

Änderungsantrag

der Fraktion der SPD

**zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der
Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG –
— Drucksachen 10/4389, 10/4734 —**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist wie folgt zu ändern:

I. Bundesautobahn-Neubau

1. Aus dem „Vordringlichen Bedarf“ werden gestrichen:

- A 94 München-Ost-Simbach
 Statt dessen: Ausbau einer B 12 neu als zweibahnige, also vierspurige kreuzungsfreie Bundesstraße ohne Standspuren mit Mittelstreifen von Simbach bis München mit den notwendigen Ortsumgehungen
- A 95 Eschenlohe bis Garmisch-Partenkirchen
 Statt dessen: Ausbau der B 2/B 23
- A 98 von Rheinfelden/Karsau bis zur Schweizer Grenze
 Statt dessen: Ausbau der B 34 alt mit Ortsumgehungen
- A 26 Hamburg-Stade
 Statt dessen: Ausbau der B 73 neu (vorhandene Trasse und Ortsumgehungen)
- A 33 zwischen B 68 und B 61
 Statt dessen: Bau von Ortsumgehungen in Halle/Steinhagen im Zuge der B 68.

2. Aus dem „Überhang“ werden gestrichen:

- A 4 AK Köln Süd – AD Köln Heumar
 (Ausbau von vier auf sechs Fahrspuren).

3. Aus dem „Vordringlichen Bedarf“ werden in „Planungen“ abgestuft:

- A 60 Winterspelt – Bitburg – Landscheid – Wittlich.

4. Aus „Planungen“ werden gestrichen:

- A 66 Alleentunnel in Frankfurt
- A 480 Östlich Wetzlarer Kreuz (1. Fahrbahn)
- A 643 sechsstreifiger Ausbau zwischen Rheinbrücke Schierstein (exkl.) und Wiesbaden/Dotzheim
- A 3 AK Leverkusen – AK Köln Ost
(Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen)
- A 524 Duisburg/Sern (B 8) – Krefeld/Linn (A 57) inkl. Rheinbrücke
- A 44 Essen–Bochum.

5. Aus „Planungen“ werden in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestuft:

- A 281 Eckverbindung Bremen A 27 – A 1
(4. Bauabschnitt B 75 – B 51).

II. Bundesstraßen**1. Aus dem „Überhang“ werden gestrichen:**

- B 404 A 24 – B 75 mit Ausnahme zweispuriger Ausbau O-Durchfahrt Kuddewörde.

2. Aus dem „Vordringlichen Bedarf“ werden in „Planungen“ abgestuft:

- B 9 OU Kleve
- B 19 Westumgehung Schwäbisch Hall
- B 34 Verlegung bei Espasingen
- B 39 Verlegung bei Mühlhausen
- B 523 Villingen – Schwenningen
- B 8 OU Wittlaer
- B 56 Bonn-Beuel-Dammbröich (A 3)
- B 70 OU Metelen
- B 221 OU Arsbeck
- B 221 OU Wassenberg
- B 265 OU Wollersheim
- B 484 OU Lohmar
- B 432 Verlegung bei Glashütte.

3. Aus dem „Vordringlichen Bedarf“ werden gestrichen:

- B 35 Verlegung von nördlich Bruchsal
(B 3) – Heidelberg
- B 35 Neubau von östlich Neudorf – nördlich Bruchsal (B 3)
gemäß der sich aus der Streichung der Verlegung von
nördlich Bruchsal (B 3) – Heidelberg im Zuge der B 3
ergebenden neuen Situation umgeplant
- B 15 n zwischen der B 388 und Raubling (A 93)
Statt dessen: Ausbau der B 15 alt mit Ortsumgehungen.
Bautyp: 2–2.

4. Aus „Planungen“ werden gestrichen:

- B 31 n Überlingen – Markdorf
- B 31 n Markdorf – Eriskirch
- B 33 Steinach – östlich Hausach (2. Fahrbahn)
- B 292 OU Östringen
- B 292 Sinsheim – Neckarbischofsheim
- B 311 OU Neuhausen
- B 313 Mundelsheim – Backnang
- B 13 Verlegung B 13 n Holzkirchen – B 318
- 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 Hadamer/Oberzeuzheim
- B 62 OU Bad Hersfeld/Sorga
- B 62 OU Kirtorf/Ober-Gleen
- B 62 OU Kirtorf
- B 62 OU Kirtorf/Lehrbach
- B 249 Ortsumgehung Meinhard/Schwebda
- B 251 Ortsumgehung Habichtswald/Ehlen
- B 251 Ortsumgehung Korbach/Meininghausen
- B 251 Ortsumgehung Habichtswald/Dörnberg
- B 252 Ortsumgehung Twistetal/Berndorf
- B 254 Verlegung bei Unshausen/Hebel
- B 254 Ortsumgehung Alsfeld/Eudorf
- B 275 Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain
- B 275 Ortsumgehung Florstadt/Nieder-Mockstadt
- B 275 Ortsumgehung Ranstadt/Ober-Mockstadt
- B 275 Ortsumgehung Lauterbach und Lauterbach/Blitzenrod (mit Neuanschluß an die B 254)
- B 448 nördlich der AS „Am Turm“ in Offenbach
- B 451 Ortsumgehung Witzenhausen
- B 454 Ortsumgehung Neustadt
- B 74 n Elbekreuzung (ohne Kreuzungsbauwerk) von B 74 bis Elbe
- B 74 n Elbekreuzung (mit Kreuzungsbauwerk) von der Elbe bis zur A 23
- B 202 Verbindung B 404 – B 76 in Kiel
- B 202 AS Kiel-Süd – Molfsee
- B 404 Kiel (B 4) – Wankendorf
- B 209 OU Lauenburg
- B 209 Elbbrücke westlich Lauenburg
- B 209 Südlich Lauenburg
- B 207 Südlich Groß-Grönau
- B 208 Ratzeburg
- B 208 OU Berkenthin

- B 208 Harmsdorf
- B 208 OU Siebenbäumen
- B 208 OU Kastorf
- B 208 OU Sierksrade
- B 209 OU Lüttau.

5. Aus „Planungen“ werden in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestuft:

- B 9 Ausbau von Rülzheim-Wörth (Erweiterung auf vier Fahrstreifen)
- B 3 OU Karlsruhe Wolfartsweiher
- B 8 Verlegung bei Erlenbach
- B 14 Ausbau Schwäbisch Hall (Bautyp: 2–4)
- B 28 Bad Urarch – B 465
- B 28 OU Entringen – nördlich Pfädingen
- B 32 Verlegung bei Ravensburg (Molldieteltunnel)
- B 33 OU Hornberg
- B 293 OU Eppingen
- B 463 OU Bad Liebenzell
- B 464 Böblingen – Holzgerlingen
- B 271 Grünstadt – Bad Dürkheim
- B 2 Ausbau Donauwörth – Nordendorf (2. Fahrbahn)
- B 25 OU Wallerstein/Ehringen
- B 304 Verlegung südlich Ebersberg
- B 45 OU Windecken und Heldenbergen
- B 26 OU Riedstadt/Wolfskehlen
- B 44 OU Groß-Gerau, OU Dornheim
- B 40/
- B 519 Verlegung um Flörsheim/Wicker/Weilbach
- B 486 Südumgehung Mörfelden
- B 275 OU südlich Friedberg
- B 252 OU Münchhausen
- B 209 OU Walsrode
- B 64 Eschershausen – Eime
- B 1 OU Hildesheim – Himmelsthür
- B 61 Neubau in Porta (inkl. Weserbrücke)
- B 229 OU Brügge
- B 229 Verlegung bei Neuenrade
- B 236 OU Lennestadt/Saalhausen
- B 265n OU Hürth/Efferen
- B 476 Nord-Umgehung Sassenberg
- B 513 Süd-Umgehung Sassenberg
- B 58 Wesel – Friedrichsfeld (B 8)
- B 8 OU Hasselbach
- B 9 Verlegung bei Nierstein

- B 41 Verlegung zwischen Hochstetten und Martinstein
 - B 41 Verlegung und Ausbau bei Monzingen
 - B 270 OU Wolfstein
 - B 270 OU Olsbrüggen
 - B 274 OU Holzhausen
 - B 47 OU Monsheim
 - B 213 OU Wildeshausen
 - B 42 Ausbau und Verlegung bei Erpel
 - B 42 OU Koblenz – Ehrenbreitstein
 - B 5 OU Hattstedt
 - B 5 OU Struckum
 - B 75 OU Ahrensburg
 - B 199 OU Flensburg
 - B 202 OU Norderstapel.
6. Der vierstreifige Ausbau wird geändert in einen zweistreifigen Ausbau:
- B 14 OU Backnang – Winnenden
 - B 27 von der B 297 bis Tübingen
 - B 19 von Kempten bis Immenstadt
 - B 469 von Obernburg bis Trennfurt
 - B 8 OUn Kaiserswerth und Lohhausen
 - B 502 von Kiel nach Brodersdorf.
Führung auf neuer Trasse und Schonung der Knicklandschaft Heikendorf im 2. Bauabschnitt Schrevenborn-Brodersdorf
 - B 404 von Bornhoved nach Bad Segeberg
(mit Entschärfung der Konfliktpunkte)
 - B 207 zwischen Oldenburg und Heiligenhafen.
7. Neu in „Planungen“ werden aufgenommen:
- B 462 Teilumgehung Baiersbronn
 - B 286 Ausbau in Schweinfurth.
8. Für folgende Straßenbauprojekte wird von seiten des BMV sichergestellt, daß das Land einen gesonderten Planungsauftrag erhält, die Voraussetzungen zu einer zügigen Realisierung zu schaffen:
- B 1 AK Dortmund-West – Dortmund L 660 (Bautyp 4–6)
 - B 40 Rheinberg – Dinslaken
 - B 239n Lage – Bad Meinberg
9. Der Kostenansatz für die B 463 von Pforzheim-West – Pforzheim-Süd wird von 58,2 Mio. DM auf 98,2 Mio. DM erhöht, um die Realisierung des Projektes auf der umweltschonenden Trasse zu ermöglichen.
10. B 56 OU Euskirchen – Kuchenheim (Führung auf südlicher Trasse)

Bonn, den 28. Januar 1986

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1986–1990 trägt den umweltpolitischen Erfordernissen nicht ausreichend Rechnung. Die Bundesregierung setzt sich mit diesem Plan beispielsweise in Widerspruch zu ihrer eigenen Bodenschutzkonzeption, mit der sie eine drastische Verringerung des Landschaftsverbrauchs angekündigt hat.

Die Straßenbaupolitik muß davon ausgehen, daß unser Straßennetz nicht mehr wesentlich verlängert werden darf. Denn:

- Schon jetzt ist die Bundesrepublik Deutschland eines der am engmaschigsten durch Straßen erschlossenen Länder der Welt,
- schon jetzt kann man in der Bundesrepublik Deutschland mit vertretbarem Zeitaufwand von jedem Ort zu jedem Ort mit dem Auto fahren,
- schon jetzt sind die Straßen in der Bundesrepublik Deutschland bautechnisch sicher,
- schon jetzt sind die Gebiete zwischen den Straßen so klein, daß zusammenhängende ökologische Räume kaum noch bestehen und jede zusätzliche Straße den Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Menschen bedrohlich einengt,
- schon jetzt fühlen sich weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung durch Verkehrslärm oder Abgase belastigt.

Die Straßenbaupolitik muß sich folglich vor allem darauf konzentrieren, die vorhandenen Straßen zu erhalten und zu unterhalten und solche Straßen, die den Menschen und die Umwelt besonders stark belasten, durch menschengerechte und umweltfreundlichere Lösungen zu ersetzen. Ergänzungen des Straßennetzes können aber in Betracht kommen, um periphere Räume anzubinden.

