

**Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**und**

**Antwort**

**des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr**

**EFRE-Mittel in der Förderperiode 2014 bis 2020 im Bereich Ziel VII**

Die **Kleine Anfrage 3071** vom 13. Mai 2013 hat folgenden Wortlaut:

Die EU-Förderperiode sieht für das Ziel VII die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und die Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen vor. Dieses Ziel geht einher mit anderen Zielen wie die Verringerung der Luftverschmutzung und der Senkung des Kohlendioxidausstoßes. Die Stellungnahme der Kommissionsdienststellen zur Vorbereitung der Partnerschaftsvereinbarung und der Programme in Deutschland für den Zeitraum 2014 bis 2020 sieht für das Thema Verkehr nachhaltige städtische Mobilitätskonzepte vor. Straßenausbau soll laut EU-Kommission in Deutschland mit EFRE-Mitteln nicht gefördert werden. Die Landesregierung kündigte in einem Workshop des Thüringer Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Technologie zu der Programmplanung der EU-Förderperiode die hälftige Verwendung der für das obengenannte Ziel zur Verfügung stehenden Mittel in Straße und Schiene an. Im Bereich Straße geht es laut Aussage der Landesregierung um die Anbindung von Gewerbegebieten am Erfurter Kreuz, in Artern, Altenburg, Waltershausen und Südthüringen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie begründet die Landesregierung den Bedarf der obengenannten Anbindungen? Welchen Anteil haben daran Güter- und Personenverkehr?
2. Um welche Gewerbegebiete geht es genau? Wie ist deren derzeitige und prognostizierte Auslastung?
3. Wie sollen sich diese Gewerbegebiete weiter entwickeln?
4. Welche konkreten Ausbaumaßnahmen des jeweiligen Straßennetzes will die Landesregierung mit EFRE-Mitteln fördern?
5. Wie hoch sind die jeweils benötigten Finanzmittel und welchen Anteil sollen davon EFRE-Mittel ausmachen?
6. Wie ist die Anbindung dieser Gebiete über die Schiene und welchen Umfang haben die über die Schiene abgewickelten Transporte?
7. Inwiefern entsprechen die geplanten Maßnahmen dem Ziel, Nachhaltigkeit im Verkehr zu fördern und Engpässe zu beseitigen?
8. Inwiefern werden mit den geplanten Maßnahmen sekundäre und tertiäre Knotenpunkte an die TEN-V-Infrastruktur (transeuropäisches Verkehrsnetz) angebunden?

9. Inwiefern entsprechen diese Vorhaben der obengenannten Stellungnahme der Kommissionsdienststellen?
10. Wie würden sich die Programmplanungen verändern bzw. verschieben, sollten die jetzigen Vorschläge zu den Förderschwerpunkten von der Kommission zurückgewiesen werden?
11. Sollte die Förderung durch EFRE-Mittel unterbleiben - inwiefern sieht die Landesregierung alternative Finanzierungsmöglichkeiten für die geplanten Vorhaben?
12. Welche Alternativen müssten jeweils verfolgt werden, wenn statt der Straßenbaumaßnahmen die verkehrlichen Anbindungen für den Güter- und Personenverkehr über die Schiene bzw. den öffentlichen Personennahverkehr abgewickelt werden sollen?
13. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeiten, mit EFRE-Mitteln nachhaltige Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum zu fördern?
14. Welchen Bedarf sieht die Landesregierung für die Förderung von welchen nachhaltigen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 27. Juni 2013 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Der Bedarf für Ortsumgehungen (OU) oder Erweiterungen vorhandener Landstraßen besteht aufgrund bereits bestehender Engpässe oder vorhandener Engstellen und der zu erwartenden Verkehrszunahme, insbesondere in anliegenden Ortsdurchfahrten (OD), vor allem durch Schwerverkehr von und zu den Autobahnanschlussstellen (AS). Der Bedarf stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Landesstraße (L) 1026n OU Wahlwinkel:

- Verbesserung der Verkehrsanbindung der in der Entwicklung befindlichen Industriegroßfläche "Waltershausen/Hörselgau" an die AS Gotha-Boxberg der Bundesautobahn (A) 4
- Entlastung der OD Wahlwinkel (9.100 Kfz/24h laut Straßenverkehrszählung [SVZ] 2010) und der OD Waltershausen (8.100 Kfz/24h laut SVZ 2010)

L 1172n OU Ringleben/Schönfeld:

- Verbesserung der Verkehrsanbindung der in der Entwicklung befindlichen Industriegroßfläche Artern an die AS Artern der A 71
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Bad Frankenhausen
- Entlastung der OD L 1172 Artern (6.300 Kfz/24h laut SVZ 2010)
- Entlastung der OD Bundesstraße (B) 85 Oldisleben (6.500 Kfz/24h laut SVZ 2010)

L 2668n OU Queienfeld/Wolfmannshausen:

- Verbesserung der Verkehrsanbindung des Industriegebiets "Thüringer Tor" an die AS Queienfeld der A 71
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Römhild und Hildburghausen

L 1044n Ausbau zwischen A 4 und L 1045:

- verkehrsgerechter Ausbau des Zubringers zum Industrie- und Gewerbegebiet "Erfurter Kreuz" an die A 4
- Beseitigung des Bahnübergangs über die Strecke Arnstadt/Erfurt
- Entlastung der Innenstadt von Arnstadt (14.300 Kfz/24h laut SVZ 2010)

B 7n Altenburg-Froburg:

- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Industriegroßfläche Altenburg/Windischleuba
- Verbesserung der Anbindung von Altenburg an den Metropolraum Leipzig/Halle
- Entlastung der hochwassergefährdeten B 93, insbesondere in den OD Treben und Serbitz (10.100 Kfz/24h laut SVZ 2010) einschließlich der OD Borna in Sachsen

Der Anteil des Güter- und Personenverkehrs wird im Rahmen von Nutzen-Kosten-Analysen für jedes Projekt anhand des Verkehrsmodells Thüringen auf der Basis der Bedarfsplanprognose 2030 ermittelt. Die Prognose 2030 liegt noch nicht vor.

Zu 2.:

Bei den Gewerbegebieten handelt es sich konkret um folgende Flächen:

- **Industriegroßfläche Erfurter Kreuz:**  
Die Industriegroßfläche Erfurter Kreuz hat in Bezug auf die bereits erschlossenen und damit vermarkt-  
baren Nettoflächen eine Auslastung von 76 Prozent und wird erweitert.
- **Industriegroßfläche Artern/Ringleben:**  
Die Industriegroßfläche befindet sich in der Entwicklung. Voraussetzung für mögliche Ansiedlungen ist  
die direkte Anbindung an die A 71 durch die L 1172n.
- **Industriegroßfläche Hörsel (Waltershausen/Hörselgau):**  
Die Industriegroßfläche Hörsel befindet sich in der Entwicklung. Voraussetzung für mögliche Ansiedlun-  
gen ist der ortsdurchfahrtsfreie Zugang zur A 4.
- **Industriegroßfläche Altenburg/Windischleuba:**  
Die Industriegroßfläche befindet sich in der Entwicklung. Die Belegungsquote der gewerblichen Bauflä-  
chen im Landkreis Altenburger Land beträgt derzeit 57,6 Prozent.
- **Industriegebiet "Thüringer Tor":**  
Die Industriegroßfläche "Thüringer Tor" hat aktuell eine Auslastung von ca. 15 Prozent.

Prognosen für die künftige Auslastung liegen nicht vor. Mittel- bis langfristiges Ziel ist eine vollständige Aus-  
lastung der Industriegroßflächen.

Zu 3.:

Am Erfurter Kreuz befinden sich aktuell der 2. und 3. Bauabschnitt in der Entwicklung. Die Erschließung  
des 2. Bauabschnitts soll in den Jahren 2013 und 2014 erfolgen, die Erschließung des 3. Bauabschnitts  
soll sich unmittelbar anschließen.

Für die Erschließung der Industriegroßfläche Artern/Unstrut sowie der Industriegroßfläche Hörsel werden  
derzeit die erforderlichen Voraussetzungen (Grundstücksverfügbarkeit, Schaffung von Baurecht, Erschlie-  
ßungsvorplanung, GRW-Förderantrag) geschaffen.

Die Erschließung der durch die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG) im Raum Altenburg  
entwickelten Flächen ist abgeschlossen.

Die Erschließung des 1. Bauabschnitts im Industriegebiet "Thüringer Tor" ist abgeschlossen. Der 2. Bauab-  
schnitt soll bei Bedarf erschlossen werden.

Zu 4.:

Die Landesregierung beabsichtigt, die in der Antwort zu Frage 1 genannten Vorhaben zu fördern.

Zu 5.:

Die derzeit geschätzten Gesamtkosten für die Straßenbauvorhaben betragen:

- L 1026n: 8,8 Millionen Euro,
- L 1172: 12,3 Millionen Euro,
- L 2668: 3,3 Millionen Euro,
- L 1044n: 5,5 Millionen Euro,
- B 7n: 36,0 Millionen Euro.

Die Höhe des möglichen EFRE-Anteils kann erst beziffert werden, wenn die auf den Freistaat Thüringen entfallenden Mittel aus den Strukturfonds feststehen. Das Operationelle Programm muss durch die Europäische Kommission genehmigt werden.

Zu 6.:

Die Industriegroßfläche Erfurter Kreuz ist über ein vorhandenes Gleis an das Schienennetz angebunden. Dieses Angebot wird derzeit nur durch das Unternehmen Gonvauto genutzt. Betreiber des Gleises ist die Erfurter Bahn GmbH. Es werden derzeit ca. 220 Fahrten/Jahr über die Gleisanbindung abgewickelt. Ob bzw. welche Unternehmen außerhalb der von der LEG entwickelten Fläche eine Gleisanbindung nutzen, ist nicht bekannt.

Die Industriegroßflächen Artern/Ringleben und Hörsel sind grundsätzlich über das Schienennetz anbindbar. Es ist beabsichtigt, die Schienenanbindung planerisch zu sichern und bei einem konkreten Bedarf herzustellen.

Die Standorte in Altenburg/Windischleuba und "Thüringer Tor" verfügen über keine Schienenanbindung.

Zu 7.:

Ziel des Verordnungsvorschlags des Europäischen Parlaments und des Rates mit besonderen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sind Investitionen in Wachstum und Beschäftigung. Dabei ist u. a. die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und die Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen als thematische Zielsetzung für den Ausbau der regionalen Mobilität durch die Anbindung sekundärer und tertiärer Knotenpunkte an die TEN-V-Infrastruktur verankert.

Im Rahmen der Programmaufstellung für das Operationelle Programm des Landes (Landes-OP EFRE) für die Förderperiode 2014 bis 2020 wird diese Zielsetzung konkretisiert und die Verbesserung der direkten bzw. indirekten Anbindung von Industrie- und Gewerbestandorten, Wirtschaftsregionen sowie des ländlichen Raumes an das TEN-Verkehrsnetz als spezifisches Ziel definiert. Die fünf ausgewählten Projekte entsprechen diesem Ziel.

Zu 8.:

Mit der Maßnahme B 7n erfolgt die Anbindung eines sekundären Knotenpunktes.

Mit den Maßnahmen L 1026n - OU Wahlwinkel, L 1172 - OU Ringleben/Schönfeld, L 2668 - OU Queienfeld/Wolfmannshausen und L 1044n - Rudisleben - A 4 AS Neudietendorf werden tertiäre Knotenpunkte an die TEN-V-Infrastruktur angeschlossen.

Zu 9.:

Die Stellungnahme der Kommissionsdienststellen stellt eine gemeinsame Position der verschiedenen Generaldirektionen der Europäischen Kommission dar, um auf dieser Basis Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland zur Partnerschaftsvereinbarung und zu den Programmen zu führen.

Vertreter der EU-Kommission haben mehrfach geäußert, dass, sofern regionale Bedarfe in den Operationellen Programmen der Länder begründet werden, daraus konkrete Fördermaßnahmen abgeleitet und in die Länderprogramme aufgenommen werden können. Die Vorhaben leiten sich aus regionalen Bedarfen ab und entsprechen der Priorität "Verringerung der regionalen Unterschiede bei der Wettbewerbsfähigkeit unter Berücksichtigung des demografischen Wandels".

Zu 10.:

Aufgrund der Erfahrungswerte aus der Vergangenheit ist davon auszugehen, dass der Verhandlungsprozess mit der EU-Kommission zwischen sechs und zwölf Monaten dauert.

Die Frage, welche inhaltlichen und zeitlichen Veränderungen eintreten würden, wenn einzelne Vorschläge im Landes-OP EFRE von der EU-Kommission nicht akzeptiert werden, stellt sich derzeit nicht.

Zu 11.:

Die vorgesehenen Maßnahmen wären im Landesstraßenbau mittelfristig nicht realisierbar.

Zu 12.:

Nach Kenntnis der Landesregierung gibt es in Thüringen keine Unternehmen, die ihren Transport vollständig über die Schiene abwickeln. Eine ausschließliche Anbindung eines Gewerbegebiets durch die Eisenbahn ist aus Sicht der Landesregierung daher weder sinnvoll noch geeignet, um diese Flächen zu vermarkten. Insofern gibt es zu einer straßenseitigen Anbindung keine geeignete Alternative.

Die Zuständigkeit für die Anbindung der Gewerbegebiete an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Straße liegt bei den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten. Die Landesregierung geht davon aus, dass bei ausreichendem Verkehrsbedarf entsprechende Anbindungen gewährleistet werden. Voraussetzung für einen leistungsfähigen ÖPNV auf der Straße sind leistungsfähige Straßen.

Zu 13.:

Der Gemeinsame Strategische Rahmen für die EU-Strukturfondsförderung (GSR) ergänzt die Gesetzesvorschläge für die Kohäsionspolitik ab 2014 und stimmt die unterschiedlichen Förderprogramme (EFRE, ESF, Kohäsionsfonds, ELER und EMFF) besser aufeinander ab.

Der GSR ist auf die Umsetzung von Strategien zum intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum ausgerichtet. Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für den ländlichen Raum bzw. zur Anbindung des ländlichen Raums an städtische Infrastrukturen kann vor diesem Hintergrund die Grundlage für die Entwicklung und spätere Förderung von konkreten Projekten aus dem EFRE sein.

Zu 14.:

Die Verbesserung der Erreichbarkeit ländlicher Räume und deren Anbindung an städtische Infrastrukturen ist ein grundsätzliches Anliegen der Verkehrspolitik des Landes.

Möglichst vielfältige individuell und öffentlich gestaltete Mobilitäts- und Versorgungsangebote sollen dazu beitragen, den Bewohnern des ländlichen Raums im Interesse einer nachhaltigen Nutzung vorhandener Immobilien und Infrastrukturen ein Verbleiben zu ermöglichen. Hierzu gehört auch der Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung der Anwohner und der wohnortnahen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe.

Bedarfsgerechte öffentliche Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum benötigen planbare finanzielle Zuschüsse, die dauerhaft nur durch die Haushalte von Bund, Land und Kommunen abgesichert werden können. Hier liegt der Fokus neben der Sicherstellung des Linien- und Schülerverkehrs auf der Förderung alternativer bedarfsorientierter Angebote (z. B. Rufbus, Sammeltaxi, Bürgerbus, Mitfahrservice).

In der neuen Förderperiode soll im Sinne nachhaltiger Mobilität mit Hilfe des EFRE schwerpunktmäßig die Elektrifizierung des ÖPNV in Kombination mit individueller Elektromobilität (E-Bus, E-Car, E-Bike) und deren Vernetzung beispielhaft für den ländlichen Raum vorangetrieben werden, um so auch Vorbehalte und Einstiegshürden zu überwinden. Die Elektrifizierung weiterer Strecken der Bahn spielt dabei eine besondere Rolle. Zu diesem Zweck erfolgten entsprechende Bedarfsplananmeldungen.

Carius  
Minister