

**22.01.02****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Fz - In - U - Wozu **Punkt ....** der 772. Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2002

---

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (5. FStrÄndG)

A.

1. Der federführende Verkehrsausschuss,  
der Finanzausschuss,  
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten und  
der Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 4 FStrG)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a ist § 2 Abs. 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Eine Bundesfernstraße ist abzustufen, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung geändert hat und die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind. Die Abstufung in die sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse setzt voraus, dass der hierfür zuständige Träger der Straßenbaulast zustimmt; der Zustimmung bedarf es nicht, wenn die zuständige Behörde die Abstufung aufsichtlich verfügt. Eine Bundesfernstraße ist einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Einziehung vorliegen."

**Ausgeliefert am 22. JAN. 2002**

(noch Ziffer 1)

Begründung:

- a) Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Regelung wird abgelehnt, da sie den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts im Urteil vom 3. Juli 2000 (2 BvG 1/96) widerspricht.

Nach der von der Bundesregierung beabsichtigten Regelung des § 2 Abs. 4 Satz 2 wäre eine Bundesfernstraße einzuziehen, wenn nicht innerhalb eines Jahres nach Wegfall der Voraussetzungen von § 1 Abs. 1 eine Entscheidung über die Übernahme bzw. die Einstufung der Straße durch das betroffene Land getroffen wird.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts gibt dem Bund jedoch nur die Möglichkeit, eine als Bundesfernstraße entbehrlich gewordene Straße dem Land nach Vereinbarung zur Übernahme zu überlassen. Es widerspräche diesem vom Bundesverfassungsgericht formulierten partnerschaftlichen Miteinander, das beide Seiten auf den Verhandlungsweg festlegt, diametral, wenn der einen Seite durch die schlichte Möglichkeit einer einseitigen Fristsetzung eine stärkere Verhandlungsposition eingeräumt würde. Damit würde – ungeachtet des öffentlichen Wohls – das Interesse des Bundes an Kosteneinsparungen zu Lasten der Länder und Kommunen einseitig in den Vordergrund gestellt.

Zur Verdeutlichung der finanziellen Tragweite der von der Bundesregierung beabsichtigten Regelung ist auf folgendes hinzuweisen:

Die mit der Straßenbaulast verbundenen Aufgaben verursachen Kosten für Planen, Bauen, Erhalten und bauliches Unterhalten der Straßenbestandteile, die einschließlich der erforderlichen Mittel für Planung und Bauleitung auf insgesamt rund 36.000,-- € pro Kilometer Bundesstraße und Jahr geschätzt werden.

Daneben muss davon ausgegangen werden, dass auch in einem relativ gut ausgebauten Straßennetz immer wieder weitere Investitionen erforderlich werden, wie z. B. für den Anbau von Radwegen, den Umbau von Kreuzungen und Einmündungen, die Errichtung von Lichtzeitanlagen, für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen sowie für Verbesserungen bei der Entwässerung. Als Erfahrungswert kann für solche Investitionen ein Zuschlag von 20% zu den Erhaltungsaufwendungen angesetzt werden. Rechnet man den Aufwand für die laufende Unterhaltung (z. B. Wartung, Winterdienst) der Bundesstraßen von rd. 10.000,-- € pro Kilometer und Jahr hinzu, so ergeben sich insgesamt Kosten von mindestens 53.000,-- € pro Kilometer und Jahr.

(noch Ziffer 1)

- b) Die umformulierte Fassung des § 2 Abs. 4 FStrG enthält dagegen eine umfassende, praxisgerechte Regelung im Einklang mit den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts.

§ 2 Abs. 4 behandelt zunächst die Fälle der Ab- bzw. Umstufung, die in der Praxis eine weit größere Bedeutung haben als die der Einziehung. Die Änderung der Verkehrsbedeutung und damit der Wegfall der Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG ist Voraussetzung für die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht.

Gemäß Satz 1 und 2 kann die Abstufung in eine Straßenklasse nach Landesrecht nur mit Zustimmung des künftigen Straßenbaulastträgers erfolgen. Da sich die Umstufung einer Bundesstraße in eine Straße nach Landesrecht mit ihren Komponenten Abstufung und (Neu-)Einstufung an der Schnittstelle zwischen Bundeskompetenz und Landeskompetenz bewegt, muss hier zwangsläufig der konsensuale Weg gewählt werden, um den Interessen beider Beteiligter gerecht zu werden. Nur diese Lösung entspricht dem vom Bundesverfassungsgericht vorgezeichneten Weg der „Vereinbarung“.

Der letzte Halbsatz des Satzes 2 betrifft den Fall, dass eine Bundesstraße nicht in eine Landesstraße, sondern in eine Kreis- oder Kommunalstraße abgestuft werden soll und die betroffene Kreis- oder Kommunalbehörde eine Übernahme ablehnt. In diesem Fall soll die verweigerte Zustimmung dadurch ersetzt werden können, dass die zuständige Landesbehörde die Abstufung aufsichtlich verfügt.

Satz 3 regelt den unstreitigen Fall der Einziehung.

## B.

### 2. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.