

Antrag

der Abg. Wolfgang Raufelder u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Streichung wichtiger Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg aus dem Investitionsrahmenplan des Bundes

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. um welche Verkehrsprojekte es sich bei den möglichen Streichungen aus dem Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums handelt;
2. wie sie die möglichen Streichungen bewertet;
3. welche Schritte sie unternimmt, um mögliche Streichungen wichtiger Schienenprojekte in Baden-Württemberg zu verhindern;
4. ob die Streichung des Ausbaus der Schnellbahntrasse Mannheim–Frankfurt und des ICE-Knotenpunkts Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan auch in Zusammenhang mit der Mittelkonzentration auf Stuttgart 21 gesehen werden kann;
5. welche Auswirkungen die vorgenannten Streichungen auf die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar haben würden;
6. ob der Güterfernverkehr auch von Streichungen betroffen ist, speziell die Strecke Genua–Rotterdam mit dem wichtigen Knotenpunkt Mannheim;

7. ob der Rangierbahnhof in Mannheim und – soweit ihr dies bekannt ist – das Frachtverteilzentrum in Ludwigshafen ihre zentrale Bedeutung für den Güterverkehr aufgrund der Streichungen verlieren könnten.

27. 09. 2011

Raufelder, Dr. Schmidt-Eisenlohr, Manfred Kern,
Sckerl, Schneidewind-Hartnagel, Bauer GRÜNE

Begründung

Anlässlich der Äußerungen des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer, wichtige Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg, speziell im Schienenverkehr, aus dem Investitionsrahmenplan zu streichen, befürchten die Abgeordneten aus der Metropolregion Rhein-Neckar massive Streichungen und Verschlechterungen für die gesamte Region. Die fehlende Finanzierung des Verkehrsknotens Mannheim gefährdet dabei auch weitere Projekte, wie die zweite Ausbaustufe der S-Bahn.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2011 Nr. 3–3824.5–00/252*1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. um welche Verkehrsprojekte es sich bei den möglichen Streichungen aus dem Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums handelt;*
- 2. wie sie die möglichen Streichungen bewertet;*

Zu 1. und 2.:

Nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) handelt es sich bei dem in der Öffentlichkeit bekannt gewordenen Dokument „Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011 bis 2015 – Projektliste und Erläuterungen“ um einen unabgestimmten Vorentwurf der Referentenebene im BMVBS, welcher nicht mit den politischen Entscheidungsträgern des Hauses abgestimmt sei. Diese Darstellung wurde von Herrn Bundesminister Dr. Ramsauer im Rahmen der letzten Verkehrsministerkonferenz bestätigt. Der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) werde – so das BMVBS weiter – derzeit erst erarbeitet. Aussagen zu konkreten Projekten seien angesichts des gegenwärtigen Arbeitsstandes noch nicht möglich. Im Übrigen sei vorgesehen, die Länder zu gegebener Zeit – zeitgleich mit dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages – über den vorgesehenen Inhalt des neuen IRP zu informieren.

Nach Auffassung der Landesregierung müssen die in diesem Vorentwurf enthaltenen Aussagen dennoch in der Tendenz sicherlich sehr ernst genommen werden.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Neben den bereits fertig gestellten Vorhaben sind in dem in Rede stehenden Vorentwurf des BMVBS folgende Vorhaben aus dem Bereich Straßenbau nicht enthalten, die Bestandteil des bisher geltenden IRP waren:

- A 5, AS Offenburg/S – AS Offenburg
- B 33, A 5 – Elgersweier
- B 314, OU Grimmelschhofen.

Zum Vorhaben „B 33, Konstanz/Landeplatz – Allensbach/West“ ist anzumerken, dass anstatt eines im früheren IRP noch enthaltenen 1. Bauabschnitts im Bereich Allensbach, mit dessen Bau noch nicht begonnen wurde, in dem Vorentwurf des BMVBS ein bereits im Bau befindlicher Streckenabschnitt enthalten ist.

Außerdem werden im Vorentwurf des BMVBS folgende Schienenprojekte nicht mehr erwähnt:

- ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn);
- NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar;
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Rastatter Tunnel);
- ABS Kehl – Appenweier (POS Süd);
- Knoten Mannheim.

3. welche Schritte sie unternimmt, um mögliche Streichungen wichtiger Schienenprojekte in Baden-Württemberg zu verhindern;

Herr Minister Hermann hat sich nach Bekanntwerden des in Rede stehenden Dokuments umgehend an Herrn Bundesminister Dr. Ramsauer gewandt und um Stellungnahme zu den Hintergründen gebeten. Vorsorglich wurde von Seiten des Landes darauf hingewiesen, dass einer etwaigen Streichung der genannten Schienenprojekte aus dem neuen IRP von Seiten des Landes Baden-Württemberg widersprochen werden müsste. Dies gelte im Besonderen für solche Vorhaben, bei denen die Planung bereits weit fortgeschritten sei, wie etwa die Elektrifizierung der Südbahn. Im Übrigen bestehe seit Jahren ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss für den Rastatter Tunnel im Bereich der Rheintalbahn, von dem bisher nicht Gebrauch gemacht worden sei. Der Bundesminister für Verkehr wurde deshalb mit Nachdruck gebeten, etwaige in diese Richtung zielende Überlegungen zu revidieren und die oben genannten Vorhaben (vgl. Antwort zu 1. und 2.) in den IRP 2011 bis 2015 zu übernehmen. Eine Antwort des BMVBS auf dieses Schreiben liegt dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bislang nicht vor.

4. ob die Streichung des Ausbaus der Schnellbahntrasse Mannheim–Frankfurt und des ICE-Knotenpunkts Mannheim aus dem Investitionsrahmenplan auch in Zusammenhang mit der Mittelkonzentration auf Stuttgart 21 gesehen werden kann;

5. welche Auswirkungen die vorgenannten Streichungen auf die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar haben würden;

6. ob der Güterfernverkehr auch von Streichungen betroffen ist, speziell die Strecke Genua–Rotterdam mit dem wichtigen Knotenpunkt Mannheim;

7. ob der Rangierbahnhof in Mannheim und – soweit ihr dies bekannt ist – das Frachtverteilzentrum in Ludwigshafen ihre zentrale Bedeutung für den Güterverkehr aufgrund der Streichungen verlieren könnten.

Zu 4. bis 7.:

Auf die Antwort zu Nr. 1 und 2 wird verwiesen. Die in dem Antrag so bezeichneten „Streichungen“ sind – wie bereits dargestellt – bisher lediglich in einem nicht autorisierten Vorentwurf des BMVBS enthalten. Im Übrigen hat der BMVBS seine Absicht bekundet, nur solche Projekte in den IRP aufnehmen zu wollen, für die voraussichtlich bis zum Jahr 2015 Baurecht bestehe.

Die Landesregierung sieht vor diesem Hintergrund der Wechselwirkungen zwischen Baurecht und Bereitstellung von Investitionsmitteln derzeit keine Möglichkeit, die möglichen Konsequenzen solcher Streichungen im neuen IRP im Einzel-

nen zu bewerten. Generell kann jedoch gesagt werden, dass die möglichen Folgen für das Land sowohl aus verkehrlicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht als äußerst nachteilig einzuschätzen sind. Formelle Abhängigkeiten zwischen einzelnen Projekten im IRP bestehen nicht. Dennoch dürfte unstrittig sein, dass der Bund aus übergeordneten Gründen auf eine angemessene räumliche Verteilung der Investitionsmittel im Bundesgebiet achten und eine zu starke Mittelkonzentration in einzelnen Bundesländern vermeiden wird. Dessen ungeachtet wird sich die Landesregierung mit Nachdruck für die aufgrund des Bedarfs sachlich begründeten und in ihrer Bedeutung unstrittigen Projekte einsetzen. Die Landesregierung wird sich daher den aktuellen Überlegungen des BMVBS zum neuen IRP weiterhin mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln energisch widersetzen.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur