

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – Drucksache 15/1657 –

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

A. Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Nummer 1

Die Feststellung des Bundesrates, dass für einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein größerer Finanzrahmen erforderlich wäre, lässt außer Acht, dass entscheidend für die Qualität und den Sinn eines Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) jedoch die Solidität seines Finanzrahmens ist. Mit der Verstetigung des seit dem Jahre 2001 erreichten hohen Investitionsniveaus liegt dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ein solider und realistischer Finanzrahmen zugrunde. An das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP), das eine erhebliche Erhöhung der Investitionen ermöglicht hat, schließen sich die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut an. Damit kann trotz des Konsolidierungsbedarfes des Bundeshaushalts das durch das ZIP angestoßene Investitionsvolumen auf dem derzeit hohen Stand fortgeführt, verstetigt und mittelfristig sogar noch weiter erhöht werden.

Zu den Nummern 2 bis 4

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 legt den Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit auf die Bestandsnetz- und Erhaltungsinvestitionen. Hierfür sind 56 % des Gesamtinvestitionsvolumens des Bundesverkehrswegeplanes 2003 vorgesehen. Eine Ausweitung des Programmvolumens für Projekte des Vordringlichen Bedarfes wäre nur zu Lasten der Bestandsnetz- und Erhaltungsinvestitionen erreichbar. Dies ist angesichts der begrenzten Haushaltsmittel und des steigenden Bedarfs an Ersatz- bzw. Erhaltungsinvestitionen

in die Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße verkehrspolitisch nicht vertretbar.

Für die Investitionen in die Bundesfernstraßen sieht der BVWP 2003 in Anlehnung an die Forderungen der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für die Bundesfernstraßen“ langfristig höhere Ausgaben als in den Jahren 1991 bis 2002 vor.

Von dem vorgesehenen Gesamtinvestitionsvolumen für die Bundesfernstraßen in Höhe von 77,5 Mrd. Euro – ohne Planungsreserve – sind 37,7 Mrd. Euro im Wesentlichen für die Erhaltung der bestehenden Bundesfernstraßen vorgesehen. Dies unterstreicht den erhöhten Stellenwert der Erhaltung der Straßeninfrastruktur, wodurch entsprechend der Erhaltungsbearbeitungsprognose des BMVBW die Qualität des Netzes langfristig gesichert werden soll.

Davon ausgehend können bis 2015 die für den Vordringlichen Bedarf (VB) festgelegten Projekte realisiert werden. Nach dem Finanzrahmen des BVWP 2003 sind dies Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 36 Mrd. Euro (ohne Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte). Da heute nicht absehbar sein kann, inwieweit das Baurecht zeitgerecht bis 2015 für alle VB-Projekte geschaffen wird, wurden im Rahmen einer Planungsreserve in Höhe von 11,7 Mrd. Euro weitere Projekte für den VB vorgeschlagen. Diese „Überzeichnung“ des Projektvolumens um ca. 30 % schafft die beabsichtigte und notwendige Flexibilität der Investitionsplanungen und entspricht damit einer Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. März 2003.

Zu Nummer 6

In begründeten und im einzelnen gekennzeichneten Fällen wurden Projekte – insbesondere auf Grund ihrer netzkon-

zeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten und damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Projekten – für die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ vorgeschlagen.

Für diese Projekte wird den Ländern die Möglichkeit („Planungsrecht“, im Gegensatz zum „uneingeschränkten Planungsauftrag“ für Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs) eingeräumt, die Projektplanung bis zur Erlangung des Baurechtes zu betreiben.

Zu Nummer 8

Der Haushaltsentwurf 2004 berücksichtigt die Einigung im Vermittlungsverfahren über die Einnahmen aus der LKW-Maut und deren Verwendung. Er trägt der Zweckbindung der LKW-Mauteinnahmen, geregelt in § 11 Satz 2 und 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge, uneingeschränkt Rechnung. Aus dem dem Bund zustehenden Aufkommen (2,8 Mrd. Euro) werden ausschließlich Verkehrsinvestitionen (knapp 2,1 Mrd. Euro, davon rd. 1,1 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesfernstraßen) sowie die Ausgaben für den Betrieb, die Überwachung und Kontrolle des Mautsystems (rd. 0,7 Mrd. Euro) geleistet.

Die Veranschlagung des Mauteinnahmen- und Ausgabenkreislaufs erfolgt haushaltsneutral. Es werden keine Haushaltsentlastungen aus diesem Kreislauf bezweckt und keine Haushaltsbelastungen akzeptiert.

Die Finanzplanung bis 2007 sieht eine mit steigender Tendenz ausgestattete Verstärkung der Bundesfernstraßeninvestitionen vor.

Zu Nummer 9

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates, wonach die erstmals von der Bundesregierung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eingeführte Kategorie „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ aus methodischen Gründen entbehrlich und deshalb ersatzlos zu streichen ist.

Beim Bundesverkehrswegeplan 2003 spielen Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Belange im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit. Bei allen neuen Straßenprojekten erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte durch das Bundesamt für Naturschutz). Hieran schloss sich eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) unabhängig von der Größe des Vorhabens an, soweit mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen war. Sie ergänzen das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des erwogenen Projektes, soweit Umweltauswirkungen nicht bereits monetarisiert im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden. Die Kategorie „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ ist die Folge dieser Untersuchungen. Sie leistet frühzeitig einen Beitrag, die verfahrensrechtlichen Risiken zu minimieren.

Die Einordnung in die Kategorie „mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ ist somit als Hinweis zu verstehen, dass in der weiteren Planung eine Auseinandersetzung mit

den erkannten Konflikten erforderlich ist und die Projektdurchführung möglicherweise mit höherem Aufwand z. B. für die Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. Sicherung des Netzzusammenhangs von Natura 2000 verbunden sein wird.

Zu Nummer 10

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates, wonach bei Bedarfsplanprojekten mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag die Planrechtfertigung im Einzelfall begründet werden müsse. Sie ist – wie auf Seite 29 der Gesetzesbegründung näher erläutert – vielmehr der Auffassung, dass für alle im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen, damit auch für die hier angesprochenen, die in § 1 Abs. 2 Satz 2 des Fernstraßenbaugesetzes normierte Feststellung des Bedarfs für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich ist. Dass es sich bei den Projekten mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag um Vorhaben des Bedarfsplans handelt, stellt auch der Bundesrat nicht in Frage, da er in seiner Stellungnahme selbst von „Bedarfsplanprojekten“ spricht.

Die „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für Vordringlichen Bedarf (VB)“ besitzen alle Eigenschaften des Vordringlichen Bedarfs mit Ausnahme der unmittelbaren Realisierbarkeit. Diese Realisierbarkeit wird über die in der Fußnote der Legende der Bedarfsplan-karte enthaltene gesetzliche Fiktion bei Nachweis der planerischen Bewältigung der naturschutzfachlichen Konflikte und der darauf folgenden Aufnahme der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt bewirkt. Für solche Vorhaben besteht daher ein umfassender Planungsauftrag, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. d. Fernstraßenbaugesetzes verbindlich festgestellt ist.

Die aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik kann auch nur im Rahmen der weiteren Planung abgearbeitet werden. Über das Ergebnis wird der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Deutschen Bundestag so rechtzeitig unterrichten, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan berücksichtigen kann.

Die Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ bzw. des „Weiteren Bedarfs mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ werden entsprechend nach der Abarbeitung der erkannten naturschutzfachlichen Konflikte im Rahmen der Planung zu Maßnahmen des Weiteren Bedarfs, wenn sie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt aufgenommen sind.

Zu den Nummern 11 und 12

Der Bundesrechnungshof hat in seinen Bemerkungen von 1986 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr aufgefordert, bestimmte, parallel zur Bundesautobahn verlaufende Bundesstraßen in den alten Ländern gemäß § 2 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes in eine Straßenklasse nach Landesrecht abzustufen, weil sie nicht mehr dem gesetzlichen Kriterium einer Bundesfernstraße entsprechen.

Im Mai 1987 wurden die Länder zur Abstufung von insgesamt rd. 3 000 km autobahnparalleler Bundesstraßen aufgefordert.

Im Jahre 1995 wurden die Festlegungen des Jahres 1987 anhand des aktuellen Bedarfsplanes überprüft, aktualisiert, komplettiert und die Länder mit Schreiben vom 26. Juli 1995 zum Vollzug der Abstufungen aufgefordert. Hierüber hat das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr den Deutschen Bundestag, wie in der Drucksache 13/5380 vom 1. August 1996 festgehalten, informiert.

Der Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages hat in seiner 32. Sitzung am 19. April 2002 das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgefordert, bei der anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplans alle Bedarfsplanprojekte auf abzustufenden Bundesstraßen zu streichen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Rahmen der Vorbereitung der Bewertungen zum neuen BVWP angekündigt, disponible Projekte des geltenden Bedarfsplanes auf autobahnparallelen Bundesstraßen als Voraussetzung für deren Abstufung im BVWP nicht zu berücksichtigen und nicht im neuen Bedarfsplan auszuweisen. Dies sollte auch für erstmals zur Aufnahme in den BVWP gemeldete Projekte im Verlauf dieser oder gleich gelagerter Strecken gelten. Hierauf hat ein entsprechender Nachweis der Bauwürdigkeit für diese Projekte keinen Einfluss, weil die Bauwürdigkeit für die Entscheidung über die Baulast ohne Belang ist.

In Ergänzung dieser generellen Festlegung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der Länder am 5./6. März 2003 dargelegt, dass die Aufnahme von Projekten auf autobahnparallelen Bundesstraßen nur in Ausnahmefällen fortbestehender Fernverkehrsrelevanz in Betracht kommt und nochmalige Prüfung nach strengsten Maßstäben zugesagt.

Von Vorstehendem ausgehend, hat die Bundesregierung in den neuen BVWP und in den Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen disponible Projekte auf autobahnparallelen Bundesstraßen mit fortbestehender Fernverkehrsrelevanz und unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse und weiterer für die Einstufung maßgeblicher Kriterien aufgenommen. Bei fehlender Fernverkehrsrelevanz der betreffenden autobahnparallelen Netzstrecken

wurden die in diesem Streckenbereich befindlichen Projekte nicht berücksichtigt. Die Streichung des Ausbaubedarfs ist Voraussetzung für die beabsichtigte Abstufung. Hierfür notwendigen Abstufungsvereinbarungen wird nicht vorgegriffen; sie sind in jedem Einzelfall mit den Ländern zu verabreden.

Nur in wenigen Fällen werden auf Grund bisheriger vorranglicher Einstufung, davon ausgehend weit fortgeschrittener Planung und aus Gründen des Vertrauensschutzes Projekte auf diesen Strecken vordringlich eingestuft, zu Lasten des Bundes realisiert und die Netzstrecken später abgestuft.

B. Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 (Anlage zu § 1 Abs. 2 FStrAbG)

Zu Nummer 13

a) A 21 Kiel–Klein Barkau

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

b) B 502 Verlegung zwischen neuem Knoten A 21/B 76 und Ellerbeck

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagene Ergänzung ab.

Der bestehende Streckenabschnitt der B 502 von der B 76 bis Ellerbeck befindet sich gemäß § 5 FStrG in der Baulast der Landeshauptstadt Kiel. Der in § 3 FStrG beschriebene Umfang der Baulast umfasst auch eine aus verkehrlichen Gründen wünschenswerte Erweiterung oder Verlegung des Streckenabschnitts. Eine Übertragung der Baulast von der Stadt auf den Bund ist daraus allerdings nicht herzuleiten, was als Voraussetzung für die empfohlene Aufnahme in den Bedarfsplan zwingend erforderlich ist.

Zu Nummer 14

a) B 7 Ortsumgehung Weimar-Ost und

b) B 85 Ortsumgehung Oldisleben–Heldrungen

Die Bundesregierung stimmt der Änderung zu Nummer 14 b) zu.

Die unter Nr. 14 a) genannte Maßnahme ist nicht als „Ausgleich“ zu sehen. Vielmehr ist die B 7 Ortsumgehung Weimar-Ost regional nicht unumstritten, so dass Änderungen zur Eintragung in den Bedarfsplan vom Deutschen Bundestag zu erwägen wären.

