

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — 3. 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. Alternativen

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 (342) — 922 00 — B u 57/85

Bonn, den 27. November 1985

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — 3. 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 556. Sitzung am 8. November 1985 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

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

Kohl

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

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. August 1980 (BGBl. I S. 1614) wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält folgende Fassung:**„§ 1**

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.“

2. § 4 erhält folgende Fassung:**„§ 4**

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung und des Umweltschutzes, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“

3. § 8 erhält folgende Fassung:**„§ 8**

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

4. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1) erhält 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 vom 1. Januar 1986 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1986 in Kraft.

Begründung**A. Allgemeiner Teil****1. Koordinierte Verkehrspolitik**

Die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sind Teil des Verkehrswegenetzes des Bundes. Planung und Bau von Bundesfernstraßen sind daher eingebunden in die übergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Diese soll eine koordinierte Verkehrspolitik gewährleisten.

Die Verkehrspolitik hat die Aufgabe, eine möglichst optimale Abstimmung der einzelnen Verkehrsbereiche untereinander herzustellen. Dabei sind die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsbereichen zu berücksichtigen und die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsnutzer, der Verkehrsunternehmen, der von den Belastungen des Verkehrs Betroffenen sowie des Staates als Vertreter öffentlicher Belange aufeinander abzustimmen.

Nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) in der Fassung vom 26. August 1980 (BGBl. I S. 1615) prüft der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Ein entsprechend fortgeschriebener, alle Verkehrszweige umfassender Bundesverkehrswegeplan wurde vom Bundeskabinett am 18. September 1985 beschlossen.

Die Ziele der Verkehrsinvestitionspolitik der Bundesregierung sind

- verkehrssichere Erhaltung der Substanz der Verkehrswege,
- zügige Fertigstellung laufender Projekte,
- Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche,
- regionale Erschließung und Anbindung,
- bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze

unter Beachtung von Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Energieeinsparung, der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Belange.

2. Verkehrsentwicklung

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet. Diese dienen als Entscheidungshilfe zur Ableitung des Handlungsbedarfs, der im Lichte der investitionspolitischen Ziele zu prüfen ist.

Um der Prognoseunsicherheit soweit wie möglich Rechnung zu tragen, sind im Jahr 1983 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr für den Bundes-

verkehrswegeplan 1985 zwei Entwicklungspfade bis zum Jahre 2000 entworfen worden. Deren Charakteristika lassen sich wie folgt beschreiben:

- Obere Alternative: Überwindung der Struktur-
anpassungskrise, Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung und Belebung der inländischen Nachfrage.
- Untere Alternative: Gedämpfte Wirtschaftsentwicklung, begleitet von einem schwachen Wachstum des Welthandels und langsamen Strukturwandel.

Tabelle 1

Wichtigste Ergebnisse

	Ist-Wert 1984	Prognose 2000	
		Obere Variante	Untere Variante
1	2	3	4
Personenverkehr			
1. Eisenbahnen Mrd. Pkm	37,6	41,6	40,1
2. Individualverkehr Mrd. Pkm	484,1	506,3	477,7
3. Pkw-Bestand in Mio.	25,2	31,5	28,4
Güterverkehr (Binnenverkehre in Mrd. tkm)			
4. Eisenbahnen	61,6	75,1	65,8
5. Straßengüterfern- verkehr	88,1	120,1	102,8
6. Straßengüternah- verkehr	41,3	55,4	48,1
7. Binnenschifffahrt ..	52,0	54,4	47,3

Die Bundesverkehrswegeplanung bezieht beide Prognosealternativen ein. Sie geht von der oberen Variante aus, die von den Gutachtern für wahrscheinlicher gehalten wird und die zudem einer Wirtschaftsentwicklung entspricht, wie sie die Bundesregierung anstrebt. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden die Wirkungen in bezug auf die untere Alternative geprüft.

3. Bedarfsbereiche**3.1 Verkehrsleistungen und Umweltbelastung**

Das Verkehrswesen in der Bundesrepublik Deutschland erbringt quantitativ und qualitativ

hohe Verkehrsleistungen. Mit dem Bau und Betrieb der Verkehrswege gehen Umweltbelastungen einher, die mancherorts nicht mehr zumutbar erscheinen. Die Investitionspolitik im Verkehr soll, ebenso wie andere Bereiche der Verkehrspolitik, auch zum Abbau verkehrsbedingter Umweltbelastungen und zur Energieeinsparung beitragen. Vor einem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muß in jedem Einzelfall die Frage nach der Notwendigkeit und die sorgfältige Abwägung der erzielbaren Verbesserungen gegenüber den Kosten und den investitionsbedingten Eingriffen stehen.

In dem aufgezeigten Spannungsfeld lassen sich einzelne Bedarfsbereiche unterscheiden, die insbesondere im Hinblick auf den Entscheidungsspielraum sehr unterschiedlich zu beurteilen sind.

3.2 Indisponibler Bedarf

a) Ersatzbedarf

Das Anlagevermögen der Bundesverkehrswege, auf dem der größte Teil der genannten Personen- und Güterverkehrsleistung erbracht wird, beträgt rd. 320 Mrd. DM, davon 163 Mrd. DM für Bundesfernstraßen.

Aktuelle Untersuchungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung sowie der Bauverwaltungen zeigen den steigenden Ersatzinvestitionsbedarf und unterstreichen eindringlich seine Notwendigkeit. Im Bundesfernstraßenbau wird ein Anstieg des Ersatzinvestitionsbedarfs von 2,2 Mrd. DM im Jahre 1983 auf 2,9 Mrd. DM im Jahre 1995 erwartet.

b) Laufende Vorhaben und Lückenschlüsse

Der „Überhang“ ab 1986 zur Vollendung laufender Vorhaben beträgt 18,8 Mrd. DM.

In dem Überhang sind notwendige Lückenschlüsse im Bundesfernstraßennetz zur Herstellung des vollen Verkehrswertes enthalten.

3.3 Neue Maßnahmen

a) Qualitative Verbesserungen

Die qualitativen Ansprüche an das Verkehrsnetz des Bundes steigen ständig. Hinzuweisen ist insbesondere auf folgende Maßnahmen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit einschließlich Trennung der Verkehrsfunktionen.
- Abbau kraftstoffverzehrender innerörtlicher Engpässe.
- Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.
- Bessere Einfügung in die Landschaft sowie Verbesserung städtebaulicher Belange.

b) Vervollständigung der regionalen Erschließung

Ähnlich wie die qualitativen Verbesserungen kann das Ziel der besseren Erschließung und Anbindung

strukturschwacher und peripherer Gebiete auch dann Ausbaubedarf hervorrufen, wenn kein weiterer Anstieg der Verkehrsnachfrage zu erwarten wäre. Zwar sind inzwischen viele Regionen ausreichend verkehrlich erschlossen. Es bestehen jedoch noch Rückstände, die unter Berücksichtigung flächensparsamer Lösungen aufgeholt werden müssen.

c) Zunahme der Verkehrsnachfrage

Zur Vermeidung nicht hinnehmbarer Konsequenzen auf Arbeitsmarkt und Zukunftsvorsorge ist weiteres Wirtschaftswachstum erforderlich. Hierauf ist die Gesamtpolitik der Bundesregierung ausgerichtet. Die Verkehrsprognosen vor dem Hintergrund einer diesen Zielen entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung lassen eine weitere Verkehrszunahme erwarten.

Folgerung:

- Die Verkehrsinfrastruktur darf nicht zum Engpäßfaktor der Wirtschaftsentwicklung werden.
- Verkehrsinvestitionen nehmen im gesamtwirtschaftlichen Investitionsgeschehen eine wichtige Stellung ein.

4. Bewertung neuer Projekte

4.1 Abwägung auf den verschiedenen Planungsebenen

Bei der Entscheidung über Verkehrswegeplanungen stehen in der Regel mehrere hochrangige Ziele untereinander in Konflikt. Ausgewogene Lösungen erfordern eine Interessenabwägung, wobei alle relevanten fachlichen und außerfachlichen Belange einzubeziehen sind. Die Prüfung und Abwägung der relevanten Belange geschieht stufenweise auf den verschiedenen Planungsebenen. Als erste Planungsstufe ist die Bedarfsplanung auf eine großräumige Betrachtung abgestellt. Sie kann wegen ihres noch groben Maßstabes nur generell sein. Sie schließt ab mit der politischen Entscheidung, ob ein nach Netzverknüpfung und Richtquerschnitt beschriebenes Straßenbauprojekt planerisch weiterzuverfolgen ist.

Erst in den nachfolgenden Planungsstufen der Linienbestimmung (§ 16 Bundesfernstraßengesetz — FStrG) und der Planfeststellung (§§ 17 ff. FStrG) können die Untersuchungen zu Einzelfragen vertieft und die einzelnen Belange mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden, so daß über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens abschließend entschieden werden kann. Die Bedarfsplanung enthält weder eine materiellrechtliche Planrechtfertigung für den Bau bestimmter Straßen, noch verleiht sie den für ein solches Vorhaben sprechenden fachplanerischen Belangen zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft gegenüber entgegenstehenden Belangen (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985 — 4 C 15.83 —). Sie kann deshalb Entscheidungen in den weiterführenden Planungsebenen nicht vorwegnehmen oder ersetzen.

Das bedeutet beispielsweise, daß auf der Ebene der Bedarfsplanung in der Regel weder eine ökologische Unbedenklichkeit noch eine endgültige Verwerfung einer Straßenbaumaßnahme ausgesprochen werden kann. In besonders gravierenden Fällen, in denen bereits die generelle Betrachtung schwerwiegende Eingriffe ohne aussichtsreiche Abhilfemaßnahmen erkennen läßt, kann aber schon in dieser Phase von einem Vorhaben Abstand genommen werden.

4.2 Bewertungskriterien

Neben den Gesamtverkehrsprognosen sind Projektbewertungen nach vergleichbaren Maßstäben das zweite Instrument der Koordinierung der Verkehrswegeplanungen von Straße, Schiene und Wasserstraße. Alle größeren Neu- und Ausbauprojekte sind daher einer einheitlichen Beurteilung nach

- gesamtwirtschaftlichen,
- regionalpolitischen,
- ökologischen und
- zusätzlichen

Kriterien unterzogen worden.

Die Verschiedenartigkeit der Einzelkriterien steht einer rechnerischen Zusammenfassung zu einem einzigen Bewertungsfaktor entgegen. Auch stellen die Bewertungsergebnisse nur Orientierungshilfen dar, die die politische Entscheidung nicht ersetzen können.

5. Gesamtbedarf

Auf der Grundlage des Ergebnisses der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung stellt sich der Investitionsbedarf für die Bundesfernstraßen wie folgt dar:

Tabelle 2

Ersatzbedarf 1986 bis 1995	Neu- und Ausbaubedarf		
	Überhang aus laufenden Vorhaben	Projektsumme in Mrd. DM mit positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertungsergebnissen	
		N/K ¹⁾ ≥ 3	N/K ¹⁾ ≥ 1
Mrd. DM	Mrd. DM		
1	2	3	4
25,6	18,8	20,5	rd. 54

¹⁾ N/K = Nutzen/Kosten-Verhältnis
der gesamtwirtschaftlichen Bewertung
Basis: Obere Prognosevariante

Die Neu- und Ausbauprojekte stellen z. T. Maßnahmen dar, die sowohl Nettoinvestitionsanteile, als auch Ersatzinvestitionsanteile enthalten. Der Ersatzanteil, der bei den einzelnen Projekten sehr unterschiedlich ist und dessen Höhe nur grob abgeschätzt werden kann, müßte dem in Spalte 1 ausgewiesenen Ersatzbedarf angerechnet werden. Die Spalten 1 bis 4 können daher nicht addiert werden.

Gegenstand des Bedarfsplanes sind ausschließlich die Neu- und Ausbauprojekte.

6. Finanzierung

Auf der Grundlage des geltenden Finanzplanes des Bundes 1985 bis 1989 und unter der Annahme eines ab 1989 konstanten Investitionsniveaus für die Verkehrsinvestitionen im Aufgabenbereich des Bundesministers für Verkehr sieht der Bundesverkehrswegeplan 1985 für den Zeitraum 1986 bis 1995 folgende Investitionsstruktur vor:

Tabelle 3

Investitionsstruktur 1986 bis 1995

	Investitionen 1986 bis 1995		Zum Vergleich ¹⁾ 1976 bis 1985	
	Inv.- Niveau Mrd. DM	Inv.- Struktur %	Inv.- Niveau Mrd. DM	Inv.- Struktur %
1	2	3	4	5
1. Schienennetz der DB (Allgemeine und streckenbezogene Inv.-Zuschüsse des Bundes)	35,0	27,8	27,9	24,0
2. a) Bundesfernstraßen	50,1	39,7	53,3	45,9
b) davon: Hauptbautitel ²⁾	(26,2)	(20,8)	(35,2)	(30,3)
3. Bundeswasserstraßen	8,0	6,4	6,7	5,8
4. Luftfahrt	2,3	1,8	1,3	1,1
5. GVFG-Finanzhilfen für ÖPNV	13,9	11,0	12,7	10,9
6. GVFG-Finanzhilfen für kommunalen Straßenbau ...	13,9	11,0	11,0	9,5
7. Übrige Bereiche	2,9	2,3	3,2	2,8
Summe ...	126,1	100	116,1	100

¹⁾ 1976 bis 1984 Ist, 1985 Soll

²⁾ Hauptbautitel 741 16: BAB-Modernisierung
 741 17: BAB-Neubau
 741 27: Bundesstraßenneubau
 (jeweils mit Grunderwerb)

} Bedarfsplaninvestitionen

7.

Die Verabschiedung des Gesetzentwurfs hat für Bund, Länder und Gemeinden keine unmittelbaren Haushaltsbelastungen zur Folge, weil der Bedarfsplan nur in dem Umfang durchgeführt wird, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung stehen. Das vorgesehene Investitionsvolumen verteilt sich auf das gesamte Bundesgebiet. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind von daher nicht zu erwarten.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1****Zu Nummer 1 (§ 1)**

Die Zeitangabe soll ersatzlos entfallen, da der Bedarfsplan sich nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraumes verwirklichen läßt; außerdem ist der Bedarfsplan ohnehin nach § 4 im Turnus von fünf Jahren zu überprüfen.

Zu Nummer 2 (§ 4)

Die Neufassung stellt klar, daß in die Überprüfung des Bedarfsplans neben der Verkehrsentwicklung alle berührten Belange einzubeziehen sind. Beispielhaft werden die Raumordnung und der Umweltschutz genannt, die einen erheblichen Teil von

Einzelbelangen abdecken, ohne aber Ausschließlichkeit beanspruchen zu können. Die Belange der Raumordnung ergeben sich vor allem aus § 2 des Raumordnungsgesetzes. Der Umweltschutz umfaßt insbesondere den Immissionsschutz, den Naturschutz und die Landschaftspflege, den Naturhaushalt, den Boden einschließlich von Rohstoffvorkommen, das Wasser, das Klima und die Luft.

Zu Nummer 3 (§ 8)

Die Bezugnahme in Satz 1 auf § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes entfällt, weil das Gesetz Abgabenrecht nicht regelt. Der bisherige Satz 2 wird gestrichen, weil das Gesetz eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen nicht vorsieht.

Zu Nummer 4 (Anlage)

Durch Nummer 4 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. Seine Realisierung hängt davon ab, ob die weitere Detailplanung jedes Vorhabens — Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG — und die dabei vorzunehmende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange seine Durchführbarkeit ergibt.

Der Plan in der Anlage zu dem Gesetz zeigt die geplanten und auszubauenden Straßen als Ergän-

zung und Verbesserung der bereits bestehenden Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan in seiner neuen Form schließt an den bisher gültigen Bedarfsplan aus dem Jahre 1980 an; die in Bau befindlichen Maßnahmen wurden als „Überhang“ in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ 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 sowie den Umweltschutz zuständigen Behörden des Bundes und der Länder entweder für die Stufen „Vordringlicher Bedarf“ und „Planungen“ vorgesehen oder als Bedarf nicht anerkannt.

Bei den Erörterungen mit den beteiligten Behörden wurden die Ergebnisse von dort vorliegenden Untersuchungen einbezogen. Im Falle der A 26 Hamburg-Stade, die aus verkehrlicher Sicht als wichtiges Projekt anzusehen ist, stehen für verschiedene Netzgestaltungsalternativen ökologische Untersuchungen vor dem Abschluß. Deren Ergebnis wird voraussichtlich vom Bundesrat in die Gesetzesberatung eingebracht werden.

Vordringlicher Bedarf

Der „Vordringliche Bedarf“ besteht aus den laufenden Vorhaben (Überhang) und neuen Vorhaben. Die Maßnahmen dieser Stufe sind mit den voraussichtlichen finanziellen Möglichkeiten der Jahre 1986 bis 1995 verzahnt. Über die für diesen Zeitraum vorgesehenen Mittel in Höhe von 26,2 Mrd. DM hinaus ist im Sinne des Stabilitätsgesetzes eine Planungsreserve in Höhe von 12,5 Mrd. DM berücksichtigt, so daß der „Vordringliche Bedarf“ insgesamt 38,7 Mrd. DM umfaßt. Für den „Vordringlichen Bedarf“ können Linienfestlegung, Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung weitergeführt bzw. eingeleitet werden.

Planungen

„Planungen“ sind die über den Rahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ hinausgehenden Vorhaben, deren gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus heutiger Sicht angenommen werden kann. Solche Vorhaben sind im fortgeschriebenen Bedarfsplan im Umfang von rd. 41 Mrd. DM enthalten.

Flexibilität

Die bereits genannte Planungsreserve soll im Hinblick auf Schwierigkeiten bei der Planung der Maßnahmen die Flexibilität erhöhen. In begründeten Einzelfällen ist es darüber hinaus möglich, auch für Maßnahmen der Stufe „Planungen“ das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG durchzuführen, um die erforderliche Flexibilität bei der Realisierung des Bedarfsplanes zu sichern.

Vorbehaltstrecken nach dem Bedarfsplan 1980

Der Deutsche Bundestag hatte im Jahre 1980 für 10 Fernstraßenplanungen grundsätzlich einen Ausbaubedarf anerkannt, aber seine Entscheidung über Art und Umfang ihrer Realisierung bis zur Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 zurückgestellt. Hierfür waren insbesondere Erkenntnisdefizite hinsichtlich der Auswirkungen dieser Planungen auf die Umwelt maßgebend. Der im Aufdruck des Bedarfsplans von 1980 enthaltene Untersuchungsauftrag verlangte, neben den bisherigen Autobahnplanungen insbesondere auch solche Alternativplanungen zu untersuchen, die eine Bedarfsrealisierung durch Ausbau des vorhandenen Straßennetzes vorsehen, möglicherweise also geringere Umweltauswirkungen erwarten lassen.

Der im v. g. Untersuchungsauftrag fixierte Termin „31. 12. 1982“ für den Abschluß der Untersuchungen wurde durch § 29 Haushaltsgesetz 1982 aufgehoben.

Die Vorbehaltstrecken und ihre Alternativen sind wie alle anderen größeren Neu- und Ausbauprojekte der Bundesverkehrswegeplanung einer einheitlichen Beurteilung nach gesamtwirtschaftlichen, regionalpolitischen, ökologischen und zusätzlichen Kriterien unterzogen worden. Damit steht sowohl eine Wertung der einzelnen Alternativen desselben Projekts untereinander, aber auch gegenüber anderen Projekten als Entscheidungshilfe zur Verfügung. Die Vorschläge des Bundesministers für Verkehr für die Vorbehaltstrecken sind Bestandteil des neuen Bedarfsplans.

Bedarfsplankarte

Nicht dargestellt ist der Ausbaubedarf an bestehenden 2-streifigen Bundesstraßen.

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. Änderungen in der Bezeichnung „Bundesautobahn“ oder „Bundesstraße“ durch die Einzelplanung sind möglich. Die Karte erhält den Hinweis: Baulastfragen werden durch die Darstellung in der Karte nicht entschieden.

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.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

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

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

2. Artikel 1 Nr. 2 (§ 4)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 4 Satz 1 die Worte „und des Umweltschutzes“ durch die Worte „des Umweltschutzes und des Städtebaus“ zu ersetzen.

Begründung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung stellt klar, daß in die Überprüfung des Bedarfsplans neben der Verkehrsentwicklung alle berührten Belange einzubeziehen sind; die Belange der Raumordnung und des Umweltschutzes werden beispielhaft hervorgehoben; wegen der besonderen Bedeutung verkehrsbedingter städtebaulicher Probleme sollten auch die Belange des Städtebaues ausdrücklich genannt werden. Für den Neu- und Ausbau von Straßen wurden städtebauliche Belange schon früher berücksichtigt, so z. B. beim Bau von Ortsumgehungen. Die vorgeschlagene Formulierung soll dazu beitragen, das Gewicht dieser Belange beim Neu- und Ausbau von Straßen zu erhöhen (z. B. durch Straßenneubau in Tunnelbauweise, um Zerschneidungseffekte zu vermeiden).

Ziel des Änderungsantrages ist es darüber hinaus, die bisherige Maßnahmenstruktur des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen dahin gehend zu erweitern, daß neben Neubauvorhaben und kapazitätserweiternden Ausbaumaßnahmen auch Baumaßnahmen an vorhandenen Bundesfernstraßen aufgenommen werden können, die insbesondere zur Verbesserung der Umweltsituation und zur Entschärfung ver-

kehrsbedingter städtebaulicher Probleme beitragen (z. B. durch Verringerung von Immissionen und Wiederherstellung städtebaulicher Zusammenhänge).

Die langfristige Ausbauplanung von Bundesfernstraßen hat die Aufgabe, den voraussichtlichen Bedarf an Bundesfernstraßen einschließlich der erforderlichen Kosten zu ermitteln und in einem Gesamtplan zusammenzufassen. Wegen ihres besonderen politischen Gewichts wird die Ausbauplanung für die Bundesfernstraßen seit 1957 durch formelles Bundesgesetz geregelt (Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen).

Die Struktur der im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen war dabei von den jeweiligen verkehrs- und insbesondere straßenbaupolitischen Erfordernissen bestimmt. Dementsprechend standen der Neubau von Straßen und später auch deren Ausbau im Vordergrund. Seit Mitte der 70er Jahre gewannen die Bewahrung der Umwelt und die Verringerung der negativen Auswirkungen von Straßen an Bedeutung (z. B. Qualität vor Quantität, Bau von Ortsumgehungen, Reduzierung der überkommenen Planungsvorstellungen). Während sich dies zunächst im wesentlichen auf die Neubauplanungen bezog, zeigt sich zunehmend die Notwendigkeit, entsprechende Probleme auch im bestehenden Straßennetz anzugehen.

Diese geänderte Zielvorstellung sollte ihren Ausdruck auch im fortzuschreibenden Bedarfsplan finden. Bestimmte straßenbauliche Ziele, wie z. B. Entlastung der Siedlungsbereiche von Lärm- und Abgasen sowie die Aufhebung der Trennwirkung hochbelasteter Straßen, lassen sich sowohl durch Neubaumaßnahmen (z. B. Ortsumgehung) wie auch durch Verbesserungen im bestehenden Straßennetz (z. B. nachträgliche Eintunnelung) erreichen. Diese alternativen Planungen sind von zumindest gleichem politischen Gewicht wie z. B. Neubauplanungen, so daß auch in diesen Fällen eine Entscheidung des Gesetzgebers sinnvoll erscheint.

Zum Bedarfsplan (Maßnahmen in den einzelnen Ländern)

3. Maßnahmen im Land Baden-Württemberg

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

„B 10/27 Stuttgart-Friedrichswahl-Pragsattel

B 27 Tübingen (B 28)–Bläsibad

B 464 Böblingen–Holzgerlingen“

Begründung

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

4. Maßnahmen im Land Hessen

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

„A 480 östlich Wetzlarer Kreuz — 1. Fahrbahn —

A 643 6streifiger Ausbau zwischen Rheinbrücke Schierstein (exkl.) und Wiesbaden/Dotzheim

B 8 OU Glashütten

B 45 OU Wöllstadt–Ilbenstadt

B 47 Verlegung zwischen Landesgrenze RP/HE und Bürstadt (OU Rosengarten) — 2. Fahrbahn —

B 54 OU Hadamar/Oberzeuzheim

B 62 OU Bad Hersfeld/Sorga

B 62 OU Kirtorf/Ober-Gleen

B 62 OU Kirtorf

B 62 OU Kirtorf/Lehrbach

B 249 OU Meinhard/Schwebda

B 251 OU Habichtswald/Ehlen

B 251 OU Korbach/Meineringhausen

B 251 OU Habichtswald/Dörnberg

B 252 OU Twistetal/Berndorf

B 254 Verlegung bei Unshausen/Hebel

B 254 OU Alsfeld/Eudorf

B 275 Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenthain

B 275 OU Florstadt/Nieder-Mockstadt

B 275 OU Ranstadt/Ober-Mockstadt

B 275 OU Lauterbach und Lauterbach/Blitzenrod (mit Neuanschluß an die B 254)

B 448 nördlich der AS „Am Turm“ in Offenbach

B 451 OU Witzenhausen

B 454 OU Neustadt

B 454 OU Schwalmstadt/Wiera

B 455 OU Wiesbaden/Fichten

B 455 OU Königstein/Schneidhain

B 457 OU Ortenberg/Bleichenbach

B 489 OU Hungen/Inheiden

B 489 OU Hungen/Utphe“

Begründung

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

5. Maßnahmen in den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein

In den Bedarfsplan ist in die Stufe „Planung“ aufzunehmen:

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

Begründung

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

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

Ferner ist zur Verbesserung der notwendigen Verkehrsbeziehungen des Landes Schleswig-

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

6. Maßnahmen im Land Niedersachsen

In den Bedarfsplan ist in die Stufe „vordringlicher Bedarf“ aufzunehmen:

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

Begründung

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

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

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

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

- Interdependenz zwischen S-Bahn-Ausbau und der neuen Straße und
 - die ökologischen Auswirkungen neuer Straßentrassen untersucht und darstellt. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, daß
 - die Interdependenz in vernachlässigbarer Größenordnung liegt und
 - die Trassen-Alternativen existieren, die die ökologischen Risiken erheblich verringern.
- Damit entfallen die Gründe für die bisherige Halbierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Der Finanzielle Plafond (Quote) des Landes Niedersachsen wird hierdurch nicht berührt, das

Projekt wird aus dem für das Land Niedersachsen vorgesehenen Finanzrahmen finanziert.

7. Maßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen

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

„A 44 Neubau Strümp (B 222)–Düsseldorf/Messe mit Rheintunnel

B 58 Ortsumgehung Lüdinghausen/Seppenrade

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

B 236 Ortsumgehung Lennestadt/Saalhausen

B 476 Nordumgehung Sassenberg

B 513 Südumgehung Sassenberg“

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

„B 56 Neubau Bonn/Beuel (A 59)–Dambroich (A 3)“

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

„A 3 Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen AK Leverkusen–AK Köln/Ost“

Begründung

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

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

8. Maßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen

Zusätzlich sind im Bedarfsplan folgende Maßnahmen (nachträgliche Eintunnelung von Autobahnteilstrecken) auszuweisen:

- a) In der Stufe „Vordringlicher Bedarf“:

„A 57 Vertunnelung in Köln/Ehrenfeld (Wöhlerstraße–Innere Kanalstraße)

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

A 430 Vertunnelung in Bochum/Grumme (Lerchenweg–Heckertstraße)“

- b) In der Stufe „Planungen“:

„A 46 Nordtangente Wuppertal“

Begründung

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

9. Maßnahmen im Land Rheinland-Pfalz

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

„B 9 Unkelstein-Remagen

B 37 Umgehung Bad Dürkheim-Hardenburg

B 41 Verlegung Niederbrombach-Rötsweiler

B 53 Umgehung Wintrich Brauneberg

B 54 Umgehung Hanstätten

B 257 Umgehung Erdorf“

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

„B 266 Sinzig-Rottbitze“

Begründung

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

Die in der Kategorie „Planung“ ausgewiesene Maßnahme „B 266 Sinzig-Rottbitze“ kann demgegenüber aus dem Bedarfsplan entfallen. Die Maßnahme, für die Finanzmittel in Höhe von 206,0 Mio. DM vorgesehen sind, wird aufgege-

ben. Durch beide Änderungen wird somit insgesamt das Kostenvolumen leicht verringert.

10. Maßnahmen im Land Schleswig-Holstein

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

„B 206 Verlegung bei Bad Bramstedt (einbahnig)“

Begründung

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

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

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

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

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

Gegenäußerung der Bundesregierung

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

Zu 1.

Die im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Projekte lassen sich bei dem gegebenen Finanzrahmen nicht alle vor Ablauf von 15 Jahren verwirklichen. In begründeten Einzelfällen ist es möglich, auch für Maßnahmen der Stufe „Planungen“ die Linienbestimmung nach § 16 FStrG durchzuführen. In besonders gelagerten Fällen, z. B. bei notwendigen Verzahnungen mit städtischen Aktivitäten, können auf Antrag eines Landes auch weitergehende Planungsschritte eingeleitet werden. Darüber hinaus bieten die §§ 3 und 6 des Gesetzes Möglichkeiten zur Anpassung. Die damit insgesamt gegebene Flexibilität wird von der Bundesregierung als ausreichend angesehen.

Für die Projekte der Stufe „Planung“ sieht die Bundesregierung bei Zugrundelegung der oberen Prognosevariante die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit als gegeben an. Im übrigen unterliegt der Bedarfsplan nach den gesetzlichen Bestimmungen der Überprüfung im Abstand von fünf Jahren.

Zu 2.

Die Bundesregierung berücksichtigt städtebauliche Belange bei der Planung der Bundesfernstraßen; sie ist daher zu der beantragten Ergänzung bereit.

Sie betont jedoch, daß die zusätzliche Aufnahme des Belanges „Städtebau“ in die beispielhafte Aufzählung in § 4 keine sachliche Änderung bewirkt. Insbesondere kann dadurch die Maßnahmenstruktur des Bedarfsplanes nicht erweitert werden. Diese ergibt sich ausschließlich aus der Aufgabenkompetenz des Bundes für Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen. Die hierfür bereitgestellten Mittel dürfen für andere Aufgabenbereiche nicht verwendet werden. Dem weitergehenden Ziel des Änderungsantrages des Bundesrates kann die Bundesregierung daher nicht zustimmen.

Zu 3.

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zu folgen.

Die Projekteinstufungen und der zugehörige Finanzrahmen für den Vordringlichen Bedarf wurden auf der Grundlage einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung und eines Planungsrahmens für ca. 15 Jahre erarbeitet. In den Bund-Länder-Gesprächen im Vorfeld der Bundesratsvorlage wurden Einstufungsänderungen stets unter Wahrung des Länder-

anteils am Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs vorgenommen, d. h. Höherstufungsvorschlägen standen Rückstufungen im gleichen finanziellen Umfang gegenüber. Sowohl die Einhaltung des vorgesehenen Planungsrahmens als auch die Wahrung des gleichen Maßstabes bei allen Ländern sprechen für die Beibehaltung eines finanziellen Ausgleichs bei Änderungsanträgen.

Der Deckungsvorschlag des Landes Baden-Württemberg wurde von der Bundesregierung geprüft; er kann nicht angenommen werden. Somit fehlt die Voraussetzung für die beantragte Höherstufung.

Zu 4.

Die Bundesregierung hält an ihrem Gesetzentwurf fest.

27 der vom Land Hessen zur Streichung vorgeschlagenen 30 Projekte sind Ortsumgehungen.

Die Hebung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung der Umweltqualität in den Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen sind Schwerpunkte der verkehrspolitischen Konzeption der Bundesregierung. Sie vermag deshalb dem generellen Verzicht auf 27 Ortsumgehungen nicht zuzustimmen.

Die 1. Fahrbahn der A 480 ist nach Ansicht der Bundesregierung im Raum östlich des Wetzlarer Kreuzes erforderlich, um den Zusammenhang des Netzes der Bundesfernstraßen herzustellen. Wegen der hohen Verkehrsbelastung und Unfallrisiken der A 643 hält die Bundesregierung einen Verzicht auf einen 6streifigen Ausbau zwischen der Rheinbrücke Schierstein und Wiesbaden-Dotzheim für nicht vertretbar.

Die Weiterführung der bis zur Anschlußstelle „Am Turm“ bereits 4streifig vorhandenen B 448 wird von der Bundesregierung in Übereinstimmung mit der Stadt Offenbach für erforderlich gehalten, um den Verkehrsfluß zu verbessern und die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Zu 5.

Aufgrund der erst vor kurzem von den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen übermittelten, zusätzlichen Daten hat die Bundesregierung eine Neubewertung des Vorhabens „Querung der Unterelbe“ veranlaßt. Sie ist nach wie vor bereit, das Vorhaben für die Stufe „Planungen“ vorzuschlagen, wenn ein ausreichendes gesamtwirtschaftliches Bewertungsergebnis nachgewiesen wird. Dabei geht die Bundesregierung davon aus, daß eine ökologisch vertretbare Trasse gewählt wird.

Zu 6.

Die Bundesregierung hat bereits in der Begründung zum Bedarfsplangesetz auf die Untersuchung der A 26 und ihrer Alternativen hingewiesen. Sie ist bereit, nach Vorliegen des in Arbeit befindlichen Gutachtens die A 26 oder Alternativplanungen in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, sofern die gesamtwirtschaftlichen, ökologischen und finanziellen Auswirkungen dies zulassen.

Zu 7. a) und b)

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zuzustimmen.

Die Bundesregierung hält einerseits die südwärtsige Anbindung der Bundeshauptstadt Bonn über die B 56 an die A 3 Köln–Frankfurt, andererseits aber auch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und Naturschutzgebieten vom Durchgangsverkehr für wichtig. Die vorgeschlagene Rückstufung kann deshalb nicht befürwortet werden, sondern bedarf einer eingehenden Prüfung.

Die vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagenen Höherstufungen überwiegen außerdem die Rückstufung der B 56 um über 600 Mio. DM. Hier gilt analog das zu Ziffer 3 Absatz 2 Gesagte.

Zu 7. c)

Die Bundesregierung hält an ihrer Vorlage fest.

Die A 3 ist eine der höchstbelasteten Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland, so daß in der langfristigen Planung der Ausbau auf acht Fahrstreifen vorgesehen werden muß.

Zu 8.

Die Bundesregierung kann der Forderung des Bundesrates nicht folgen.

Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen enthält nur Maßnahmen zum Neubau und Ausbau von Bundesfernstraßen (Maßnahmen der sog. Hauptbautitel). Sanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen (Lärmschutzwände, Lärmschutztunnel) stellen weder einen Neubau noch einen Ausbau des Fernstraßennetzes dar.

Im Bundeshaushalt werden Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen nicht aus den Hauptbautiteln finanziert, sondern aus besonderen Titeln. Ausgestaltung und Zweckbestimmung dieser Titel sind nicht Gegenstand der Bedarfsplanüberprüfung. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2 verwiesen.

Bei dem Straßenabschnitt in Köln-Ehrenfeld zwischen Wöhlerstraße und Innere Kanalstraße handelt es sich nicht um eine Bundesfernstraße.

Zu 9.

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß des Bundesrates unter dem Vorbehalt zu, daß die in der Stufe „Planungen“ auszuweisenden Projekte in der noch ausstehenden Nachbewertung ein ausreichendes Ergebnis erreichen.

Zu 10.

Zur Verlegung der B 206 bei Bad Bramstedt gilt das zu Ziffer 3 Absatz 2 Gesagte.

Die Bundesregierung vermag deshalb dem Beschluß des Bundesrates nicht zu folgen.

