

Antrag

der Abg. Gerhard Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Anmeldungen von Straßen- und Schienenprojekten beim Bundesverkehrsminister

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche projektierten Bundesfernstraßen bei der Bundesregierung angemeldet wurden, um über eines der zusätzlich aufgelegten Programme wie z.B. Antistauprogramm, Zukunftsinvestitionsprogramm oder Rücknahme der globalen Minderausgabe in den kommenden fünf Jahren realisiert zu werden; unterschieden nach
 - a) Ausbaumaßnahmen,
 - b) Neubaumaßnahmen;
2. welche projektierten Landesstraßen voraussichtlich im gleichen Zeitraum von fünf Jahren realisiert werden; unterschieden nach
 - a) Ausbaumaßnahmen,
 - b) Neubaumaßnahmen;
3. wie hoch die Summe der Kilometer dieser neu- und auszubauenden Straßen in diesem Zeitraum ist;

4. welche projektierten Schienenwege bei der Bundesregierung angemeldet wurden, um über eines der zusätzlich aufgelegten Programme wie z.B. Antistauprogramm, Zukunftsinvestitionsprogramm oder Rücknahme der globalen Minderausgaben in den kommenden fünf Jahren realisiert zu werden; unterschieden nach
 - a) Ausbaumaßnahmen,
 - b) Neubaumaßnahmen;
5. wie hoch die Summe der Kilometer dieser neu- und auszubauenden Schienenstrecken in diesem Zeitraum ist.

21. 11. 2000

Gerhard Stolz, Stephanie Günther,
Marianne Erdrich-Sommer,
Kretschmann, Phillip Müller,
Renate Rastätter Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg von 1995 verspricht eine Neuorientierung der Verkehrspolitik im Land: „Das Land will mit diesem Generalverkehrsplan neue Akzente setzen. Die Maßnahmen dieses Generalverkehrsplans setzen nicht in erster Linie am Ziel an, die steigende Verkehrsnachfrage zu befriedigen, sondern bereits bei den Ursachen der Mobilität an.“

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begrüßte damals wie heute diese Erkenntnis, dass eine derartige Neuorientierung einer zukünftigen Verkehrspolitik (z.B. Vermeidung von Verkehr und Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel, d.h. auf die Schiene) in die Grundüberlegungen des Generalverkehrsplans Eingang gefunden hat.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist es deshalb von besonderem Interesse zu erfahren, wie die Landesregierung ihre selbstgesteckten Ziele aus dem GVP (Szenario bis zum Jahre 2010) im zweiten Drittel von 2000 bis 2005 in Angriff nimmt. Besonders interessant wäre zu wissen, ob die Landesregierung trotzdem dem Ausbau des Straßennetzes gegenüber dem Schienennetz Vorrang einräumt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2000 Nr. 63–3941.1/284/31–3803.1/40 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. Welche projektierten Bundesfernstraßen wurden bei der Bundesregierung angemeldet, um über eines der zusätzlich aufgelegten Programme, wie z.B. Anti-Stau-Programm, Zukunftsinvestitionsprogramm oder Rücknahme der globalen Minderausgabe, in den kommenden fünf Jahren realisiert zu werden, unterschieden nach:

- a) Ausbaumaßnahmen*
- b) Neubaumaßnahmen*

4. Welche projektierten Schienenwege wurden bei der Bundesregierung angemeldet, um über eines der zusätzlich aufgelegten Programme, wie z.B. Anti-Stau-Programm, Zukunftsinvestitionsprogramm oder Rücknahme der globalen Minderausgaben, in den kommenden fünf Jahren realisiert zu werden, unterschieden nach:

a) Ausbaumaßnahmen

b) Neubaumaßnahmen

Zu 1. und 4.:

Die Bundesregierung hat die Landesregierung Baden-Württemberg weder bei der Aufstellung ihres Anti-Stau-Programms 2003–2007 im Februar 2000 noch bei der Aufstellung des sog. Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) 2001–2003 im Oktober 2000 noch bei der Verwendung der Mittel, die sich aus dem teilweisen Verzicht auf die ursprünglich geplante globale Minderausgabe im Bundesfernstraßenbau ergaben, beteiligt. Für die Landesregierung bestand deshalb auch keine Möglichkeit, Aus- oder Neubaumaßnahmen zur Aufnahme in eines dieser Programme anzumelden. Die Festlegung der Maßnahmen, die in das Anti-Stau-Programm oder in das Zukunftsinvestitionsprogramm aufgenommen wurden oder die durch die teilweise Rücknahme der globalen Minderausgabe ermöglicht wurden, profitierten, erfolgte, wie bereits beim Investitionsprogramm 1999–2002, ausschließlich durch den Bund, obwohl das Land mehrfach um Informationen gebeten und seine Mitarbeit bei der Aufstellung der Programme angeboten hatte.

Grundsätzlich begrüßt die Landesregierung, dass der Bund durch o.g. Programme nunmehr den Baubeginn zumindest einiger neuer Projekte im Lande ermöglicht, nachdem im Investitionsprogramm 1999–2002 ursprünglich nur die Abwicklung laufender Projekte festgeschrieben wurde. Allerdings reichen diese Programme bei weitem nicht aus, den nach wie vor bestehenden enormen Nachholbedarf des Landes zum Bau bereits planfestgestellter Bundesfernstraßenprojekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 3,8 Mrd. DM und der vertraglich vereinbarten Projekte im Schienenverkehr zu decken. Die Landesregierung hat daher für den Straßenbereich zahlreiche Vorschläge und Forderungen zu einer verbesserten Finanzausstattung gemacht und im Schienenbereich bei einer ganzen Reihe von Projekten ihre finanzielle Mithilfe angeboten.

2. Welche projektierten Landesstraßen werden voraussichtlich im gleichen Zeitraum von fünf Jahren realisiert, unterschieden nach:

a) Ausbaumaßnahmen

b) Neubaumaßnahmen

Zu 2.:

Der angesprochene Zeitraum umfasst die Jahre 2001–2005. Aussagen über die Landesstraßenprojekte, die in diesem Zeitraum voraussichtlich realisiert werden, können nur in Kenntnis der jeweiligen Haushaltslage erfolgen und sind daher derzeit nur für das Jahr 2001 möglich. So stehen für das Jahr 2001 insgesamt 141 Mio. DM (Haushaltsmittel und Sonderprogramm) zur Verfügung. Die mit diesen Mitteln zu realisierenden Landesstraßen sind im Wesentlichen dem Staatshaushaltsplan für 2000 und 2001 (S. 133 – Sonderprogramm – und S. 135–146 – Haushaltsmittel –) zu entnehmen. Darüber hinaus wird eine größere Anzahl kleinerer Projekte mit Baukosten von weniger als

2 Mio. DM verwirklicht, die im Staatshaushaltsplan nicht im Einzelnen aufgeführt werden.

Aus dem Staatshaushaltsplan für 2000 und 2001 ist bereits ersichtlich, dass der überwiegende Teil der aufgeführten Projekte Ausbaumaßnahmen sind. Dies trifft in noch stärkerem Maße auf die nicht aufgeführten Maßnahmen mit weniger als 2 Mio. DM Baukosten zu.

Die Höhe der ab dem Jahr 2002 zur Verfügung stehenden Mittel ist derzeit noch nicht absehbar. Deshalb kann noch keine Aussage zu den Maßnahmen, die im Zeitraum 2002–2005 zur Realisierung anstehen, getroffen werden. Frühestens ab Sommer 2001 wird erkennbar, welche Mittel für die Haushalte 2002 und 2003 bereitstehen werden.

3. Wie hoch ist die Summe der Kilometer der neu- und auszubauenden Straßen in diesem Zeitraum?

Zu 3.:

Die Länge der nach dem Anti-Stau-Programm und dem Zukunftsinvestitionsprogramm sowie nach der teilweisen Rücknahme der globalen Minderausgabe zum Bau vorgesehenen Bundesfernstraßen beträgt 60 km (Bundesautobahnen) bzw. 53 km (Bundesstraßen). Bei den Autobahnen geht es ganz überwiegend um Kapazitätserweiterungen entlang vorhandener Trassen, bei den Bundesstraßen vor allem um Ortsumgehungen, zum Teil auch Ersatz- oder Erweiterungsmaßnahmen gegenüber dem vorhandenen Streckennetz.

Da bei den Landesstraßen keine Aussagen über die künftige Entwicklung der Investitionsmittel möglich sind, können allenfalls Schätzungen unter der Annahme erfolgen, dass im Zeitraum bis 2005 die gleichen Jahresraten wie im Jahr 2001 zur Verfügung stehen werden. Nach dieser groben Schätzung könnten bis zum Jahr 2005 ca. 200 km fertig gestellt sein. Auch hier kommt es – von Ortsumgehungen abgesehen – in den wenigsten Fällen zu echten Neutrassierungen.

5. Wie hoch ist die Summe der Kilometer der neu- und auszubauenden Schienenstrecken in diesem Zeitraum?

Zu 5.:

Im Anti-Stau-Programm 2003–2007 des Bundes ist in Baden-Württemberg nur der 2-gleisige Ausbau der Strecke Friedrichshafen–Lindau (heutige Streckenlänge lt. Fahrplan DB AG: 24 km) vorgesehen. Detaillierte Pläne, die Aufschluss über die genaue Länge der Ausbaustrecke geben, sind dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nicht bekannt. Bedauerlicherweise gibt es bisher keine der Landesregierung vorliegenden Pläne der DB AG zur Umsetzung wenigstens dieser einen Maßnahme im Anti-Stau-Programm, mit der Baden-Württemberg im Übrigen erneut lediglich 3 % der Mittel erhalten hat, welche bundesweit für die Schieneninfrastruktur im Rahmen dieses Programms zur Verfügung gestellt werden. Der Bund hat ferner erfreulicherweise angekündigt, dass er den viergleisigen Ausbau der Rheintalstrecke von Offenburg bis Basel mit einer Gesamtlänge von rd. 125 km so finanzieren werde, dass die Gesamtstrecke bis 2012 fertig gestellt sein wird. Weitere Schienenprojekte sind nach Kenntnis des Ministeriums für Umwelt und Verkehr nicht in die o.g. Zusatzprogramme aufgenommen worden.

Ulrich Müller
Minister für Umwelt und Verkehr