

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/6663 –**

### **Auswahlkriterien für die begrenzte Zahl von besonders wichtigen Straßenprojekten, deren Umsetzung beschleunigt werden soll**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Ende März 2023 haben sich die Regierungsparteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP im Koalitionsausschuss auf die Beschleunigung von einer begrenzten Zahl von besonders wichtigen Straßenverkehrsprojekten geeinigt. Für die Straße gilt dies dabei ausschließlich für Projekte im Bundesverkehrswegeplan mit der Kennzeichnung FD-E und VB-E (Engpassbeseitigungen) – insgesamt laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 145 an der Zahl. Für Schienenprojekte gilt die Einschränkung auf Engpässe nicht, hier soll für alle Projekte, die als Vordringlicher Bedarf (VB) oder als Fest Disponiert (FD) eingestuft sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt werden ([bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahnprojekte.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahnprojekte.html)).

In Medienberichten wurde die Zahl 144 durchweg übernommen, die in der Zwischenzeit auf 145 korrigiert wurde (ebd.). In der vom BMDV veröffentlichten Liste sind nach Auffassung der Fragesteller jedoch Strecken mehrfach ununterscheidbar gelistet. Nennt man Strecken mit mehreren Vorhaben nur einmal, reduziert sich die Anzahl auf 92 Strecken. Weiter gilt, dass laut Koalitionsbeschluss die jeweiligen Bundesländer zustimmen müssen ([www.t-online.de/auto/recht-und-verkehr/id\\_100152128/ampelkoalition-bei-diesen-144-autobahnen-soll-der-ausbau-schneller-gehen.html](http://www.t-online.de/auto/recht-und-verkehr/id_100152128/ampelkoalition-bei-diesen-144-autobahnen-soll-der-ausbau-schneller-gehen.html)).

Der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck sagte laut einem Bericht des „Business Insider“ dabei im „ZDF“, dass die Gefahr bestünde, dass Projekte dadurch ausgebremst würden ([www.businessinsider.de/politik/deutschland/bundesregierung-will-144-autobahnabschnitte-ausbauen/](http://www.businessinsider.de/politik/deutschland/bundesregierung-will-144-autobahnabschnitte-ausbauen/)). Das „Redaktionsnetzwerk Deutschland“ formuliert die Situation etwas anders und führt aus, dass Grüne im Deutschen Bundestag dies hinter vorgehaltener Hand als Hoffnung äußern würden. „Weil die Länder nun mitzureden hätten, würden manche Projekte ja gar nicht kommen, lautet die Prognose.“ SPD-Generalsekretär Kevin Kühnert teilt die Ansicht, dass es in der Realität vermutlich weniger werden würden ([www.rnd.de/politik/autobahn-liste-der-ampel-verwunderung-in-den-bundeslaendern-I4CLNMGPENE63HTNCSS6DMFVH4.html](http://www.rnd.de/politik/autobahn-liste-der-ampel-verwunderung-in-den-bundeslaendern-I4CLNMGPENE63HTNCSS6DMFVH4.html)). Passend zu diesen Ansichten zitiert die Tageszeitung „Die Welt“ Niedersachsens Umweltminister, der sich darüber freue, dass der

Bau von „klimaschädlichen Autobahnen“ [...] „wie A20, A39 etc. sehr unreal“ werden wird ([www.welt.de/politik/deutschland/plus244559568/Koalitionsausschuss-Das-koennen-wir-uns-nicht-gefallen-lassen-wettert-Guenther.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/plus244559568/Koalitionsausschuss-Das-koennen-wir-uns-nicht-gefallen-lassen-wettert-Guenther.html)).

In den unionsgeführten Ländern ist derzeit laut „Welt“ der Unmut groß, weil herbeigesehnte Autobahn-Projekte es nicht auf die Priorisierungsliste geschafft haben. Der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein Daniel Günther benennt die Nicht-Berücksichtigung der Autobahn 20 (A 20) als „absoluten Rückschlag“ und „katastrophale Meldung“. Der Ministerpräsident von Sachsen Michael Kretschmer beklagt dabei, dass „nicht ein einziges Verkehrsprojekt in einem ostdeutschen Land“ beschleunigt werde (ebd.).

1. Aus welchen Gründen findet eine Ungleichbehandlung zwischen Schienen- und Straßenprojekten statt, sodass die Straßenprojekte die Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses auf Engpassbeseitigung (VB-E und FD-E) limitiert wurden und bei Schienenprojekten dies auch für Vordringlichen Bedarf (VB) und Fest Disponiert (FD) gelten soll (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Welche Definition von Projekt wird von der Bundesregierung verwendet, um auf die Zahl von 145 Straßenprojekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Wie viele VB-E- und FD-E-Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt?
  - a) Auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
  - b) Welche der VB-E- und FD-E-Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 fallen nicht unter die Zahl der 145 Projekte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte jeweils ausführen, was die Gründe waren, diese Projekte auszunehmen)?
4. Wie viele VB- und FD-Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt, auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wie viele Straßenprojekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt?

Auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsausschuss vom 28. März 2023 hat klare Kriterien für das überragende öffentliche Interesse bei Verkehrsprojekten festgelegt. Der Beschluss wird mit dem Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes, den die Bundesregierung am 3. Mai 2023 beschlossen hat, umgesetzt. Demnach sollen ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, künftig deutlich schneller umgesetzt werden. Beim Verkehrsträger Straße liegt der Fokus insbesondere auf der Beseitigung von Stauschwerpunkten und Engstellen. Somit sind – mit Ausnahme der A 23, AS Tornesch – AS Eidelstedt – alle Vorhaben umfasst, die im Bedarfsplan für die Bundesfern-

straßen mit der Dringlichkeitseinstufung „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ oder „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ enthalten sind. Teilvorhaben, die sich bereits in Bau befinden oder bereits fertiggestellt wurden, sollen nicht weiter betrachtet werden, da sie von der Planungsbeschleunigung nicht mehr profitieren würden.

Die erbetenen Informationen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) ist, umfasst 1 360 Hauptprojekte. Aufgrund bereits konkretisierter Planungen und der teilweise vorgesehenen Umsetzung in verkehrlich wirksame Teilabschnitte setzen sich diese Hauptprojekte aus 1 731 Teilprojekten zusammen. Die Beantwortung erfolgt auf Grundlage einer jährlichen Sachstandserhebung zu den Projekten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Stand: Mitte 2022).

Dringlichkeitseinstufung gemäß FStrAbG	Anzahl gemäß FStrAbG	Anzahl Teilprojekte	davon in Bau bzw. fertiggestellt
FD-E	12	21	13
FD	173	230	201
VB-E	102	153	14 <sup>1</sup>
VB	545	711	64
WB	248	299	7
WB	281	317	
Summe	1.360 <sup>2</sup>	1.731	300

<sup>1</sup> Im Zuge der gemäß dem Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 erfolgten Einholung des Einverständnisses mit den Ländern wurde der Projektstand von zwei Maßnahmen, die zuvor als „in Bau“ ausgewiesen waren, zurückgestuft.

<sup>2</sup> Die Hauptprojekte setzen sich grundsätzlich aus Teilprojekten gleicher Dringlichkeitseinstufung zusammen. Ein Hauptprojekt des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen setzt sich allerdings aus zwei Teilprojekten unterschiedlicher Dringlichkeitseinstufung zusammen, sodass die Gesamtsumme der Hauptprojekte nicht der Summe der Dringlichkeitsstufen entspricht.

6. Teilt die Bundesregierung die vom Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck geäußerte Befürchtung, dass Länder und Kommunen die Zustimmung zu einzelnen Projekten verwehren könnten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Ist es laut Ansicht der Bundesregierung rechtlich notwendig, die Zustimmung von Ländern und Kommunen einzuholen, bevor man die Feststellung trifft, dass ein Projekt ein überragendes öffentliches Interesse vorweist?
8. Aus welchen Gründen wurde vereinbart, dass die Projekte nur im Einverständnis mit den Ländern als überragendes öffentliches Interesse eingestuft werden sollen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes werden die Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt. Daher ist der Bund für Entscheidungen über Planung und Bau von Bundesautobahnen zuständig.

Die Herstellung des Einverständnisses mit den betroffenen Ländern ist eine politische Entscheidung des Koalitionsausschusses und soll die Akzeptanz der gesetzlichen Festschreibung erhöhen.

9. Hat sich die Bundesregierung zu der Einschätzung des niedersächsischen Umweltministers, dass mit dem Beschluss des Koalitionsausschusses der Bau von „klimaschädlichen Autobahnen“ [...] „wie A20, A39 etc. sehr unreal“ würde, eine Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
10. Wurde bei der Festlegung auf VB-E- und FD-E-Projekte bedacht, dass durch das verwendete Auswahlkriterium nicht ein einziges Straßenverkehrsprojekt in einem ostdeutschen Bundesland beschleunigt wird (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
11. Plant die Bundesregierung eine Nachbesserung bei der Auswahl der Straßenverkehrsprojekte derart, dass auch Straßenverkehrsprojekte in ostdeutschen Bundesländern beschleunigt werden?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festlegungen des vom Deutschen Bundestag als Gesetz beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Die Grundlage für die Festlegungen im Bedarfsplan bildet der vorgeschaltete verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, bei dem die von den Ländern angemeldeten Straßenbauprojekte nach bundeseinheitlichen Kriterien bewertet wurden. Dieser Planungsauftrag bleibt bestehen und zwar unabhängig davon, ob bestimmte Vorhaben als Vorhaben im besonderen öffentlichen Interesse festgelegt werden.

Bereits eingeleitete Planungen werden entsprechend dem gesetzlichen Auftrag konsequent weitergeführt, mit dem Ziel, schnellstmöglich Baurecht zu schaffen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.