

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 – 2. FStrAbÄndG –
– Drucksache 8/3662 –

A. Problem

Der in der Anlage zu dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 30. Juni 1971 enthaltene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen muß alle fünf Jahre an die zwischenzeitlich veränderten Verhältnisse angepaßt werden.

B. Lösung

An die Stelle des alten Bedarfsplanes aus dem Jahre 1976 tritt eine überarbeitete Fassung mit zwei Dringlichkeitsstufen: Stufe I (vordringlich angestrebte Maßnahmen) und Stufe II (weitere Planungen). Weitere Bauprojekte sind unter Anerkennung des verkehrlichen Bedarfs zur nochmaligen Überprüfung in den Aufdruck aufgenommen worden.

Einmütige Billigung im Ausschuß bei zwei Stimmenthaltungen

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfange durchgeführt, in dem Haushaltsmittel im Bundeshaushalt jährlich zur Verfügung gestellt werden. Daher verursacht der Bedarfsplan keine unmittelbaren Belastungen des Bundeshaushalts. Wenn alle Straßenbauprojekte der Stufe I durchgeführt werden, sind etwa 52 Mrd. DM nach dem Preisstande von 1978 erforderlich.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Gesetzentwurf — Drucksache 8/3662 — wird mit der Maßgabe angenommen, daß die Anlage — Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen —, wie aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlich, geändert wird.
2. Die eingegangenen Petitionen werden für erledigt erklärt.

Bonn, den 22. Mai 1980

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Lemmrich	Sick
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

der Beschlüsse des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zu der Anlage zum Gesetzentwurf — Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen —

A. Legende (Aufdruck)

Der Aufdruck auf dem Bedarfsplan erhält folgenden Wortlaut:

Bis zur Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 wird bei den noch nicht entscheidungsreifen Projekten

- a) A 4 Krombach–Hattenbach;
- b) A 22 Elbquerung (von der B 73 bis zur A 23) und Weserquerung (von der B 212 bis zur A 27);
- c) A 8 Pirmasens–Karlsruhe;
- d) A 86 Freiburg–Donaueschingen;
- e) A 81 Leonberg–Gärtringen;
- f) A 44 zwischen A 3 und L 156 südwestlich von Heiligenhaus;
- g) A 44 zwischen B 227 neu südlich Essen-Kupferdreh und Witten;
- h) A 59 östlich von Köln;
- i) A 98 Wangen (A 96)–Stockach;
- j) B 33 n Allensbach–West–Konstanz

untersucht werden, inwieweit die bisherigen Autobahnplanungen oder Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Die Untersuchung muß bis zum 31. Dezember 1982 abgeschlossen sein, um den betreffenden Ländern ausreichend Zeit zur Vorbereitung der Fortschreibung 1985 zu geben. Für die betroffenen Verkehrsbeziehungen wird ein Ausbaubedarf festgestellt.

B. Schleswig-Holstein

In Stufe I wird zugefügt

ein 3,5 km langes Verbindungsstück zwischen der B 433 und der A 7.

C. Niedersachsen

a) *In Stufe I wird zugefügt*

die A 31 zwischen der A 30 und Landesgrenze NS/NW (bisher Stufe II);

b) *In Stufe II werden folgende Projekte zugefügt*

1. Ortsumgehung Bad Lauterberg B 27;
2. Eckverbindung nördlich Kassel zwischen A 7 und A 44;
3. B 4 von Braunschweig nach Gifhorn;
4. B 212 Ortsumgehung Brake–Elsfleth;
5. B 241 Ortsumgehung Uslar;
6. B 443 Ausbau zwischen Springe und Pattensen;
7. B 74 Ortsumgehung Bremervörde;
8. B 69 Ortsumgehung Vechta;
9. B 51 Ortsumgehung Twistringen;
10. B 4 Ortsumgehung Meine–Röttgesbüttel.

c) *Aufdruck („Legende“)*

In den Aufdruck aufgenommen werden die Querung der Elbe und der Weser mit Anschlüssen an das übrige Straßennetz. Im übrigen wird die A 22 auch aus dem Aufdruck gestrichen.

D. Bremen*In Stufe I wird zugefügt*

Verbindungsstück zwischen der Hafenrandstraße und der A 27 als Teil der Eckverbindung A 1 bis A 27

E. Nordrhein-Westfalena) *In Stufe I wird zugefügt*

1. B 67 neu zwischen Münster und Rheda;
2. B 68 neu Ortsumgehung Halle;
3. B 61 neu zwischen Bielefeld und Herford mit zwei Fahrstreifen;
4. B 55 neu Ortsumgehung Erwitte mit zwei Fahrstreifen;
5. B 233 neu südlich Unna bis südlich B 515 Umgehung Langschede;
6. A 31 B 54 n–Landesgrenze NW/NS.

b) *In Stufe II wird zugefügt*

1. Ortsumgehung Meerbusch B 222 neu (bisher I);
2. Verlängerung der B 256 neu mit Umgehung Wermelskirchen und Anschluß an A 1 (soweit bereits Stufe I vorgesehen ist, bleibt es dabei);
3. A 46 zwischen A 57 (Norf) und A 46 (Holzheim) (bisher I);
4. Westumgehung Lünen (zweistreifig) mit Anschluß an die B 236 nördlich von Lünen.

c) *Es werden gestrichen*

1. B 233 neu zwischen B 1 und B 61 (Kamener Kreuz) (bisher II);
2. B 55 neu zwischen Wiedenbrück und Lippstadt (bisher II);
3. B 258 neu von der B 265 bis A 1 (stattdessen Ausbau der B 265 mit Ortsumgehung Gemünd).

d) *In den Aufdruck werden aufgenommen (Legende)*

1. A 44 zwischen B 227 neu südlich Essen-Kupferdreh und Witten, soweit in Stufe II;
2. A 44 zwischen A 3 und L 156 südwestlich von Heiligenhaus (bisher I);
3. A 59 östlich von Köln (bisher I).

e) *Reduzierungen*

1. B 61 neu zwischen A 33 und B 61 alt (Gütersloh–Bielefeld):
statt vier nur zwei Fahrstreifen; Stufe I bleibt;
2. A 30 zwischen Autobahnspange Bad Oeynhausen und Porta Westfalica:
Umwandlung in eine Bundesstraße B 61 neu mit zwei Fahrstreifen in Stufe I;
3. B 56 alt zwischen Bonn-Beuel und Menden:
statt vier nur zwei Fahrstreifen; Stufe I bleibt;
4. A 56 ab Landesgrenze bis zur A 61:
Umwandlung in eine Bundesstraße B 56 neu mit vier Fahrstreifen bis zur A 1 (in den vorgeschlagenen Stufen II und I) und zwei Fahrstreifen mit Ortsumgehung Euskirchen bis zur A 61;
5. B 56 neu zwischen B 42 neu und A 3 (mit Ennert-Tunnel):
statt vier nur zwei Fahrstreifen; Stufe I bleibt.

F. Hessen**a) In Stufe I wird zugefügt**

1. B 26 / B 42 neu ab A 680 als Nordostumgehung Darmstadt über städtische Nordtangente mit Anschluß an A 5 bei Weiterstadt, zweistreifig (teiluntertunnelt);
2. B 449 neu ab Böllenfaltor bis B 3 neu südlich Darmstadt, zweistreifig;
3. B 3 neu Ortsumgehung Darmstadt–Arheilgen, zwei Fahrstreifen.

b) Folgende Straßenbauprojekte werden gestrichen (bisher Stufe I)

1. A 611 zwischen Egelsbach und A 680 (Ostumgehung Darmstadt);
2. A 661 zwischen A 680 und A 5 (Südumgehung Darmstadt).

c) In Stufe II wird zugefügt

Eckverbindung nördlich Kassel (A 7–A 44).

G. Rheinland-Pfalz**In Stufe II wird zugefügt**

eine neue Straßenverbindung von der A 3 (Mogendorf) über Langenhahn nach Hessen bis zur B 49.

H. Baden-Württemberg**a) In Stufe I werden zugefügt**

1. A 8 Pforzheim-West–Pforzheim-Ost (sechsstreifiger Ausbau);
2. B 14 Umgehung Rietheim–Weilheim;
3. B 27 Umgehung Endingen–Erzingen–Schömburg;
4. B 32 Heddingen–westlich Rangendingen;
5. B 34 Umgehung Wyhlen–B 316 neu
6. B 36 Umgehung Durmersheim–Bietigheim;
7. B 292 Adelsheim–Osterburken (A 81);
8. B 311 Ablach/Krauchenwies–Mengen;
9. B 311 Umgehung Herbertingen–Mengen;
10. B 462 Rastatt–Gaggenau (2. Fahrbahn);
11. B 463 Umgehung Lautlingen–Laufen;
12. B 463 Westumgehung Pforzheim;
13. B 462 Ortsumgehung Gernsbach/Weisenbach;
14. B 500 Ortsumgehung Triberg;
15. B 27 Ortsumgehung Besigheim;
16. B 462 Ortsumgehung Schramberg;
17. B 28 Ortsumgehung Bad Peterstal–Griesbach (Nähe Offenburg);
18. B 45 von der A 81 bis zur B 14 bei Backnang;
19. B 29 von Schwäbisch Gmünd bis Aalen (2. Fahrbahn);
20. B 29 Südzubringer Aalen mit Anschluß an A 7;
21. B 31 n von Stockach (Ost) bis Überlingen mit Anschluß an B 31 alt (zwei Fahrstreifen).

b) In Stufe II werden zugefügt

1. B 463 Ortsumgehung Bad Liebenzell;
2. B 311 Ortsumgehung Tuttlingen;
3. B 37 Verbindungsstück Mosbach–A 6 (westlich Heilbronn), B 27;
4. B 492 Weiterführung von der A 7 Giengen bis zur B 16 bei Gundelfingen (Raum Heidenheim).

c) *Aus den Stufen I und II werden gestrichen und in den Aufdruck aufgenommen (Legende)*

1. A 98 Wangen (A 96)–Stockach;
2. B 33 neu von Allensbach-West bis Konstanz
(das Teilstück Singen–Allensbach-West mit der Bezeichnung
B 33 neu bleibt wie vorgesehen in Stufe I).

I. Bayern

a) *In Stufe I wird zugefügt*

- B 25 Ortsumgehung Nördlingen.

b) *In Stufe II werden zugefügt*

1. B 25 a Feuchtwangener Spange (B 25 bis A 7);
2. B 16 neu zwischen Höchstädt und Gundelfingen;
3. B 13 Verlegung nördlich Ingolstadt;
4. B 16 Verlegung Rain–Asbach/Bäumenheim;
5. B 19 Verlegung Münnerstadt;
6. B 307 Verlegung Schliersee;
7. B 307 Ausbau Tatzelwurm–Brannenburg.

c) *Reduzierung*

- A 98 Wangen (A 96)–Kempten:
Umwandlung in eine Bundesstraße B 12 neu mit zwei Fahr-
streifen — soweit nicht vierstreifig fertiggestellt oder im
Bau —, Stufe I bleibt.

Bericht des Abgeordneten Sick

Der Gesetzentwurf in Drucksache 8/3662 wurde in der 208. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. März 1980 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. An den zuletzt genannten Ausschuß erfolgte außerdem die Überweisung gemäß § 96 der Geschäftsordnung. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 14. und 22. Mai 1980 behandelt.

A. Allgemeines

Die weitere Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wird durch das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) bestimmt. Dieses Gesetz enthält als Anlage einen Bedarfsplan, durch den die zu verwirklichenden Straßenbauprojekte festgestellt werden. Um der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung im Bundesgebiet Rechnung zu tragen, wird dieser Bedarfsplan alle fünf Jahre an die veränderten Verhältnisse durch den Gesetzgeber angepaßt. Eine solche Anpassung des Bedarfsplanes mit Wirkung ab 1. Januar 1981 ist Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Der jetzt vorliegende Entwurf enthält folgende Kategorien von Straßenbauprojekten:

1. Maßnahmen Stufe I und im Bau befindliche Maßnahmen

Diese Straßenbauprojekte, die in dem Bedarfsplan mit roter bzw. violetter Farbe gekennzeichnet sind, stehen zur Verwirklichung an in dem Zeitraum ab 1981. Ein genauer Zeitplan läßt sich nicht nennen, weil dieser davon abhängt, wieviel Haushaltsmittel für Neuinvestitionen im Straßenbau in den kommenden Jahren im Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Insgesamt erfordert die Realisierung der Stufe I einen Finanzaufwand von etwa 52 Mrd. DM nach dem Preisstand von 1978. Nach dem Bundesverkehrswegeplan ist von 1981 bis 1990 ein Betrag von 43 Mrd. DM vorgesehen, so daß eine Planungsreserve von 9 Mrd. DM zur Realisierung nach 1990 besteht.

2. Aufdruck auf dem Bedarfsplan

In den Aufdruck sind besonders wichtige Straßenbauprojekte aufgenommen worden, für deren Bau ein verkehrlicher Ausbaubedarf festgestellt wurde. Der Einstufung stand jedoch entgegen, daß die Planungen noch nicht ausreichend weit fortgeschritten

sind. Hier ist insbesondere noch zu prüfen, ob anstelle einer neuen Trasse das Verkehrsbedürfnis auch durch den Ausbau vorhandener Straßen befriedigt werden kann. Die Untersuchungen müssen bis spätestens 31. Dezember 1982 abgeschlossen sein, um ausreichend Zeit für die Fortschreibung zur Verfügung zu haben. Spätestens bei der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 muß jedoch eine Entscheidung über die Einstufung fallen.

3. Maßnahmen der Stufe II

In diese Stufe mit Kennzeichnung in gelber Farbe im Bedarfsplan sind alle diejenigen Straßenbauprojekte aufgenommen worden, die im Regelfall erst nach denen der Stufe I verwirklicht werden können. Es handelt sich hier um weitere Planungen für die Zukunft mit einem Volumen von ca. 29 Mrd. DM. Es soll den örtlichen und überörtlichen Planungsträgern ermöglicht werden, bei ihren Überlegungen auf derartige in der Zukunft liegende Straßenbauprojekte Rücksicht zu nehmen. Planungen für Maßnahmen der Stufe II können durchgeführt werden.

B. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Verkehrsausschuß hat den Gesetzentwurf selbst ohne Änderungen und ohne Aussprache gebilligt. Gegenstand sehr eingehender Ausschlußberatungen war jedoch der dem Gesetzentwurf als Anlage beigefügte überarbeitete Bedarfsplan für den Zeitraum ab 1981. Hierzu sind dem Ausschuß weit über 1000 Eingaben von kommunalen Vertretungskörperschaften, Wirtschaftsverbänden, Verbänden des Umweltschutzes, sonstigen Organisationen und Privatpersonen zugegangen. Alle Eingaben, die sich jeweils auf bestimmte Straßenbauprojekte bezogen, wurden sorgfältig geprüft und waren Gegenstand fraktionsinterner Beratungen.

Der Ausschuß ist insgesamt zu der Auffassung gekommen, daß der vom Bundesminister für Verkehr vorgelegte überarbeitete Bedarfsplan einen ausgewogenen Kompromiß darstellt zwischen den verschiedenen Gesichtspunkten, die in der Straßenbaupolitik zu beachten sind: Anpassung an das weiter steigende Verkehrsaufkommen, Entwicklung wirtschaftlich schwacher Regionen, erhöhter Umweltschutz für die Bevölkerung und sparsamer Umgang mit Grund und Boden. Der Ausschuß hat sich daher darauf beschränkt, die Einstufung von Straßenbauprojekten nur in einem verhältnismäßig geringen Umfange zu verändern. Die Beschlüsse, die mit wechselnden Mehrheiten und quer durch die Fraktionen gefaßt worden sind, beziehen sich daher im wesentlichen nur auf Straßenbauprojekte mit vor-

wiegend regionaler oder örtlicher Bedeutung. Folgende wesentliche Entscheidungen sollen jedoch besonders hervorgehoben werden:

1. A 210 zwischen Kiel und Rendsburg

Der Ausschuß hat mit Stimmenmehrheit einen Antrag abgelehnt, dieses in Stufe I befindliche Projekt zu streichen und statt dessen auf gleicher Trasse eine Bundesstraße B 202 neu mit lediglich zwei Fahrstreifen in Stufe I vorzusehen. Die Ausschußmehrheit hat wegen des hohen Verkehrsaufkommens an der Regierungsvorlage festgehalten.

2. A 22 (Küstenautobahn)

Der Ausschuß hat es mit Stimmenmehrheit abgelehnt, die Querungen von Elbe und Weser in Stufe I einzuordnen. Der Ausschuß schlägt statt dessen vor, diese Querungen entsprechend der Regierungsvorlage zur weiteren Abklärung im Aufdruck zu belassen. Im Jahre 1985 muß dann eine endgültige Entscheidung über die Einstufung fallen. Die übrigen Teilstücke der A 22 wurden auch aus der Legende gestrichen, weil die notwendigen finanziellen Mittel zur Realisierung in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung stehen.

3. A 31

Der Ausschuß schlägt vor, ein zusätzliches Stück der A 31 aus dem Ruhrgebiet in Richtung Emden aus Stufe II in Stufe I höherzustufen, um den Anschluß an die A 30 zu erreichen.

4. A 30 im Bereich Porta Westfalica

Der Ausschuß hat einmütig die Umwandlung in eine Bundesstraße B 61 neu mit lediglich zwei Fahrstreifen beschlossen. Der weitere Anschluß ab Porta Westfalica nach Minden soll jedoch wegen des hohen örtlichen Verkehrsaufkommens entsprechend der Regierungsvorlage mit vier Fahrstreifen gebaut werden (Mehrheitsbeschluß).

5. A 44 (DüBoDo)

Der Ausschuß hat mit Stimmenmehrheit dieses sehr umstrittene Projekt bis auf den Abschnitt L 156-B 227 n zur weiteren Überprüfung in die Legende aufgenommen. Eine endgültige Entscheidung muß spätestens 1985 getroffen werden.

6. A 56 im Raume Bonn

Diese Autobahn soll in eine Bundesstraße B 56 neu mit grundsätzlich vier Fahrstreifen umgewandelt werden, wobei auch ein vierspuriger Venusberg-Tunnel gemäß Regierungsvorlage vorgesehen wird. Lediglich das Teilstück zwischen der A 1 und der A 61 soll zweistreifig mit Ortsumgehung für Euskirchen geführt werden. Soweit wie möglich soll die Trasse der vorhandenen B 56 alt benutzt werden. Umstritten war der weitere Anschluß rechtsrheinisch

an die A 3. Eine Minderheit im Ausschuß wollte auf den Ennert-Tunnel und damit auf den Anschluß an die A 3 verzichten, weil das örtliche Verkehrsaufkommen auch auf dem vorhandenen Straßennetz abfließen könne. Die Mehrheit im Ausschuß entschied sich jedoch für den Bau eines zweistreifigen Ennert-Tunnels zur A 3, um die umliegenden Ortschaften mehr als bisher vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

7. A 4 Krombach – Hattenbach

Der Ausschuß hat gemäß Regierungsvorlage die A 4 einmütig in der Legende belassen. Eine endgültige Entscheidung – neue Trasse oder Ausbau vorhandener Straßen – muß 1985 fallen.

8. A 59 östlich von Köln

Dieses Projekt, das im Ergebnis eine zehnstreifige Autobahn zum Ziele hat, wurde wegen des Widerstandes der Bevölkerung in die Legende verwiesen.

9. A 98 von Stockach bis zum Wangener Kreuz

Der Ausschuß hat mit Stimmenmehrheit dieses Projekt zur weiteren Abklärung in die Legende verwiesen.

10. A 98 vom Wangener Kreuz bis Kempten

Dieses Projekt ist teilweise bereits im Bau. Die Ausschußmehrheit hat sich dennoch entschieden, dieses Vorhaben in eine Bundesstraße B 12 neu mit lediglich zwei Fahrstreifen umzuwandeln, wobei die dabei entstehenden rechtlichen Schwierigkeiten und möglichen Verzögerungen im Baufortschritt von vier bis sechs Jahren in Kauf genommen werden. Es soll endgültig klargestellt werden, daß hier nur eine Bundesstraße mit zwei Fahrstreifen in Betracht kommt. Die Minderheit im Ausschuß wollte die Möglichkeit eines späteren Ausbaues auf vier Fahrstreifen offenhalten.

11. A 94 München – Simbach

Der Ausschuß hat mit Stimmenmehrheit einen Antrag abgelehnt, dieses Projekt zu streichen. Aus Gründen der wirtschaftlichen Entwicklung des ostbayerischen Raumes könne darauf nicht verzichtet werden.

12. B 33 neu Singen – Konstanz

Das Verbindungsstück zwischen Singen und Allensbach mit vier Fahrstreifen in Stufe I erhält die Bezeichnung B 33 neu. Das weitere Teilstück von Allensbach bis Konstanz wird in die Legende verwiesen. Hier soll geprüft werden, ob auf eine neue Trasse verzichtet und statt dessen die vorhandene B 33 alt vierstreifig ausgebaut werden kann, um dem Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Eine Minderheit im Ausschuß besteht nachdrücklich auf einer neuen Trasse, da aus bodentechnischen Gründen und aus Gründen des Umweltschutzes ein vierstreifiger

Ausbau der bestehenden B 33 alt nach Angaben der Straßenbauverwaltungen von Land und Bund nicht möglich sei.

Der Ausschuß hat bei seinen Beratungen folgende Feststellungen getroffen:

- Durch die Einordnung von Straßenbauprojekten in die Dringlichkeitsstufen I oder II des Bedarfsplanes wird nur über den Verkehrsbedarf zwischen zwei Punkten, nicht jedoch über die Linienführung entschieden. Die Linienführung im einzelnen wird vielmehr ausschließlich nach Maßgabe des Bundesfernstraßengesetzes vom Bundesminister für Verkehr unter Beteiligung der Länder und der Kommunen festgelegt.
- Die Aufteilung der Finanzmasse des Bundes für Neuinvestitionen im Straßenbau auf die Länder erfolgt nach festgelegten Quoten. Diese Länderquoten werden durch zusätzliche Einstufungen in die Dringlichkeitsstufe I nicht geändert. Diese zusätzlichen Einstufungen erhöhen lediglich die Planungsreserve des betreffenden Landes. Der Ausschuß hat darauf geachtet, daß bei zusätzlichen Einstufungen in Stufe I möglichst entsprechende Einsparungsmaßnahmen an anderer Stelle erfolgen. Lediglich für das Land Baden-Württemberg wurde hier eine Ausnahme gemacht, weil hier die Quote des Landes an der Finanzmasse mit den Maßnahmen der Stufe I nicht erreicht worden war.
- Der Bedarfsplan ist im Jahre 1979 aufgestellt worden. In der Zwischenzeit sind einzelne Straßenbauprojekte, die in dem Plan als „im Bau“ gekennzeichnet sind, bereits fertiggestellt worden. Der Ausschuß geht davon aus, daß diese und ähnliche redaktionelle Unrichtigkeiten vor der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt beseitigt werden. Eine entsprechende Liste mit den notwendigen Berichtigungen hat dem Ausschuß vorgelegen.

C. Mitberatende Stellungnahmen

1. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat der Vorlage insgesamt grundsätz-

lich zugestimmt. Er hat in seiner Stellungnahme nochmals ausdrücklich die Notwendigkeit betont, auch durch Straßenbaumaßnahmen die strukturschwachen Gebiete zu fördern und dabei einen sachgerechten Ausgleich mit der Notwendigkeit des sparsamen Umganges mit der Landschaft anzustreben.

2. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat in seiner Stellungnahme die Notwendigkeit betont, die A 4 von Krombach nach Hattenbach wegen der besonderen strukturpolitischen Bedeutung für das Zonenrandgebiet in Stufe II des Bedarfsplanes aufzunehmen. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen erwartet darüber hinaus von der Bundesregierung, daß bei Kürzung der Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau die Notwendigkeit einer vorrangigen Mittelzuweisung für das Zonenrandgebiet berücksichtigt wird.
3. der Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten betonte in seiner gutachtlichen Stellungnahme besonders die Notwendigkeit, beim Straßenbau sparsam mit der Natur und mit der Landschaft umzugehen. Bei Ausbaumaßnahmen müssen möglichst bestehende Trassen benutzt werden. Es sollen mehr als bisher landschaftspflegerische Gesichtspunkte berücksichtigt werden.
4. Der Haushaltsausschuß hat sich bei der A 4 für die Einstufung in die Dringlichkeitsstufe II eingesetzt und im übrigen Empfehlungen zu zahlreichen einzelnen Straßenbauprojekten beschlossen. Diese Empfehlungen wurden vom Verkehrsausschuß teilweise berücksichtigt. Der Bericht gemäß § 96 der Geschäftsordnung wird gesondert vorgelegt.

D. Schlußabstimmung

Der Verkehrsausschuß empfiehlt einmütig bei zwei Stimmenthaltungen, die Vorlage gemäß der Beschlussempfehlung anzunehmen und die eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 22. Mai 1980

Sick

Berichterstatter

