

15. 01. 76

Sachgebiet 912

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — FStrAbÄndG —

A. Zielsetzung

Der Bedarfsplan soll nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes an die Verkehrsentwicklung angepaßt werden.

B. Lösung

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplanes.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch ihn werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

I/4 (III/4) — 922 00 — Bu 33/76

Bonn, den 15. Januar 1976

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — FStrAbÄndG — mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 429. Sitzung am 18. Dezember 1975 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — FStrAbÄndG —

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 873) wird wie folgt geändert:

1. Der Bedarfsplan nach § 1 erhält nach Anpassung an die Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes die aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

2. § 6 erhält folgende Fassung:

„§ 6

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf insbesondere aufgrund einer Änderung der Ver-

kehrsstruktur es erfordert, können die Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.“

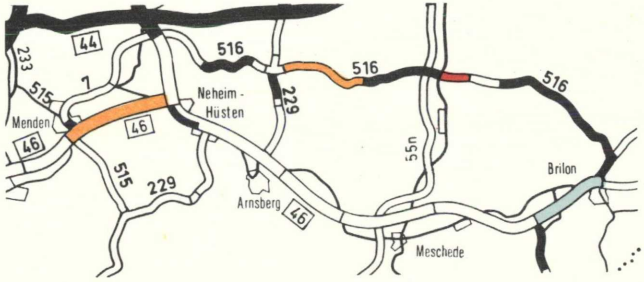
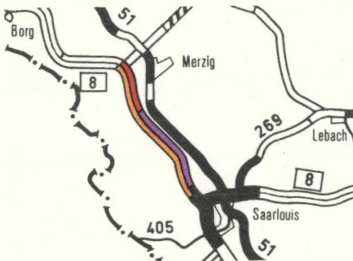
Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1976 in Kraft.

Redaktionelle Berichtigungen der Anlage zum Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes
über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985

Ifd. Nr.	Betreff	richtige Darstellung
1	A 46 Menden – Neheim-Hüsten und bei Brilon B 516 bei Delecke und bei Belecke	
2	A 31 Wermelskirchen – A 1	
3	A 8 Dillingen – Merzig	
4	A 6 Amberg West – Amberg Ost	
5	Karteninnentitel	Anlage zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Grundlage für den Bau der Bundesfernstraßen ist seit dem Jahr 1971 das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 873). Dem Gesetz ist nach § 1 als Anlage ein Bedarfsplan mit drei Dringlichkeitsstufen beigelegt, der die langfristige Planung bestimmt.

Nach Ablauf von fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes anzupassen ist (§ 4). Seit der Aufstellung des Bedarfsplanes haben sich erhebliche Veränderungen vollzogen, die eine Neuorientierung bei der langfristigen Planung erforderlich machen. Hierfür sind im einzelnen folgende Gründe maßgebend:

- Änderung der Strukturdaten (z. B. geringere Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Jahre 1985),
- geringeres langfristiges Leistungsvermögen des Staates, stärkere Beachtung der Wirtschaftlichkeit,
- stärkere Einbindung in das verkehrszweigübergreifende Investitionsprogramm der Bundesverkehrswegeplanung,
- Kostenanstieg durch veränderte Lage im energie- und umweltpolitischen Bereich.

Bei der notwendigen Anpassung des Bedarfsplanes an die Verkehrsentwicklung ist von folgenden Zielvorstellungen auszugehen, die der gesamten Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegen:

- Sicherstellung eines wirtschaftlichen Verkehrsablaufes,
- Berücksichtigung der Belange der Raumordnung und der regionalen Wirtschaftspolitik,
- Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen,
- Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit,
- Beitrag zur Verbesserung der internationalen Verkehrsbeziehungen.

Die genannten Ziele wurden mit Hilfe zielbezogener Bewertungskriterien quantifiziert und auf Daten abgestützt. Als Merkmale zur Messung der Ausbaudringlichkeit wurden verkehrliche Kriterien (Verkehrsauslastung, Verkehrsmenge), raumordnerische Kriterien (z. B. Anbindung und Erschließung strukturschwacher Gebiete und des Zonenrandgebietes) oder sonstige Kriterien (z. B. Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltsituation in Ortsdurchfahrten) herangezogen. Die einzelnen Zielkriterien wurden mit Hilfe einer Zielgewichtung zusammengefaßt. Der so errechnete Nutzen einer Maßnahme, gemessen in Punktzahlen, wurde den Bau-

kosten gegenübergestellt. Die Dringlichkeitsermittlung des überprüften Bedarfsplanes baut auf dieser Gegenüberstellung unter Heranziehung von Daten, die teilweise von den Ländern geliefert wurden, auf. Das heute geringer veranschlagte Wachstum der Volkswirtschaft im ganzen und der Verkehrsnachfrage im besonderen zwang gegenüber der bisher gültigen Fassung des Bedarfsplanes zur Anlegung strengerer ökonomischer Maßstäbe bei Verkehrswegeinvestitionen und bei der Festlegung von Dringlichkeiten.

Die Auswirkung eines solchen Vorgehens auf den Bedarfsplan besteht einmal darin, daß aus der bisherigen 1. Dringlichkeitsstufe nochmals die besonders vorrangigen Maßnahmen ausgewählt werden müssen. Bei den Maßnahmen, die bisher in der 2. und 3. Dringlichkeitsstufe eingereiht sind, muß offen bleiben, inwieweit und wann sie den Rang als Bedarf bzw. als konkrete Planung erhalten.

Der Umfang des nicht erfüllten Teiles der bisherigen 1. Dringlichkeitsstufe wird unterteilt in

Vorhaben in Bau, bzw. Überhang (ca. 15,9 Mrd. DM)
 Stufe Ia = Vorrangige Planungen (ca. 21,4 Mrd. DM)
 Stufe Ib = Übriger Bedarf 1. Dringlichkeit
 (ca. 30 Mrd. DM).

Die übrigen, bisher im Bedarfsplan in 2. und 3. Dringlichkeit befindlichen Strecken erhalten in der Dringlichkeitsstufe II oder III den Rang als „möglicher weiterer Bedarf“ und werden im Plan nachrichtlich dargestellt.

Die Einfügung in § 6 soll deutlich machen, daß im Falle einer erheblichen verkehrsstrukturellen Änderung, besonders im Zusammenhang mit einer neuen Netzkonzeption der DB, die etwa erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vor der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes nach § 4 möglich sind. Entscheidend ist jeweils der auftretende Bedarf.

Die Verabschiedung des Gesetzentwurfs hat für Bund, Länder und Gemeinden keine unmittelbaren Haushaltsbelastungen zur Folge, weil der Bedarfsplan nur in dem Umfang durchgeführt wird, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Der Plan in der Anlage zu dem Gesetz enthält die geplanten und auszubauenden Straßen. Er zeigt darüber hinaus auch die bereits bestehenden Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan in seiner neuen Form baut auf dem bislang gültigen Bedarfsplan aus dem Jahre 1971 auf. Die dort in der 1. Dringlichkeit befindlichen Strecken sowie eine Reihe von Ände-

rungsvorschlägen aus dem Kreise des Parlaments und der Länderverwaltungen wurden dem unter A. erläuterten Bewertungsverfahren unterworfen. Das Ergebnis wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den obersten Straßenbauverwaltungen der Länder erörtert. Die für Raumordnung und Landesplanung zuständigen Behörden des Bundes und der Länder waren beteiligt.

Der Bedarfsplan in seiner nunmehr vorliegenden revidierten Form berücksichtigt das Ergebnis dieser Erörterungen, wobei nicht in allen Einzelfällen Einvernehmen zwischen Bund und den jeweils betroffenen Ländern erzielt werden konnte.

Die Baukosten für die Vorhaben in Bau und die in der vorrangigen Stufe I a befindlichen Maßnahmen betragen rd. 37,3 Mrd. DM (Preisstand 1974). Unter den Finanzierungsbedingungen des Jahres 1975 und nach den vorliegenden Entwürfen für den Finanzplan des Bundes für die Jahre 1975 bis 1979 wird voraussichtlich für den Bundesfernstraßenbau ein jährliches Volumen für Erweiterungsinvestitionen von rd. 3,7 Mrd. DM zur Verfügung stehen. Insofern wurde die Summe der in Bau befindlichen Maßnahmen und der Maßnahmen der Stufe I a auf das zur Zeit abschätzbare finanzielle Volumen bis 1985 abgestimmt. Es kann jedoch wegen möglicher Änderungen der Finanzierung, wegen Erhöhung der Baupreise, wegen der lange dauernden Bauvorbereitung und -durchführung und aufgrund der Ein-

bindung in das verkehrszweigübergreifende Investitionsprogramm (Bundesverkehrswegeplan) keine Prognose gestellt werden, inwieweit bis 1985 alle Maßnahmen der Stufe I a realisiert sind.

Der Bedarfsplan gibt Auskunft über den Bestand von Ende 1975 und den langfristigen Bedarf an Bundesfernstraßen. Die Dringlichkeitsstufen I a und I b sind durch unterschiedliche Farbgebung bezeichnet. Im einzelnen wird auf die Zeichenerklärung im Bedarfsplan verwiesen.

Schraffiert dargestellte Strecken stehen nicht in der Baulast des Bundes. Sie werden nur dann im Rahmen der Planung des Bundes neu gebaut bzw. ausgebaut, wenn sie den gesetzlichen Voraussetzungen der Bundesfernstraßen entsprechen (§ 1 FStrG) und in die Baulast des Bundes übernommen werden (§ 2 FStrG). Die Linienführung neu anzulegender Straßen ist nicht Gegenstand des Bedarfsplanes. Der Bundesminister für Verkehr setzt die Linie im Verfahren nach § 16 FStrG fest. Die Angabe der Straßennummern soll der leichteren Orientierung dienen. Änderungen der Straßennummern bleiben dem Bundesminister für Verkehr vorbehalten (§ 1 Abs. 5 FStrG).

Zu den Artikeln 2 und 3

Die Vorschriften enthalten die Berlin-Klausel und regeln das Inkrafttreten des Gesetzes.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Zum Gesetzentwurf im ganzen

Der Bundesrat erkennt an, daß die Bundesregierung bei der Überprüfung des Bedarfsplanes sich bemüht hat, objektive, nachprüfbare Kriterien für eine Rangfolge zu entwickeln. Es muß jedoch auch in Zukunft vorbehalten bleiben, im einzelnen zu prüfen, ob sich die Kriterien als ein Hilfsmittel für eine sachgerechte Entscheidung bewähren.

Die bisher in der 2. und 3. Dringlichkeitsstufe eingereihten Maßnahmen wurden leider nicht überprüft und nur als „möglicher weiterer Bedarf“ bezeichnet. Mit dieser Formulierung wird ein im Bedarfsplan des Jahres 1971 festgestellter Bedarf aus finanziellen Erwägungen aufgegeben, obgleich der Bedarfsplan kein an den finanziellen Möglichkeiten orientierter Plan ist, wie sich aus § 2 Satz 1 des Gesetzes ergibt. Zudem wird durch das gewählte Verfahren außer acht gelassen, daß der Bedarfsplan den Notwendigkeiten eines verkehrsgerechten, geschlossenen Fernstraßennetzes gerecht werden muß.

Die als erforderlich angesehene Neuorientierung der Planung muß daher den Gesamtplan umfassen, da sonst den Ländern für die flächendeckenden Planungen gemäß Raumordnungsgesetz und Bundesbaugesetz die übergeordneten Zielvorstellungen für das nicht untersuchte Netz der Bundesfernstraßen fehlen. Nach Auffassung des Bundesrates müssen die nach der gesetzlichen Begründung — nachrichtlich — dargestellten Strecken in unmittelbar anschließenden Untersuchungen daraufhin überprüft werden, ob sie noch Bestandteil des Bedarfsplanes sind. Falls diesem Anliegen nicht Rechnung getragen wird, müßte es in der Zeichenerklärung zum Bedarfsplan (Spalte 5) „weiterer Bedarf“ heißen.

2. Artikel 1 Nr. 1

In Artikel 1 Nr. 1 sind die Worte „nach Anpassung an die Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes“ zu streichen.

Begründung

Die zur Streichung vorgeschlagenen Worte gehören in die Gesetzesbegründung und nicht in den Gesetzestext. Die Notwendigkeit der Anpassung des Bedarfsplanes an die Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes ist in § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) ausreichend angesprochen. Die Abstimmung des überarbeiteten Bedarfsplanes mit der Raumordnung ist im übrigen nicht in einer Weise erfolgt, die eine

Hervorhebung im Gesetzestext rechtfertigen würde.

3. Artikel 1 Nr. 2 (§ 6)

§ 6 ist wie folgt zu fassen:

„§ 6

Innerhalb eines Landes können in begründeten Ausnahmefällen die Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht der im Bedarfsplan festgelegten Dringlichkeitsstufe entsprechen.“

Begründung

Die Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen hat bezüglich der Dringlicheitseinstufung von Einzelmaßnahmen teilweise zu unbefriedigenden Ergebnissen geführt. In der Verkehrsministerkonferenz am 11. August 1975 haben daher mehrere Länder vom Bundesminister für Verkehr ein größeres Maß an Flexibilität bei der Dringlicheitseinstufung gefordert. Der Bundesminister für Verkehr erklärte sich zwar gesprächsbereit, stellte aber die Bedingung, daß sich Umgruppierungen mit dem Bewertungsverfahren begründen lassen müssen.

Obwohl in den weiteren Abstimmungsgesprächen gewisse Korrekturen vorgenommen wurden, bleiben nach wie vor eine Reihe von Problemfällen ungelöst. Durch die vorgeschlagene Änderung der Fassung des § 6 soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß — unter Beibehaltung der Länderquoten — in begründeten Fällen gravierende Unstimmigkeiten beseitigt werden können.

4. Zur Anlage

Die Anlage ist wie folgt zu ändern:

Die A 7 Würzburg—Ulm wird in der Teilstrecke Würzburg/Biebelried (Anschluß an die A 3)—Gollhofen (Anschluß an die B 13) halbseitig rot dargestellt.

Begründung

Neben der internationalen Bedeutung der Autobahn Würzburg—Ulm—Bundesgrenze dient der vorgesehene Abschnitt insbesondere der Erschließung und Anbindung des besonders strukturschwachen westlichen Mittelfrankens an das Bundesfernstraßennetz.

Für die Finanzierung dieses Abschnittes hat Bayern dem Bundesminister für Verkehr einen Mittelausgleich innerhalb des Landes vorgeschlagen, so daß die beantragte Änderung nicht zu Lasten anderer Länder geht.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung nimmt zu der Entschließung sowie zu den Streichungs- und Änderungsvorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu 1.

Die Bundesregierung wird Vorschläge zur Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens sorgfältig prüfen und ggf. bei der nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes berücksichtigen.

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates zu, die als „möglicher weiterer Bedarf“ im Bedarfsplan enthaltenen Strecken alsbald daraufhin zu untersuchen, ob sie weiterhin noch als Bedarf anzusehen sind.

Zu 2.

Bei der jetzigen Anpassung wurde den Belangen der Raumordnung sowohl durch volle Abstützung auf das Bundesraumordnungsprogramm, als auch durch Berücksichtigung aller Mehrheitsvoten des Verkehrsausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Aufbau des Bewertungsschemas für die Dringlichkeitseinstufung Rechnung getragen. Die Bundesregierung hält daher die vorgeschlagene Streichung in Artikel 1 Nr. 1 für nicht gerechtfertigt.

Zu 3.

Nach § 3 des Gesetzes ist die Einstellung punktueller, d. h. rtlich begrenzter Maßnahmen in die Straßenbaupläne möglich, auch wenn sie nicht im Bedarfsplan enthalten sind. Entsprechendes gilt nach § 6 des Gesetzes für Maßnahmen, für die ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf nachgewiesen wird. Beide Vorschriften ermöglichen die Ausführung des Bedarfsplanes mit der notwendigen Elastizität. Eine weitere Ausweitung der Ausnahmebestimmungen erscheint nicht erforderlich, da der Umfang der Stufe Ia auf einen finanziellen Rahmen von zehn Jahren abgestellt ist und die nächste gesetzlich vorgeschriebene Anpassung des Bedarfsplanes bereits in fünf Jahren erfolgt. Die Bundesregierung sieht in einer zu weiten Öffnung der Ausnahmemöglichkeiten die Gefahr, daß der vom Parlament verabschiedete Bedarfsplan und die ihn begründenden Dringlichkeitskriterien bei ihrer Anwendung nicht ausreichend zur Wirkung kommen.

Zu 4.

Das Land Bayern hat den Vorschlag eines halbseitigen Baues des BAB-Abschnittes Würzburg—Gollhofen erst nach Abschluß der Abstimmungsgespräche über den Bedarfsplan unterbreitet. Voraussetzung für die Umstellung wäre, daß die dadurch entstehende Überschreitung des Finanzrahmens durch Zurückstufung anderer Maßnahmen der Stufe Ia ausgeglichen wird.