

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Dorothea Störr-Ritter, Dr. Martina Krogmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3833 –**

Finanzierung und Bau der Autobahn A 98

Die bereits im Bau befindliche Hochrheinautobahn A 98, als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan von 1992 ausgewiesen, ist als überregionale leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen Basel (A 5) und dem Bodenseeraum (A 81) vorgesehen. Ziel der A 98 ist die Verknüpfung des Wirtschaftsraumes am Hochrhein mit dem übergeordneten Straßenverkehrsnetz der unmittelbaren Nachbarländer Frankreich, der Schweiz und Österreich. Dieser Gesichtspunkt ist von besonderer Bedeutung im Hinblick auf den wachsenden EU-Binnenverkehr und die bilateralen Vereinbarungen zwischen der EU und der Schweizer Eidgenossenschaft. Sie dient weiter zur Entlastung der Ortsdurchfahrten am Hochrhein vom sehr starken Durchgangsverkehr und zur Beseitigung von Gefahrstellen im Zuge der B 34, hierbei insbesondere des „Heilig-Geist-Buckel“ in Laufenburg mit dem im Zuge einer Bundesstraße einmaligen Gefälle von 13 %.

Im „Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002“ der Bundesregierung sind nur Streckenabschnitte der A 98 enthalten, die sich bereits im Bau befinden bzw. bereits unter Verkehr und in der Restabwicklung sind. Der seit 27. Dezember 1999 rechtskräftig planfestgestellte Abschnitt „Murg-Hauenstein“ sowie die weiteren sich in der Planung befindlichen Abschnitte sind hier wie im „Anti-Stau-Programm“ nicht enthalten.

Vorbemerkung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 sieht Investitionen in Höhe von 490 Mrd. DM (reale Kosten 1998) für den Neu- und Ausbau sowie den Ersatz und die Erhaltung des Verkehrsnetzes von Schiene, Straße und Wasserstraße vor. Im Zeitraum von 1991 bis 1999 konnten Vorhaben mit Kosten von rd. 158 Mrd. DM aus dem Bundeshaushalt realisiert werden. Nach nunmehr 8 Jahren

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 24. Juli 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Laufzeit des bis zum Jahre 2012 angelegten BVWP 1992 ist deutlich geworden, dass eine Überarbeitung aus verschiedenen Gründen notwendig ist:

Der BVWP 1992 ist mit nahezu 100 Mrd. DM (Neu- und Ausbau) erheblich unterfinanziert. Die ursprünglich angenommene Finanzierungslinie ist seit 1993 bei gleichzeitigem Anstieg der Projektkosten abgesenkt worden. Die Überarbeitung ist insbesondere auch wegen veralteter Prognosen im Personen- und Güterverkehr und wegen überholter Szenarien als Grundlagen der Prognosen, sowie überarbeitungsbedürftiger methodischer gesamtwirtschaftlicher ökologischer Bewertungsansätze geboten. Weiterhin ist festzustellen, dass ein Teil der für diese Investitionen vorgesehenen Finanzmittel in Höhe von über 500 Mio. DM bereits durch Refinanzierungen privat vorfinanzierter Projekte in Anspruch genommen wird. Hinzu kommen ab dem Jahre 2003 noch Mittel, die für die Vorfinanzierung der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München benötigt werden.

Die „Unterfinanzierung“ stellt zwar den gesetzlich anerkannten Bedarf an Projekten des Vordringlichen Bedarfs nicht in Frage, führt aber zu einer erheblichen Verzögerung bei der Umsetzung des BVWP 1992. Die Koalitionsfraktionen der Bundesregierung haben sich deshalb darauf verständigt, den geltenden BVWP mit dem dazugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zügig zu überarbeiten.

Zur Sicherstellung der Kontinuität bis zur Erstellung des neuen BVWP wurden die laufenden Vorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße in einem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 zusammengefasst. Dieses Programm, das Planungssicherheit für die Länder und die Regionen ebenso wie die Sicherung einer weiterhin hohen Investitionstätigkeit der öffentlichen Hand gewährleistet, wurde vom Bundeskabinett am 3. November 1999 zur Kenntnis genommen. Wegen der Zwänge zur Haushaltskonsolidierung bestanden für neue Straßenbauvorhaben kaum finanzielle Spielräume. Zur Beseitigung von permanenten Stau auslösenden Engpässen dient außerdem das Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007, das darauf abzielt, früher als es die bisherige Finanzplanung erlaubt, dringend notwendige Maßnahmen zur dauerhaften Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße realisieren zu können. Die bei der Straße für eine Aufnahme in das Anti-Stau-Programm maßgebenden Kriterien sind:

- überwiegend vierstreifige Autobahnen mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von über 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV: Stand 1995),
- Autobahnstrecken mit hohem Lkw-Anteil, fehlenden Standstreifen und großen Steigungen oder Gefällen,
- das Schließen einiger entscheidender kurzer Lücken im Netz, die bislang regelmäßig zu Staus im vorhandenen Netz geführt haben.

Gleichwohl ließ das zur Verfügung stehende Investitionsvolumen nicht die Aufnahmen aller Projekte zu, die diese Kriterien erfüllen.

Für die jetzige Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbereich in Baden-Württemberg sind vor allem folgende überwiegend mittelfristige Entwicklungen maßgebend:

- Vorrangfinanzierung Ost, insbesondere durch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- durch den seit Mitte der 90er Jahre in Schwung gekommenen Aufbau Ost, Wegfall der hohen Mittelausgleiche zugunsten des Landes Baden-Württemberg,

- zunehmende Belastung der Hauptbautitel durch die Refinanzierung der privaten vorfinanzierten Maßnahmen,
- zu erwartender früherer Refinanzierungsbeginn Engelbergtunnel im Jahr 2000 (ein Jahr früher als ursprünglich geplant).

In Kenntnis dieser Entwicklungen sind in Baden-Württemberg noch bis einschließlich 1998 zu viele Projekte begonnen worden, was maßgeblich vom Land zu verantworten ist.

1. Teilt die Bundesregierung die in den letzten drei Regierungserklärungen des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel dokumentierte Auffassung des Landes Baden-Württemberg, dass die A 98 zu den zentralen Projekten der Verkehrsinfrastruktur bezüglich Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg gehört?

Die Bedeutung der Neubaumaßnahme A 98 für Baden-Württemberg wird nicht bestritten, zumal die erste Fahrbahn der A 98 in weiten Teilen im Vordringlichen Bedarf des derzeit gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Daneben sind in Baden-Württemberg unter anderem für die Autobahnen A 5, A 6 und A 8 mindestens ebenso wichtige Projekte für eine sechsstreifige Erweiterung im Vordringlichen Bedarf vorgesehen.

2. Welche zeitlichen Auswirkungen hat die Nichtberücksichtigung der A 98 in den im Vorwort genannten Programmen auf die Realisierung der A 98 zwischen Weil am Rhein und Schaffhausen (CH)?

Der Abschnitt der A 98 zwischen Lörrach/Inzlingen und Rheinfelden/Karsau befindet sich im Bau und ist deshalb im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 enthalten. Über die Realisierung weiterer Abschnitte kann erst bei der Aufstellung des folgenden Finanzierungsprogramms ab 2003 entschieden werden. Notwendige Voraussetzung ist hierfür die Bestätigung der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf eines neuen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen.

3. Ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei einer Zweckbindung der Mineralölsteuer, die durch die Erhöhung aufgrund der Ökosteuer jetzt einschließlich Mehrwertsteuer einen Anteil von rd. 70 % am Kraftstoffpreis hat, von nur einem Pfennig pro Liter 700 Mio. DM bundesweit zusätzlich in den Bau von Bundesfernstraßen fließen könnten, durch eine mögliche Zweckbindung in Zukunft Finanzierungsmöglichkeiten, die auch der A 98 zugute kommen könnten?

Finanzverfassungsrechtlich dient die Mineralölsteuer – wie alle Steuern – der Erzielung von allgemeinen Staatseinnahmen, um die vielfältigen Staatsaufgaben zu erfüllen. Sie fließt deshalb in den allgemeinen Staatshaushalt des Bundes, ohne dass sie einer allgemeinen Zweckbindung für Wegeausgaben unterliegt. Eine Ausnahme gibt es lediglich bei bestimmten Finanzhilfen des Bundes an die Länder und Gemeinden. Die Bundesregierung plant vor diesem Hintergrund auch zukünftig keine (anteilige) Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen, so dass sich die Frage von zusätzlichen Mitteln zugunsten der Verkehrsinfrastruktur durch eine Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen nicht stellt.

4. Sahe die Bundesregierung Finanzierungsmöglichkeiten für die A 98, wenn die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Autobahnbenutzungsgebühr zu 100 % zweckgebunden den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zugewiesen würde?

Nach dem Willen der Bundesregierung sollen in den Jahren 2003 bis 2007 aus den erwarteten Einnahmen der künftigen streckenbezogenen Autobahngebuhr für schwere Lkw Investitionsmittel in Höh€ von 7,4 Mrd. DM zur Finanzierung eines Anti-Stau-Programmes entnommen werden. Diese Mittel werden zur Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz, im Schienenwegenetz und im Netz der Bundeswasserstraen eingesetzt und zwar zusätzlich zu den im Bundeshaushalt vorgesehenen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Über die Höh€ der streckenbezogenen Lkw-Gebühr ist bisher nicht entschieden, die Gesamthoh€ der Einnahmen daher auch noch nicht konkret zu bestimmen.

5. Welche zeitlichen Auswirkungen hat die Nichtberücksichtigung des seit 27. Dezember 1999 rechtskräftig planfestgestellten A 98-Streckenabschnitts „Murg-Hauenstein“ in den im Vorwort genannten Programmen auf dessen Realisierung und Finanzierung (evtl. Sonderfinanzierung)?

Eine Realisierung ist frühestens ab dem Jahre 2003 möglich. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

6. Wird der Abschnitt „Murg-Hauenstein“ bei der Fortschreibung des Bedarfsplans Bundesfernstraen hinsichtlich seiner Einstufung in den Vordringlichen Bedarf einer nochmaligen Prüfung unterzogen?

Im Hinblick auf Bundesfernstraenmanahmen des „Vordringlichen Bedarfs“, für die am 31. Dezember 1999 ein Planfeststellungsbeschluss oder ein vergleichbarer Beschluss vorlag, ist vorgesehen, diese in der Regel im Rahmen der Überarbeitung des BVWP 1992 nicht erneut zu überprüfen. Das heit, dass eine erneute Bewertung dann vorgenommen werden kann, wenn sie sich aus gewichtigen Gründen geradezu aufdrängt. Die Entscheidung über die künftige Einstufung in den Vordringlichen Bedarf trifft aber letztlich der Gesetzgeber im Rahmen der Novellierung des Fernstraenausbaugesetzes.

7. Welche Perspektiven ergeben sich für den Bau des Abschnitts „Murg-Hauenstein“, wenn unterstellt werden darf, dass der Planfeststellungsbeschluss nach seiner fünfjährigen Gültigkeit im Jahr 2004 verfällt und der Abschnitt nicht im Investitionsprogramm bis 2002 enthalten ist?

Zu einem möglichen Bau ab 2003 wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Grundsätzlich besteht nach § 17 Abs. 7 FStrG die Möglichkeit, das Verfallen eines Planfeststellungsbeschlusses zu verhindern, in dem dieser auf Antrag bei der Planfeststellungsbehörde um max. 5 Jahre verlängert wird.

Inwiefern die Gesetzesinitiative des Bundesrates zur Änderung von § 17 Abs. 7 FStrG (Verlängerung der Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlussen auf 10 Jahre mit der Möglichkeit der Verlängerung um max. 5 Jahre) erfolgreich ist, bleibt abzuwarten.

Die Festsetzungen des jeweils gültigen Bedarfsplans gelten unabhängig vom Investitionsprogramm 1999–2002.

8. Welche Schlussfolgerung zieht die jetzige Bundesregierung nach dem Lkw-Unfall von Herborn hinsichtlich der Entschärfung von Gefahrenstellen infolge extremer Steigungen an Bundesstraßen?

In der Vergangenheit, insbesondere nach dem Unfall von Herborn, sind unterschiedliche Maßnahmen an extrem gefährlichen Gefällestrecken von Bundesfernstraßen – straßenverkehrsrechtlicher wie baulicher Art – untersucht und umgesetzt worden.

In Frage kommt zunächst die Warnung der Verkehrsteilnehmer mittels Verkehrszeichen und die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Unterstützend können Geschwindigkeitswarnanlagen (Anzeige der zulässigen Geschwindigkeit mittels Wechselverkehrszeichen) sein. Die polizeiliche Überwachung der Geschwindigkeitseinhaltung ist für den Erfolg der Maßnahme eine wichtige Voraussetzung.

In Einzelfällen besteht auch die Möglichkeit, bauliche Maßnahmen vorzusehen, die bei Bremsversagen von Schwerfahrzeugen eine Gefährdung Dritter verhindert können, z. B. so genannte Notfallspuren (mit Bremsbetten) oder/und Fahrbahnverschenkungen, sofern dafür ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.

Die bisherigen Erkenntnisse zeigen, dass geeignete Maßnahmen – auch verkehrslenkende Maßnahmen – von den örtlichen Gegebenheiten (Trassierung und Querschnitt der Straße, Topografie, Länge der Gefällestrecke, etc.) abhängig sind und diese daher auch nur von den örtlich zuständigen Stellen beurteilt und festgelegt werden können.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass die 13-%-Steigung der B 34 mit unmittelbarer Tangierung der Altstadt von Laufenburg/Baden und des Ökosystems Rhein eine permanente Gefahrensituation darstellt, die vor allem im Hinblick auf die auf der B 34 rollenden Gefahrguttransporte dringend beseitigt werden muss?

Geeignete Maßnahmen entsprechend der Antwort zu Frage 8 können nur von den örtlich zuständigen Stellen festgelegt werden.

Der derzeit gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht für die A 98 in mehreren Abschnitten zunächst einen einbahnigen Neubau vor. Diese erste Realisierungsphase soll der Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung des Grenzbereichs und der Entlastung der bestehenden Bundesfernstraße B 34 und damit der anliegenden Gemeinden dienen. Hiermit wird auch ggf. eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der heute bestehenden B 34 erreicht.

10. Hält die Bundesregierung an der Weisung des früheren Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, fest, dass der Abschnitt „Hauenstein-Tiengen“, obwohl nicht explizit im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ausgewiesen, trotzdem nach den Kriterien dieser Bedarfseinstufung weitergeplant werden kann?

Der damalige Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann hatte dem Land Baden-Württemberg zugestanden, die Planungen für den Abschnitt Hauenstein – Tiengen ausnahmsweise unabhängig von der Einstufung im Bedarfsplan fortzusetzen. Die Bundesregierung sieht keinen Anlass, von diesem Zugeständnis abzuweichen.

11. Werden die Abschnitte der A 98, die zwar im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans von 1992 ausgewiesen sind, aber noch keine rechtskräftige Planfeststellung aufweisen, bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen erneut einer Überprüfung unterzogen und wenn ja, unter welchen Kriterien wird diese Überprüfung stattfinden?

Im Zuge der eingeleiteten Überarbeitung des BVWP und anschließenden Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Rahmen der Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes ist davon auszugehen, dass für die Abschnitte der A 98 ohne Planfeststellungsbeschluss bis zum 31. Dezember 1999 nach noch festzulegenden Rahmenbedingungen und Vorgaben die Dringlichkeit neu festgestellt wird. Dies bedeutet, dass diese Abschnitte in der Regel einer erneuten gesamtwirtschaftlichen Bewertung mit einer neuen Nutzen-Kosten-Betrachtung unterzogen werden.

Folgende Kriterien sind bei der Fortentwicklung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens des Bundesverkehrswegeplanes 1992 von Bedeutung:

Raumordnung und Verkehr

Neben der Nutzen-Kosten-Analyse sollen raumordnerische Anforderungen in Form einer ergänzenden „Raumwirksamkeitsanalyse“ Eingang in das Verfahren finden. Ferner sollen die zusätzlich geschaffenen Beschäftigungseffekte aus dem Bau von Verkehrswegen anhand empirisch auf die Bundesrepublik zugeschnittener Modelle und die zusätzlich geschaffenen Beschäftigungseffekte aus dem Betrieb von Verkehrswegen auf den regionalen Arbeitsmärkten quantitativ beschrieben werden.

Städtebauliche Beurteilung

Während städtebauliche Effekte bisher nur für Großprojekte der Straße (Neubau) und außerhalb des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens berechnet wurden, sollen nunmehr auch Kleinprojekte der Straße (Neubau) und Schienenprojekte (Neubau) hinzukommen. Gleichzeitig soll ein verbessertes systematisiertes Erhebungsverfahren eine verbesserte städtebauliche Beschreibung ermöglichen.

Monetarisierung weiterer Umwelteffekte

Zur Erfassung der Geräuschbelastungen sollen die tatsächlichen Kosten des Lärms (hierzu gehören neben den Aufwendungen für Lärmschutzfenster auch die Nutzungsbeeinträchtigungen, die mit dem Geschlossenhalten der Fenster verbunden ist und in Form individueller Zahlungsbereitschaftsangaben erfasst

wird) herangezogen werden. Bei den Abgasbelastungen soll der Bewertungsansatz nicht wie bisher auf die Emissionen, sondern auf die den Nutzen beeinträchtigenden Schadstoffimmissionen abgestellt werden. Hierbei soll zudem zwischen Substanzen unterschieden werden, die die Gesundheit schädigen und solchen, die die Gebäude angreifen.

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Im Bereich der Umweltrisikoeinschätzung sind Modernisierungen beispielsweise durch eine alle Verkehrsträger methodisch vergleichbare Erfassung von Kulturlandschaften, von unterschrittenen Räumen und von hochempfindlichen Gebieten vorgesehen.

Eine Umweltrisikoeinschätzung von Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung erfolgte bisher projektbezogen. Es wird angestrebt, außerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse die ökologische Beurteilung durch ein Verfahren für eine Umweltrisikoeinschätzung bei verkehrlich interdependenten Projekten zu erweitern. Zur Durchführung einer solchen Projekt-URE kommen Neubau- und Ausbauvorhaben aller Verkehrsträger mit einer Länge von über 10 km in Betracht, bei denen Interdependenzen zu erwarten sind. Ferner sollen neben Großmaßnahmen auch als problematisch eingeschätzte Kleinvorhaben untersucht werden.

Verkehrliche Interdependenzen/Programmbetrachtung

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 erfolgten Projektbewertungen nur maßnahmenbezogen. Eine wechselseitige Beeinflussung mehrerer Maßnahmen wurde nicht betrachtet. Zukünftig sollen im Anschluss an die Einzelprojektbewertungen Maßnahmen, soweit sie erkennbar in einer Interdependenz zu anderen Maßnahmen stehen, einer ergänzenden Programmbewertung unterzogen werden.

