

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

**zur dritten 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:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Mit 490 000 km Straßen, davon 40 000 km Bundesfernstraßen, besitzt die Bundesrepublik Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt.

Eine stark auf das Auto fixierte Wirtschafts- und Verkehrspolitik führte zu einer raschen Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs in den 60er und 70er Jahren.

Aufgrund der wirtschaftlichen Stagnation, zunehmender Sättigung des Automobilmarktes und einem Bevölkerungsrückgang wird sich dieser Entwicklungstrend in den nächsten Jahren jedoch nicht fortsetzen.

Obwohl die Zahl der PKW noch leicht zunimmt, sinken die Fahrleistungen des Einzelfahrzeugs bereits seit 1960 (von durchschnittlich 16 300 km/PKW 1960 auf 12 200 km/PKW 1982), seit 1980 stagnieren die Gesamtfahrleistungen sowohl der PKW als auch aller Kraftfahrzeuge.

Grundlage dieser für die Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen erstellten Prognose waren jedoch nicht nur optimistische Wachstumsraten von 3 % jährlich, sondern es wurde wiederum ein weiterer Straßenneubau vorausgesetzt, der bekanntlich neuen Verkehr induzieren würde.

Da das bestehende Fernstraßennetz für den heutigen Verkehr quantitativ ausreicht, kann auf einen weiteren Ausbau im Hinblick auf die Stagnation im Straßenverkehrsbereich verzichtet werden.

Auch aus raumordnerischer Sicht ist der weitere Ausbau des Bundesfernstraßennetzes nicht mehr erforderlich:

Er wirkt sich in verkehrlich unterdurchschnittlich erschlossenen Regionen sogar negativ aus.

Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Straßenverkehr sind für alle Landkreise von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung 1975 untersucht worden (veröffentlicht in „Atlas zur Raumentwicklung – Teil 3: Verkehr“).

Bereits zu diesem Zeitpunkt konnte die Feststellung getroffen werden, daß das „Bundesfernstraßennetz großräumig offenbar kaum noch raumdifferenzierend wirkt. Reisezeiten zu Fernreisezielen sind ... nahezu ausschließlich eine Funktion der geographischen Lage von Quell- und Zielregionen“ (a.a.O., Abschnitt 3.07). Dies läßt sich auch durch intensiveren Bau von Bundesfernstraßen nicht verändern. Die festgestellten Reisegeschwindigkeitsdifferenzen bei der Verbindung einzelner Landkreise zu den sieben wichtigsten Oberzentren „zwischen direkt durch Autobahnen erschlossenen Regionen und solchen, die in einer gewissen Entfernung zum nächsten Autobahnanschluß liegen, bewegen sich ... zwischen 5 und 10 km/h“ (a.a.O., Abschnitt 3.07). Lediglich der Landkreis Coburg lag mit durchschnittlich 59,1 km/h außerhalb dieser Spannweite.

Offenbar muß demzufolge das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland als vollständig erschlossen angesehen werden, zumal davon ausgegangen werden kann, daß 1975 noch bestehende Erschließungsdefizite inzwischen abgebaut worden sind.

Erwerbsstruktur und Arbeitsmarktsituation, die zweifellos in vielen ländlichen Gebieten besonders ungünstig sind, lassen sich mit dem Bau von Bundesfernstraßen nicht entscheidend verbessern. Eine Untersuchung des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Köln kommt am Beispiel der A 48 (Koblenz–Trier) zu dem Ergebnis, daß positive Effekte auf den Arbeitsmarkt nur den größeren Mittel- und den Oberzentren zugute kommen.

So sind heute, zehn Jahre nach Fertigstellung der Autobahn, nur 38,5 % der in unmittelbarer Nähe der Strecke verfügbaren Gewerbefläche besetzt.

Dem positiven Effekt der besseren Erreichbarkeit bisher abgelegener Gebiete steht (besonders bei radial auf Verdichtungsgebiete zulaufenden Autobahnen) der negative Effekt der besseren Erreichbarkeit von Zentren entgegen, der zu einem Absaugen der in dem Gebiet vorhandenen Nachfrage und damit zu Verlust von Handels- und Dienstleistungsbetrieben führt.

Eine Förderung des Fremdenverkehrs konnte in der oben erwähnten Studie der Universität Köln ebenfalls nicht festgestellt werden. Immer mehr Erholungssuchende bevorzugen heute eher die verkehrsfernen und damit ruhigeren Gebiete.

2. Die Fläche der Bundesrepublik Deutschland wird zu 84 % land- und forstwirtschaftlich genutzt. Daher ist es unvermeidlich, daß bei jedem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen die insgesamt der Land- und Forstwirtschaft zur Verfügung stehende Fläche reduziert wird. Die Flächeninanspruchnahme geht dabei weit über den vom reinen Fahrbahnquerschnitt benötigten Raum hinaus.

Eine von der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftspflege 1983 veröffentlichte Untersuchung beziffert den Flächenverbrauch der A 45 Hagen–Siegen einschließlich Trassenkörper mit Dämmen und Einschnitten, Anschlußstellen, Brücken, Rastanlagen, Bau von Zubringerstraßen, Verlegung bestehender Straßen und land- und forstwirtschaftlicher Wege, Deponierung von Abraum sowie unmittelbar infolge des Autobahnneubaus entstandener Industrie-, Wohn- und Freizeitflächen auf 17,6 Hektar pro Kilometer, entsprechend einer 176 m breiten Schneise, die asphaltiert, bebaut oder umgestaltet worden ist. Die Fahrbahn an sich beansprucht ca. 17 % dieser Fläche.

Darüber hinaus werden auch nicht unmittelbar in Anspruch genommene land- und forstwirtschaftliche Flächen durch die von Fernstraßen ausgehenden Emissionen in ihrer Nutzung beeinträchtigt (siehe dazu den Abschnitt 2.4).

3. Das Netz der Bundesfernstraßen, das heute 40 000 km lang ist und durch 490 000 km Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie durch Schienen- und Wasserstraßen ergänzt wird (Verkehr in Zahlen 1985), stellt eine erhebliche Barriere für Tiere dar. Dabei werden auch schmale Straßen und asphaltierte Feldwege von zahlreichen Arten, auch größeren Säugern, nur ungern oder gar nicht überschritten. Unzerschnittene Flächen von mehr als 5 km Durchmesser sind heute bereits die Ausnahme, wie Prof. Ellenberg in der von der Deutschen Straßenliga in Auftrag gegebenen Untersuchung „Ökologie und Straße“ (1981) festgestellt hat (S. 104). Die so eingetretene „Verinselung“ unserer Landschaft unterbindet den Austausch von Erbgut zwischen Populationen der gleichen Art. Inzuchterscheinungen, schwerwiegende Verarmung des Erbgutes und die Entstehung instabiler Restpopulationen sind die Folge, vor denen Wissenschaftler wie Ellenberg und Mader (Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie) heute bereits warnen.

Da Straßen von Tieren dennoch überquert werden müssen, um Nahrungsbiotope erreichen zu können, und da Straßen als Köderfallen wirken, kommt eine erhebliche Zahl von Tieren auf Straßen um. Die Zahl der auf der Straße umgekommenen jagdbaren Tiere betrug bereits 1969 200 000, die der nichtjagdbaren Tiere mehrere Millionen. Für einige Arten ist der Unfalltod auf der Straße bereits bestandsbedrohend geworden, so z. B. für Kröten (Ellenberg, a.a.O., S. 88).

Der Bau von Verkehrswegen durch geschlossene Waldgebiete führt abgesehen von dem Zerschneidungseffekt

dazu, daß neue, offene Waldränder entstehen, in die Wind, trockenes Freilandklima und verkehrsbedingte Emissionen ungehindert eindringen können. Austrocknung des Bodens, Windbruch, Rindenbrand, Ausbleiben seltenerer Arten sowohl der Flora als auch der Fauna und die erhöhte Anfälligkeit des Waldes gegen äußere Belastungsfaktoren sind die Folgen (Wasner/Wolff-Straub, Ökologische Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensgemeinschaft des Waldes, Landesanstalt für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung, NRW, 1981). Diese „Verhagerungszonen“ sind bis zu 100 m tief.

Der auf Bundesfernstraßen abgewinkelte Verkehr bringt naturgemäß Emissionen mit sich, die auf schnellbefahrenen Straßen größer sind als auf langsamer befahrenen. So betragen bei gleicher Verkehrsbelastung die Emissionen einer mit 130 km/h befahrenen Autobahn bei Stickoxiden 189 %, bei Kohlenwasserstoffen 130 % und bei Kohlenmonoxid 286 % der Emissionen einer mit 80 km/h befahrenen Landstraße. Der Benzinverbrauch steigt um 167 % (ermittelt aus Untersuchungen der Ingenieurschule Biehl und der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, 1984).

Da gerade neue Fernstraßen häufig für schnellen Verkehr ausgelegt werden, ist damit (selbst wenn – was fraglich ist – kein Neuverkehr induziert wird) eine Steigerung der verkehrsbedingten Emissionen verbunden. Abgesehen von den eindeutig am Waldsterben mitbeteiligten Stickoxiden sind besonders die Schwermetalle – in erster Linie Blei – in ihrer negativen Wirkung auf Natur und Mensch zu erwähnen.

Diese Schwermetalle (ein Kilometer einer mit 20 000 Kfz/24 h belasteten Straße emittiert 80 kg Blei im Jahr) sind vor allem wegen ihrer Anreicherung in Boden, Vegetation und Tieren gefährlich. Der von der EG für Futtermittel geforderte Grenzwert von 10 ppm Blei wird an stark befahrenen Straßen erst in (je nach Hauptwindrichtung) 100 bis 200 m Abstand vom Straßenrand unterschritten. Bleikonzentrationen von über 200 ppm in Regenwürmern und bis zu 700 ppm in Insekten, die in Straßennähe leben, sind festgestellt worden (Wasner/Wolff-Straub, a.a.O., S. 7/8).

Der Ölgehalt von ungeklärtem, von Straßenoberflächen abfließendem Wasser beträgt teilweise das Fünffache der für Gewässereinleitung geltenden Grenzwerte. Von den im wesentlichen auf Bundesfernstraßen pro Jahr ausgebrachten 3 Mio. t Streusalz geraten mindestens 10 % in Spritzwasser neben die Fahrbahn. Der Salzspray verteilt sich bei starkem Wind und fehlenden Schutzpflanzungen bis zu 80 m seitlich der Straße. Sowohl durch direkten Kontakt mit der betroffenen Vegetation als auch durch Anreicherung des Salzes im Boden kommt es zu erheblichen Schäden an Pflanzen und Bäumen, der Verlust an Straßenbäumen wird auf 1 % des Bestandes pro Jahr geschätzt. Der im Boden angereicherte Salzbestandteil Chlorid kann in das Grundwasser gelangen

und dort zu erheblichen Belastungen führen. So ist z. B. im Großraum München der Chloridgehalt des Grundwassers aufgrund des Streusalzeinsatzes von 25 mg/l auf 60 mg/l angestiegen (Wasner/Wolff-Straub, a.a.O., S. 9).

4. Mehr als die Hälfte der Bundesbürger fühlt sich tagtäglich durch Lärm belästigt. Dabei trägt der Straßenverkehr mit 80 % am meisten zu dieser gesundheitsschädigenden Verlärmung bei. Gemäß DIN 18 005 (Schallschutz im Städtebau) erzeugt eine mit 2000 Fz/h befahrene Autobahn bei 20 % LKW-Anteil ($\bar{v}_{PKW} = 120$ km/h, $\bar{v}_{LKW} = 80$ km/h) in 25 m Abstand einen Lärmpegel von 78 dB(A). Erst in 1000 m Abstand reduziert sich dieser Pegel auf die in Wohngebieten zulässigen 55 dB(A). Die gleiche Verkehrsmenge verursacht auf einer Landstraße ($\bar{v} = 80$ km/h) 75,5 dB(A), die Reduzierung auf 55 dB(A) tritt bereits nach 750 m ein. Der Bau von Autobahnen und schnellbefahrbaren Bundesstraßen erhöht demnach die Verlärmungszone (wiederum unter der Annahme, daß keinerlei Neuverkehr induziert wird) um beiderseits 250 m, insgesamt um 50 ha/km.

Dieses Lärmband kann nur durch bauliche Maßnahmen eingeschränkt werden. Solche Maßnahmen beeinträchtigen jedoch entweder die optische Qualität des durchfahrenen Naturraums bzw. Wohngebietes (Lärmschutzwälle oder -wände) oder sie beeinträchtigen den Grundwasserhaushalt (bei Tief- oder Tunnellage der Straße).

5. Erholungsgebiete sind gegenüber konkurrierenden Nutzungen noch weitaus empfindlicher als Wohngebiete. Der in Erholungsgebieten noch tolerierbare Lärmpegel liegt bei 40 dB(A), dieser Pegel tritt bei freier Schallausbreitung und dem in Abschnitt 4 angenommenen Verkehrsablauf erst in mehreren Kilometern Entfernung auf, in Waldgebieten im Abstand von 1 Kilometer vom Rand der Straße. Somit werden bei der Durchschneidung von Erholungsgebieten durch Bundesfernstraßen mindestens 200 ha/km der Erholungsnutzung entzogen.
6. Der intensive Ausbau des Bundesfernstraßennetzes in den letzten Jahrzehnten (seit 1960 wurden ca. 12 500 km neuer Bundesfernstraßen gebaut, dies entspricht einer Erweiterung des 1960 bestehenden Netzes um 45 %) hat zu einer enormen Belastung des Bundeshaushalts geführt. In dem Zeitraum von 1960 bis 1982 wurden 34 % aller Verkehrsausgaben des Bundes für Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen aufgewendet, insgesamt etwa 330 Mrd. DM. Aufgrund dieser hohen Aufwendungen waren Investitionen in die übrigen Verkehrswege des Bundes in nur beschränktem Umfang möglich. Die Investitionen des Bundes in das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn betrugen im gleichen Zeitraum nur 5 % aller Verkehrsausgaben des Bundes.

Diese einseitige Häufung der Mittel für Verkehrswegeinvestitionen des Bundes im Fernstraßenbau bedroht die Existenz des Verkehrssystems Schiene auf zweierlei Weise:

Zum einen ist die Konzentration der Investitionsmittel im Fernstraßenbau nur möglich, wenn anderen Bundesverkehrswegen, insbesondere der Schiene als einzigem, im gesamten Bundesgebiet vorhandenen konkurrierenden Verkehrsnetz, notwendige Investitionsmittel vorenthalten werden. Dies führt zu sinkender Nachfrage und unwirtschaftlicher Betriebsführung, weil der technischen Entwicklung nicht mehr im notwendigen Umfang gefolgt werden kann. Eine Reduzierung von Netzlänge (von 1960 bis 1982 2 500 km) und Angebot ist nur die zwangsläufige Folge.

Zum anderen erhält das Bundesfernstraßennetz durch diese Bevorzugung bei den Investitionen einen Attraktivitätsvorsprung, den das konkurrierende Schienennetz aus eigener Kraft nicht ausgleichen kann. Dadurch wurde eine Abwendungswelle vom Schienenverkehr zum Straßenverkehr ausgelöst, die wiederum zur (betriebswirtschaftlichen) Unwirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs beigetragen hat (der Anteil des Schienenverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung im Personenverkehr ist von 1960 16 % auf 1982 7 % gefallen).

Die Bedrohung konkurrierender Verkehrssysteme aufgrund intensiven Baus von Bundesfernstraßen wird sich in der Zukunft durch den zunehmenden Bedarf an Unterhaltungsmitteln noch verstärken.

Während z. B. 1962 bei einem Bestand von 28 000 km Bundesfernstraßen eine Erweiterung dieses Netzes um über 2 800 km bei Investitionen von 2,4 Mrd. DM möglich war, kostete das 1982 40 000 km lange Bundesfernstraßennetz bei nur geringfügiger Erweiterung um 46 km über 6 Mrd. DM. Der Aufwand für Ausbau und Unterhaltung des Bundesfernstraßennetzes steigt wesentlich stärker als der Umfang des Netzes selbst: 1982 mußte pro Kilometer doppelt soviel Geld aufgewendet werden wie 1962!

Dies bedeutet, daß schon aufgrund des Umfanges des Bundesfernstraßennetzes auch dann, wenn keinerlei Erweiterungen mehr vorgenommen werden, die zur Erhaltung dieses Netzes erforderlichen Gelder den Bundeshaushalt zunehmend belasten werden. Eine Erweiterung dieses Netzes kann nur bei noch stärkerer Kürzung der Investitionsmittel für andere Bundesverkehrswege finanziert werden. Dann aber wäre der für den Bau von Bundesfernstraßen allgemein anerkannte Planungsgrundsatz „möglichst häufige Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern“ nicht mehr zu erfüllen, weil deren Existenz nicht mehr abgesichert wäre.

- II. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Neubau und den über die verkehrssichere Bestandserhaltung hinausgehenden Ausbau von Bundesfernstraßen einzustellen. Begonnene Projekte sind nur soweit fortzuführen, als dies zur Sicherstellung eines eigenen Verkehrswertes erforderlich ist. Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen ist nur noch dann zulässig, wenn

- die Belastung von Innerortsstraßen wesentlich (um mindestens 50 %) reduziert werden kann,
- andere Lösungen zur Entlastung dieser Straßen (Verkehrsberuhigung, Verkehrslenkung, Ausbau des ÖPNV) nachgewiesenermaßen nicht möglich sind oder keinen Erfolg bringen,
- Straßen möglichst im Umfang des Neubaus zurückgebaut werden und
- die Sozial- und Umweltverträglichkeit nachgewiesen ist (UVP).

Die auf diese Weise frei werdenden Bundesmittel sind für Investitionen in Anlagen der Deutschen Bundesbahn sowie zur Förderung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Wie vorstehend aufgeführt,

- ist der Bau von Bundesfernstraßen aufgrund der eingetretenen Verkehrsentwicklung nicht mehr zu begründen;
- ist der Bau von Bundesfernstraßen geeignet, soziale und regionale Benachteiligungen zu erhalten bzw. zu erhöhen. Sofern diese Benachteiligungen durch Maßnahmen der Verkehrsplanung abgebaut werden sollen, müssen sich diese Maßnahmen schwerpunktmäßig auf die Förderung der Schiene und des ÖPNV in ländlichen Regionen konzentrieren;
- wirkt sich der Neu- oder Ausbau von Bundesfernstraßen zerstörend auf land- und forstwirtschaftliche Flächen aus;
- wird durch den weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes Natur und Landschaft in großem Umfang zerstört, Luft und Wasser werden zunehmend durch Schadstoffe belastet;
- wird durch den Neubau von Bundesfernstraßen die Verlärmung insbesondere im Außenbereich von Siedlungsgebieten erhöht;
- werden durch den Neubau von Bundesfernstraßen Erholungsgebiete zerstört oder stark beeinträchtigt und damit entwertet;
- bedroht schon der heute bereits vorhandene Umfang des Bundesfernstraßennetzes aufgrund seines hohen Finanzmittelbedarfs die Existenz anderer Verkehrsträger. Ein weiterer Ausbau dieses Netzes würde diese Bedrohung noch wesentlich verschärfen.

Diese Argumentationsaufzählung allein stellt jeden zusätzlichen Bau von Bundesfernstraßen in Frage. Neue Erkenntnisse über

Ursachen, Wirkung und Ausmaß der Schäden durch Luftverschmutzung machen zudem eine Neuorientierung in der Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes notwendig. Zu diesen gravierenden ökologischen und gesundheitlichen Schäden treten immense gesellschaftliche Folgekosten durch den Autoverkehr auf. In ihrer Antwort auf die Große Anfrage der GRÜNEN war die Bundesregierung gezwungen, erstmalig den Umfang quantitativ abzuschätzen.

In Anbetracht dieser Fakten darf die ökologische und soziale Hypothek späterer Generationen auf keinen Fall durch einen weiteren Bundesfernstraßenbau noch stärker vergrößert werden.

Bereits im Bau befindliche Projekte sind nur dann zu Ende zu bauen, wenn im Vergleich zur bereits investierten Summe mit geringem Aufwand ein eigener Verkehrswert hergestellt werden kann.

Auch der im Bedarfs- und Fünfjahresplan vorgesehene Bau von Umgehungsstraßen muß als gänzlich überzogen angesehen werden, zumal ein beachtlicher Teil der geplanten Umgehungsstraße einer früheren Bundesstraßen- oder Autobahnplanung entstammt und lediglich umbenannt wurde.

Großräumige Umgehungsstraßen tragen aber nur unwesentlich zu einer Verkehrsentslastung in den Städten bei.

Der binnenstädtische Ziel- und Quellverkehr und ein Teil des Durchgangsverkehrs nehmen noch so gut ausgebaute Umgehungsstraßen nicht an.

Das Verkehrsaufkommen nimmt in der Regel kaum ab, die Abgas- und Lärmentlastung wird für die Menschen nicht spürbar. Die Gesamtbelastung der Bevölkerung steigt sogar, wenn die neuen Straßen in der Nähe von Wohngebieten angelegt werden. Dies gilt insbesondere für die Lärmsituation.

Andererseits würden die meisten geplanten Ortsumgehungsprojekte wertvolle Naherholungsgebiete zerstören. Der Bau von neuen Ortsumgehungen sollte demnach nur noch in Ausnahmefällen als Lösung von städtischen Verkehrsproblemen in Betracht gezogen werden. Dabei müssen mindestens vier Kriterien erfüllt sein:

1. Wesentliche Entlastung von Innerortsstraßen

Im Vorfeld der Planung muß in Untersuchungen⁴ der bestehenden und zu erwartenden Verkehrsströme eine Entlastung der Innerortsstraßen nachgewiesen werden. Dabei bewirkt im Hinblick auf Lärm und Abgase erst eine Reduzierung der Verkehrsbelastung von 50 % eine für die Anwohner spürbare Entlastung. Gleichzeitig muß ausgeschlossen werden, daß diese Entlastung nicht zu einer weiteren Belastung anderer Wohngebiete führt.

2. Andere Lösungen bringen keine Entlastung

In vielen Fällen können andere verkehrliche Maßnahmen zu einer besseren Entlastung führen als zusätzliche Umgehungsstraßen.

Darunter sind nicht Alternativtrassierungen zu verstehen, sondern Vorhaben zur Attraktivitätssteigerung und zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, ferner Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und -lenkung. Erst wenn diese oder andere Lösungen nachgewiesenermaßen keinen Erfolg bringen, kann sich der Bau einer Umgehungsstraße als sinnvoll erweisen.

3. Rückbau bestehender Straßen

Ausgehend von dem Grundsatz, daß u. a. aus ökologischen Gründen die Straßenfläche in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr zunehmen sollte, wird mit dem Neubau von Ortsumgehungen die Auflage verknüpft, Straßen möglichst im gleichen Umfang wieder zurückzubauen. Dieser Rückbau von bestehenden Straßen sollte in einem räumlichen Bezug zu dem neuen Projekt stehen. Er kann sowohl die Renaturierung überflüssiger als auch die Verkleinerung überdimensionaler Straßen umfassen.

4. Nachweis der Sozial- und Umweltverträglichkeit

In der Vergangenheit sind von seiten des Bundes alle Fernstraßenprojekte geplant und gebaut worden, ohne daß eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Die im Rahmen der Fachplanung vorgenommene Abwägung von Umweltbelangen war unzureichend und meist einseitig auf wirtschaftliche Belange orientiert. Deshalb ist für Umgehungsstraßenprojekte in einer frühen Planungsphase, möglichst vor der Aufnahme des Projektes in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, eine umfangreiche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

In Anlehnung an den Vorschlag der EG-Richtlinie über Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben (Drucksache 9/166) ist dazu ein Verfahren zu entwickeln, das die Untersuchung von Alternativtrassen einschließlich der Nullvarianten berücksichtigt, eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung gewährleistet sowie genaue soziale und umweltrelevante Kriterien, die zu einer Ablehnung führen können, vorgibt.

Die aufgrund eines Baustopps freiwerdenden Finanzmittel im Bundesetat sollen durch Umschichtungen dem öffentlichen Verkehrssektor zur Verfügung gestellt werden. Besonders die Deutsche Bundesbahn benötigt diese Milliardenbeträge, wenn eine Sanierung im Sinne des Bundesbahnsanierungsgesetzes (Drucksache 10/808) greifen soll.

