Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 14.03.2017

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN betreffend
„Geplante Beschränkung des Rechtsweges bei Autobahnprojekten“
- Drucksache 18/11061

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 14.03.2017

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Geplante Beschränkung des Rechtsweges bei Autobahnprojekten"
- Drucksache 18/11061

Frage 1: *Welche Vorteile erhofft sich die Bundesregierung durch die Beschränkung auf eine Instanz für Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen?*

Frage 2: *Inwiefern rechtfertigen die in der vorherigen Frage abgefragten Vorteile die Einschränkung des Rechtsschutzes der Bürgerinnen und Bürger?*

Antwort:
Die Fragen 1 und 2 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Vorteilen der Regelung des § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) nebst Anlage wird insbesondere auf die Gesetzesbegründung (BT-Drs. 16/54) verwiesen.

Frage 3: *Wie ist die Beschränkung auf einen Instanzenzug vereinbar mit Artikel 19 Absatz 4 GG?*

Antwort:
Auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.07.2008, (Aktenzeichen 9 A 14/07, Rn. 40) wird verwiesen.

Frage 4: *a) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse oder Prognosen vor, die bestätigen, dass die Verkürzung auf eine Gerichtsinstanz die Planung und Umsetzung von Fernstraßenprojekten wesentlich verkürzt?*

b) Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer rechnet die Bundesregierung bei Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangeneh-migungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen, durch die Verkürzung auf eine Gerichtsinstanz?

c) Wenn nein, warum beabsichtigt die Bundesregierung dennoch weiterhin, den Rechtsschutz der Bürgerinnen und Bürger einzuschränken?

Antwort:
Nach Erkenntnissen der Bundesregierung sind die Klageverfahren um 1 bis 1,5 Jahre verkürzt.

Frage 5: *a) Wie hoch ist die Anzahl der Bundesfernstraßenprojekte mit bestandskräftigem Baurecht, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, deren Bau noch nicht begonnen wurde?*
b) Um welche Vorhaben handelt es sich und seit wann liegt das bestandskräftige Baurecht jeweils vor (bitte Datum angeben)?
c) Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für diese Bundesfernstraßenprojekte (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
d) Wie viele Planfeststellungsbeschlüsse für Bundesfernstraßenprojekte werden zurzeit beklagt (bitte nach Bundesländern, Projekten und Projektkosten aufschlüsseln)?

Antwort:
Die folgende Tabelle listet die Bedarfsplanprojekte mit bestandskräftigem Baurecht, aber ohne Bautätigkeit auf. Hier liegen die erforderlichen Voraussetzungen noch nicht vor. Kostenangaben fehlen, wenn die Projektrealisierung als ÖPP-Projekt geplant ist (Frageteile 5 a bis c).

Land	Straße	Bezeichnung	Aktuelle Kosten [Mio. €]	Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig
BW	B 34	OU Grenzach (ohne 7 Mio. € BÜ-Bes. Hörnle)	11	29.01.2007
BY	A 3	w TR Aurach – AK Biebelried	ÖPP	
		w TR Aurach - ö AS Klebheim		13.05.2016
		ö AS Klebheim - AS Höchstadt-N		14.09.2016
		w AS Höchstadt-N - AS Schlüsselfeld		03.12.2015
		ö AS Schlüsselfeld - Aschbach		25.03.2015
		Aschbach-AS Geiselwind		18.07.2013
		Fuchsberg – Wiesentheid		29.04.2011
		Mainbrücke Dettelbach (o) – AK Biebelried		05.03.2010
BY	B 2	Entlastungstunnel Starnberg	170	10.08.2008
BY	B 289	OU Kauerndorf	48	28.06.2011
HE	A 49	ÖPP-Projekt: AK Kassel-West – Anschluss A 5; Abschnitt: AS Stadtallendorf (B 454) – Schwalmstadt (L 3155), 2. BA (VKE 30)	ÖPP	03.07.2013
HE	B 49	AS Biskirchen – AS Tiefenbach, 8. BA	41	10.12.2013*
NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg – AK Lotte/Osnabrück	ÖPP	25.08.2015
RP	A 61	AK Frankenthal bis AK Mutterstadt	ÖPP	10.03.2015
ST	A 14	AS Tangerhütte – AS Lüderitz (VKE 1.4)	100	13.12.2016
ST	B 87	OU Bad Kösen	77	24.02.2012

Land	Straße	Bezeichnung	Aktuelle Kosten [Mio. €]	Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig
TH	B 247	Bad Langensalza – A 38	ÖPP	
		OU Großengottern		08.02.2015
		OU Höngeda		10.02.2012
		OU Mühlhausen		10.02.2012
		OU Kallmerode		07.04.2010

* Planänderungsverfahren erforderlich.

Die folgende Tabelle listet die Bedarfsplanprojekte ohne Bautätigkeit mit den zugehörigen Kosten auf, deren Planfeststellungsbeschluss mit Stand 10.02.2017 beklagt ist; Kostenangaben fehlen, wenn die Projektrealisierung als ÖPP-Projekt geplant ist: (Frageteil 5 d)

Land	Straße	Bezeichnung	Aktuelle Kosten [Mio. €]
BY	B 4	Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A 3	115
BY	B 173	Johannisthal - s. Kronach (BA 2)	22
BY	B 289	OU Münchberg mit Eisenbahnunterführung	4
BY	B 299	OU Tanzfleck	6
BY	B 303	Verlegung Sonnefeld - Johannisthal (BA 3)	17
BY	B 304	OU Obing	13
BY	B 388	OU Taufkirchen (Vils)	30
HB	A 281	AS Bremen/Gröpelingen - AS Bremen-Seehausen (4. BA, Weserquerung)	260
HE	A 49	ÖPP-Projekt: AK Kassel-West – Anschluss A 5; Abschnitt: Gmünden (A 5) - Stadtallendorf (B 454) (VKE 40)	ÖPP
HE	B 38	OU Mörlenbach	71
HE	B 47	OU Rosengarten	26
HE	B 49	AS Solms - Kloster Altenberg, 11. BA	23
MV	B 198	OU Mirow-Südabschnitt	15
NI/SH	A 20	Elbquerung	ÖPP
NI	B 1	Südumgehung Hameln	125
NI	B 3	OU Celle (Mittelteil)	60
NW	A 1	Köln/Niehl - AK Leverkusen/West	740
NW	A 33	B 61 Zubringer Bielefeld/ Ummeln	26
NW	A 40	AS Dortmund/Ost - AK Dortmund/Unna	105

Land	Straße	Bezeichnung	Aktuelle Kosten [Mio. €]
NW	B 474	OU Datteln (L 609 - B 235)	23
SN	B 101/ 173	OU Freiberg/West und Ost	101
SN	B 173	Verlegung Flöha, 2. Bauabschnitt	22
SN	B 175	4-streifiger Ausbau westlich Glauchau	29
ST	B 87	OU Naumburg	14
ST	B 180	S-OU Aschersleben - Quenstedt	26
SH	B 5	Hattstedt - Bredstedt	63
SH	B 207	Heiligenhafen/Ost - Puttgarden	110
TH	A 9	Umbau AK Hermsdorf	80

Frage 6: *a) Wie viele geplante Fernstraßenprojekte des Bundes wurden seit 2007 insgesamt beklagt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?*

c) Wie schlüsseln sich die Klagegruppen nach privat Betroffenen, Naturschutzverbänden, Gebietskörperschaften und Behörden auf?

d) Wie viele der beklagten Fernstraßenprojekte des Bundes wurden seit 2007 in mehr als einer Instanz behandelt und wie hoch ist ihr Anteil an den insgesamt beklagten Projekten im selben Zeitraum?

e) Für wie viele Fernstraßenprojekte des Bundes wurde seit 2007 das Baurecht auf dem Gerichtsweg aufgehoben (bitte nach Bundesländern und Projekten aufschlüsseln)?

Antwort:

Land	Anzahl beklagte Bedarfsplanvorhaben seit 2007	Aufschlüsselung der Klägergruppen	Anzahl der Klagen mit mehr als einer Gerichtsinstanz	Anzahl der Urteile mit Aufhebung des „Baurechts“
BW	7	8 privat Betroffene, 0 Naturschutzverbände, 2 Gebietskörperschaften/ Behörden	1 (Anteil: 14%)	0
BY	Die oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr führt keine Statistik.			

BE	1	22 privat Betroffene, 1 Naturschutzverband, 1Gebietskörperschaft/Behörde	0	0
BB	3	19 privat Betroffene, 2 Naturschutzverbände, 4 Gebietskörperschaften/ Behörden	1 (Anteil: 33,3%)	0
HB	1 Vorhaben, dazu 11 Klagen	11 privat Betroffene, 0 Naturschutzverbände, 0 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
HH	2	47 privat Betroffene, 0 Naturschutzverbände, 0 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
HE	18	27 privat Betroffene, 10 Naturschutzverbände, 4 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
MV	3	8 privat Betroffene, 0 Naturschutzverbände, 3 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
NI	16	26 privat Betroffene, 4 Naturschutzverbände, 1 Gebietskörperschaft/ Behörde	2 (Anteil 12,5%)	0
NW	33	73 privat Betroffene, 5 Naturschutzverbände, 0 Gebietskörperschaften/ Behörden	5 (Anteil 15%)	1
RP	7	15 privat Betroffene, 2 Naturschutzverbände, 3 Gebietskörperschaften/ Behörden	2 (Anteil 28,5%)	1
SL	2	1 privat Betroffener, 1 Naturschutzverband, 0 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
SN	8	13 privat Betroffene, 2 Naturschutzverbände, 0 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	3
ST	7	18 privat Betroffene, 4 Naturschutzverbände, 1 Gebietskörperschaft/ Behörde	0	0
SH	11	36 privat Betroffene, 8 Naturschutzverbände, 10 Gebietskörperschaften/ Behörden	0	0
TH	10	12 privat Betroffene, 0 Naturschutzverbände, 3 Gebietskörperschaften/ Behörden	1 (Anteil: 10%)	0

Daten werden durch die Obersten Straßenbaubehörden der Länder übermittelt.

b) Wie hoch war im gleichen Zeitraum die Anzahl der nicht beklagten Vorhaben im jeweiligen Bundesland?

Antwort:

Land	Anzahl nicht beklagter Vorhaben seit 2007
BW	10
BY	Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr führt hierzu keine Statistik.
BE	1
BB	10
HB	0
HH	0
HE	9
MV	8
NI	21
NW	17
RP	10
SL	5
SN	19
ST	20
SH	24
TH	17

Frage 7: *Welche durchschnittliche Bauverzögerung ergab sich durch Klagen zu Bundesfernstraßenprojekten?*

Frage 9: *Welchen Anteil hatten die durchschnittlichen klagebedingten Bauverzögerungen am Gesamtrealisierungszeitraum, d.h. vom Beginn der Planung bis zur Verkehrsfreigabe (bitte durchschnittlichen Gesamtrealisierungszeitraum sowie Dauer der Verzögerung angeben)?*

Antwort:
Die Fragen 7 und 9 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat eine Abfrage zu Fällen eines verzögerten Baubeginns bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder durchgeführt. Es kann jedoch kein bundesweiter Durchschnittswert für „Bauverzögerungen durch Klagen zu Bundesfernstraßenprojekten" benannt werden.

Frage 8: *Wie lange betrug der durchschnittliche Gesamtrealisierungszeitraum der bisher umgesetzten Bundesfernstraßenprojekte im Zeitraum von 2003 bis 2016 (Bitte Neu- und Ausbauvorhaben getrennt angeben und nach Bundesländern aufschlüsseln)?*

Antwort:
Das BMVI führt keine Statistik zum durchschnittlichen Gesamtrealisierungszeitraum. Das BMVI hat daher eine Abfrage bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass nicht alle Länder hierzu Angaben machen können. Die obersten Straßenbaubehörden, die hierzu Angaben gemacht haben, weisen überwiegend darauf hin, dass es sich um grobe Abschätzungen handelt.

Land	Durchschnittlicher Gesamtrealisierungszeitraum der bisher umgesetzten Bundesfernstraßenprojekte von 2003 bis 2016 (grobe Abschätzungen)
BW	Keine Angabe
BY	Neubauprojekte: ca. 14 Jahre Ausbauprojekte: ca. 12 Jahre
BE	Neubauprojekt: 20 Jahre (1 Maßnahme) Ausbauprojekt: 3 Jahre (1 Maßnahme)
BB	Neubauprojekte: 15 Jahre Ausbauprojekte 10 Jahre
HB	Neubauprojekte: ca. 15 Jahre Ausbauprojekte: 6 Jahre
HH	Keine Angabe
HE	Neubauprojekte: 25 Jahre Ausbauprojekte: 12 Jahre
MV	Neubauprojekte: 10 Jahre 1 Monat Ausbauprojekte: keine Angabe
NI	Neubauprojekte: 8 Jahre 6 Monate Ausbauprojekte: 8 Jahre 8 Monate
NW	Neubauprojekte: 15 Jahre Ausbauprojekte: 15 Jahre
RP	Bauvorhaben: 30 Jahre (stichprobenbasierte Angabe)
SL	Neubauvorhaben: 15 Jahre Ausbauvorhaben 10 Jahre
SN	Bauvorhaben: 9 Jahre 10 Monate
ST	Im benannten Zeitraum wurde kein Bedarfsplanprojekt planerisch begonnen und auch baulich umgesetzt.
SH	Neubauvorhaben: länger als 20 Jahre Ausbauvorhaben: mehr als 10 bis zu ca. 20 Jahre
TH	Neubauvorhaben: 13 Jahre 2 Monate Ausbauvorhaben: 15 Jahre 11 Monate

Frage 10: *Für wie viele der aktuell im Gesetz enthaltenen Projekte gab es keine bzw. nur geringe Planungsaktivitäten (im Falle geringerer Planungsaktivitäten bitte Aktivitäten genauer bezeichnen)?*

Antwort:
Auf die Begründung des Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wird verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17).

Frage 11: *Wie viele der aktuell im Gesetz enthaltenen Projekte wurden im neuen Bundesverkehrswegeplan nicht dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet (bitte Projekte benennen und aktuelle Dringlichkeitseinstufung aufzeigen)?*

Antwort:
In der derzeit geltenden Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG sind folgende Projekte weder der Dringlichkeitsstufe FD/FD-E (Fest disponiert/Fest disponiert – Engpassbeseitigung) noch VB/VB-E (Vordringlicher Bedarf/Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung) zugeordnet:

Lfd. Nr. der geltenden Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG	Vorhabenbezeichnung	Dringlichkeitseinstufung gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (im Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes)
3	A 1 Saarbrücken (A 623) – A 1	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht.
6	A 3 Hösbach – Erlangen, hiervon im Abschnitt Hösbach – AK Biebelried	Keine
7	A 4 Düren - Kerpen	Keine
12a	A 7 Kreuz Rendsburg – Rendsburg/Büdelsdorf	Keine
20a	A 40 Duisdorf/Homberg – Duisburg/Häfen	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
26	A 52 Grenze Niederlande/Deutschland – Elmpt	Keine
30	A 61 Grenze Niederlande/Deutschland – Kaldenkirchen	Keine
38	B 2n Schwedt – B 167	Keine
39	B 4 Nordhausen – Ilfeld, hiervon sind a) OU Niedersachswerfen, b) OU Ilfeld	 Weiterer Bedarf mit Planungsrecht Weiterer Bedarf
45	B 87n Leipzig – Torgau – Frankfurt (Oder), hiervon sind a) OU Herzberg, OU Lübben, OU Löhsten und B 87 Leipzig – Löhsten (LGr. SN/BB), b) OU Schlieben, OU Hohenbucko, OU Wüstermarke, OU Langengrassau, OU Biebersdorf, OU Trebatsch, OU Sabrodt	 Weiterer Bedarf mit Planungsrecht Weiterer Bedarf
46	B 95 OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
47	B 96n A 13 - Hoyerswerda	Keine
59	B 160 Hoyerswerda – Weißwasser	Keine
51	B 166 OU Schwedt mit Grenzübergang.	Keine
52	B 167 B 198 – B 112, hiervon OU Libbenichen, OU Dolgelin	 Weiterer Bedarf
55	B 188 Kloster Neudorf – Jävenitz - Hottendorf	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
56	B 190n A 39 – A 24	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
57	B 246n B 112 – Grenze Deutschland/Polen	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Sofern eine Maßnahme keine Dringlichkeitseinstufung aufweist, wird auf die Begründung des Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17).

Frage 12: *Inwiefern sieht die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen der im Gesetz angenommenen Dringlichkeit der Vorhaben und der Tatsache, dass für einige der enthaltenen Projekte keine bzw. wenig Planungsaktivitäten stattgefunden haben bzw. im neuen Bundesverkehrswegeplan kein Vordringlicher Bedarf mehr festgestellt wurde?*

Antwort:
Es gibt keinen Widerspruch. Die Voraussetzungen für die Aufnahme eines Vorhabens in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG sind in § 17e Absatz 1 Nummern 1 bis 5 FStrG genannt.

Frage 13: *Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Antworten zu den Fragen 6. und 7. jeweils?*

Antwort:
Im Juli 2016 hat das BMVI das „Innovationsforum Planungsbeschleunigung" ins Leben gerufen. Ziel ist, die Planung von Infrastrukturprojekten in Deutschland schneller voranzubringen.

Frage 14: *a) Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuelle Auslastung des Bundesverwaltungsgerichtes?*

b) Kann die Bundesregierung versichern, dass die Zuständigkeitsverlagerung auf das Bundesverwaltungsgericht in den dafür zuständigen Senaten zu keinerlei Rechtsprechungsstau führen würde, damit der durch die Bundesregierung gewünschte Gesetzgebungseffekt nicht ins Gegenteil verkehrt werden würde? Wenn ja, wie? Wenn nein, was bedeutet dies für die beabsichtige Novellierung des Fernstraßengesetzes?

Antwort:
Auf den Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wird verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17). Den Gesetzentwurf sieht eine Reduzierung der Anzahl der Vorhaben vor, die zu einer erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts führen sollen. Nach geltendem Recht sind 61 Vorhaben in der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG aufgeführt, der vorgenannte Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht eine Reduzierung auf 46 Vorhaben vor.

Frage 15: *a) Wie viele Anträge auf vorläufigen Rechtschutz nach § 80 Abs. 5 VwGO wurden in Verbindung mit dem FStrG in den vergangenen 15 Jahren gestellt?*

b) Auf welchen Instanzen wurden diese Anträge gestellt? In wie vielen Fällen war ein solcher Antrag erfolgreich (bitte möglichst nach Jahren, Straßenbauprojekten und Instanz aufschlüsseln)?

c) Wie lange haben Anträge auf einstweiligen Rechtschutz den Bauprozess durchschnittlich verzögert (bitte möglichst nach Instanz aufschlüsseln)?

Antwort:
Das BMVI führt dazu keine Statistik und hat eine Abfrage bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind nachfolgend dargestellt:

Land	Anzahl der Anträge nach § 80 Absatz 5 VwGO i.V.m. FStrG	Aufschlüsselung der Instanzen	Anzahl der erfolgreichen Anträge nach § 80 Abs. 5 VwGO i.V.m. FStrG	Durchschnittliche Verzögerungsdauer des Baus
BW	Keine Angaben, ohne Begründung.			
BY	Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr führt hierzu keine Statistik.			
BE	1	Beim BVerwG	1 (A 100, 16. Bauabschnitt)	3 Jahre

BB	18 (teilweise mehrere Anträge je Projekt; mehrere Anträge eines Antragstellers, die sich auf ein Projekt beziehen, wurden als ein Antrag gezählt)	18 Anträge beim BVerwG	0	0
HB	7	7 Anträge beim BVerwG	0	0
HH	1	Beim BVerwG	0	0
HE	12	5 Anträge beim VGH Hessen, 7 Anträge beim BVerwG	1 (A 44, Verkehrseinheit 31)	0
MV	1	1 Antrag beim OVG Greifswald	1 (B 198 OU Mirow – Südabschnitt)	Keine Angaben möglich, Verfahren offen.
NI	5	4 Anträge beim OVG Lüneburg, 1 Antrag beim BVerwG	2 (A 26, 2. Bauabschnitt; B 3 OU Celle (Mittelteil))	7 Monate
NW	72	52 Anträge beim OVG Münster, 20 Anträge beim BVerwG	3 erfolgreiche Antragsverfahren bei 2 Projekten (A 40 AS Dortmund/Mitte – AS Dortmund/Ost; B 56 OU Düren)	1 Jahr
RP	18	17 Anträge beim OVG Koblenz, 1 Antrag beim BVerwG	1 (B 50, Hochmoselübergang)	4 Monate
SL	1	Beim OVG Saarlouis	1 (B 423 Blieskastel einschl. Neubau eines Kreisverkehrsplatzes)	1 Jahr und 8 Monate
SN	4	4 Anträge beim BVerwG	1 (B 101/173 OU Freiberg)	Keine sinnvolle Angabe möglich, ohne weitere Begründung.
ST	7	6 Anträge beim BVerwG, 1 Antrag beim OVG Magdeburg	0	4,5 Monate
SH	11	7 Anträge beim OVG Schleswig, 4 Anträge beim BVerwG	Keine Angabe ohne Begründung.	Keine Angabe ohne Begründung.
TH	2 (ab 2007, für Zeitraum davor keine statistischen Angaben mit vertretbarem Aufwand verfügbar)	2 Anträge beim OVG Weimar.	0	0

Frage 16: *Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kosten verbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A 20 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung" versehen? Wenn ja, wieso wurde dies nicht im BVWP 2030 dargestellt? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die Aufnahme des Neubauvorhabens A 20 von Bremerhaven bis Weede in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu§17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe"?*

Antwort:
Das Projekt ist eine Neubaumaßnahme, insofern kann auf dieser Strecke keine rechnerisch ermittelbare Engpasssituation aufgelöst und durch den Hinweis „E" entsprechend im Bundesverkehrswegeplan 2030 gekennzeichnet werden.

Die dem Vorhaben „A 20 Westerstede (A 28) – Weede" für die Aufnahme in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG zugrunde gelegte Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe" (§ 17e Absatz 1 Nummer 5 FStrG) stützt sich auf eine projektübergreifende Betrachtung. Ferner greift auch § 17e Absatz 1 Nummer 3 FStrG („Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen").

Frage 17: *Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der Neuaufnahme des geplanten Neubaus A 20 von Bremerhaven bis Weede die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch")? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, wieso nicht?*

Frage 19: *Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der erneuten Aufnahme des geplanten Neubaus der A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch"?)? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, wieso nicht?*

Frage 21: *Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der erneuten Aufnahme des geplanten Neubaus A 1 von Blankenheim - Kelberg die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch"?)? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, wieso nicht?*

Antwort:
Die Fragen 17, 19 und 21 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein, denn für die Aufnahme eines Vorhabens in die Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG sind die Voraussetzungen des § 17e Absatz 1 Nummern 1 bis 5 FStrG maßgebend. Die natur- und umweltfachlichen Fragestellungen für die einzelnen Vorhaben sind Gegenstand der jeweiligen Planungsverfahren.

Frage 18: *Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kosten verbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A 39 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung" versehen? Wenn ja, wieso wurde dies nicht im BVWP 2030 dargestellt? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die erneute Aufnahme des Neubauvorhabens A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu §17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe"?*

Frage 20: *Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kostenverbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A 1 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung" versehen? Wenn ja, wieso wurde dies so nicht im BVWP 2030 dargestellt? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die erneute Aufnahme des Neubauvorhabens A 1 Blankenheim - Kelberg in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu §17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe"?*

Antwort:
Die Fragen 18 und 20 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

Die Vorhaben „A 39 Lüneburg – Wolfsburg" und „A 1 Blankenheim – Kelberg" sind bereits nach geltendem Recht Vorhaben der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG. Auf die Begründung des Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wird verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17).

Frage 22: *Inwiefer n beabsichtigt die Bundesregierung die Neuaufnahme des Neubaus der A 100 Dreieck Neukölln (A113) bis Storkower Straße in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (§17e Bundesfernstraßengesetz), obwohl die Bundesregierung in Bezug auf den 17. Bauabschnitt (Treptower Park – Storkower Straße) von „noch konkret zu entwickelnden Planung" (BT-Drs. 18/5771) spricht, sich das Vorhaben also in einem frühen Planungsstadium befindet und damit nicht die Kriterien für die Aufnahme in die Liste zur Beschleunigung von Planungsverfahren erfüllt?*

Frage 23: *Wie begründet die Bundesregierung die Notwendigkeit der Aufnahme des 17. Bauabschnittes der A 100 trotz des sehr frühen Planungsstadiums und angesichts der Vereinbarungen des Koalitionsvertrags der Berliner Landesverbände von SPD, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN, in dem vereinbart wurde „in dieser Legislaturperiode keinerlei Planungsvorbereitungen bzw. Planungen für den 17. Bauabschnitts durch(zu)führen" („Koalitionsvereinbarung: Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nach-haltig. Weltoffen", Seite 61), also demnach in den nächsten Jahren keine Planungsaktivitäten stattfinden werden?*

Antwort:
Die Fragen 22 und 23 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachgewiesene wirtschaftliche und verkehrlich zusammengehörige zweiteilige Verlängerung (Bauabschnitte 16 und 17) des bisher nur im Westen Berlins verlaufenden A 100-Stadtringes in die östlichen Berliner Stadtbezirke dient der weiteren Herstellung der Deutschen Einheit. Auf die Begründung des Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wird verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17).

Mit dem am 31.12.2016 erfolgten Inkrafttreten des vom Deutschen Bundestag verabschiedeten neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag für das Gesamtprojekt.

Frage 24: *Inwiefern sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit der Aufnahme des Ausbaus der A 8 AD Inntal – Bundesgrenze D/A in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (§17e Bundesfernstraßengesetz), obwohl der Abschnitt AS Traunstein/Siegdorf - Bgr. D/A im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz nur dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet ist, mit einer Umsetzung vor 2030 also nicht zu rechnen ist?*

Antwort:
Auf die Begründung des Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wird verwiesen (vgl. BR-Drs. 71/17).

Frage 25: *Beabsichtigt die Bundesregierung, den neuen Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen? Wenn ja, wann (bitte Datum nennen)? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:
Ein Zeitpunkt für die Vorlage eines neuen Investitionsrahmenplans ist noch offen.