

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Luke Hoß, Luigi Pantisano, Jorrit Bosch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/1052 –**

Umwidmung der Autobahn 92 bei Deggendorf**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Stadt Deggendorf und der Freistaat Bayern planen den Bau einer neuen Brücke über die Donau, damit nicht der gesamte Verkehr durch Fischerdorf und über die – von der Autobahn (A) 92 abgesehen – einzige Autobrücke fahren muss (www.pnp.de/lokales/landkreis-deggendorf/deggendorf-laesst-neue-donaubruecke-planen-ausstieg-aus-auftrag-moeglich-18332780). Veranschlagte Kosten sind 60 Mio. Euro für den Freistaat Bayern und 15 Mio. Euro für die Kommune. Anstelle eines teuren Brückenneubaus schlägt die Aktionsgruppe Klimaentscheid Deggendorf vor, bestehende Potenziale zu nutzen (klimaentscheid-deg.de/auffahrten-auf-die-a92-als-alternative-zur-umstrittenen-zusaetzlichen-donaubruecke) und zwischen dem Autobahnkreuz A 3/A 92 und der Donau zwei neue Rampen von der Hauptstraße auf die A 92 zu bauen. Diese sollen lediglich eine Auffahrt von Fischerdorf Richtung Deggendorf und eine Abfahrt von Deggendorf nach Fischerdorf ermöglichen (sogenannter Halbanschluss). Die Bundesregierung schreibt in ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 139 des Abgeordneten Luke Hoß auf Bundestagsdrucksache 21/747, dass dabei die geforderten Mindestabstände für Auf- und Abfahrten unterschritten würden. Zudem würde eine neue Anschlussstelle lediglich dem örtlichen und nicht dem Fernverkehr dienen, weswegen eine neue Anschlussstelle nicht in Betracht käme. Da das fragliche Autobahnstück im Ortsteil Fischerdorf durch besiedeltes Gebiet führt, hält die Aktionsgruppe die Abstufung des relevanten Autobahnabschnitts der A 92 (zwischen dem Autobahnkreuz und dem Übergang in die Bundesstraße (B) 11 in Deggendorf) von der Straßenkategorie AS II der Entwurfsklasse EKA 1B zu einer Stadtautobahn in die EKA 3 gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) oder die Abstufung zu einer Kraftfahrstraße für möglich. Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes sei jedoch eine solche Abstufung mit den gesetzlichen Regelungen des Fernstraßengesetzes nicht vereinbar.

1. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es, Streckenabschnitte von Bundesautobahnen (BAB) in Kraftfahrstraßen abzustufen?
 - a) Welche (weiteren) Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein?
 - b) Was sind die letzten zehn Fälle, in denen dies, jeweils wann, geschehen ist, und jeweils aus welchem Grund?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Eine Kraftfahrstraße erhält diese Eigenschaft durch eine verkehrsbehördliche Anordnung und nicht durch Widmung bzw. Abstufung. Die Kraftfahrstraße ist eine straßenverkehrsrechtliche Kategorie, die unabhängig von der wegerechtlichen Widmungs- und Umstufungssystematik des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zu betrachten ist. Daten zur Abstufung von Bundesautobahnen zu Kraftfahrstraßen liegen der Bundesregierung folglich nicht vor.

2. Unter welchen Bedingungen können Streckenabschnitte bestehender Bundesautobahnen einer anderen Entwurfsklasse gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen zugeordnet werden (also beispielsweise statt EKA 1 zu EKA 2 oder 3), und was sind die letzten zehn Fälle, in denen dies, jeweils wann, geschehen ist, und jeweils aus welchem Grund?

Für den Neu-, Aus- oder Umbau von Autobahnen gelten die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. In die darin genannten Entwurfsklassen sind die Autobahnen im Rahmen der Planungen entsprechend ihrer Netzfunktion und Verkehrsbedeutung einzuordnen. Nachträgliche „Auf- und Abstufungen“ von Entwurfsklassen bestehender Autobahnen sieht das Regelwerk deshalb nicht vor.

3. Welche Abschnitte von Bundesautobahnen wurden seit 1970 nach § 2 des Bundesfernstraßengesetzes abgestuft (bitte jeweils Datum der Abstufung, neue Straßenkategorie und Länge des Abschnittes angeben)?

Bis zum 31. Dezember 2020 haben die Länder Abstufungen im Zuge der Auftragsverwaltung in alleiniger Zuständigkeit vollzogen. Eine Beteiligung des Bundes war dazu nicht erforderlich. Der Bundesregierung liegt eine Auswertung über Abstufungen von Bundesautobahnen nach § 2 FStrG vor dem 1. Januar 2021 daher nicht vor.

Seit dem 1. Januar 2021 liegen Abstufungen von Bundesautobahnen in der Hoheit des Fernstraßen-Bundesamts. Die seitdem vollzogenen Abstufungen sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Datum der Abstufung	BAB-Bezeichnung	neue Straßenklasse	Länge [km]
1	01.01.2022	A 485	B 49	0,203
2	01.01.2023	A 96	St 2063	0,582
3	01.03.2025	A 14	L 38	0,679
4	01.04.2025	A 36	B 81	0,298

4. Wer ist grundsätzlich gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr berechtigt, den nachträglichen Bau von Anschlussstellen an Bundesautobahnen zu beantragen?
 - a) Wie ist das Verfahren geregelt?
 - b) Auf Basis welcher Daten wird dabei der Fernverkehrsanteil bewertet?
 - c) Ab welchem Anteil (ggf. unterschieden nach Fahrzeugen gesamt, Pkw, Lkw) wird dieser als hinreichend betrachtet?
5. Wie oft wurden in den letzten 20 Jahren nachträglich Anschlussstellen an Bundesautobahnen beantragt, und welche waren das?
 - a) Wer hat die Anträge jeweils eingereicht?
 - b) Welchen Entwurfsklassen gemäß RAA (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) waren die betreffenden BAB-Abschnitte jeweils zugeordnet?
 - c) Welchen dieser Anträge wurde stattgegeben?
 - d) In welchen Fällen wurde dabei von den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen bezüglich der empfohlenen Knotenpunktabstände (z. B. mehr als 5 000 m auf Bundesautobahnen der Entwurfsklasse EKA 1B) abgewichen?
 - e) Welchen dieser Anträge wurde nicht stattgegeben, und jeweils warum?

Die Fragen 4 bis 5b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anträge zur Einrichtung neuer Anschlussstellen (AS) sind von den Antragstellern (Länder, Kommunen oder Zweckverbände) an die Autobahn GmbH des Bundes zu richten und zu begründen. Erteilt die Autobahn GmbH ein positives Testat, obliegt die Entscheidung über den Antrag auf Errichtung einer neuen AS dem Bundesministerium für Verkehr (BMV). Bis 31. Dezember 2020 haben die Straßenbauverwaltungen der Länder Anträge zum Bau neuer AS an das BMV gerichtet.

Über neue AS wird auf Antrag im Einzelfall entschieden, so dass hierfür keine allgemeingültigen Aussagen hinsichtlich einzelner Wertungs- und Entscheidungskriterien und deren Gewichtung möglich sind. Angaben zu Entwurfsklassen sind kein Gegenstand der Antragsunterlagen. Anträge auf neue AS werden grundsätzlich restriktiv behandelt, da die Sicherheit und Leichtigkeit des Auto-bahnverkehrs durch AS nachteilig beeinflusst werden kann. An entsprechende Anträge sind daher hohe Anforderungen geknüpft. So ist etwa zu belegen, dass der zusätzliche Verkehr verkehrssicher und weitgehend störungsfrei aufgenommen und ein Neubau wirtschaftlich realisiert werden kann. Eine neue AS kommt dagegen nicht in Betracht, wenn hierdurch überwiegend lokale Verkehrsbedürfnisse bedient werden.

Der nachfolgenden Tabelle können die Entscheidungen über die Anträge seit 2005 entnommen werden.

Land	Straße	Bezeichnung	Zustimmung	keine Zustimmung	Grund	Knotenpunktsabstand unterschritten
BW	A 5	bei Sinzheim	X			
BW	A 8	Esslingen	X			X
BW	A 81	Freiberg/Neckar		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 3	bei Erlangen		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 3	bei Pollenried		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 3	bei Engertsham		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 6	Traunfeld	X			
BY	A 7	Interfranken	X			X
BY	A 8	Odelzhausen (West)	X			
BY	A 8	Leipheim	X			X
BY	A 9	Holledau		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 9	Bruckbach		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 9	Münchberg-Mitte	X			X
BY	A 73	Coburg-Glend		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	X
BY	A 92	Plattling-Mitte	X			X
BY	A 92	Dingolfing/Höfen	X			
BY	A 95	Oberdill/Schorn	X			X
BY	A 95	Weghaus	X			
BY	A 96	Memmingerberg		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BY	A 96	Gräfelfing-Ost	X			X
BE	A 114	Bucher Straße		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
BB	A 10	Freienbrink-Nord	X			
BB	A 117	Hubertus	X			X
HE	A 5	Zeppelinheim Süd	X			X
HE	A 7	Gersfeld	X			
HE	A 7	Anbindung Gewerbegebiet „Sandershäuser Berg“	X			X
MV	A 14	Schwerin-Süd	X			X
MV	A 19	Rostock Industriehafen	X			X
MV	A 24	Gallin	X			X
NI	A 1	Rieste	X			X
NI	A 1	Elsdorf	X			X
NI	A 7	Schneverdingen	X			X

Land	Straße	Bezeichnung	Zustimmung	keine Zustimmung	Grund	Knotenpunktsabstand unterschritten
NI	A 27	Achim-West	X			X
NW	A 1	Münster-Hiltrup	X			
NW	A 1	Wuppertal-Ronsdorf	X			
NW	A 4	Verlautenheide		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
NW	A 33	Schloß-Holte – Stukenbrock-Mitte		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
NW	A 40	Niederdorf	X			X
RP	A 60	Brandscheid		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
RP	A 62	Höheimöd	X			
RP	A 64	Herresthal		X	Regionalbezug, kein Bundesinteresse	
RP	A 650	Anbindung Gewerbe- park	X			X
SL	A 6	Homburg Ost	X			X
SH	A 1	Hamberge	X			X
SH	A 7	Norderstedt-Mitte	X			X
SH	A 25	B 404 Ost / West	X			X
SN	A 4	Crimmitschau	X			
TH	A 9	Lederhose	X			
TH	A 71	Stadttilm	X			X

