



HESSISCHER LANDTAG

23. 05. 2017

Kleine Anfrage

der Abg. Eckert und Frankenberger (SPD) vom 30.11.2016

betreffend den Stand der Verkehrsinfrastrukturplanung der Landesregierung

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

- Frage 1. Wie viele der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 vorgesehenen hessischen Projekte wurden beplant (Angaben bitte in Prozent und differenziert zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen)?
- Frage 2. Wie viel Prozent der Projekte des alten BVWP 2003 wurden zu Ende geplant bzw. vollständig beplant?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 war ein Planungsinstrument der Bundesregierung für Infrastrukturprojekte und die fachliche Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Dieser wurde 2004 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Daher bezieht sich die Antwort auf die Fragen 1 und 2 auf den Bedarfsplan 2004.

Der Bedarfsplan 2004 enthielt 33 Autobahnprojekte in den Dringlichkeitseinstufungen VB (vordringlicher Bedarf), VÖ (vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag) und W* (weiterer Bedarf mit Planungsrecht). Davon wurden 24 Projekte beplant, das entspricht einer Quote von 72,7 %. Weiterhin enthielt er 101 Bundesstraßenprojekte in den v.g. Einstufungen. Beplant wurden davon 91 Projekte, das entspricht einer Quote von 90,1 %. Von diesen insgesamt 134 Projekten wurde bei 66,4 % die Planung soweit fertig gestellt, dass ein zur Realisierung erforderliches Baurechtsverfahren eingeleitet werden konnte.

- Frage 3. Welche der aktuell vorgesehenen hessischen Projekte im neuen BVWP 2030 wurden bereits beplant oder vollständig beplant?

Fernstraßenprojekte des BVWP 2030, für die eine Planung aufgenommen wurde, sind in der beigefügten Anlage 1 zusammengestellt.

- Frage 4. Wie hoch sind die Planungskapazitäten bei Hessen Mobil und wie hat sich die Personalstärke im Planungsbereich seit Beginn der Legislaturperiode im Vergleich mit den letzten beiden Legislaturperioden verändert (bitte differenziert nach vorhandenen Stellen laut Stellenplan und tatsächlich besetzten Stellen)?
- Frage 5. Wie hoch ist der Anteil an Ingenieuren an der Gesamtpersonalstärke im Planungsbereich und welche Altersstruktur weisen diese auf?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für die Beschäftigten von Hessen Mobil, die überwiegend Planungsleistungen für Straßenbaumaßnahmen erbringen, erfolgt keine konkrete Ausweisung in Stellenplänen. Das Beschäftigungsvolumen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hessen Mobil, die überwiegend mit der Planung von Straßenbauprojekten befasst sind, beträgt zum Stichtag 01.12.2016 407,7 Vollzeitäquivalente (VZÄ), davon 263,1 VZÄ Ingenieurinnen und Ingenieure. Das entspricht einem Anteil von 65 %. Das Vollzeitäquivalent gibt an, wie viele Vollzeitstellen sich rechnerisch bei einer gemischten Personalbelegung (Vollzeit und Teilzeit) ergeben. Eine vergleichbare Abschät-

zung für die vergangenen beiden Legislaturperioden ist u.a. wegen verschiedener Umstrukturierungen in der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung - zuletzt zum 01.01.2012 durch Wegfall der Ämterstruktur - nicht möglich.

Grundsätzlich ist aber festzuhalten, dass der Stellenabbau bei den Ingenieuren gestoppt wurde und derzeit wieder mehr Ingenieure eingestellt werden.

Die Altersstruktur der Ingenieurinnen und Ingenieure, die überwiegend mit der Planung von Straßenbauprojekten befasst sind, stellt sich wie folgt dar:

Alter [Jahre]	Anteil [%]
- 30	5,8
31 - 35	9,1
36 - 40	9,9
41 - 45	13,1
46 - 50	21,5
51 - 55	18,3
56 - 60	15,7
60 +	6,6
Summe	100,0

Frage 6. Weshalb werden Planungsaufträge in nicht unerheblichem Umfang an die DEGES vergeben und wie hoch ist deren Auftragswert?

Der Bund hat die Investitionen in die Erhaltung der Bundesfernstraßen in den letzten Jahren deutlich erhöht und beabsichtigt, diese in Anbetracht des hohen Erhaltungsbedarfs auch in den kommenden Jahren auf hohem Niveau bereitzustellen. Hessen Mobil ist daher - auch in naher Zukunft - nicht allein in der Lage, die Planungsleistungen als Voraussetzung für die bauliche Umsetzung von Erneuerungsvorhaben im erforderlichen Umfang zu erbringen. Daher hat die Landesregierung entschieden, ab 2017 die DEGES mit Projekten mit einem Kostenvolumen von rund 1,1 Mrd. € zu beauftragen. Hierfür sind von der DEGES voraussichtlich Planungsleistungen in einer Gesamthöhe von ca. 100 Mio. € zu erbringen.

Frage 7. Wie viel der 679,4 Millionen Euro Investitionsmittel des Bundes an Hessen werden Ende 2016 nach aktuellem Stand voraussichtlich zurück an den Bund fließen bzw. nicht abgerufen werden?

Frage 8. In welcher Höhe hatte das BMVI dem Land Hessen Investitionsmittel für das laufende Jahr 2016 angeboten und in welcher Höhe wurden letztlich Mittel an Hessen verausgabt?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bund hat dem Land Hessen im Januar 2016 einen Verfügungsrahmen für Investitionsmittel in Höhe von 679,4 Mio. € zugewiesen. Das Land Hessen hat im Jahr 2016 für Investitionen in den Bundesfernstraßenbau 649,3 Mio. € verausgabt. Das ist u.a. dadurch begründet, dass es bei der Durchführung von Bauarbeiten in einigen Fällen zu Veränderungen und Unwägbarkeiten, die sich erst im Laufe des Jahres ergaben, kam. Beispielsweise wurden durch das anhaltende Niedrigwasser die Bauarbeiten an der Rheinbrücke Schierstein verzögert. Andere Beispiele sind die vor Ort gewünschte Verschiebung von Arbeiten an der B 42 im Rheingau von 2016 in das Folgejahr oder gesunkene Stahlpreise, die zu Minderausgaben bei Bauprojekten führten.

Auch ist der Anteil der Erhaltungsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau erfreulicherweise enorm gestiegen. In den Jahren 2015 und 2016 wurden für Hessen im Erhaltungsbereich Rekordsummen verausgabt; 2015 waren das über 400 Mio. €, 2016 über 380 Mio. €. Für 2017 ist ein Mitteleinsatz im Erhaltungsbereich von 380 Mio. € vorgesehen. Diese Erhaltungsmaßnahmen müssen jedoch unter Verkehr abgewickelt werden, was im ohnehin schon hochbelasteten hessischen Netz - insbesondere im Rhein-Main-Gebiet - zu Problemen führt. Es ist daher immer abzuwägen, wie die Maßnahmen im Interesse des Verkehrsflusses zeitlich angeordnet werden, auch wenn dies bedeuten kann, dass Teile von Maßnahmen - und damit auch deren Abrechnung - ins folgende Haushaltsjahr verschoben werden.

Wiesbaden, 8. Mai 2017

Tarek Al-Wazir

Anlagen

Straße		von	nach	Bauziel*	Einstufung*
A	3	Wiesbadener Kreuz		KN	VB-E
A	3	AS Frankfurt / Flughafen	AD Mönchhof	E 8	VB-E
A	3	AK Offenbacher Kreuz		KN	VB-E
A	5	AK Bad Homburg	AS Friedberg	E 8	VB-E
A	5	AK Bad Homburg		KN	VB-E
A	5	NWK Stadt Frankfurt / Main	AK Bad Homburg	E8	VB-E
A	5	AK Darmstadt		KN	VB-E
A	44	AK Kassel West	AD Kassel Süd	E 6	VB
A	44	AD Kassel-S (A7)	AD Wommen (A4)	N 4 + E 8	FD
A	45	AS Haiger/Burbach	AK Gambach	E 6	VB-E
A	49	AS Neuenthal	AS Schwalmstadt	N 4	FD
A	49	AS Schwalmstadt	AD A5/A 49	N 4	FD
A	66	AS Neuhof-S	AS Fulda-S	N 4	FD
A	66	AD Frankfurt/Erlenbruch	AS Frankfurt/Bergen-En	N 6	FD
A	67	AD Mönchhof	AS Lorsch	E 6	VB-E
A	643	AK Schiersteiner Kreuz	Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6 + E 6	FD
B	3	OU Wöllstadt /Nieder- und Oberwöllstadt		N 2	FD
B	3	Karben/Kloppenheim	Massenheim	E 4	WB*
B	3	OU Karben/Kloppenheim		N 2	VB
B	3	OU Karben/Okarben		N 2	VB
B	7	OU Calden		N 2	FD
B	8	OU Elz		N 2	WB
B	8	OU Limburg/Lindenholzhausen		N 2	VB
B	8	OU Brechen/Niederbrechen		N 2	VB
B	8	OU Bad Camberg	Erbach	N 2	VB
B	26	OU Babenhausen		N 2	WB*
B	27	Eschwege (A44)	Reichensachsen/ Eltmanshausen	E 4	VB
B	27	OU Reichensachsen		N 2	VB
B	27	OU Ludwigsau / Friedlos		N 3	VB
B	27	OU Neu Eichenberg/ Hebenshausen		N 2	WB
B	27	OU Hauneck/Unterhaun und Hauneck/Oberhaun	Hauneck/Sieglos	N 2	FD
B	37	OU Neckarsteinach		N 2	WB
B	38	OU Mörlenbach		N 2	VB
B	42	TOU Rüdesheim am Rhein "Auf der Lach"		N 2	VB
B	44	OU Groß-Gerau/Dornheim		N 2	VB
B	44	OU Gernsheim/ Klein- Rohrheim		N 2	FD

Straße		von	nach	Bauziel*	Einstufung*
B	47	Bürstadt	Lorsch	E 4	VB
B	47	OU Bürstadt		E 4	VB
B	47	OU Lampertheim/ Rosengarten		N 4	VB
B	49	OU Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth		N 2	VB
B	49	AS Löhnberg	Kloster Altenberg	E 4	FD
B	54	OU Limburg		N 2 /4	WB*
B	62	Lahntal/Göttingen	B 3	E 4	VB
B	62	OU Eckelshausen		N 2	VB
B	83	OU Bad Karlshafen		N 2	VB
B	83	OU Rothenburg / Lispshausen		N 2	VB
B	249	OU Eschwege		N 2	VB
B	252	OU Twiste		N 2	VB
B	252	OU Vöhl Dorffter		N 2	FD
B	252	OU Bottendorf		N 2	WB*
B	252	OU Ernsthausen		N 2	VB
B	252	OU Münchhausen/ Simtshausen/Todenhausen	Wetter-Lahntal	N 2	FD
B	253	OU Breidenbach		N 2	VB
B	254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach		N 2	VB
B	254	OU Wartenberg/Angersbach		N 2	VB
B	254	OU Wartenberg / Landenhausen		N 2	VB
B	260	OU Schlangenbad/ Wambach		N 2	VB
B	276	OU Bieber		N 2	VB
B	455	AS Friedberg	K11	E 4	VB
B	456	OU Usingen	Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456	N 2/3	VB
B	457	OU Büdingen/Büches		N 2	FD
B	486	Mörfelden-Walldorf (A 5)	OU Langen	E 4	VB
B	486	OU Mörfelden		N 2	VB
B	519	OU Weilbach		N 2	VB
B	519	OU Hofheim / Kriftel		N 2	VB
B	521	OU Altenstadt		N 2	VB

*siehe Abkürzungsverzeichnis

Erklärung der Abkürzungen

A	Bundesautobahn
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
NWK	Nordwestkreuz
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
OU	Ortsumfahrung
TOU	Teilortsumfahrung
S	Süd
N 2	2-streifiger Neubau
N4	4-streifiger Neubau
N 6	6-streifiger Neubau
N 2/3	2- bzw. 3-streifiger Neubau
N 2/4	2- bzw. 4-streifiger Neubau
N 6+E 6	6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
N 4+E 8	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
E 4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
E 6	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
E 8	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
KN	Ausbau eines Knotenpunktes
FD	Laufend und fest disponiert
VB-E	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung
VB	Vordringlicher Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB	Weiterer Bedarf