

Antrag

des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sicherheitsrelevante Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. welche Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg sie als sicherheitsrelevant im Hinblick auf die Landesverteidigung einstuft;
2. was dabei in den Bereichen Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße die jeweiligen Kriterien sind;
3. in welchem Erhaltungszustand sich diese Infrastruktur aktuell befindet (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);
4. wer für den Erhalt bzw. die Instandhaltung dieser Infrastruktur jeweils zuständig ist;
5. von welchen Summen sie für den Erhalt bzw. die Instandsetzung ausgeht (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);
6. inwiefern aus ihrer Sicht hierfür auch Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz verwendet werden können;
7. wer letztendlich die Entscheidung für die jeweilige Investition in Baden-Württemberg trifft;
8. welche Rolle die Digitalisierung im Bereich der sicherheitsrelevanten Verkehrsinfrastruktur künftig spielen wird;
9. bei wem hierfür (Ziffer 8) jeweils die Zuständigkeit und Verantwortung liegt (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);

Eingegangen: 2.4.2025 / Ausgegeben: 5.5.2025

*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“.

10. inwiefern es für diesen Bereich bereits erste Kostenschätzungen für den Aufbau und die Instandhaltung gibt.

27.3.2025

Röderer, Kirschbaum, Storz, Binder, Rivoir SPD

Begründung

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine und eine Reihe sicherheitsrelevanter Vorfälle in Europa haben in der jüngsten Vergangenheit den Fokus auf die Bedeutung der sicherheitsrelevanten Verkehrsinfrastruktur gelegt.

Mit diesem Antrag soll nun eine erste Übersicht über diesen Bereich entstehen und Aufgaben und Zuständigkeiten geklärt werden. Diese Fragen sind besonders im Zusammenhang mit dem neuen Sondervermögen von Relevanz, wenn es um den aktuellen Zustand und möglichen Sanierungsbedarf dieser Infrastruktur geht.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. April 2025 Nr. VM1-0141.5-35/22/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg sie als sicherheitsrelevant in Hinblick auf die Landesverteidigung einstuft;*
- 2. was dabei in den Bereichen Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße die jeweiligen Kriterien sind;*

Zu 1. und 2.:

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des unmittelbaren Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Grundsätzlich kommt dem Verkehrsbereich im Zuge der Gesamtverteidigung eine wesentliche Rolle zu. Insbesondere Transport und Logistik werden überwiegend auf klassifizierten Straßen abgewickelt. Diese umfassen neben den Autobahnen auch Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. In Abhängigkeit von möglichen Transportstrecken können Straßen aller Klassifizierungen als sicherheitsrelevant angesehen werden.

Im Eisenbahnbereich wird die sicherheitsrelevante Infrastruktur im Kontext ziviler Notfallvorsorge und militärischer Transportbedürfnisse betrachtet. Relevante Abschnitte sind aus Sicht der Landesregierung insbesondere Strecken mit Anschluss an militärische Liegenschaften, mit hoher Netzwirkung, Strecken in Grenznähe und Infrastrukturen, die für strategische Transporte und Verladungen wichtig sind. Maßgeblich für die Schiene sind v. a. Anbindung an militärische Einrichtungen, Redundanzwirkung im Netz, Streckenklassen, Achslasten, Interoperabilität und technische Ausrüstung der Strecken.

Die Einstufung bzw. Klassifizierung von ziviler Luftverkehrsinfrastruktur bezüglich ihrer möglichen Relevanz für die Landesverteidigung liegt im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung. Gleiches gilt für den Bereich der Wasserstraßen.

3. in welchem Erhaltungszustand sich diese Infrastruktur aktuell befindet (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);

Zu 3.:

Grundsätzlich hat die Sanierung der Straßeninfrastruktur durch die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg höchste Priorität. Das gilt in besonderem Maße für die Brücken im Land. Aufgrund der topografischen Randbedingungen befinden sich in Baden-Württemberg rund 4 000 Brücken im Zuge von Bundes- und rund 3 300 Brücken im Zuge von Landesstraßen. 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. Es besteht hoher Sanierungsbedarf. In Summe sind aktuell rund 650 Brücken sanierungsbedürftig. Somit ist aktuell in etwa für jede zehnte Bundes- und Landesstraßenbrücke eine Instandsetzung, Ertüchtigung oder ein Ersatzneubau erforderlich.

Eine pauschale Bewertung für das Schienennetz ist aufgrund der Vielzahl an Strecken und Eigentumsverhältnissen nicht möglich. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass sich sicherheitsrelevante Strecken im DB-Netz überwiegend in einem betriebssicheren Zustand befinden, bei teilweise Modernisierungsbedarf (z. B. Stellwerke, Streckenelektrifizierung).

Der Erhaltungszustand der Luftverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg entspricht den rechtlichen Vorgaben, die für zivile Flugplätze gelten.

Für die Verteidigung im Bereich der Wasserstraßen in Baden-Württemberg relevant sind mutmaßlich nahezu ausschließlich die Bundeswasserstraßen, für deren Erhaltung die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig ist. Insofern liegen dem Land keine detaillierten Erkenntnisse über deren Erhaltungszustand vor. Für den Neckar zeigen die laufenden Diskussionen um eine mögliche Schleusenverlängerung und -sanierung aber, dass akuter Sanierungsbedarf besteht.

4. wer für den Erhalt bzw. die Instandhaltung dieser Infrastruktur jeweils zuständig ist;

Zu 4.:

Für Autobahnen ist die Autobahn GmbH des Bundes vollumfänglich zuständig. Die Aufgabe der Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen nimmt in Baden-Württemberg das Land mit den jeweiligen Regierungspräsidien wahr. Weiter obliegt die Erhaltung der Kreisstraßen den unteren Verwaltungsbehörden. Die Unterhaltung sowie punktuelle Maßnahmen kleineren Umfangs werden in Baden-Württemberg baulastträgerübergreifend für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen von den unteren Verwaltungsbehörden übernommen.

Nach Artikel 87e GG trägt der Bund für Ausbau und Erhalt des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes Sorge und finanziert nach § 8 Absatz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in die Schienenwege. Diese umfassen auch Ersatz- bzw. Bestandsnetzinvestitionen. Unter dem Dach der Deutsche Bahn AG sind die DB InfraGO AG und die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Eigentümer der Schieneninfrastruktur. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgabe halten sie ihre Sachanlagen instand und fungieren als Bauherren bei Investitionsmaßnahmen. Bei der nichtbundeseigenen Infrastruktur sind die jeweiligen Betreiber für die Instandhaltung verantwortlich. Die Länder haben keine eigene Zuständigkeit für den Unterhalt.

Die Luftverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg wird von privatrechtlich organisierten Unternehmen betrieben. Die Flugplatzbetreiber sind für den Erhalt bzw. die Instandhaltung dieser Infrastruktur zuständig. Flughafenunternehmen sind darüber hinaus gesetzlich verpflichtet, den Flughafen entsprechend der luftrechtlichen Genehmigung ordnungsgemäß zu betreiben.

Die mutmaßlich für die Verteidigung relevanten Wasserstraßen in Baden-Württemberg sind Bundeswasserstraßen in der Zuständigkeit des Bundes. Entsprechend liegt die Zuständigkeit für den Erhalt und die Instandhaltung beim Bund.

5. von welchen Summen sie für den Erhalt bzw. die Instandsetzung ausgeht (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);

Zu 5.:

Der Bund stellt in diesem Jahr für die Erhaltung der Bundesstraßen 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 der jährliche Haushaltsansatz für die Erhaltung des Landesstraßennetzes 184,1 Mio. Euro. Unter fachlichen Gesichtspunkten ist in einem Zeitraum von fünf Jahren eine kontinuierliche Erhöhung der Erhaltungsmittel anzustreben. Bis zum Ende dieses Zeitraums ist eine Erhöhung des aktuellen Haushaltsansatzes auf rund 350 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Zudem sind – unter fachlichen Gesichtspunkten – 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.

Der Landesregierung liegen für den Bereich Schiene keine Informationen vor.

Der Landesregierung liegen keine Informationen zu den finanziellen Aufwendungen für den Erhalt bzw. die Instandsetzung der Luftverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg vor.

Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes für die Bundeswasserstraßen kann die Höhe der notwendigen Instandsetzungs- und Erhaltungssummen durch die Landesregierung nicht beziffert werden.

6. inwiefern aus ihrer Sicht hierfür auch Mittel aus den Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz verwendet werden können;

Zu 6.:

Derzeit sind die konkreten Konditionen des anvisierten Sondervermögens Infrastruktur noch nicht bekannt. Die Verkehrsministerkonferenz hat Anfang April jedoch bereits festgestellt, dass die Finanzierungsbedarfe im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auch wegen notwendiger Sanierungs- und Erhaltungsvorhaben besonders groß sind. Es wird daher erwartet, dass ein erheblicher Anteil des Sondervermögens für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt wird, auch da die Verkehrsinfrastruktur eine der wesentlichen Bedingungen für eine leistungsfähige und wettbewerbsfähige Wirtschaft in Deutschland und Europa, klimafreundliche Mobilitätsangebote, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und der Landesverteidigung darstellt.

Die Luftverkehrsinfrastruktur des Landes stellt einen integralen Bestandteil für die Konnektivität der international vernetzten Wirtschaft in Baden-Württemberg dar. Darüber hinaus kann sie auch eine sicherheitsrelevante Bedeutung im Rahmen der Landesverteidigung haben. Es wäre daher zu begrüßen, wenn der Erhalt dieser Infrastruktur auch mit Mitteln aus dem Sondervermögen unterstützt wird.

7. wer letztendlich die Entscheidung für die jeweilige Investition in Baden-Württemberg trifft;

Zu 7.:

Die Bundes- und Landesregierung entscheidet bei Neubau, Um- und Ausbau über Planungen und Investitionen von Straßenbauprojekten. Auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden die Entwürfe der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger (Bundesstraßen) aufgestellt und im Bundeskabinett beschlossen. Bei den Landesstraßen ist eine Aufnahme in den Maßnahmenplan Landesstraßen erforderlich.

Bei der Erhaltung von Straßen (Bundes- und Landesstraßen) erfolgt eine projektbezogene Umsetzung durch die Regierungspräsidien. Eine Priorisierung von Maßnahmen erfolgt im Vorfeld durch das Ministerium für Verkehr.

Für den Bereich Schiene wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 4 verwiesen. Das Land entscheidet im Rahmen der Förderhoheit gegebenenfalls über den spezifischen Mitteleinsatz von Zuwendungen.

Investitionsentscheidungen im Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur werden von den jeweiligen Flugplatzbetreibern getroffen.

Für die Bundeswasserstraßen trifft diese der Bund.

8. welche Rolle die Digitalisierung im Bereich der sicherheitsrelevanten Verkehrsinfrastruktur künftig spielen wird;

Zu 8.:

Die Rolle der Digitalisierung im Bereich der sicherheitsrelevanten (Straßen-)Verkehrsinfrastruktur liegt mit besonderem Fokus auf der Cybersicherheit von Arbeitsabläufen sowie der dafür erforderlichen technischen Ausstattung.

Für das Schienennetz spielt die Digitalisierung eine wesentliche Rolle. Die Digitalen Stellwerke (DSTW) sollen Ausfallsicherheit, Redundanz und Kapazität verbessern beziehungsweise erhöhen. Das Europäische Zugbeeinflussungssystem (European Train Control System, kurz: ETCS) und die digitale Leit- und Sicherungstechnik vereinfachen grenzüberschreitende Verkehre. Die digitale Zustandsüberwachung („Industrie 4.0“) ermöglicht präventive Instandhaltung.

Für den Luftverkehr liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

9. bei wem hierfür (Ziffer 8) jeweils die Zuständigkeit und Verantwortung liegt (bitte Unterscheidung nach Straße, Schiene, Luftfahrt und Wasserstraße);

Zu 9.:

Zur Frage der Zuständigkeit und der Verantwortung wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 4 verwiesen.

10. inwiefern es für diesen Bereich bereits erste Kostenschätzungen für den Ausbau und die Instandhaltung gibt.

Zu 10.:

Derzeit gibt es keine Unterscheidung zwischen sicherheitsrelevanten und nicht sicherheitsrelevanten Straßen. Grundsätzlich bestehen die gleichen technischen Anforderungen. Für den Aufbau und die Instandhaltung wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 7 verwiesen.

Für die Bereiche Schiene, Luftverkehr und Wasserstraßen liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Hermann
Minister für Verkehr