

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Bedarfsfestlegung des Baus oder Ausbaus von Bundesfernstraßen

A. Problem

Die Entscheidung über den Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen folgt einer stets sehr kontrovers geführten Debatte. Sie obliegt vorrangig dem Parlament. Nur durch die souveräne Entscheidungshoheit des Deutschen Bundestages kann eine verantwortungsvolle Straßenbauplanung der Bundesfernstraßen erfolgen. Derzeit gibt es eine hierzu gegenläufige Tendenz. Eine Vielzahl von Verkehrsprojekten wird entwickelt, ohne dass sie dem Bedarfsplan entsprechen. Dies konterkariert die souveräne Entscheidung des Gesetzgebers und schwächt die demokratische Kultur im Planungsprozess. Als gesetzliche Grundlage für vom Bedarfsplan abgekoppelte exekutive Verkehrsplanung wird die in § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) normierte Änderungsmöglichkeit der Straßenbaupläne angeführt. Die Bundesregierung geht zudem davon aus, dass „Entscheidungen“ über Verkehrsprojekte auch bereits von ihr getroffen werden können, ohne dass sie – durch den Gesetzgeber – in die Straßenbaupläne aufgenommen wurden (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer vom 12. Januar 2010 zu der Schriftlichen Frage 39 auf Bundestagsdrucksache 17/440). Diese Verlagerung der Entscheidungshoheit auf die Verwaltungsebene schafft Intransparenz für Bürger wie auch für Parlamentarier. Sie ist daher abzustellen.

B. Lösung

Klarstellung, dass die Entscheidung über den Bau oder Ausbau von Bundesfernstraßen allein dem Gesetzgeber obliegt. Die Exekutive darf ohne eine solche Entscheidung keine Planung vornehmen.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine.

Entwurf eines Gesetzes zur Bedarfsfestlegung des Baus oder Ausbaus von Bundesfernstraßen

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Das Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Satz angefügt:
„Im Bedarfsplan nicht oder nicht auf der entsprechenden Stufe aufgenommene Bau- oder Ausbauvorhaben dürfen nicht geplant werden.“
2. § 6 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes

In Artikel 3 Absatz 2 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 912-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 285 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Der Straßenbauplan enthält keine vom Bedarfsplan gemäß § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes abweichenden Maßnahmen.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 21. November 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

A. Allgemeines

Das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) regelt die umfassende Planung des Baus und Ausbaus der Bundesfernstraßen. Grundsätzlich dürfen Bau und Ausbau nur nach den im Bedarfsplan (Anlage zum FStrAbG) festgelegten Stufen erfolgen, vgl. § 1 Absatz 1 und § 2 FStrAbG. Nach spätestens fünf Jahren ist der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz, § 4 FStrAbG.

Die Entscheidung über den Ausbau von Bundesfernstraßen sowie die Prioritätensetzung soll demnach grundsätzlich allein dem Gesetzgeber obliegen. Trotz dieser eindeutigen Regelungen kommt es – unter Berufung auf Ausnahmenvorschriften – vermehrt zu Planungen zum Bau- oder Ausbau von Bundesfernstraßen, die nicht den im Bedarfsplan festgelegten – und damit den vom Gesetzgeber vorgegebenen – Stufen entsprechen.

Vorliegender Gesetzentwurf stellt diesen Missstand ab. Neben der Streichung der vermeintlichen Ermächtigungsbasis wird zudem klargestellt, dass Planungen erst dann erfolgen dürfen, wenn das jeweilige Vorhaben im Bedarfsplan und in der richtigen Stufe festgesetzt ist. Keine Planung darf ohne gesetzgeberische Entscheidung vorgenommen werden. Des Weiteren wird sichergestellt, dass die bislang oftmals als Rechtfertigung herangezogenen Straßenbaupläne allein der Verwendung der Straßenbaumittel dienen. Sie legen keinen Bedarf zum Bau oder Ausbau von Bundesfernstraßen fest.

Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben fördert eine nachhaltige Entwicklung. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregel (1) „Jede Generation muss ihre Aufgaben selbst lösen und darf sie nicht den kommenden Generationen aufbürden. Zugleich muss sie Vorsorge für absehbare zukünftige Belastungen treffen.“ sowie die Nachhaltigkeitsindikatoren (1) „Ressourcenschonung“, (2) „Klimaschutz“, (4) „Flächeninanspruchnahme“, (5) „Artenvielfalt“, (11) „Mobilität“ und (13) „Luftqualität“. Das Gesetz bildet nach seinem Inkrafttreten die Grundlage für mehr Transparenz bei der Planung von Straßenbauvorhaben des Bundes. Durch die verpflichtende Beteiligung des Gesetzgebers wird ein Interessenausgleich der vom Vorhaben Betroffenen möglich. Dies ermöglicht gleichzeitig eine Interessensabwägung zugunsten der Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung zur Ressourcenschonung, dem Klimaschutz, der

Flächeninanspruchnahme, der Artenvielfalt, der Mobilität und der Luftqualität.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Nach Ansicht der Bundesregierung ermöglicht § 6 FStrAbG die Planung von Projekten, die nicht im Bedarfsplan vorgesehen sind (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer vom 12. Januar 2010 zu der Schriftlichen Frage 39 auf Bundestagsdrucksache 17/440). Die Regelung sieht vor, dass die Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten können, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen Verkehrsbedarfs erforderlich ist. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Länder „einen entsprechenden prüffähigen Antrag zu stellen haben“ auf deren Grundlage dann Planungen vorgenommen werden können. Ohne dass eine gesetzliche Grundlage ersichtlich wäre, können nach Ansicht der Bundesregierung sogar „Entscheidungen gemäß § 6“ über Projekte getroffen werden, die nicht in den Straßenbauplänen aufgenommen wurden (ebenda).

Um die Entscheidungshoheit des Gesetzgebers zu gewährleisten wird daher in Nummer 1 klargestellt, dass Vorhaben nur dann geplant werden dürfen, wenn sie im Bedarfsplan aufgenommen wurden und entsprechend den dortigen Stufen abgearbeitet werden. Planung meint in diesem Zusammenhang nicht die Vorarbeiten, die nötig sind, um den Bedarfsplan verabschieden zu können. Weitere Entscheidungen sind jedoch ausgeschlossen. Dies gilt auch für Planungsentscheidungen gemäß § 16 des Bundesfernstraßengesetzes.

Als Folgeänderung wird in Nummer 2 die Möglichkeit gestrichen, vom Bedarfsplan abweichende Maßnahmen in Straßenbaupläne aufzunehmen.

Zu Artikel 2

Durch die Änderung wird klargestellt, dass der Straßenbauplan ausschließlich die in Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes beschriebenen Straßenbaumittel darstellt. Dementsprechend können für den Bau und Ausbau auch nur Mittel in den Straßenbauplan eingestellt werden, die dem Bedarfsplan entsprechen. Abweichungen vom Bedarfsplan sind nicht zulässig.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

