

## 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             |
|---------|------|--------|--------|-------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 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         |
|---------|------|--------|--------------------|--------------------|---------|-----------------------|
| 1052    | RP   | A 001  | AS Kelberg (B 410) | AS Adenau (L10)    | 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 |  |
|---------|------|--------|--------|--------------------|------------------|---------------|--|
| “1059   | RP   | A 060  |        | AD Mainz           | AK Mainz-S       | E 6           | Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung |
|         | RP   | A 060  |        | AD Mainz           | AS Mainz-Finthen | E 6           |  |
|         | RP   | A 060  |        | AS Mainz-Finthen   | AK Mainz-S       | E 6           | “  |

Wird ersetzt durch die Angabe:

| lfd.Nr. | Land | Straße | Straße | Projektbezeichnung | Bauziel          | Dringlichkeit                      |  |
|---------|------|--------|--------|--------------------|------------------|------------------------------------|--|
| “1059   | RP   | A 060  |        | AD Mainz           | AK Mainz-S       | E 6 [lfd. Fußnotennummer einfügen] | Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung |
|         | RP   | A 060  |        | AD Mainz           | AS Mainz-Finthen | E 6 [lfd. Fußnotennummer einfügen] |  |
|         | RP   | A 060  |        | AS Mainz-Finthen   | AK Mainz-S       | E 6 [lfd. Fußnotennummer einfügen] | “  |

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

„Als Alternative zu einem dauerhaften Ausbau ist der Ausbau auf 4+2 Streifen, die „temporäre Seitenstreifenfreigabe“ und ggf. weitere Maßnahmen zur Beseitigung der temporären Engpasssituation zu untersuchen.“

### Begründung

Der Ausbau auf sechs Fahrstreifen würde zu massiven Schädigungen des Naturschutzgebiet „Mainzer Sand“ führen und hätte einen enormen Flächenverbrauch zur Folge. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein sechsspuriger Ausbau festgeschrieben, obwohl sich ein Runder Tisch der Stadt Mainz schon für eine „4+2 Lösung“, also die temporäre Freigabe des Standstreifens bei hoher Belastung, ausgesprochen hatte. Das Vorhaben wurde auch vom Land Rheinland-Pfalz nicht zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet (BT-Drs. 18/4313). Mit einem Wert von nur 1,2 hat das Vorhaben zudem ein überdurchschnittlich schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis und droht im Falle weiterer Kostensteigerungem nach BVWP-Bewertungsmethodik unwirtschaftlich zu sein. Die 4+2-Lösung ist daher vorrangig und ergebnisoffen zu prüfen und die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen nur durchzuführen, wenn diese Prüfung unter Einbezug aller Betroffenen zu einem negativen Ergebnis führt.

## 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                     |
|---------|------|--------|--------|--------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| "1073   | RP   | B 010  |        | Hinterweidenthal   | Hauenstein E 4            | Vordringlicher Bedarf             |
| 1074    | RP   | B 010  |        | Hauenstein         | Wellbachtal E 4<br>(B 48) | Vordringlicher Bedarf             |
| 1075    | RP   | B 010  |        | Wellbachtal (B 48) | AS E 4<br>Annweiler-O     | Weiterer Bedarf mit Planungsrecht |
| 1076    | RP   | B 010  |        | AS Annweiler-O     | Godramstein E 4           | Weiterer Bedarf mit Planungsrecht |
| 1077    | RP   | B 010  |        | Godramstein        | Landau (A E 4<br>65)      | Vordringlicher Bedarf"            |

entfällt

### Begründung

Der Ausbau der Bundesstraße B 10 zerschneidet das UNESCO-Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen (Lebensraum von Luchs und Wildkatze) und ist mit sehr hohen Kosten für Umwelt und Natur verbunden. Die naturschutzfachliche Betroffenheit ist wesentlich größer als im Umwelbericht angegeben und die tatsächliche Flächeninanspruchnahme um ein Vielfaches höher.

Verkehrlich ist der Ausbau auf vier Spuren nicht sinnvoll: Das im BVWP berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis ist mit 1,4 für Straßenprojekte besonders niedrig. Insbesondere im Planungsabschnitt Wellbachtal – Goldramstein ist mit weit höheren Kosten zu rechnen, dadurch droht der Ausbau unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu fallen. Nur 30 km nördlich der B 10 verläuft die Bundesautobahn A 6, die Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) ist. Mit der Ausweitung auf 4 Spuren bestünde die Gefahr, dass internationaler LKW-Transitverkehr der TEN-Achse Paris – Mannheim auf die B10 zu verlagern. Dies widerspricht dem Ziel einer Bündelung des Güterverkehrs auf leistungsstarken Hauptachsen.

## 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          |
|---------|------|--------|--------|---------------------|---------|------------------------|
| „1093   | RP   | B 051n |        | Westumfahrung Trier | N 2/4   | Vordringlicher Bedarf“ |

entfällt.

### Begründung

Für die B 51 – Westumfahrung Trier (Moselaufstieg) – besteht keine verkehrliche Notwendigkeit. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde sie aufgrund eines sehr niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) nur dem Weiteren Bedarf zugeordnet. Das jetzt angegebene NKV ist nicht nachvollziehbar. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde ein hohes ökologisches Risiko festgestellt. Wie die Bundesregierung auf Anfrage der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen mitteilte (BT-Drs. 18/8630), hat sich die Beurteilung nicht geändert. In dem im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemachten Projektdossier wurde die Umweltbetroffenheit des Projektes fälschlicherweise als „planfestgestellt“ bezeichnet. Es liegt jedoch kein rechstgültiger Planfeststellungsbeschluss vor und darin angegebene Daten waren inkorrekt. Die damalige umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung muss vor einem neuen Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden (BT-Drs. 18/8630). Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung gestellten Projektdaten zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umwelprüfung waren darüber hinaus fehlerhaft.