

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 – 2. FStrAbÄndG –

A. Zielsetzung

Der Bedarfsplan soll nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes an die Verkehrsentwicklung angepaßt werden.

B. Lösung

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

C. Alternative

keine

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch ihn werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 900 00 — Ve 5/80

Bonn, den 11. Februar 1980

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — FStrAbÄndG — mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 481. Sitzung am 21. Dezember 1979 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — 2. FStrAbÄndG —

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I, S. 873), geändert durch das Gesetz vom 5. August 1976 (BGBl. I, S. 2093), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Gesetzes erhält folgende Fassung:

„Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz — FStrAbG —)“

2. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

Bis 1990 wird das Netz der Bundesfernstraßen nach einem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.“

3. § 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2

Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.“

4. § 5 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Zur Verwirklichung des Ausbaues nach dem Bedarfsplan stellt der Bundesminister für Verkehr Fünfjahrespläne auf.“

5. Die Anlage (Bedarfsplan zu § 1) erhält nach Anpassung an die Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes die aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der ab 1. Januar 1981 geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1981 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Straßenbau ist kein Selbstzweck. Er hat sich an den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Wertvorstellungen der Bürger zu orientieren.

Die Bewahrung der Umwelt einschließlich Natur und Landschaft vor Schäden, insbesondere der Schutz von Boden, Luft und Wasser, der Pflanzen- und Tierwelt, aber auch die Verringerung bzw. Verhinderung lästiger Auswirkungen von Straßen rücken zu Recht zunehmend in den Vordergrund. Dem tragen die Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau Rechnung.

Weil die Kapazität des Bundesfernstraßennetzes einen hohen Stand erreicht hat, muß der weitere ausgewogene Ausbau als Ergänzung des Bundesverkehrsnetzes gesehen werden. Substanzerhaltung, Abbau von Engpässen, Förderung strukturschwacher Gebiete sowie notwendige internationale Verknüpfungen werden dabei im Vordergrund stehen.

Die Zielvorgaben stehen unter dem Leitsatz „Qualität geht vor Quantität“ und beinhalten eine Verschiebung des Investitionsschwerpunktes in den nächsten Jahren. Investitionen, die die Lebensqualität verbessern, werden in Zukunft Vorrang haben vor der Vergrößerung des Netzes. Das bedeutet unter anderem:

- Naturschutz und Landschaftspflege sind stärker als bisher zu berücksichtigen.
- Trassenbündelung soll dort Vorrang haben, wo der Ausbau einen Neubau ersetzen kann.
- Der Bau von Ortsumgehungen kann die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in der städtischen Umwelt verbessern, ermöglicht die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit von Ortszentren und schafft die Voraussetzung für die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen.

Der große Einfluß von Verkehrsinvestitionen auf die allgemeine Wirtschaftslage, ihre Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in vielen Wirtschaftsbereichen sowie auf die Struktur der Verkehrsträger und auf die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland verlangen einen Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel, der einen größtmöglichen Beitrag zum Wirtschaftswachstum sowie zur Erreichung verteilungspolitischer, umweltpolitischer und staatspolitischer Ziele sicherstellt. Planung und Bau neuer Bundesfernstraßen sind daher eingebunden in die übergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Sie soll gewährleisten, daß neben der gleichartigen Anwendung der genannten Kriterien auch Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsbereichen bei der Projektauswahl berücksichtigt werden können.

Entsprechend der in § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 festgelegten Verpflichtung prüft der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes anzupassen ist. Einen entsprechenden Fortschreibungsauftrag hat das Bundeskabinett am 9. März 1977 auch für den alle Verkehrsbereiche umfassenden Bundesverkehrswegeplan erteilt.

Seit der Aufstellung des alle Verkehrsbereiche erfassenden „Koordinierten Investitionsprogramms für die Bundesverkehrswege“ und des letzten Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Jahre 1976 haben sich erhebliche Veränderungen vollzogen, die eine Neuorientierung bei den langfristigen Planungen erforderlich machen. Hierfür sind im einzelnen folgende Gründe maßgebend:

- Änderung der investitionspolitischen Zielsetzungen (Qualität geht vor Quantität)
- Änderung der Prognosedaten für die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung (z. B. infolge geringerer Einwohnerzahlen im Jahre 1990 und größerer Steigerungsraten im Pkw-Bestand)
- Baukostenanstieg durch veränderte Lage im energie- und umweltpolitischen Bereich.

Ausgangsbasis für die Planung, d. h. die Beantwortung der Frage, welche neuen Vorhaben realisiert werden sollen, bildet die vorhandene Verkehrsinfrastruktur.

Dazu zählen:

- der Infrastrukturbestand
- die laufenden und fest disponierten Maßnahmen.

Der Infrastrukturbestand hat im Bereich der Bundesstraßen bereits einen hohen Stand erreicht. Im Bereich der BAB wird er beispielsweise 1980 mit rd. 7 700 km die dreifache Netzdichte gegenüber dem Jahre 1960 aufweisen.

Die laufenden und fest disponierten Maßnahmen umfassen ein Volumen von 41,6 Mrd. DM. Darin sind vor allem Maßnahmen aus der Baustufe I a des Bedarfsplanes aus dem Jahre 1976 enthalten sowie:

- Maßnahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen
- Ortsumgehungsprogramm und vordringliche Maßnahmen an Bundesstraßen
- Maßnahmen aus Einzelentscheidungen
- Hinzu kommen qualitätsverbessernde Maßnahmen (z. B. für Lärmschutz an bestehenden Straßen, punktuelle Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit, Radwegbau an Bundesstra-

ben) sowie unabweisbare Erneuerungsmaßnahmen.

Neue Vorhaben wurden einer Bewertung unterzogen. Dazu wurden sie unterteilt in

- Großvorhaben (Bauvorhaben an Autobahnen und Bundesstraßen, die neue Verbindungen für den weiträumigen Verkehr herstellen)
- Bauvorhaben mit im wesentlichen örtlicher Bedeutung.

Während sich die Bewertung bei Bauvorhaben mit überwiegend örtlicher Bedeutung auf eine vereinfachte Beurteilung unter Verwendung der wesentlichen Verkehrs-Struktur- und Kostendaten abstützte, wurden die Großvorhaben einer für alle Verkehrszweige gleichartigen Bewertung mit Hilfe der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse unterworfen. Mit der Anlegung eines für alle Verkehrszweige vergleichbaren Maßstabes soll eine gesamtwirtschaftlich ausgewogene Aufteilung der Investitionsmittel auf die einzelnen Verkehrszweige erreicht werden. Eine weitere wesentliche Aufgabe der Bewertung besteht in der Offenlegung der Entscheidungskriterien und der quantitativen Entscheidungsgrundlagen. Die gesamtwirtschaftliche Bewertung erfaßt auf der Nutzen-Seite folgende Kriterien (Vor- und Nachteile):

- Kraftstoff- und Betriebskostensparnisse
- Beiträge zur Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeit (Zeitgewinne im Individualverkehr)
- Regionalwirtschaftliche Vorteile
- Beiträge zum Umweltschutz.

Wenn der errechnete monetäre Nutzen die Baukosten überstieg, konnte das untersuchte Bauvorhaben als bauwürdig bezeichnet werden.

Ergänzend zu der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse wurde eine Reihe wichtiger, projektbezogener Informationen in die Bewertung miteinbezogen. Dabei handelt es sich insbesondere um die

- Wirkung auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn
- Wirkung auf Natur und Landschaft
- Kriterium der Baureife im Zeitraum 1981 bis 1990.

Voraussetzung für die Einbindung der zur Realisierung vorgeschlagenen Maßnahmen in ein Investitionsprogramm ist die Abschätzung der finanziellen Möglichkeiten für den vorgesehenen Programmzeitraum. Dem planerischen Finanzrahmen für Verkehrswegeinvestitionen (Summe aller Investitionstitel im Einzelplan 12) im Programmzeitraum von 1981 bis 1990 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- geltender Finanzplan des Bundes bis 1983
- Trendfortentwicklung für die Jahre 1984 bis 1990 mit einer jährlichen Wachstumsrate von + 2 %.

Danach ergibt sich ein anzustrebendes Gesamtvolumen von 149,6 Mrd. DM.

Aus den Ergebnissen der Bewertung neuer Projekte und dem bereits gebundenen Mittelumfang leitet sich unter Zugrundelegung des Finanzrahmens nachfolgende, verkehrspolitisch anzustrebende Investitionsstruktur für den Zeitraum 1981 bis 1990 ab:

	Mrd. DM	%	Zum Vergleich 1971 bis 1980 %
1. Deutsche Bundesbahn	43,6	29,1	16,4
2. Bundesfernstraßen	63,4	42,4	53,2
Davon:			
— Hauptbautitel (Bedarfsplan)	(43,0)		
— Sonstige Investitionen (Ersatz etc.)	(20,4)		
3. Bundeswasserstraßen	8,5	5,7	5,9
4. Luftfahrt	1,9	1,3	1,5
5. Finanzhilfen für ÖPNV und kommunalen Straßenbau ..	28,8	19,2	20,1
6. Sonstige Aufgabengebiete	3,4	2,3	2,9
Summe ...	149,6	100	100

Der Tabelle liegt die im Haushalt gebräuchliche Gliederung zugrunde. Danach sind Baumaßnahmen mit ihren Gesamtkosten bei dem zugehörigen Bautitel ausgebracht. Zahlreiche Bauvorhaben des Bedarfsplanes stellen eine Kombination von Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen dar, so daß in den Haupttiteln ein Anteil von rd. 8,6 Mrd. DM für Ersatzinvestitionen enthalten ist.

Im Ergebnis umfaßt das fortgeschriebene Investitionsprogramm für die Verkehrswege Schiene, Straße und Wasserstraße

- die vordringlich angestrebten Maßnahmen (Stufe I)
- weitere Planungen (Stufe II).

Die Verabschiedung des Gesetzentwurfes hat für Bund, Länder und Gemeinden keine unmittelbaren Haushaltsbelastungen zur Folge, weil der Bedarfsplan nur in dem Umfang durchgeführt wird, in dem Hauptbautitel ein Anteil von rd. 8,6 Mrd. DM für Ersatzinvestitionen enthalten ist.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Mit den Änderungen in den Nummern 1, 2 und 4 wird die zeitliche Wirksamkeit des Gesetzes bis 1990 verlängert.

Die Änderung in Nummer 3 berücksichtigt, daß die Bauvorhaben im Bedarfsplan nunmehr in Bedarfsstufen eingeteilt werden.

Durch Nummer 5 erhält der Bedarfsplan nach § 1 seine neue Fassung. Er enthält diejenigen Bauvorhaben, für die die nach § 4 vorgenommene Überprüfung nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand einen Bedarf ergeben hat. Ihre Realisierung hängt davon ab, ob die weitere Detailplanung jedes Vorhabens — Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG — ihre Durchführbarkeit ergibt, wobei insbesondere die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen sind.

Der Plan in der Anlage zu dem Gesetz zeigt die geplanten und auszubauenden Straßen als Ergänzung und Verbesserung der bereits bestehenden Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan in seiner neuen Form schließt an den bisher gültigen Bedarfsplan aus dem Jahre 1976 an; die in Bau befindlichen Maßnahmen wurden in die Stufe I übernommen. Die noch nicht fest disponierten Maßnahmen wurden — wie unter A beschrieben — bewertet, mit den obersten Straßenbauverwaltungen der Länder erörtert und unter Beteiligung der für die Raumordnung und Landesplanung zuständigen Behörden des Bundes und der Länder für die Stufe I und II vorgesehen bzw. als Bedarf nicht anerkannt.

Vordringlich angestrebte Maßnahmen (Stufe I)

Die Maßnahmen der Stufe I sind mit den voraussichtlichen finanziellen Möglichkeiten der Jahre

1981 bis 1990 verzahnt. Über die für diesen Zeitraum vorgesehenen Mittel in Höhe von 43,0 Mrd. DM hinaus ist im Sinne des Stabilitätsgesetzes ein Planungsvorrat in Höhe von 8,6 Mrd. DM berücksichtigt, so daß die Stufe I insgesamt rd. 51,4 Mrd. DM umfaßt. Davon entfallen 20,6 Mrd. DM auf den Neubau von rd. 3 000 km Autobahnen. Die Zahlen für Stufe I zeigen, daß auf der Basis des Preisstandes 1978 der größere Teil der Maßnahmen bis 1990 fertiggestellt sein wird; ein weiterer Teil wird 1990 in Bau sein.

Weitere Planungen (Stufe II)

Größere Verkehrswegeprojekte, insbesondere soweit sie auf neuer Trasse geplant sind, erfordern planerische Vorarbeiten von bis zu 15 Jahren. Solche Vorhaben sind als „weitere Planungen“ in Stufe II enthalten. Der fortgeschriebene Bedarfsplan enthält solche Vorhaben der Stufe II im Umfang von rd. 30 Mrd. DM. Davon entfallen rd. 5 Mrd. DM auf den Bau von 460 km Autobahnen.

Flexibilität

Die bereits genannte Planungsreserve soll im Hinblick auf Schwierigkeiten bei der Planung der Maßnahmen auch die Flexibilität erhöhen. Um den Planungs- und Bauprogrammablauf weiter zu verbessern, ist ferner vorgesehen, daß in dem Umfange, in dem Maßnahmen der Stufe I ab 1986 nicht realisiert werden können, das dadurch freibleibende Volumen durch einzelne Maßnahmen der Stufe II in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr aufgefüllt werden kann. In begründeten Einzelfällen ist es darüber hinaus möglich, auch für Maßnahmen der Stufe II das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG sowie in Ausnahmefällen sogar das Planfeststellungsverfahren durchzuführen, um dadurch die erforderliche Flexibilität bei der Realisierung des Bedarfsplanes zu sichern.

Nicht aufgenommene Projekte

Gegenüber den bisherigen Planungen des Bedarfsplanes aus dem Jahre 1971 wurden, insbesondere wegen der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft, Maßnahmen in Höhe von rd. 58 Mrd. DM aufgegeben; darin sind 7 000 km bisher erwogene neue Autobahnen mit 40 Mrd. DM Kosten enthalten. Die aufgegebenen Projekte werden teilweise durch einfachere, weniger aufwendige Maßnahmen ersetzt. Folgende Autobahnprojekte werden nicht in den neuen Bedarfsplan aufgenommen, obwohl die jeweiligen Länder dies gewünscht haben:

Krombach—Hattenbach (133 km, 1 175 Millionen DM)

Pirmasens—Karlsruhe (80 km, 1 275 Millionen DM)

Haffkrug—Westerstede (Küstenautobahn; 207 km, 2 145 Millionen DM)

Freiburg—Donauesschingen (Schwarzwaldautobahn; 55 km, 759 Millionen DM)

Leonberg—Gärtringen (19 km, 150 Millionen DM).

Bis zur Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 wird untersucht werden, inwieweit alternative

Planungen, insbesondere durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, entwickelt und in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Bei den Alternativen für das Autobahnprojekt Haffkrug—Westerstede (Küstenautobahn) sind die Übergänge von Weser und Elbe besonders bedeutsam. Die Bedarfsplankarte enthält einen entsprechenden Aufdruck.

Bedarfsplankarte

Nicht dargestellt ist der Ausbaubedarf der Stufe II an bestehenden 2streifigen Bundesstraßen einschließlich paralleler Verlegung. Die Linienführung ist teilweise vereinfacht dargestellt. Die Straßennummern stehen zum Teil noch nicht fest. Die Bestimmung der Linienführung und der Nummern nach dem Bundesfernstraßengesetz bleibt unberührt. Än-

derungen in der Bezeichnung „Bundesautobahn“ oder „Bundesstraße“ während der Einzelplanung sind möglich.

Zu Artikel 2

Die Änderungen des Gesetzes durch diese Novelle erfordern seine Neubekanntmachung.

Zu den Artikeln 3 und 4

Die Vorschriften enthalten die Berlin-Klausel und regeln das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

I. Anlage zum Gesetzentwurf
(Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)

1. a) Zusätzlich zu den im Bedarfsplan genannten Strecken sind die Projekte
Krombach–Hattenbach, in Stufe II,
Pirmasens–Karlsruhe
Leonberg–Gärtringen
sowie die Flußquerungen der Weser und Elbe im Zuge der Küstenautobahn mit ihren Anschlüssen an das übergeordnete Fernstraßennetz als Bedarf im Bedarfsplan darzustellen.
- b) Der Aufdruck im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist wie folgt zu fassen:
„Bei den Autobahnprojekten
Freiburg–Donaueschingen
Haffkrug–Westerstede (ohne Flußquerungen)
wird untersucht werden, inwieweit Alternativplanungen vor allem durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes entwickelt werden können. Nach Abschluß der Untersuchung ist über die Aufnahme in den Bedarfsplan zu entscheiden.“

B e g r ü n d u n g zu a) und b)

Der Notwendigkeit veränderter Schwerpunkte in den Zielsetzungen für den Bau der Bundesfernstraßen wurde durch den gemeinsam von Bund und Ländern getragenen Verzicht auf rd. 7 000 km bisher erwogener neuer Autobahnen ausreichend Rechnung getragen. Die aufgeführten Autobahnprojekte haben für die betroffenen Länder ebenso wie für die gesamte Bundesrepublik eine so herausragende strukturpolitische und gesamtwirtschaftliche Bedeutung, daß auf die Anerkennung als Bedarf nicht verzichtet werden kann.

Das bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes angewandte Bewertungsverfahren ist nicht geeignet, die besonderen strukturellen Effekte und Entwicklungsimpulse zu erfassen und zu berücksichtigen. Die als eine wesentliche Entscheidungshilfe herangezogene Nutzen-Kosten-Untersuchung verzichtet auf die Nutzung der in alternativen Gewichtungen eröffneten Entscheidungsspielräume und betont den schärfer quantifizierbaren Kostenfaktor. Entgegen der Zusage des Bundesministers für Verkehr auf der Verkehrsministerkonferenz am 17./18. Oktober 1978 in München erfolgte eine Abstimmung über die Berücksichtigung von Gewichtungsalternativen nicht. Das als weitere Entscheidungshilfe zugrunde gelegte Entscheidungstableau ist nicht ausgewogen und enthält eine Überbewertung vermu-

teter Umweltbelastungen. Mangelnde Quantifizierbarkeit wird dabei den befürchteten Umweltauswirkungen weniger angelastet als den erkennbaren Nutzeneffekten.

Der Kartenaufdruck vermag die aufgezeigten Mängel nicht auszugleichen. Die Formulierung verneint ohne jeden Interpretationsspielraum einen Bedarf und schließt damit eine Fortführung der bisher verfolgten Projektplanungen grundsätzlich aus. Sie läßt auch keinen Raum für vorbereitende, z. B. ökologische Untersuchungen der Projekte, und schließt darüber hinaus die notwendige mittel- und langfristige planungsrechtliche Absicherung (Trassensicherung) im Rahmen von Raumordnungs- und Flächennutzungsplänen aus. Lediglich für „Alternativplanungen“ wird aufgrund dieser Formel eine Untersuchung zugelassen mit dem Hinweis auf die Möglichkeit einer eventuellen Bedarfsberücksichtigung bei einer späteren Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985.

Mit der Einstufung der A 4 in die Stufe II (Baubeginn nach 1990) wird verdeutlicht, daß die Abwägung der vielschichtigen öffentlichen und privaten Belange noch nicht abgeschlossen ist. Die Einstufung in die Stufe II soll Gelegenheit geben, noch erforderliche Untersuchungen insbesondere zur Umweltverträglichkeit und zu Planungsalternativen durchzuführen. Danach ist über Art und Verlauf der notwendigen Verkehrsanbindung zu entscheiden.

2. In dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind folgende Strecken als Ersatz für während der Aufstellung des Bedarfsplans entfallene Bundesfernstraßen in Stufe I (rot) darzustellen:

- „A 8 Pforzheim-West–Pforzheim-Ost
(sechsstreifiger Ausbau)
B 14 Umgehung Rietheim–Weilheim
B 27 Umgehung Endingen–Erzingen–
Schömburg
B 32 Hechingen–westlich Rangendingen
B 34 Umgehung Wyhlen–B 316 neu
B 36 Umgehung Durmersheim–Bietigheim
B 292 Adelsheim–Osterburken (A 81)
B 311 Ablach/Krauchenwies–Mengen
B 311 Umgehung Herberdingen–Mengen
B 462 Rastatt–Gaggenau (2. Fahrbahn)
B 463 Umgehung Lautlingen–Laufen“.

B e g r ü n d u n g

In Baden-Württemberg wurden während der Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einige Strecken aus der Stufe I herausgenommen, ohne daß dafür andere Maßnahmen als

Ersatz aufgenommen wurden. Dieser Tatbestand war Gegenstand einer Besprechung mit dem Bundesminister für Verkehr am 30. November 1979. Dabei hat sich der Bundesminister für Verkehr bereit erklärt, der nachträglichen Aufnahme der angeführten elf Maßnahmen mit einem Gesamtbetrag von ca. 300 Millionen DM in die Stufe I im Rahmen der parlamentarischen Behandlung zuzustimmen.

Durch die Aufnahme vorstehender Maßnahmen werden die vereinbarten Länderanteile nicht verändert.

3. Bundesfernstraßenprojekte mit umstrittener Baulastträgerschaft in städtischen Bereichen sind als Bedarf auszuweisen, erforderlichenfalls mit besonderer Kennzeichnung.

Begründung

Der „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ darf die notwendige Auseinandersetzung über die rechtliche Bedeutung des § 5 Abs. 4 FStrG nicht vorwegnehmen, weil er hierfür weder geeignet noch bestimmt ist.

4. Die Anlage zum Gesetzentwurf (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) ist bei den projektbezogenen Darstellungen so zu ändern, daß diese die protokollierten Ergebnisse der bilateralen Gespräche zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Ländern richtig wiedergeben.
5. In der Anlage zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — 2. FStrAbÄndG — sind noch Strecken von zweistreifigen Bundesstraßen gemäß Abschnitt II Ziffer 7 der Niederschrift über die 288. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Post am 5. Dezember 1979 (s. Anlage) gelb darzustellen.
6. Die Anmerkung zur Zeichenerklärung auf dem Bedarfsplan ist um folgenden Satz zu ergänzen: „Insbesondere bei den in Stufe II dargestellten Maßnahmen bleibt offen, ob der Bedarf durch den Bau einer neuen Trasse oder durch den Ausbau einer vorhandenen Trasse befriedigt werden kann.“

Begründung

Der Interpretationshinweis stellt klar, daß unbeschadet des im Bedarfsplan ausgewiesenen Bedarfs insbesondere für die Projekte der Stufe II Untersuchungen darüber zulässig sind, ob der Bedarf auch durch Alternativplanungen hinreichend erfüllt werden kann.

II. Zum Gesetzentwurf insgesamt

1. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, daß die im Bedarfsplan zu § 1 des

Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in Stufe I vorgesehenen Maßnahmen auch unter Berücksichtigung von Preissteigerungen innerhalb von zwölf Jahren finanziert werden können.

Begründung

In der Begründung zum Gesetzentwurf wird in Abschnitt B in Artikel 1 (Absatz 5) für die Finanzierung der Maßnahmen in Stufe I einschließlich des Planungsvorrats auf einen Zeitraum von zwölf Jahren auf der Grundlage des Preisstandes 1978 abgestellt. Es kann aus der Begründung entnommen werden, daß mit den bis 1990 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mitteln selbst auf der Basis des Preisstandes 1978 nicht alle Maßnahmen begonnen werden können. Würden die Preissteigerungen bis 1990 nicht berücksichtigt, so würde ein ganz erheblicher Teil der in Stufe I vorgesehenen Maßnahmen nicht finanziert werden können. Es sollte dafür Sorge getragen werden, daß die für die Abwicklung der vorgesehenen Maßnahmen bis 1990 notwendigen Mittel zur Verfügung stehen.

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die im Rahmen der Verkehrswegeinvestitionen bei der Deutschen Bundesbahn vorgesehenen Mittel, falls diese im Bereich der Deutschen Bundesbahn nicht plangemäß eingesetzt werden können, für den Fernstraßenbau, den ÖPNV und den Ausbau kommunaler Straßen zur Verfügung zu stellen.

Begründung

Aus der Begründung zum Gesetzentwurf ergibt sich, daß die Investitionsstruktur für die Bundesverkehrswege sich im Zeitraum 1981 bis 1990 wesentlich zugunsten der Deutschen Bundesbahn verändert.

Auch der Bundesrat hält im Interesse einer weiteren Modernisierung der Deutschen Bundesbahn erhöhte Investitionsanstrengungen für gerechtfertigt. Dies gilt insbesondere für Investitionen zum Streckenneubau.

Andererseits ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht auszuschließen, daß gerade in diesem Bereich durch Schwierigkeiten beim Vollzug der Planungen, die vorgesehenen Investitionsmittel nicht vollständig eingesetzt werden können.

Der Bundesrat ist daher der Auffassung, daß diese Mittel rechtzeitig für die oben genannten Investitionsbereiche zur Verfügung gestellt werden sollen, weil durch die Belange des Umweltschutzes im Fernstraßenbau und insbesondere wegen des Lärmschutzes im kommunalen Straßenbau künftig erhebliche Investitionen erforderlich sind.

3. Damit Fernstraßenprojekte nicht durch andere Planungen in ihrer späteren Verwirklichung beeinträchtigt werden, ist fast immer eine Sicherstellung der für die Fernstraßenplanung in Betracht kommenden Trasse erforderlich. Andererseits müssen die kommunalen und Fachplanun-

gen die Trassen auch für längerfristig zu verwirklichende Fernstraßenprojekte kennen, um sich bei ihren Planungen hierauf einzustellen. Außerdem kommt ggf. bereits in wenigen Jahren ein Austausch von Maßnahmen der Stufen I mit denen der Stufe II in Betracht.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren klarzustellen, daß

im Gegensatz zu der Begründung zu Artikel 1, Abschn. „Flexibilität“, die Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Fernstraßengesetzes nicht nur in Einzelfällen durchgeführt werden können, und zwar insbesondere dann, wenn dies zur Flächensicherung oder zur Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen angezeigt erscheint.

Auszug aus der Niederschrift über die 288. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Post am 5. Dezember 1979 — Punkt 2 TO —

Der Vertreter Bayerns erklärt, in der Anlage zum Gesetzentwurf seien noch folgende Strecken von zweistreifigen Bundesstraßen in seinem Land gelb darzustellen:

- B 13 Verlegung nördlich Ingolstadt
- B 16 Verlegung Rain-Asbach/Bäumenheim
- B 19 Verlegung Münnersstadt
- B 307 Verlegung Schliersee
- B 307 Ausbau Tatzelwurm-Brannenburg.

Der Vertreter Baden-Württemberg erklärt, dies gelte auch für folgende zweistreifige Straßen in Baden-Württemberg:

- B 492 Südzubringer Aalen
- B 492 Herbrechtingen-B 16
Giengen (A 7)-Gundelfingen (B 16)
- B 311 Umgehung Tuttlingen
- B 27a Bad Rappenau-Obrigheim.

Der Vertreter Niedersachsens erklärt, in seinem Land gelte dies für folgende zweistreifige Bundesstraßen:

- B 4 Ortsumgehung Meine-Röttgesbüttel
- B 212 Ortsumgehung Brake-Elsfleth
- B 241 Ortsumgehung Uslar
- B 443 Ausbau zwischen Springe und Pattensen
- B 74 Ortsumgehung Bremervörde
- B 69 Ortsumgehung Vechta
- B 51 Ortsumgehung Twistringen.

Der Vertreter von Rheinland-Pfalz erklärt, aus seiner Sicht seien folgende Strecken von zunächst zweistreifigen Bundesfernstraßen noch gelb darzustellen:

Neben der in Dringlichkeitsstufe I mit Ortsumgehungen auszubauenden Bundesstraße 255 von Montabaur bis Langenhahn ist eine Bundesfernstraßenverbindung von der BAB A 3 bei Mogendorf über Langenhahn-Westerburg bis zur Grenze Hessen mit Anbindung an die neue B 49 von Wetzlar nach Limburg als Bedarf auszuweisen.

Ausweisung einer Bundesfernstraße von der Hunsrückhöhenstraße (B 327) in den Rhein-Main-Raum über Idar-Oberstein-Kirn-Meisenheim-Gau-Bickelheim (südlich Bad Kreuznach) mit Anschluß an die BAB A 63 bei Wörrstadt als Verlängerung der Fernstraßenverbindung Bundesgrenze (Belgien) zur Hunsrückhöhenstraße.

Der Vertreter Hessens erklärt, es erscheine ihm nicht zweckmäßig, die Stellungnahme des Bundesrates mit der Vielzahl im Bereich der II. Dringlichkeitsstufe vorzunehmenden Korrekturen im einzelnen zu befrachten. Es reiche s. E. aus, wenn die bereits bekannten Wünsche der einzelnen Länder im Protokoll des Ausschusses für Verkehr und Post aufgeführt würden und der Bundesrat dieses Problem lediglich in allgemeiner Form anspreche. Dies gebe zudem den Ländern, die diese Strecken im einzelnen noch nicht hätten abschließend prüfen können — wozu auch sein Land gehöre —, die Möglichkeit, den Bedarfsplan im Hinblick auf die Darstellung der zweistreifigen Bundesstraßen in der Dringlichkeitsstufe II zu überprüfen und etwaige Unrichtigkeiten dem Bundesministerium für Verkehr mitzuteilen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu den Beschlüssen des Bundesrates wie folgt Stellung:

I.

Zu 1 a) und 1 b)

Die Bundesregierung vermag den Beschlüssen des Bundesrates nicht zuzustimmen.

Die geforderten Strecken werfen schwerwiegende Umweltprobleme auf. Deshalb bestehen erhebliche Zweifel insbesondere darüber, ob für die geforderten Strecken eine Autobahnlösung richtig ist. Vielmehr ist es notwendig, bereits jetzt Untersuchungen über mögliche Alternativen anzustellen. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Es ist möglich, daß die Untersuchungen bis zur Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 die Notwendigkeit der geforderten Autobahnen ergeben; auch der Aufdruck auf dem Bedarfsplan, wie er im Entwurf der Bundesregierung vorgesehen ist, schließt dies nicht aus. Insofern trifft die Begründung des Bundesratsbeschlusses nicht zu.

Zu 2.

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß des Bundesrates zu. Die notwendigen Änderungen des Bedarfsplanes können in die Schlußfassung des Bedarfsplanes eingearbeitet werden.

Zu 3.

Der überarbeitete Bedarfsplan enthält nur Projekte in der Baulast des Bundes. Die Darstellung von Strecken, die nach Auffassung der Bundesregierung nicht in die Baulast des Bundes fallen, war in früheren Bedarfsplänen eine dauernde Quelle von Mißverständnissen und Planungsverzögerungen.

Zu 4.

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, welche redaktionellen Berichtigungen des Bedarfsplanes erforderlich sind.

Zu 5.

Zweistreifige Straßen der Stufe II (im Bedarfsplan gelb dargestellt) sind im Bedarfsplan nur aufgeführt,

soweit sie neue Verkehrsverbindungen darstellen und vom Bundesminister für Verkehr in den bilateralen Gesprächen mit den zuständigen Ministern der Länder akzeptiert wurden. Die Bundesregierung wird in weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob auf dieser Basis noch Berichtigungen erforderlich sind.

Zu 6.

Auch ohne Aufdruck auf dem Bedarfsplan ist klar, daß erst bei der Einzelplanung entschieden werden kann, ob der im Bedarfsplan ausgewiesene Bedarf durch den Bau einer neuen Trasse oder durch den Ausbau einer vorhandenen Trasse zu befriedigen ist.

II.

Zu 1.

Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen gibt einen Planungsrahmen, ist aber kein finanzwirksames Gesetz (vgl. bereits Vorblatt zum Gesetzentwurf, Abschnitt D). Es ist auch unmöglich, die Preissteigerungen und ihre Auswirkungen auf den Bundesfernstraßenbau bis 1990 vorauszusagen.

Zu 2.

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zuzustimmen.

Es ist angestrebt, die im Bundesverkehrswegeplan für die Deutsche Bundesbahn vorgesehenen Investitionen zeitgerecht sicherzustellen. Die Deutsche Bundesbahn hat zugesagt, daß sie das im Bundesverkehrswegeplan für sie vorgesehene Volumen bewältigen wird. Im übrigen gibt es Planungsprobleme auch im Straßenbau und bei Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs. Auch widerspräche es dem Zweck des Gesetzes, eine Mittelzuweisung ausschließlich nach dem Kriterium der Baureife vorzusehen; das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen ist kein Finanzierungsgesetz.

Zu 3.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß dem Anliegen des Bundesrates bereits durch die Begründung des Gesetzentwurfes Rechnung getragen ist.