

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„16	BW	A 008		AS Stuttgart-Degerloch AS Wendlingen	E8	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung”

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„16	BW	A 008		AS Stuttgart-Degerloch AS Esslingen <small>[lfd. Fußnoten-E8 nummer einfügen]</small>	E8	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung”.

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau sind die Maßnahme „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ und ggf. weitere in Frage kommende Maßnahmen zur Beseitigung der temporären Engpasssituation zu untersuchen.“

### Begründung

Die bestehenden Kapazitätsengpässe in diesem Bereich der A8 sind nur temporär und konzentrieren sich auf den Abschnitt Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen und hier v.a. in Richtung Stuttgart. Ein über diesen Abschnitt hinausgehender Ausbau im Abschnitt AS Esslingen – AS Wendlingen ist verkehrlich nicht notwendig. Ein Ausbau wäre sogar kontraproduktiv, da auf Grund des Nadelöhrs Stuttgart ein mit einer dauerhaften Kapazitätserweiterung einhergehender Ausbau im gesamten Abschnitt ab/bis AS Wendlingen zu noch mehr Straßenverkehr und somit auch zu noch mehr Stau und Emissionen führen würde. Für den Abschnitt AS Stuttgart-Degerloch – AS Esslingen sollten auf Grund der nur temporär bestehenden Engpasssituationen als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau unbedingt alternative Maßnahmen, wie z.B. die „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ geprüft werden.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

### Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„25	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen (1. Fahrbahn)	N 2	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„25	BW	B 034n		Rheinfelden Tiengen	N 3	Vordringlicher Bedarf“.

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„26	BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen (2. Fahrbahn)	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt Neubau A98 zwischen Rheinfelden und Tiengen sollte aus ökonomischen, ökologischen und verkehrlichen Gründen in den Bau der 3-streifigen B34n umgewandelt werden. Die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den BAB-Netzschluss im Zuge der A98 zwischen A5 und A81“ (PTV, 2013) im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg kommt zu dem Ergebnis, dass „im Interesse des Flächenverbrauchs in sensibler Naturlage [...] ein reduzierter dreistreifiger Ausbauquerschnitt ausreichend und gleichzeitig zum Erreichen einer leistungsfähigen Verbindung erforderlich [erscheint]“ (PTV, 2013, S. 94). Bei einem 4-Streifigen Autobahnausbau käme es zu einer stärkeren Verlagerung von Verkehr von der Schweizer A3 auf die neugebaute A98. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die Steigerung der Erreichbarkeit der Orte und Landkreise weitestgehend unabhängig vom Ausbauquerschnitt ist und bei der Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten ein größerer Querschnitt der neu zubauenden Straße nicht zu einer stärkeren

ren Entlastung der Ortsdurchfahrten führt. Für die verkehrliche Wirkung ist es unerheblich, ob die Straße als Autobahn oder als Bundesstraße ausgewiesen wird oder ob die Berg- oder die Taltrasse realisiert wird. Durch die vom Straßenquerschnitt her nahezu gleichbleibende Umwandlung der 1. A98-Fahrbahn in die 3-streifige B34n, erübrigt sich die Notwendigkeit zum Bau der 2. Fahrbahn (A98), welche in Teilen unabhängig von der 1. geführt werden müsste. Es käme somit zu einer erheblichen Einsparung von Kosten (für die 2. Fahrbahn sind derzeit 300 Millionen Euro angesetzt), Flächenverbrauch und bei der Beeinträchtigung der Landschaft und Natur.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„40	BW	B 010		Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochinger Dreieck	E 6 Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Die bauliche Umsetzbarkeit des Projektes ist auf Grund der örtlichen Begebenheiten bei Esslingen zwischen Steilhang und Neckar sehr fraglich. Die bauliche Umsetzung wurde nach Angaben der Bundesregierung nicht geprüft (Drucksache 18/8778). Aus diesem Grund ist höchst fragwürdig, wie die Kosten von 107,4 Millionen Euro ermittelt wurden. Erhebliche und derzeit nicht bekannte Mehrkosten sind daher zu erwarten. Dementsprechend ist das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ohne Aussagekraft. Verkehrlich würde durch den Ausbau Verkehr von der parallel verlaufenden A8 auf die B10 verlagert und somit noch mehr Verkehr ins bereits stark belastete Neckartal gezogen werden. Das weitergehende Straßennetz in Stuttgart ist für diesen Mehrverkehr nicht ausgelegt, weswegen es auch weiterhin zu Stau auf der nun breiteren B10 kommen würde. Verkehrlich wäre nichts erreicht. Dies zeigt auch die Engpassbewertung aus dem Bundesverkehrsministerium für dieses Projekt, welche im Bezugsfall (ohne Ausbau) und Planfall (mit Ausbau) jeweils 2,3 km Staulänge ausweist: „Damit wird die staugefährdete Streckenlänge um 0 km reduziert. Engpass: keine Minderung“ ([http://bvwp-projekte.de/strasse/B10-G60-BW-T2-BW/B10-G60-BW-T2-BW.html#h1\\_ergaenzung](http://bvwp-projekte.de/strasse/B10-G60-BW-T2-BW/B10-G60-BW-T2-BW.html#h1_ergaenzung)). Auch das Landesverkehrsministerium sieht dieses Projekt als nachrangig an.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„67	BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen	N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Das nur 2 km lang und 23,6 Millionen Euro teurere Projekt würde zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen: Es werden u.a. mehrere Schutzgebiete gequert und für ca. 2/3 der Trasse angeschnitten. Ca. 50% der Strecke liegen innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes. Auf Grund der beengten Tallage würde das Projekt den späteren 2-gleisigen Ausbau der existierenden Bahnstrecke massiv erschweren. Verkehrlich würde ein wesentlicher Teil weiterhin die alte Ortsdurchfahrt nutzen (Quell- und Zielverkehrs, sowie Anbindung des Industriegebietes Ulm-Donautal). Entsprechend begrenzt fällt eine zusätzliche Entlastung des Stadtgebietes aus. Vielmehr sollten ressourcenschonende Alternativen zur Entlastung der Bevölkerung wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Kreisverkehre zur Verstetigung des Verkehrsflusses geprüft und umgesetzt werden.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„70	BW	B 028		OU Unterjesingen	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B28-G70-BW/B28-G70-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist für Straßenprojekte mit 2,8 eher niedrig. Dafür sind die 2,6 km Neubaustraße mit geschätzten Kosten von 86,3 Millionen Euro sehr teuer. Der Nutzen entsteht fast ausschließlich aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

### Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„75	BW	B 029		NO-Ring Stuttgart	(B 27-B14) N 4+E 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Obwohl es sich nicht um nicht um eine großräumig bedeutsame Straßenverbindung (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html>) handelt, ist eine 4-streifige Bundesstraße, die vom Erscheinungsbild und der Funktionalität einer Autobahn ähnelt, geplant. Eine Entlastungswirkung der staugeplagten Stuttgarter Innenstadt ist durch das über 200 Millionen Euro teure Projekt nach Angaben der Bundesregierung entgegen früherer Äußerungen jedoch gar nicht vorgesehen. Darüber hinaus wurde in der öffentlichen Anhörung zu dem hier behandelten Gesetzesentwurf vom Sachverständigen geäußert, dass durch den Bau solcher Ringstraßen, wie bei dem Projekt NO-Ring Stuttgart, um Städte herum, klar die „Gefahr [besteht], dass Verlagerungseffekte zu Lasten des Umweltverbundes in der Region passieren, die ohnehin schon ein sehr hohe Kfz-Verkehrsaufkommen hat, wo also in den entsprechenden Zu- und Nachlaufstrecken und in der Region insgesamt zusätzlicher Kfz-Verkehr geschaffen wird, der andernorts für Probleme sorgt. Großräumige Bedeutung haben wir in der Regel in solchen Bereichen nicht, und von daher sehe ich das sehr kritisch, dort solche Trassen zu entwickeln, da es im Gegenteil zu höheren Belastungen kommt, da Verkehr vom ÖPNV zurück auf das Auto verlagert wird.“ (s. Protokoll 18/87 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages). Somit wäre das Projekt vor dem Hintergrund einer herbeizuführenden Verkehrswende und der Entlastung der Stuttgarter Innenstadt vom Autoverkehr mitsamt all seiner negativen Auswirkungen sogar kontraproduktiv und würde statt dessen zu einer stärkeren Belastung führen. „Eine auf das durch den Neubau des Nordoststrings Stuttgart beeinflusste Straßennetz von Stuttgart ausgelegte verkehrliche Untersuchung“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8584) liegt der Bundesregierung nicht vor. Eine Beurteilung der Auswirkungen hinsichtlich einem Anstieg der Abgasbelastung müssen nach Auffassung der Bundesregierung den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten bleiben (vgl. ebd.).

Bereits beim alten Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde festgestellt, dass „sehr hohe Umweltrisiken zu erwarten sind“ (s. a. Bundestagsdrucksache 18/7013). Obwohl weiterhin mehrere Naturschutzgebiete und

ein Landschaftsschutzgebiet in der Wirkzone liegen und erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, soll das Projekt jetzt nur noch eine mittlere Umweltbetroffenheit aufweisen.

Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drucksache 18/6516). Auch die Landesregierung und die meisten direkt betroffenen Städte (Stuttgart, Fellbach, Kornwestheim) lehnen das Projekt ab.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„86	BW	B 031		Breisach	Freiburg N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B31-G30-BW/B31-G30-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam. Das Umweltbundesamt hat im Rahmen seiner Stellungnahmen empfohlen, dieses mit einer hohen Umweltauswirkung bewertete Projekt zu streichen (u.a. mehrere Flora-Fauna-Habitat-Gebiete in der Wirkzone; Zerschneidung des letzten intakten Niedermoors in der Oberrheinebene; große Teile sind als Überschwemmungsgebiete ausgewiesen; Zerschneidung von Großsäugerfunktionsraum) ([https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme\\_des\\_umweltbundesamtes\\_zum\\_entwurf\\_des\\_bundesverkehrswegeplans\\_2030\\_mit\\_umweltbericht\\_anhang\\_a.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf)). Es ist von weiteren Kostensteigerungen auszugehen, weil Besonderheiten auf Grund der Moortalage und des Überschwemmungsgebietes noch nicht berücksichtigt sind. Für den Straßenverkehr gibt es bereits jetzt das außerörtliche Straßennetz mit A5 und B3. Zudem soll der ÖPNV zwischen Breisach und Freiburg bis 2019 ausgebaut werden, sodass der verkehrliche Nutzen der Straße weiter abnehmen wird. Dies alles wirkt sich negativ auf das (für Straßenprojekte) bereits mittlere Nutzen-Kosten-Verhältnis aus.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

### Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
„79	BW	B 29n		Röttlingen	Nördlingen	N 3	Vordringlicher Bedarf“

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit	
„79	BW	B 29		Pflaumloch	Trochtelfingen	N 2	Vordringlicher Bedarf
	BW	B 29		OU Pflaumloch		N 2	
	BW	B 29		OU Trochtelfingen		N 2	“

### Begründung

Bei dem Projekt B29n Röttlingen-Nördlingen handelt es sich um die sogenannte „Große Umgehung“ von Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch. Es wurde einseitig vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) nachgefordert (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6516). Am Ende wurde es „selbstständig [durch das BMVI] in das Bewertungsverfahren“ eingespeist (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 8). Die Bewertung der Einzelmaßnahme durch das Bundesverkehrsministerium basiert auf den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Ostalbkreis (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 11 und Bundestagsdrucksache 18/9016) und beinhaltet keinen umweltfachlichen Beitrag. Die umweltfachliche Aussagekraft ist entsprechend stark eingeschränkt, wobei aus der Lage der Trasse auf erhebliche zulassungskritische und artenschutzrechtliche Konflikte geschlossen werden kann. Der Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden, denn die Gesamtumfahrung würde ein streng geschütztes EU-Naturschutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat-Gebiet) innerhalb eines ausgedehnten Waldes erheblich beeinträchtigen, ein Überschwemmungs- sowie ein Wasserschutzgebiet durchfahren und bisher unzerschnittene Räume zerschneiden. Zudem weist das Projekt auch laut dem Projektinformationssystem zum BVWP 2030 keine großräumige Bedeutung, ein niedriges Nutzen-Kosten-Verhältnis, eine hohe Umweltbetroffenheit und

eine unbedeutende städtebauliche Relevanz aus. Die Kosten wurden direkt aus der Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Ostalbkreis übernommen. Da Kompensationsmaßnahmen und Grünbrücken nicht enthalten sind (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Fragen 20-23) würde das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis mit steigenden Kosten noch weiter sinken. Die Bundesregierung schätzt selbst ein, dass durch den Bau der „großen Umgehung“ Engpässe in den nachfolgenden Orten nicht ausgeschlossen werden können (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7013, Antwort zu Frage 26). Ziel von Straßenbau zur Entlastung von Orten kann es aber gerade nicht sein, dann die Orte davor und danach stärker zu belasten. Aufgrund der vorgenannten Gründe sowie aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz ist das Projekt in der jetzigen Form aus dem vordringlichen Bedarf des BVWP zu streichen. Alternativ sollte die deutlich kleinere Umgehung Pflaumloch – Trochtelfingen realisiert werden. Diese wurde auch vom Land Baden-Württemberg angemeldet, jedoch seitens des BMVI nicht einmal geprüft (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9016). Eine vergleichende Gegenüberstellung der beiden Vorschläge kleine vs. große Umgehung fand nicht statt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9016, Antwort zu Frage 27).

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„102	BW	B 035		OU Bruchsal-Ost	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt verfügt nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums nicht über eine großräumige Bedeutung. Vielmehr wird mit diesem und den Ortsumfahrungen Bretten und Bauschlott die ohnehin für den Güterverkehr auf Grund der geringeren Strecke und geringeren Steigung gegenüber der Autobahn attraktive Abkürzung zwischen der A5 (Bruchsal) und A8 (Pforzheim) noch attraktiver gemacht (Prognostizierter Schwerverkehrsanteil 2030: 30%). Eine entsprechende Mehrbelastung der Bevölkerung und Natur im genannten Abschnitt ist daher zu erwarten. Es kann und sollte nicht Ziel sein, mit dem Bau von Bundesstraßen Schwerlastverkehr von Autobahnen in den ländlichen Raum zu lenken. Das Projekt verläuft durch ökologisch sehr sensibles Gebiet. Der Gemeinderat der Stadt Bruchsal hat das Projekt mehrfach mit sehr großer Mehrheit abgelehnt (zuletzt am 25.10.2016 mit 26 zu 3 Stimmen).

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„109	BW	B 293		Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	N 4 Vordringlicher Bedarf
1079	RP	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	N 4 Vordringlicher Bedarf“

werden ersetzt durch die Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„109	BW	B 010		Sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke (Teil BW)	E 6	Vordringlicher Bedarf“
1079	RP	B 010		Sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke (Teil RP)	E 6	Vordringlicher Bedarf“.

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„103	BW	B 036		Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	N 4	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Eine leistungsfähige Rheinbrücke ist dringend erforderlich. Dies kann jedoch am besten durch den Ersatz der bestehenden Rheinbrücke erfolgen. Eine zweite Querung nur etwa 1,4 km neben der bestehenden Brücke ist hingegen weder verkehrspolitisch noch umweltpolitisch sinnvoll und bringt zusätzliche Belastungen für Mensch, Natur und Umwelt. Es besteht die Gefahr, dass eine 2. Rheinbrücke die Stausituation in Richtung Karlsruhe sogar verschärfen könnte.

Bereits 2015 urteilte der Bundesrechnungshof (BRH), dass der Bau einer 2. Rheinbrücke unwirtschaftlich sei. Zusätzlich äußerte der BRH Zweifel, ob der Bund eine zweite Brücke überhaupt finanzieren darf, da diese hauptsächlich von regionalem Verkehr benutzt würde und nur eine sehr geringe Relevanz für den Fernverkehr aufweisen würde.

Im Zuge des Wegfalls der 2. Rheinbrücke entfällt auch der Bedarf für den Zubringer „Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“. Dieses Projekt ist daher ebenfalls zu streichen.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„106	BW	B 292		OU Östringen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B292-G10-BW/B292-G10-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam. Auch kreuzende bzw. angebundene Straßen erfüllen ebenfalls nur eine regionale Bedeutung und es verbleibt über die Hälfte des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt. Die Umweltbetroffenheit wird mit „hoch“ angegeben. Inwieweit die dem Bewertungsergebnis zu Grunde liegende Nordumgehung überhaupt realistisch ist, kann nicht beurteilt werden (siehe PRINS unter: [http://bvwp-projekte.de/strasse/B292-G10-BW/B292-G10-BW.html#h1\\_alternativenpruefung](http://bvwp-projekte.de/strasse/B292-G10-BW/B292-G10-BW.html#h1_alternativenpruefung)) Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherigen Angaben

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„110	BW	B 294		OU Bauschlott	N 2	Vordringlicher Bedarf
111	BW	B 294		SW-OU Bretten	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfallen.

### Begründung

Die Projekte verfügen nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums nicht über eine großräumige Bedeutung. Vielmehr wird mit der OU Bauschlott, der SW-OU Bretten sowie der OU Bruchsal-Ost (lfd.Nr. 102) die ohnehin für den Güterverkehr auf Grund der geringeren Stecke und geringeren Steigung gegenüber der Autobahn attraktive Abkürzung zwischen der A5 (Bruchsal) und A8 (Pforzheim) noch attraktiver gemacht (Prognostizierter Schwerverkehrsanteil 2030: 30% für Bretten), 26% für Bauschlott). Eine entsprechende Mehrbelastung der Bevölkerung und Natur im genannten Abschnitt ist daher zu erwarten. Es kann und sollte nicht Ziel sein, mit dem Bau von Bundesstraßen Schwerlastverkehr von Autobahnen in den ländlichen Raum zu lenken.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"121	BW	B 311n	B 313	Mengen	Engelswies	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
	BW	B 311n	B 313	Sigmaringen	Mengen	N 3	
	BW	B 311n	B 313	Vilsingen	Engelswies	N 2"	

wird ersetzt durch die Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
"121	BW	B 311n		Mengen	Messkirch <sup>[lfd. Fußnotennummer einfügen]</sup>	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

Es wird die nachfolgende Anmerkung als Fußnote mit laufender Nummerierung neu eingefügt:

„Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Mengen und Messkirch erfordert vertiefende Untersuchungen, die sich insbesondere mit der Nutzung des vorhandenen Trassenkorridors der bestehenden B 311 zu befassen haben.“

### Begründung

Für die nachgelagerten Prozessschritte soll die Prüfung, gegebenenfalls Planung und Umsetzung der sogenannten „Südtrasse“ entlang der derzeitigen B311 vorgesehen bzw. explizit ermöglicht werden. Die bisherige explizite Beschreibung der „Nordtrasse“ über Sigmaringen durch die beiden Teilprojekte soll aus dem Bedarfsplan herausgenommen werden.

Für die „Nordtrasse“ wurde eine hohe Umweltbetroffenheit für das längere Teilprojekt festgestellt. Die Topographie entlang der „Nordtrasse“ ist deutlich schwieriger, als bei der kürzeren „Südtrasse“, in die bereits erhebliche Geldmittel für Ortsumfahrungen geflossen sind.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„141	BW	B 465		OU Ingerkingen	N 2	Weiterer Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt hat ein (für Straßenprojekte) sehr geringes NKV von 1,6 und wäre somit nur gerade so wirtschaftlich. Es ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B465-G30-BW/B465-G30-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam und weist nur eine geringe Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Fahrzeugen/24h auf. Der Nutzen entsteht weit überwiegend aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. DS 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

Berlin, den ... November 2016

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„142	BW	B 465		OU Warthausen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B465-G40-BW/B465-G40-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam. Die Ortsumfahrung führt den Verkehr im weiteren Verlauf ins nachgeordnete Netz. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.

## Änderungsantrag

### zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„144	BW	B 466		OU Böhmenkirch	(Variante) N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (siehe PRINS unter: <http://bvwp-projekte.de/strasse/B466-G21-BW/B466-G21-BW.html>) nicht großräumig bedeutsam und weist nur eine geringe Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Fahrzeugen/24h auf. Der Nutzen entsteht weit überwiegend aus (marginalen) Zeitgewinnen. Das Projekt ist keines der ca. 2.300 von den Bundesländern ursprünglich angemeldeten Projekte, sondern wurde vom Bundesverkehrsministerium nachgefordert (vgl. BT-Drs. 18/4313). Auch das Landesverkehrsministerium sieht für dieses Projekt keinen Bedarf.