

Antrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Beschleunigung der Sanierung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Schwerpunkte und Initiativen sie gegenüber der neuen Bundesregierung im Rahmen des fortgesetzten Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung setzen bzw. einbringen wird;
2. wie sie die Schaffung geschlossener Finanzierungskreisläufe mit einer Überjährigkeit der Finanzierung sowie die Einführung eines Drei-Säulen-Modells bestehend aus Haushalt, Nutzer sowie privatem Kapital bewertet mit der Angabe, welche der genannten Bausteine sie im Land entsprechend einzuführen plant;
3. wie sie gegenüber dem Bund für die Einsetzung der Mittel des Sondervermögens insbesondere im Bereich der Brücken- und Tunnelsanierungen – sowohl bei Autobahnen im Land, für die ausschließlich der Bund zuständig ist, aber auch bei Bundesstraßen – für eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen eintreten wird;
4. wie sie die Schaffung des Eisenbahninfrastrukturfonds sowie die Ankündigung steigender Investitionsmittel für den Schienenverkehr bewertet mit der Angabe, ob sie hiervon eine Beschleunigung der Fertigstellung von Vorhaben in Baden-Württemberg erwartet;
5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, dass die im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags genannte Digitalisierung mit Priorisierung der Schwerpunkt Digitale Stellwerke und flächendeckende ETCS-Ausrüstung zeitnah eine Entscheidung für die dritte Stufe von ETCS im Zuge von Stuttgart 21 ermöglichen wird sowie weitere Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden;

- II. 1. dem Landtag eine Liste zu übermitteln, aus der hervorgeht, bei welchen Auto-
bahnmaßnahmen sie auf eine beschleunigte Realisierung dringen wird;
2. dem Landtag eine aktualisierte Umsetzungskonzeption für den Bedarfs-
plan 2016 im Zusammenhang mit dem Bundesfernstraßenausbaugesetz so-
wie überarbeitete Planungen für die Sanierung von Brücken und Tunneln
im Zuge von Bundesstraßen vorzulegen.

13.5.2025

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

Begründung

Der Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags enthält eine Vielzahl an Ankündigungen und pauschalen Aussagen. In Aussicht gestellt ist ein deutlicher Mittelaufwuchs im Bereich Straße und Schiene. Das ermöglicht es dem Land, im Zuge der Bundesauftragsverwaltung Bundesstraßen schneller zu sanieren und zu bauen.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 16. Juni 2025 Nr. VM2-0141.3-33/107/3 nimmt das Ministeri-
um für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

*1. welche Schwerpunkte und Initiativen sie gegenüber der neuen Bundesregierung
im Rahmen des fortgesetzten Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umset-
zungsbeschleunigung setzen bzw. einbringen wird;*

Zu 1.:

Bereits in den vergangenen Legislaturperioden hat der Bund im Bereich des Ver-
kehrsinfrastrukturbaus kontinuierlich Prozesse angestoßen und mehrere Gesetzge-
bungsverfahren auf den Weg gebracht, um an verschiedenen Stellen die Abläufe zu
straffen, effizienter und moderner zu machen.

Dazu gehören zum Beispiel das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und
Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (2018), das Gesetz zur weiteren Be-
schleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren (2020), das Gesetzes
zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbe-
reich (2023) oder das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die
Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen
Verkehrsnetzes (2023).

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

Dies ist nur eine Auswahl der die Rechtslage abbildenden Gesetzgebung, alle Vorgaben des Bundes wurden vom Land unterstützend begleitet, vieles ist bereits erreicht worden. Der Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien sieht darüber hinaus den Start einer europäischen Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie weitere Maßnahmen vor.

Die Ziele werden seitens des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg begrüßt. Dies gilt auch insbesondere mit Blick auf die Sanierung sowie den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur, obgleich das Land hier selbst nicht Bauträger ist, jedoch mittelbar als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs von Maßnahmenbeschleunigungen profitieren würde

2. wie sie die Schaffung geschlossener Finanzierungskreisläufe mit einer Überjährigkeit der Finanzierung sowie die Einführung eines Drei-Säulen-Modells bestehend aus Haushalt, Nutzer sowie privatem Kapital bewertet mit der Angabe, welche der genannten Bausteine sie im Land entsprechend einzuführen plant;

Zu 2.:

Im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie des Straßenbaus sind Infrastrukturvorhaben häufig mehrjährig. Planung und Umsetzung der einzelnen Infrastrukturprojekte sind darüber hinaus nicht immer jahresscharf vorhersehbar. Nachhaltige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erfordern daher eine überjährige verlässliche Finanzarchitektur. Wünschenswert ist es, eine solche überjährige Finanzarchitektur in Abstimmung mit dem Bund im Zuge der Schaffung des „Sondervermögens“ des Bundes einzuführen. Der von der Koalition geplante Eisenbahninfrastrukturfonds geht hier in die richtige Richtung.

Eine dauerhafte, verlässliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist für Baden-Württemberg von großer Bedeutung. Hierfür müssen auch zusätzliche Einnahmemöglichkeiten des Landes im Blick behalten werden. Im Koalitionsvertrag wird diesbezüglich die Einführung der Lkw-Maut konkret benannt. Auch das Drei-Säulen-Modell, bestehend aus Haushalt, Nutzer sowie privatem Kapital, bietet grundsätzlich eine Möglichkeit für die Finanzierung öffentlicher Aufgaben. In Bezug auf die Infrastrukturvorhaben in Zuständigkeit des Bundes (z. B. Bundesstraßen, Bundesautobahnen, Bundesschienenwege oder Bundeswasserstraßen.) ist für diese Entscheidung nicht das Land zuständig.

3. wie sie gegenüber dem Bund für die Einsetzung der Mittel des Sondervermögens insbesondere im Bereich der Brücken- und Tunnelsanierungen – sowohl bei Autobahnen im Land, für die ausschließlich der Bund zuständig ist, aber auch bei Bundesstraßen – für eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen eintreten wird;

Zu 3.:

Die Straßenbauverwaltung des Landes verfolgt derzeit verschiedene Lösungsansätze mit dem Ziel, die Planungs- und Bauzeit zu reduzieren:

- Beschleunigung bei Planung durch Umsetzung von Brückenersatzneubauten an gleicher Stelle unter Vollsperrung.
- Beschleunigung bei Vergabe durch Einsatz innovativer Vergabeverfahren (Samelausschreibung, Funktionale Ausschreibung).
- Beschleunigung möglicher Genehmigungsverfahren durch klar vorgegebene Strukturen bei der Beteiligung bzw. Abstimmung mit Dritten (Arbeitshilfen, Leitfäden).
- Reduzierung der Bauzeit durch Einsatz innovativer Bauweisen (modularer Bauweisen bzw. neuartige Expressbauweisen).

Die Verfügbarkeit der personellen Kapazitäten ist dabei zu berücksichtigen und perspektivisch aufzustocken.

4. wie sie die Schaffung des Eisenbahninfrastrukturfonds sowie die Ankündigung steigender Investitionsmittel für den Schienenverkehr bewertet mit der Angabe, ob sie hiervon eine Beschleunigung der Fertigstellung von Vorhaben in Baden-Württemberg erwartet;

Zu 4.:

Die Landesregierung begrüßt die Schaffung eines Sondervermögens des Bundes für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität. Sie geht davon aus, dass neben den dringend erforderlichen Investitionen im Bereich der Erhaltung und Sanierung von Straßen, insbesondere auch der Sanierung und Ertüchtigung von Brückenbauwerken auch ein signifikanter Anteil davon für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur Verwendung finden wird. Für eine weitergehende Bewertung sind die genauen Vorgaben des Bundes abzuwarten. Die Länder erwarten, dass diese frühzeitig mit ihnen abgestimmt werden. Dabei wird elementar sein, dass es sich tatsächlich um zusätzliche Investitionsmittel handelt und keine Haushaltsmittel im regulären Verkehrsetat abgesenkt und durch das Sondervermögen Infrastruktur substituiert werden. Kürzungen bei den Verkehrsinvestitionen im regulären Haushalt würden ein falsches Signal senden und den dringend notwendigen Investitionshochlauf gefährden.

Grundsätzlich kann aber angemerkt werden, dass gerade in Bezug auf die Beschleunigung und den Erfolg des Sondervermögens darauf zu achten ist, dass bei Verkehrsprojekten mit mehrjährigen Laufzeiten nicht nur die Höhe, sondern im gleichen Maße auch die verlässliche und überjährige Bereitstellung der Finanzmittel mit einem sinnvollen Hochlauf über mehrere Jahre hinweg entscheidend ist. Dies trifft im Besonderen auf Schieneninfrastrukturprojekte zu und wurde so auch von der Verkehrsministerkonferenz im April 2025 einstimmig beschlossen und unterstrichen.

Grundsätzlich positiv zu werten in Bezug auf die Ermöglichung und Beschleunigung von Schieneninfrastrukturprojekten konkret in Baden-Württemberg sind die Ankündigungen der neuen Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag in Bezug auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), da in Baden-Württemberg zahlreiche Projekte mit diesem Finanzierungsweg in Planung oder bereits in Umsetzung sind: „Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze (zum Beispiel Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen.“ (S. 27 Koalitionsvertrag der Parteien CDU, CSU und SPD). Für eine genaue Bewertung ist auch hier die Umsetzung abzuwarten.

5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, dass die im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags genannte Digitalisierung mit Priorisierung der Schwerpunkt Digitale Stellwerke und flächendeckende ETCS-Ausrüstung zeitnah eine Entscheidung für die dritte Stufe von ETCS im Zuge von Stuttgart 21 ermöglichen wird sowie weitere Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden;

Zu 5.:

Positiv hervorzuheben ist, dass der Bund gemäß dem Koalitionsvertrag flächendeckend und damit bundesweit die Digitalisierung der Schiene unter Nutzung zusätzlicher Bundeshaushaltsmittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) vorantreiben will.

Mit dem Projekt Stuttgart 21 werden die ersten zwei Bausteine des „Digitalen Knoten Stuttgart“ umgesetzt. Der „Digitale Knoten Stuttgart“ ist ein Pilotprojekt der Digitalen Schiene Deutschland und geht weit über die Einführung von ETCS hinaus. Mit seinem dritten Baustein, der mindestens bis zu den Linienendpunkten der S-Bahn Stuttgart reicht, kommen verschiedene zusätzliche Technologien zum Einsatz, durch die erhebliche Qualitäts- und Kapazitätssteigerungen im Schienennetz erreicht werden können. Die Deutsche Bahn teilte bei der Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 19. Mai 2025 mit, dass sie zur Aufstellung des Bundeshaushalts 2025 alle sechs Planbereiche des Bausteins 3 des „Digitalen Knoten Stuttgart“ einschließlich sämtlicher digitaler Ausrüstungsbestand-

teile (inkl. hochautomatisiertem Fahren mit Triebfahrzeugführer [ATO GoA 2] i. V. m. einem Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystem [CTMS] zur Übertragung von dynamischen Fahrplandaten zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und des Störfallmanagements, inkl. der Implementierung einer zugzentrierten „Moving Block“-Technologie mit Aufgabe fester Blockabschnitte und inkl. dem zukünftigen Bahnfunkstandard [FRMCS]) angemeldet hat. Die Landesregierung geht davon aus, dass der Bund die durch das Sondervermögen im Klima- und Transformationsfonds (KTF) geschaffenen finanziellen Spielräume – wie im Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien vorgesehen – nutzen wird, um im Bundeshaushalt 2025 und in den Folgejahren die notwendigen Bundeshaushaltsmittel für die vollständige Umsetzung des Bausteins 3 des „Digitalen Knoten Stuttgart“ auch vollständig bereitzustellen.

II.

1. dem Landtag eine Liste zu übermitteln, aus der hervorgeht, bei welchen Autobahnmaßnahmen sie auf eine beschleunigte Realisierung dringen wird;

Zu 1.:

Es ist anzumerken, dass die Zuständigkeit für Autobahnprojekte seit dem 1. Januar 2021 vollständig bei der Autobahn GmbH (AdB) des Bundes liegt. Zu den Projekten liegen dem Ministerium für Verkehr weder aktuelle Planungsstände vor, noch Informationen, mit welcher Dringlichkeit die AdB die Planung derzeit betreibt oder einschätzt.

Aus Sicht des Landes Baden-Württemberg ist es sinnvoll und wichtig, die bestehenden Autobahnachsen zu stärken. Dabei steht der Alaufstieg im Zuge der A 8 zwischen der AS Mühlhausen und Hohenstadt, für den zwischenzeitlich ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, eindeutig an erster Stelle.

Zudem begrüßt das Ministerium für Verkehr die vom Bund 2023 zur Beschleunigung vorgesehenen Maßnahmen im Zuge der A 5 und A6.

2. dem Landtag eine aktualisierte Umsetzungskonzeption für den Bedarfsplan 2016 im Zusammenhang mit dem Bundesfernstraßenausbaugesetz sowie überarbeitete Planungen für die Sanierung von Brücken und Tunneln im Zuge von Bundesstraßen vorzulegen.

Zu 2.:

Das Ziel der Erstellung der zweistufigen Umsetzungskonzeption war, aufgrund der Vielzahl von im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen in Baden-Württemberg, alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und in wenigen Ausnahmen auch des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht bis 2030 in einen geordneten Planungsprozess zu bringen.

Die Vorhaben der zweiten Stufe wurden auf der Basis fachlicher, transparenter und nachvollziehbarer Kriterien bewertet. Damit sollen zuerst die wirtschaftlichsten und wirksamsten Projekte dort umgesetzt werden, wo die Belastungen am höchsten sind. Eine Aktualisierung der Umsetzungskonzeption ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Dringend anstehende Schwerpunktvorhaben insbesondere im Bereich der Erhaltung und der Brückensanierung zeigen, dass der eingeschlagene Weg richtig ist, aber die Konzentration auf wesentliche Maßnahmen noch weiter verstärkt werden muss. Durch die Schwerpunktsetzung im Bereich der Brückenersatzbauplanung müssen zudem auch die finanziellen Ressourcen des Landes bei den Planungsmitteln zielgerichtet eingesetzt werden.

Neben einer Aufstockung der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen ist eine strategische Neuausrichtung der Erhaltungsplanung für Brückenbauwerke erforderlich, um die vorhandenen Ressourcen verbindlich und damit zielgerichteter für diesen Bereich einzusetzen.

Hermann

Minister für Verkehr