

Antrag

**der Abg. Hans Dieter Scheerer
und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Erhaltungsmanagement Bundes- und Landesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2026

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. bis wann sie das Erhaltungsmanagement Bundes- und Landesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2026 vorlegen wird;
2. welche Maßnahmen in den jeweiligen Bereichen der Regierungspräsidien in welchen Zeiträumen im Einzelnen angegangen werden sollen;
3. ob sie ein gesondertes Augenmerk auf die Erhöhung bzw. Sicherung der Traglast von Brücken richten wird;
4. von welchen Mittelbedarfen in den einzelnen Jahren sie jeweils ausgeht und entsprechend beim Landtag als Haushaltsgesetzgeber anmelden wird;
5. welche Vorsorge für unvorhergesehene Ereignisse wie beispielsweise Hochwasserschäden sie bei den Planungen treffen wird.

2.4.2025

Scheerer, Dr. Jung, Haag, Haußmann, Dr. Rülke, Dr. Schweickert,
Reith, Brauer, Fink-Trauschel, Hoher, Bonath, Fischer FDP/DVP

Begründung

Der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentliches Handlungsfeld der Verkehrspolitik. Nach der Veröffentlichung des Sanierungsprogramms für das Jahr 2025 stellt sich die Frage, welche längerfristigen Planungen die Landesregierung im Sinne eines Erhaltungsmanagements verfolgt.

Eingegangen: 2.4.2025 / Ausgegeben: 6.5.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 29. April 2025 Nr. VM2-0141.3-33/77/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. bis wann sie das Erhaltungsmanagement Bundes- und Landesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2026 vorlegen wird;

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg führt turnusmäßig alle vier Jahre für die Fahrbahnen im Bundes- und Landesstraßennetz in Baden-Württemberg eine sogenannte Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) durch. Auf Grundlage der ZEB-Ergebnisse wird für das Bundes- und Landesstraßennetz jeweils ein Erhaltungsmanagement für die Fahrbahnen erstellt, welches die sanierungsbedürftigsten Streckenabschnitte (Erhaltungsabschnitte) beinhaltet.

Die ZEB-Ergebnisse sowie das jeweilige Erhaltungsmanagement stellen grundsätzlich die Grundlagen für die Umsetzung von FDE-Maßnahmen im Bundes- und Landesstraßennetz durch die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg dar. Die endgültige räumliche Lage der FDE-Maßnahmen wird in der Regel vor Ort durch die zuständigen Baureferate in den Regierungspräsidien bestimmt.

Das aktuelle Erhaltungsmanagement Bundesstraßen 2025–2028 hat eine Laufzeit bis Ende des Jahres 2028. Das aktuelle Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2022–2025 hat eine Laufzeit bis Ende des Jahres 2025. Die Ergebnisse der ZEB Landesstraßen 2024 werden der Aufstellung des neuen Erhaltungsmanagements Landesstraßen 2026–2029 mit einer Laufzeit ab dem Jahr 2026 zugrunde gelegt. Nach derzeitigem Stand wird das neue Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2026–2029 im Herbst 2025 vorliegen.

Karten für das jeweils aktuelle Erhaltungsmanagement Bundes- und Landesstraßen können auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/planung-bau-erhalt-und-sanierung/erhaltung-und-sanierung> eingesehen werden.

2. welche Maßnahmen in den jeweiligen Bereichen der Regierungspräsidien in welchen Zeiträumen im Einzelnen angegangen werden sollen;

Grundsätzlich ist vorgesehen, die Erhaltungsabschnitte aus dem jeweiligen Erhaltungsmanagement entsprechend der Priorisierung, den personellen Ressourcen sowie den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln sukzessive sowie innerhalb der Laufzeit des Erhaltungsmanagements abzuarbeiten. Insbesondere aufgrund von Verkehrssicherheitsdefiziten, Umwelteinflüssen (z. B. Rutschungen) oder Gemeinschaftsmaßnahmen mit Kommunen (z. B. Kanalsanierungen) ist es aber auch immer wieder erforderlich, Erhaltungsmaßnahmen außerhalb des Erhaltungsmanagements durchzuführen.

Erhaltungsmaßnahmen im Bundes- und Landesstraßennetz an Fahrbahnen, Brücken oder anderen Straßenbestandteilen mit einem Baubeginn im aktuellen Jahr werden in der Regel im Rahmen des jährlichen Sanierungsprogramms durch das Ministerium für Verkehr im Frühjahr eines Jahres veröffentlicht. Auf das Sanierungsprogramm 2025 vom 27. März 2025 wird verwiesen.

^{*)}Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. ob sie ein gesondertes Augenmerk auf die Erhöhung bzw. Sicherung der Traglast von Brücken richten wird;

In Baden-Württemberg hat im Straßenbau die Sanierung der Infrastruktur höchste Priorität. Das gilt in besonderem Maße für die rund 7 300 Bundes- und Landesstraßenbrücken im Land. Die Brücken stellen die Achillesferse der Straßeninfrastruktur dar und bekommen die in den letzten Jahrzehnten gestiegenen Verkehrslasten in besonderem Maße zu spüren. Ein Großteil der vorhandenen Bundes- und Landesstraßenbrücken weist ein durchschnittliches Alter von rund 50 Jahren auf. Der Brückenbestand befindet sich aktuell mit Blick auf die Substanz und Tragfähigkeit in erheblichem Umfang in einem Instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigen Zustand. In Summe ist aktuell in etwa für jede zehnte Bundes- und Landesstraßenbrücke eine Instandsetzung eine Ertüchtigung oder ein Ersatzneubau erforderlich. Die Brückenmodernisierung erfordert daher in den nächsten Jahren und Jahrzehnten besondere Anstrengungen.

Für laufende und neue Erhaltungsmaßnahmen im Bundes- und Landesstraßennetz investiert das Land in diesem Jahr voraussichtlich rund 425 Millionen Euro, Schwerpunkt stellt hierbei die Bauwerkserhaltung dar. Insbesondere ist geplant, in diesem Jahr 13 Brückenersatzneubauten bzw. Brückenertüchtigungen zu beginnen.

4. von welchen Mittelbedarfen in den einzelnen Jahren sie jeweils ausgeht und entsprechend beim Landtag als Haushaltsgesetzgeber anmelden wird;

Der Bund stellt in diesem Jahr für die Erhaltung des Bundesstraßennetzes in Baden-Württemberg voraussichtlich rund 241 Mio. Euro zur Verfügung. Die Mittelausstattung im Bereich des Bundeshaushalts für den Zeitraum ab dem Jahr 2026 bleibt abzuwarten.

Im aktuellen Staatshaushaltsplan des Landes für die Jahre 2025/2026 beträgt – für die Erhaltung des Landesstraßennetzes – der jährliche Haushaltsansatz 184,1 Mio. Euro. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr ist perspektivisch eine Erhöhung erforderlich. Die Entscheidung über eine Erhöhung der Mittel ist der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers vorbehalten.

Zudem sind im Rahmen der haushaltsrechtlichen und finanziellen Möglichkeiten die entsprechenden personellen Voraussetzungen zu schaffen. Grundsätzlich müssen die personellen Kapazitäten in der Verwaltung sowie bei den beteiligten Akteuren in den Planungsbüros und der Bauwirtschaft gegeben sein. Über die Bereitstellung zusätzlicher Mittel und Stellen entscheidet der Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der künftigen Haushaltsplanaufstellungen.

5. welche Vorsorge für unvorhergesehene Ereignisse wie beispielsweise Hochwasserschäden sie bei den Planungen treffen wird.

Das Ministerium für Verkehr hat die neuen Richtlinien für die Entwässerung an Straßen (REwS 2021) im Land eingeführt und zur Anwendung bei Erhaltungsmaßnahmen empfohlen, sofern die Entwässerungsanlagen erneuert werden. Unter anderem sieht die Richtlinie eine gegenüber der Vorgängerrichtlinie erhöhten Ansatz der Regenspende vor. Dies führt nach Schätzungen des Bundes in der Regel zu größeren Volumina der Regenrückhaltebecken. Im Erhaltungsbereich dürfte dies bei größeren Erhaltungsmaßnahmen Niederschlag finden.

Mit Blick auf die Zukunft wird auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz derzeit innerhalb einer Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Thüringen und Saarland unter Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr das Thema „Audits zur Hochwassergefährdung der Verkehrsinfrastruktur“ untersucht. Ziel ist es, die Verkehrsinfrastruktur des Bundes und der Länder hinsichtlich ihrer jeweiligen Hochwassergefährdung einem nach einheitlichen Maßstäben durchzuführenden Audit zu unterziehen. Im Ergebnis sollen bundesweit einheitlich ermittelte Starkregenereigniskarten mit nach Gefährdungsstufe hierarchisierten Straßenabschnitten erstellt

werden. Kennwerte wie z. B. die Überflutungsfläche und Überflutungshöhen sollen für bestimmte Regenspenden abschätzend berechnet und den Ländern bereitgestellt werden. In der Folge sollen notwendige Maßnahmen für einen hochwasser- und starkregenangepassten Umbau dann regional und durch den jeweiligen Aufgabenträger (z. B. der Straßenbaulastträger für seine Straße oder die Kommune für ihr Siedlungsgebiet) ermittelt werden können und müssen, da die Schätzwerte nicht alle örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen.

Diese Starkregenereigniskarten sowie die berechneten Kennwerte sollten nach Ansicht des Ministeriums für Verkehr künftig auch bei Erhaltungsmaßnahmen beachtet werden und zu Prüfungen auf zielgerichtete und angemessene Maßnahmen führen.

Voraussetzung für die Vergleichbarkeit bestehender Risiken sind allerdings einheitliche Eingangsgrößen. Dazu werden sogenannte Expositionskarten u. a. des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie unter Mitwirkung der Umweltressorts der Länder erstellt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr erwartet die Ergebnisse für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege im Laufe des Jahres 2026.

Grundsätzlich kann durch die Audits aber nur die Verfügbarkeit der Straßen im Ereignisfall sowie die Resilienz des Straßennetzes gegen Schäden an der Infrastruktur an sich bewertet werden. Daraus kann nicht die Erwartung eines zeitnahen Umbaus großer Teile der bestehenden Straßeninfrastruktur sowie angrenzende Hangböschungen als auch die Herstellung einer größtmöglichen Resilienz abgeleitet werden. Vielmehr wird eine Resilienzerhöhung der Straßeninfrastruktur nur mit einer längerfristigen Perspektive und auch nicht für alle künftigen Starkregenereignisse umzusetzen sein.

Hermann
Minister für Verkehr