

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

#### Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat stellt fest, dass der für den Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Finanzrahmen zu gering bemessen ist. Um einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sicher zu stellen, ist eine erhebliche Erweiterung des Finanzrahmens erforderlich.
2. Das Programmvolumen für den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) ist angesichts der prognostizierten Steigerungen der Verkehrsleistungen auszuweiten, damit weitere dringend notwendige Projekte in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen werden können und eine Realisierung bis 2015 angestrebt werden kann.
3. Bereits 2001 hat die vom Bund eingesetzte Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für die Bundesfernstraßen" eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 4 Mrd. DM festgestellt, ohne deren Schließung es zwangsläufig zu einem weiteren Verfall der Substanz und einer Verzögerung bei – bzw. zum Verzicht auf – dringend erforderliche(n) Aus- und Neubaumaßnahmen kommen würde. Durch den Finanzrahmen im Bereich Bundesfernstraßen von 77,5 Mrd. € wird die Finanzierungslücke bei weitem nicht geschlossen.
4. Angesichts der prognostizierten Verkehrssteigerungen wird der Bundesverkehrswegeplan, aus dem das Gesetz abgeleitet wird, den Anforderungen an eine

leistungsfähige Infrastruktur nicht in vollem Umfang gerecht. So sind z. B. wichtige Maßnahmen auf Autobahnen von internationaler Bedeutung nur im „Weiteren Bedarf“ (WB) mit einer Realisierung nach 2015 enthalten.

5. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, dass mit einer angemessenen Berücksichtigung der Erhaltungsaufwendungen einer langjährigen Forderung der Ländersseite nachgekommen wurde und dass mit Einstellung einer Planungsreserve das Volumen und die Flexibilität von Maßnahmen im "Vordringlichen Bedarf" erhöht wurde.
6. Der völlig unzureichende Finanzrahmen wird für den Bundesrat jedoch daran deutlich, dass für "Neue Vorhaben" im "Vordringlichen Bedarf" lediglich 22,8 Mrd. € vorgesehen sind. Durch die Planungsreserve ist der Finanzrahmen i.H.v. 11,7 Mrd. € überzeichnet. Laufende und fest disponierte Vorhaben werden bis zum Jahr 2015 weitestgehend finanziert sein, weshalb die "Neuen Vorhaben" des "Vordringlichen Bedarfs" nicht einmal zur Hälfte vom Finanzrahmen gedeckt sind. Damit ist für den Bundesrat offensichtlich, dass auch für Maßnahmen des "Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB\*)" eine Realisierungsmöglichkeit erst in einem Zeitraum nach dem Jahr 2015 besteht.
7. Die Möglichkeit, ein erhöhtes Programmvolumen auch haushaltsmäßig abwickeln zu können, ist durch die erwarteten Einnahmen aus der Lkw-Maut und die im Autobahnmautgesetz verankerte Zweckbindung dieser Einnahmen für die Verkehrsinfrastruktur gegeben.
8. Zur Finanzierung fordert der Bundesrat den Bund auf, zumindest die bisherigen Ansätze des Verkehrshaushaltes fortzuschreiben. Darüber hinaus müssen die Einnahmen aus der Lkw-Maut entsprechend dem geänderten § 11 ABMG zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet werden. Der Bundesrat fordert den Bund auf, eine dem geänderten § 11 ABMG entsprechende Haushaltspolitik zu betreiben und die Maut nicht dazu zu verwenden, Kürzungen im Bundesfernstraßenhaushalt auszugleichen.
9. Die erstmals von der Bundesregierung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eingeführte Kategorie „mit besonderem naturschutzfachlichen Pla-

nungsauftrag“ (sog. Öko-Stern) ist aus methodischen Gründen entbehrlich und sollte deshalb ersatzlos entfallen.

10. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 (Karte „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“) enthält zusätzlich zu den bisherigen Dringlichkeitseinstufungen „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ ergänzende Unterscheidungsmerkmale. Sie beziehen sich entsprechend der Legende „Dringlichkeiten“ der Bedarfsplankarte auf Projekte des Vordringlichen Bedarfs „mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB“ bzw. für Projekte des Weiteren Bedarfs „mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ sowie „mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“. Diese neuartigen Unterscheidungsmerkmale sind in der Legende mit auf die Dringlichkeit bezogenen Fußnoten versehen: „Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (Fußnote 1) bzw. Weiteren Bedarfs (Fußnote 2).“.

Diese Bedarfsplanprojekte mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB/WB sind demnach entsprechend den Fußnoten 1 und 2 nicht von vorne herein Projekte des „Vordringlichen“ bzw. „Weiteren Bedarfs“. Sie sollen erst mit Einstellung in den Straßenbauplan zu solchen werden. Die Aufnahme eines Projektes in den Straßenbauplan setzte bisher grundsätzlich vollziehbares Baurecht voraus. Insofern gilt für derartige Projekte nach der neuen Rechtslage auch nicht der § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG, wonach die Feststellung des Bedarfs für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich ist. Damit muss bei jeder dieser Maßnahmen die Planrechtfertigung im Einzelfall begründet werden, mit der Auswirkung, dass diese auch gerichtlich nachprüfbar ist. Klagen haben dann mangels Anwendbarkeit des § 17 Abs. 6a FStrG auch aufschiebende Wirkung. Diese neu geschaffenen Kategorien erschweren somit die Genehmigungsverfahren für solche Vorhaben durch die notwendig werdende individuelle Begründung der Planrechtfertigung und deren Anfechtbarkeit.

Beim „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ ist nicht geregelt, wie mit diesen Maßnahmen nach bestandskräftiger Planfeststellung umgegangen werden soll. Nach dem jetzigen Entwurf verbleiben diese Maßnahmen im „Weiteren Bedarf“. Das bedeutet jedoch, dass eine Realisierung erst nach 2015 möglich wird. Wegen der begrenzten Gültigkeitsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen besteht die Gefahr, dass derartige Projekte nicht rechtzeitig umgesetzt werden können und dass ggf. sogar ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig wird.

11. Projekte auf den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Abstufung vorgesehenen autobahnparallelen Bundesstraßen sind, ein entsprechendes Bewertungsergebnis vorausgesetzt, in den Bedarfsplan aufzunehmen, wenn zwischen dem Bund und den Ländern keine einvernehmliche Abstufungsregelung vorliegt. Der Bund kann nicht einseitig eine Abstufung der betroffenen Straßen veranlassen und ist daher als Baulastträger für derartige Maßnahmen zuständig.
12. Im Entwurf des neuen Straßenbedarfsplans werden die disponiblen Projekte auf autobahnparallelen Strecken, die nach dem Abstufungskonzept des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahre 1995 zur Abstufung vorgesehen sind, unterschiedlich behandelt. Während einige Projekte auf Grund ihrer Fernverkehrsrelevanz in den neuen Bedarfsplan aufgenommen werden, wird für die übrigen aus Sicht des Bundes "kein Bedarf" gesehen und daher keine Aufnahme in den Bedarfsplan vorgenommen (siehe Begründung zum Gesetzentwurf Teil B, Ziffer 4, Seite 31).

Da viele Ortsumgehungen betroffen sind, deren verstärkter Bau zu den Zielen des neuen Bedarfsplans gehört (siehe Begründung zum Gesetzentwurf Teil A, Ziffer 2.1.4, Seite 6), führt das Verfahren des Bundes für viele Städte und Gemeinden zu unververtretbaren Härten.

Daher sind die Projekte auf abzustufenden Bundesstraßen wie alle anderen Projekte zu behandeln und entsprechend dem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis einzustufen und in den neuen Bedarfsplan aufzunehmen. Soweit zwischen dem Bund und den Ländern keine einvernehmliche Abstufungsregelung besteht, bleibt der Bund als Baulastträger für diese Projekte.

13. Zu der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG)

In der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 ist die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:

a) A 21 Kiel - Klein Barkau

In der Karte „Nordblatt“ ist die nördliche Anbindung der Baumaßnahme "A 21 Kiel - Klein Barkau" ab dem Knoten A 21 / L 317 an die Bundesstraße B 76 - auf dem durch beidseitig gelbe Striche markierten Verlauf der Baumaßnahme „B 202 Eckverbindung A 21 - B 76“ - durch beidseitig rote Bundesautobahn-Striche als "Vordringlicher Bedarf" darzustellen.

Als Folge

entfällt die durch beiderseitig gelbe Striche als "Weiterer Bedarf" markierte Baumaßnahme "B 202 Eckverbindung A 21 - B 76 in Kiel (Südspange)".

b) B 502 Verlegung zwischen neuen Knoten A 21 / B 76 und Ellerbek

In der Karte „Nordblatt“ ist die Baumaßnahme "B 502 Verlegung zwischen neuen Knoten A 21 / B 76 und Ellerbek" zwischen dem Knoten A 21 / B 76 und dem Knoten B 502 / K 1 (Klausdorfer Weg) durch Markierung mit beidseitig gelben Strichen als neues Projekt des "Weiteren Bedarfs" aufzunehmen.

Begründung:

zu a):

Im Rahmen der Erarbeitung der Linienbestimmungsunterlagen für das Projekt „A 21 Kiel - Klein Barkau“ hat sich gezeigt, dass die Realisierbarkeit des nördlichen Anschlusses der A 21 an die B 76 aus wirtschaftlichen, ökologischen sowie städtebaulichen Gründen über den geplanten Verlauf des Projektes „B 202 Eckverbindung A 21 - B 76 in Kiel (Südspange)“ realisiert werden sollte.

Das Projekt „B 202 Eckverbindung A 21 - B 76 in Kiel (Südspange)“ kann deshalb entfallen. Bezüglich der Investitionskosten des VB ergibt sich keine Veränderung.

zu b):

Die Entwicklung der vielfältigen Bereiche des Kieler Hafens insbesondere mit seinen Fährlinienterminals (Hafenhinterlandanbindung) erfordert mittelfristig die Verlegung der B 502 im Bereich zwischen dem neuen Knoten A 21 / B 76 und der bereits ausgebauten B 502 in Ellerbek als Lückenschluss eines zukünftig anbaufreien und höhenfreien Bundesstraßen-Tangenten-Systems in Kiel sowohl auf dem West- als auch dem Ostufer der Kieler Förde.

Da dieses Projekt in den "Weiteren Bedarf" aufgenommen werden soll, ergibt sich keine Veränderung des Anteils Schleswig-Holstein für den vordringlichen Bedarf bei den Bundesfernstraßen. Die einzelnen Projektangaben liegen dem BMVBW bereits vor.

14. Zu der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG)

In der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 ist die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:

a) B 7 Ortsumgehung Weimar-Ost

In der Karte „Südblatt“ sind die die Ortsumgehung Weimar-Ost markieren-

den gelben beidseitigen dünnen Striche durch rote beidseitige dünne Striche zu ersetzen.

b) B 85 Ortsumgehung Oldisleben – Heldrungen

In der Karte „Nordblatt“ sind die die Ortsumgehung Oldisleben-Heldrungen markierenden gelben beidseitigen dünnen Striche zu löschen.

Begründung:

Die Änderung in Buchstabe a bedeutet Neubau der Ortsumgehung in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“.

Die Änderung in Buchstabe b bedeutet, der Neubau der Ortsumgehung - im Bundesverkehrswegeplan 2003 als "Vordringlicher Bedarf" (Seite 152, lfd. Nr. 80) eingestuft, in der Karte „Nordblatt“ irrtümlich als "Weiterer Bedarf" eingetragen - wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Die Ortsumgehung Weimar-Ost ist als Vervollständigung der bereits realisierten Baumaßnahme Weimar-West zu betrachten. Die Gesamtmaßnahme ist auf Grund ihrer Verkehrswirksamkeit für die Stadt und die Region Weimar-Apolda-Jena von besonderer Dringlichkeit. Die Maßnahme war im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 im "Vordringlichen Bedarf" enthalten. Im Nachgang zum bilateralen Gespräch mit Thüringen wurde diese Maßnahme ohne nochmalige Abstimmung mit Thüringen in den "Weiteren Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans 2003 verschoben. Als Ausgleich wurde die Maßnahme "B 85 Ortsumgehung Oldisleben – Heldrungen" in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen, obwohl im bilateralen Gespräch mit Thüringen abgestimmt war, dass dieses Vorhaben aus Landesmitteln gebaut wird.

Thüringen bekräftigt seinen Vorschlag aus dem bilateralen Gespräch mit dem BMVBW, die im Bedarfsplanentwurf im "Vordringlichen Bedarf" eingeordnete Ortsumgehung "B 85 Oldisleben - Heldrungen" als Zubringer zur A 71 aus Landesmitteln zu finanzieren. Dieser Vorschlag steht im Zusammenhang mit der notwendigen Neuordnung des Straßennetzes in dieser Region: Die Landesstraße L 1172 wird im Abschnitt Sondershausen - Bad Frankenhausen – Artern - Querfurt zur Bundesstraße aufgestuft und im Gegenzug die Bundesstraße B 85 zwischen der B 80 und der B 176 zur Landesstraße abgestuft.

Die Investitionskosten des Vorhabens B 7 Ortsumgehung Weimar-West sind um 0,6 Mio. € niedriger als die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme B 85 Ortsumgehung Oldisleben – Heldrungen. Damit würde sich der Anteil Thüringens am Finanzrahmen für den "Vordringlichen Bedarf" bei den Bundesfernstraßen nicht erhöhen.