

13.09.93**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Uzu Punkt der 660. Sitzung des Bundesrates am 24.09.93

**Viertes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
(4. FStrAbÄndG)****A****Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes die Anrufung des Vermittlungsausschusses aus folgenden Gründen zu verlangen:

1. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1) - Niedersachsen
Projekt A 26/Buxtehude/NO-Rübke S

Das Projekt "A 26/Buxtehude/NO-Rübke S" ist wie folgt zu fassen:

'A 26 Buxtehude/NO-Rübke S mit einer Fahrbahn (längsgeteilte Dringlichkeit). Das Projekt wird vom "Weiteren Bedarf" in den "Vordringlichen Bedarf" höhergestuft.'

Begründung:

Gemäß Beschluß des Bundesrates in Drucksache 546/92 (Beschluß) ist das Vorhaben im Bedarfsplan mit einer Fahrbahn (längsgeteilte Dringlichkeit) in den Teil "Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" aufzunehmen. Die Änderungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen - Drucksache 12/3481 - (Anlage zu § 1 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes) weist in Abschnitt C. Niedersachsen Nr. 12 nicht mehr den Zusatz "mit einer Fahrbahn (längsgeteilte Dringlichkeit)" aus. Insofern widerspricht die Änderung der durch den Bundesratsbeschluß geforderten Sachlage.

Ausgeliefert am 13. SEP. 1993

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1) - Nordrhein-Westfalen

2. Projekt A 4/Olpe (Krombach) - Landesgrenze NW/HE (L 903)

Das Projekt "A 4/Olpe (Krombach) - Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen (L 903)" ist aus dem Bedarfsplan zu streichen.

Begründung:

Die zur Vorbereitung der Bedarfsplanfortschreibung durchgeführte Umweltrisikoeinschätzung hat ergeben, daß insbesondere bei Betrachtung des Gesamtkorridors der A 4 zwischen Krombach und Bad Hersfeld eine Trassenführung im betroffenen Mittelgebirgsraum unter Umweltgesichtspunkten nicht vertretbar ist.

3. Projekt A 44/Essen/Dilldorf (B 227n) - AK Bochum/Witten (A 43)

Das Projekt "A 44/Essen/Dilldorf (B 227 n) - AK Bochum/Witten (A 43)" ist aus dem Bedarfsplan zu streichen.

Begründung:

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der ablehnenden Haltung der betroffenen Städte bestehen keine Chancen für eine zeitnahe Verwirklichung dieser Vorhaben.

4. Projekt A 44/AK Dortmund/Witten - A 1

Das Projekt "A 44/AK Dortmund/Witten - A1" ist aus dem Bedarfsplan zu streichen.

Begründung:

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der ablehnenden Haltung der betroffenen Städte bestehen keine Chancen für eine zeitnahe Verwirklichung dieser Vorhaben.

5. Projekt A 40/LV-Gr. Essen - Bochum/Stahlhausen,
Projekt A 40/AS Bochum/Stahlhausen - AK Dortmund/W,
Projekt A 40/Neubau Dortmund (in Tunnellage),
Projekt A 40/(B 1) Dortmund/O (B 236) - Dortmund/Unna (A 1)

Die Projekte

- A 40/LV-Gr. Essen - Bochum/Stahlhausen,
- A 40/AS Bochum/Stahlhausen - AK Dortmund/W,
- A 40/Neubau Dortmund (in Tunnellage),
- A 40/(B 1) Dortmund/O (B 236) - Dortmund/Unna (A 1)

sind aus dem "Weiteren Bedarf" in den "Vordringlichen Bedarf" höherzustufen.

Begründung:

Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes müssen durch eine vordringliche Einstufung der o. g. Projekte die Voraussetzungen geschaffen werden, daß die dringend notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung für den Ost-West-Straßenverkehr im Ruhrgebiet sobald wie möglich durchgeführt werden können.

Mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagenen Konzept, die A 40 (B 1) zwischen der Landschaftsverbandsgrenze in Essen und Dortmund/Unna (A 1) 6-streifig auszubauen und die Tunnellösung in Dortmund zu realisieren, wird neben einer Kapazitätserhöhung der stark überbelasteten A 40 (B 1) eine durchgehende Autobahnverbindung im Zuge der A 40/A 44 geschaffen. Da eine derartige Lösung von den betroffenen Städten mitgetragen wird, kann mit einer zeitnahen Verwirklichung gerechnet werden.

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1) - Hessen

6. Projekt A 4 Landesgrenze Nordrhein-Westfalen - Hattenbacher Dreieck

Das Projekt "A 4 Landesgrenze Nordrhein-Westfalen - Hattenbacher Dreieck" ist aus dem Teil "Weiterer Bedarf" zu streichen und in den Teil "Kein anerkannter Bedarf" aufzunehmen; der zusätzlich erteilte Planungsauftrag ist ebenfalls zu streichen.

Begründung:

Die im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens wegen erkennbarer erheblicher Umweltprobleme vorgenommene Zurückstufung der Maßnahme in den "Weiteren Bedarf" anstelle eines konsequenten Verzichts ist kennzeichnend für die mangelhafte Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Projektbewertung. Schon vor Jahren war für den ehemals erwogenen Bau der Autobahn A 4 zwischen Olpe/Krombach (B 54) und

(noch Ziffer 6)

dem Hattenbacher Dreieck (A 4/A 7) seine ökologische Unverträglichkeit anerkannt worden. Die Umweltrisikoeinschätzung für den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 bestätigt diese Beurteilung in seiner zusammenfassenden Ergebnisdarstellung erneut. Hiernach erscheint "insbesondere bei der Betrachtung des Gesamtkorridors der A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld eine Trassenführung im betroffenen Mittelgebirgsraum unter Umweltgesichtspunkten nicht vertretbar".

Auch angesichts der neuen Situation nach der Wiedervereinigung Deutschlands und im Hinblick auf die Erfordernisse des EG-Binnenmarktes kann der Bau dieser Autobahn nicht verantwortet werden. Dabei ist zu bedenken, daß die Verkehrsströme, die bevorzugt auf der A 4 zwischen Olpe und Hattenbach abgewickelt wurden, schon heute leistungsfähige Autobahnverbindungen im Zuge der A 7 und A 44 oder über die A 5 und A 45 zur Verfügung stehen. Im übrigen besteht Einigkeit darüber, daß auch leistungsfähige Schienenverbindungen für den Ost-West-Verkehr geschaffen werden sollen.

7. Projekt A 49/Borken bis zum Anschluß an die A 5 bei Gemünden

Das Projekt "A49/Borken bis zum Anschluß an die A 5 bei Gemünden" ist hinsichtlich der Verkehrseinheitenbezeichnung mit dem Zusatz "Ersatzprojekt" zu ergänzen.

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.

8. Projekt "B 8/Ortsumgehung Erbach, Bad Camberg, Würges" sowie
"B 8/Ortsumgehung Königstein"

Die Projekte "B 8/Ortsumgehung Erbach, Bad Camberg, Würges" sowie "B 8/Ortsumgehung Königstein" sind im "Vordringlichen Bedarf, neue Vorhaben" zu streichen und in "Kein anerkannter Bedarf" aufzunehmen.

Begründung:

Ein Ausbau der B 8 ist deswegen unakzeptabel, weil zu erwarten steht, daß diese Straßenverbindung in erheblichem Umfang Parallelverkehr zur künftigen Eisenbahn-Neubaustrecke Köln/Rhein-Main anzieht. Insbesondere die Ortsumfahrung Königstein ist unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Landschaftsschutzes nicht akzeptabel.

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.

9. Projekt B 49/Limburg/Ahlbach-Wetzlar (vierstreifiger Ausbau)

Das Projekt "B 49/Limburg/Ahlbach-Wetzlar (vierstreifiger Ausbau)" ist im Teil "Vordringlichen Bedarf, neue Vorhaben" zu streichen und in "Kein anerkannter Bedarf" aufzunehmen.

Begründung:

Die von der Bundesregierung vorgelegte Bedarfsbegründung für den vierstreifigen Ausbau der B 49 von Limburg/Ahlbach bis Wetzlar reicht wegen unzureichender Berücksichtigung ökologischer und raumordnerischer Gesichtspunkte nicht aus. Außerdem könnte diese Ost-West-Relation durch den geforderten Ausbau der Eisenbahnlinie Koblenz-Limburg-Gießen (Lahntalbahn) verkehrlich entlastet werden.

Der vierstreifige Ausbau der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar ist vor allem auch aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes abzulehnen. Eine Ummarkierung des vorhandenen überbreiten Straßenquerschnitts mit abwechselnder Überholmöglichkeit erscheint völlig ausreichend. Außerdem 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. Diese Maßnahmen sind nicht bedarfsplanrelevant. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf diesem Straßenzug ist somit spürbar zu verbessern, ohne daß zusätzliche Flächen des sensiblen Lahntals in größerem Umfang für den Straßenbau in Anspruch genommen werden müssen.

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1) - Saarland

10. Projekt A 1/Kreuzungsfreier Ausbau Camphauser Straße und
Projekt A 1/Westspange Saarbrücken (III. BA)

- a) Das Projekt "A 1/Kreuzungsfreier Ausbau Camphauser Straße" ist im "Weiteren Bedarf" zu belassen; es ist jedoch durch einen Vermerk zu ergänzen, wonach die Planung ermöglicht wird.
- b) Das Projekt "A 1/Westspange Saarbrücken (III. BA)" ist im "Weiteren Bedarf" zu belassen, es ist jedoch durch einen Vermerk zu ergänzen, wonach die Planung ermöglicht wird.

Begründung:

Die beiden Projekte stehen im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahntrasse. Den durch die Umleitung des Verkehrs betroffenen Fahrzeugen soll an dem neuralgischen Verkehrskreisel ein kreuzungsfreier Anschluß an die BAB 620 ermöglicht werden.

Der Vermerk soll eine entsprechende Planung ermöglichen.

11. Projekt B 41/Ortsumgehung Wolfersweiler - A 62

Das Projekt "B 41/ Ortsumgehung Wolfersweiler - A 62" ist vom "Vordringlichen Bedarf" in den "Weiteren Bedarf" zurückzustufen.

Begründung:

Diese Maßnahme liegt im nördlichen Saarland außerhalb der Verkehrsschwerpunkte. Der Verkehr wird über die heutige B 41 abgewickelt. Ein vordringlicher Bedarf ist somit nicht vorhanden.

12. Projekt B 41/Ortsumgehung Neunkirchen (2. Fahrbahn)

Das Projekt "B 41/Ortsumgehung Neunkirchen (2. Fahrbahn)" ist vom "Vordringlichen Bedarf" in den "Weiteren Bedarf" zurückzustufen.

(noch Ziffer 12)

Begründung:

Die seit 1991 unter Verkehr befindliche erste Fahrbahn ist in der Lage, den anfallenden Verkehr zu bewältigen. Eine vordringliche Erweiterung wird daher nicht für erforderlich gehalten.

13. Projekt A 620/AS Gersweiler - AS SB-Messegelände

Das Projekt "A 620/AS Gersweiler - AS SB-Messegelände" ist vom "Weiteren Bedarf" in den "Vordringlichen Bedarf" höherzustufen.

Begründung:

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um den Anbau mindestens eines Fahrstreifens an die heute 4-spurige und mit rund 60.000 Kfz./Tag belastete Autobahn im Bereich der Landeshauptstadt Saarbrücken. Die Trasse verläuft unmittelbar neben der Saar, die zur Großschiffahrtstraße ausgebaut wird. Es ist daher zweckmäßig, jetzt die Planung zu entwickeln und mit dem Saarausbau abzustimmen, um bestimmte bauliche Vorleistungen gemeinsam erbringen zu können.

14. Projekt B 405/Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern

Das Projekt "B 405/Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern" ist vom "Weiteren Bedarf" in den "Vordringlichen Bedarf" höherzustufen.

Begründung:

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit einer Betriebserweiterung (neuer Absinkweiher des Bergweihers Ensdorf der Saarbergwerke) zu sehen. Hierbei wird die Verlegung einer Landstraße notwendig. Durch eine geeignete Trassenwahl für die neue Landstraße in Verbindung mit relativ kurzen Anschlußstrecken zum Bundesstraßennetz kann die vorgesehene Umgehung Saarlouis/Fraulautern im Zuge der B 405 technisch und zeitlich sehr günstig hergestellt werden. Sie ergänzt sehr wirksam die verkehrsentslastende Wirkung der zur Zeit im Bau befindlichen B 51 Umgehung Saarlouis. Daher sollte die Planung aufgenommen werden.

B

15. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz einen Antrag gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zu stellen.

C

Der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz weiterhin die Annahme nachstehender Entschliebung:

16. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß das Vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes jegliche verkehrspolitische Neuorientierung vermissen läßt. Die Fortsetzung der bisherigen Politik - insbesondere der Anpassung des Straßennetzes an wachsende Verkehrsströme - stößt immer mehr an die Grenzen dessen, was unter raumplanerischen und ökologischen Aspekten vertretbar erscheint. Konsequenzen sind weiter zunehmende Verkehrsengpässe und Staus mit allen negativen Folgen für Wirtschaft und Umwelt.

Der Bundesrat erinnert daran, daß die Bundesregierung bis zum Jahre 2005 eine Reduktion der klimabeeinflussenden Kohlendioxidemissionen - bezogen auf das Jahr 1987 - um 25 bis 30 % anstrebt. Für den Verkehrsbereich soll im gleichen Zeitraum eine Kohlendioxidminderung um 10 % erreicht werden. Nach Auffassung des Bundesrates ist dieses Ziel im Hinblick auf die Luftschadstoffentwicklung im Verkehrssektor nicht erreichbar, wenn der im Gesetz vorgesehene Fernstraßenausbau realisiert werden sollte. Neuere Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, daß bei den Kohlendioxidemissionen bis zum Jahre 2010 vielmehr mit einer Zunahme von 40 bis 50 % zu rechnen ist. Eine Zurückführung des Kohlendioxidausstoßes erscheint daher nur erreichbar, wenn eine nennenswerte Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs auf Schiene, Wasserstraße und öffentlichen Personennahverkehr gelingt. Gerade unter Umweltgesichtspunkten muß hauptsächlich die Attraktivität der Bahn für Personen- und Güterverkehr gesteigert werden, um die notwendigen Verlagerungseffekte zu erreichen.

(noch Ziffer 16)

Weiter stellt der Bundesrat fest, daß der von der Bundesregierung in der Öffentlichkeit verbreitete Eindruck, das Fernstraßenausbaugesetz und der mit dessen Anlage teildentische Bundesverkehrswegeplan 1992 hätten nunmehr den Vorrang des Schienennetzausbaus vor dem Fernstraßenbau festgeschrieben, einer kritischen Prüfung nicht standhält.

Zwar sind nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 die vorgesehenen Investitionen für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn mit 108,3 Mrd DM nominal höher als die Summe der Hauptbautitel für den Fernstraßenbau in Höhe von 99,6 Mrd DM. Bezogen auf die Neu- und Ausbauinvestitionen für alle Bundesverkehrswege einschließlich der Bundeswasserstraßen liegt damit der Anteil für die Schiene um 4 % über dem Anteil der Straße. Bezogen auf die Gesamtinvestitionen für den Zeitraum 1991 - 2010 in Höhe von 493 Mrd DM macht der Vorsprung für das Schienennetz der Bundeseisenbahnen gegenüber den Bundesfernstraßen jedoch noch weniger aus. Die vom Deutschen Bundestag beschlossene Verlängerung des Gültigkeitszeitraumes des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen um zwei Jahre gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan bedeutet eine im wesentlichen anteilige Erhöhung der Investitionen. Für die Schiene sind 118,3 Mrd DM vorgesehen, für den Fernstraßenbau 108,6 Mrd DM. Der Anteil für die Schiene liegt somit nach wie vor um 4 % über dem Anteil der Straße. Unverändert liegt der Vorsprung der Schieneninvestitionen gegenüber den Bundesfernstraßen bezogen auf die Gesamtinvestitionen für den Zeitraum 1991 bis 2012 in Höhe von jetzt 513 Mrd DM unter einem Prozent. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die Investitionen des Bundes für die Schienenwege bis 1990 gravierend hinter denen für die Fernstraßen zurückgeblieben sind, so daß nicht nur in den alten Bundesländern, sondern auch in den neuen - bedingt durch den desolaten Zustand des dortigen Schienennetzes - im Bereich Schiene ein enormer Nachholbedarf besteht. Deshalb ist es erforderlich, den bislang vernachlässigten Investitionsbereich Schiene künftig deutlicher als nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehen zu verstärken. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten Mittelumschichtungen aus dem Bundesfernstraßenbereich vorgenommen werden. Dazu kämen in erster Linie Einschränkungen von weiteren kapazitätserhöhenden Maßnahmen bei Fernstraßen in Betracht, wie insbesondere der geplante sechs- und achtstreifige Autobahnausbau, der die Wettbewerbsposition von Bahn- und Binnenschifffahrt ohnehin verschlechtert.

(noch Ziffer 16)

Aus den genannten Gründen hält der Bundesrat eine grundsätzliche Trendänderung in der Verkehrspolitik im Sinne einer Integration von Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik für dringend geboten. Erforderlich ist ein Gesamtverkehrskonzept mit den Investitionsschwerpunkten Schiene und öffentlicher Personennahverkehr. Die von der Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan 1992 erstmals unterstellten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Prognoseszenarios H zur Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung und seine Auswirkungen auf die Projektbewertung reichen nicht aus, um

- den Verkehrszuwachs auf der Straße spürbar zu reduzieren,
- möglichst viele Güter auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff zu bringen und
- Verlagerungen von der Straße auf öffentliche Verkehrsmittel verstärkt zu erreichen.

17. Der Bundesrat erwartet daher von der Bundesregierung eine deutliche Akzentsetzung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und damit einen wirksamen Beitrag zu der angestrebten Reduktion der Schadstoffemissionen. Er fordert die Bundesregierung auf, künftige Verkehrsplanungen auf das Szenario G zu stützen, das mit seinem Ordnungsrahmen von einer gezielten Dämpfung des Kfz-Verkehrs ausgeht.
18. Im übrigen stellt der Bundesrat fest, daß die im Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes fixierten Prioritäten den finanzpolitischen Realitäten kaum mehr entsprechen. So führt die im Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 1994, Drucksache 500/93, enthaltene Festsetzung des Haushaltsansatzes im Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) auf 10,7573 Mrd DM und der damit verbundene Verzicht auf die in der mittelfristigen Finanzplanung ursprünglich vorgesehene Erhöhung von rd. 1,17 Mrd DM bereits jetzt dazu, daß planfestgestellte Straßenbauprojekte in erheblichem Umfang nicht begonnen werden können. Zur Bewahrung eines Mindestmaßes an Glaubwürdigkeit in der Politik und zur Vermeidung falscher Erwartungen in der Öffentlichkeit fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, künftige Verkehrsplanungen stärker als bisher an den finanzpolitischen Rahmenbedingungen zu orientieren .