

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Heidrun Bluhm, Lutz Heilmann, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/13531 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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?

Die Fragen 1 und 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aufnahme eines Vorhabens in die Stufe Vordringlicher Bedarf hat neben der gesetzlichen Planrechtfertigung nach § 1 Absatz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG), die bedeutet, dass die Feststellung des verkehrlichen Bedarfs für die weiteren Planungsstufen verbindlich ist, zur Folge, dass ein uneingeschränkter Planungsauftrag für die Länder besteht. Das heißt, Linienbestimmung, Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können durch die Auftragsverwaltung eingeleitet bzw. weitergeführt werden.

Ein fester Zeitraum, wann die Länder mit den Planungen beginnen müssen, ist durch das FStrAbG nicht vorgegeben.

Unmittelbare gesetzliche Konsequenzen sieht das FStrAbG bei ausbleibenden Aktivitäten der Auftragsverwaltung nicht vor. Dem Bund steht jedoch im Rahmen der Auftragsverwaltung das Recht zur Weisung nach Artikel 85 Absatz 3 des Grundgesetzes (GG) zu.

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?

Nach den Artikeln 90 und 85 GG planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung die Bundesfernstraßen. Folglich haben die Auftragsverwaltungen innerhalb der Vorgaben, die durch die verschiedenen Dringlichkeiten für die einzelnen Projekte in dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen FStrAbG mit dem anliegenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzt sind, einen weiten Handlungsspielraum für die eigene Reihung ihrer Planungen. Im Fünfjahresplan konkretisiert der Bund den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hinsichtlich der mittelfristig vorgesehenen Projekte. Darin eingebunden sind die regelmäßig stattfindenden Planungsbesprechungen des Bundes mit den Auftragsverwaltungen.

Der Bau der einzelnen Vorhaben setzt deren Finanzierung voraus, über die allein der Bund entscheidet. Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Haushalts- und Finanzierungsprogrammgesprächen stimmt sich der Bund mit den Auftragsverwaltungen nach den Kriterien Dringlichkeit, Planungsstand und Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel über die Möglichkeit einzelner Baubeginne von Vorhaben ab. Die Entscheidung über einen Baubeginn trifft der Bund, in der Regel auf Vorschlag der Auftragsverwaltung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 4 bis 6 verwiesen.

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)?

Nein

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)?

Nein

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?

Nach Artikel 90 Absatz 3 GG besteht nur die Möglichkeit, dass der Bund auf Antrag eines Landes Bundesfernstraßen in bundeseigene Verwaltung übernimmt.

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?

Derzeit besteht keine Veranlassung, darüber zu entscheiden.

Das laufende Planfeststellungsverfahren gewährleistet eine detaillierte Auseinandersetzung mit den konkret vorgebrachten Bedenken, ggf. einschließlich einer gerichtlichen Überprüfung. Sollte die Auftragsverwaltung im Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zu dem in der Frage unterstellten Schluss kommen, wird der Bund auf der Grundlage der sachlichen Begründung über das weitere Vorgehen entscheiden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 4 bis 6 verwiesen.

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

Im Land Berlin liegen rd. 28 km Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Im Land Bremen sind es rd. 24 km und im Land Hamburg rd. 22 km. Die nähere Bezeichnung der Abschnitte in der Baulast des Bundes ist in der Kürze der Zeit nicht möglich.

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)?
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 Bundesverkehrswegplan 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?

Die Fragen 11 und 17 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder Berlin, Bremen und Hamburg haben einerseits nur einen relativen kleinen Anteil (Quote) am Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegplans 2003, andererseits nur wenige Projekte mit oft besonders hohen Investitionskosten. Um dennoch zu wirtschaftlichen Bauabläufen zu kommen, kann sich die jährliche Mittelverteilung nicht nach diesen Quoten richten, sondern erfolgt bedarfsorientiert. Dem entspricht im Kern die in Frage 17 zitierte Aussage.

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 Bedarfsfestlegung des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des Fernstraßenausbaugesetzes von 2004 angeben)?

Alle Änderungen der Bedarfsfestlegungen des Bundesverkehrswegeplans 2003 durch den Deutschen Bundestag im Rahmen der Beratungen des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes sind in der Anlage dargestellt.

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)?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom Bund in den Jahren 2003 bis 2008 den Bundesländern zur Verfügung gestellten Mittel für die Bundesfernstraßen zeigt folgende Tabelle:

Land	Bundesfernstraßenmittel 2003-2008		Bevölkerungszahlen *) Stand 31.12.2006		von Spalte 2 Bedarfsplan- maßnahmen **)	von Spalte 2 Erhaltungs- maßnahmen ***)	von Spalte 2 Sonstiges ****)
	in Mio. €	in %	in Tsd.	in %	in Mio. €		
1	2	3	4	5	6	7	8
BW	3 732,4	10,33	10 750	13,07	1 693,0	980,9	1 058,6
BY	5 671,9	15,70	12 520	15,23	2 816,3	993,9	1 861,7
BE	404,1	1,12	3 416	4,15	252,7	67,8	83,5
BB	1 933,1	5,35	2 536	3,08	728,1	330,4	874,6
HB	394,9	1,09	663	0,81	284,2	34,4	76,4
HH	682,7	1,89	1 771	2,15	461,7	112,6	108,3
HE	2 428,2	6,72	6 073	7,39	659,1	822,9	946,2
MV	1 630,7	4,51	1 680	2,04	925,3	282,2	423,3
NI	3 009,1	8,33	7 972	9,70	1 048,4	910,1	1 050,6
NW	5 071,3	14,04	17 997	21,89	1 994,7	1 681,4	1 395,2
RP	2 206,7	6,11	4 046	4,92	722,7	783,4	700,6
SL	437,9	1,21	1 037	1,26	148,2	156,8	132,9
SN	2 377,1	6,58	4 220	5,13	1 431,5	258,8	686,9
ST	1 974,7	5,47	2 412	2,93	1 254,8	195,9	524,0
SH	1 134,5	3,14	2 837	3,45	429,4	358,5	346,6
TH	2 851,9	7,90	2 289	2,78	2 159,1	269,8	423,0
nicht aufteilbar	181,5	0,50					181,5
<b>Summe</b>	<b>36 122,7</b>	<b>100,00</b>	<b>82 219</b>	<b>100,00</b>	<b>17 008,9</b>	<b>8 239,8</b>	<b>10 874,0</b>

\*) Quelle: Statistisches Bundesamt

\*\*\*) einschließlich der Erhaltungsanteile beim 6-streifigen Ausbau

\*\*\*\*) ohne die Erhaltungsanteile beim 6-streifigen Ausbau sowie beim Um- und Ausbau

\*\*\*\*\*) einschließlich der Erhaltungsanteile beim Um- und Ausbau

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)?
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)?

Die Fragen 15 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mittel für den Neubau und die Erweiterung von Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes sowie ihre Verteilung nach Bundesländern zeigt die folgende Tabelle.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Angaben für den Investitionsrahmenplan natürlich nur einen Fünfjahresausschnitt darstellen, also nicht korrespondieren müssen zu den Vorgaben, die über den gesamten Zeitraum des Bundesverkehrsplans erfüllt werden sollen.

Land	BVWP 2003		IRP **)
	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	
	in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €
1	2	3	4
BW	6 016	632	3 158
BY	6 792	1 936	3 139
BE	887	286	366
BB	2 725	101	1 103
HB	509	60	321
HH	945	475	678
HE	3 612	451	2 417
MV	2 211	20	581
NI	4 004	1 450	1 698
NW	7 924	434	3 399
RP	2 190	343	1 181
SL	396	0	191
SN	2 900	107	1 160
ST	2 984	11	1 194
SH	1 390	275	701
TH	4 052	0	1 584
<b>Summe</b>	<b>*) 49 537</b>	<b>6 581</b>	<b>22 871</b>

\*) ohne 2 Mrd. Euro Refinanzierungsanteil Bund

\*\*) Der IRP beinhaltet nur Projekte des Vordringlichen Bedarfs.

Alle weiteren Maßnahmen für die Bundesfernstraßen sind im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes nicht im Einzelnen aufgeführt.

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?

Durch die laufenden und fest disponierten Straßenbauvorhaben waren 54 Prozent des Planungsvolumens gebunden. Die Verteilung der restlichen 46 Prozent des Planungsvolumens zur Festlegung der neuen vordringlichen Straßenbaumaßnahmen erfolgte nicht nur unter Beachtung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, sondern berücksichtigte neben den Planungsständen der Straßenbaumaßnahmen insbesondere auch netzkonzeptionelle Überlegungen, um zielgerichtet begonnene Ausbaukonzeptionen weiter zu führen und wichtige Achsen des Fernstraßennetzes zu komplettieren. Darüber hinaus war der Bau von Ortsumgehungen und weiteren Bundesstraßen zur wesentlichen Minderung des Durchgangsverkehrs in besonders betroffenen Städten und Gemeinden ein Schwerpunkt.

Die Mittel wurden den Ländern entsprechend dem jeweiligen Maßnahmenvolumen zugeordnet.

Der so genannte Königsteiner Schlüssel wurde nicht angewendet.

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?

Die Vorbelastung durch laufende Investitionsvorhaben, festgelegte Programme und die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte betrug im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes rund 50 Prozent des Planungsrahmens. Für die Einordnung planfestgestellter oder in der Planfeststellung befindlicher Projekte sowie für die geplanten Projekte nach dem so genannten A-Modell wurden weitere 33 Prozent des Planungsrahmens gebunden. Für übrige neue Projekte verblieb ein nach Ländern differenzierter Entscheidungsspielraum von insgesamt rund 17 Prozent des Planungsrahmens.

Die Auswahl von Straßenbauvorhaben für den Investitionsrahmenplan erfolgte allein aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Auf der Grundlage der investitionspolitischen Schwerpunkte wurden wirtschafts- und beschäftigungswirksame Rahmenbedingungen, netzkonzeptionell wichtige Maßnahmen wie Lückenschlüsse und Netzkompletierungen sowie die Beseitigung von Engpässen prioritär berücksichtigt.

Der so genannte Königsteiner Schlüssel wurde nicht 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?

Das nach dem geltenden Straßenbaufinanzierungsgesetz (StrFinG) für Zwecke des Straßenwesens gebundene Aufkommen an Mineralölsteuer ist gemäß § 6 Absatz 7 des Haushaltsgesetzes 2009 auch für sonstige verkehrspolitische

Zwecke im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu verwenden.

Das nach Abzug der Systemkosten und der Mittel für Harmonisierungsmaßnahmen zur Entlastung der Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verbleibende Mautaufkommen wird gemäß § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet.

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)?

Bundesfernstraßenmittel, die in einem Bundesland nicht benötigt werden, fließen in andere Bundesländer. Hintergrund ist der außerordentlich hohe Investitionsbedarf im Bundesfernstraßenbereich, der sich unter anderem in dem großen Erhaltungsbedarf im Bundesfernstraßennetz sowie im Vorliegen von baureifen Projekten mit einem Volumen in Milliardenhöhe zeigt.

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?

Bei Vorliegen des entsprechenden Bedarfs bzw. der rechtlichen Voraussetzung ist dies grundsätzlich möglich. Dies entspricht jedoch nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans 2003.

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?

Der Bundesverkehrswegeplan dient der Feststellung des Investitionsbedarfs, der Investitionsrahmenplan der Priorisierung von Vorhaben. Es handelt sich um Planungsinstrumente, nicht jedoch um Finanzierungspläne. Die Finanzierung der priorisierten Vorhaben erfolgt auf Grundlage der jährlichen Haushaltsgesetze. Daher ist der in den genannten Plänen zugrunde gelegte Mittelbedarf schon grundsätzlich nicht für eine Verwendung im Bundeshaushalt für andere Zwecke geeignet.

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?

Die Fragen 24 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich sind die Länder zur Tragung der Planungskosten verpflichtet, wenn es sich hierbei um Verwaltungskosten handelt, die der Bund nach Artikel 104a Absatz 5 GG nicht trägt. Soweit in diesen Verwaltungskosten bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht auch Zweckausgaben entstehen, gilt der Bund diese durch die Zahlung einer Pauschale ab, die für Kosten der Entwurfsbearbeitung zwei Prozent der Baukosten, für Kosten der Bauaufsicht ein Prozent der Baukosten beträgt. Dies ergibt sich aus § 6 Absatz 3 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs.

Auf untergesetzlicher Ebene enthält die zwischen Bund und Ländern abgestimmte „Ausgabenzuordnung“ einen – nicht abschließenden – Katalog von in der Straßenbaupraxis anfallenden Aufgaben und weist diese dem jeweiligen Kostenträger Bund oder Land nach dem Prinzip „die Ausgabenverantwortung folgt der Aufgabenverantwortung“ zu. Der Bund hat durch die Ausgabenzuordnung Kostenverschiebungen über die Pauschale nach § 6 Absatz 3 des genannten Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs hinaus zu Lasten des Bundeshaushaltes vorgenommen.

28. Über welche Erfahrungswerte verfügt die Bundesregierung bezüglich der Planungskosten für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen?
  - a) Wie hoch lagen in den vergangenen fünf Jahren die Planungskosten bei einzelnen Planfeststellungsabschnitten mindestens und höchstens (Angaben in Prozent der Baukosten)?
  - b) Lässt sich bei dieser Spannweite ein Zusammenhang zu topographischen Begebenheiten herstellen?
  - c) Sind Planungen in dicht besiedelten städtischen Räumen aufwändiger als in ländlichen Räumen?

Die Bundesregierung verfügt über keine Erfahrungswerte zu Planungskosten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 24 bis 27 verwiesen.

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?

Ja

## Anlage

Nr.	Land	Straße	Projektbezeichnung	Dringlichkeitsvorschlag BVWP 2003	Dringlichkeit gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen
1	BW	B 10	OU Raststatt-S (2.BA)	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
2	BW	B 10	OU Sinzheim (L 85 - L 80)	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
3	BW	B 14	OU Spaichingen	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
4	BW	B 14	OU Stockach	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
5	BW	B 27	Balingen/S - Dotternhausen	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
6	BW	B 27	OU Schömberg	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
7	BW	B 28n	Grünmettsetten - L 355a	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
8	BW	B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelöhre)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
9	BW	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
10	BW	B 33	Elgersweiler - Gengenbach	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
11	BW	B 463	OU Bad Liebenzell	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
12	BY	A 99	Südring München	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
13	BY	B 10	AD Neu-Ulm - Neu-Ulm (Finn.Str)	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
14	BY	B 19	Fischen (Entlastungstunnel)	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
15	BY	B 21	OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
16	BY	B 21	OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
17	BY	B 23	W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
18	BY	B 85	Amberg - Amberg Ost (A 6)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
19	BY	B 85	Amberg (A 6) - AS Schwandorf/N	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
20	BY	B 85	OU Heinersreuth/Altenplos	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
21	BY	B 85	OU Gumpenreit	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
22	BY	B 173	OU Zeitzlitz - Oberlangenstadt	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
23	BY	B 173	OU Oberlangenstadt - Küps	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
24	BY	B 299	OU Tacherting/Trostberg	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
25	BY	B 299	OU Neumarkt/St. Veit	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
26	BY	B 299	OU Neuhausen	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
27	BY	B 299	OU Weimichl	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
28	BY	B 300	OU Friedberg	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
29	BY	B 308	OU Immenstadt	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
30	BE	A 100	AS Frankfurter Allee (B 1/B 5) - AS Landsberger Allee	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf
31	BB	A 10	AD Nuthetal - AD Potsdam	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
32	BB	A 10	AS Groß Kreutz - AS Berlin-Spandau	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
33	BB	B 1	OU Potsdam (B 1 - B 5)	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
34	BB	B 1	Potsdam/Werder - A 10	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
35	BB	B 5	OU Lietzow	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
36	BB	B 5	OU Berge	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
37	BB	B 101	OU Hohenahlsdorf	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
38	BB	B 101	OU Welsickendorf	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
39	BB	B 101	OU Hartmannsdorf	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
40	BB	B 101	OU Horst	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
41	BB	B 101	OU Brandis	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
42	BB	B 101	OU Herzberg	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
43	BB	B 101	OU Wiederau	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
44	BB	B 101	OU Langennaundorf	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
45	BB	B 101	OU Winkel	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
46	BB	B 189n	OU Schweinrich	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
47	BB	B 190n	OU Breddin	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
48	BB	B 190n	OU Stüdenitz	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
49	BB	B 190n	Netzergängung Zernitz - B 102	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
50	BB	B 246	OU Bornow	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
51	HE	B 8	OU Königstein und Kelkheim	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
52	HE	B 27	OU Eschwege/Eltmannshausen und	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
53	HE	B 45	Dieburg (B 26) - Groß Umstadt	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
54	HE	B 62	OU Dautphetal/ Buchenau	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
55	HE	B 62	OU Lahntal/ Sterzhausen	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
56	HE	B 62	OU Lahntal/Goßfelden	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
57	HE	B 253	OU Breidenbach	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
58	HE	B 420	Rheinbrücke Nierstein - AS Groß-Gerau (A 67)	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
59	MV	B 5	S-OU Ludwigslust	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
60	MV	B 96	OU Neustrelitz 2.BA	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
61	NI	A 20	Stade (A 26) - Sittensen (A 1)	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
62	NI	A 391	Braunschweig-Bienrode (A 2) - Braunschweig-Meinholz (B 4)	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
63	NI	B 4	OU Kirchweyhe	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
64	NI	B 6n	Stuhr - Brinkum	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
65	NI	B 65	Wichtringhausen - Stadthagen	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
66	NI	B 65	OU Nienstädt/Sülbeck	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
67	NI	B 71	S-OU Bremervörde	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
68	NI	B 75	OU Scheeßel	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
69	NI	B 209	s Lauenburg - ö Lauenburg	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
70	NI	B 213	/B 402 w Meppen (A 31) - w Cloppenburg (B 68)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Nr.	Land	Straße	Projektbezeichnung	Dringlichkeitsvorschlag BVWP 2003	Dringlichkeit gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen
71	NI	B 241	Bollensen - Volpriehausen	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
72	NI	B 322	OU Groß Mackenstedt	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
73	NW	B 474	OU Olfen	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
74	RP	A 6	AK Frankenthal - LGr RP/BW	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
75	RP	A 48	Mogendorf (A 3) - Siegen (A 45)	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
76	RP	B 48	OU Dielkirchen-Steingruben	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
77	RP	B 256	OU Hamm (Sieg)	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
78	RP	B 420	Rheinbrücke Nierstein	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
79	SL	B 269	OU Saarlouis/Fraulautern mit Anbindung an B 51	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
80	SN	A 16	Leipzig (A 38) - Torgau (B 87/183)	Weiterer Bedarf	Kein Bedarf
81	SN	B 2	OU Krostitz/Hohenossig	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
82	SN	B 2	OU Bad Dübren/Wellaune	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
83	SN	B 2	OU Groitzsch/Audigast	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
84	SN	B 6n	Verlegung sw Torgau	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
85	SN	B 6n	OU Bad Dübren	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
86	SN	B 6n	OU Kossa/Görschütz und Pressel mit Verlegung	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
87	SN	B 87	OU Doberschütz	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
88	SN	B 87	OU Zwethau	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
89	SN	B 87	OU Jesewitz	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
90	SN	B 87	OU Jesewitz/Gordemitz	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
91	SN	B 87	OU Mockrehna	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
92	SN	B 87	Verlegung in Taucha	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
93	SN	B 87	Erweiterung ö Leipzig	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
94	SN	B 87	OU Torgau	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
95	SN	B 87n	AS Leipzig/M (A 14) - s Eilenburg	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
96	SN	B 87n	s Eilenburg - n Eilenburg	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
97	SN	B 87n	n Eilenburg - s Torgau	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
98	SN	B 87n	s Torgau - n Torgau	Kein Bedarf	Vordringlicher Bedarf
99	SN	B 93	Schneeberg - BGr D/CZ	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
100	SN	B 96	Westtangente Bautzen	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
101	SN	B 98	OU Schönfeld	Weiterer Bedarf	Vordringlicher Bedarf
102	SN	B 101	OU Freiberg - Brand-Erbisdorf	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
103	SN	B 101	OU Annaberg-Buchholz	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
104	SN	B 101	OU Schlettau	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
105	SN	B 169	s Riesa - B 6, 2. BA	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf
106	SN	B 169	Salbitz - Döbeln (A 14)	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
107	SN	B 173	OU Oederan	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
108	SN	B 180	OU Thalheim	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
109	ST	B 6n	A9/B 6n - B 184	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
110	ST	B 6n	nw Bobbau (B 184) - ö Rösa (B 183)	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
111	ST	B 6n	OU Schwemsa	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
112	ST	B 187	N-OU Wittenberg	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
113	ST	B 244	OU Wernigerode	Weiterer Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
114	SH	B 502	Verlegung B 76 - Ellerbek	Kein Bedarf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
115	TH	B 85	OU Oldisleben - Heldrungen	Vordringlicher Bedarf	Kein Bedarf

Änderungen innerhalb der Dringlichkeitsstufe hinsichtlich des "naturschutzfachlichen Planungsauftrags" bzw. des "festgestellten ökologischen Risikos" sind nicht dargestellt.