

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Zielsetzung

Der Bedarfsplan *) soll nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen, insbesondere unter Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaues an die Verkehrsentwicklung angepaßt und auf die neuen Länder ausgedehnt 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.

*) Wird gesondert als Drucksache 12/3481 verteilt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 900 00 — Ve 5/92

Bonn, den 21. Oktober 1992

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. 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 646. Sitzung am 25. September 1992 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

*) Der Bedarfsplan — Anlage zum Gesetzentwurf — wird aus drucktechnischen Gründen am 27. Oktober 1992 nachgereicht.

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

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen — Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. April 1986 (BGBl. I S. 558), geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) — wird wie aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtlich gefaßt.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Fernstraßenausbaugesetzes in der vom 1. Januar 1991 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1991 in Kraft.

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

Die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sind ebenso wie die Schienenwege von Unternehmen des Bundes als auch die Bundeswasserstraßen 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 21. April 1986 (BGBl. III 912 — 4) prüft der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Die Frage eines Schienenwegeausbaugesetzes wird im Zusammenhang mit der Strukturreform der Bundeseisenbahnen entschieden.

Ein entsprechend fortgeschriebener, alle Verkehrszweige umfassender Bundesverkehrswegeplan wurde vom Bundeskabinett am ... beschlossen.

Die Ziele der Verkehrsinvestitionspolitik der Bundesregierung sind

- bedarfsgerechte Gestaltung der Verkehrssysteme,
- Grunderneuerung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet der fünf neuen Länder einschließlich Berlin-Ost,
- Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes der Eisenbahnen in Deutschland und Europa,
- Abbau von Kapazitätsengpässen im Schienennetz,
- notwendige Straßenbauinvestitionen auch auf dem Gebiet der alten Bundesländer,
- Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen und Kooperationen zur optimalen Nutzung art-

eigener Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger,

- Kapazitätssteigerung in der Luftfahrt,
- Einrichtung moderner Leit- und Informationssysteme.

Bei der Umsetzung dieser investitionspolitischen Ziele werden Gesichtspunkte insbesondere der Wirtschaftlichkeit, der Energieeinsparung, der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft, der Raumordnung sowie der städtebaulichen Belange beachtet.

2. Verkehrsentwicklung

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet. Diese dienen als Entscheidungshilfe und sollen aufzeigen, wo die Verkehrspolitik steuernd oder flankierend tätig werden muß. Die Prognosen berücksichtigen die möglichen Auswirkungen der Einheit Deutschlands und der Öffnung der Grenzen zu den östlichen Nachbarstaaten. Für die alten Bundesländer wird eine Fortsetzung der bisherigen Wirtschaftsentwicklung unterstellt, wobei in den Wachstumsannahmen auch Auswirkungen des EG-Binnenmarktes enthalten sind.

Erstmals werden den Prognosen ordnungspolitische Rahmenbedingungen unterstellt. Man nimmt an:

- Aus heutiger Sicht wahrscheinliche Erhöhung der Nutzerkosten in den verschiedenen Verkehrszweigen;
- Kommunale Verkehrspolitik mit Einfluß auf Parkraumbeschränkung;
- Auswirkungen einer steigenden Nachfrage im Straßenverkehr, die deutlich über dem Verkehrsangebot liegen wird, bei gleichzeitiger Angebotsverbesserung im Schienenverkehr.

Ziel dieser Vorgaben ist ein deutlicher Beitrag zur CO₂-Reduktion in Verbindung mit Verkehrs-Verlagerung von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrssysteme von Schiene und Wasserstraße.

Die Verkehrsprognosen lassen, wenn auch unterschiedlich in den alten und neuen Bundesländern sowie bei den verschiedenen Verkehrszweigen, ein weiteres Wachstum der Verkehrsnachfrage im Zeitraum 1991—2010 erwarten.

Tabelle 1

Verkehrsentwicklung 1991 bis 2010

	1988	1991 ¹⁾	2010
1	2	3	4
Güterverkehr (Mrd. tkm)			
Straßengüterfernverkehr	122	163	238
Eisenbahn	125	86	194
Binnenschifffahrt	63	63	116
Personenverkehr (Mrd. Pkm)			
Individualverkehr	647	703	838
Eisenbahn	62	53	88
Luftverkehr	14	16	34
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	87	78	110

¹⁾ 1991 geschätzt und auf die inhaltliche Abgrenzung der Prognosen abgestimmt. Die Ist-Entwicklung 1988—1991 ist in Ost- und Westdeutschland teilweise stark unterschiedlich verlaufen. Besonders verzerrend wirken große Verkehrsverluste der Eisenbahn infolge der Umstellungsprobleme in Ostdeutschland. Die Zahlen können insoweit nicht als typisch für die langfristig erwartete Entwicklung angesehen werden.

3. Bedarfsbereiche

3.1 Verkehrssituation im vereinten Deutschland

Nach Herstellung der Einheit Deutschlands und Öffnung der Grenzen insbesondere nach Osteuropa wird Deutschland zur Drehscheibe der Wirtschafts- und Verkehrsströme in Europa, in Nord-Süd-Richtung ebenso wie zunehmend in West-Ost-Richtung.

Die Verkehrsinfrastruktur in den alten Bundesländern ist weitgehend in gutem Zustand und im wesentlichen leistungsfähig. Im Vordergrund stehen hier die verkehrssichere Erhaltung der Substanz sowie Ergänzungen und Ausbau der vorhandenen Verkehrswege.

In den neuen Bundesländern muß das Verkehrsnetz von Grund auf erneuert werden, um es westlichem Qualitätsstandard anzupassen. Angesichts der starken Zunahme des Verkehrs gilt es diesen Nachholbedarf, aber auch den dringend notwendigen Ausbau und die Erweiterung so rasch wie möglich zu realisieren.

Die sich hieraus ergebenden Bedarfsbereiche lassen sich nach unterschiedlicher Dringlichkeit und Entscheidungsspielraum unterteilen.

3.2 Indisponibler Bedarf

Seine Realisierung hat zeitlichen und finanziellen Vorrang vor der Realisierung „Neuer Vorhaben“.

a) Ersatz- und Erhaltungsbedarf sowie Nachholbedarf in den neuen Bundesländern

Das Brutto-Anlagevermögen der Bundesverkehrswege beträgt nach aktualisierten Untersuchungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) in den alten Bundes-

ländern rd. 418 Mrd. DM und nach ersten Schätzungen in den neuen Bundesländern rd. 67 Mrd. DM.

Der Bedarf für Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen einschließlich des Nachholbedarfs beträgt für Schiene, Straße und Wasserstraße rd. 192 Mrd. DM im Zeitraum 1991—2010. Hierbei wurden Investitionen, die teilweise in Verbindung mit dem Neu- und Ausbau realisiert werden, bereits in Abzug gebracht. Für Bundesfernstraßen wurde auf der Grundlage von Ingenieuruntersuchungen ein Bedarf von insgesamt rd. 92 Mrd. DM, d. h. jährlich im Mittel des 20-Jahreszeitraumes von rd. 4,6 Mrd. DM ermittelt.

b) „Überhang“

Der „Überhang“, d. h. die Vollendung laufender und in der Planungssicherung befindlicher Vorhaben des Bedarfsplanes 1986 sowie gleichgestellten Vorhaben erfordert ab 1991 für Bundesfernstraßen Investitionen in Höhe von 26,4 Mrd. DM.

c) „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“

Im Vorgriff auf den BVWP '92 wurden „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ aufgrund von Voruntersuchungen der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität sowie der Auswirkungen auf die Umwelt ausgewählt und vom Bundeskabinett am 9. April 1991 zustimmend zur Kenntnis genommen. Diesen Projekten kommt eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu. Dabei handelt es sich um insgesamt 17 überaus dringliche Projekte, davon sieben bei Bundesfernstraßen, mit einem Gesamt-Investitionsvolumen von rd. 59 Mrd. DM.

- d) „Vordringlicher Bedarf“ des BVWP '85 sowie gleichgestellte Vorhaben.

Der noch nicht im Bau bzw. in der Planungssicherung befindliche „Vordringliche Bedarf“ des BVWP '85 bzw. des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1986 wird nach Überprüfung ohne erneute Bewertung in den neuen „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP '92 übernommen.

Dieses Vorgehen ist wie folgt begründet:

- Allgemeine und hohe Verkehrszunahme seit 1985/86 bestätigt den Bedarf und rechtfertigt die Beschlüsse aus 1986,

- Planungskontinuität (Linienbestimmung).

Dem noch nicht realisierten „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP '85 sind im Zuge von Bundesfernstraßen gleichzustellen:

- Maßnahmen mit Entscheidungen nach §§ 3, 6 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) sowie
- Maßnahmen der Stufe „Planungen“ des BVWP '85 mit „*-Vermerk des Deutschen Bundestages nach Drucksache 10/4734 vom 27. Januar 1986, soweit sich diese bereits in Bau bzw. in Planfeststellung befinden.
- „Lückenschlußprogramm“ vom 3. Mai 1990 zur Verknüpfung der ehemals getrennten Bundesfernstraßennetze der alten und neuen Bundesländer.

3.3 Neu- und Ausbauvorhaben

Angesichts steigender Verkehrsnachfrage ist ein umweltgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Unterstützung eines weiteren Wirtschaftswachstums in den alten Bundesländern und des Aufschwungs in den neuen Bundesländern unverzichtbar.

Die notwendigen Neu- und Ausbauvorhaben dienen darüber hinaus qualitativen Verbesserungen. Dazu zählen im Bundesfernstraßenbau:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Abbau kraftstoffverzehrender innerörtlicher Engpässe,
- Einfügung in die Landschaft und stärkere Berücksichtigung städtebaulicher Belange.

Der Schwerpunkt der neuen Vorhaben liegt neben dem noch nicht realisierten „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP '85 beim Bau von Ortsumgehungen sowie dem Ausbau bestehender Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen.

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 Richterquerschnitt beschriebenes Straßenbauprojekt planerisch weiterzuverfolgen ist.

Erst in den nachfolgenden Planungsstufen der Linienbestimmung (§ 16 Bundesfernstraßengesetz — FStrG) und der Planfeststellung (§ 17 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 Verbindlichkeit der Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 bedeutet, daß diese der Linienbestimmung und der Planfeststellung vorgegeben ist; hingegen verleiht die gesetzliche Verbindlichkeitserklärung den fachplanerischen Belangen keine zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft gegenüber entgegenstehenden Belangen. Deshalb kann die Bedarfsplanung die aufgrund der Abwägung aller betroffenen Belange in den nachfolgenden Planungsebenen zu treffenden Entscheidungen nicht vorwegnehmen oder ersetzen.

Diese grundsätzlichen Feststellungen haben nach dem Ergebnis der ökologischen Beurteilung besondere Bedeutung für die Planung der Projekte.

- NS 1009 B 247/B 241, Katlenburg–Worbis (m OU)
- HE 1002 A 44, Kassel–Wommen/Herleshausen
- RP 602 A 65/B 9n, Kandel/Süd-Neulauterburg
- BY 1004 A 94, Simbach–Pocking
- MV 1006 B 96/B 110, Greifswald–Weisdin
- ST 1009 B 188, Vorsfelde–Weteritz
- SN 1004 A 13, Dresden (A 4)–Bundesgrenze D/CSFR
- SN 1010 B 178, Verlegung zwischen A 4 und Bundesgrenze D/Pl
- SN 2009 B 169, Landesgrenze Brandenburg/Sachsen–Zeithain
- TH 1002 A 73, Erfurt (A 4)–Coburg

Der Abwägungsgrundsatz gilt auch, wenn das Straßenbauvorhaben im Verwaltungsverfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleuni-

gungsgesetz oder vom Gesetzgeber durch ein Investitionsmaßnahmengesetz für rechtlich zulässig erklärt wird, so daß auch in diesen Fällen die gesetzliche Bedarfsfeststellung keine Vorwegnahme der Entscheidung über die rechtliche Durchführbarkeit des Vorhabens bewirkt.

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 zur Koordinierung der Verkehrswegeplanungen von Straße, Schiene und Wasserstraße. Alle größeren Neu- und Ausbauprojekte sind daher einer einheitlichen Beurteilung nach:

- gesamtwirtschaftlichen,
- ökologischen,
- städtebaulichen und
- zusätzlichen

Kriterien unterzogen worden. Zu den zusätzlichen Kriterien gehören

- Interdependenz zwischen Bundesfernstraßen und Hauptabfuhrstrecken bzw. S-Bahn-Strecken von DB/DR,
- Anbindung von Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie Güterverkehrszentren (GVZ),
- herausragende Bedeutung (internationale Verbindung, „Vorsorgeplanung“ insbesondere bei sechsstreifigem BAB-Ausbau und Folge von Ortsumgehungen im Hinblick auf regionale Erschließung),
- politische Zusagen und Vereinbarungen mit europäischen Nachbarstaaten.

Die Verschiedenartigkeit der Einzelkriterien erlaubt grundsätzlich keine rechnerische Zusammenfassung zu einem Bewertungsfaktor. Die aufbereiteten Bewertungskriterien und -ergebnisse sind dennoch umfassend genug, um für die politische Abwägung und Entscheidung als Orientierungshilfe zu dienen.

5. Gesamtbedarf

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

Tabelle 2

Gesamtinvestitionsbedarf (Mrd. DM)

Ersatz-, ¹⁾ Erhaltungs-, Nachholbedarf, sonstige Investitionen 1991 bis 2010	Vordringlicher Bedarf				Weiterer Bedarf ⁴⁾
	Überhang ²⁾	„Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“	neue Vorhaben ³⁾	Summe 2 bis 4	
1	2	3	4	5	6
91,8	26,2	23,5	49,9	99,6	55,4

¹⁾ Investitionen außerhalb der Projekte des BVWP '92.

²⁾ Laufende Vorhaben.

³⁾ Einschließlich „Vordringlicher Bedarf“ des BVWP '85, Ortsumgehungsprogramm neue Länder, „Planungen“ des BVWP '85 mit *-Vermerk gemäß Drucksache 10/4734, soweit im Bau oder Planfeststellung sowie Neubewertungen mit N/K > 3 bzw. aufgrund anderer Kriterien.

⁴⁾ Projekte mit positivem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsergebnis N/K > 1 aber < 3 bzw. aufgrund anderer Kriterien.

Die Neu- und Ausbauprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ umfassen auch Maßnahmen, die sowohl Nettoinvestitionsanteile als auch Ersatzinvestitionsanteile enthalten. Der Ersatzanteil, der bei den einzelnen Projekten sehr unterschiedlich ist und dessen Höhe nur grob geschätzt werden kann, erhöht den in Tabelle 2, Spalte 1 ausgewiesenen Ersatzbedarf.

Von den neuen Vorhaben ist ein Anteil von rd. 13 Mrd. DM (= rd. ein Viertel) bereits im vorangegangenen Bedarfsplan des Jahres 1986 vom Parlament als vordringlich eingestuft worden. Gegenstand des Bedarfsplanes sind ausschließlich die Neu- und Ausbauprojekte.

6. Finanzierung

Auf der Basis der Haushalte 1991 und 1992, der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes Epl. 12 vom 1. Juli 1992 für die Jahre 1993 bis 1996 mit nahezu konstanter Fortschreibung des Ansatzes von 1996 bis zum Jahr 2010 sowie des Steueränderungsgesetzes vom 14. Februar 1992, unter anderem mit Auswirkungen auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit konstanter Fortschreibung der Ansätze des Jahres 1996 für das

GVFG, ergibt sich ein zur Verfügung stehender Finanzrahmen von rd. 493 Mrd. DM.

Die Finanzierung der Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans erfolgt im Rahmen der in jedem Jahr neu zu bewilligenden Haushaltsansätze.

Die Ausfüllung dieses Finanzrahmens ergibt unter Berücksichtigung der gemäß Nummer 4 genannten Projektbewertungen für den Bundesverkehrswegeplan '92 die nachfolgende Investitionsstruktur:

Tabelle 3

Investitionsstruktur 1991 bis 2010

	Investitionen 1991 bis 2010		Zum Vergleich: BVWP '85 1986 bis 1995 nur alte Bundesländer	
	Invest.-Niveau — in Mrd. DM —	Invest.-Struktur %	Invest.-Niveau — in Mrd. DM —	Invest.-Struktur %
1	2	3	4	5
1. Schienennetz DB/DR ¹⁾	194,9	39,5	35,0	27,8
2. Bundesfernstraßen	191,4	38,8	50,1	39,7
davon Hauptbautitel ²⁾	(99,6)	(20,2)	(26,2)	(20,8)
3. Bundeswasserstraßen	28,0	5,7	8,0	6,4
Zwischensumme	414,3	84,0	93,1	73,9
4. Luftfahrt	— ³⁾	— ³⁾	2,3	1,8
5. GVFG-Finanzhilfen	76,1	15,4	27,8	22,0
6. übrige Bereiche	2,6	0,6	2,9	2,3
Summe	493,0	100	126,1	100

¹⁾ Allgemeine und streckenbezogene Investitionszuschüsse des Bundes auf Basis Status quo-Bedingungen des Rechtsstatus der Bahnen DB/DR.

²⁾ Haupttitel 741 16: BAB-Erweiterung
741 17: BAB-Neubau
741 27: Bundesstraßenneubau
(jeweils mit Grunderwerb)

Bedarfsplaninvestitionen

³⁾ Investitionen des Bundes in die Flugsicherung entfallen ab 1993 durch Privatisierung.

Der Vergleich mit den Nachfrageprognosen (Tabelle 1) zeigt die Intensität der Akzentsetzung zugunsten des Schienenverkehrs. Das Verhältnis Schiene/Straße (daran Bundesfernstraßen) beträgt

— bei den Nachfrageprognosen 282/1176 (rd.
50 % = 588)
= rd. 1:4 (1:2),

— bei den Neu- und Ausbau- 107/99,6 = rd.
mitteln 1:1.

7. Das Gesetz 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. Wegen der Langfristigkeit des

Programms lassen sich Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, gegenwärtig nicht quantifizieren, dürften jedoch begrenzt sein, da sich das vorgesehene Investitionsvolumen auf das gesamte Bundesgebiet verteilt.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1**

Durch Artikel 1 enthält der Bedarfsplan nach § 1 seine 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 dieses Vorhabens — Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG — und die dabei vorzunehmende Abwägung der berührten öffentlichen privaten Belange seine Durchführbarkeit ergibt.

Der Plan in der Anlage zu dem Gesetz zeigt die geplanten neuen und auszubauenden Straßen als Ergänzung und Verbesserung der bereits bestehenden Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan in seiner neuen Form schließt an den bisher gültigen Bedarfsplan aus dem Jahre 1986 an und wurde auf das Gebiet der neuen Bundesländer ausgedehnt.

Die im Bau und in der Planungssicherung befindlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes 1986 (= Überhang) wurden als Teil des neuen „Vordringlichen Bedarfs“ übernommen. Die übrigen „Neuen Vorhaben“ des Bedarfsplanes 1986 wurden — soweit ihr Bedarf, insbesondere durch die starke Verkehrsentwicklung seit 1986 bestätigt ist — bis auf wenige Ausnahmen ohne erneute gesamtwirtschaftliche Bewertung als Teil der „Neuen Vorhaben“ übernommen.

Die Maßnahmen der Stufe „Planungen“ des Bedarfsplanes 1986 wurden überprüft. Soweit sich danach eine Dringlichkeitsänderung abzeichnete, wurden sie wie die zur Fortschreibung angemeldeten neuen Maßnahmen — wie unter A beschrieben — bewertet, mit den obersten Straßenbauverwaltungen der Länder und unter Beteiligung der für die Raumordnung und Landesplanung sowie den Umweltschutz zuständigen Behörden des Bundes erörtert und danach entweder für die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ oder „Weiterer Bedarf“ (früher: Planungen) vorgesehen oder als Bedarf nicht anerkannt.

Ebenfalls zur Stufe „Weiterer Bedarf“ gehören alle nicht bewerteten Maßnahmen der Stufe „Planung“ des Bedarfsplanes 1986.

Vordringlicher Bedarf

Der „Vordringliche Bedarf“ umfaßt den „Überhang“ und „Neue Vorhaben“. Sein finanzieller Umfang von 99,6 Mrd. DM ist abgestellt auf den Finanzrahmen des Bundes in den Jahren 1991 bis 2010, soweit er aus der Finanzplanung und Annahmen zu deren Extrapolation (= konstanter Ansatz 1995) abgeleitet werden kann. Die Erweiterung des zeitlichen Rahmens auf jetzt 20 Jahre schafft unter den besonderen Bedingungen der deutschen Einheit die für Planung und Finanzierung notwendige Planungsreserve; diese erhöht die Flexibilität bei der Realisierung des vordringlichen Aus- und Neubaubedarfs.

Für den „Vordringlichen Bedarf“ besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag; d. h. Linienfestlegung, Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können weitergeführt bzw. eingeleitet werden.

Die Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sind die herausragenden Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“. Ihnen kommt eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen

der alten und neuen Bundesländer zu. Im einzelnen sind dies:

- A 20 Lübeck – Stettin (Bundesgrenze)
- A 2/A 10 Hannover – Berlin und Berliner Ring bis AD Schwanebeck, Abzweig Prenzlau
- A 9 Berlin (A 10) – Nürnberg
- A 82 Göttingen (A 7) – Halle (A 14/A 9)
- A 14 Magdeburg – Halle
- A 4/A 44 Kassel – Bad Hersfeld – Görlitz
- A 73/A 81 Erfurt – Schweinfurt/Bamberg

mit einem Gesamtkostenumfang von rd. 23 Mrd. DM, davon rd. 5 Mrd. DM übergreifend in den alten Bundesländern.

Das Bundeskabinett hat diese Projekte im Vorgriff auf seine Entscheidung zum Bundesverkehrswegeplan 1992 bereits am 9. April 1991 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der angestrebte verkehrs- und wirtschaftspolitische Effekt der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ kann nur erreicht werden, wenn sie so schnell wie möglich verwirklicht werden. Das Bundeskabinett verband deshalb mit seinen Beschlüssen zu den Projekten den Auftrag, die notwendigen Planungsschritte unverzüglich einzuleiten. Um die zügige Realisierung der Projekte statt in den sonst üblichen Planungsfristen von 10 bis 20 Jahren bei Anwendung des geltenden Planungsrechtes sicherzustellen, erteilte die Bundesregierung ferner den Auftrag, Investitionsmaßnahmegesetze vorzubereiten. Daneben soll Planungsbeschleunigung durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und die dazu ergangene Verordnung erreicht werden.

Die Planungsarbeiten wurden in großem Umfang bereits aufgenommen.

Weiterer Bedarf

Weiterer Bedarf 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. 54 Mrd. DM enthalten.

Flexibilität

Der Planungszeitraum von 20 Jahren für den „Vordringlichen Bedarf“ ermöglicht eine hohe Flexibilität bei der Maßnahmenplanung und -realisierung. Darüber hinaus ist es möglich, in begründeten Einzelfällen (Verkehrsbedarf, Planungssicherung) und in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr die Planung für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ aufzunehmen oder weiter zu betreiben, um die Flexibilität bei der Bedarfsplanrealisierung zu erhöhen.

Bedarfsplankarte

Nicht dargestellt ist der Ausbaubedarf an bestehenden zweibahnigen Bundesstraßen.

Die Linienführung ist teilweise vereinfacht dargestellt. Die Straßennummern stehen zum Teil noch nicht fest. Die Bestimmung der Linie und der Nummern nach dem Bundesfernstraßengesetz bleibt unberührt. Gestrichen wird der Hinweis: Änderungen in der Bezeichnung „Bundesautobahn“ oder „Bundesstraße“ während der Detailplanung sind möglich. Er ist seit der Fassung des § 1 durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221) gegenstandslos. Nach § 1 Abs. 2 ist die Feststellung des Bedarfs für die Linienbestimmung und für die Planfeststellung verbindlich. Die Feststellung erstreckt sich auch darauf, ob Bedarf für eine Bundes-

autobahn oder für eine Bundesstraße besteht. Sie ist damit zugleich verbindlich für die künftige Einstufung der Bundesfernstraße, von der die Einzelplanung auszugehen hat.

Zu Artikel 2

Die Neubekanntmachung des Gesetzes ist aufgrund der Änderung durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz erforderlich.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 646. Sitzung am 25. September 1992 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Zur Finanzierung der gewaltigen Investitionen, die zur Erhaltung der Attraktivität Deutschlands als Wirtschafts- und Wohnstandort erforderlich sind, reicht der im Bundesverkehrswegeplan für die einzelnen Verkehrsträger insbesondere der für den Bereich Schienennetz vorgesehene Finanzrahmen nicht aus. Daher fordern die Länder eine deutliche Ausweitung des Finanzrahmens für den „Vordringlichen Bedarf“ mit deutlichem Vorrang für die Schiene. Zur Finanzierung kommen eine Anhebung des zweckgebundenen Anteils aus dem Mineralölsteueraufkommen oder Einnahmen aus einer eventuellen Straßenbenutzungsgebühr in Frage.

Begründung

Die Herstellung der deutschen Einheit, die Funktionen Deutschlands als Transitland, das Zusammenwachsen Europas und die zunehmenden Bevölkerungszahlen führen zu ständig stärkeren Verkehrs- und Umweltbelastungen und zur Gefahr steigender Immobilität des Verkehrs und Instabilität von Natur und Umwelt. Damit wird die Attraktivität Deutschlands als Wirtschafts- und Wohnstandort und als Raum zur Erhaltung möglichst funktionsfähiger ökologischer Systeme im vereinten Europa beeinträchtigt und seine Wettbewerbsfähigkeit im vereinten Europa auf Dauer gefährdet. Dieser Gefahr muß durch eine den zukünftigen Erfordernissen angepaßte Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrsträgerspezifischen Vorteile im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems begegnet werden. Das im Gesetzentwurf von der Bundesregierung für den Ausbau der Bundesverkehrswege vorgesehene Finanzvolumen reicht dazu nicht aus. Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder haben deshalb übereinstimmend auf der Verkehrsministerkonferenz am 13./14. Mai 1992 in Hannover eine Ausweitung des Finanzrahmens durch eine Erhöhung des zweckgebundenen Anteils aus dem Mineralölsteueraufkommen gefordert. Angesichts der neuesten Überlegungen des Bundes zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr im Rahmen der Harmonisierung der Wegekosten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft kommt auch die Möglichkeit einer Erhöhung des Finanzvolumens

aus den Einnahmen einer Straßenbenutzungsgebühr in Betracht.

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im weiteren Gesetzgebungsverfahren darzulegen, auf welchem Wege und unter welchen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen sie die in ihren Beschlüssen vom Juni 1990, November 1990 und Dezember 1991 festgelegte Zielvorgabe erreichen wird, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25—30 % —bezogen auf 1987— zu reduzieren. Der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten hierzu keine plausiblen Aussagen.

Nach den Verkehrsprognosen, die den Planungen des Bundesverkehrswegeplanes zugrunde liegen, lassen die Zuwachsraten im Bereich des Straßengüterfernverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Jahr 2005 einen gegenüber 1987 um ca. 50 % höheren CO₂-Ausstoß erwarten.

Aufgrund einer Abschätzung des Umweltbundesamtes werden z. B. die klimawirksamen CO₂-Emissionen durch den im Jahr 2010 zu erwartenden Kraftfahrzeugverkehr nicht die angestrebte Abnahme von mindestens 10 %, sondern im Gegenteil eine drastische Zunahme zwischen 40 und 50 % erreicht haben. Allein zwischen 1987 und 1991 stiegen in den alten Bundesländern die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs um 16 %.

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich den Entwurf eines Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorzulegen. Nur so wird sichergestellt, daß der Bundesrat zugleich über die notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes und der Bundesfernstraßen beraten kann. Der Bundesrat hält eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger für zwingend erforderlich.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz hat nach Auffassung des Bundesrates folgende Eckpunkte zu enthalten:

- Der Bund finanziert den Aus- und Neubau sowie die Ersatz- und Unterhaltungsinvestitionen der Eisenbahnunternehmen des Bundes.
- In dem Gesetz wird das vom Bund zu finanzierende Netz der Eisenbahnunternehmen des Bundes definiert, auch im Hinblick auf den Nahverkehr.
- Die Eisenbahnunternehmen des Bundes dürfen sich nur im Wege einer Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit Zustimmung des Bundesrates von Strecken des gesetzlich definierten Netzes trennen.

Zum Gesetzentwurf im einzelnen

Zur Anlage (Bedarfsplan 1992)

4. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 0691661900 „A 44 Kassel–Herleshausen/Wommen (A 4)“ ist durch den leistungsfähigen Ausbau der B 7 von Kassel bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen und der A 4 vom Kirchheimer Dreieck bis zur Landesgrenze Hessen/Thüringen im Teil „Neue Vorhaben des dringlichen Bedarfs“ zu ersetzen.

Begründung

Eine leistungsfähig ausgebaute B 7 hat gegenüber einer abseits der Siedlungsbänder geführten neuen Autobahn A 44 folgende Vorteile:

- größere Verkehrsentlastung des nachgeordneten Straßennetzes,
- schnellere Realisierung in kleineren Abschnitten mit sofortigem Verkehrswert,
- erheblich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft.

Für die B 7 besteht eine große gesellschaftliche Akzeptanz, wohingegen ein relativ konfliktarmer Trassenkorridor für die A 44 nicht gefunden werden kann.

Ein leistungsfähiger Ausbau der B 7, in deren Verlauf ohnehin Umgehungsstraßen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von dem seit Grenzöffnung sprunghaft angestiegenen und weiter wachsenden Verkehr notwendig werden, stellt somit die sinnvollste und schnellste Lösung dar. Auch sind die Planungen für die Umgehungsstraßen bereits so weit vorangetrieben, daß Raumordnungsverfahren schon eingeleitet sind oder demnächst eingeleitet werden. Darüber hinaus hat die Entwurfsbearbeitung für die Einleitung der Planfeststellung abschnittsweise bereits begonnen.

Im übrigen ermöglicht eine Umstufung von A 44 einerseits und B 7/A 4 andererseits den Bau von geforderten und dringend notwendigen Lärmschutzanlagen an B 7 und A 4.

Hinsichtlich der Kosten von 920 Mio. DM für die A 44 und ca. 600 Mio. DM für den leistungsfähigen Ausbau der B 7 ergibt sich eine Differenz von ca. 320 Mio. DM. Diese Mittel werden benötigt für den Bau von dritten Fahrstreifen in den Steigungsstrecken der A 4 zwischen dem Kirchheimer Dreieck und der Landesgrenze Hessen–Thüringen. Der Bau dieser „Kriechspuren“ in Verbindung mit der Grunderneuerung einschließlich Anbau von Standstreifen ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesem Autobahnteilstück dringend erforderlich.

5. Die Nummern 0691014910 und 0691014920 „A 4 L-GR He/NW — Hattenbacher Dreieck“ werden in dem Teil „Weiterer Bedarf“ gestrichen und in den Teil „Kein anerkannter Bedarf“ aufgenommen.

Begründung

Schon vor Jahren war für den ehemals erwogenen Bau der Autobahn A 4 zwischen Olpe/Krombach (B 54) und dem Hattenbacher Dreieck (A 4/A 7) die ökologische Unverträglichkeit des Projekts festgestellt worden. Auch nach der Wiedervereinigung Deutschlands und im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt ab 1993 ist dieses Projekt ökologisch nicht zu verantworten. Auch stehen für die Verkehrsströme, die bevorzugt auf der A 4 zwischen Olpe und Hattenbach abgewickelt würden, schon heute leistungsfähige Autobahnverbindungen im Zuge der A 7 und A 44 bzw. über die A 5 und A 45 zur Verfügung. Im übrigen besteht Einvernehmen darüber, daß auch leistungsfähige Schienenverbindungen in Ost-West-Richtungen geschaffen werden sollen, die in der Lage sind, einen Großteil des Verkehrs aufzunehmen.

6. Die Nummer 0671705500 im Teil „Vordringlicher Bedarf, Überhang“ und die Nummern 0671703900, 0671474900 und 0671473000 der Stufe „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“, die den Bau der Autobahn A 49 von Borken bis zum Anschluß an die A 5 bei Gemünden betreffen, sollen hinsichtlich der Verkehrseinheitenbezeichnung mit dem Zusatz „Ersatzprojekt“ ergänzt werden.

Begründung

Der Bau dieser Autobahn ist in der gesamten betroffenen Region sehr umstritten. Das Land Hessen strebt am jetzigen Bauende der A 49 bei Bischhausen einen „qualifizierten Abschluß“ dieser Autobahn an. Für die Weiterführung des Verkehrs über den Endpunkt hinaus werden Lösungsmöglichkeiten mit reduziertem Ausbaustandard gegenüber der bisherigen Autobahnplanung untersucht.

Zwischen Bund und Land Hessen konnte bislang keine Einigung über ein Ersatzprojekt erzielt werden. Ein Ausbau mit Ortsumfahrungen im Zuge der Straßenzüge B 3 und B 254 oder — alternativ — die Neuführung eines zweistreifigen Straßenprojekts im bisherigen A 49-Korridor erscheint unumgänglich.

Die für die A 49 angesetzten Finanzmittel in Höhe von über 720 Mio. DM sollen im „Vordringlichen Bedarf“ verbleiben und nicht durch andere Projekte abgedeckt werden. Dadurch soll die Finanzierung einer wie auch immer gearteten Fortführung des Verkehrs ab Bischhausen sichergestellt werden. Im Falle geringerer Kosten für das Ersatzprojekt sollten die eingesparten Mittel zur Abdeckung der Finanzierungslücke für die dringend notwendige Grunderneuerung der A 4 zwischen Kirchheimer Dreieck und hessisch-thüringischer Landesgrenze verwendet werden.

7. Die Nummern 0671422600, 0691422510 und 0691422520 „A 480, AK Wetzlar–AS Wettenberg“ sind im Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorha-

ben" zu streichen und in den Teil „Kein anerkannter Bedarf" aufzunehmen.

Gleichzeitig mit dieser Änderung soll

- im Teil „Vordringlicher Bedarf, Überhang" das Vorhaben Nummer 0671903100 „B 42 OU Rüdesheim" hinsichtlich der Baukosten um 120 Mio. DM verstärkt werden sowie
- im Teil „Weiterer Bedarf" das Vorhaben Nummer 0691009200 „A 45 SK Gießen-AK Gambach" gestrichen und in den Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" aufgenommen werden.

Begründung

Der Weiterbau der A 480 von Gießen/Wettenberg bis zum Wetzlarer Kreuz ist weder mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung noch mit den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar.

Für den Ost-West-Verkehr Mittelhessen-Thüringen besteht keine Notwendigkeit für den Lückenschluß der A 480, da im Raum Gießen/Wetzlar über die vierstreifige B 49/B 429 und die A 485 bereits eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung besteht. Notfalls kann am Gambacher Kreuz (A 5/A 45) die fehlende Verbindung West-Nord und umgekehrt hergestellt werden. Außerdem wären durch den geforderten Ausbau der Lahntalbahn Verbesserungen über Gießen hinaus bis Fulda möglich, die zu einer weiteren Entlastung der Ost-West-Relation führen würden.

Die für das Projekt vorgesehenen Mittel in Höhe von insgesamt 174,8 Mio. DM sollten für andere hessische Straßenbauprojekte eingesetzt werden: 120 Mio. DM sollten im Zuge des Ausbaus der B 42 für die Verlegung der DB-Schienenstrecke sowie für eine Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs aufgewandt werden; weitere 50 Mio. DM sollten der Finanzierung von Stautrecken im Zuge der A 45 dienen.

8. Die Nummer 0671884100 „B 8 OU Erbach-Bad Camberg-Würges" wird im Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" gestrichen und in den Teil „Kein anerkannter Bedarf" aufgenommen.

Begründung

Die städtebaulichen Probleme infolge der hohen Verkehrsbelastung im Stadtkern von Bad Camberg können mit Hilfe der bereits in Planung befindlichen Ersatzprojekte — kürzere Verbindungen zur Autobahn A 3 — gelöst werden. Diese Projekte sind nicht bedarfsplanrelevant.

9. Die Nummern 0679895010, 0679895020 und 0679485800 „B 49 von Limburg-Ahlbach bis Wetzlar (vierstreifiger Ausbau)" werden im Teil „Vordringlicher Bedarf" gestrichen und in den Teil „Kein anerkannter Bedarf" aufgenommen.

Gleichzeitig mit dieser Änderung werden die Nummern

- 0671463300 „B 3 Weimar/Argenstein-Fronhausen/Bellnhausen",
- 0671125100 „B 45 OU Erbach (Tunnel)" und
- 0678782700 „B 254 OU Alsfeld/Eudorf"

dem Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" zugeordnet und im Teil „Weiterer Bedarf" gestrichen.

Begründung

Ein vierstreifiger Ausbau der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar ist vor allem aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes abzulehnen. Auch erscheint eine Ummarkierung des vorhandenen überbreiten Straßenquerschnitts in dreistreifige Abschnitte mit abwechselnder Überholmöglichkeit ausreichend. Darüber hinaus sind mit Zustimmung des BMV inzwischen Planungsaufträge vergeben worden, die in einzelnen Knotenpunkten der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar die Herstellung kreuzungsfreier Anbindungen einmündender Straßen vorsehen. Durch sie wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 49 spürbar verbessert, ohne daß zusätzliche Flächen des sensiblen Lahntals in größerem Umfang für den Straßenbau in Anspruch genommen werden müssen.

Im übrigen könnte diese Ost-West-Relation durch den geforderten Ausbau der Eisenbahnlinie Koblenz-Limburg-Gießen (Lahntalbahn) verkehrlich entlastet werden.

Die durch die Rückstufung freiwerdenden Mittel in Höhe von 163,5 Mio. DM sollen für andere hessische Projekte aufgewandt werden, die sowohl zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch zum Schutz der Bevölkerung vor Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr dringend erforderlich sind. Die Beibehaltung ihrer Einstufung entsprechend dem Gesetzentwurf der Bundesregierung als „Weiterer Bedarf" hätte zur Folge, daß die notwendigen straßenbaulichen Verbesserungen in absehbarer Zeit weder geplant noch finanziert werden können.

10. Das Vorhaben „A 26 Buxtehude/NO-Rübke/S (L-GR HH/NS)", Nr. 0386629700, ist mit einer Fahrbahn (längsgeteilte Dringlichkeit) in den Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben" aufzunehmen und als Folge in dem Teil „Weiterer Bedarf" zu streichen. Die Fortsetzung auf HH-Gebiet bis zur A 7 ist ebenfalls mit einer Fahrbahn in den Teil „Vordringlicher Bedarf" zu Lasten Niedersachsens aufzunehmen (Kosten insgesamt 139,9 Mio. DM).

In den Bedarfsplan

- ist bei dem Vorhaben A 26 bei den Teilstrecken

Nr. 0386627010
 „SO Stade (L 121 N)–Horneburg“,
 Nr. 0386627020
 „Horneburg–NO Buxtehude“,
 Nr. 0386629700
 „Buxtehude/NO–Rübke/S (L-GR HH/NS)“
 sowie bei der Teilstrecke
 „Rübke/S (L-GR HH/NS)–A 7 (Moorburg)“

jeweils der Hinweis aufzunehmen:

„Vorbehaltlich des Ergebnisses der vom Land Niedersachsen in Auftrag gegebenen Gesamtverkehrsstudie für den Unterelberaum. Abgestellt auf die Ergebnisse der Gesamtverkehrsstudie ist ggf. für das Vorhaben A 26 eine Bundesstraße — B 73 neu — in den „Vordringlichen Bedarf, neue Vorhaben“ aufzunehmen. Die für das Vorhaben A 26 eingeplanten Finanzmittel sollen dann für das Vorhaben B 73 neu verwendet werden.“

Begründung

Niedersachsen hat dem Bund bereits im Vorfeld zu diesem Gesetzgebungsverfahren vorgeschlagen, für die A 26 auf niedersächsischem Gebiet eine längsgeteilte Dringlichkeit unter der Bedingung auszuweisen, daß für die dabei „freigewordenen“ Gelder die (ebenfalls in ihrer Dringlichkeit längsgeteilte) Fortsetzung im Bereich der Stadt Hamburg bis zur A 7 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft wird. Dadurch kann eine durchgehende Verbindung bis zur A 7 als Voraussetzung für eine spürbare Entlastung vorhandener Straßen sichergestellt werden.

Die niedersächsische Landesregierung hat deshalb die A 26 mit Sicht auf ihre Fortsetzung bis zur A 7 von Stade bis zur Landesgrenze Nds./HH in ihr „Verkehrswegeprogramm Niedersachsen“ aufgenommen.

Die niedersächsische Landesregierung hat in ihrem Verkehrswegeprogramm Niedersachsen den Bau der A 26 vom Ergebnis einer Gesamtverkehrsstudie für den Unterelberaum abhängig gemacht.

Nach Auffassung der niedersächsischen Landesregierung muß das Ergebnis der Gesamtverkehrsstudie aus ökologischen Gründen maßgeblich für den Straßenbau im Unterelberaum sein.

Hierbei darf zur Schonung hochwertiger zusammenhängender Landschaftsflächen auch eine Bundesstraßenlösung nicht im Vorfeld ausgeschlossen werden.

Die derzeitige unerträgliche Verkehrssituation im Unterelberaum erfordert, daß neben einer Ergänzung des Straßennetzes durch den Ausbau des ÖPNV-Systems eine Entspannung eintritt. Durch die Stärkung des ÖPNV erwartet die niedersächsische Landesregierung eine Abnahme des Individualverkehrs. Sollte diese Erwartung bestätigt werden, könnte ggf. eine einbahnige Bundes-

straße B 73 neu zur Bewältigung des Straßenverkehrs ausreichen.

Vor diesem Hintergrund geht Niedersachsen davon aus, daß das Ergebnis der „Gesamtverkehrsstudie Unterelberaum“ bei der weiteren Behandlung des Bedarfsplanes im Gesetzgebungsverfahren bzw. bei seiner Umsetzung berücksichtigt wird.

11. Die Nummern 0392002010 und 0392002020 „A 20 Nord-/Westumfahrung HH (Elbe-A 1)“ werden in dem Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ gestrichen und in den Teil „Weiterer Bedarf“ aufgenommen.

Begründung

Die vom BMV gelieferte Bedarfsbegründung zur A 20 ist nicht ausreichend. Die verkehrlichen Daten müßten durch eine ausführlichere Untersuchung ergänzt und die ökologischen Belange stärker gewürdigt werden. Insbesondere müßte dabei die im „Weiteren Bedarf“ ausgewiesene „A 263 Ostumfahrung Hamburg“ Berücksichtigung finden, die bereits eine ausreichende Entlastungswirkung zu erbringen scheint.

Gleichzeitig bindet dieses z. Z. aus den o. g. Gründen für schwer durchsetzbar erachtete Vorhaben 1,1 Mrd. DM des niedersächsischen Finanzvolumens — mit nur geringer Aussicht auf Realisierung. Dafür könnten u. a. rund 30 Ortsumgehungen, die die niedersächsische Landesregierung für vordringlich hält und die ansonsten zurückgestellt werden müßten, mittelfristig gebaut werden. Deshalb soll die A 20 lediglich in den Teil „Weiterer Bedarf“ aufgenommen werden.

12. a) A 14 Lüneburg (A 250)–Magdeburg (A 2)
 (Projekt-Nr. 1491058100 ST S. 1 weiterer Bedarf)
 (Projekt-Nr. 0391001600 NS S. 2 weiterer Bedarf)

Die A 14 ist nördlich Magdeburg nicht in Richtung Lüneburg, sondern in Richtung Schwerin fortzuführen.

- b) A 80/B 6n Bad Harzburg (A 395)–Dessau (A 9)
 (Projekt-Nr. 1491061100 ST S. 2 vordringlicher Bedarf und
 Projekt-Nr. 1492014500 ST S. 2 weiterer Bedarf)

Die B 6n ist als Bundesautobahn A 80 in den Bedarfsplan aufzunehmen.

- c) B 4 Ortsumgehung Hohegeiß im Oberharz
 (Projekt-Nr. 0390121100 NS, S. 5 vordringlicher Bedarf)

Die Ortsumgehung Hohegeiß im Zuge der B 4 ist aus dem BVWP herauszunehmen.

Begründung

Zu Buchstabe a

Dieses Vorhaben entspricht in der vorgelegten Form nicht der gesetzlichen Zielvorgabe des Landes Sachsen-Anhalt. Das Landesentwicklungsprogramm legt die Fortführung der A 14 in Richtung Nord- und Ostseehäfen fest und hat mit der Zeichnerischen Darstellung einem Trassenverlauf den Vorrang eingeräumt, der die Altmark zentral erschließt und in Richtung Schwerin weiterführt. Von dort sind über die A 24 (Berlin-Hamburg) und die geplante A 20 (Ostseeküstenautobahn) die Nord- und Ostseehäfen optimal erreichbar, die nicht bereits über die Autobahnstrecke Hannover-Hamburg/Bremen angebunden sind.

Eine direkte Führung von Magdeburg über Salzwedel nach Lüneburg trägt den vom Landtag zum Ausdruck gebrachten Erfordernissen nicht Rechnung und ist daher abzulehnen.

Zu Buchstabe b

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung muß eine B 6n ohnehin als autobahnähnliche Straße ausgebaut werden.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis gemäß Bundesverkehrswegeplan ist mit 5,7 als sehr günstig zu bezeichnen. Nur die Festlegung als Autobahn trägt der großräumigen Verbindungsfunktion zwischen dem Raum Goslar, der A 395 (Braunschweig-Bad Harzburg) der A 14 (Magdeburg-Halle) und der A 9 (Berlin-Nürnberg) bei Dessau Rechnung und entspricht der gesetzlichen Zielvorgabe des Landesentwicklungsprogramms des Landes Sachsen-Anhalt. Die „Nordharzautobahn“ erschließt auf einer Länge von ca. 140 km zehn Zentrale Orte oberer und mittlerer Stufe.

Zu Buchstabe c

Die Ortsumgehung nimmt im wesentlichen Flächen des Landes Sachsen-Anhalt in Anspruch. Eine unabdingbare Notwendigkeit wird nicht gesehen. Wegen der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen sollte auf diese Maßnahme verzichtet werden.

13. Die Anlage zu Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) A 40 LV-Grenze Essen-AS Bochum-Stahlhausen:
Höherstufung in den „Vordringlichen Bedarf“
- b) A 40 AS Bochum-Stahlhausen-AK Dortmund/W:
Höherstufung in den „Vordringlichen Bedarf“
- c) A 40 Neubau Dortmund (in Tunnellage):
Höherstufung in den „Vordringlichen Bedarf“
- d) A 44 Essen/Dilldorf (B 227n)-AK Witten (A 43):
Streichung

- e) A 44 AK Dortmund/Witten-A 1:
Streichung

- f) A 4 Krombach (B 54)-Landesgrenze Hessen:
Streichung

- g) B 56 Bonn-Beuel (A 59)-Dambroich (A 3):
Rückstufung in den „Weiteren Bedarf“

- h) A 3 AK Leverkusen-AK Köln/O (Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen):
Rückstufung in den „Weiteren Bedarf“

- i) A 4 AS Köln/Merheim-AS Bergisch Gladbach Moitzfeld:
Rückstufung in den „Weiteren Bedarf“

Begründung

Zu Buchstaben a bis e

Es ist ein zentrales Anliegen des Landes Nordrhein-Westfalen, daß bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen die Voraussetzungen geschaffen werden, die dringend notwendige Verbesserung für den Ost-West-Straßenverkehr im Ruhrgebiet zeitnah durchführen zu können.

Nach dem Vorschlag des BMV soll die A 44 Velbert-Bochum vordringlich eingestuft werden. Das Land Nordrhein-Westfalen sieht jedoch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der ablehnenden Haltung der betroffenen Städte kaum Chancen für eine Verwirklichung dieses Vorhabens. Für den Raum Dortmund weist der BMV-Vorschlag sowohl die A 44 südlich von Dortmund als auch die Tunnellösung in Dortmund nachrangig als „Weiteren Bedarf“ aus, so daß von der Programmierung her eine Lösung in absehbarer Zeit für den größten Engpaß im Zuge der A 40/B 1/A 44 von vornherein ausgeschlossen wird. Hinzu kommt, daß sich der Landtag Nordrhein-Westfalen gegen den Bau der A 44 sowohl im Bereich Velbert-Bochum als auch in Dortmund ausgesprochen hat.

Mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagenen Konzept, die A 40 von der Stadtgrenze Gelsenkirchen/Essen bis Dortmund 6streifig auszubauen und die Tunnellösung in Dortmund zu realisieren, wird neben einer Kapazitätserhöhung der stark überlasteten A 40 eine durchgehende Autobahnverbindung im Zuge der A 40/A 44 geschaffen. Da eine derartige Lösung von den betroffenen Städten mitgetragen wird, kann mit einer zeitnahen Verwirklichung gerechnet werden.

Zu Buchstabe f

Die zur Vorbereitung der Bedarfsplanfortschreibung durchgeführte Umweltrisikoeinschätzung hat zu dem Ergebnis geführt, daß insbesondere bei der Betrachtung des Gesamtkorridors der A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld eine Trassenfüh-

zung im betroffenen Mittelgebirgsraum unter Umweltgesichtspunkten nicht vertretbar ist.

Zu Buchstabe g

Im Hinblick auf die Durchsetzungsschwierigkeiten dieser Planung und die bestehende autobahnmäßige Verbindung zur A 3, die in ihrem kritischen Bereich der A 59 6streifig ausgebaut werden soll, ist eine nachrangige Einstufung der B 56n sachgerecht.

Zu Buchstaben h und i

Wegen der planerischen Schwierigkeiten — beide Vorhaben werden von den betroffenen Städten abgelehnt — wird eine nachrangige Einstufung als „Weiterer Bedarf“ für angemessen erachtet.

Die o. g. Änderungen, die u. a. bereits vom Land Nordrhein-Westfalen in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes gefordert worden sind, bewegen sich innerhalb des für NRW vorgegebenen Finanzrahmens.

14. Folgende im Bedarfsplanentwurf in der Stufe „Weiterer Bedarf“ aufgeführten Maßnahmen sind zu streichen:

1. B 51 — Ausbau und Verlegung von Bitburg-Heleneberg
2. B 256 — Verlegung Obernau-Schürdt
3. B 256 — Verlegung bei Oberlahr
4. B 414 — Ausbau und Verlegung Ingelbach-Hachenburg

Begründung:

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um Ausbaumaßnahmen, die zu gegebener Zeit haushaltstechnisch aus Tit. 741 25 des Straßenbauplanes zu finanzieren wären.

Zu den Projekten ist im einzelnen anzumerken:

Zu Nummer 1

Hier handelt es sich um einen dreistreifigen Ausbau der B 51 weitgehend auf der bestehenden Trasse ohne wesentliche Veränderungen in der Gradienten und um die teilweise Umgestaltung der Anbindungen an das nachgeordnete Straßennetz.

Zu Nummer 2

Es handelt sich im wesentlichen um eine Verlegung wegen einer Haarnadelkurve.

Zu Nummer 3

Im Zuge der B 256 sind nur noch Kurvenbegradigungen erforderlich.

Zu Nummer 4

Anstatt der Verlegung der B 414 auf der gesamten Strecke sind nunmehr nur noch die Beseitigung der Bahnübergänge Müschenbach (im Zuge der K 10), am Haltepunkt Marzhausen und bei Ingelbach als Einzelmaßnahmen vorgesehen. Auf der B 414 soll ansonsten nur noch teilweise ein Zwischenausbau durchgeführt werden.

15. a) Folgende in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommene Strecken sind im Bedarfsplan in die Stufe „Weiterer Bedarf“ zu übernehmen:

B 9 Verlegung bei Nierstein 18,0 Mio. DM
 B 48 Ortsumgehung Waldrohrbach 6,0 DM
 B 50 A 1/A 48 — Longkamp, 2. Fahrbahn
 (außer Moselbrücke)

und

Longkamp-Hochscheid

1. und 2. Fahrbahn 185,0 Mio. DM
209,0 Mio. DM

- b) Folgende in der Stufe „Weiterer Bedarf“ aufgenommene Strecken sind im Bedarfsplan in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ zu übernehmen:

B 9 OU Oppenheim-Guntersblum 26,0 Mio. DM
 B 53 OU Biewer-Pfalzel 43,3 Mio. DM
 B 270 OU Wolfstein 12,4 Mio. DM
 B 258 OU Koblenz-Metternich 15,0 Mio. DM

B 10 Annweiler-Landau
 (ein erster Bauabschnitt) 112,3 Mio. DM
 B 53n Schweich-Quint 22,0 Mio. DM
231,0 Mio. DM

Begründung

Die abzustufenden Projekte B 9 und B 48 sind planerisch sehr zurück, so daß sie zur nächsten Überprüfung zurückgestellt werden können.

Für die B 9 Nierstein sind noch erhebliche planerische und verfahrensmäßige Fragen im Zusammenhang mit Eingriffen in den Abflußquerschnitt des Rheines zu klären. Für die B 48 bestehen noch keine planerischen Überlegungen.

Dagegen sind die aufzustufenden Projekte B 9, B 53, B 270, B 258 durch Planfeststellungsverfahren so weit fortgeschritten, daß in den nächsten Jahren mit dem Bau begonnen werden könnte. Bei einem jetzt vorgesehenen Baubeginn entsprechend der Stufe „Weiterer Bedarf“ würden die Planfeststellungsbeschlüsse in der Zwischenzeit verfallen.

Die Aufnahme der B 53n in Schweich-Quint ist dringend notwendig, um ersatzweise für die von Luxemburg kommende Autobahn A 48 die Lücke zwischen Schweich und Quint mit Anschluß an die Autobahn A 1/A 48 (AS Schweich) zu schließen.

Die Abstufung der 2. Fahrbahn der B 50 neu muß trotz ihrer verkehrspolitischen Bedeutung wegen fehlender Finanzmasse vorgeschlagen werden, um teilweise die zuvor genannten Ortsumgehungen zu finanzieren, aber auch um ein dringend notwendiges Zeichen in der Pfalz für einen Einstieg in einen vierstreifigen Ausbau der B 10 zu setzen, die mit 7,8 ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis erhalten hat.

16. a) Folgende im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als „Weiterer Bedarf“ aufgenommenen Strecken sind als „Vordringlicher Bedarf“ auszuweisen:
- A 23 AS Itzehoe/Edendorf — AS Itzehoe (2, Fb)
 - B 199 Osttangente Flensburg
- b) Folgende im Bedarfsplan als „Vordringlicher Bedarf“ (vierstreifig) aufgenommene Strecke
- A 20 Nord-/Westumfahrung Hamburg (A 20 — Elbe)
- ist im Streckenabschnitt von der A 7 bis zur Elbe (einschließlich einer kombinierten Straßen/Schienen-Elbquerung) im „Vordringlichen Bedarf“ zweistreifig vorzusehen. Die Erweiterung auf 4 Streifen ist dem „Weiteren Bedarf“ zuzuordnen.
- c) Folgende im Bedarfsplan als „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommene Strecke
- B 202 Eckverbindung B 404–B 76 in Kiel (Südspange)
- ist dem „Weiteren Bedarf“ zuzuordnen.

Begründung

Zu Buchstabe a

A 23 — Die Erweiterung der Ortsumgehung Itzehoe auf 4 Streifen ist als Lückenschluß in der A 23 erforderlich.

B 199 — Das Bundesfernstraßennetz in Flensburg ist überlastet.

Zu Buchstaben b und c

Ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept fordert bei einer neuen Elbquerung gleichzeitig auch eine Schienenquerung. Für die Straßenquerung erscheint für den „Vordringlichen Bedarf“ ein zweistreifiger Bau mit einer Option für eine spätere Vierstreifigkeit ausreichend. Der Ausbau der B 76 im Bereich des Joachimplatzes wird den verkehrlichen Anforderungen der Eckverbindung genügen.

Die durch den Antrag zu Ziffern 2 und 3 einzusparenden Mittel decken die Aufwendungen für die Anträge zu Ziffer 1. Damit bewegt sich Schleswig-Holstein im vorgegebenen Finanzrahmen.

17. Im Bedarfsplan für das Land Brandenburg sind folgende Maßnahmen zusätzlich in den Teil „Vor-

dringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ aufzunehmen:

- a) „Oder-Lausitz-Trasse“ mit den Teilabschnitten B 166–B 2 — B 167–B 112
- b) B 167 von Sachsen-Anhalt über Neustadt/Dosse–Neuruppin–Eberswalde–Bad Freienwalde
- c) B 87 zwischen der Landesgrenze Sachsen und Frankfurt/Oder

Begründung

Die Trassen sind Bestandteil des Hauptnetzes des Landes Brandenburg. Es ist zentrales Anliegen der Landesregierung, einzelne im Bedarfsplanentwurf 1992 bereits enthaltene Ortsumgehungen in durchgehende Trassen zu integrieren und diese Trassen insgesamt leistungsfähig auszubauen.

Die „Oder-Lausitz-Trasse“ ist Bestandteil einer zukunftsorientierten Verkehrskonzeption zur Raumerschließung des Nord-Süd-Bereiches des Landes entlang der Bundesgrenze zu Polen.

18. a) 27 Ortsumgehungen bzw. Verlegungen (s. Anlage) sind in den Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ aufzunehmen und als Folge in den anderen Teilen zu streichen.
- b) Die Vorhaben „A 33 Osnabrück/Belm (B 51n) — AS Osnabrück/Schinkel (B 51)“, Nr. 0386851620, und „B 51 NO Belm — A 33“, Nr. 0382921900, sind in den Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ aufzunehmen (Kosten zusammen 43,3 Mio. DM) und als Folge in dem Teil „Weiterer Bedarf“ zu streichen.
- c) Das Vorhaben „A 1 Ahlhorner Heide — AK Lotte/Osnabrück“, Nr. 0385765410 und 0385765420, (Kosten 253 Mio. DM), ist in den Teil „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben“ aufzunehmen und als Folge in dem Teil „Weiterer Bedarf“ zu streichen.

Begründung

Zu Buchstabe a

Um zum einen das wirtschaftliche und gesellschaftliche Zusammenwachsen mit den neuen Bundesländern nachhaltig zu fördern, aber auch die dadurch eingetretenen Verkehrszunahmen bewältigen zu können, müssen die alten Straßenverbindungen nach heutigem Standard insbesondere mit Ortsumgehungen ausgebaut werden. Diese Maßnahmen sind dringlich und müssen daher zügig verwirklicht werden.

Zum anderen sind zur innerörtlichen Entlastung, städtebaulichen Verbesserung und zum Abbau der Immissionen des Verkehrs künftig weitere Ortsumgehungen dringend erforderlich. Sie sol-

len zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von innerörtlichen Umweltbeeinträchtigungen gebaut werden.

Unter diesen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung schon geleisteter Vorarbeiten hält das Land Niedersachsen die o. g. Vorhaben für äußerst dringlich. Unterstützt wird diese Einschätzung von den betroffenen Städten und Gemeinden.

Zu Buchstabe b

Die Landesregierung hält den vierstreifigen Bau der A 33 zwischen Belm und Schinkel mit dem Bau der B 51 von Belm zur A 33 für vordringlich. Die Ortsdurchfahrt von Belm muß dringend vom sehr starken Durchgangsverkehr durch den Bau einer Ortsumgehung entlastet werden. Zur Anbindung dieser neuen OU an die bestehende A 33 muß der oben genannte kurze Abschnitt der A 33 als Lückenschluß hergestellt werden.

Zu Buchstabe c

Die dem Bedarfsplan und damit der Einstufung zugrundeliegende Prognoseverkehrsmenge von DTV = 50 000 Kfz/24 h wurde bereits 1990 streckenweise erreicht. Für das Prognosejahr 2010 müßte hier überschlägig von DTV = 90 000 Kfz/24 h ausgegangen werden, da trotz der entlastenden Wirkung der A 31 mit zusätzlichen Belastungen durch

- den Ausbau der A 30 (Netzschluß NL),
- die Vollendung der A 33,
- den Neubau der A 20 (östl. Lübeck),
- den Bau der Mehrzweckumschlaganlage in Cuxhaven und
- Erweiterung des Container-Terminals bei Bremerhaven

gerechnet werden muß.

Außerdem muß die Fahrbahn dringend erneuert werden. Es wäre unwirtschaftlich, hier zunächst nur eine Erneuerung von 4 Fahrstreifen vorzunehmen und unmittelbar darauf die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen anzugehen.

Die Planung ist bereits unter diesen Gesichtspunkten weit fortgeschritten. Das Planfeststellungsverfahren soll 1993 eingeleitet werden.

Anlage zu Nummer 18

	Mio. DM	Nr.
B 188 OU Meinersen	14,1	0382128500
B 216 OU Dahlenburg	17,5	0382512400
B 1 OU Vechelde	26,0	0382121800
B 445 OU Sebexen	8,4	0382031900
B 1 Verl. W. Coppenbrügge-Marienau	22,0	0382242700

Mio. DM Nr.

B 444 OU Peine (L 321-B 65)	34,0	0390180700
B 65 OU Nienstädt/ Sülbeck	22,5	0382253200
B 73 OU Cadenberge	31,7	0382537030
B 442 OU Eimbeckhausen	18,0	0382273700
B 240 Ortsumgehung Eschershausen	23,0	0390162900
B 240 OU Marienhagen	9,5	0382342300
B 248 Verl. N Brome- W Voitze	18,7	0390173400
B 441 OU Wunstorf	85,0	0382307500
B 443 Springe-Pattensen m. OU Gestorf	15,0	0382315600
B 213 OU Lastrup	23,1	0390157200
B 1 Mehle-W Elze	15,5	0382321000
B 68 S Bramsche- N Wallenhorst	35,0	0382853000
B 248 OU Lehre	12,8	—
B 1 OU S Hameln	87,0	0382240000
B 244 OU Helmstedt	26,0	0392002000
B 215 OU Landesbergen	20,0	0382391100
B 213 Verlegung bei Lohne	14,0	0390155600
B 71 OU Bergen (Dumme)	11,0	0390129700
B 51 OU Twistringen	14,0	0390126200
B 1 Mahlerlen- O GG Escherde	41,5	0390111400/ 0390112200
B 68 OU Essen	11,8	0382811500
B 75 OU Tostedt	14,0	0382501900
Summe:	<u>671,1</u>	

19. Das Vorhaben „B 321 Dahlenburg-Darchau, Ausbau und Neubau Elbebrücke“, Nr. 0390140800, ist in den Teil „Weiterer Bedarf“ aufzunehmen und als Folge in dem Teil „Kein anerkannter Bedarf“ zu streichen.

Begründung

Das Amt Neuhaus soll in absehbarer Zeit dem Land Niedersachsen angegliedert werden. Feste Verbindungen über die Elbe existieren aber nur bei Lauenburg und Dömitz (Entfernung 70 km). Zur Entwicklung und Anbindung dieses Raumes sind die Verbindungen unzulänglich. Des weiteren wird der zunehmende Verkehr gebündelt über lange Umwege, die dafür nicht ausreichen, geschickt.

Hier ist eindeutig ein grundsätzlicher Bedarf erkennbar.

20. Folgende in der Stufe „Kein anerkannter Bedarf“ aufgenommene Strecke ist im Bedarfsplan in die Stufe „Weiterer Bedarf“ zu übernehmen:

„A 39 AD Schwerin (A 24/A 39) — Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Niedersachsen“ mit Anschluß an die A 39 bei Wolfsburg (Projis-Nr. 1291001000).

Begründung

Der o. g. Autobahnabschnitt wird die weiträumigen Verkehrsströme bündeln und aufnehmen, die sich von Nord- und Osteuropa über die Häfen des Landes bis zu den Zielorten im süd- und westdeutschen Raum sowie im angrenzenden Ausland erstrecken. Außerdem bewirkt die A 39 eine Entlastung des Berliner Ringes.

Das Vorhaben verbindet darüber hinaus die Siedlungszentren des Landes unmittelbar mit den Wirtschaftsräumen des mittleren und südlichen Bundesgebietes. Daher ist die Maßnahme für die Steigerung der Wirtschaftskraft Mecklenburg-Vorpommerns und für das Zusammenwachsen mit den alten Bundesländern von besonderer Bedeutung.

Aus den genannten Gründen, die sich auch in dem vom Bundesverkehrsministerium ermittelten hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,5 widerspiegeln, hält das Land Mecklenburg-Vorpommern die bisherige Projekteinstufung für völlig unzureichend. Diese Einstufung ist ausschließlich ökologisch begründet worden.

Zur Festlegung der Linienführung liegen noch keine konkreten Fachplanungen vor. Es ist durchaus möglich, eine Linie zu finden, die empfindliche Umweltbereiche — insbesondere im Abschnitt der Elbquerung — meidet. Damit könnten die bei der Bewertung angeführten ökologischen Bedenken ohne weiteres ausgeräumt werden.

Die Länderquote bleibt unberührt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**Zu Nummer 1**

Die Bundesregierung ist bereit, Möglichkeiten der Ausweitung des Planungsvolumens zu prüfen. In diese Überlegungen wird einbezogen, daß von dem möglichen Zeitraum des BVWP '92 bereits ein Teil verstrichen ist.

Dabei müssen die Leitlinien der Bundesverkehrswegeplanung gewahrt bleiben:

- Es können nur Maßnahmen Aufnahme finden, die gesamtwirtschaftlich und bei Eisenbahn-Vorhaben auch betriebswirtschaftlich vorteilhaft sind. Dabei müssen grundsätzlich günstiger bewertete Maßnahmen Vorrang haben. Auch sind die Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.
- Die Struktur der Mittelverteilung auf die einzelnen Verkehrszweige mit dem Vorrang der Schiene und im Bundesfernstraßenbau auf die Bundesländer muß im Grundsatz gewahrt bleiben.

Eine Anhebung des zweckgebundenen Anteils aus dem Mineralölsteueraufkommen wird abgelehnt. Damit werden keine zusätzlichen Finanzmittel gewonnen.

Hinsichtlich der Verwendung einer Straßenbenutzungsgebühr sind heute noch keine Festlegungen möglich, da abzuwarten ist, wie ein abgestimmtes Konzept für die Harmonisierung der verkehrsspezifischen Abgaben im Rahmen der EG durchgesetzt werden kann.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung hat mit ihren Beschlüssen vom 7. November 1990 und 11. Dezember 1991 bereits einen konkreten Maßnahmenkatalog auch für den Verkehrsbereich verabschiedet, der konsequent umgesetzt wird. Diese Beschlüsse enthalten Maßnahmen, die über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP '92) hinausgehen. Es ist daher unzulässig, die Umsetzung des CO₂-Reduktionszieles für den Verkehr allein am BVWP zu messen. Dieser stellt nur einen Baustein der Verkehrspolitik dar.

Was den BVWP '92 selbst anbetrifft, so wurde das CO₂-Ziel ausdrücklich berücksichtigt und es wurde keine Trendprognose der Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt. Vielmehr wird von einer Verkehrsentwicklung ausgegangen, die bereits durch eine zu erwartende Änderung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen im Verkehr beeinflusst wird. Hierüber bestand auch Einvernehmen zwischen den Umwelt-, Verkehrs- und Raumordnungsministern des Bundes und der Länder auf ihrer gemeinsamen Konferenz in Krickenbeck am 5./6. Februar 1992. Die hierdurch

bedingte Ausgestaltung des BVWP '92 ist ein Beitrag zur CO₂-Reduktion.

Darüber hinaus müssen deutliche ordnungspolitische Maßnahmen für den Verkehrsbereich ergriffen werden, um sowohl im Bereich der Fahrzeugtechnik als auch des Verkehrsverhaltens die bestehenden Potentiale auszuschöpfen. Weitere Entscheidungen sind spätestens zu erwarten, wenn gutachterliche Aussagen über die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen vorliegen. Erforderlich ist aber auch ein deutlicher Beitrag der Länder, da eine Vielzahl von Maßnahmen, die zur CO₂-Reduktion beitragen, im Zuständigkeitsbereich der Länder und Kommunen liegen. Auf mehrfache Aufforderung seitens des Bundes, diesen Beitrag näher zu konkretisieren, haben die Länder bislang nicht reagiert.

Zu Nummer 3

Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in diesem Jahr dem Bundesrat den Entwurf eines Schienenwegeausbaugesetzes zuzuleiten, und zwar als Teil des Gesetzgebungsvorhabens zur Strukturreform der Bundeseisenbahnen. Die Gesetzentwürfe werden zur Zeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Einzelheiten des Inhaltes des Schienenwegeausbaugesetzes, das in wesentlichen Teilen Inhalt und Struktur des Fernstraßenausbaugesetzes folgt, lassen sich daher noch nicht abschließend darlegen. Die Bundesregierung ist allerdings der Auffassung, daß in diesem Gesetz die vom Bundesrat geforderten Eckpunkte nur insoweit berücksichtigt werden können, als sie mit der Strukturreform insgesamt verfolgten ordnungs- und investitionspolitischen Zielen vereinbar sind.

Vorbemerkungen zu den Nummern 4 bis 20
(Gesetzentwurf im einzelnen)

Die Bundesregierung hält an den Einstufungen der einzelnen Projekte im Gesetzentwurf fest.

Die Einstufung der Fernstraßen-Projekte in die Dringlichkeitsstufen

- Vordringlicher Bedarf,
- Weiterer Bedarf und
- Kein anerkannter Bedarf

wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung sowie der übrigen Randbedingungen aus den Bereichen Umweltschutz, Städtebau und Regionalpolitik unter Einhaltung der finanziellen Rahmenbedingungen bundeseinheitlich vorgenommen und im wesentlichen mit den Ländern abgestimmt. Hierbei wurden die gesamtdeutsche und europäische Entwicklung berücksichtigt. Änderungs-

vorschlägen des Bundesrates kann die Bundesregierung nicht zustimmen, wenn sie ihrer Konzeption zum Netzausbau nicht entsprechen.

Höherstufungen können nur im Rahmen einer vom Deutschen Bundestag ggf. zu beschließenden Ausweitung des Planungsvolumens (s. Nummer 1) nach den bundeseinheitlichen Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung geprüft und entsprechend dem Ergebnis vorgeschlagen werden. Inwieweit sich daraus eine Übereinstimmung mit den Vorschlägen des Bundesrates ergibt, bleibt abzuwarten.

Ergänzend wird im einzelnen wie folgt Stellung genommen:

Zu Nummern 4, 5, 7, 9 und 13 Buchstabe f

Die Bundesregierung hält an ihrem Gesetzentwurf fest.

Nach Öffnung der innerdeutschen Grenzen und der daraus resultierenden stärkeren Anbindung Osteuropas in Richtung Westen und im Hinblick auf die Wirkungen des EG-Binnenmarktes kommt der Entwicklung leistungsfähiger West-Ost-Verkehrswege eine besondere Bedeutung zu. Unter Berücksichtigung der verkehrszweigtypischen Vorteile und Leistungsmerkmale bzw. -reserven belegt der von der Bundesregierung verabschiedete Bundesverkehrswegeplan '92 neben dem Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken auch Bedarf für den Neubau und die Erweiterung von Bundesfernstraßen für den überproportionalen Verkehrszuwachs der West-Ost-Verbindungen, wie sie der Entwurf des Bedarfsplanes mit den angesprochenen Verbindungen ausweist.

Die Bundesregierung sieht im Lückenschluß zwischen Kassel und Eisenach im Zuge der A 44, der als Projekt Deutsche Einheit beschleunigt baureif geplant werden soll, die entscheidende Verbesserung für die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ruhrgebiet und den Sächsisch-Thüringischen Industriegebieten. Zur Schonung von Natur und Landschaft wird eine Minimierung der unumgänglichen Eingriffe angestrebt. Die A 44 wird — in der Diagonale zwischen A 7 und A 4 gelegen — die Fahrwege der Hauptverkehrsströme verkürzen und das nachgeordnete Straßennetz in der Region spürbar vom Fernverkehr entlasten. Der Ausbau bzw. Neubau der B 7 kann diese Aufgabe nur unzulänglich erfüllen.

Mit der A 4 Olpe-Hattenbach soll langfristig eine Lücke in einer europäischen Fernstraßenverbindung zwischen Belgien/Niederlande und Polen/CSFR geschlossen werden. Die Bundesregierung sieht unter den vorgenannten neuen Randbedingungen für den West-Ost-Verkehr Anlaß für eine Korrektur der Entscheidung des Jahres 1986 zur A 4. Nach Auffassung der Bundesregierung hält die Einstufung des Neubaus der A 4 zwischen Olpe und Hattenbach im „Weiteren Bedarf“ die Option offen, diese langfristig erforderliche Fernverbindung auf ihre Machbarkeit zu untersuchen und dabei die sich insbesondere bei der Querung des Rothaargebirges und des Burgwaldes aus Umwelttrisiken ableitenden Probleme zu qualifizieren

und zu quantifizieren und ihre Vermeidbarkeit zu prüfen.

Die Bundesregierung hält die Kapazitätserweiterung der B 49 in der Ost-West-Achse Koblenz-Limburg-Gießen in Verbindung mit der A 480 bei Gießen für dringend erforderlich. Die Bundesregierung sieht in der Aufweitung des überbreiten Querschnitts der B 49 auf einen dreistreifigen Ausbauquerschnitt keine Lösung für die vorhandenen und zunehmenden Verkehrsprobleme in diesem Straßenzug. Neben dem Bau der erforderlichen Kapazitäten für den West-Ost-Fernverkehr wird im Raum Gießen eine starke Entlastung des nachgeordneten Netzes und im Zuge der B 49 eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, mithin eine starke Senkung der Unfallrate zu erreichen sein. Die hier eingeleiteten Planungsarbeiten für die Verbesserung der Knotenpunkte können in die Überlegungen zur neuen Ausbaukonzeption einbezogen werden. Die Bundesregierung geht auch hier davon aus, daß umweltverträgliche Lösungen gefunden werden können.

Zu Nummer 6

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zu folgen.

Die A 49 Kassel-A 5 ist mit der Teilstrecke Kassel-Borken bereits zu einem Drittel realisiert und unter Verkehr. Der vom Land Hessen geforderte „qualifizierte Abschluß“ und die angestrebten Ersatzlösungen entsprechen in keiner Weise den überregionalen und regionalen Verkehrsbedürfnissen. Die Bundesregierung sieht mit der Fertigstellung der Verbindung Kassel-A 5 als BAB die Möglichkeit für eine optimale Entlastung des regionalen Straßennetzes und ggf. für den Verzicht auf Ausbau und Bau von Ortsumgehungen im Zuge der vorhandenen Bundesstraßen.

Zu Nummer 8

Die Bundesregierung hält an ihrem Gesetzentwurf fest.

Der Bau von Ortsumgehungen hat einen hohen verkehrspolitischen Rang. Die dadurch mögliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen vom Durchgangsverkehr führt zu Verbesserungen der Umweltsituation und des Wohnumfeldes sowie der Verkehrssicherheit in den Ortslagen.

Die von Hessen in Aussicht genommene Ersatzlösung kann diesen Zielen nicht entsprechen. Der Rückstufung kann deshalb nicht zugestimmt werden.

Zu Nummer 10

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zu folgen.

Der vorerst zweistreifige Bau der A 26 zwischen SO Stade und NO Buxtehude ist angesichts begrenzter Finanzmittel eine verkehrs- und bautechnisch

mittelfristig vertretbare Lösung. Diese Festlegung hält die Option auf den vierstreifigen Querschnitt offen.

Die vom Bundesrat angegebenen Mehrkosten für die vorgeschlagene Konzeption der A 26 zwischen Stade und der A 7 in Höhe von 139,9 Mio. DM sind zu korrigieren. Die Mehrkosten belaufen sich auf rd. 160 Mio. DM, davon rd. 130 Mio. DM auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg.

Zu Nummer 11

Die Bundesregierung hält an ihrem Beschluß fest.

Die großräumige Nord-West-Umfahrung von Hamburg mit Anschluß an die A 1 bei Lübeck ist als vierstreifige Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs“ zur Entlastung des Elbetunnels im Zuge der A 7 auch nach Realisierung der 4. Elbetunnelröhre notwendig.

Die hierfür im Auftrag der Bundesregierung durchgeführte verkehrswirtschaftliche Untersuchung im Großraum Hamburg hat die Notwendigkeit hierfür ergänzend zu den bundesweiten Analysen zum Bundesverkehrswegeplan bestätigt.

Die alternativ von NS geforderte Ostumfahrung von Hamburg trägt nach den Ergebnissen dieser Untersuchung nur wenig zur Entlastung des Elbetunnels vom weiträumigen Verkehr bei.

Zu Nummer 12

Die Bundesregierung hält an ihrer Entscheidung fest.

- a) Eine gesamtwirtschaftliche Bewertung für eine Maßnahme in der Relation Schwerin-Magdeburg liegt nicht vor. Die Bundesregierung hält die geforderte Konzeption für die A 14 deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht für entscheidungsreif. Weiteren Aufschluß wird eine geplante verkehrswirtschaftliche Untersuchung für das Gebiet zwischen den Autobahnen A 7, A 2, A 24 und A 10 (Berliner Ring) bringen. Eine Entscheidung über eine Änderung der Konzeption der A 14 kann noch ausreichend früh bei der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen getroffen werden.
- b) Die Aufnahme der B 6n als Autobahn A 82 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist bei einem Netz-Abstand von jeweils weniger als 50 km zu den parallel verlaufenden A 2 und A 82 aus Gründen der Netz- und Verkehrsstruktur nicht gerechtfertigt.
- c) Die Ortsumgehung von Hohegeiß wird angesichts eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 4,4 als dringlich angesehen. Für die Planungen des Bundes sind Landesgrenzen nicht maßgeblich. Den Umweltwirkungen der Maßnahme wird vertieft nachzugehen sein.

Zu Nummer 13 Buchstaben a bis e

Die Bundesregierung vermag dem Beschluß des Bundesrates nicht zuzustimmen.

Mit den unter **Nummer 13 Buchstaben d und e** der Bundesratsstellungnahme genannten sowie weiteren im Bedarfsplan enthaltenen Lückenschlüssen im Zuge der A 44 verfolgt die Bundesregierung das Ziel, im Bereich des Ruhrgebietes einen zusätzlichen, leistungsfähigen Verkehrsweg für den Fernverkehr in Ost-Richtung zu schaffen. Nachdem der Ruhrschnellweg A 40/B 1 in der Kernzone des Ruhrgebietes inzwischen weitgehend mit Nahverkehr belegt und dadurch erheblich überlastet ist, wird er seiner Aufgabe als Fernstraße seit längerem nicht mehr gerecht.

Der von Nordrhein-Westfalen vorgeschlagene Ausbau des Ruhrschnellweges (**Nummer 13 Buchstaben a bis c**) ist kein geeigneter Ersatz für eine durchgehende A 44. Der Ausbau würde weiteren Nahverkehr auf den Ruhrschnellweg ziehen und zu stärkerer Belastung seiner Anschlußstellen mit zusätzlichen Stauungen führen. Die unmittelbare Parallellage zu S-Bahn und Nahverkehrsstrecken der Deutschen Bundesbahn läßt — verkehrspolitisch nicht erwünschte — Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße erwarten. Der Ausbau des Ruhrschnellweges dient damit ganz überwiegend der Verbesserung des Nahverkehrs. Dies ist keine Bundesaufgabe. Eine Höherstufung der angesprochenen Autobahn-Teilstrecken kommt aufgrund dieser konzeptionellen Überlegungen nach Auffassung der Bundesregierung nicht in Betracht.

Unter Berücksichtigung des für beide A 44-Strecken im Bedarfsplan ausgewiesenen Kostenansatzes dürfte es möglich sein, die Vorhaben in die Landschaft einzupassen und die ökologischen Eingriffe zu minimieren und auszugleichen. Eine hierfür vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie zeigt entsprechende Möglichkeiten auf.

Zu Nummer 13 Buchstabe g

Die Bundesregierung kann der Forderung des Bundesrates nicht folgen.

Die B 56 gehört zu den Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Bonner Raumes beitragen. Sie verbessert vor allem die Anbindung des südlichen Stadtgebietes an die BAB A 3 in Richtung Süden für die Flächen, die derzeit noch vom Deutschen Bundestag und von der Bundesregierung genutzt werden und die nach Verlegung der Hauptstadtfunktion nach Berlin einer anderen Nutzung zugeführt werden müssen. Eine 1992 abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt unter Abwägung verkehrlicher und ökologischer Gesichtspunkte im wesentlichen den bereits linienbestimmten Straßenverlauf mit einem Tunnel zur Unterfahrung des Naturschutzgebietes „Siebengebirge“.

Die Bundesregierung lehnt die Forderung des Landes Nordrhein-Westfalen ab, diese Maßnahme, deren Dringlichkeit bereits bei der letzten Bedarfsplanfort-

schreibung festgestellt wurde und die daraufhin schon damals in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wurde, jetzt in den „Weiteren Bedarf“ zurückzustufen.

Zu Nummer 13 Buchstaben h bis i

Die Bundesregierung hält an ihrem Gesetzentwurf fest.

Trotz zurückhaltender Annahmen über die Entwicklung des Straßenverkehrs weisen die auszubauenden Streckenabschnitte mit prognostizierten Verkehrsbelastungen über 150 000 Kfz/Werktag (A 3) bzw. über 75 000 Kfz/Werktag (A 4) erhebliche Überlastungen auf, die nicht durch Verlagerungen auf die Schiene aufgefangen werden können. Bei Verzicht auf den Ausbau würden beachtliche Verkehrsanteile auf das nachgeordnete Straßennetz verdrängt.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung hat mit hohen Nutzen-Kosten-Verhältnissen die ungewöhnlich hohe Rentabilität beider Maßnahmen bestätigt.

Zu Nummer 14

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß des Bundesrates zu.

Es ist allerdings darauf hinzuweisen, daß die Realisierung der Maßnahmen aus dem Titel 741 25 des Bundeshaushaltes möglicherweise den Investitionshaushalt zeitlich früher belasten wird, als es aufgrund der Einstufung „Weiterer Bedarf“ möglich und nötig gewesen wäre.

Zu Nummer 15 Buchstabe a

Die Bundesregierung kann dem Beschluß des Bundesrates nicht folgen.

Die B 50 setzt von der A 48 aus den Straßenzug der A 60 fort. In dieser Funktion und aus Gründen der Raumerschließung ist ein vordringlicher vierstreifiger Neubau über den bautechnisch begründeten Ausbaquerschnitt der Moselbrücke hinaus notwendig.

Eine Rückstufung der B 9-Verlegung bei Nierstein und der Ortsumgehung Waldrohrbach im Zuge der B 48 ist angesichts der hohen gesamtwirtschaftlichen Rentabilität nicht zu vertreten. Der Rückstufung kann deshalb nicht zugestimmt werden.

Zu Nummer 15 Buchstabe b

Die Bundesregierung kann den Beschluß des Bundesrates zur B 258, Ortsumgehung Metternich, nicht zustimmen. Eine Baulastübernahme durch den Bund ist nicht vertretbar.

Zu den übrigen Aufstufungen in den Vordringlichen Bedarf siehe Nummer 1 und Vorbemerkungen.

Zu Nummer 16

Die Bundesregierung hält an ihrer Entscheidung fest.

- a) Angesichts des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist eine Höherstufung der Projekte nach Maßgabe der bundeseinheitlichen Einstufungskriterien nicht zu vertreten.
- b) Siehe Begründung zu Nummer 11.
- c) Die B 202 Eckverbindung B 404–B 76 in Kiel (Südspange) wird bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 7,0 als dringlich angesehen.

Zu Nummer 17 Buchstabe a

Die Bundesregierung kann dem Beschluß des Bundesrates nicht folgen.

Der Entwurf des Bedarfsplanes sieht im Zuge der vom Land Brandenburg geplanten „Oder-Lausitz-Trasse“ 17 Ortsumgehungen, davon 15 in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“, vor. Damit können die wesentlichen Engpässe und Unfallschwerpunkte ausgeschaltet werden. Eine geschlossene Konzeption im Zuge der genannten Straßen soll im Rahmen einer mit dem Land Brandenburg abgesprochenen verkehrswirtschaftlichen Untersuchung, zu deren Finanzierung der BMV beitragen wird, untersucht und festgelegt werden. Für eine Ausweisung als „Vordringlicher Bedarf“ fehlt zur Zeit die Grundlage.

Zu Nummer 17 Buchstabe b

Wie bei Nummer 17 Buchstabe a werden verkehrswirtschaftliche Untersuchungen zur Klärung der Konzeption und Ermittlung des Ausbaubedarfs z. Z. vorbereitet.

Die Bundesregierung kann deshalb dem Beschluß des Bundesrates nicht folgen.

Zu Nummer 17 Buchstabe c

Wie bei Nummer 17 Buchstabe a sieht der Entwurf des Bedarfsplanes 7 Ortsumgehungen im Zuge der B 87 in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ vor. Für eine geschlossene Aufnahme der insgesamt rd. 100 km langen Strecke in den „Vordringlichen Bedarf“ fehlt ein Bedarfs- und Bauwürdigkeitsnachweis nach den Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung. Zur Zeit in Vorbereitung befindliche verkehrswirtschaftliche Untersuchungen sollen Bedarf und Verlauf für einen neuen oder auszubauenden Straßenzug in Anlehnung an die B 87 klären. Für weitergehende Bedarfsausweisungen fehlt zur Zeit eine nach bundeseinheitlichen Maßstäben erarbeitete Grundlage.

Die Bundesregierung kann deshalb dem Beschluß des Bundesrates nicht folgen.

Zu Nummer 18

Die Bundesregierung hält an ihren Einstufungen fest.

- a) Der Bau von Ortsumgehungen bzw. Verlegungen ist erklärtes Ziel der Bundesregierung. Dabei kann jedoch im Interesse einer Bedarfs- und Dringlichkeitsreihung nach bundesweiten Maßstäben nicht abgerückt werden. Nach den der Bundesregierung vorliegenden Daten erfüllen die vom Land vorgeschlagenen Maßnahmen weitgehend nicht die Voraussetzungen für die Einstellung in den „Vordringlichen Bedarf“.
- b) und c) Eine Höherstufung der Maßnahmen ist nach Maßgabe der bundeseinheitlichen Einstufungskriterien nicht zu vertreten.

Zu Nummer 19

Die Bundesregierung hält an ihrer Entscheidung fest.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt nur 0,2, d. h. die Nutzen betragen nur ein Fünftel der Kosten. Im übrigen ist zur Zeit offen, ob der Bund Baulastträger für die geplante Verbindung sein kann. Ergebnisse der regionalen Neugliederung nach Grenzöffnung verpflichten den Bund nicht zur Baulastübernahme.

Außerdem belegt die vorliegende ökologische Risikoeinschätzung die Schwierigkeiten beim Auffinden einer konfliktarmen Linienführung.

Zu Nummer 20

Die Bundesregierung ist bereit, den Vorschlag des Bundesrates zu prüfen. Dabei ist der gesamte Planungsraum zwischen A 7, A 2, A 24 und A 10 (Berliner Ring) einzubeziehen.