

Frau von Truchseß (SPD): *Herr Staatssekretär! Da bereits 1987 die damalige Bundesregierung auf Veranlassung des Bundesrechnungshofes ein Abstufungskonzept für autobahnparallele Bundesstraßen vorgelegt hat, das 1995 weiterentwickelt wurde, sich in der Umsetzung befindet und unter anderem die B 19 von Werneck bis Würzburg-Heidingsfeld enthält, frage ich die Staatsregierung, weshalb sie die B 19 in Konsequenz des Abstufungskonzeptes mit diesem Streckenabschnitt inklusive der geplanten Ortsumgehungen von Werneck, Bergtheim und Unterpleichfeld nicht in den sechsten Ausbauplan für die Staatsstraßen vom 01. 01. 2001 aufgenommen hat, oder ob der Freistaat Bayern in diesem Fall oder generell Widerspruch bzw. Klage mit welcher Begründung gegen das Abstufungskonzept erhoben hat.*

Staatssekretär Regensburger (Innenministerium): Frau Kollegin von Truchseß! Das so genannte Abstufungskonzept des Bundes wurde aus Anlass von Prüfbermerkungen des Bundesrechnungshofes erstellt, in denen die Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen in eine Straßenklasse nach Landesrecht gefordert wurde. Grundlage der Abstufungsforderung war die Überlegung, dass Bundesstraßen, die in einem mittleren Abstand von zirka fünf Kilometern zur Bundesautobahn verlaufen, abzustufen seien, weil sie nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen. Die einseitige Auffassung des Bundesverkehrsministeriums zu diesem Konzept ist mit den Ländern nicht abgestimmt und wird in vielen Bereichen in der vorliegenden Form von diesen auch nicht akzeptiert – von Bayern ebenfalls nicht. So hält die Staatsregierung unter anderem die Abstufung der B 19 im Bereich Werneck, Bergtheim und Unterpleichfeld, wie sie das Bundesverkehrsministerium vorsieht, zumindest auf absehbare Zeit für nicht sachgerecht.

Nach dem Fernstraßengesetz hat der Bund als Baulastträger seinen Ausbaupflichtungen nachzukommen, solange eine Straße als Bundesstraße gewidmet ist. Deshalb wurden die Ortsumgehungen von Werneck, Bergtheim und Unterpleichfeld vom Freistaat Bayern zu Recht für die Aufnahme in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angemeldet. Da die angesprochenen Maßnahmen im derzeit geltenden Bedarfsplan von 1992 im Vordringlichen bzw. Weiteren Bedarf eingestuft sind und die B 19 nach wie vor Bundesstraße ist, gab es für die Staatsregierung auch keine Veranlassung, Ortsumgehungen im Zuge der B 19 in den Ausbauplan für die Staatsstraßen aufzunehmen.

Gegen das so genannte Abstufungskonzept des Bundesverkehrsministeriums kann allerdings weder Widerspruch noch Klage erhoben werden, da es sich um keinen Rechtsakt, sondern lediglich um eine verwaltungsinterne Auflistung von Abstufungsvorschlägen handelt, die zudem von den Ländern in weiten Teilen nicht anerkannt werden.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Gibt es eine Zusatzfrage? – Frau von Truchseß.

Frau von Truchseß (SPD): Herr Staatssekretär, welche Möglichkeiten sehen Sie für die Gemeinden, doch noch zu einer Umgehungsstraße zu kommen?

Staatssekretär Regensburger (Innenministerium): Frau Kollegin von Truchseß, so hart es auch klingt, kann ich doch nur Abwarten empfehlen; denn die endgültige Entscheidung des Bundes steht noch aus. Das weitere Verfahren läuft folgendermaßen: Der Bund hat den Ländern den Entwurf im März 2003 zugeleitet.

In dem Entwurf sind all diese autobahnparallelen Bundesstraßen nicht mehr enthalten. Der Bundesverkehrsminister hat uns allerdings in der kürzlich stattgefundenen Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass die endgültige Entscheidung hierüber dem Bundestag obliegt. Nach der uns bekannten Zeitplanung des Bundesverkehrsministers will das Bundeskabinett noch vor der Sommerpause einen Kabinettsbeschluss zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans fassen. Im September wird die Beratung dann in den zuständigen Gremien des Bundestages beginnen. Ich gehe deshalb davon aus, dass bis Ende dieses bzw. Anfang des nächsten Jahres die Entscheidung des Bundestages vorliegt. Erst dann wissen wir, ob diese Bundesstraße, die derzeit – wie schon gesagt – noch im Vordringlichen Bedarf für Bundesstraßen enthalten ist, dort bleibt oder nicht. Wenn sie nicht mehr enthalten sein sollte, muss der Bund, wenn er seine Absicht weiter verfolgen sollte, für die einzelnen Straßen das Abstufungsverfahren einleiten. Wenn dieses Verfahren läuft, besteht für die Länder, die hiermit nicht einverstanden sind, die Möglichkeit, den Klageweg zu beschreiten. In anderen Teilen der Bundesrepublik gibt es hierzu bereits Grundsatzurteile.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Fragestellerin ist Frau Peters. Bitte.

Frau Peters (SPD): *Frau Präsidentin, Herr Staatssekretär! Wann rechnet die Staatsregierung mit der Baureife der einzelnen Abschnitte der A 94 im Bereich Simbach – Pocking und wie weit ist die Planung für die Verlegung der Einmündung der Staatsstraße 2110 – Tutting – in die B 12 – das sind rund 800 Meter –, und wann kann frühestmöglich mit diesem Bau begonnen werden?*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatssekretär, bitte.

Staatssekretär Regensburger (Innenministerium): Frau Kollegin Peters, für den Neubau der A 94 im Abschnitt Simbach am Inn – Pocking wurde am 30. 08. 1999 mit landesplanerischer Beurteilung der Regierung von Niederbayern das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat mit Schreiben vom 02. 07. 2001 die raumgeordnete Linie bestimmt. Die Stadt Simbach am Inn hat sich gegen diese linienbestimmte Trasse im Bereich Simbach am Inn ausgesprochen. Am 31. 07. 2002 wurde der Stadt Simbach am Inn eine verbesserte Planung der linienbestimmten Trasse vorgestellt, die den vorgebrachten Belangen der Stadt in hohem Maße ent-