

## **Mitteilung**

### **der Landesregierung**

#### **Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags; hier: Denkschrift 2012 des Rechnungshofs zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg – Beitrag Nr. 24: Finanzierung von Landesstraßenbau- maßnahmen**

##### Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 20. Juni 2013 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 15/2524 Abschnitt II):

*Die Landesregierung zu ersuchen,*

- 1. auf fünf Jahre angelegte Investitionsrahmenpläne sowohl für Erhaltungs- als auch für Aus- und Neubaumaßnahmen aufzustellen;*
- 2. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2014 zu berichten.*

##### Bericht

Mit Schreiben vom 23. Juni 2014 Nr. I-0451.1 berichtet das Staatsministerium wie folgt:

##### I. Aus- und Neubaumaßnahmen

Auf der Grundlage des Generalverkehrsplans 2010 (GVP 2010) wurde der „Maßnahmenplan Landesstraßen“ erarbeitet, in dem die künftigen Projekte des Landesstraßenbaus aufgeführt sind. Die Bewertung und Eingruppierung der Maßnahmen erfolgte über ein landesweit einheitliches Bewertungsverfahren nach objektiven Kriterien. Zur Aufnahme waren von den Regierungspräsidien 734 Projekte angemeldet worden. In dem am 20. November 2013 veröffentlichten „Maßnahmenplan Landesstraßen“ sind 123 Projekte enthalten, davon 31 Neubau-, 73 Ausbau- und 19 Bahnübergangs-Maßnahmen. Zudem sind 4 Großprojekte nachrichtlich ausgewiesen. Im Weiteren gilt es zu beachten, dass 11 Ausbaumaßnahmen mit weit fort-

geschrittener Planung in den Gruppen 2 und 3 (Zurückstellung Ausbau) enthalten sind. Bei diesen 11 Maßnahmen sind Einzelfallprüfungen zum notwendigen Ausbaustandard sowie entsprechend dem Ergebnis dieser Prüfung eine Abarbeitung der Maßnahmen und der Berücksichtigung der verfügbaren Mittel zugesagt.

Durch die Vorbelastung der laufenden Projekte wird erst ab 2015 wieder Spielraum für den Beginn neuer Projekte aus der Maßnahmenliste des Generalverkehrsplans – einschließlich der einer Einzelfallprüfung zu unterziehenden Projekte – bestehen. Im Jahr 2014 wird daher auf Basis des Maßnahmenplans zunächst ein Bauprogramm für die Jahre 2015 bis 2020 erstellt, dessen Umsetzung auch von den dann zur Verfügung stehenden Mitteln abhängt. Die Arbeiten zur Aufstellung dieses Bauprogramms dauern noch an. Ergebnisse werden für das 4. Quartal 2014 erwartet.

## II. Erhaltungsmaßnahmen

### a) Straße

Durch die bedarfsorientierte Zuteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wird sichergestellt, dass die schlechtesten Straßen als erstes saniert und somit die Haushaltsmittel zielgerichtet eingesetzt werden.

Die Aufstellung der jährlichen Bauprogramme und die Verteilung der Haushaltsmittel an die Dienststellen erfolgt anhand der auf der Zustandserfassung und Bewertung der Landesstraßen (ZEB 2012) basierenden Dringlichkeitslisten, nach denen die zu sanierenden Straßenabschnitte bearbeitet werden sollen. Diese Dringlichkeitslisten wurden sowohl landesweit als auch für die Regierungsbezirke und für die Baureferate erstellt. Die Prioritätenliste der zu sanierenden Landesstraßen wird jährlich aktualisiert, indem die bis zum jeweiligen Jahresende durchgeführten Maßnahmen aus der Liste entfernt werden und die verbleibenden Maßnahmen nachrücken.

Die Erhaltungsprogramme werden zwar eng an die landesweite Priorisierung angelehnt. Es wird jedoch auch künftig nicht immer möglich sein, Sanierungsmaßnahmen allein nach dieser Vorgabe durchzuführen, da auf unvorhersehbare Ereignisse wie zum Beispiel Unwetter oder Hangrutschungen oder ähnliches schnell und flexibel reagiert werden muss. Gerade deshalb gestaltet sich eine Aufstellung von „maßnahmenscharfen“ Investitionsplänen als schwierig und ist aus Sicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) für die Erhaltungsmaßnahmen nicht zielführend.

### b) Ingenieurbauwerke

Die Erhaltungsplanung der Straßenbauverwaltung im Bereich der Ingenieurbauwerke an Landesstraßen orientiert sich an den derzeitigen Notwendigkeiten und finanziellen Möglichkeiten, wobei die Aufrechterhaltung der Gebrauchstauglichkeit der Brückenbauwerke oberste Priorität hat. Das MVI hat daher als Schwerpunktprogramm die Instandsetzung von Brücken mit einer Zustandsnote 3,5 und schlechter definiert. Hierdurch hat sich der Erhaltungszustand der sehr schlechten Brückenbauwerke verbessert. Parallel zu diesem Schwerpunktprogramm hat das MVI die Regierungspräsidien aufgefordert, der Bauwerkserhaltung eine netzweite und über mehrere Jahre angelegte Erhaltungsstrategie zugrunde zu legen, die alle wesentlichen Parameter und Randbedingungen berücksichtigt. Hierzu wird künftig die DV-Anwendung „Bauwerksmanagementsystem“ (BMS) als Hilfswerkzeug bei der Entwicklung einer nachhaltigen Erhaltungsplanung und als Controllinginstrument zur Verfügung stehen. Das Programm befindet sich derzeit noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase.

Im Hinblick auf die Planung, Ausschreibung und bauliche Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen im Ingenieurbau ist festzustellen, dass in erster Linie aufwändige Erkundungs-, Planungs- und Genehmigungsvorläufe den Umsetzungszeitpunkt der Erhaltungsmaßnahmen bestimmen, weniger die finanziellen Randbedingungen. Neben der rein technischen Planung sind auch Aspekte wie zum Beispiel Umwelt- und Naturschutz, Wasserhaushalt, Lärmschutz, Rechte Dritter (insbesondere Grunderwerb) sowie ggf. notwendige Umleitungskonzepte für die Bauzeit abzuar-

beiten. Im Ergebnis ist heute für nahezu alle Generalinstandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen im Brückenbau ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. So vergehen bei größeren Maßnahmen selten weniger als 3 Jahre, in der Regel 4 bis 5 Jahre bis zum Baubeginn, wobei die notwendigen Zeiträume im Voraus nur sehr schwer planbar sind. Erschwerend kommt hinzu, dass für diese umfangreichen Vorarbeiten in der Straßenbauverwaltung nur begrenzt personelle Ressourcen – insbesondere Spezialisten – zur Verfügung stehen.

Aufgrund dieser Zusammenhänge wäre die Aufstellung eines maßnahmenscharfen Rahmenplans für die Erhaltungsmaßnahmen an den Landesstraßenbrücken für die jeweils kommenden fünf Jahre mit so vielen Unsicherheiten verbunden, dass dem erheblichen Koordinierungsaufwand kein greifbarer Nutzen gegenüberstehen würde. Hierbei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass sich infolge der kontinuierlichen Bauwerksüberwachung häufig Sachverhalte ergeben, die ein kurzfristiges Eingreifen erforderlich machen, wodurch die Aussagekraft und der Nutzen eines solchen Investitionsrahmenplans weiter in Frage gestellt würde. Wie die Erfahrungen bei den Brücken im Netz der Bundesfernstraßen zeigen, wird dieser Effekt künftig durch die Ergebnisse der Nachrechnungen noch erheblich verstärkt.

Nach Ansicht des MVI wird deshalb die derzeitige Vorgehensweise, die mittelfristige Finanzplanung der Brückenerhaltung auf netzweite Erfahrungswerte hin auszurichten und die Rahmenplanung über eine bedarfsgerechte Zuteilung der Haushaltsmittel auf die Regierungspräsidien mit einem Zeithorizont für jeweils die kommenden zwei Jahre vorzunehmen, den spezifischen Anforderungen in der Bauwerkserhaltung sowie den vorhandenen Ressourcen eher gerecht.