

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Heidrun Bluhm, Lutz Heilmann, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Politischer Gestaltungsspielraum beim Bundesfernstraßenausbau – das Beispiel der A 100 in Berlin

Die Einteilung der Verkehrsprojekte in die Kategorien Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und Kein Bedarf erfolgte beim Bundesverkehrswegeplan 2003 wie bei seinen Vorgängern auf der Basis von Berechnungen, die auf einer einheitlichen und nachvollziehbaren – wenn auch seitens der Umweltverbände stark kritisierten – Methodik beruhte. Neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis war bei einigen Projekten das Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse maßgeblich für die Bedarfsfestlegung. Ökologische Belange hingegen haben nach der Methodik keinen Einfluss auf die Bedarfsfestlegung, sie führen lediglich zu naturschutzfachlichen Auflagen bzw. bei einigen Projekten dazu, dass ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag Bestandteil der Bedarfsfestlegung wurde.

Unbestritten ist, dass die Auswahl der Bundesfernstraßen-Projekte, die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) geprüft werden, auf Vorschlägen der Bundesländer beruhen, die Planung und Bau der Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung durchführen. Auf der Basis welcher Kriterien die Bundesländer ihre Vorschläge unterbreiten, ist unklar. Hier besteht offenkundig ein erheblicher politischer Handlungsspielraum für die Bundesländer, auf die der Bund keinen Einfluss nimmt.

Ebenso unbestreitbar ist, dass einige Verkehrsprojekte im Zuge der parlamentarischen Beratungen über den Bundesverkehrswegeplan 2003 bzw. des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Bedarfs-Umstufungen erfahren haben. Auch wenn dies vordergründig mit der Ausweitung des Finanzierungsrahmens begründet wurde, wird dadurch die „neue und objektive Methodik der Bewertung der nahezu 2000 Einzelprojekte“ (Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 1) entwertet, weil die letztendliche rechtlich bindende Entscheidung über die BedarfsEinstufung durch das Fernstraßenausbaugesetz nicht nach rein wissenschaftlichen Kriterien erfolgt ist.

Bezüglich der im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen festgelegten Verlängerung der A 100 vom Autobahndreieck Neukölln bis zum Treptower Park hält der Berliner Senat noch am Weiterbau fest, die Fraktionen SPD und DIE LINKE, in Berlin sprechen sich aber mittlerweile gegen den Weiterbau der A 100 aus. Während die politischen Einflussmöglichkeiten vor der gesetzlichen Bedarfsfestlegung offenbar sind, sind die politischen Einflussmöglichkeit eines Bundeslandes nach der gesetzlichen Bedarfsfestlegung und des damit verbundenen Auftrages an die Bundesländer weniger offensichtlich.

Die für den Bau eines Verkehrsprojektes im Bundesverkehrswegeplan und den Fünfjahresplänen veranschlagten Haushaltsmittel des Bundes entfalten weder den Zwang noch die Zusage, diese Mittel projektgebunden auszugeben bzw. ausgeben zu können. Erst mit der Verabschiedung eines Bundeshaushaltsplanes und der Festlegung konkreter Summen im Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushaltsplan werden Mittel für ein konkretes Vorhaben zur Verfügung gestellt. Die Bundesländer haben selbst bei abgeschlossener Planung und rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss rechtlich keinen Anspruch darauf, dass der Bund Mittel für den Bau bereitstellt. Dies steht nach § 2 des Fernstraßenausbaugesetzes unter Haushaltsvorbehalt. Wenn aber die planenden Bundesländer keinen Anspruch auf die Finanzierung des Baus einer Bundesfernstraße haben, ist es nicht nachvollziehbar, warum der Bund Anspruch darauf haben sollte, dass die Bundesländer den Neu- oder Ausbau einer Bundesfernstraße auch dann durchführen, wenn das betreffende Bundesland dies ablehnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche genaue rechtliche Bedeutung hat die Aufnahme eines Bundesfernstraßenprojektes in den Vordringlichen Bedarf für die in Auftragsverwaltung tätigen Bundesländer?
 - a) Wann müssen die Bundesländer – bezogen auf das Inkrafttreten der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz – die Planung eines Projektes beginnen?
 - b) Welche Zeiträume bleiben den Ländern nach Inkrafttreten des Bedarfsplans, bis sie mit den Planungen beginnen müssen?
 - c) Hätte es rechtliche oder sonstige Konsequenzen, wenn ein Bundesland zehn Jahre nach der gesetzlichen Bedarfsfestlegung noch nicht mit der Planung begonnen hat?
Wenn ja, welche?
2. Inwieweit nimmt der Bund Einfluss darauf, welche Projekte von einem Bundesland zuerst geplant und gebaut werden?
 - a) Nimmt er überhaupt Einfluss?
 - b) Welche nachvollziehbaren Kriterien wenden die Länder an, um die Reihenfolge der Realisierung der Projekte festzulegen?
3. Hat der Bund in der Vergangenheit ein Bundesland bereits einmal durch einen Verwaltungsakt oder Ähnliches dazu angewiesen, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes mit der Planung eines Bundesfernstraßenprojektes des Vordringlichen Bedarfs zu beginnen?
Wenn ja, welche(s) Projekt(e) war(en) das, und wie genau erfolgte(n) die Anweisung(en)?
4. Kann der Bund grundsätzlich ein Bundesland dazu zu verpflichten, die Planungen für eine Bundesfernstraße aufzunehmen?
Wenn ja, wie?
5. Welche rechtlichen Mittel stehen dem Bund zur Verfügung, wenn er ein Bundesland dazu verpflichten will, die Planungen für eine Bundesfernstraße abzuschließen?
6. Kann der Bund grundsätzlich ein Bundesland dazu zu verpflichten, mit dem Bau einer Bundesfernstraße zu beginnen, wenn die Planung rechtskräftig abgeschlossen ist?
Wenn ja, wie?

7. Hat der Bund in der Vergangenheit bereits einmal ein Bundesland wegen dessen Untätigkeit durch einen Verwaltungsakt oder Ähnliches dazu verpflichtet, mit dem Bau einer Bundesfernstraße zu beginnen?

Wenn ja, welche(s) Projekt(e) war(en) das, und wie genau erfolgte(n) die Anweisung(en)?

8. Wäre es rechtlich möglich, dass der Bund einem Bundesland ohne dessen Zustimmung die Auftragsverwaltung entzieht und Planung sowie Bau einer Bundesfernstraße in Eigenregie durchführt?

9. Würde die Bundesregierung den umstrittenen Weiterbau der A 100 in Berlin zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Treptower Park gegen den Willen des Berliner Senates und des Berliner Abgeordnetenhauses durchsetzen, wenn diese sich gegen den Weiterbau aussprechen würden?

Wenn ja, auf Basis welcher Bestimmungen, Verwaltungsvereinbarungen etc. würde dies ggfs. erfolgen?

10. Für welche Abschnitte an welchen Bundesstraßen in jeweils welcher Länge trägt der Bund die Baulast in den drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg?

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg im Bereich der Bundesfernstraßen eine Sonderrolle einnehmen, weil sie nur über wenig außerorts gelegene Bundesstraßenabschnitte verfügen, und somit in den Stadtstaaten aus Bundesmitteln praktisch nur Autobahnen aus- und neugebaut werden können (Begründung)?

12. Bei welchen Bundesfernstraßenprojekten erfolgte mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes eine andere Bedarfsfestlegung, als sie im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen war (bitte für alle betreffenden Maßnahmen die Bedarfseinstufung des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des Fernstraßenausbaugesetzes von 2004 angeben)?

13. Mittel in welcher Höhe hat der Bund in den Jahren 2003 bis 2008 den Bundesländern jeweils insgesamt für Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt (Angaben bitte in absoluten Zahlen und Prozent von Gesamt, und jeweils der Bevölkerung des Bundeslandes an der Gesamtbevölkerung Deutschlands gegenübergestellt)?

14. Mittel in welcher Höhe hat der Bund in den Jahren 2003 bis 2008 den Bundesländern jeweils für Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt (Angaben bitte unterschieden nach Bedarfsplanmaßnahmen, Erhaltungsmaßnahmen und Sonstiges)?

15. Wie viele Mittel sind im Bundesverkehrswegeplan 2003 für die einzelnen Bundesländer im Bereich der Bundesfernstraßen jeweils vorgesehen (Angaben bitte unterschieden nach Vordringlichen Bedarf, Weiteren Bedarf mit Planungsrecht, Erhaltungsmaßnahmen und Sonstiges sowie Gesamt)?

16. Nach welchen Kriterien oder Festlegungen erfolgte im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Aufteilung des finanziellen Volumens für die Straßenverkehrsprojekte des Vordringlichen Bedarfs auf die einzelnen Bundesländer?

Inwieweit wurde dabei der Königsteiner Schlüssel angewendet?

17. Trifft die Aussage der Berliner Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) vom 28. Mai 2009 in einer Parlamentsdebatte im Abgeordnetenhaus von Berlin (Plenarprotokoll 16/48, 16. Wahlperiode, S. 4427) zu, dass die Mittelzuteilung beim Bundesverkehrswegeplan dergestalt vorgenommen wird, dass „zunächst den Stadtstaaten für ihre großen Projekte eine Ausfinanzierung zur Verfügung gestellt wird, weil in den Stadtstaaten wenige Projekte vorhanden sind“ (Begründung)?

Gibt es eine vorrangige Mittelzuteilung für Stadtstaaten?

18. Wie viele Mittel sind im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 für die einzelnen Bundesländer im Bereich der Bundesfernstraßen jeweils vorgesehen (Angaben bitte unterteilen in Bedarfsplanmaßnahmen, Erhaltungsmaßnahmen und Sonstiges sowie Gesamt)?

19. Nach welchen Kriterien oder Festlegungen erfolgte die Verteilung der Investitionsmittel für Bundesfernstraßen im Investitionsrahmenplan 2010 auf die einzelnen Bundesländer?

Inwieweit wurde dabei der Königsteiner Schlüssel angewendet?

20. Stammen die durch den Bundeshaushaltsplan für Bundesfernstraßen bewilligten Mittel ganz oder teilweise aus haushaltsrechtlich zweckgebundenen Einnahmen des Bundes?

Wenn ja, welche Einnahmen sind das, und in welcher Höhe unterliegen sie auf Grund welcher rechtlichen Bestimmungen welcher genauen Zweckbindung?

21. Wenn Berlin oder ein anderes Bundesland ganz auf den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen verzichten würde, würden die für dieses Bundesland im Bundesverkehrswegeplan und im Investitionsrahmenplan für Investitionen in diesem Bundesland eingeplanten Mittel für Investitionen in andere Straßenbauprojekte in anderen Bundesländern verwendet werden (Begründung)?

22. Wäre es möglich, die für ein Bundesland für Bundesfernstraßen eingeplanten Mittel ausschließlich für Erhaltungs- und Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen zu verwenden?

Wenn nein, warum nicht?

23. Wäre es grundsätzlich möglich, dass die im Bundesverkehrswegeplan und im Investitionsrahmenplan für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in einem Bundesland eingeplanten Mittel, die noch nicht durch den Bundeshaushaltsplan zweckgebunden sind, zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in diesem Bundesland durch Vereinbarung, Gesetz oder sonstige Festlegungen über andere Haushaltstitel des Bundeshaushaltsplanes bereitgestellt werden,

- über höhere Zuwendungen nach dem Regionalisierungsgesetz,
- über höhere Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz oder
- den Ausbau von Schienenwegen des Bundes?

Wenn nein, was spräche außer der Tatsache, dass dafür z. T. die entsprechenden Gesetze geändert werden müssten, jeweils dagegen?

24. Wie hoch ist die anteilige Erstattung des Bundes für die Planungskosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen an die Bundesländer?

Wird dies nach irgendwelchen Kriterien differenziert, oder wird allein die Bausumme als Kriterium zu Grunde gelegt (Begründung)?

25. Haben die Bundesländer einen Rechtsanspruch auf die anteilige Erstattung der Planungskosten?

Wenn ja, wo ist dies festgelegt, und zu welchem Zeitpunkt (während der Planungsphase, nach Abschluss der Planung, mit Baubeginn etc.) entsteht dieser Rechtsanspruch?

26. Zu welchem Zeitpunkt (während der Planungsphase, nach Abschluss der Planung, mit Baubeginn etc.) erstattet der Bund den Bundesländern die anteiligen Planungskosten?
27. Nach welchen gesetzlichen Regelungen oder sonstigen Vereinbarungen erfolgt die anteilige Erstattung der Planungskosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen des Bundes an die Bundesländer?
28. Über welche Erfahrungswerte verfügt die Bundesregierung bezüglich der Planungskosten für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen?
- Wie hoch lagen in den vergangenen fünf Jahren die Planungskosten bei einzelnen Planfeststellungsabschnitten mindestens und höchstens (Angaben in Prozent der Baukosten)?
 - Lässt sich bei dieser Spannweite ein Zusammenhang zu topographischen Begebenheiten herstellen?
 - Sind Planungen in dicht besiedelten städtischen Räumen aufwändiger als in ländlichen Räumen?
29. Ist es zutreffend, dass die Bundesländer nach § 2 des Fernstraßenausbaugesetzes keinen Rechtsanspruch auf die Bereitstellung von Mitteln für den Bau einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes, die rechtskräftig planfestgestellt ist oder anderweitig über Baurecht verfügt, haben?

Wenn nein, wo genau ist dies festgelegt, und wann entsteht dieser Rechtsanspruch, bezogen auf das Datum des rechtskräftigen Baurechts?

Berlin, den 19. Juni 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

