



Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM

**Rede von Herrn Ministerialrat Kries
beim Logistik-Kongress Baden-Württemberg des Wirtschaftsministeriums
am 11.11.2009 im Haus der Wirtschaft**

**Investitionen in den Logistikstandort
Baden-Württemberg aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes
sowie aus dem Landesinvestitionsprogramm**

**Sehr geehrter Herr Minister,
sehr geehrte Damen und Herren,**

die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat in erheblichem Maße auch die Unternehmen des Logistiksektors erfasst. Umso wichtiger ist, dass Investitionen in die öffentliche Infrastruktur - Straße, Schiene, Wasserstraßen -, die schon vor der Krise erforderlich waren, nicht etwa auf Eis gelegt, sondern deutlich verstärkt werden. Bund und Land haben die richtigen Konsequenzen gezogen und mit mehreren Konjunkturprogrammen Maßnahmen zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung beschlossen.

Von der Chance in der Krise profitiert auch die Infrastruktur des Landes. Und damit Bevölkerung, Industrie und selbstverständlich auch der Logistikstandort Baden-Württemberg.

Herr Staatssekretär Köberle MdL bedauert es deshalb sehr, dass er auf Grund eines anderen Termins heute nicht hier sein kann. Er hat mich gebeten, Ihnen zu diesem wichtigen Thema die aktuelle Entwicklung und die Sicht des Landes darzulegen.

Das Thema des heutigen Tages ist zwar mit „Investitionen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes und dem Landesinvestitionsprogramm in

den Logistikstandort Ba.-Wü.“ überschrieben. Erwähnt werden sollten aber auch die anderen Konjunkturprogramme des Bundes.

Das Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes ist zentrales Element im Konjunkturprogramm II. Investitionen in den Verkehrsbereich nehmen dabei einen hohen Stellenwert ein. Allein für den Straßenbau sind in diesem und im nächsten Jahr mit dem zweiten Konjunkturpaket bundesweit zusätzliche Investitionen von 850 Mio. Euro vorgesehen. Der Aus- und Neubau sowie die Erhaltung der Bundesfernstraßen im Land sind daran mit rund 103 Mio. Euro beteiligt.

Ebenso sollen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes und des Infrastrukturprogramms des Landes innerhalb von drei Jahren nachhaltige Erneuerungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen für den Güterverkehr in Baden-Württemberg in Höhe von 20 Mio. Euro durchgeführt werden. Mit den Zuwendungen soll der Erneuerungsrückstand im Netz abgebaut, die verkehrspolitisch gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt und der Wettbewerb mit der DB AG verstärkt werden.

Weitere Schwerpunkte werden auch bei den Schienenwegen des Bundes gesetzt. Es sollen zusätzliche Mittel für die Neu- bzw. Ausbaustrecke Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel und besonders für vorbereitende Maßnahmen zum Bau des Rastatter Tunnels zur Verfügung gestellt werden. Auch für den Ausbau der Strecke Kehl - Appenweier sind Gelder eingeplant. Diese Maßnahmen werden von der DB Netz AG im Auftrag des Bundes geplant und umgesetzt. Ihre genaue Dotierung innerhalb des Rahmens von 100 Mio. Euro für Schienen-Bedarfsplanvorhaben ist noch nicht bekannt.

Nach wie vor ist aber die Straße der Verkehrsträger Nr. 1!

Der Straßengüterverkehr wird nach den uns bekannten Prognosen in Zukunft bis zu 80 % an der Transportleistung erbringen. Ich möchte mich deshalb im Weiteren auf die Auswirkungen der Konjunkturprogramme auf das Straßennetz beschränken

Zunächst aber eine Vorbemerkung: Das Netz der Bundesfernstraßen, vor allem der Bundesautobahnen stellt das Rückrat der Verkehrsinfrastruktur im Lande dar. Auf über 1.000 km Bundesautobahnen und 4.400 km Bundesstraßen wird der weitaus größte Teil der Verkehrsleistung im Lande erbracht.

Mit dem Konjunkturprogramm II (Zukunftsinvestitionsprogramm) hat der Bund im Februar dieses Jahres in Baden-Württemberg den sechsstreifigen Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Böblingen/Hulb und Gärtringen sowie die Ortsumgehung von Reutlingen im Zuge der B 312 freigegeben. Beide Vorhaben sind inzwischen im Bau. Der Ausbau der A 81 soll im Jahr 2011 abgeschlossen sein. Das Bauende an der Ortsumgehung von Reutlingen mit dem ca. 2 Kilometer langen Scheibengipfeltunnel wird vom Baufortschritt am Tunnelbauwerk abhängen.

Neben den beiden Vorhaben des Konjunkturprogramms II hat der Bund im Dezember letzten Jahres mit dem Konjunkturprogramm I und einem Sonderprogramm auf Grund prognostizierter Lkw-Mautmehreinnahmen weitere 11 Neu- und Ausbauprojekte in Baden-Württemberg zur Realisierung freigegeben. Darunter fallen der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim/West, erste Abschnitte der B 14 zwischen Nellmersbach und Backnang und der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz sowie die Fertigstellung des zweibahnigen Ausbaus der B 27 zwischen Tübingen und Dußlingen mit dem Tunnel in Dußlingen.

Enthalten sind aber auch 7 Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen

Mit dem Konjunkturprogramm I, den zusätzlichen Mitteln aus den Lkw - Mautmehreinnahmen und dem Konjunkturprogramm II hat der Bund somit für 13 Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 460 Mio. Euro grünes Licht gegeben. Alle Vorhaben sind inzwischen angelaufen.

Daneben kann mit Mitteln aus den Investitionsprogrammen in diesem und im nächsten Jahr die Erhaltung der Autobahnen und Bundesstraßen im Land gestärkt werden.

Wir haben bundesweit mit die ältesten Autobahnen. Diese sind durch den hohen Transitverkehr - bedingt durch die zentrale Lage unseres Landes - sehr stark belastet. Daher begrüßen wir die entsprechende Schwerpunktsetzung im Bundesverkehrswegeplan 2003. Hohe Erhaltungsinvestitionen werden in den nächsten Jahren dabei nicht nur für die Fahrbahninstandsetzungen erforderlich sein - die Erhaltung bzw. Ertüchtigung der Brücken und Tunnel wird immer wichtiger.

Während in den Jahren 2001 bis 2008 durchschnittlich in Erhaltung sowie Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg nur cirka 350 Mio. Euro pro Jahr investiert werden konnten, werden es in diesem und nach der Finanzplanung des Bundes auch im nächsten Jahr jeweils annähernd 600 Mio. Euro sein.

Sämtliche Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen - egal ob es sich um reguläre Haushaltsmittel des Bundes oder um Mittel aus den Bundesinvestitionsprogrammen handelt - werden in den Jahren der Zuweisung vom Land umgesetzt und damit auch konjunkturwirksam.

Ich sage Ihnen bestimmt nichts Neues, dass gerade für die Bundesfernstraßeninfrastruktur hier im Land und für die Industrie und das Transportgewerbe solche Investitionen besonders wichtig sind:

Denn die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den Autobahnen in Baden-Württemberg ist mit rd. 57.000 Kraftfahrzeugen pro Tag cirka 20 % höher als im Bundesdurchschnitt. Auch die Bundesstraßen in Baden-Württemberg sind im bundesweiten Vergleich sehr stark belastet. Mit durchschnittlich rd. 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag sind sie in Baden-Württemberg über 45 % höher belastet als im Bundesdurchschnitt.

Hinzu kommt, dass Baden-Württemberg nach Sachsen-Anhalt unter allen Flächenländern den höchsten Schwerverkehrsanteil auf den Autobahnen hat.

Und die Belastungen werden in den nächsten Jahren noch weiter ansteigen. Das Tonnageaufkommen im Straßengüterverkehr wird nach der neuesten

Verkehrsprognose bis im Jahr 2025 bundesweit gegenüber dem Jahr 2004 um 19 % wachsen. In Baden-Württemberg werden es gar 29 % sein.

Ich sage Ihnen das alles vor dem Hintergrund der Fülle an Aufgaben, die im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg noch vor uns liegen.

Bis Ende dieses Jahres werden in Baden-Württemberg in Projekte des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen seit dem Programmanlauf im Jahr 2001 nämlich erst rund 1,9 Mrd. Euro investiert sein. Der Bedarfsplan hatte für Baden-Württemberg einschließlich einer Planungsreserve allein für Projekte des Vordringlichen Bedarfs ursprünglich ein Gesamtvolumen von rund 6 Mrd. Euro. Die allgemeine Erhöhung der Baupreise und Planänderungen bei einzelnen Projekten haben dazu geführt, dass dieses Gesamtvolumen inzwischen um circa 25 Prozent angewachsen ist.

Für 26 Vorhaben im Umfang von circa 1,8 Mrd. Euro befinden sich Straßenplanungen des Bedarfsplans im Planfeststellungsverfahren oder es liegen schon die Beschlüsse vor. Für die Restfinanzierung der derzeit im Bau befindlichen Maßnahmen brauchen wir 1 Mrd. Euro.

Allein zur Finanzierung dieser Vorhaben sind somit noch knapp 3 Mrd. Euro bis 2015 erforderlich.

Wir werden deshalb auch in Zukunft unabhängig von den derzeitigen Investitionsprogrammen hohe und stetige Investitionen im Bundesfernstraßenbau im Land brauchen, um den Bedarf im Aus- und Neubau und bei der Erhaltung decken zu können.

Landesstraßen

Bei den Landesstraßen setzt das Land mit Mitteln aus dem Landesinfrastrukturprogramm zur Stärkung der Konjunktur einen besonderen Schwerpunkt in deren Erhaltung.

In diesem und im nächsten Jahr werden zusätzlich 70 Mio. Euro in die Erhaltung des Landesstraßennetzes investiert. Zusammen mit den regulären Haushaltsmitteln stehen in diesem Jahr somit fast 90 Mio. Euro für die Erhaltung des Landesstraßennetzes, soviel wie noch nie, zur Verfügung. In den Aus- und Neubau der Landesstraßen werden weitere cirka 60 Mio. Euro investiert. - Investitionen in das Landesstraßennetz in einer Höhe, die es bisher noch in keinem Jahr gab und die auch dem Transportgewerbe zu Gute kommt.

Denn die erforderlichen Verkehrsleistungen können nur durch ein vernetztes Verkehrssystem erbracht werden, an dem unsere Landesstraßen einen wichtigen Anteil haben. Auf ihnen wird der große Teil des regionalen und lokalen Verkehrs abgewickelt.

Generalverkehrsplan

Zuletzt darf ich noch kurz auf die Fortschreibung des Generalverkehrsplans hinweisen. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, schreibt das Land zur Zeit den Generalverkehrsplan Baden-Württemberg aus dem Jahr 1995 unter dem Leitmotiv „Nachhaltige Verkehrsentwicklung - Mobilität sichern“ - mit dem Planungshorizont 2025 fort. Unser Ziel ist es, eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch verträgliche Verkehrswelt zu gestalten, die den Bedürfnissen der Gegenwart entspricht und diese Chance auch künftigen Generationen wahrt. Bereits heute besteht die Möglichkeit, sich auf unserer Internetpräsenz zur Fortschreibung zu äußern. Die öffentliche Anhörung zum Fortschreibungsentwurf soll dann im zweiten Quartal 2010 erfolgen. Selbstverständlich werden dann auch die Verbände des Transportgewerbes beteiligt."

Seit 25.04.2008 ist auf der Internetseite des IM und im Portal service-bw die Bürgerbeteiligung zum GVP freigeschaltet. Dort kann sich jedermann mit Ideen und Vorschlägen zur Fortschreibung einbringen.

Meine Damen und Herren,
ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!