infolge der hohen Verkehrsbelastung im Stadtkern von Bad Camberg können mit Hilfe der bereits in Planung befindlichen Ersatzprojekte - kürzere Verbindungen zur Autobahn A 3 - gelöst werden. Diese Projekte sind nicht bedarfsplanrelevant.

U 11. Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

Die Nummern 0679895010, 0679895020. und 0679485800 " B 49 von Limburg-Ahlbach bis Wetzlar (vierstreifiger Ausbau)" werden im Teil "Vordringlicher Bedarf" gestrichen und in den Teil "Kein anerkannter Bedarf" aufgenommen.

Gleichzeitig mit dieser Änderung werden die Nummern

- 0671463300 "B 3 Weimar/Argenstein-Fronhausen/Bellnhausen",
- 0671125100 " B 45 OU Erbach (Tunnel)" und
- 0678782700 "B 254 OU Alsfeld/Eudorf"

dem Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" zugeordnet und im Teil "Weiterer Bedarf" gestrichen.

(noch Ziff. 11)

Begründung:

Ein vierstreifiger Ausbau der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar ist vor allem aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes abzulehnen. Auch erscheint eine Ummarkierung des vorhandenen überbreiten Straßenquerschnitts in dreistreifige Abschnitte mit abwechselnder Überholmöglichkeit ausreichend. Darüber hinaus sind mit Zustimmung des BMV inzwischen Planungsaufträge vergeben worden, die in einzelnen Knotenpunkten der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar die Herstellung kreuzungsfreier Anbindungen einmündender Straßen vorsehen. Durch sie wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 49 spürbar verbessert, ohne daß zusätzliche Flächen des sensiblen Lahntals in größerem Umfang für den Straßenbau in Anspruch genommen werden müssen.

Im übrigen könnte diese Ost-West-Relation durch den geforderten Ausbau der Eisenbahnlinie Koblenz-Limburg-Gießen (Lahntalbahn) verkehrlich entlastet werden.

Die durch die Rückstufung freiwerdenden Mittel in Höhe von 163,5 Mio DM sollen für andere hessische Projekte aufgewandt werden, die sowohl zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch zum Schutz der Bevölkerung vor Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr dringend erforderlich sind. Die Beibehaltung ihrer Einstufung entsprechend dem Gesetzentwurf der Bundesregierung als "Weiterer Bedarf" hätte zur Folge, daß die notwendigen straßenbaulichen Verbesserungen in absehbarer Zeit weder geplant noch finanziert werden können.

U 12. Zu Artikel 1 (Bedarfsplan 1992)

In den Bedarfsplan für das Land Niedersachsen

- ist von dem Vorhaben A 26 die Teilstrecke
Nr. 0386629700 Buxtehude/NO - Rübke/S (L-GR HH/NS)
in den Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" einzu-
fügen und als Folge in dem Teil "Weiterer Bedarf" zu streichen;
- ist bei dem Vorhaben A 26 bei den Teilstrecken
Nr. 0386627010 "SO Stade (L 121 N) - Horneburg",
Nr. 0386627020 "Horneburg - NO Buxtehude" sowie
Nr. 0386629700 "Buxtehude/NO - Rübke/S (L-GR HH/NS)"
jeweils der Hinweis
"Vorbehaltlich des Ergebnisses der vom Land Niedersachsen
in Auftrag gegebenen Gesamtverkehrsstudie für den Unterelbe-
raum"
einzufügen.

Begründung:

Die Niedersächsische Landesregierung hat in ihrem Verkehrswegeprogramm Niedersachsen den Bau der genannten Strecken vom Ergebnis einer Gesamtverkehrsstudie für den Unterelberaum abhängig gemacht.

U 13. Zu Artikel 1 (Bedarfsplan 1992)

Die Nr. 0391003200 "A 82 (A 7 - Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen)" wird als Autobahn gestrichen und unter B 80 in den "vordringlichen Bedarf, neue Vorhaben" aufgenommen.

Begründung:

Die Niedersächsische Landesregierung hat in ihrem Verkehrswegeprogramm die als Autobahn geplante A 82 abgelehnt und dafür einen bedarfsgerechten Ausbau der B 80/B 524 auf teilweise neuer Trasse mit Anschluß an die A 7 bei Friedland sowie Ausbau der nördlichen Anschlußstrecken B 243 und B 247 aufgenommen, weil der Ausbau als Bundesstraße auf teilweise alter Trasse umweltverträglicher ist.

Die geplante Trasse der A 82 führt durch hochsensible Naturräume wie das Obereichsfeld, den Südharz, den Kyffhäuser und die Saale-Niederungen. Die bei großräumiger Betrachtung erkennbaren erheblichen ökologischen Problemhäufungen sind beim Bau der A 82 nicht ausgleichbar.

Das Land Niedersachsen wendet sich somit nicht gegen die mit der Maßnahme verfolgte Zielsetzung im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, sondern beantragt statt einer Autobahnlösung die Aufnahme einer umweltverträglicheren Bundesstraßenlösung in den Bedarfsplan.

(noch Ziff. 13)

Dem widerspricht auch nicht die Aufnahme der A 82 in die Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3.6.1992 (BGBl. I 1992 S. 1014, 1015), da die Aufnahme eines Verkehrsweges in diese Verordnung nicht dessen Bewertung im Bundesverkehrswegeplan vorwegnimmt. Diese Verordnung hat allein eine verfahrensrechtliche Bedeutung; verbindliche Festlegungen zur Durchführung von Planungen für die einzelnen Verkehrswegen werden nicht getroffen. Für die Bundesfernstraßenplanung bleiben die Festlegungen des Gesetzgebers im Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz maßgebend.

U 14. Zu Artikel 1 (Bedarfsplan 1992)

Die Nrn. 0392002010 und 0392002020 "A 20 Nord-/Westumfahrung HH (Elbe-A 1)" werden in den Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" gestrichen und in den Teil "Weiterer Bedarf" aufgenommen.

Begründung:

Die vom BMV gelieferte Bedarfsbegründung zur A 20 ist nicht ausreichend. Die verkehrlichen Daten müßten durch eine ausführlichere Untersuchung ergänzt und die ökologischen Belange stärker gewürdigt werden. Insbesondere müßte dabei die im "Weiteren Bedarf" ausgewiesene "A 263 Ostumfahrung Hamburg" Berücksichtigung finden, die bereits eine ausreichende Entlastungswirkung zu erbringen scheint.

(noch Ziff. 14)

Gleichzeitig bindet dieses z. Zt. aus den o. g. Gründen für schwer durchsetzbar erachtete Vorhaben 1,1 Mrd. DM des niedersächsischen Finanzvolumens - mit nur geringer Aussicht auf Realisierung. Dafür könnten u. a. rund 30 Ortsumgehungen, die die Niedersächsische Landesregierung für vordringlich hält und die ansonsten zurückgestellt werden müßten, mittelfristig gebaut werden. Deshalb soll die A 20 lediglich in den Teil "Weiterer Bedarf" aufgenommen werden.

U 15. Zu Anlage 1 (Bedarfsplan 1992)

- a) A 14 Lüneburg (A 250) Magdeburg (A 2)
(Projekt-Nr. 1491058100 ST S. 1 weiterer Bedarf)
(Projekt-Nr. 0391001600 NS S. 2 weiterer Bedarf)

Die A 14 ist nördlich Magdeburg nicht in Richtung Lüneburg sondern in Richtung Schwerin fortzuführen.

- b) A 80/B 6n Bad Harzburg (A 395) - Dessau (A 9)
(Projekt-Nr. 1491061100 ST S. 2 vordringlicher Bedarf und
Projekt Nr. 1492014500 ST S. 2 weiterer Bedarf)

Die B 6n ist als Bundesautobahn A 80 in den Bedarfsplan aufzunehmen.

- c) B 4 Ortsumgehung Hohegeiß im Oberharz
(Projekt-Nr. 0390121100 NS, S.5 vordringlicher Bedarf)

Die Ortsumgehung Hohegeiß im Zuge der B 4 ist aus dem BVWP herauszunehmen.

(noch Ziff. 15)

Begründung

- zu a) Dieses Vorhaben entspricht in der vorgelegten Form nicht der gesetzlichen Zielvorgabe des Landes Sachsen-Anhalt. Das Landesentwicklungsprogramm legt die Fortführung der A 14 in Richtung Nord- und Ostseehäfen fest und hat mit der Zeichnerischen Darstellung einem Trassenverlauf den Vorrang eingeräumt, der die Altmark zentral erschließt und in Richtung Schwerin weiterführt. Von dort sind über die A 24 (Berlin-Hamburg) und die geplante A 20 (Ostseeküstenautobahn) die Nord- und Ostseehäfen optimal erreichbar, die nicht bereits über die Autobahnstrecke Hannover-Hamburg/Bremen angebunden sind.

Eine direkte Führung von Magdeburg über Salzwedel nach Lüneburg trägt den vom Landtag zum Ausdruck gebrachten Erfordernissen nicht Rechnung und ist daher abzulehnen.

- zu b) Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung muß eine B 6n ohnehin als autobahnähnliche Straße ausgebaut werden.
Das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Bundesverkehrswegeplan ist mit 5,7 als sehr günstig zu bezeichnen. Nur die Festlegung als Autobahn trägt der großräumigen Verbindungsfunktion zwischen dem Raum Goslar, der A 395 (Braunschweig-Bad Harzburg) der A 14 (Magdeburg-Halle) und der A 9 (Berlin-Nürnberg) bei Dessau Rechnung und entspricht der gesetzlichen Zielvorgabe des Landesentwicklungsprogramms des Landes Sachsen-Anhalt. Die "Nordharzautobahn" erschließt auf einer Länge von ca. 140 km zehn Zentrale Orte oberer und mittlerer Stufe.
- zu c) Die Ortsumgehung nimmt im wesentlichen Flächen des Landes Sachsen-Anhalt in Anspruch. Eine unabdingbare Notwendigkeit wird nicht gesehen. Wegen der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen sollte auf diese Maßnahme verzichtet werden.

U 16. Zu Artikel 1 (Bedarfsplan 1992)

Die Anlage zu Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) **A 40 LV-Grenze Essen - AS Bochum-Stahlhausen:
Höherstufung in den "Vordringlichen Bedarf"**
- b) **A 40 AS Bochum-Stahlhausen - AK Dortmund/W:
Höherstufung in den "Vordringlichen Bedarf"**
- c) **A 40 Neubau Dortmund (in Tunnellage):
Höherstufung in den "Vordringlichen Bedarf"**
- d) **A 44 Essen/Dilldorf (B 227n) - AK Witten (A 43):
Streichung**
- e) **A 44 AK Dortmund/Witten - A 1:
Streichung**
- f) **A 4 Krombach (B 54) - Landesgrenze Hessen:
Streichung**
- g) **B 56 Bonn-Beuel (A 59) - Dambroich (A 3):
Rückstufung in den "Weiteren Bedarf"**
- h) **A 3 AK Leverkusen - AK Köln/O (Ausbau von 6 auf 8
Fahrstreifen):
Rückstufung in den "Weiteren Bedarf"**
- i) **A 4 AS Köln/Merheim - AS Bergisch Gladbach Moitzfeld:
Rückstufung in den "Weiteren Bedarf"**

Begründung:

Zu a bis e:

Es ist ein zentrales Anliegen des Landes Nordrhein-Westfalen, daß bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen die Voraussetzungen geschaffen werden, die dringend notwendige Verbesserung für den Ost-West-Straßenverkehr im Ruhrgebiet zeitnah durchführen zu können.

(noch Ziff. 16)

Nach dem Vorschlag des BMV soll die A 44 Velbert-Bochum vor-
dringlich eingestuft werden. Das Land Nordrhein-Westfalen sieht
jedoch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglich-
lichkeitsstudie und der ablehnenden Haltung der betroffenen
Städte kaum Chancen für eine Verwirklichung dieses Vorhabens.
Für den Raum Dortmund weist der BMV-Vorschlag sowohl die A 44
südlich von Dortmund als auch die Tunnellösung in Dortmund
nachrangig als "Weiteren Bedarf" aus, so daß von der Program-
mierung her eine Lösung in absehbarer Zeit für den größten Eng-
paß im Zuge der A 40/B 1/A 44 von vornherein ausgeschlossen
wird. Hinzu kommt, daß sich der Landtag Nordrhein-Westfalen
gegen den Bau der A 44 sowohl im Bereich Velbert-Bochum als
auch in Dortmund ausgesprochen hat.

Mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagenen Konzept,
die A 40 von der Stadtgrenze Gelsenkirchen/Essen bis Dortmund
6-streifig auszubauen und die Tunnellösung in Dortmund zu re-
alisieren, wird neben einer Kapazitätserhöhung der stark über-
lasteten A 40 eine durchgehende Autobahnverbindung im Zuge der
A 40/A 44 geschaffen. Da eine derartige Lösung von den betref-
fenden Städten mitgetragen wird, kann mit einer zeitnahen Ver-
wirklichung gerechnet werden.

Zu f:

Die zur Vorbereitung der Bedarfsplanfortschreibung durchge-
führte Umweltrisikoeinschätzung hat zu dem Ergebnis geführt,
daß insbesondere bei der Betrachtung des Gesamtkorridors der
A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld eine Trassenführung im be-
troffenen Mittelgebirgsraum unter Umweltgesichtspunkten nicht
vertretbar ist.

(noch Ziff. 16)

Zu g:

Im Hinblick auf die Durchsetzungsschwierigkeiten dieser Planung und die bestehende autobahnmäßige Verbindung zur A 3, die in ihrem kritischen Bereich der A 59 6-streifig ausgebaut werden soll, ist eine nachrangige Einstufung der B 56 n sachgerecht.

Zu h und i:

Wegen der planerischen Schwierigkeiten - beide Vorhaben werden von den betroffenen Städten abgelehnt - wird eine nachrangige Einstufung als "Weiterer Bedarf" für angemessen erachtet.

Die o.g. Änderungen, die u.a. bereits vom Land Nordrhein-Westfalen in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes gefordert worden sind, bewegen sich innerhalb des für NRW vorgegebenen Finanzrahmens.

B

17. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes Einwendungen nicht zu erheben.