

## **Gesetzentwurf**

### **der Fraktion der SPD**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Dritten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)**

##### **A. Problem**

Ziel der Gesetzesänderung ist die Verwirklichung eines Autobahnnetzes mit ökonomisch und ökologisch vernünftigen Dimensionen.

##### **B. Lösung**

Insbesondere die bis 1995 vorgesehenen Autobahnprojekte sind zu umfangreich. Einige große Neubauprojekte müssen aufgegeben werden. Dabei ist der bestehende und zu erwartende Verkehrsbedarf durch den Ausbau vorhandener Verkehrswege besser und nachfragegerechter abzudecken.

##### **C. Alternativen**

Wenn die derzeitige Ausbauplanung insbesondere für die Bundesautobahnen realisiert wird, so werden auch solche Projekte verwirklicht, für die kein verkehrlicher Bedarf besteht, weil dieser besser durch den Ausbau vorhandener Verkehrswege abgedeckt würde, und die eine hohe landschaftszerstörende Intensität haben, weil sie neue Trassen durch intakte Landschaften erfordern.

##### **D. Kosten**

Im Rahmen der Straßenbauplanung bis 1995 ergeben sich Einsparungen in der Größenordnung von etwa 500 Mio. DM. Diese Beträge könnten dann für andere dringliche Straßenbauaufgaben verwendet werden.

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Dritten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

Der dem Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1980 (BGBl. I S. 1615), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. April 1986 (BGBl. I S. 557), als Anlage beigefügte Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

1. Aus dem „Vordringlichen Bedarf“ werden gestrichen:
  - Neubau der A 94 von München-Ost nach Simbach.  
Statt dessen wird in den Bedarfsplan neu aufgenommen: Ausbau der B 12 (neu) als 4spurige kreuzungsfreie Bundesstraße ohne Standspuren einschließlich Mittelstreifen mit den notwendigen Ortsumgehungen.
  - Neubau der A 95 bzw. B 2 (neu) von Eschenlohe bis Garmisch-Partenkirchen.  
Statt dessen wird in den Bedarfsplan aufgenommen: Ausbau der B 2/B 23.
  - Neubau der A 98 von Rheinfeldern/Karsau über Waldshut-Tiengen bis zur Schweizer Grenze.  
Statt dessen wird in den Bedarfsplan neu aufgenommen: Ausbau der B 34 (alt) mit Ortsumgehungen.
  - Neubau der A 26 Hamburg nach Stade.  
Statt dessen wird in den Bedarfsplan neu aufgenommen: Ausbau der B 73 (neu) mit Ortsumgehungen Cuxhaven-Stade-östlich Neu Wulmsdorf.
  - Neubau der A 33 zwischen der B 68 und B 61.  
In den Bedarfsplan wird neu aufgenommen: Bau von Ortsumgehungen in Halle und Steinhagen im Zuge der B 68.
2. Aus dem Bedarfsplan werden gestrichen:  
Neubau der B 15 (neu) zwischen der B 388 und Raubling (A 93).

Statt dessen wird in den Bedarfsplan neu aufgenommen: Ausbau der B 15 (alt) mit Ortsumgehungen.

3. Aus dem Bedarfsplan werden ersatzlos gestrichen:
  - A 3 AK Leverkusen-AK Köln-Ost (Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen)
  - A 44 Essen-Bochum
  - A 66 Alleentunnel in Frankfurt
  - A 66 AK Wiesbaden-AS Wattersheim (Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen)
  - A 643 Rheinbrücke Schierstein (Grenze RP/HE)-Wiesbaden-Dotzheim (Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen)
  - A 921 Autobahnspange von der A 99 zur A 92
  - A 22/B 74n Stade (B 74)-A 23
4. Innerhalb des Bedarfsplanes wird aus „Vordringlichem Bedarf“ in „Planung“ abgestuft:
  - B 56n Bonn-Beuel-Dammbroich (A 3)
  - A 60 Winterspelt-Bitburg-Landscheid-Wittlich
  - A 66 Schlüchtern (B 40)-AS Fulda (A 7) (2. Fahrbahn)
5. Die B 14 Winnenden-Backnang (Ersatztrasse der Autobahn A 45) einschließlich der Ortsumgehung Backnang ist nur einbahnig (zweistreifig) anstelle der bisherigen zweibahnigen (vierstreifigen) Planung auszuführen.

### Artikel 2

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

### Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1986 in Kraft.

Bonn, den 3. Juni 1986

Dr. Vogel und Fraktion

**Begründung****A. Allgemeiner Teil**

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über eines der besten und leistungsfähigsten Straßensysteme der Welt. Dies gilt insbesondere für das deutsche Autobahnnetz. Sein Ausbau ist im wesentlichen abgeschlossen.

Unsere natürlichen Lebensgrundlagen sind zu sichern. Der Verbrauch von Natur und Landschaft für Straßen ist zu minimieren. Neue Autobahnen können deshalb allenfalls dann in Betracht kommen, wenn ein Verkehrsbedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Straßen abgedeckt werden kann.

Die Bundesregierung will in großem Umfang neue Autobahnen auf neuen Trassen durch intakte Landschaften bauen. Diese Autobahnen sind unnötig. Der Verkehrsbedarf kann gleichwertig durch den Ausbau bestehender Verkehrswege abgedeckt werden. Der Schutz von Natur und Landschaft hat deshalb Vorrang.

**B. Besonderer Teil**

- Die geplante A 94 ist verkehrlich dem Ausbau der B 12 praktisch gleichzusetzen: Die Fahrzeiten zwischen München und den einzelnen Orten im Zielbereich zeigen für die Alternative Ausbau der B 12 und die Alternative Bau der A 94 keine wesentlichen Unterschiede. Dagegen bringt die A 94 aus ökologischer und Umweltsicht entscheidende Nachteile gegenüber dem Ausbau der B 12: Vor allem zerschneidet die A 94 eine bisher unberührte Landschaft und sie bringt für die Orte an der B 12 nur eine Teilentlastung, weil sie zu weit ab von der B 12 entfernt liegt und deshalb der Regionalverkehr und der Nahverkehr weitgehend auf der B 12 bleiben und weiter die Ortsdurchfahrten belasten.
- Die geplante A 95 bzw. B 2 (neu) würde durch ein besonders schönes und schützenswertes Gebiet führen und es zerstören. Der verkehrlich gleichwertige Ausbau der B 2 mit Untertunnelung der Orte Oberau und Farchant würde diese Zerstörung verhindern.
- Die geplante A 98 ist verkehrlich überflüssig. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen kann von der ausgebauten B 34 mit kleinräumigen Ortsumgehungen problemlos verkraftet werden, ohne daß ökologisch irreparable Schäden zu befürchten wären, wie sie bei der A 98 auftreten würden.
- Der Ausbau der bestehenden B 73 neu auf vorhandener Trasse mit einigen Ortsumgehungen ist dem Neubau einer Autobahn A 26 nahezu gleichwertig und ökologisch um Größenordnungen vorteilhafter.
- Für einen Neubau einer Autobahn A 33 zwischen den Bundesstraßen B 68 und B 61 besteht großräumig kein verkehrlicher Bedarf. Auch würde eine solche Neutrassierung die letzte unberührte zusammenhängende Parklandschaft in Nordrhein-Westfalen unwiederbringlich zerschneiden. Die betroffenen Kommunen Halle, Steinhagen und Borgholzhausen sowie der Landschaftsverband Westfalen-Lippe und das Land Nordrhein-Westfalen haben sich gegen die A 33 ausgesprochen.  
Der Regionalverkehr soll beschleunigt werden durch den Bau von Ortsumgehungen in Halle-Steinhagen.
- Die geplante B 15 neu würde zu besonders starken ökologischen Belastungen führen. Neben der hohen Inanspruchnahme wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Flächen zählen dazu vor allem die Biotope in bisher wenig zerschnittenen Räumen, die Zerschneidung von Wasserschutzgebieten und größerer Brutgebiete vor allem wiesenbrütender Vögel und die Querung der vielen Gewässer und Feuchtgebiete in diesem Raum.
- Ein weiterer Ausbau der A 3 von 6 auf 8 Fahrstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Köln-Ost führt zu einer vermehrten Aufnahme des Nahverkehrs. Durch die in Planung befindliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots (z. B. S-Bahn-Erweiterung) ist eine nahverkehrliche Alternative gewährleistet, die eine weitere Heranführung der Autobahntrasse an dichtbesiedeltes Wohngebiet weder aus verkehrlichen noch aus umweltpolitischen Gründen rechtfertigt.
- Im südlichen Ruhrgebiet gibt es — auch unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen — dem Verkehrsbedarf entsprechende Verbindungen. Dies gilt insbesondere für Ost-West-Verbindungen in dieser Region. Das Autobahnneubauprojekt einer A 44 zwischen Essen und Bochum ist deshalb nicht nötig. Auch hätte ein solches Projekt erhebliche landschaftszerstörende Wirkung und würde zu unerträglichen Belastungen für Wohngebiete führen. Die Städte Bochum und Hattingen haben sich durch Ratsbeschluß gegen die A 44 ausgesprochen. Das Land Nordrhein-Westfalen will diese Straße ebenfalls nicht.
- Für den Alleentunnel in Frankfurt besteht kein dringender Verkehrsbedarf. Der innerstädtische Verkehr in Frankfurt muß entlastet werden. Diesem Ziel wird aber der Tunnel nicht dienen — im Gegenteil: Es würde noch mehr Verkehr nach Frankfurt hineinziehen. Es würde deshalb die Verkehrsverhältnisse in Frankfurt eher verschlechtern.

- Gleichzeitig würde er die Bestrebungen zunichte machen, durch Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse zu entlasten.
- Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 66 zwischen dem Autobahnkreuz Wiesbaden und der Anschlußstelle Hattersheim würde eine durchgängige Attraktivitätssteigerung für den Individualverkehr zwischen den Oberzentren Wiesbaden und Frankfurt am Main hergestellt. Für diese Verkehrsbeziehung besteht ein attraktives Angebot im ÖPNV (S-Bahn). Unter Berücksichtigung dieses Angebotes und der Verkehrsmengen im Autobahnabschnitt AK Wiesbaden bis AS Hattersheim besteht kein Ausbaubedarf.
  - Der sechsstreifige Ausbau der A 643 zwischen der Rheinbrücke Schierstein und Wiesbaden-Dotzheim ist nicht realisierungsfähig. Nachdem die ursprünglich vierspurig erwogene Westumgehung Wiesbaden, die für diesen Abschnitt einen zusätzlichen Verkehrsdruck erzeugt hätte, aus dem Bedarfsplan gestrichen wurde, besteht auch keine zwingende verkehrliche Notwendigkeit für den Ausbau der A 643 mehr.
  - Die A 921 ist aus verkehrlicher Sicht entbehrlich, entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung und würde den bereits mit Infrastruktureinrichtungen überlasteten Münchner Norden weiter verschandeln. Sie würde insbesondere den Erholungswert der Isarauwälder wesentlich beeinträchtigen und in großem Umfang landwirtschaftliche Nutzflächen höchster Bonität zerstören.  
Die A 921 würde darüber hinaus in großem Umfang Verkehr von der Flughafen-S-Bahn abziehen, was verkehrspolitisch keinesfalls gewollt sein kann.
  - Ein Verkehrsbedarf für die A 22/B 74 neu zwischen der B 74 bei Stade und der A 23 ist auch für die Zukunft nicht nachgewiesen. Die durchgeführten Untersuchungen sprechen gegen das Projekt. Beispielsweise ist das vom Bundesminister für Verkehr ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis extrem ungünstig.  
Das Projekt würde schwere ökologische Schäden verursachen. Die Seestermüher Marsch würde als Naherholungsgebiet und als Landschaftsschutzgebiet schwerwiegend geschädigt. Gewachsene dörfliche Strukturen würden zerstört und landwirtschaftliche Betriebe nicht akzeptabel beeinträchtigt.
  - Der Neubau einer Bundesstraße B 56 neu (Ennert-Tunnel) muß ersatzlos gestrichen werden. Es besteht kein Verkehrsbedarf. Mit der A 560 wird in Kürze eine Autobahnverbindung zwischen der A 3 und der Bundeshauptstadt hergestellt. Daneben ist keine zusätzliche Bundesstraßenverbindung erforderlich.  
Sie wäre auch ökologisch nicht zu verantworten. Das älteste Naturschutzgebiet Deutschlands würde schwerwiegend geschädigt. Zudem würde ein solches Projekt die Verkehrsprobleme der Stadt Bonn weiter verschärfen und linksrheinisch im Stadtgebiet von Bad Godesberg zusätzliche Straßenprojekte erfordern, um den Verkehr schneller im Stadtgebiet von Bonn und Bad Godesberg zu verteilen bzw. durch diese Gebiete zu führen. Deshalb müssen weitere Lösungsmöglichkeiten untersucht werden. Der Ennert-Tunnel ist deshalb aus dem vordringlichen Bedarf abzustufen.
  - Wegen des geringen Verkehrsbedarfs und den unübersehbaren Eingriffen in die natürlichen Klimaschutzfunktionen durch den geplanten Hochmosel-Übergang muß das Neubauvorhaben einer Autobahn A 60 zwischen Winterspelt-Bitburg-Landscheidt-Wittlich einschließlich der erkennbaren Weiterführung über die Mosel in Richtung der Autobahn A 61 zurückgestellt und zunächst eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.  
Gleichzeitig muß untersucht werden, ob ein Ausbau der vorhandenen Verkehrswege mit bedarfsgerechten Ortsumgehungen auch unter verkehrlicher Sicht nicht eine mindestens gleichwertige Lösungsmöglichkeit darstellt.
  - Die 2. Fahrbahn im Zuge der A 66 zwischen Schlüchtern und der Anschlußstelle Fulda/Süd (A 7) ist nicht vordringlich. Dies haben alle verkehrstechnischen Untersuchungen ergeben.
  - Die B 14 soll die Orte Winnenden und Backnang vom regionalen Durchgangsverkehr entlasten. Dazu ist eine einbahnige Straße ausreichend. Eine zweibahnige autobahnähnlich ausgebaute Straße wäre nicht nur überdimensioniert und würde daher unnötige ökologische Schäden verursachen, sondern sie würde vor allem neuen überregionalen Verkehr auf sich ziehen und damit nicht eine Entlastung, sondern eine zusätzliche Belastung mit sich bringen. Außerdem hätte eine zweibahnige Straße unerwünschte Absaugeffekte auf den öffentlichen Personen-Nahverkehr des Stuttgarter Verkehrsverbandes.