

## 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
835	NW	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	N 4 Vordringlicher Bedarf
836	NW	A 001		AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	N 4 Vordringlicher Bedarf
1053	RP	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	N 4 Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

### Begründung

Die Neubauplanungen sind nicht mehr zeitgemäß. Der Straßenneubau verläuft durch geschützte Naturräume, zerschneidet bisher unzerschnittene Kernräume und führt darüber hinaus zu massiven Flächenversiegelungen. Auch das Umweltbundesamt fordert daher eine Streichung des Projekts. Eine von vielen Bürgerinnen und Bürgern geforderte Netzlösung als Alternative zu diesem Vorhaben wurde nicht ergebnisoffen geprüft. Aufgrund des schwerwiegenden ökologischen Eingriffs ist alternativ auch der Ausbau der B 51 (im Abschnitt Blankenheim – Prüm) zu prüfen. Aufgrund der vom BMVI für 2030 prognostizierten, relativ geringen Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro Tag ist außerdem zu prüfen, ob eine (teilweise) Realisierung in einer niedrigeren Straßenkategorie bzw. Entwurfsklasse angemessener und verträglicher wäre. Die Prüfung der genannten Alternativen muss in einem Dialog- und Beteiligungsprozess erfolgen, um eine verkehrliche Lösung zu erarbeiten, die Mensch, Umwelt und Natur tatsächlich entlastet.

## 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
909	NW	A 046	AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	N 4	Vordringlicher Bedarf
948	NW	B 007	Menden	Wimbern	N 3	Vordringlicher Bedarf
949	NW	B 007	Wimbern	Arnsberg (OU Wickede)	N 3	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

### Begründung

Das Projekt A 46 AS Hemer - Arnsberg in dieser Form ist nicht sinnvoll. Eine sinnvolle Alternative bietet die sogenannte Netzlösung (A46-B7-G40-NW). Als eine von wenigen Alternativen wurde diese im Aufstellungsverfahren überprüft und hat nach der Bewertungsmethodik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur besser abgeschnitten als der geplante Neubau.

Die Analyse der Alternative ergab Kosten von 65,7 Mio. Euro und ein NKV von 6,7 (BUND). Für den im Gesetzentwurf gelisteten Neubau werden hingegen Kosten von 510,2 Mio. Euro und ein NKV von 3,1 berechnet. Gerade aufgrund der mit dem Projekt verbundenen schweren ökologischen Eingriffe ist nicht nachvollziehbar, warum der Netzlösung bisher nicht der Vorzug gegeben wurde. Eine weitere Alternative wäre die Optimierung des bestehenden Straßennetzes, die so genannte „Null-Plus-Variante“. Zusätzlich entspräche es der Netzlösung, die Obere Ruhrtalbahn auszubauen und die Oesetalbahn zu reaktivieren. Dabei bliebe dann auch das ökologisch höchst wertvolle Naherholungsgebiet "Waldemei" vollständig erhalten. Die Netzlösung ist daher ergebnisoffen und im Dialogverfahren zu prüfen.

## 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
887	NW	A 044	Essen-Ruhralleetunnel	(L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

entfällt.

#### Begründung

Durch den Neubau würden deutlich mehr überregionale Verkehre in den dicht besiedelten Raum der Stadt Essen geleitet. Dadurch käme es für viele Wohnbereiche zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen. Bereits heute ist dieser Bereich aufgrund der Schadstoffprobleme Bestandteil der Umweltzone Ruhrgebiet. Der Straßenneubau stünde im Widerspruch dazu und würde Mensch und Umwelt zusätzlich belasten.

## 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
"916	NW	A 052	AD Essen-Ost (A 40)	AK Essen-Nord (A 42)	N 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht"

entfällt.

### Begründung

Das Projekt wird abgelehnt, unter anderem weil große Abschnitte des Neubauvorhabens nicht unterirdisch geführt werden können. Durch den Bau würden deutlich mehr überregionale Verkehre in den dicht besiedelten Raum der Stadt Essen geleitet, wodurch es für große Wohnbereiche zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen käme. Bereits heute ist dieser Bereich aufgrund der Schadstoffprobleme Bestandteil der Umweltzone Ruhrgebiet. Der Neubau stünde dazu in direktem Widerspruch und würde Mensch und Umwelt zusätzlich belasten. Durch die Zerschneidung des Stadtgebietes käme es zudem zu erheblichen negativen städtebaulichen Effekten (Verlust von Wegebeziehungen, Beeinträchtigung von Grün- und Freiflächen und Waldgebieten), die jedoch laut BVWP-Bewertung gar nicht bewertungsrelevant sein sollen. Die Nicht-Einbeziehung der negativen städtebaulichen Effekte stellt einen erheblichen Fehler in der Bewertung des Projektes dar. Von Bürgerinnen und Bürgern vorgebrachte verkehrsträgerübergreifende Alternativen sind nicht ausreichend berücksichtigt worden.

## 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
“946	NW	B 001 B 066	Horn/ Bad Meinberg	Barntrup	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
	NW	B 001	OU Blomberg/Herrentrup		N 2	
	NW	B 001	OU Blomberg/Istrup		N 3	
	NW	B 066	Blomberg/Großenmarpe	Barntrup (B 66)	N 2”	

entfällt.

### Begründung

OU Herrentrup: Die derzeitigen (5.800 Kfz pro Tag in der Ortsdurchfahrt) und die prognostizierten Verkehrsbelastungen (5.000 Kfz pro Tag auf der Ortsumfahrung, 2.000 Kfz pro Tag in der Ortsdurchfahrt) lassen die Notwendigkeit einer Ortsumgehung sehr zweifelhaft erscheinen. Eine „mittlere“ Umweltbetroffenheit ist angesichts der Eingriffe in Landschaftsschutz- und Wasserschutzgebiete zu gering eingeschätzt. Für einen Teil der Bewohner würde sich durch die Verlagerung von Verkehren eine Belastung ergeben.

OU Istrup: Die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der OU mit 12.000 Kfz pro Tag sind angesichts der Belastungsprognose für den gesamten Bereich und der derzeitigen Verkehrszahlen zweifelhaft. Der beabsichtigte Ausbau als dreispurige Umfahrung wäre auch deshalb erneut zu überprüfen und ggf. eine niedrigere Entwurfsklasse zu wählen. Dies gilt auch deshalb, weil der Bundesverkehrswegeplan selbst eine „hohe“ Umweltbetroffenheit attestiert.

Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projekts aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes.

## 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
"952	NW	B 008	Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	N 2/4	Vordringlicher Bedarf
	NW	B 008	Dinslaken (A 59)	Friedrichsfeld (K 12)	N 2	
	NW	B 008	Friedrichsfeld (K 12)	Wesel (B 58)	N 4"	

entfällt.

### Begründung

Durch das Projekt käme es zur Belastung bestimmter Wohnsiedlungen im Bereich Voerde mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen. Bei der Strecke könnte es sich weiterhin um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3 handeln. Die geplante Mautausweitung für alle Bundesstraßen hätte dann Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung. Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für das Jahr 2030 berücksichtigt diese jedoch bisher nicht. Die B 8 ist ein weiteres Beispiel dafür, dass der Bundesverkehrswegeplan Projekte nur isoliert betrachtet und nicht deren Netzwirkung. Der im Gesetzesentwurf ebenfalls geplante Ausbau der A 3 müsste als gesetzt in die Analyse des Planfalls 2030 übernommen werden, da über den Ausbau Verkehre auch verstärkt über die bestehende Autobahn abgewickelt werden könnten. Angesichts der Betroffenheit von Naturschutz- und Überschwemmungsgebieten in der als Bewertungsgrundlage gewählten Trassenführung muss auch die Feststellung einer „geringen“ Umweltbetroffenheit hinterfragt werden. Die festgestellte „hohe“ städtebauliche Bedeutung lässt außer Acht, dass ggf. auch Wohnbereiche von der Trassenführung betroffen sein könnten. Auch das Umweltbundesamt fordert die Streichung des Projekts aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes.

## 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
“953	NW	B 008	OU	Hennef/Uckerath	N 3	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Eine besondere Relevanz für die Verkehrsbelastung im Ort hat der Lkw-Verkehr. Bei dieser Strecke handelt es sich jedoch um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt. Die als „hoch“ angegebene städtebauliche Bedeutung wäre dahingehend zu modifizieren, dass das Verkehrsprojekt nicht nur zu Entlastungen, sondern in Teilen des Ortes Uckerath zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Schadstoffen führen würde. Dies führt gemeinsam mit der „hohen“ Umweltbetroffenheit (FFH, Naturschutz und Landschaftsschutzgebiete) dazu, dass für eine Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort dringend Alternativen geprüft werden müssen.

## 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
“954	NW	B 009	Westtangente Krefeld (B 57 - B 9)	N 2	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 57 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Gemäß der Prognosen für den Planfall würde die A 57 im Bereich Krefeld entlastet. Diese soll jedoch laut Gesetzesentwurf ebenfalls ausgebaut werden (VB-Engpassbeseitigung). Der Neubau der Westtangente Krefeld würde daher dem verkehrspolitischen Ziel widersprechen, insbesondere den Güterverkehr auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass nicht die in der Nutzen-Kosten-Analyse dargestellten Reisezeitvorteile erreicht werden. Die Strecke führt zudem größtenteils entlang eines Siedlungsrandes (Landschaftsschutzgebiet) und würde größere Wohnbereiche deutlich mit Verkehrslärm und Schadstoffen belasten. Die betroffene Stadt Tönisvorst lehnt das Projekt vor allem aus diesen Gründen bereits ab. Auch die Stadt Krefeld fordert eine erneute Prüfung der getroffenen Annahmen.



## 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
„959	NW	B 054	OU Kierspe	(Lausebergaufstieg)N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Die Maßnahme betrifft Überschwemmungs-, Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete. Die prognostizierte Verkehrsbelastung ist mit 10.000 Kfz nicht übermäßig hoch. Der geplante Ausbau der nahen A 45 im Vordringlichen Bedarf des Gesetzentwurfes muss in die Bewertung miteinbezogen werden statt das Projekt nur isoliert zu betrachten.

## 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
“973	NW	B 056	Jülich	AS Düren (A 4)	E 4	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Hier handelt es sich zum Teil um eine Mautausweichstrecke. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Das Vorhaben ist selbst nach BVWP-Methodik nicht von großräumiger Bedeutung und hat damit keine besondere Netzrelevanz (Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1).

## 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
“977	NW	B 056	Bonn/Hardtberg	Birlinghoven/Dambroich	N 4	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
	NW	B 056	AS Hardtberg (A 565)	Bonn (B 9)	N 4	
	NW	B 056	Bonn/O (A 59)	Birlinghoven/Dambroich	N 4	“

entfällt.

### Begründung

Der Neubau des Ennertaufstieg und der Venusbergtunnel (Südtangente Bonn) ist weder gesamtwirtschaftlich sinnvoll noch besteht eine verkehrliche Notwendigkeit. Die uralten Pläne wurden daher bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) aussortiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat es folgerichtig auch nicht zum neuen BVWP angemeldet und auch in der Region wird das Vorhaben in großen Teilen abgelehnt.

Der Neubau des Großprojektes bedroht wertvolle ökologische Bereiche: Die Straße führt durch das Waldgebiet Siebengebirge, das als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist. Im Projektinformationssystem PRINS heißt es „Wegen der direkten Flächeninanspruchnahme sind erhebliche Beeinträchtigungen für alle drei Gebiete wahrscheinlich“. Die Umweltbelastung musste von Seiten der Bundesregierung nach Überarbeitung des Plans als „hoch“ eingestuft werden. Da das Umweltkriterium de facto keinerlei Auswirkungen auf die Einstufung von Projekten hat, wäre es richtig gewesen, das Vorhaben ganz zu streichen. Trotz der hohen Umweltbelastung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) keine Alternative ernsthaft geprüft. Auf unsere Anfrage Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bestätigte die Bundesregierung, dass auch der Ausbau der ebenfalls im BVWP enthaltenen A 565 nicht als Alternative geprüft wurde (BT-Drs. 18/6654). Zwischen Bonn und Köln würde die Südtangente zur fünften Ost-West-Fernstraßen-Verbindung auf 40 km führen. Selbst die BMVI-eigene Bewertung schreibt dem fast 700 Mio. Euro teuren Vorhaben keine großräumige Bedeutung zu (sogenannte Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1). Die Mobilitätsstudie für den südlichen Rhein-Sieg-Kreis und Bonn aus dem Jahr 2011 zeigt die bessere Lösung im Vergleich zur Südtangente durch kleinere Maßnahmen im Straßenraum und Verbesserungen des ÖPNV ganz ohne Neubau durch das Siebengebirge. Seit 2011 gab es außerdem deutliche Verbesserungen im ÖPNV (S23, RB 48, RX Dortmund-Bonn). Die nun vorgenommene Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ist daher nicht zu rechtfertigen. Die Planungen für das teure Projekt müssen endgültig aufgegeben 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
„985	NW	B 058	OU Ahlen	N 2	Vordringlicher Bedarf“

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Es fehlt an einer Netzbetrachtung für den Gesamtbereich Bielefeld – Münster mit Einbeziehung von ebenfalls im Gesetzesentwurf vorgesehenen Maßnahmen an der B 51, B 64 und der B 513. Stattdessen wurde das Projekt nur isoliert betrachtet und bewertet. Die prognostizierte Verkehrsbelastung der Ortsumfahrung unter 10.000 Kfz pro Tag rechtfertigt dieses Projekt nicht. Hier könnte es sich zudem um eine Mautausweichstrecke handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

## 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
“988	NW	B 061	Rheda-Wiedenbrück	Bielefeld/Ummeln	E 4	Vordringlicher Bedarf
	NW	B 061	Rheda-Wiedenbrück (A	Gütersloh	E 4	
	NW	B 061	Gütersloh	Bielefeld/Ummeln	E 4	
989	NW	B 061	Bad Oeynhausen	Dehme (Vorm Berg)	N 2	Weiterer Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 2 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Trotz des Ausbaus käme es im innerstädtischen Bereich Gütersloh gemäß der Analyse des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nur zu sehr geringen Mehrbelastungen. Dies ist anzuzweifeln. Hier ist eher zu erwarten, dass die Maßnahme – bei beschränkten Kapazitäten – zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens im innerstädtischen Bereich und damit einer Zunahme der Belastung der Wohngebiete durch Lärm und Schadstoffen führen könnte. Dies scheint nicht Gegenstand der Analyse des Projekts gewesen zu sein.

## 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
“991	NW	B 062n	OU	Erndtebrück	N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Das Gesamtprojekt im Zuge der B 62/B 508 ist gesamtwirtschaftlich so nicht sinnvoll. Die im Gesetzentwurf enthaltene Dimensionierung mit dem Ausbau auf drei Spuren ist nicht angemessen. Die Straße soll durch bisher unzerschnittene Naturräume führen. Dies gilt gerade angesichts erheblicher ökologischer Eingriffe durch die Inanspruchnahme von Waldgebieten. Den immensen Kosten stehen teilweise nur extrem niedrige prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 (OU Hilchenbach 5.000 Kfz pr Tag) sowie teilweise erhebliche ökologische Eingriffe (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Wald) gegenüber. Die Bedarfseinstufung (VB/ WB\*) ist daher nicht zu rechtfertigen.

## 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
993	NW	B 064	B 051	Münster	Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)	N 3+E 4 Vordringlicher Bedarf
956	NW	B 051		OU Bergisch-Born (B 51)		N 2 Vordringlicher Bedarf
	NW	B 051		Münster (B 481)	ö Münster/Handorf	E 4
	NW	B 051		ö Münster/Handorf	Telgte	E 4
	NW	B 064		OU Warendorf		N 3
	NW	B 064		OU Beelen		N 3
	NW	B 064		OU Herzebrock/Clarholz		N 3

entfällt.

### Begründung

Die angegebene Projektbezeichnung mit der laufenden Nummer 956 „OU Bergisch Born (B 51)“ ist falsch. Bei dem hier angegebenen Projekt 956 mit den Teilprojekten Münster (B 481), ö Münster/Handorf, OU Warendorf, OU Beelen, OU Herzebrock/Clarholz handelt es sich eigentlich um das Projekt mit der Bezeichnung, B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2), lfd. Nr. 993.

Für das Gesamtprojekt im Zuge der B 64 besteht kein Bedarf. Die Pläne für die Ortsumfahrungen Warendorf, Herzebrock und Beelen sind mit drei Fahrstreifen vollkommen überdimensioniert und gleichen eher einer neuen Schnellstraße. Der Neubau ist mit teilweise erheblichen ökologischen Eingriffen in Fauna-Flora-Habitat-Gebieten, Feuchtlebensräume und Waldgebiet verbunden und hätte einen sehr hohen Flächenverbrauch zur Folge. Die Umsetzung des Projektes hätte allein für den Bau der Trasse einen direkten Flächenverbrauch von 86,4 ha zur Folge mit negativen Auswirkungen für die Landwirtschaft vor Ort. Die Fläche für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist in der Angabe der Bundesregierung noch nicht berücksichtigt (BT-Drs. 18/9540). Die Gesamtflächeninanspruchnahme wäre daher um ein Vielfaches höher. Der Flächenverbrauch der einzelnen Projekte hat im Aufstellungsverfahren im Widerspruch zu den Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bei Projekteinstufung und -auswahl keine Rolle gespielt (BT-Drs. 18/9537). Vor Ort gibt es daher auch seitens der Landwirtschaft massiven Widerstand gegen das Vorhaben.

Die Ortsumfahrungen um Herzebrock und Beelen hatte das Land Nordrhein-Westfalen schon in der eigenen Prioritätenliste zurückgestellt. Völlig unklar ist, wieso das BMVI die drei Vorhaben zusammengefasst mit zwei weiteren Vorhaben bewertet hat und so nun keine individuelle Bewertung für die Einzelvorhaben vorliegt. Die Betrachtung von insgesamt fünf Einzelprojekten unter dem Gesamtprojekt im Zuge der B 64 ist nicht sachgerecht. Zumindest für die beiden B51-Projekte und die B64-Projekte wäre eine getrennte Analyse notwendig. Für die Entlastung Warendorfs müsste eine kostengünstigere Alternative zu dem überdimensionierten Vorhaben geprüft werden, die Mensch und Umwelt tatsächlich entlastet.

Es fehlt eine Netzbetrachtung für den Gesamtbereich Bielefeld – Münster mit Einbeziehung der zwar im Bedarfsplan, aber nicht im Planfall unterstellten Maßnahmen an der B 58 und der B 513. Die Prognose für den Planfall 2030 geht für den Gesamtzug auch auf der Bestandsstrecke abschnittsweise von Erhöhungen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung um bis zu 9.000 Kfz aus. Im Vergleich zum Bezugsfall (ohne Projekt) wäre das eine Steigerung um 100 %. Auch die Optimierungen an der parallel verlaufenden Bahnstrecke Münster-Rheda hätten als verkehrsträgerübergreifende Alternative gemäß der Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung geprüft werden müssen, darunter z.B. die Beseitigung von 60 ungesicherten Bahnübergängen, dadurch entstünde die Möglichkeit eines halbstündigen Taktes zwischen Münster und Bielefeld.



## 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
“995	NW	B 065	Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	N 2/3	Vordringlicher Bedarf
	NW	B 065	Pr.Oldendorf	Lübbecke (B 239)	N 2	
	NW	B 065	Lübbecke (B 239)	Hille/Eickhorst (L 803)	N 2	
	NW	B 065	OU Minden	(Stadtgrenze-Erbeweg)	N 3	“

entfällt.

### Begründung

Bei den Teilprojekten 2 und 3 gibt es eine große Betroffenheit von Landschafts- und Wasserschutzgebieten. Die prognostizierte Verkehrsmenge für 2030 von 10.000 Kfz pro Tag scheint im Gegensatz zur aktuellen Belastung (teilweise nur 5.000 pro Tag) zwar höher, rechtfertigt aber die Kette von Ortsumfahrungen und die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht. Bei dieser Strecke könnte es sich weiterhin um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A30 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt. Auch das Umweltbundesamt fordert aus Gründen des Natur- und Flächenschutzes die Streichung des Projektes.

## 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
“996	NW	B 066	Lage	Lage - Lemgo (B 238a - B 238n)	N 3 Weiterer Bedarf
1017	NW	B 239	Lage	Herford/Bad Salz- ufflen (A 2)	N 3 Vordringlicher Bedarf
	NW	B 239	OU Lage	(B239 S - B239 N)	N 3
	NW	B 239	Lage (B 239 N)	Bad Salzu- flen/Schötmar (L712)	N 3
	NW	B 239	Bad Salzuflen	(L 712 - K 4)	N 3
	NW	B 239	Bad Salzuflen (K 4)	Herford (A 2)	N 3
1019	NW	B 239	S-OU Lage	(B 66-B 239 S)	N 3 Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Die Projekte werden abgelehnt. Die Vorhaben sind vor Ort umstritten. Sie tangieren Natur-, Landschafts- und Überschwemmungsgebiete. Die gewählte Realisierung als dreistreifiger Neubau erscheint außerdem verkehrlich fraglich.

Laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sind über 500 neue Ortsumfahrungen mit vorhergesagten Kosten von mehr als 12,6 Mrd. Euro vordringlich. Die Bewertung der Ortsumfahrung Lage zeigt die ganze Absurdität der BVWP-Bewertung und die hauptsächlich isolierte Betrachtung von Einzelprojekten und das Fehlen eines echten Netzdenkens. Statt zu fragen, wie ein Verkehrsproblem gelöst werden kann, werden einzelne Projektwünsche gesammelt und nur für sich betrachtet. Die Umfahrung des Ortes Lage ist deshalb

gleich zweifach im BVWP enthalten. Zumindest über eine Strecke von 3,9 km ist der Verlauf identisch und dennoch unabhängig voneinander bewertet und in den Plan eingestellt: Bei dem Abschnitt „S-OU Lage (B 66 – B 239 S)“ handelt es sich laut Anmeldung des Landes Nordrhein-Westfalen eigentlich um einen Teilabschnitt des Vorhabens „OU Lage (B 239 S – B 239 N)“. Jedoch wurde bereits im Entwurf des BVWP 2030 für beide Straßenneubauprojekte, also sowohl die „OU Lage“ wie auch die „S-OU Lage“, unabhängig voneinander ein Vordringlicher Bedarf festgelegt. Für beide Maßnahmen wurden außerdem positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse angegeben. Auch im Beschluss der Bundesregierung zum neuen BVWP 2030 finden sich beide Maßnahmen unabhängig voneinander im Vordringlichen Bedarf und fließen mit ihren jeweiligen Kosten in das Gesamtvolumen ein. Die Bedarfsfeststellung für zwei identisch verlaufende Straßen, ohne dass irgendeine Beeinträchtigung oder Wechselwirkung in Bezug auf den verkehrlichen Nutzen festgestellt wurde, wirft die Frage auf, ob die angewandte BVWP-Bewertungsmethodik und die isolierte Betrachtung der Nutzen-Kosten-Analysen von Einzelprojekten überhaupt dazu geeignet sind, die Netzwirksamkeit von Verkehrsprojekten angemessen darzustellen und zu bewerten. Die Behandlung der Ortsumfahrung im BVWP zeigt weiterhin, dass das BMVI die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ernst nimmt. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage hierzu (18/9744) schrieb die Bundesregierung, dass im Rahmen der Beteiligung niemand darauf hingewiesen hätte, dass die Straße zweimal vorkommt. Die Grüne Landtagsfraktion NRW hat dies in ihrer Stellungnahme aber ausdrücklich erwähnt. Das zeigt, wie schlecht die Öffentlichkeitsbeteiligung beim BVWP funktioniert hat.

## 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
“1007	NW	B 221	OU	Unterbruch	N 2	Vordringlicher Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Durch den Bau würden diverse Wohngebiete mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen belastet. Die Analyse der Verkehrsflüsse im Bundesverkehrswegeplan ist fehlerhaft, da die im Bau befindliche B 221 OU Wassenberg nicht in die Analyse des Planfalls 2030 (Vorhersage mit umgesetztem Projekt) übernommen wurde. Ebenso hätte die im Bau befindliche L 117n einbezogen werden sollen. Die verkehrliche Notwendigkeit der OU Unterbruch sinkt durch Berücksichtigung dieser Alternativen deutlich. Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 46 handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Von der Planung sind Überschwemmungsbereiche sowie Landschaftsschutzgebiete betroffen. Die Feststellung einer „geringen“ Umweltbetroffenheit ist daher anzuzweifeln.

## 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) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
1011	NW	B 229	OU	Neuenrade	N 2	Vordringlicher Bedarf
1012	NW	B 229	OU	Balve	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

### Begründung

OU Neuenrade: Eine „geringe“ Umweltbetroffenheit erscheint angesichts der Eingriffe in Landschaftsschutzgebiet und Wald als zu gering eingestuft. Weiter sollte die städtebauliche Bewertung dahingehend überprüft werden, ob es durch das Projekt nicht auch zu neuen Belastungseffekten in Wohngebieten kommen kann.

OU Balve: Die Straße würde in großen Teilen im Landschaftsschutzgebiet verlaufen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz pro Tag für das Jahr 2030 wäre für eine Ortsumgehung nicht sehr hoch. Auch vor Ort bestehen massive Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Projekts und damit auch an der prognostizierten Entlastungswirkung.

## 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:

Ifd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
"1018	NW	B 239	Herford-Kirchlengern	(w L 545 - L 782)	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt

### Begründung

Der geplante Neubau ist aufgrund der Nähe zur Werre (Landschaftsschutz / Überschwemmungsgebiet) problematisch und mit hohen Kosten für Natur und Umwelt verbunden. Es wurde auch eine Tunnelvariante gemeldet. Unklar ist, warum diese Variante nicht als Bewertungsgrundlage gewählt wurde.

## 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:

Ifd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
“997	NW	B 066		Bielefeld	N 4	Weiterer Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Das Projekt führt zur erheblichen Belastung bislang unbelasteter Wohngebiete und Grünflächen im Stadtgebiet Bielefeld. Vor diesem Hintergrund ist die städtebauliche Bewertung des Projekts nicht nachvollziehbar. Gemäß Planfallanalys (Vohersage mit umgesetztem Projekt) soll die Verkehrsbelastung auf der neuen B 66 für das Jahr 2030 ca. 40.000 Kfz pro Tag betragen, auf der bestehenden B 61 jedoch nur um rund 15.000 Kfz pro Tag zurückgehen. Zudem werden weitere Lkw-Verkehre prognostiziert.

Auch unter Einbeziehung weiterer Entlastungen führt die Maßnahme insgesamt zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens im innerstädtischen Bereich Bielefelds mit den entsprechenden negativen Folgewirkungen für Lärm- und Schadstoffemissionen.

In Teilen sind Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete vom Neubau betroffen, weshalb die festgestellte „geringe“ Umweltbetroffenheit anzuzweifeln ist.

## 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
1010	NW	B 225	OU	Alt-Marl	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

### Begründung

Das Projekt ist gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Die im Planfall, also bei Umsetzung des Projektes, prognostizierte Verkehrsbelastung von nur 6.000 Kfz pro Tag für das Jahr 2030 rechtfertigt die Einstufung nicht. Aktuell liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen im Durchschnitt bei fast 10.000 Fahrzeugen pro Tag. Die Darstellung, das Projekt habe eine „geringe“ Umweltbetroffenheit ist anzuzweifeln, da die als Bewertungsgrundlage gewählte Linie komplett durch ein Landschaftsschutzgebiet verläuft.



## 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
“1016	NW B 238		Lemgo	Bad Eilsen (B 66 - A 2)	N 2/4 Vordringlicher Bedarf
	NW B 238		OU Lemgo	(L 712 - B 238 alt)	N 2
	NW B 238		OU Kalletal/Hohenhausen		N 2”

entfällt.

### Begründung

Das Vorhaben ist vor Ort sehr umstritten und gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll. Der Abschnitt zwischen L 712 und L 958 würde einen erheblichen Eingriff ins Ilsetal bedeuten. Trotz massivem ökologischen Eingriff in Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete sowie Überschwemmungsgebiete wird lediglich eine „geringe“ Umweltbetroffenheit attestiert. Die städtebauliche Beurteilung ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nur einseitig bewertet, da die negativen Effekte in den nördlichen Wohngebieten in Lemgo nicht berücksichtigt werden. Das Projekt ist selbst laut BVWP nicht von großräumiger Bedeutung und damit ohne Wirkung für das übergreifende Gesamtnetz.

## 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
"1041	NW	B 483	OU	Schwelm	N 2	Vordringlicher Bedarf"

entfällt.

### Begründung

Die Umsetzung des Neubaus würde zu einer zusätzlichen Belastung von Wohn- sowie Naherholungsgebieten mit Lärm und Schadstoffen führen und widerspricht damit dem Ziel, Mensch und Umwelt zu entlasten.

## 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
“1042	NW	B 484	OU	Overath	N 2/3	Weiterer Bedarf”

entfällt.

### Begründung

Die Feststellung einer „mittleren“ Umweltbetroffenheit ist angesichts der Führung durch Überschwemmungs-, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete anzuzweifeln. Die alternative Prüfung eines Tunnels wird im Projektdossier nicht vollständig dargelegt. Bei dieser Strecke handelt es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 3 / A 4. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Der im Gesetzesentwurf ebenfalls enthaltene Ausbau der A 3 zwischen AS Königsfort und AD Heumar (VB-E) sowie der Ausbau der A 4 zwischen AK Köln Ost und AS Moitzfeld (VB-E) muss daher bei der Betrachtung als gesetzt einbezogen werden und macht den Bau der Ortsumfahrung obsolet.

## 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
“1043	NW	B 508n	Schameder	Frankenberg	N 3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1044	NW	B 508n	T-OU Kreuztal	(Querspange)	N 3	Vordringlicher Bedarf
1045	NW	B 508n	OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
1046	NW	B 508n	OU Hilchenbach		N 2/3	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

### Begründung

Das Gesamtprojekt im Zuge der B 508 ist gesamtwirtschaftlich so nicht sinnvoll. Die im Gesetzesentwurf enthaltene Dimensionierung mit dem Ausbau auf drei Spuren ist nicht angemessen. Die Querspange B508n Kreuztal bedeutet als dreispuriger Neubau Ausgaben von 12 Mio. Euro pro Kilometer bei einer offenen Streckenführung ohne Tunnel.

Die Straße soll durch bisher unzerschnittene Naturräume führen. Dies gilt gerade angesichts erheblicher ökologischer Eingriffe durch die Inanspruchnahme von Waldgebieten. Den immensen Kosten stehen teilweise nur extrem niedrige prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 (OU Hilchenbach 5.000 Kfz pr Tag) sowie teilweise erhebliche ökologische Eingriffe (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Wald) gegenüber. Die Bedarfseinstufung (VB/ WB\*) ist daher nicht zu rechtfertigen.

## 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
1047	NW	B 513	OU	Harsewinkel	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

#### Begründung

Die Verkehrsbelastung am westlichen Ortsausgang von Harsewinkel liegt nur bei durchschnittlich ca. 8.000 Kfz pro Tag. Der meiste Verkehr ist Ziel- und Quellverkehr von und nach Harsewinkel. Die Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur berücksichtigt dies jedoch nicht. Die prognostizierte Entlastung der Ortsdurchfahrt wird daher nicht eintreffen. Eine Netzbetrachtung sowie eine abwägende Einbeziehung der ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan und im Entwurf des Ausbaugesetzes enthaltenen Maßnahmen an B 51, B 58 und B 64 im Korridor Bielefeld – Münster fehlt. So ist beispielsweise bei Realisierung der fünf Ortsumgehungen B 51/B 64 für Harsewinkel ein Rückgang der Verkehrsbelastung in diesem Bereich um 3.000 Kfz pro Tag (38 %) prognostiziert, der in der Bewertung aber nicht berücksichtigt wurde. Die Ortsumfahrung tangiert Natur-, Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiete, weshalb die attestierte „mittlere“ Umweltbetroffenheit anzuzweifeln ist.

## 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
1048	NW	B 516	OU	Ense/Ruhne	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

#### Begründung

Das Projekt ist zu streichen, da die Umsetzung zur Belastung von bislang wenig betroffenen Ortsrandgebieten mit Lärm und Schadstoffen führen würde. Die prognostizierten Verkehrszahlen und der teilweise extreme Rückgang der Zahlen im Ortskern werden aufgrund der Quell-Ziel-Verkehre und des Knotenpunktes für das nachgeordnete Straßennetz im Ortskern bezweifelt. Bei dieser Strecke könnte es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke handeln. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehene Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

## 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
1050	NW	B 528	S-OU	Kamp-Lintfort	N 2	Vordringlicher Bedarf

entfällt.

#### Begründung

Der Ausbau der A 57 und des AK Moers müssen bei der Bewertung des Projektes berücksichtigt werden, da hier Zusammenhänge bestehen, welche die Notwendigkeit der S-OU Kamp-Lintfort widerlegen. Bei dieser Strecke handelt es sich um eine Lkw-Maut-Ausweichstrecke zur A 57 / A 40. Die geplante Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t sowie die ab 2018 vorgesehenen Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wurden jedoch bei der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 bisher nicht berücksichtigt. Der Lkw-Verkehr auf Bundesstraßen, die bisher als Mautausweichstrecken dienen, wird so für das Jahr 2030 systematisch überschätzt.

Das Projekt führt durch mehrere ökologisch wertvolle Schutzgebiete und nah an Wohngebieten vorbei. Hier käme es zu einer Mehrbelastung durch Lärm und Schadstoffe. Die Feststellung einer „geringen“ Umweltbetroffenheit ist daher anzuzweifeln.