

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3212 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Gabriela König, Jörg Bode und Dr. Gero Hocker (FDP), eingegangen am 17.03.2015

A 1, A 2, A 7, A 20, A 26, A 33, A 39 - Wann beginnt der „Straßenkampf“ am Kabinetttisch?

Die Bedeutung von Mobilität, Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklung sind der Landesregierung, und damit auch der sie tragenden und am Kabinetttisch stets vertretenden Regierungskoalition, bekannt. Die Landesregierung führt in der Drucksache 17/434 auch aus: „Die Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, den verkehrspolitischen Rahmen dahin gehend zu gestalten, dass alle Regionen optimale Bedingungen für wirtschaftliches Wachstum haben.“

In der HAZ vom 4. März 2015 heißt es unter der Überschrift „Der Straßenkampf“, dass die Landesregierung und die Regierungskoalition in Fragen Autobahnausbau und Neubau gespalten sind. Auch in der Koalitionsvereinbarung tritt diese Spaltung in Erscheinung (Seite 63).

Die rot-grüne Landesregierung führt aus, dass die Verkehrsprognosen gewaltige Herausforderungen darstellen. In der zitierten Drucksache geht die Landesregierung von einer Zunahme des Güterverkehrs in den kommenden zehn Jahren von 79 % aus.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Vor dem Hintergrund der Erkenntnis der Landesregierung, dass der größte Anteil des Güterverkehrsanstiegs auf der Straße stattfinden wird, und des Bestrebens der Landesregierung, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße auszubauen: Wie viel Güterverkehr (Gewicht und Prozent) wird voraussichtlich in zehn Jahren auf den Wasserstraßen, auf den Schienen und auf den Straßen von Niedersachsen abgewickelt werden?
2. Vor dem Hintergrund der Ausführungen in der Koalitionsvereinbarung (Seite 63): Welche der in der HAZ vom 4. März 2015 dargestellten Autobahnen (A 1, A 2, A 7, A 20, A 26, A 33, A 39) erfüllen warum oder warum nicht die Kriterien Netzfunktion, nachhaltige verkehrspolitische Ziele, Vorrang Engpassbeseitigung und höchsten Verkehrsnutzen?
3. Vor dem Hintergrund, dass der Güterverkehr im Transit-, Logistik-, Flächen- und Hafenland Niedersachsen absehbar in wenigen Jahren überproportional ansteigt, sämtliche grünen Ministerinnen und Minister die Beschlüsse der Landesregierung mittragen und die rot-grüne Landesregierung weit über 200 Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet hat: Worauf beziehen sich die in der Koalitionsvereinbarung formulierten unterschiedlichen Einschätzungen zum Nutzen von Autobahnen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 24.03.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3212/
Straßenkampf-Autobahnausbau -

Hannover, den 30.04.2015

Als wettbewerbsfähiger Industriestandort ist Deutschland auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Sie ist elementare Voraussetzung für Arbeitsplätze, Wohlstand und Lebensqualität. Die Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, dass alle Regionen optimale Bedingungen für wirtschaftliches Wachstum haben.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Sommer 2014 die Verflechtungsprognose 2030 veröffentlicht. Auch die aktuellen Daten sagen kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland voraus. Gegenüber 2010 wird nach Aussagen des Bundes der Güterverkehr (Tonnen-km „tkm“) um 38 % zunehmen und der Personenverkehr (Personen-km) um 13 %.

Die Prognosen zeigen auf, dass die Infrastruktur insgesamt vor einer großen Herausforderung steht. Diese ist nur zu bewältigen, wenn in allen Bereichen von Schiene, Straße und Wasserstraße in den Ausbau, aber auch in die Modernisierung des Gesamtnetzes investiert wird. Die Landesregierung sieht es deshalb als eine ihrer wichtigen Aufgaben an, in allen diesen Verkehrsbereichen gleichermaßen für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Keine Region soll durch vernachlässigte Straßen- und Schienenanbindungen von der wirtschaftlichen Entwicklung ausgenommen sein.

Die im Koalitionsvertrag der Landesregierung getroffenen Aussagen zur Zukunft der Infrastruktur zeichnen sich insoweit insgesamt durch einen klar formulierten koalitionären Konsens aus.

Die Verflechtungsprognose 2030 ist die Grundlage für die derzeit laufenden Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2025. Mit ihr werden die eingereichten Projektvorschläge der Länder einer gesamtwirtschaftlichen standardisierten Bewertung unterzogen wie beispielsweise im Hinblick auf eine Kosten-Nutzen-Analyse, eine umwelt- und naturschutzfachliche sowie eine städtebauliche und raumordnerische Beurteilung.

Die Ergebnisse werden nach den derzeitigen Aussagen vom Bund für das zweite Halbjahr 2015 erwartet.

Den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes - Teil Straße will der Bund mit den Ländern abstimmen. Dazu wird das Land auch über eine transparente Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung eine eigene Prioritätenliste erstellen. Die am Ende dieses Prozesses von der Landesregierung beschlossene Landesprioritätenliste wird vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Rahmen der Länderbeteiligung zum BVWP dem BMVI übermittelt.

Letztendlich erfolgt dann die Festlegung der Dringlichkeiten nach der Bundesverkehrswegeplanung im Gesetzgebungsverfahren zum Fernstraßenausbaugesetz bzw. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nach Beratungen im Deutschen Bundestag.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Verkehrsleistung im Güterverkehr („tkm“) im Straßenverkehr wird zwischen 2010 und 2030 bundesweit um etwa 38 % auf insgesamt 607 Milliarden tkm/Jahr steigen. Gegenüber der in der bisherigen Verflechtungsprognose für 2025 prognostizierten Verkehrsleistung im Güterverkehr von 704 Milliarden tkm/Jahr (Steigerung zwischen 2004 und 2025 um etwa 79 %) werden die Erwartungen an den Straßenverkehr damit bezogen auf den Bund relativiert.

Bei der Entwicklung im Schienengüterverkehr wird für 2030 bundesweit mit rund 43 % Steigerung zwischen 2010 und 2030 auf 154 Milliarden tkm/Jahr eine geringfügig größere Verkehrsleistung als für 2025 erwartet.

Im Bereich Binnenschifffahrt wird für 2030 bundesweit von einer Steigerung der Verkehrsleistung von rund 23 % auf 77 Milliarden tkm/Jahr für den Zeitraum von 2010 bis 2030 ausgegangen.

Aus der Verflechtungsprognose 2030 abgeleitete generelle Verkehrsentwicklungen für Niedersachsen liegen nicht vor. Im Landesbereich werden Prognosen jeweils nur projektbezogen unter Berücksichtigung des Verkehrsmodells Niedersachsen ermittelt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 2:

Die bestehenden Autobahnen A 1, A 2 und A 7 sowie die geplanten Autobahnen A 20, A 26, A 33 und A 39 erfüllen insbesondere vor dem Hintergrund des stark be- und überlasteten Bestandsnetzes alle die genannten Kriterien.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 3:

Zu den unterschiedlichen Sichtweisen der Parteien kann die Landesregierung keine Auskunft geben. Der Koalitionsvertrag hält jedoch eindeutig die Position fest, die dem Handeln der Landesregierung zugrunde liegen soll. Wie bereits in der Frage aber schon formuliert, hält sich die Landesregierung an diese Vorgaben, und sämtliche Ministerinnen und Minister tragen die darauf basierenden Beschlüsse der Landesregierung mit.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen und die Beantwortung der Frage 2 verwiesen.

Olaf Lies