

06.04.92

VP - U - Wo

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

A. Zielsetzung

Bestimmung der Fernverkehrswege, die gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes unterfallen.

B. Lösung

Bestimmung der Fernverkehrswege im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

06.04.92

VP - U - Mo

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 900 00 - Ve 51/92/NA 6

Bonn, den 3. April 1992

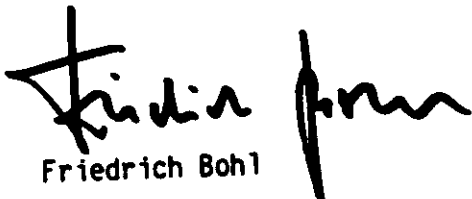
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Bohl

Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

Vom

1992

Auf Grund des § 1 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174) verordnet der Bundesminister für Verkehr:

§ 1

Verkehrswege der Bundeseisenbahnen

Fernverkehrswege im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes sind die folgenden Verkehrswege der Bundeseisenbahnen:

1. Stralsund-Rostock-Lübeck zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und Lübeck,
2. Berlin-Büchen-Hamburg zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg,
3. Stendal-Uelzen-Hamburg und Langwedel-Bremen zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Hamburg und Bremen,
4. Berlin-Stendal-Oebisfelde-Hannover mit Abzweig nach Hildesheim zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Hannover und Hildesheim,
5. Berlin-Magdeburg-Helmstedt-Braunschweig zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Braunschweig,
6. Halberstadt-Goslar zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Goslar,
7. Halle-Nordhausen-Eichenberg-Kassel zwischen der Landesgrenze Thüringen und Kassel,
8. Erfurt-Bebra-Kassel zwischen der Landesgrenze Thüringen und Kassel,
9. Eisenach-Frankfurt/Main zwischen der Landesgrenze Thüringen und Frankfurt/Main,

10. Erfurt-Lichtenfels-Nürnberg zwischen der Landesgrenze Thüringen und Nürnberg,
11. Camburg-Jena - Hochstadt-Marktzeuln - Nürnberg zwischen der Landesgrenze Thüringen und Nürnberg,
12. Dresden-Chemnitz-Plauen-Hof-Nürnberg zwischen der Landesgrenze Sachsen und Nürnberg.

§ 2

Bundesfernstraßen

Fernverkehrswege im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes sind die folgenden Bundesfernstraßen:

1. B 104 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der B 75 bei Lübeck,
2. A 20 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der A 1 bei Lübeck,
3. B 208 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der A 1 bei Bad Oldesloe,
4. B 5 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der A 25 bei Geesthacht,
5. B 209 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der A 250 bei Lüneburg,
6. B 191/B 3 zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der A 37 bei Hannover,
7. B 248 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der B 191 bei Dannenberg,
8. B 71 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 7 bei Soltau,
9. B 248 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 39/B 188 bei Wolfsburg,

10. B 188 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 39 bei Wolfsburg,
11. A 2 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 7 bei Hannover-Ost,
12. B 1 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 39 bei Cremlingen,
13. B 244 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 2 bei Helmstedt,
14. B 79 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 395 bei Wolfenbüttel,
15. B 6 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der B 4 bei Bad Harzburg,
16. B 243 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Seesen,
17. B 247/241 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Northeim,
18. B 247/446 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Nörten-Hardenberg,
19. A 82 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Friedland,
20. B 80 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Hedemünden,
21. B 249 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 27 bei Eschwege,
22. B 250 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 249 bei Wanfried,
23. B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Kassel,
24. A 44 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Kassel,
25. A 4 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Bad Hersfeld,
26. B 62 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 4 bei Bad Hersfeld,

27. B 84/B 27 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Fulda,
28. B 278/B 458 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 7 bei Fulda,
29. B 285 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 81 bei Mellrichstadt,
30. A 81 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 70 bei Schweinfurt,
31. A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 73 bei Bamberg,
32. B 4 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 70 bei Bamberg,
33. B 89 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 85 bei Kronach,
34. B 85/B 173 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 70 bei Bamberg,
35. A 9 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 6 bei Nürnberg,
36. B 2 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 72 bei Hof,
37. A 72/A 93 zwischen der Landesgrenze Sachsen und der A 93 bei Regensburg,
38. B 173 zwischen der Landesgrenze Sachsen und der A 9 bei Hof.

§ 3

Bundeswasserstraßen

Fernverkehrswege im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes sind die folgenden Bundeswasserstraßen:

1. Elbe zwischen der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern und der Einmündung des Elbe-Seitenkanals,
2. Mittellandkanal zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und dem Wasserstraßenkreuz Minden.

§ 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

Nach § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174) gelten dessen Vorschriften nicht nur für Verkehrswege in den neuen Bundesländern und im Land Berlin, sondern auch für Fernverkehrswege der Bundeseisenbahnen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes. Das Gesetz beschränkt eine beschleunigte Planung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur damit nicht auf das Gebiet der neuen Bundesländer, sondern bezieht die Anbindungen zum Hauptfernverkehrsnetz der alten Bundesländer in seinen Anwendungsbe-
reich ein.

Damit ist Vorsorge dafür getroffen, daß bei Aus- bzw. Neubauten von Fernverkehrswegen zwischen den alten und den neuen Bundesländern einheitliches Planungsrecht zur Anwendung kommt und ein gleichmäßig zügiger Abschluß von Planungsverfahren möglich ist. Der volle Verkehrswert von Aus- und Neubaumaßnahmen kann somit schneller erreicht werden. Dies dient der dringend erforderlichen Verbesserung des Reiseverkehrs und des Warenaustausches zwischen alten und neuen Bundesländern. Gleichzeitig wird durch die zügige Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Ost und West ein wichtiger Beitrag zum Abbau von Investitionshemmnissen in den neuen Bundesländern geleistet.

§ 1 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes ermächtigt den Bundesminister für Verkehr, die Fernverkehrswege im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 5 des Gesetzes mit Zustimmung des Bundesrates im einzelnen zu bestimmen. Diese Ermächtigung war erforderlich, weil zum Zeitpunkt des Gesetzesbeschlusses eine Konkretisierung der in Betracht kommenden Fernverkehrswege noch nicht möglich war. Eine Konkretisierung ist jedoch erforderlich, um unterschiedliches Planungsrecht auf dem Ge-

biet der alten Bundesländer auf bestimmte ausgewählte Verkehrswege zu beschränken.

Die vorliegende Verordnung bestimmt diese Verkehrswege nach dem Planungsstand vom Januar 1992. Diese Bestimmung hat allein eine verfahrensrechtliche Bedeutung; verbindliche Festlegungen zur Durchführung von Planungen für die einzelnen Verkehrswege werden nicht getroffen. Die Aufnahme eines Verkehrsweges in die Verordnung nimmt somit dessen Bewertung im Bundesverkehrswegeplan nicht vorweg; für die Bundesfernstraßenplanung bleiben die Feststellungen des Gesetzgebers im Bedarfsplan nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes maßgebend.

In die Verordnung aufgenommen wurden auch Verkehrswege, die zum Katalog der zur grundlegenden Verbesserung der Ost-West-Verkehrsverbindungen vorgesehenen Verkehrsprojekte "Deutsche Einheit" gehören, für die nach dem Beschluß der Bundesregierung vom 9. April 1991 eine beschleunigte Umsetzung durch Investitionsmaßnahmengesetze zu prüfen ist. Die Verordnung nimmt keine Entscheidung darüber vorweg, ob diese Vorhaben im Wege eines verwaltungsrechtlichen Planungsverfahrens oder eines Gesetzgebungsverfahrens eine Bauzulassung erhalten; die Verordnung stellt allein sicher, daß auch für diese Verkehrswege in den alten wie in den neuen Bundesländern grundsätzlich gleiches Planungsrecht zur Verfügung steht.

Die Verordnung hat auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte keinen nennenswerten Einfluß. Für den Bundeshaushalt entstehen keine Kosten. Allenfalls können im Bereich der Länder Verwaltungskosten erspart werden. Diese kostenmäßige Entlastung könnte sich tendenziell preissenkend, zumindestens aber preisstabilisierend auswirken, ohne daß dies im einzelnen zu quantifizieren ist. Vom Gesamtumfang der zu erwartenden Entlastung sind Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten. Die private Wirtschaft wird von den verwaltungsinternen Regelungen

nicht mit Kosten belastet. Insoweit ergeben sich auch von daher keine preislichen Auswirkungen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Die Verordnung zählt enumerativ Fernverkehrswege der Bundes-eisenbahnen (§ 1), der Bundesfernstraßen (§ 2) und der Bundeswasserstraßen (§ 3) auf, für die die Vorschriften des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes zur Anwendung kommen. Im einzelnen sind die Bezeichnungen der Fernverkehrswege sowie die Streckenabschnitte zwischen den Landesgrenzen der alten und neuen Bundesländer und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes in den alten Bundesländern aufgeführt.

Zu § 1

Die in § 1 aufgeführten Fernverkehrswege der Eisenbahnen sind wichtige Verbindungen im Streckennetz zwischen den alten und den neuen Bundesländern. Die definierten Endpunkte in den alten Bundesländern sind die jeweiligen Knotenpunkte des Hauptfernverkehrsnetzes der Deutschen Bundesbahn; es handelt sich um die Verknüpfungen mit dem ICE/IC-Netz der Deutschen Bundesbahn bzw. mit den Hauptknotenpunkten des Güterverkehrs. Eine beschleunigte Planung künftiger Bauvorhaben bis zu diesen Knotenpunkten kommt einer verbesserten Verbindung der Netze der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zugute. Die Auswahl der aufgelisteten Strecken erfolgte unter Einbeziehung des bereits begonnenen Lückenschlußprogrammes und der im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan 1992 ausgewählten Verkehrsprojekte "Deutsche Einheit". Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 kann sich ein Bedarf für weitere Strecken ergeben.

Zu § 2

Die genannten Bundesfernstraßen sind aufgrund ihrer Lage und Funktion im Straßennetz wichtige Verbindungen von den neuen Bundesländern zum Hauptfernverkehrsnetz des übrigen Bundesge-

bietes; dabei ergibt sich bis auf wenige Ausnahmen eine Verknüpfung mit Bundesautobahnen. Die ausgewählten Straßen leisten einen wesentlichen Beitrag zu der für den wirtschaftlichen Aufschwung erforderlichen Entwicklung der Verkehrsbeziehungen. Die Beschleunigung der Planung notwendiger Vorhaben im Zuge dieser Bundesfernstraßen entspricht damit den Zielsetzungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes.

Die nach diesen Gesichtspunkten getroffene Auswahl der aufgelisteten Bundesfernstraßen wurde auf der Grundlage des vorhandenen Straßennetzes und unter Einbeziehung der im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan 1992 ausgewählten Verkehrsprojekte "Deutsche Einheit" vorgenommen. Ergibt sich bei Überprüfung des Bedarfsplans nach § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes ein zusätzlicher Bedarf für neue Verbindungen, kann eine Änderung der Rechtsverordnung durch Ergänzung der Streckenauflistung erforderlich werden, um einem neu festgestellten Bedarf durch beschleunigte Planung nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz Rechnung zu tragen.

Zu § 3

Im Hinblick auf zukünftige stromregulierende Maßnahmen ist die Elbe bis zur Einmündung des Elbe-Seitenkanals erfaßt. In diesem wichtigen Knotenpunkt treffen die Verkehrsströme der Elbe, des Elbe-Lübeck-Kanals und des Elbe-Seitenkanals aufeinander. Für einen zukünftigen Ausbau der Wasserstraßenverbindung von und nach Berlin ist der Mittellandkanal zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und dem Wasserstraßenkreuz Minden aufgenommen. Wegen der dort aufeinandertreffenden Güterströme zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin sowie von und nach Bremerhaven/Nordsee liegt die Schnittstelle mit dem Hauptfernverkehrsnetz der alten Bundesländer bei der Überführung des Mittellandkanals über die Weser.

Zu § 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Beschluß

des Bundesrates

zur

Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

Der Bundesrat hat in seiner 642. Sitzung am 15. Mai 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des / Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Ä n d e r u n g e n
zur
Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

1. Zu § 2 Nr. 2

In § 2 Nr. 2 sind die Worte
"A 1 bei Lübeck"
durch die Worte
"B 206 bei Langniendorf"
zu ersetzen.

Begründung:

Die direkte Verknüpfung der A 20 mit der B 206 ist aus Gründen des Netzzusammenhangs erforderlich.

2. Zu § 2 Nr. 3

In § 2 ist Nummer 3 zu streichen.

Begründung:

Es besteht kein Ausbaubedarf für die B 208 (einschließlich Harmsdorfer Kreuz), da parallel der Neubau der A 20 (Ostseeautobahn) vorgesehen ist (§ 2 Nr. 2 dieser Verordnung). Zusammen mit der A 24 bestehen dann zwei leistungsfähige Ost-West-Fernstraßenverbindungen mit langfristig ausreichenden Kapazitäten.

Der Neubau der A 20 ist mit erheblichen Eingriffen in die Umwelt verbunden, die nur bei erheblichen Verkehrs-entlastungseffekten im benachbarten Raum zu verantworten sind. Deshalb ist im Landschaftsraum zwischen A 20 und A 24 (Naturpark Lauenburgische Seen) auf weitere Straßenbauprojekte zu verzichten.

3. Zu § 2 Nr. 6 bis 8, 12, 16, 17, 20

In § 2 sind

in Nummer 6 die Worte

"A 37 bei Hannover"

durch die Worte

"B 216/248 bei Dannenberg",

in Nummer 7 die Worte

"B 191 bei Dannenberg"

durch die Worte

"B 493 bei Lüchow",

in Nummer 8, die Worte

"A 7 bei Soltau" durch die Worte

"B 4/191 bei Uelzen",

in Nummer 12 die Worte

"A 39 bei Cremlingen"

durch die Worte

"B 244 bei Helmstedt",

in Nummer 16 die Worte

"A 7 bei Seesen"

durch die Worte

"B 27 bei Bad Lauterberg" und

in Nummer 20 die Worte

"A 7 bei Hedemünden"

durch die Worte

"B 27 bei Eichenberg"

zu ersetzen;

Nummer 17 ist wie folgt zu fassen:

"17. B 247 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 446 bei Duderstadt,".

Als Folge

entfällt Nummer 18.

Begründung:

Durch die Änderungen soll vermieden werden, daß das "Beschleunigungsrecht" bis weit nach Niedersachsen hinein, z. B. im Raum Hannover, gelten soll. In jedem Fall würde es ausreichen, wenn die Planungsmöglichkeiten für die Ost-West-Verbindungen nach dem "Beschleunigungsrecht" dort enden, wo diese Straßen auf vorhandene gleichrangige Straßen treffen, weil sich an diesen Knotenpunkten der Verkehr bereits verteilt. Es ist jedenfalls nicht verständlich zu machen, daß beispielsweise den Bürgern zwischen Hannover und Celle die üblichen Rechtsbehelfe gegen Planungen an der B 3 abgesprochen werden sollen, nur weil man beispielsweise über dieses Straßenstück auch nach Schwerin fahren kann.

4. Zu § 2 Nr. 15

In § 2 ist die Nummer 15 wie folgt zu fassen:

"15. A 80 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und der A 395 bei Bad Harzburg,"

Begründung:

Inzwischen ist der Bedarf für eine von Dessau über Bernburg nach Goslar führende Autobahn festgestellt worden (sogenannte Nordharzautobahn). Das Vorhaben ist in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 1992 aufgenommen worden. Die Fernverkehrsverbindung sollte auch unter der Bezeichnung "Autobahn" in die Verordnung aufgenommen werden.

5. Zu § 2 Nr. 21, 23 bis 28

In § 2 sind die Nummern 21 und 23 bis 28 wie folgt zu fassen:

- " 21. B 249 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 250 in Wanfried,
- 23. B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 27 bei Wichmannshausen,
- 24. A 44 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 27 bei Wehretal,
- 25. A 4 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 400,
- 26. B 62 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 4 bei Friedewald,
- 27. B 84 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 27 bei Hünfeld,
- 28. B 278 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 458 bei Hilders."

Begründung:

Die genannten Bundesfernstraßen werden auf den jeweiligen Abschnitt zwischen der Landesgrenze Thüringen und der dann folgenden ersten Verknüpfung mit dem bestehenden Netz der Bundesfernstraßen beschränkt, da das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz den Bundesminister für Verkehr gemäß § 1 Abs. 2 nur ermächtigt, durch eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Bundesfernstraßen zwischen den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes zu bestimmen, für deren Planung des Baus und der Änderung das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz gelten soll. Hauptknotenpunkte in diesem Sinne sind dabei die Verknüpfungen von Bundesfernstraßen untereinander.

Im Hinblick auf Nummer 22 ist eine Änderung nicht erforderlich, da der nächste Knotenpunkt der B 250 auf hessischem Gebiet in Wanfried liegt.

6. Zu § 2 Nr. 29a - neu -

In § 2 ist nach Nummer 29 folgende Nummer 29a einzufügen:

"29a. B 19 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der B 285 bei Mellrichstadt,".

Begründung:

Die B 19 fehlt in der ansonsten vollständigen Nennung der landesgrenzenüberschreitenden Fernstraßenverbindungen.

Die B 19 verbindet die Region Südthüringen (Werratalachse) mit dem Regierungsbezirk Unterfranken und ist somit von flächenschließender Bedeutung. Die B 19 begleitet im Regierungsbezirk Unterfranken eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung (Landesentwicklungsprogramm Bayern).

Es besteht die Notwendigkeit, die Ausbauparameter anzugleichen.

7. Zu § 2 Nr. 33

In § 2 ist Nummer 33 wie folgt zu fassen:

"33. B 89/B 85/B 173 zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 9 bei Hof".

Begründung:

Sachliche Richtigstellung.

Die Neufassung der Nummer 33 erfolgt zum Zwecke der Herstellung eines durchgehenden leistungsfähigen Straßenzuges zwischen der Landesgrenze Thüringen und der A 9 im Zuge des Ausbaues der Bundesstraßen.

8. Zu § 2 Nr. 37

In § 2 ist die Nummer 37 wie folgt zu fassen:

"37. A 72/A 93 zwischen der Landesgrenze Sachsen
und der A 3 bei Regensburg,".

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.