



Baden-Württemberg und Bayern unterstreichen gemeinsame Interessen beim Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur

Wie das Staatsministerium Baden-Württemberg und die Bayerische Staatskanzlei in einer gemeinsamen Presseerklärung mitteilen, fordern die Ministerpräsidenten Erwin Teufel und Edmund Stoiber für die Wirtschaftsstandorte Baden-Württemberg und Bayern leistungsfähige Ost-West Autobahnen und eine rasche Anbindung an das europäische Schienennetz.

„Die Wirtschaftsstandorte Baden-Württemberg und Bayern brauchen eine leistungsfähige Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsschienennetz, und sie brauchen sie in absehbarer Zeit. Dass die aktuelle Mittelfristplanung der Bahn bis 2008 keinen umfassenden Ausbau der Strecke Stuttgart – München – Freilassing für den Hochgeschwindigkeitsverkehr vorsieht, ist daher ein deutlicher Rückschritt und ein Rückschlag für die Stärkung des Schienenverkehrs. Wir halten es für unverzichtbar, alles zu unternehmen, damit die Strecke, die zu den wichtigsten in Europa zählt, so rasch wie möglich lückenlos ausgebaut werden kann.“ Dies forderten die Ministerpräsidenten Baden-Württembergs und Bayerns, Erwin Teufel und Edmund Stoiber, im Anschluss an eine gemeinsame Ministerratssitzung am Dienstag (12. Oktober 2004) in Leutkirch.

Mittelausstattung für Schienenverkehrsinvestitionen nicht ausreichend

Besorgnis erregend sei, dass die durch den Bund vorgesehene Mittelausstattung für Schienenverkehrsinvestitionen den tatsächlichen Investitionserfordernissen bei weitem nicht Rechnung trage, so die Ministerpräsidenten weiter. Danach seien für den Zeitraum 2004 bis 2008 nur noch 3,1 Mrd. Euro für Neu- und Ausbauprojekte im deutschen Schienennetz vorgesehen, was durchschnittlichen jährlichen Investitionen von 0,6 Mrd. Euro entspreche. „Wir haben die große Sorge, dass der vorgesehene Finanzrahmen auf Dauer zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Schienenverkehrsinfrastruktur und damit letztlich des Standorts Deutschland führen wird“, betonten die Ministerpräsidenten Erwin Teufel und Dr. Edmund Stoiber.

Magistrale für Europa und Zulauf für Alpentransversale dringend erforderlich

Im Rahmen der angestrebten wirtschaftlichen Weiterentwicklung in Deutschland und Europa stelle neben der Realisierung der Bahnverbindung „Magistrale für Europa“ von Paris über Straßburg, Stuttgart, Ulm, München und Wien nach Budapest auch der Ausbau der deutschen Zulaufstrecken zu den Eisenbahntunneln der Neuen Alpen-Transversale (NEAT) der Schweiz einen unverzichtbaren Baustein dar, so die Ministerpräsidenten weiter. In Baden-Württemberg und Bayern seien davon die Strecken Stuttgart - Singen - Bundesgrenze zur Schweiz, Ulm - Lindau - Bundesgrenze nach Österreich sowie München - Lindau betroffen.

Zwar seien einige wichtige Maßnahmen auf dem deutschen Abschnitt der Magistrale in den Bedarfsplan Schiene aufgenommen worden. Gleiches gelte auch für die NEAT-Zulaufstrecken. Nun müssten Bundesregierung und Deutsche Bahn AG aber auch dafür Sorge tragen, dass die Realisierung der Maßnahmen unverzüglich in die Wege geleitet und hierfür die notwendigen Finanzierungsmittel bereitgestellt werden.

Um über die Finanzierung der NEAT-Zulaufstrecken entscheiden zu können, müsse der Bund zuerst eine internationale Studie in Auftrag geben, mit der die Wirtschaftlichkeit der drei Zulaufstrecken untersucht werden soll. Die Studie sei unter Einbindung der Nachbarländer Österreich und der Schweiz so rasch wie möglich durchzuführen. „Wir brauchen jetzt schnelle und klare Signale der Bundesregierung für den Ausbau der Zulaufstrecken zu den Alpentransversalen“, unterstrichen die Ministerpräsidenten.

Ausbau von Bundesfernstrassen gefordert

Neben den Eisenbahnprojekten haben sich die Regierungen Baden-Württembergs und Bayerns in Leutkirch auch mit länderübergreifenden Autobahnprojekten befasst, die für den Ost-West-Verkehr von besonderer Bedeutung sind. „Während der Straßenverkehr auf den Autobahnen A 3, A 6 und A 8 durch die Osterweiterung der EU förmlich explodiert, unternimmt der Bund viel zu wenig und überlässt Strecken, die zu den wichtigsten im europäischen Autobahnnetz gehören, dem Dauerstau“, so die Ministerpräsidenten. Es sei eine zentrale Aufgabe des Bundes, die im Vordringlichen Bedarf eingestuftten Ausbauprojekte bei den Autobahnen so rasch wie möglich zu realisieren. Wenn eine Finanzierung mit herkömmlichen Mitteln nicht möglich sei, müssten im Interesse eines leistungsfähigen Autobahnnetzes für unverzichtbare Projekte auch private Mittel genutzt werden. „Wir haben daher beim Bund die Finanzierung mehrerer Ausbauprojekte durch private Betreibermodelle beantragt und prüfen zusätzliche privat finanzierte Ausbauprojekte, um wenigstens die dringendsten

Bauvorhaben in Gang zu bringen,“ unterstrichen die Ministerpräsidenten Erwin Teufel und Edmund Stoiber.

Finanzierung durch private Investoren: Bund muss zustimmen

So seien im Verlauf der A 8 der Neubau des Alaufstiegs und der Ausbau des Abschnittes Ulm - München bereits fest als privat zu finanzierende Vorhaben mit dem Bund vereinbart. Weitere Projekte dieser Art seien auf der Albhochfläche, beim Ausbau der A 3 zwischen Aschaffenburg und Fürth sowie eventuell im Verlauf der A 6 denkbar. “Der Bund muss nun unseren Anträgen auf privat finanzierte Ausbaumaßnahmen zustimmen und sich auch bei zusätzlichen Vorhaben konstruktiv zeigen, um im Interesse unserer Bürger und unserer Wirtschaft einen schnelleren Ausbau der Autobahnen ermöglichen“, so die Ministerpräsidenten.

Vorrang für Modelle ohne Maut

Dabei gehe es nicht darum, den Autobahnbenutzern zusätzliche Kosten in Form einer Streckenmaut aufzuerlegen. Vielmehr sei zur Refinanzierung auch eine Übertragung der Einnahmen aus der LKW-Maut an private Investoren mit zusätzlicher Anschubfinanzierung durch den Bund möglich (so genanntes „A-Modell“). Diese Finanzierungsvariante, bei der für andere Straßennutzer keine Streckenmaut anfällt, werde bei allen privat zu finanzierenden Vorhaben geprüft. Lediglich beim Neubau des Alaufstiegs im Verlauf der A 8 habe man mit dem Bund die Erhebung einer Mautgebühr für alle Nutzer (so genanntes „F-Modell“) vereinbart. Dabei erhalte der private Investor das Recht, zur Finanzierung der neu gebauten Strecke eine Maut zu erheben.

Weitere gemeinsame Straßenbauprojekte, die auf der Kabinettsitzung behandelt wurden, waren Lückenschlüsse im Verlauf der A 96 Lindau - München sowie die Ortsumgehung Isny der B 12, für die ebenfalls trotz des dringenden Ausbaubedarfs bislang keine Finanzierungszusage des Bundes vorliegt.

Impressum:

Der Bodensee-Informationsdienst ist ein Mediendienst der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) - Kommission Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.)

Verantwortlicher Redakteur:

Thomas Gossner, Geschäftsführer der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK)

Fon: 0049-7531-52722 / Fax: 0049-7531-52869

E-Mail: info@bodenseekonferenz.org

Vertrieb:

Geschäftsstelle der IBK

Benediktinerplatz 1 / D-78467 Konstanz oder Postfach 1914 / CH-8280 Kreuzlingen

E-Mail: info@bodenseekonferenz.org / Internet: www.bodenseekonferenz.org