

Antrag

**der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Mittel des Bundes für Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg bedarfsgerecht bereitstellen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Mittel der Bund in den Jahren seit 2005 jährlich für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg bereitgestellt hat;
2. wie sich diese Mittel nach Erhalt und Ausbau/Neubau differenzieren und welche Möglichkeiten sie hat, zwischen diesen beiden Blöcken bzw. mit anderen Programmen nach eigenem Ermessen Änderungen vorzunehmen;
3. welche Kriterien sie für die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen zugrunde gelegt und wie der Bund hierauf reagiert hat;
4. welche Planzahlen bzw. Mittelzuweisungen des Bundes sie bei der Umsetzung der von ihr vorgelegten Priorisierung der Bundesfernstraßen zugrunde gelegt hat und in welchen Jahren welche Maßnahmen dadurch begonnen werden könnten;
5. welche Auswirkungen die vom Bund im Schreiben vom 3. August 2012 enthaltene Ankündigung, „derzeit keine Spielräume für Neubeginne für Bedarfsplanmaßnahmen in Baden-Württemberg (zu) sehen“ hätte;
6. inwiefern ihr bekannt ist, welche anderen Länder von der Mittelkürzung des Bundes in welchem Umfang betroffen sind;
7. inwiefern ihr bekannt ist, ob der Bund die Einschätzung des Landes teilt, dass es richtig war, die Konjunkturmittel 2012 für die laufenden Baumaßnahmen zu verausgaben;

II.

die Bundesregierung dringend aufzufordern, die Finanzmittel für den Bundesfernstraßenbau wie im bisherigen Bedarfsplan enthalten, bereitzustellen, damit die derzeit im Bau befindlichen Maßnahmen plangemäß abgewickelt und Neubeginne von Bundesfernstraßen ab 2014 wie in ihrem Priorisierungskonzept enthalten, geplant und gebaut werden können.

27. 09. 2012

Sitzmann, Schwarz, Raufelder
und Fraktion

Schmiedel, Haller, Binder
und Fraktion

Begründung

Baden-Württemberg ist als Transitland in der Mitte Europas auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Deshalb hat der Landtag bereits im Februar 2012 gefordert, die Mittel für Baden-Württemberg bedarfsgerecht zu erhöhen.

Die Landesregierung hat Kriterien für die Priorisierung der geplanten Projekte im Bundesfernstraßenbau entwickelt, die auch der Bund gutgeheißen und begrüßt hat. Nun müssen den Worten Taten folgen: Der Bund muss dem Land die notwendigen Mittel zur Verfügung stellen, damit die Baumaßnahmen – wie geplant – begonnen und umgesetzt werden können. Das Land benötigt deshalb dringend Planungssicherheit.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2012 Nr. 2–04.–1210/15 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Mittel der Bund in den Jahren seit 2005 jährlich für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg bereitgestellt hat;

Für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg sind bis einschließlich 2011 Ausgaben in folgender Höhe geleistet worden:

Jahr	Mittel
2005	636,6 Mio. €
2006	685,5 Mio. €
2007	679,2 Mio. €
2008	716,1 Mio. €
2009	860,5 Mio. €
2010	754,7 Mio. €
2011	805,4 Mio. €
2012	760,3 Mio. € (Haushaltsansatz)

Diese Mittel umfassen jeweils sämtliche Ausgaben des Bundes für die Bundesfernstraßen, also neben den Investitionsmitteln auch die Mittel für Unterhaltung/Betrieb u. a.

2. wie sich diese Mittel nach Erhalt und Ausbau/Neubau differenzieren und welche Möglichkeiten sie hat, zwischen diesen beiden Blöcken bzw. mit anderen Programmen nach eigenem Ermessen Änderungen vorzunehmen;

Von den jährlich für die Bundesfernstraßen insgesamt bereitgestellten und ausgegebenen Mittel (vgl. Nr. 1) entfallen auf:

Jahr	Erhaltung	Ausbau/Neubau
	Mio. €	Mio. €
2005	233,9	149,5
2006	223,4	200,6
2007	159,3	283,7
2008	155,0	308,0
2009	292,4	259,8
2010	178,6	295,2
2011	197,9	282,1
2012	272,3	185,2 (Haushaltsansätze)

Die Mittel für Erhaltung sind zweckgebunden. Umschichtungen bedürfen der Zustimmung des Bundes. Die Mittel für Aus- und Neubau können im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit auch für andere Aufgabenbereiche beim Bundesfernstraßenbau eingesetzt werden. Dies gilt z. B. auch für Unterhaltungsmittel oder Mittel für Um- und Ausbau. Die Verwendung dieser Mittel für andere Zwecke ist aufgrund der konstanten Unterfinanzierung dieser Bereiche i. d. R. nicht möglich.

Darüber hinaus gibt es noch Mittel, die nur im Rahmen ihrer Zweckbindung verwendbar sind. Dies sind z. B. Mittel für Lärmsanierung, Radwege oder Parkplätze an Tank- und Rastanlagen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. *welche Kriterien sie für die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen zugrunde gelegt und wie der Bund hierauf reagiert hat;*

Für die Priorisierung wurden die Kriterien Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), Verkehrssicherheit, Lärmentlastung, Umweltverträglichkeit, Verkehrsfluss und Netzfunktion herangezogen. Der Bund hat mit Schreiben vom 3. August 2012 auf die Vorstellung der Priorisierungsergebnisse reagiert. Er begrüßt die durchgeführte Priorisierung und führt aus, dass die Ergebnisse bei der Auswahl jener Vorhaben einfließen werden, für die als nächstes eine Finanzierungsfreigabe erfolgen kann.

4. *welche Planzahlen bzw. Mittelzuweisungen des Bundes sie bei der Umsetzung der von ihr vorgelegten Priorisierung der Bundesfernstraßen zugrunde gelegt hat und in welchen Jahren welche Maßnahmen dadurch begonnen werden könnten;*

Für die Weiterführung des Bauprogramms wurde eine durchschnittliche jährliche Mittelzuweisung von rd. 120 Mio. Euro angenommen. Dies entsprach der damaligen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes. Darüber hinaus wurde davon ausgegangen, dass entsprechend der bisherigen Praxis die Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes regelmäßig durch Mittelausgleich erhöht werden und dadurch wie bisher jährliche Zuweisungen in Höhe von rd. 230 Mio. Euro realisiert werden können.

Danach ergäben sich mögliche Baubeginne ab 2014/15 für die Maßnahmen: B 30 Ortsumgehung Ravensburg, B 31 Bauabschnitt VI, Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen, B 463 Westtangente Pforzheim (1. Bauabschnitt B 10 – B 294), B 464 Ortsumgehung Holzgerlingen (Altdorfer Kreuzung), B 466 Ortsumgehung Süßen (B 10 neu) – Donzdorf.

Ab den Jahren 2015/16 wären für die folgenden Baumaßnahmen Baubeginne möglich: B 10 Süßen/Ost – Gingen/Ost (Ortsumgehung Gingen), B 28 Rottenburg – Tübingen (L 370 alt, 2. Bauabschnitt), B 31 Überlingen/West – Überlingen/Ost, B 33 Konstanz (Landeplatz) – Allensbach/West, B 294 Ortsumgehung Winden.

Die folgenden Maßnahmen könnten erst später begonnen werden:

A 3 Landesgrenze BY/BW – Landesgrenze BW/BY, B 14 Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) – B 19, B 14 Backnang/West – Nellmersbach (1. Bauabschnitt bis Waldrems), B 27 Ortsumgehung Behla, B 29 Essingen – Aalen, B 29 Ortsumgehung Mögglingen, B 34 Ortsumgehung Grenzach, B 34 Ortsumgehung Wyhlen, B 311 Ortsumgehung Unlingen, B 311 Erbach – Dellmensingen (B 30).

Allerdings wird dieses Szenario durch die zwischenzeitlich angekündigte Mittelkürzung in Frage gestellt (vgl. Ziff. 5).

5. *welche Auswirkungen die vom Bund im Schreiben vom 3. August 2012 enthaltene Ankündigung, „derzeit keine Spielräume für Neubeginne für Bedarfsplanmaßnahmen in Baden-Württemberg (zu) sehen“ hätte;*

In dem Schreiben vom 3. August 2012 kündigt der Bund eine drastische Verringerung der geplanten Mittelanätze für die Bedarfsplanmaßnahmen an. Die Zuweisungen für Bedarfsplanmaßnahmen sollen von 108 Mio. Euro (2013) auf 65 Mio. Euro (2014), auf 56 Mio. Euro (2015) und auf 61 Mio. Euro (2016) reduziert werden. Würde dies so umgesetzt, könnte ein Teil der laufenden Baumaßnahmen in diesem Zeitraum nicht mehr finanziert werden und es müssten Projekte unterbrochen werden. Insgesamt würde sich angesichts eines Bauvolumens der laufenden Maßnahmen von noch rd. 700 Mio. Euro Ende 2012 die Bauzeit um mehrere Jahre verlängern. Mögliche Baubeginne würden sich entsprechend nach hinten verschieben.

6. inwiefern ihr bekannt ist, welche anderen Länder von der Mittelkürzung des Bundes in welchem Umfang betroffen sind;

Nachdem im Entwurf der Finanzplanung bis 2016 insbesondere die Mittelansätze für den Aus-/Neubau (Bedarfsplanmaßnahmen) reduziert wurden und die Mittel grundsätzlich nach den Bedarfsplanquoten der einzelnen Länder verteilt werden, ist davon auszugehen, dass die anderen Länder von den geplanten Kürzungen entsprechend betroffen sind.

7. inwiefern ihr bekannt ist, ob der Bund die Einschätzung des Landes teilt, dass es richtig war, die Konjunkturmittel 2012 für die laufenden Baumaßnahmen zu verausgaben;

Die Mittel des zweijährigen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) für die Jahre 2012 und 2013 wurden den Ländern maßnahmenscharf zugewiesen. Dabei wurden für Baden-Württemberg beim Aus- und Neubau ausschließlich laufende Projekte und bei der Erhaltung weitestgehend nur laufende Projekte aufgeführt.

II.

die Bundesregierung dringend aufzufordern, die Finanzmittel für den Bundesfernstraßenbau wie im bisherigen Bedarfsplan enthalten, bereitzustellen, damit die derzeit im Bau befindlichen Maßnahmen plangemäß abgewickelt und Neubeginne von Bundesfernstraßen ab 2014 wie in ihrem Priorisierungskonzept enthalten, geplant und gebaut werden können.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat im Rahmen seiner Stellungnahme zum Entwurf des Investitionsrahmenplanes 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) und beispielsweise mit Schreiben vom 22. Juni 2012 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wiederholt um eine ausreichende Mittelzuweisung des Bundes für die Umsetzung der Bundesfernstraßenmaßnahmen in Baden-Württemberg (Bedarfsplanmaßnahmen) sowie für die Erhaltung der Bundesfernstraßen gebeten. Mit Schreiben vom 29. August 2012 an den Bund wurde klargestellt, dass die aktuell angekündigte Verringerung der Bundesmittel für Bedarfsplanmaßnahmen nicht realistisch ist. Die dadurch entstehenden erheblichen Verzögerungen wären unwirtschaftlich und für die Betroffenen nicht nachvollziehbar.

Die Landesregierung wird sich auch weiterhin beim Bund mit Nachdruck für eine bedarfsgerechte Erhöhung der Investitionen in eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur einsetzen.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur