

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Anmeldungen von Straßenbauprojekten für den Bundesverkehrswegeplan durch die Landesregierung**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. welche Bundesstraßenprojekte die Landesregierung für die Aufnahme in den so genannten „vordringlichen Bedarf“ des neuen Bundesverkehrswegeplans (Realisierung innerhalb der Laufzeit bis 2015) an die Bundesregierung gemeldet hat;
2. nach welchen Kriterien diese Projekte ausgewählt wurden;
3. nach welchen Kriterien Projekte, die im bisherigen Bundesverkehrswegeplan nicht im vordringlichen Bedarf enthalten waren, neu für den vordringlichen Bedarf angemeldet wurden;
4. ob sie einzelne Projekte, die im vordringlichen Bedarf des letzten Bundesverkehrswegeplans 1992 enthalten waren, aufgrund neuer Erkenntnisse für verzichtbar oder angesichts neuer Prioritätensetzung für verschiebbar hält;
5. ob die Landesregierung angesichts enger Finanzungsverhältnisse und/oder aus ökologischen Gründen bestimmte Projekte gegenüber dem letzten Bundesverkehrswegeplan in modifizierter Form (z. B. zwei- oder dreispurig statt vierspurig) angemeldet hat;
6. aus welchen Gründen sie für die Berechnung des unterstellten Finanzierungsvolumens eine Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplans von 20 Jahren unterstellt hat, wo dieser doch nur bis zum Jahr 2015 laufen soll;

7. warum sie durch eine Anmeldung eines viel zu großen Bauvolumens für den vordringlichen Bedarf die Auswahl de facto der Bundesebene überlässt und somit auf Gestaltungsmöglichkeiten verzichtet;
8. warum sie bei den Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf insbesondere auf Tunnelprojekte in Städten mit hoher entlastender Wirkung verzichtet hat (Stadttunnel B 31 in Freiburg, B-27-Basistunnel in Tübingen) und stattdessen vielen rein kapazitätserweiternden Maßnahmen ohne Entlastungseffekte für die Bevölkerung den Vorzug gegeben hat.

## II.

Eine Überarbeitung der Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans mit folgenden Eckpunkten vorzulegen:

- Reduzierung der Anmeldungen (Zahl der Projekte, Finanzierungsvolumen) auf einen realistischen Umfang, der an der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans orientiert ist,
- Überprüfung der Projekte des vordringlichen Bedarfs des alten Bundesverkehrswegeplans auf Realisierungswürdigkeit unter heutigen Bedingungen,
- Reduzierung der Ausbau-/Neubaustandards aus finanziellen und ökologischen Gründen (z. B. Zwei- oder Dreispurigkeit statt Vierspurigkeit),
- Aufnahme von zentralen innerstädtischen Tunnelprojekten zur Entlastung der Städte/der Bevölkerung trotz hoher Baukosten in die Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf.

20. 02. 2003

Boris Palmer, Kretschmann  
und Fraktion

## Begründung

Mitte Februar hat die Landesregierung der Bundesregierung eine Liste mit gewünschten Straßenbauprojekten für den vordringlichen Bedarf des in Überarbeitung befindlichen Bundesverkehrswegeplans übersandt. Diese Liste wurde bislang im Landtag nicht diskutiert, im Gegenteil, noch eine Woche vor der Veröffentlichung der Liste wurde auf eine entsprechende Landtagsanfrage die Vorbereitung einer solchen Aufstellung verschwiegen.

Mit einem Mittelvolumen der angemeldeten Projekte für den vordringlichen Bedarf in Höhe von 7,1 Milliarden Euro sprengt die Liste der Landesregierung die finanziellen Randbedingungen bei weitem. Damit wird die Liste beliebig und die Landesregierung verzichtet auf diese Weise auf Gestaltungsmöglichkeiten.

Es entsteht der Eindruck, dass die Landesregierung sich nicht die Mühe macht, die große Zahl von Projekten, die bereits im alten Bundesverkehrswegeplan als vordringlich enthalten war, angesichts der finanziellen Realitäten und neuer verkehrspolitischer Erkenntnisse erneut auf Notwendigkeit und Dimensionierung zu untersuchen. Genau dies wäre angesichts der beschränkten Mittel jedoch dringend erforderlich.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. März 2003 Nr. 63–3941.11/257/342 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*I. 1. welche Bundesstraßenprojekte die Landesregierung für die Aufnahme in den so genannten „vordringlichen Bedarf“ des neuen Bundesverkehrswegeplans (Realisierung innerhalb der Laufzeit bis 2015) an die Bundesregierung gemeldet hat;*

Zu I. 1.:

Das Land hat im Februar 2003 die dem Landtag bereits bekannt gegebene Projektliste an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen übersandt (siehe auch INTERNET: [www.uvm.baden-wuerttemberg.de](http://www.uvm.baden-wuerttemberg.de), Rubrik Verkehrsinformationen, Bundesverkehrswegeplan). Sie enthält die aus der Sicht des Landes vordringlichen Bundesfernstraßen-Projekte im Umfang von rund 6,6 Mrd. € die während der Laufzeit (s. Zu 5.6) des neuen Bundesverkehrswegeplans finanziert werden sollten.

*I. 2. nach welchen Kriterien diese Projekte ausgewählt wurden;*

*I. 3. nach welchen Kriterien Projekte, die im bisherigen Bundesverkehrswegeplan nicht im vordringlichen Bedarf enthalten waren, neu für den vordringlichen Bedarf angemeldet wurden;*

Zu I. 2. und 3.:

Die Projekte verdanken ihre Aufnahme in die Liste unterschiedlichen methodischen Ansätzen, woraus aber keine unterschiedliche Wertigkeit oder Dringlichkeit im Rahmen des Vordringlichen Bedarfs abzuleiten ist. Die Gleichrangigkeit aller Projekte im Vordringlichen Bedarf hat das Bundesverkehrsministerium dem Ministerium für Umwelt und Verkehr ausdrücklich bestätigt. Den Vordringlichen Bedarf wird der Bund nur formal-numerisch gliedern und ebenfalls keine Rangfolge festlegen. Später wird in einem getrennten Verfahren die zeitliche Dringlichkeit zu klären sein. Die Projektliste ist wie folgt aufgebaut:

Im ersten Abschnitt stehen die sog. indisponiblen Maßnahmen, unterteilt in Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen. Das sind nach Festlegung des Bundes Maßnahmen, die bereits planfestgestellt, im Bau oder anderweitig verbindlich zugesagt worden sind.

Im zweiten Abschnitt stehen die sog. disponiblen Maßnahmen, das sind diejenigen Maßnahmen, die das Land selbst neu für den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes vorschlägt. Auch diese Maßnahmen sind in Bundesautobahnen und Bundesstraßen untergliedert.

Diese „disponiblen“ Projekte wurden auf der Basis der vom Bund durchgeführten Bewertungen, unter Berücksichtigung einer Vielzahl von im Einzelfall zu beachtenden Kriterien wie z. B.

- starke Verkehrsbelastung auf Hauptachsen,
- Ergänzungen, Lückenschlüsse von Verkehrsachsen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten, auch bei schwierigen Verhältnissen,
- lokale besondere Verhältnisse wie z. B. Kurorte, und
- Planungsstand des Projekts und
- regionale Ausgewogenheit

ausgewählt, wobei die jeweils vorliegenden Stellungnahmen der betroffenen Kommunen usw. in den Abwägungsprozess mit einfließen.

Außerdem enthalten sind als disponible Maßnahmen diejenigen Maßnahmen, die im alten Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft waren und deshalb ausnahmslos auch für den neuen Vordringlichen Bedarf vorgeschlagen werden.

*I. 4. ob sie einzelne Projekte, die im vordringlichen Bedarf des letzten Bundesverkehrswegeplans 1992 enthalten waren, aufgrund neuer Erkenntnisse für verzichtbar oder angesichts neuer Prioritätensetzung für verschiebbar hält;*

Zu I. 4.:

Das Land sieht grundsätzlich keine Veranlassung, auf Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB) aus dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan zu verzichten, nachdem die Verkehrsbelastung generell zugenommen hat und zumal bei entsprechender Verwendung der Lkw-Maut-Erlöse und selbst unter Beibehaltung der derzeitigen viel zu geringen Haushaltsmittel die Finanzierung gesichert werden kann.

Sofern in Einzelfällen aufgrund neuerer Entwicklungen von Kommunen der oder Regionen auf einzelne Maßnahmen in Zukunft verzichtet werden kann, werden diese dann nach Überprüfung vorläufig zurückgestellt oder nicht weiterverfolgt.

*I. 5. ob die Landesregierung angesichts enger Finanzierungsverhältnisse und/oder aus ökologischen Gründen bestimmte Projekte gegenüber dem letzten Bundesverkehrswegeplan in modifizierter Form (z. B. zwei- oder dreispurig statt vierspurig) angemeldet hat;*

Zu I. 5.:

Im Rahmen der Entwurfsplanung von Projekten des bisherigen Bedarfsplans wurden auch Varianten unter Beachtung ökologischer Randbedingungen entwickelt. Diese wurden vom Land in seiner Anmelde-Liste des Jahres 2000 mit 422 Fernstraßenprojekten berücksichtigt. Darunter befanden sich ebenfalls verschiedene Projektvorschläge für die Bewertung von 4-streifigen bzw. 3- oder 2-streifigen Ausbaualternativen.

Im Vorschlag des Landes vom Februar 2003 (siehe I. 1.) sind mehrere Bundesstraßen-Projekte enthalten, für die aus verschiedenen Gründen ein stufenweiser Bau (zunächst 1. Fahrbahn, später 2. Fahrbahn) in Frage kommt; in diesen Fällen ist die 1. Fahrbahn im Vordringlichen Bedarf enthalten, die 2. Fahrbahn in den Weiteren Bedarf eingestuft.

Im Übrigen entspricht es nicht dem Verständnis der Landesregierung vom Bundesverkehrswegeplan, Projekte vorab aus ökologischen Gründen dort nicht aufzunehmen. Für die Aufnahme ist lediglich ein gewisser Planungsstand erforderlich, in den auch ökologische Faktoren eingegangen sind. Eine wirkliche Umweltprüfung muss aber dem eigentlichen Planungsverfahren vorbehalten werden. Vorabausschlüsse ohne transparente und vertiefte Prüfung würden einem einzelnen Aspekt eine Veto-Funktion zumessen, was nicht richtig wäre.

- I. 6. aus welchen Gründen sie für die Berechnung des unterstellten Finanzierungsvolumens eine Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplans von 20 Jahren unterstellt hat, wo dieser doch nur bis zum Jahr 2015 laufen soll;*

Zu I. 6.:

Der neue Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen wird voraussichtlich erst im nächsten Jahr Gültigkeit erlangen. Angesichts der Vielzahl der Projekte und des dafür notwendigen Finanzvolumens erschien es deshalb folgerichtig, dem Bund die Erweiterung des Zeitrahmens für den Vordringlichen Bedarf auf die derzeitige Dauer von 20 Jahren vorzuschlagen, so wie dies in der Vergangenheit auch üblich war. Dies ist ein entgegenkommendes Angebot an den Bund, das ihm die jährliche Finanzierung über eine längere Laufzeit ermöglichen soll. Dem Vernehmen nach erwägt der Bund nunmehr die Aufweitung des Vordringlichen Bedarfs durch eine sog. „Planungsreserve“ von bis zu 30 Prozent unter Festhalten am Zieljahr 2015 vorzunehmen, ohne allerdings Reserveprojekte als solche kenntlich zu machen. Die Verkehrsministerkonferenz hat die Berücksichtigung einer Planungsreserve vom Bund einstimmig gefordert. Das Land hat seine Vorschlagsliste dementsprechend um eine „Planungsreserve“ von ca. 12,5 % ergänzt und sendet sie dem BMVBW zu.

- I. 7. warum sie durch eine Anmeldung eines viel zu großen Bauvolumens für den vordringlichen Bedarf die Auswahl de facto der Bundesebene überlässt und somit auf Gestaltungsmöglichkeiten verzichtet;*

Zu I. 7.:

Der vom Land selbst ermittelte Finanzrahmen von rd. 6,6 Mrd. € für die Projekte des vordringlichen Bedarfs ist sachgerecht. Er orientiert sich zum einen an den Rahmenbedingungen und Festlegungen bisheriger Bedarfspläne und berücksichtigt zugleich den unbestreitbaren Nachholbedarf der letzten Jahre, in denen die mit dem Bund vereinbarte Länderquote bei der Mittelzuteilung durch Verlagerung des Investitionsschwerpunktes in den Aufbau Ost nicht mehr eingehalten wurde. Darüber hinaus wurde ein entsprechender Anteil aus der zukünftigen Lkw-Maut bei der Ermittlung des Finanzrahmens berücksichtigt. Nur wenn die Maut nicht zusätzlich zur Verfügung steht, gibt es Finanzierungsprobleme, dann allerdings bereits, wenn sich an der derzeitigen Mittelbereitstellung nichts ändert, was zu unterstellen alle politischen Kräfte im Land bei ihren Vorstellungen bislang vermieden haben.

- I. 8. warum sie bei den Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf insbesondere auf Tunnelprojekte in Städten mit hoher entlastender Wirkung verzichtet hat (Stadttunnel B 31 in Freiburg, B-27-Basistunnel in Tübingen) und stattdessen vielen rein kapazitätserweiternden Maßnahmen ohne Entlastungseffekte für die Bevölkerung den Vorzug gegeben hat.*

Zu I. 8.:

Das Land hat in seiner Vorschlagsliste für den vordringlichen Bedarf sehr wohl mehrere Tunnelprojekte in Städten berücksichtigt. Im Falle der B 27 in Tübingen hat sich das Land für die zweibahnige (vierstreifige) teilüberdeckelte „Kelterhautrasse“ als die wirtschaftlichste Lösungsvariante ausgesprochen. Bei dem Projekt B 31 Stadttunnel Freiburg war das äußerst ungünstige Nutzen-Kosten-Verhältnis Ausschlag gebend dafür, dass unter den bisher bekannten vorgegebenen Rahmenbedingungen kein Spielraum für die Aufnahme in

den Vordringlichen Bedarf gegeben war. Zwischenzeitlich wurde der Stadttunnel Freiburg in die ergänzte Liste (siehe I. 6.) aufgenommen., ebenso der Schlossbergtunnel Herrenberg. Schon zuvor wurde z. B. der Molldietetunnel in Ravensburg, der Scheibengipfeltunnel in Reutlingen und der B-29-Tunnel in Schwäbisch Gmünd aufgenommen. Gerade wer Tunnel fordert, muss besonders um ausreichende Finanzausstattung besorgt sein, wenn nicht wenige teure Projekte den gesamten Spielraum verbrauchen sollen.

## II.

*Eine Überarbeitung der Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans mit folgenden Eckpunkten vorzulegen:*

- *Reduzierung der Anmeldungen (Zahl der Projekte, Finanzierungsvolumen) auf einen realistischen Umfang, der an der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans orientiert ist,*
- *Überprüfung der Projekte des vordringlichen Bedarfs des alten Bundesverkehrswegeplans auf Realisierungswürdigkeit unter heutigen Bedingungen,*
- *Reduzierung der Ausbau-/Neubaustandards aus finanziellen und ökologischen Gründen (z. B. Zwei- oder Dreispurigkeit statt Vierspurigkeit),*
- *Aufnahme von zentralen innerstädtischen Tunnelprojekten zur Entlastung der Städte/der Bevölkerung trotz hoher Baukosten in die Anmeldungen für den vordringlichen Bedarf.*

Zu II.:

Das Land beabsichtigt grundsätzlich nicht, die dem Bund vorgelegte Liste nach den Vorstellungen der Antragsteller zu überarbeiten. Vielmehr ist nunmehr der Bund gehalten, seinerseits die Vorstellungen über den Finanzrahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 bekannt zu geben und dazu den sog. Referentenentwurf zum neuen Vordringlichen Bedarf für Baden-Württemberg vorzulegen. Das Land wird keine weiteren Reduzierungen an seinen finanzierbaren Vorschlägen vornehmen, sondern sich nunmehr darauf konzentrieren, die Finanzierung auch einzufordern. Die Schlüsselgröße hierbei ist, dass die Mauteinnahmen unverkürzt, zusätzlich, überwiegend dem Straßenbau und wenigstens im Umfang des baden-württembergischen Bevölkerungsanteils dem Bundesfernstraßenbau im Land zugute kommen.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr