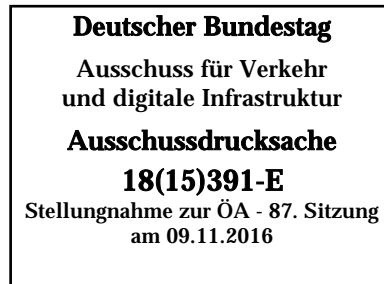


Stellungnahme



zum Gesetzentwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, Drucksache 18/9523

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 9. November 2016

Stefan Gerwens

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 8. November 2016

- (1) Pro Mobilität¹ bewertet den **Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes** ebenso wie den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) **grundsätzlich sehr positiv**. Dabei beziehen wir uns auf die netzhafte Bewertung des Gesetzentwurfs.
- (2) Die **Stellungnahme von Pro Mobilität zur Anhörung** des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur **zum Bundesverkehrswegeplan 2030**² am 7. November 2016 ist Grundlage dieser Position, da der Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes auf der Projektliste des Bundesverkehrswegeplans aufbaut. Dort wurde bereits auf die Bedeutung der Mobilität und einer modernen Verkehrsinfrastruktur, auf das Zielsystem, auf Stärken und Schwächen des Bedarfsplans, auf die gesamtwirtschaftlichen Vorteile des Investitionsprogramms und auf die Datenqualität bei der Bewertung einschließlich der Kritik des Bundesrechnungshofes näher eingegangen. Außerdem wurde erläutert, warum Pro Mobilität die in der Beschwerde eines Umweltverbandes an die EU-Kommission vorgebrachte Kritik gegen den BVWP 2030 nicht teilt. Hierauf wird an dieser Stelle nicht erneut eingegangen.
- (3) Der **Investitionsrahmen des vordringlichen Bedarfs** ist im Hinblick auf Planung und Finanzierung ambitioniert. Er sollte grundsätzlich nicht erweitert werden. Dies spricht nicht gegen den Austausch von Vorhaben. Eine Einstufung zusätzlicher Vorhaben in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht sollte mit Blick auf die Engpässe im Bereich der Projektplanung ebenfalls zurückhaltend gehandhabt werden³.

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

² http://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/083-sitzung-stellungnahmen/477866

³ „Zahlen Daten Fakten Bundesverkehrswegeplan 2030“, Pro Mobilität 14. September 2016 http://www.promobilitaet.de/media/file/1446.Zahlen_Daten_Fakten_Bundesverkehrswegeplan_2030.pdf

Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen bis 2030 im BVWP 2030 (inkl. Erhaltungsanteile)																	
Mrd. Euro	Σ	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Lfd.+fest	23,7	3,2	4,9	0,8	1,1	0,1	0,9	2,9	0,2	1,9	2,9	1,3	0	0,3	0,5	1,6	1,0
VB+VB-E	45,8	6,2	7,2	0	1,0	0,5	1,6	5,3	0,3	6,5	10,8	1,9	0,1	0,7	1,5	1,5	0,8
Summe	69,4	9,4	12,0	0,8	2,0	0,6	2,5	8,2	0,6	8,4	13,7	3,2	0,1	1,0	2,0	3,0	1,8
Weiterer Bedarf außerhalb des Finanzierungsrahmens (WB* mit Planungsrecht, WB ohne Planungsrecht)																	
WB*	19,4	3,3	5,4	0,1	1,3	0,1	0,2	2,4	0,0	1,5	5,3	1,9	0,1	0,5	0,2	0,1	0,3
WB	11,0	0,7	1,0	0,0	0,4	0,0	0,0	2,9	0,1	1,8	1,7	0,5	0,0	0,6	0,8	0,1	1,1
Lfd. + fest = laufend/ fest disponiert, VB + VB-E = vordringlicher Bedarf, WB* und WB = weiterer Bedarf																	
Quelle: BMVI 2016																	

- (4) Im Rahmen der Beratungen des Ausschusses zum BVWP 2030 und dem Entwurf des Ausbaugesetzes war die **Benennung von Projekten durch den Bund** Gegenstand von Diskussionen. Einige Projekte sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bewertet worden und im Entwurf des Ausbaugesetzes enthalten, obwohl diese nicht vom jeweiligen Bundesland im Rahmen der Auftragsverwaltung angemeldet, sondern vom Bund benannt wurden. Eine Ursache kann darin liegen, dass die Kriterien eines Landes bei der Identifizierung von anzumeldenden Vorhaben und die Schwerpunkte des Bundes unterschiedlich waren. So wurden teilweise in den Ländern stärker regionale Aspekte bei der Auswahl herangezogen, während der Bund netzbezogene Wirkungen für den nationalen Verkehrswegeplan stärker gewichtet hat. Bei einer zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung sollten daher vom Bund einheitliche Kriterien für die Auswahl anzumeldender Vorhaben vorgegeben werden. Die künftige Bündelung der Zuständigkeit für Autobahnen und weitere Bundesstraßen in einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr des Bundes wird eine einheitliche Handhabung für Teile des Netzes erleichtern.
- (5) Die laufend und fest disponierten Vorhaben und der vordringlichen Bedarf umfassen 220 Projekte an Autobahnen und 604 an Bundesstraßen. Einschließlich der Erhaltungsanteile entfallen 69 Prozent der Investitionen auf Autobahnen und 31 Prozent auf Bundesstraßen. Die Schwerpunktsetzung auf **großräumig wirksame Vorhaben** wird hieraus deutlich. Damit findet der Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes eine gute Balance zwischen der Notwendigkeit effizienter Verkehrsabläufe auf den großen Achsen und den Anforderungen der Bürger an Verkehrssicherheit und Lärmschutz in ländlichen Räumen.
- (6) Auch der Schwerpunkt **Engpassbeseitigung** wird in der Zuordnung des vordringlichen Bedarfs zu den Bundesländern erkennbar. Dies trägt u.a. dem Umstand Rechnung, dass in 2015 85 Prozent der Staulänge auf Autobahnen laut ADAC-Staubilanz auf sechs Bundesländer entfielen.

Eine aktive Politik der Engpassbeseitigung rechtfertigt sich nicht allein durch den in der Regel hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen, sondern auch durch die Entlastung des nachgelagerten Netzes von **Ausweichverkehr**.

Auch Vorhaben der Engpassbeseitigung mit eher niedrigem **Nutzen-Kosten-Verhältnis** können einen hohen verkehrlichen Nutzen haben, wenn diesem hohe Baukosten des Projektes zum Beispiel durch Bauwerke oder Auflagen des Lärm- und Umweltschutzes gegenüber stehen.

- (7) Auf den Autobahnen stuft der Entwurf nach einer Analyse des ADAC eine deutliche Mehrheit der **verkehrlich bedeutsamen Engpässe** als laufend und fest disponiert oder als vordringlichen Aus- oder Neubau. Dies ist zu begrüßen. Teilweise reichte es nur zu Weiterem Bedarf mit Planungsrecht, was immerhin einen Fortgang der Projekte grundsätzlich erlaubt. Bisher

überwiegend als weiterer Bedarf wird jedoch noch der achtstreifige Ausbau der A2 zwischen Bad Nenndorf und dem Autobahnkreuz Hannover-Ost eingestuft, obwohl das Verkehrsaufkommen und der hohe Lkw-Anteil hier zumindest Planungsrecht nahelegen würden.

- (8) Zu den per Stand 8.11.2016 **geplanten redaktionellen Änderungen am Gesetzentwurf** hat Pro Mobilität keine Anmerkungen.
- (9) Pro Mobilität unterstreicht die Notwendigkeit, die als „**vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung**“ klassifizierten Vorhaben in der Umsetzung besonders zügig zu planen, zu finanzieren und zu bauen.
- (10) Zur erfolgreichen Umsetzung der Ausbaugesetze auf Basis des BVWP 2030 sind eine **verlässliche langfristige Finanzierung** der Bundesverkehrswege auf höherem Niveau sowie eine **Verstärkung und Beschleunigung der Planungen** unerlässlich.
- (11) Angesichts der vorhandenen großen Kapazitätsprobleme in der Planung sollte darauf geachtet werden, die **Prioritäten auch beim Beginn und der Abwicklung der Projektplanung** einzuhalten. Dies gilt insbesondere bei der Planungsaufnahme für Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht, die grundsätzlich eine Projektreserve außerhalb des Finanzrahmens darstellen.

* * *