

Große Anfrage

der Fraktion der SPD

und

Antwort

der Landesregierung

Situation der Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

I. Bundesfernstraßenbau:

1. Für welche Streckenabschnitte bei Bundesstraßen und Bundesautobahnen gibt es Planfeststellungsbeschlüsse für einen Aus- oder Neubau?
2. Wie lang ist jeweils (Streckenabschnitte in Ziffer I/1) der Planfeststellungsbeschluss noch rechtskräftig?
3. Welcher der in Abschnitt I Ziffer 2 genannten Planfeststellungsbeschlüsse wurde bereits verlängert?
4. In welcher Kategorie befinden sich die in Abschnitt I Ziffer 1 genannten Maßnahmen?
5. Welchen aktuellen Kostenrahmen umfassen die in Abschnitt I Ziffer 1 genannten Maßnahmen?
6. Welche Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen befinden sich derzeit im Planfeststellungsverfahren?
7. Welche Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen befinden sich derzeit noch in der Vorplanung?
8. In welcher Kategorie befinden sich die in Abschnitt I Ziffer 6 und Abschnitt I Ziffer 7 genannten Maßnahmen?
9. Welchen aktuellen Kostenrahmen umfassen die in Abschnitt I Ziffer 6 und Abschnitt I Ziffer 7 genannten Maßnahmen?

II. Vorfinanzierungen:

1. Bei welchen der in Abschnitt I Ziffer 1 und Abschnitt I Ziffer 6 bzw. Abschnitt I Ziffer 7 genannten Straßenbauvorhaben wurden Vorfinanzierungen (ganz oder teilweise) von Dritten für Planung und Bau durchgeführt oder sind weiterhin geplant?
2. Wann ist geplant, die in Abschnitt II Ziffer 1 genannten Vorfinanzierungen zurückzuerstatten?
3. Inwiefern bewirken diese Vorfinanzierungen oder eventuelle Mitfinanzierungen eine Beschleunigung der Realisierungschancen?
4. Gibt es Überlegungen oder konkrete Planungen, alternative Finanzierungsmodelle statt einer Steuerfinanzierung für den Bundesfernstraßenbau für die in Abschnitt I Ziffer 1 und Abschnitt I Ziffer 6 bzw. Abschnitt I Ziffer 7 genannten Straßenbauprojekte anzuwenden?

III. Verkehrsbelastung:

1. Wie hat sich die tägliche Zahl an Fahrzeugen (Pkw und Lkw) auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg seit 2006 entwickelt?
2. Wie groß war dabei jeweils der Anteil des Transitverkehrs?
3. Inwiefern entspricht diese Entwicklung den im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgestellten Prognosen?
4. Welche aktuelle Prognose gibt es für die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030?

IV. Intelligente Verkehrssteuerung:

1. Welche Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung wurden mit welchem Erfolg bereits in Baden-Württemberg umgesetzt?
2. Welche Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung befinden sich mit welchem Umsetzungshorizont in Planung?
3. Auf welche Weise sind diese Maßnahmen in die Nationale Strategie zur „EU-Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ eingebunden?

V. Straßenbauverwaltung:

1. Wie hat sich die Stellenzahl in der Landesverwaltung bei den Aufgabenfeldern Straßenplanung und Bauaufsicht seit 2006 nach Zahl und Besoldungsstufen verändert?
2. Wie haben sich jeweils die Kosten für die Planung von Straßenbauvorhaben durch die Landesverwaltung einerseits und für die Fremdvergabe von Planungsleistungen andererseits entwickelt?
3. Welche Veränderungen mit welchen jeweiligen Motiven wurden in der Organisation der Straßenbauverwaltung seit 2000 herbeigeführt?
4. Wie bewertet sie die zunehmende Privatisierung von Leistungen im Bereich der Straßenplanung und Bauaufsicht im Bereich des Straßenbaus?

VI. Zukunftsperspektiven:

1. Welche Realisierungsoptionen sieht sie, die Diskrepanz zwischen dem Bedarf an Ausbau der Straßeninfrastruktur und den vom Bund offerierten Finanzierungsmöglichkeiten aufzulösen?
2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die seit Jahren bestehende Vernachlässigung von Baden-Württemberg bei der Finanzierung von Straßeninfrastruktur im bundesweiten Vergleich aufzulösen?

26.03.2012

Schmiedel, Haller, Binder
und Fraktion

Begründung

Für Baden-Württemberg als erfolgreichem Wirtschaftsstandort im Herzen Europas ist eine gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur unverzichtbar. Dies trifft im Besonderen auf die Bundesfernstraßen zu.

Deshalb kommt dem bedarfsgerechten Ausbau des Bundesfernstraßennetzes eine besondere Bedeutung zu, da die Verkehrsbelastung stetig zugenommen hat und Prognosen einen weiteren Anstieg erwarten lassen.

Viele Räume in Baden-Württemberg sind verkehrlich nur über Straßen als Verkehrsachsen erschlossen. Von daher besteht keine Möglichkeit, eine Veränderung des Modal Split, insbesondere im Gütertransport bis 500 Kilometer durch eine Verlagerung auf Schiene und Schiff herbeizuführen. Nicht zuletzt, da es im Land zu wenig Kapazitäten für den Güterumschlag gibt. Um dennoch die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in ganz Baden-Württemberg zu gewährleisten, ist deshalb ein gut ausgebautes Straßennetz unabdingbar. Durch begleitende Maßnahmen der intelligenten Verkehrssteuerung kann der Zustand und die Auslastung des Bundesfernstraßennetzes in Baden-Württemberg noch optimiert werden. Angesichts der unzureichenden Mittelausstattung für Bau und Planung von Bundesfernstraßen entwickelt sich im Land zunehmend ein Modell, wonach Dritte Planungen und Bau vor- und/oder mitfinanzieren. Dabei bleibt allerdings unklar, welche Wirkungen diese Art der Finanzierung insgesamt entfaltet. Die Straßenbauverwaltung des Landes wurde in den letzten Jahren immer wieder durch sich teilweise widersprechende Reformen verändert. Dies ging meist zu Lasten der effizienten staatlichen Straßenbauverwaltung und hin zu mehr Privatisierungen in diesem Bereich. Dabei blieb offen, ob mit dieser so gesteuerten Politik tatsächlich Kosten eingespart werden.

Antwort*)

Schreiben des Staatsministeriums vom 6. Juli 2012 Nr. I:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Krebs
Ministerin im Staatsministerium

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Anlage: Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Mit Schreiben vom 27. Juni 2012 Nr. 21-3941.11/300 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Innenministerium im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

I. Bundesfernstraßenbau:

1. Für welche Streckenabschnitte bei Bundesstraßen und Bundesautobahnen gibt es Planfeststellungsbeschlüsse für einen Aus- oder Neubau?
2. Wie lang ist jeweils (Streckenabschnitte in Ziffer 1/1) der Planfeststellungsbeschluss noch rechtskräftig?

lfd. Nr.	Straßen-Nr.	Vorhaben	Datum Verfall des Beschlusses ¹
1	A 3	LGr BY/BW - LGr BW/BY	04/2017
2	B 10	Süßen/O - Gingen/O (3. BA OU Gingen)	verfällt nicht ²
3	B 14	Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) - B 19	verfällt nicht (B-Plan)
4	B 14	Backnang/W - Nellmersbach (1. BA)	verfällt nicht ²
5	B 27	OU Behla	04/2021
6	B 28	Rottenburg - Tübingen (L 370 alt), 2. BA	verfällt nicht ²
7	B 29	Essingen - w Aalen	03/2013
8	B 29	OU Mögglingen	verfällt nicht ²
9	B 30	Ravensburg/Eschach - n Baidt (Egelsee), BA VI	verfällt nicht ²
10	B 31	Überlingen/W - Überlingen/O	07/2020
11	B 31	Immenstaad - Friedrichshf./Waggershshn.	05/2020
12	B 33	Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W	verfällt nicht ²
13	B 34	OU Grenzach	01/2017
14	B 34	OU Wyhlen	01/2017
15	B 294	OU Winden	verfällt nicht ²
16	B 311	Erbach - Dellmensingen (B 30)	Beschluss beklagt
17	B 311	OU Unlingen	04/2020
18	B 463	W-OU Pforzheim (1. BA: B 10 - B 294)	verfällt nicht ²
19	B 464	s Holzgerlingen - n Holzgerlingen	verfällt nicht (B-Plan)
20	B 466	Süßen (B 10n) - w Donzdorf	verfällt nicht ²
OU = Ortsumgehung LGr = Landesgrenze BA = Bauabschnitt B-Plan = Bebauungsplan s/w/n = südlich/westlich/nördlich			

¹ unberücksichtigt ist die Möglichkeit der Verlängerung des Beschlusses

² Maßnahme lediglich im planungsrechtlichen Sinne begonnen. Haushaltsrechtliche Freigabe durch den Bund nicht erfolgt (nicht begonnene Maßnahme)

3. *Welcher der in Abschnitt I Ziffer 2 genannten Planfeststellungsbeschlüsse wurde bereits verlängert?*

Bei der B 29, OU Mögglingen wurde der Beschluss am 23. Januar 2006 um 5 Jahre rechtskräftig verlängert.

4. *In welcher Kategorie befinden sich die in Abschnitt I Ziffer 1 genannten Maßnahmen?*

Alle Maßnahmen befinden sich im „Vordringlichen Bedarf“ (VB) des Bedarfsplans des Bundes.

5. *Welchen aktuellen Kostenrahmen umfassen die in Abschnitt I Ziffer 1 genannten Maßnahmen?*

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 800 Mio. Euro.

6. *Welche Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen befinden sich derzeit im Planfeststellungsverfahren?*

7. *Welche Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen befinden sich derzeit noch in der Vorplanung?*

8. *In welcher Kategorie befinden sich die in Abschnitt I Ziffer 6 und Abschnitt I Ziffer 7 genannten Maßnahmen?*

			Maßnahmenbezeichnung	Verfahrensstand	Kategorie
A	6		AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	Planfeststellungsverfahren	VB
A	6		AS Bad Rappenau - AS HN/Untereisesheim	Planfeststellungsverfahren	VB
A	8		AS Pforzheim-Nord - AS Wurmberg (Pforzheim-S)	Planfeststellungsverfahren	VB
A	8		AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albaufstieg)	Planfeststellungsverfahren	VB
A	81		Sindelfingen/Ost - Böblingen/Hulb	Planfeststellungsverfahren	VB
A	98		AS Rheinfeldten/Karsau - Wehr	Planfeststellungsverfahren	a) VB b) VÖ
B	10		OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	Planfeststellungsverfahren	WB*
B	10		2. Rheinbrücke Karlsruhe - Wörth	Planfeststellungsverfahren	VB
B	27		Donaueschingen - Hüfingen	Planfeststellungsverfahren	VB
B	31		Breisach - AS Freiburg (2. Bauabschnitt)	Planfeststellungsverfahren ruht	WB*
B	34		OU Oberlauchringen	Planfeststellungsverfahren	WB*
B	313		OU Grafenberg	Planfeststellungsverfahren	VB
B	463		Westtangente Pforzheim, Fluchtstollen Arlingertunnel	Planfeststellungsverfahren	VB

			Maßnahmenbezeichnung	Verfahrensstand	Kategorie
A	5		AK Heidelberg - AK Walldorf	Planung	VB
A	6		Weinsberg - Bretzfeld	Planung	VB
A	6		Bretzfeld - Öhringen	Planung	VB
A	6		Öhringen - Kupferzell	Planung	VB
A	6		Kupferzell - Ilshofen/Wolpertshausen	Planung	WB*
A	6		Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg	Planung	WB*
A	6		Kirchberg - Landesgrenze BW/BY	Planung	WB*
A	8		AS Ulm-W - AS Ulm-O /LGr BW/BY)	Planung	VB
A	98		Neubau Abschnitt 6 Wehr - Murg	Planung	a) VÖ b) WB
B	10		OU Enzweihingen	Planung	VB
B	10		Gingen/Ost - Geislingen/Mitte (B 466)	Planung	VÖ
B	10		Geislingen/Mitte (B 466) - Geislingen/Ost	Planung	WD
B	10		Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	Planung	VB
B	14		OU Oppenweiler	Planung	VB
B	19		OU Gaildorf	Planung	WB*
B	27		Tübingen (Bläsibad) - B 28 Schindhabasistunnel	Planung	VB
B	27		Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	Planung	VB
B	27		OU Randen	Planung	VB
B	28		Tunnel Freudenstadt mit Anbindung B 462	Planung	VB
B	28	a	OU Horb (kleine Lösung)	Planung	VB
B	29	a	OU Ebnat	Planung	VB
B	30		Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/ Eschach	Planung	VB
B	31		Stadttunnel Freiburg	Planung	a) VB b) WB*
B	31		OU Falkensteig	Planung	a) WB* b) WB
B	32		Neckartalbrücke Horb	Planung	VÖ

			Maßnahmenbezeichnung	Verfahrensstand	Kategorie
B	33		OU Haslach	Planung	VB
B	290		OU Königshofen	Planung	VB
B	293		OU Berghausen	Planung	WB*
B	293		OU Jöhlingen	Planung	WB*
B	296		Kernstadtentlastung Calw	Planung	VB
B	312		OU Ochsenhausen	Planung	VB
B	312		OU Ringschnait	Planung	VÖ
B	312		OU Edenbachen	Planung	VÖ
B	314		OU Grimmelshofen	Planung	VB
B	462		OU Schramberg	Planung	WB*
B	463		OU Lautlingen	Planung	VB
<p>AK = Autobahnkreuz AS = Anschlussstelle BA = Bauabschnitt KVP = Kreisverkehrsplatz OD = Ortsdurchfahrt OU = Ortsumgehung VB = Vordringlicher Bedarf VÖ = Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB WB = Weiterer Bedarf WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WÖ = Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko WD = Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den WB*</p> <p>a) 1. Fahrbahn b) 2. Fahrbahn</p>					

9. Welchen aktuellen Kostenrahmen umfassen die in Abschnitt I Ziffer 6 und Abschnitt I Ziffer 7 genannten Maßnahmen?

Der Kostenrahmen umfasst rund 4 Mrd. Euro.

II. Vorfinanzierungen:

1. Bei welchen der in Abschnitt I Ziffer 1 und Abschnitt I Ziffer 6 bzw. Abschnitt I Ziffer 7 genannten Straßenbauvorhaben wurden Vorfinanzierungen (ganz oder teilweise) von Dritten für Planung und Bau durchgeführt oder sind weiterhin geplant?

Der sechsstreifige Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der Landesgrenze zu Bayern gliedert sich in sechs Planungsabschnitte und umfasst eine Länge von insgesamt 64 km. Die Region hat die Vorfinanzierung von Planungsleistungen und Personalkosten übernommen.

Die Planung des Stadttunnels Freiburg im Zuge der B 31 wird von der Stadt Freiburg vorfinanziert.

Die Planung der Ortsumgehung Falkensteig im Zuge der B 31 wird vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald vorfinanziert.

Für die Ortsumgehungen von Ochsenhausen, Ringschnait und Edenbachen im Zuge der B 312 hat der Landkreis Biberach die Vorfinanzierung von Planungsleistungen übernommen.

2. Wann ist geplant, die in Abschnitt II Ziffer 1 genannten Vorfinanzierungen zurückzuerstatten?

Beim sechsstreifigen Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der Landesgrenze zu Bayern werden die Planungskosten nach Übernahme des jeweiligen RE-Vorentwurfs erstattet.

Beim Stadttunnel Freiburg im Zuge der B 31 hat die Stadt Freiburg einen Refinanzierungsanspruch, sobald der RE-Entwurf den Sichtvermerk des Bundes erhalten hat und der Stadttunnel vierstreifig im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist. Sollten Teile der Planungsleistungen im weiteren Planungsverfahren aufgrund der vorgezogenen Planungen nicht mehr verwertbar sein, hat sich die Stadt Freiburg verpflichtet, alle dem Land entstandenen Kosten dieser Teile des RE-Entwurfs einschließlich einer angemessenen Verzinsung seit der Refinanzierung zu erstatten.

Bei der Ortsumgehung Falkensteig gelten für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald dieselben Bedingungen wie beim Stadttunnel Freiburg im Zuge der B 31.

Für die Ortsumgehungen von Ochsenhausen, Ringschnait und Edenbachen im Zuge der B 312 werden nach der Genehmigung des jeweiligen RE-Entwurfs 70 % der Fremdkosten erstattet, sofern die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf eingestellt sind.

3. Inwiefern bewirken diese Vorfinanzierungen oder eventuelle Mitfinanzierungen eine Beschleunigung der Realisierungschancen?

Die Vorfinanzierung einer Planung führt zu einer schnelleren Fertigstellung der Planung. Die Realisierung des Baus hängt von der Freigabe und Mittelzuweisung des Bundes ab.

4. Gibt es Überlegungen oder konkrete Planungen, alternative Finanzierungsmodelle statt einer Steuerfinanzierung für den Bundesfernstraßenbau für die in Abschnitt I Ziffer 1 und Abschnitt I Ziffer 6 bzw. Abschnitt I Ziffer 7 genannten Straßenbauprojekte anzuwenden?

Der Bund hat den sechsstreifigen Ausbau der A 6 zwischen AK Walldorf und AK Weinsberg in der sogenannten zweiten Staffel der A-Modelle eingeplant. Auf dieser Strecke sind noch drei Abschnitte auszubauen. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Vorbereitung des Vergabeverfahrens laufen.

Der Bund prüft derzeit mögliche noch nicht untersuchte ÖPP-Varianten für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt (Albaufstieg), um eine belastbare Entscheidungsgrundlage für die Beschaffung als ÖPP- bzw. als konventionelle Variante zu erhalten.

Für die B 31 Ortsumgehung Friedrichshafen und die B 30 Ortsumgehung Ravensburg und Biberach bis Friedrichshafen liegen dem Bund Vorschläge der Region für alternative Finanzierungsmodelle vor. Der Bund prüft diese Vorschläge. Eine abschließende Entscheidung liegt noch nicht vor.

III. Verkehrsbelastung:

1. Wie hat sich die tägliche Zahl an Fahrzeugen (Pkw und Lkw) auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg seit 2006 entwickelt?

Die tägliche Zahl an Fahrzeugen wird als „mittlerer durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)“ bezeichnet. Diese Angabe liegt für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Schwerverkehr (SV) auf Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) aus zwei Quellen vor:

- aus der alle fünf Jahre stattfindenden Straßenverkehrszählung (SVZ), bei der möglichst alle Zählstellen (ca. 1.180 Zählstellen) auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen gezählt werden sowie
- aus der jährlichen Auswertung der Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (ca. 95 Dauerzählstellen).

Es liegen folgende Ergebnisse vor:

SVZ	BAB	BAB	B	B
Jahr	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	DTV (SV) [Fz/24h]	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	DTV (SV) [Fz/24h]
2005	57.273	8.512	13.417	1.014
2010	58.487	8.667	14.124	1.032

Dauerzählstellen	BAB	BAB	B	B
Jahr	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	DTV (SV) [Fz/24h]	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	DTV (SV) [Fz/24h]
2005	57.620	8.395	12.830	1.009
2006	57.620	9.014	13.475	1.039
2007	58.820	9.302	13.675	1.058
2008	59.190	9.350	13.610	1.053
2009	59.390	8.320	13.720	990
2010	58.490	8.667	14.124	1.032

2. Wie groß war dabei jeweils der Anteil des Transitverkehrs?

Der Anteil des durchschnittlich täglichen Transitverkehrs an Kraftfahrzeugen durch Baden-Württemberg am Gesamtverkehr aller Kraftfahrzeuge wurde zuletzt für das Jahr 2005 ermittelt.

Der Anteil des Transitverkehrs auf Autobahnen beträgt 14 % für alle Kfz (rd. 8.100 Kfz/Tag von insgesamt durchschnittlich 57.000 Kfz/Tag). Beim Leichtverkehr (Pkw und kleine Lieferwagen) liegt der Anteil bei 11 % und beim Schwerverkehr bei 35 %.

Der Anteil des Transitverkehrs auf Bundesstraßen beträgt 0,8% für alle Kfz (rd. 100 Kfz/Tag von insgesamt durchschnittlich 13.500 Kfz/Tag). Beim Leichtverkehr liegt der Anteil bei 0,5% und beim Schwerverkehr bei 2%.

3. Inwiefern entspricht diese Entwicklung den im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgestellten Prognosen?

Der Kfz-Verkehr auf BAB in Baden-Württemberg hat gemäß den Zahlen unter Ziffer II. 1. von 2005 bis 2010 um 2% zugenommen. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 0,4%. Auf Bundesstraßen beträgt die Zunahme von 2005 bis 2010 ca. 1,8% entsprechend einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 0,34%.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (Bericht „Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland“ vom 2. Juli 2003) enthält keine vergleichbaren Angaben für Kraftfahrzeugmengen auf bestimmten Straßenachsen in Baden-Württemberg.

4. Welche aktuelle Prognose gibt es für die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030?

Zurzeit erstellt der Bund im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Bedarfsplanprognose 2030. Als Grundlage gilt derzeit aber noch die von Seiten des Bundes 2007 erarbeitete sogenannte „Verflechtungsprognose“ mit dem Zielhorizont 2025. Darauf aufbauend hat das Land 2009 eine Straßenverkehrsprognose 2025 erstellt.

IV. Intelligente Verkehrssteuerung:

1. Welche Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung wurden mit welchem Erfolg bereits in Baden-Württemberg umgesetzt?

In Baden-Württemberg sind derzeit die Streckenbeeinflussungsanlagen („elektronisch gesteuertes Tempolimit“) A 8 Hohenstadt–Ulm, B 27 Aichtal–Stuttgart und B 14 Waiblingen–Stuttgart in Betrieb. Im Autobahnviereck A 5/6/8/81 Stuttgart–Karlsruhe–Heilbronn–Walldorf gibt es eine Netzbeeinflussungsanlage (Wechselwegweisung). Außerdem sind an den Grenzübergängen zur Schweiz (Rheinfelden und Weil am Rhein) Verkehrslenkungssysteme in Betrieb, die für eine geordnete Aufstellung der wegen des schweizerischen Nachtfahrverbots wartenden Lkw sorgen. Bei allen Anlagen hat sich gezeigt, dass damit ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur erreicht wird.

2. Welche Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung befinden sich mit welchem Umsetzungshorizont in Planung?

Folgende Maßnahmen sind in Vorbereitung:

Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA):

- Neubau SBA A 8 Leonberg–Wendlingen (im Bau, Inbetriebnahme Juli 2012)
- Neubau SBA A 81 Mundelsheim–Leonberg (im Bau, Inbetriebnahme Mitte 2013)
- Neubau SBA A 5 Heidelberg–Ladenburg (ca. 2015)
- Neubau SBA A 5 Karlsruhe–Durlach–Baden-Baden (ca. 2016)
- Neubau SBA A 8 Wendlingen–Kirchheim/Teck (ca. 2017)
- Erneuerung der bestehenden SBA (bis 2017)

Netzbeeinflussungsanlagen (NBA):

- Neubau NBA A 5/6/61 Rhein-Neckar (Inbetriebnahme Ende 2013)
- Erweiterung NBA A 5/6/8/81 Stuttgart–Karlsruhe–Heilbronn–Walldorf (ca. 2014)

Die Maßnahmen sind Bestandteil des „Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015 (Anti-Stau-Programm)“ des Bundes und stehen unter dem Genehmigungs- und Finanzierungsvorbehalt des Bundes.

3. *Auf welche Weise sind diese Maßnahmen in die Nationale Strategie zur „EU-Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ eingebunden?*

Die „nationale Strategie“ zur EU-Richtlinie 2010/40/EU wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet. Die Einbindung der unter Ziffer 2 genannten Maßnahmen ist sichergestellt, da der Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 Bestandteil der nationalen Strategie ist.

V. Straßenbauverwaltung:

1. *Wie hat sich die Stellenzahl in der Landesverwaltung bei den Aufgabenfeldern Straßenplanung und Bauaufsicht seit 2006 nach Zahl und Besoldungsstufen verändert?*

Für das Jahr 2006 liegen Zahlen nicht vor, aber für die Jahre 2005 und 2012. Die Entwicklung der Stellenzahl in der Straßenbauverwaltung in den Bereichen Planung und Bauüberwachung ist für diesen Zeitraum in der folgenden Übersicht nach Besoldungsgruppen dargestellt.

Stellen Planung und Bauüberwachung bei den Regierungspräsidien:

Besoldungsstufen	2005	2012	Differenz
höherer Dienst (hD)	185	161	-24
gehobener Dienst (gD)	248	242	-6
mittlerer Dienst (mD)	308	237	-71
Summen	741	640	-101

Die Anzahl der Stellen für die Planung und Bauüberwachung von Straßenbaumaßnahmen hat sich somit von 2005 bis 2012 um 101 Vollzeitstellen verringert und dies, obwohl durch den Sondereinstellungskorridor Straßenbau in den Jahren 2009 bis 2011 rund 90 Stellen wieder besetzt werden konnten.

2. *Wie haben sich jeweils die Kosten für die Planung von Straßenbauvorhaben durch die Landesverwaltung einerseits und für die Fremdvergabe von Planungsleistungen andererseits entwickelt?*

Die Kosten der durch die Straßenbauverwaltung selbst erbrachten Leistungen im Bereich Planung und Bauüberwachung ergeben sich aus der Anzahl besetzter Stellen und den Personalkostensätzen nach Besoldungsgruppen. Danach betrug der Aufwand für die Planung und Bauüberwachung im Jahr 2005 ca. 61,8 Mio. Euro, im Jahr 2012 sind es ca. 56,8 Mio. Euro.

Der Aufwand für die Vergabe von Leistungen zur Planung und Bauüberwachung an Dritte außerhalb der Straßenbauverwaltung betrug 2005 rund 30 Mio. Euro und im Jahr 2011 rund 42 Mio. Euro. Der Anteil für Fremdvergaben stieg somit in den letzten sieben Jahren um rd. 40 Prozent. Bedingt durch Konjunkturprogramme waren diese Ausgaben 2009 mit rund 43 Mio. Euro noch höher als 2011.

Die Ist-Ausgaben für Investitionen in Bundesfern- und Landesstraßen betrugen 547 Mio. Euro im Jahr 2005, 810 Mio. Euro im Jahr 2009 und 746 Mio. Euro im Jahr 2011.

Das Land erhält für die Zweckausgaben in der Auftragsverwaltung (Planung, Bauüberwachung, Abrechnung) pauschal 3 % der Investitionsausgaben für die Bundesfernstraßen aus dem Bundeshaushalt. Die tatsächlich dem Land entstehenden Kosten liegen allerdings wesentlich höher und können mit der Erstattung nicht annähernd gedeckt werden. Die ständige Unterdeckung in der Auftragsverwaltung war auch Thema einer Prüfungsmitteilung des Landesrechnungshofes vom Dezember 2009.

3. Welche Veränderungen mit welchen jeweiligen Motiven wurden in der Organisation der Straßenbauverwaltung seit 2000 herbeigeführt?

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg wurde durch die Organisationsreform der Straßenbauverwaltung 2003 und die umfassende Verwaltungsstrukturreform 2005 grundlegend verändert.

Zunächst sind zur Vorbereitung der Umsetzung der Verwaltungsreform 2005 mehr als 100 Stellen bei den Straßenbauämtern nicht mehr besetzt worden und in der Folge bei der Auflösung der Straßenbauämter im Zuge der Verwaltungsreform 2005 nicht auf die Regierungspräsidien übertragen worden. Der Bereich Planung und Bauüberwachung war dabei mit etwa 50 bis 60 Stellen betroffen. Mit den nach der Umsetzung der Verwaltungsreform weggefallenen Stellen (vgl. Ziff. 1.) ergibt sich ein Abbau von 150 bis 160 Stellen in den Bereichen Planung und Bauüberwachung.

Mit der zum 1. Januar 2003 in Kraft getretenen Organisationsreform wurde die zweigleisige Straßenbauverwaltung mit der Autobahnverwaltung und der sonstigen Straßenbauverwaltung aufgelöst. Ende 2002 gingen die Aufgaben der Autobahnbetriebsämter an einen Teil der Straßenbauämter über. Die 25 Straßenbau- und Autobahnbetriebsämter wurden auf 18 reduziert, die Zahl der nachgeordneten Dienststellen (Außenstellen, Bauleitungen) auf 12 verringert. Das Landesamt für Straßenwesen wurde aufgelöst, zentrale landeseinheitliche Aufgaben übernahm die Landesstelle für Straßentechnik (LST), seinerzeit angegliedert beim Regierungspräsidium Stuttgart (jetzt: Regierungspräsidium Tübingen). Die Zuständigkeit für die Autobahnen ging an die Regierungspräsidien.

Mit der Konzentration und Bündelung von Straßenbauaufgaben und der Straffung der Behördenorganisation durch größere leistungsfähigere Einheiten sollten Synergieeffekte und Einsparpotenziale erzielt und die untere Ebene gestärkt werden. Von 1993 bis 2003 wurden in der Straßenbauverwaltung 527 Stellen (21 % des Bestandes) abgebaut. Die Neuordnung der Struktur erfolgte auch zur Anpassung an diese geänderten Verhältnisse.

Durch die Verwaltungsreform im Jahre 2005 erfolgte ein weiterer Umbau. Die Aufgaben der Straßenbauämter bei den Kreisstraßen (Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung) sowie der Betrieb und die Unterhaltung von Bundes- und Landesstraßen gingen an die 35 Landratsämter und neun Stadtkreise über. Die Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen (Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung) und Planung, Bau und Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen wurden auf die Regierungspräsidien übertragen.

Ziel war eine Verschlinkung der Verwaltungsstruktur des Landes durch die Bündelung von Zuständigkeiten insbesondere auf der kommunalen Ebene. In der Straßenbauverwaltung ist eine Dezentralisierung der Aufgaben auf der unteren Verwaltungsebene und die Konzentration von Aufgaben der früheren Straßenbauämter bei den Regierungspräsidien erfolgt.

4. Wie bewertet sie die zunehmende Privatisierung von Leistungen im Bereich der Straßenplanung und Bauaufsicht im Bereich des Straßenbaus?

Der Personalabbau und die damit einhergehende Privatisierung von Leistungen haben zu einer Schwächung der Eigenleistung der Straßenbauverwaltung geführt. Zwischenzeitlich müssen mehr als 90 Prozent aller Planungen und rund 40 Prozent der Bauüberwachungsaufgaben an Ingenieurbüros vergeben werden. Dies hat nicht nur zu zusätzlichen Kosten und zu einem entsprechenden Anstieg der Planungs- und Ingenieurmittel geführt. Durch den Verlust von qualifizierten und erfahrenen Fachkräften sind auch Kompetenzverluste entstanden, die eine umfassende Qualitätssicherung nicht mehr ermöglichen und langfristig zu Qualitätsmängeln und zu höheren Kosten führen.

VI. Zukunftsperspektiven:

- 1. Welche Realisierungsoptionen sieht sie, die Diskrepanz zwischen dem Bedarf an Ausbau und Straßeninfrastruktur und den vom Bund offerierten Finanzierungsmöglichkeiten aufzulösen?*
- 2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die seit Jahren bestehende Vernachlässigung von Baden-Württemberg bei der Finanzierung von Straßeninfrastruktur im bundesweiten Vergleich aufzulösen?*

Der Bundesfernstraßenbau ist erheblich unterfinanziert. Durch den Aufbau Ost sind insbesondere in den 1990er-Jahren überproportional Mittel in die neuen Bundesländer geflossen. Die derzeit in Baden-Württemberg in Bau befindlichen Bundesfernstraßen erfordern ein Investitionsvolumen von noch rund 900 Mio. Euro. Das Investitionsvolumen für die darüber hinaus im Vordringlichen Bedarf stehenden Bundesfernstraßen beträgt rund 3,7 Mrd. Euro. Der Bund hat aktuell in den kommenden Jahren rund 120 Mio. Euro pro Jahr für Bedarfsplanmaßnahmen eingeplant. Die Ist-Ausgaben der Jahre 2002 bis 2011 betragen im Schnitt 230 Mio. Euro. Um diese Unterfinanzierung aufzulösen, sind zusätzliche Mittel erforderlich.

Die Verkehrsministerkonferenz hat angesichts dieser Situation die „Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) eingerichtet, die die fachliche und politische Diskussion zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturförderung bündeln soll. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ist in dieser Kommission vertreten. Aufgabe der Kommission ist es, den Investitionsbedarf für die gesamte Verkehrsinfrastruktur darzustellen und alle denkbaren Instrumente zur Finanzierung dieser Investitionen als Grundlage für die notwendigen politischen Entscheidungen aufzuzeigen.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur