

**A n t w o r t**

**des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur**

**auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU  
– Drucksache 16/1993 –**

**Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz**

Die **Große Anfrage** vom 16. Januar 2013 hat folgenden Wortlaut:

Zur Situation im Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM – wenn im Folgenden vom „LBM“ gesprochen wird, so umfasst dieser Begriff immer auch das Landesamt Straßen und Verkehr – LSV – seit dessen Gründung als Rechtsvorgänger).

**Bruttopacht und Gesellschafterdarlehen**

1. Auf Grundlage welcher Fakten und mit welchen Berechnungsmethoden wurde seit der Gründung des LBM die jährliche Pacht des Landes an den LBM errechnet (falls im Laufe der Zeit unterschiedliche Methoden oder Fakten Anwendung fanden, diese bitte jährlich darstellen)?
2. Auf Grundlage welcher Fakten und welcher Berechnungsmethoden erfolgt die künftige Berechnung der Pacht?
3. Wie hoch waren bisher die jährlichen Bruttopachtzahlungen (zur Definition des Bruttoprinzips siehe Bericht des Landesrechnungshofs „Jahresbericht 2012“, Drucksache 16/850, S. 16, Punkt 3 „Zinszahlungen des Landesbetriebs Mobilität“, insbesondere Fußnoten 7 und 8) des Landes an den LBM seit dessen Gründung (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 4 darstellen)?
4. Wie hoch ist der jeweilige absolute und der relative Anteil der Zinszahlungen aus dem Gesellschafterdarlehen innerhalb der Bruttopachtzahlung (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 3 darstellen)?
5. Wie hoch ist ggf. die Differenz zwischen den bei Gründung des LBM bzw. bei den darauf folgenden längerfristigen Planungen der Landesregierung angenommenen Bruttopachtzahlungen und den tatsächlich erfolgten Bruttopachtzahlungen bis heute (bitte jährlich und pro angepasster Planung angeben)?
6. Von welchen künftigen jährlichen Bruttopachtzahlungen (incl. der für 2012/2013 veranschlagten Bruttopachtzahlungen, bitte alle Zahlen nach dem Bruttoprinzip angeben) des Landes an den LBM geht das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aktuell aus (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 7 darstellen)?
7. Von welchem jeweiligen jährlichen absoluten und relativen Anteil der Zinszahlungen für das Gesellschafterdarlehen innerhalb dieser künftigen Bruttopachtzahlung des Landes an den LBM geht das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aktuell aus (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 6 darstellen)?
8. Zu welchem Zinssatz hat das Land jeweils die Mittel aufgenommen, welche es als Gesellschafterdarlehen an den LBM ausgereicht hat?
9. Sind dem Land aus der Vergabe des Gesellschafterdarlehens Zinsgewinne entstanden?
10. Wenn ja, in welche Höhe (bitte pro Kalenderjahr auflisten)?
11. Auf welche Summe belief sich das Gesellschafterdarlehen des Landes an den LBM seit dessen Gründung (bitte jährlich zum Bilanzstichtag angeben)?

12. Wie hoch belief sich seit Gründung des LBM der sog. jährliche „Verzicht Gesellschafterdarlehen“ entsprechend der Wirtschafts- und Finanzpläne des LBM (bitte tabellarisch und grafisch jährlich darstellen)?
13. Handelt es sich hierbei um einen tatsächlichen Verzicht des Landes auf die Tilgung dieses Darlehens gegenüber dem LBM?
14. Wenn ja, wo wird dieser Verzicht im Haushaltsentwurf 2012/2013 der Landesregierung abgebildet?
15. Wenn nein, warum nicht und wie werden ggf. die diesbezüglichen Einnahmen des Landes im Haushaltsentwurf 2012/2013 des Landes abgebildet?
16. Von welcher Höhe des jährlichen Verzichts auf die Tilgung des Gesellschafterdarlehens geht das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aus (bitte tabellarisch und grafisch jährlich darstellen)?
17. Wann wird das bestehende Gesellschafterdarlehen abschließend getilgt sein?
18. Plant die Landesregierung die Vergabe weiterer Gesellschafterdarlehen an den LBM?
19. Wenn ja, wann, in welcher Höhe, zu welchen Konditionen und zu welchem Zweck?

#### **Kredite von Privaten bzw. Dritten**

20. Wie hat sich seit der Gründung des LBM die Summe der Kredite von Privaten an den LBM entwickelt und wie sind die jeweiligen Konditionen der einzelnen Kredite (bitte pro Jahr zum Bilanzstichtag angeben)?
21. Wie hoch waren die jährlichen absoluten Zinszahlungen des LBM für diese Kredite (bitte pro Jahr angeben)?
22. Wie hoch waren die relativen Zinsbelastungen des LBM pro Jahr für Kredite von Privaten an den LBM (bitte jährlich darstellen)?
23. Von welcher Entwicklung der Summe der Kredite von Privaten an den LBM geht das Land aktuell im Rahmen seiner mittelfristigen Finanzplanung (incl. der für die Jahre 2012/2013 veranschlagten Kredite) bzw. bis 2020 aus (bitte pro Jahr darstellen)?

#### **Liquiditätskredite**

24. Hat der LBM seit dessen Gründung am sog. Liquiditätspool des Landes teilgenommen?
25. Wenn ja, wann, in welcher Form (als „Zahler“ oder als „Nehmer“), zu welchen Konditionen und mit welchen jeweiligen Beträgen?
26. Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Teilnahme am Liquiditätspool dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?
27. Für den Fall, dass sich der LBM am sogenannten Liquiditätspool als „Nehmer“ beteiligt hat, für welche konkreten Maßnahmen wurden die so ausgeliehenen Beträge wann eingesetzt?
28. Wurden mit diesen Mitteln ggf. auch investive Maßnahmen vorfinanziert oder finanziert?
29. Wenn ja, welche?
30. In welchem Umfang wurde es dem LBM seit dessen Gründung seitens des Haushaltsgesetzgebers gesetzlich ermöglicht, sich über Kassenverstärkungskredite zu finanzieren (bitte pro Haushaltsjahr in absoluten Zahlen darstellen)?
31. Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Inanspruchnahme dieser Kassenverstärkungskredite dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?
32. Zu welchen Konditionen erfolgte ggf. die Inanspruchnahme von Kassenverstärkungskrediten jeweils?
33. Für den Fall, dass der LBM entsprechende Mittel in Anspruch genommen hat, für welche konkreten Maßnahmen wurden die so ausgeliehenen Beträge eingesetzt?
34. Wurden mit diesen Mitteln ggf. auch investive Maßnahmen vorfinanziert oder finanziert?
35. Wenn ja, welche?

#### **Kredite von anderen Landesgesellschaften**

36. Wurden seitens des LBM seit dessen Gründung Kredite von anderen Institutionen, welche dem Land zuzurechnen sind (z. B. die Investitions- und Strukturbank), aufgenommen oder ähnliche Finanzierungsgeschäfte mit diesen getätigt?
37. Wenn ja, welche Finanzierungsgeschäfte, mit welchen Institutionen bzw. Gesellschaften, wann, in welchem Umfang und zu welchen Konditionen?
38. Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Inanspruchnahme dieser Kredite bzw. Finanzierungsinstrumente dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?
39. Welche Maßnahmen wurden ggf. mit diesen Mitteln finanziert?

**Personalentwicklung**

40. Wie hat sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente) des LBM seit dessen Gründung entwickelt (bitte jährlich und hinsichtlich der Kategorien technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst in Tabellenform sowie grafisch auf der Zeitachse darstellen)?
41. In welcher bereinigten Höhe (also abzüglich Lohn- und Tarifsteigerungen etc.) wurden somit Personalkosten seit Gründung des LBM bezogen auf das Wirtschaftsjahr 2012 (sollten die Zahlen noch nicht vorliegen bitte für 2011 beantworten) eingespart?
42. Wie hat sich der Personalkostenanteil in relativer und in absoluter Höhe seit Gründung des LBM entwickelt (bitte jährlich darstellen)?
43. Von welchen Personalkosten geht die Landesregierung beim LBM im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aus (bitte jährlich darstellen)?
44. Welcher weitere Personalabbau ist im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 vorgesehen, in welchem Umfang und in welchen Bereichen (technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst)?
45. Welche Gemeinkostenzuschläge gibt es?
46. Wie haben sich diese Gemeinkostenzuschläge seit der Gründung des LBM entwickelt?
47. Wie haben sich die Rückstellungen für Überstunden seit Gründung des LBM entwickelt und wie ist die jeweilige Berechnungsgrundlage (bitte auf der Zeitachse jährlich darstellen)?
48. Was sind ggf. die Gründe dafür, dass die Rückstellungen für geleistete Überstunden langfristig gestiegen sind?
49. Gibt es Bereiche (technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst), für die überdurchschnittlich hohe Rückstellungen gebildet werden mussten?
50. Wenn ja, welche und warum?
51. Welchen Vollzeitäquivalenten (jeweils bezogen im Mittelwert auf Angestellte und Beamte, aufgliedert nach mittlerem, gehobenem und höherem Dienst) entsprechen die Gesamtrückstellungen zum 31. Dezember 2012 bezogen auf ein Kalenderjahr?
52. Welche Aufgaben wurden dem LBM seit dessen Gründung übertragen oder von diesem selbst initiiert, für die auch neue Stellen innerhalb des Geschäftsverteilungsplans geschaffen wurden (bitte Anzahl der zusätzlichen Stellen für die jeweilige neue bzw. zusätzliche Aufgabe mit dem jeweiligen Zeitpunkt darstellen)?

**Erzielte Einsparungen sowie neue bzw. zusätzliche Aufgaben**

53. In welcher Höhe wurden seit Gründung des LBM Kosten außerhalb des Personals in welchen Bereichen eingespart (bitte jährlich darstellen)?
54. In welcher Höhe sollen im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 weitere Kosten außerhalb des Personals eingespart werden?
55. Kam es zur Übernahme von neuen bzw. zusätzlichen Aufgaben durch den LBM, welche über bereits erreichte Einsparmaßnahmen finanziert wurden?
56. Wenn ja, welche Aufgaben waren dies, wann wurden diese übernommen und welche finanziellen Belastungen induzierten diese Maßnahmen jährlich für den LBM (bitte jeweils einzeln darstellen)?
57. Wie hoch sind im Wirtschaftsjahr 2012 (sollten die Zahlen noch nicht vorliegen bitte für 2011 beantworten), nach Abzug der Belastungen für den LBM durch neue bzw. zusätzliche Aufgaben, die tatsächlichen Gesamteinsparungen des LBM (bitte pro Jahr darstellen)?
58. In welchem Umfang weichen diese – von den ursprünglich bei Gründung des LBM bzw. bei den darauf folgenden längerfristigen Planungen der Landesregierung angenommenen Einsparpotenzialen – ab (bitte jährlich darstellen)?
59. Ist künftig die Übernahme weiterer Aufgaben durch den LBM geplant?
60. Wenn ja, welche, zu welchem Zeitpunkt und mit welchem finanziellen Aufwand für den LBM (ggf. bitte einzeln darstellen)?

**Landesstraßennetz**

61. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Landesstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 62 und 63 darstellen)?
62. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 61 und 63 darstellen)?

63. In welcher Höhe belaufen sich die bilanziellen Abschreibungen für das Landesstraßennetz seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 61 und 62 darstellen)?
64. Welche jährliche Investitionssumme erachtet die Landesregierung im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 jährlich als erforderlich, um das Landesstraßennetz in seinem derzeitigen Zustand zu erhalten?
65. Welche Gutachten wurden dazu von wem mit welchen Kosten und mit welchem genauen Auftrag erstellt? Wie waren ggf. die Ergebnisse?
66. In welcher Höhe belaufen sich die jährlichen bilanziellen Abschreibungsbeträge im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bis 2020 (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit der Antwort auf Frage 64 darstellen)?
67. Teilt die Landesregierung die Feststellung des Landesrechnungshofs (Jahresbericht 2011 II, Drucksache 15/5515, S. 22): „Das vom Landesbetrieb Mobilität seit 2003 angestrebte Ziel, eine wesentliche Verschlechterung des Zustands der Brücken an Landesstraßen zu verhindern, wurde nicht erreicht.“?
68. Wenn nein, warum nicht?
69. Wie hoch beziffert der Landesrechnungshof den Investitionsstau im Bereich der Brücken bis 2009?
70. Teilt die Landesregierung diese Auffassung?
71. Wenn nein, warum nicht und von welchem Betrag geht sie ggf. aus?
72. Welche finanziellen Vorkehrungen haben die Landesregierung bzw. der LBM seit Veröffentlichung des Berichts des Landesrechnungshofs im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung getroffen, um die Sanierung von Brücken zu sichern (bitte hinsichtlich der finanziellen Maßnahmen auf einer jährlichen Zeitachse abbilden)?
73. Decken diese geplanten Maßnahmen den tatsächlichen Bedarf ab?
74. Kommen auf den LBM in den kommenden Jahren – über den Finanzierungsbedarf im Brückenbereich hinaus – weitere Kostenbelastungen zu, welche in der mittelfristigen Finanzplanung des LBM bzw. der Landesregierung bisher noch nicht abgebildet sind?
75. Wenn ja, welche erhöhten Aufwendungen sind dies im Einzelnen und mit welchen zusätzlichen Belastungen für den LBM ist ggf. jeweils zu rechnen?

#### **Kreisstraßennetz**

76. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 77 und 78 darstellen)?
77. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 76 und 78 darstellen)?
78. In welcher Höhe belaufen sich die bilanziellen Abschreibungen für das Kreisstraßennetz seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 76 und 77 darstellen)?
79. In welcher Höhe belaufen sich die jährlichen bilanziellen Abschreibungsbeträge im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bis 2020?

#### **Grundsätzliche Annahmen der Landesregierung bzgl. der Entwicklung des LBM**

80. Von welchen grundlegenden Annahmen bzw. Modellen ging die Landesregierung bei der Gründung des LBM hinsichtlich folgender Eckwerte innerhalb der Finanzplanung des LBM bis 2018 aus (bitte die Annahmen auf einer Zeitachse bis 2018 entsprechend der nachstehenden Eckpunkte tabellarisch und grafisch darstellen):
  - a. jährliche Bruttopacht des Landes,
  - b. jährliche Höhe des Gesellschafterdarlehens,
  - c. jährliche Tilgung bzw. jährlicher Verzicht auf Tilgung des Gesellschafterdarlehens bis zur abschließenden Tilgung des Gesellschafterdarlehens,
  - d. jährliche Gesamtzinsbelastung durch Darlehen gegenüber dem Gesellschafter,
  - e. jährliche Höhe der Gesamtkreditbelastungen gegenüber Privaten,
  - f. jährliche Gesamtzinsbelastung durch Darlehen gegenüber Privaten,
  - g. jährlicher durchschnittlicher Bedarf an Liquiditätskrediten,
  - h. erreichte Summe der Einsparungen im Personalbereich,
  - i. erreichte Summe der wiederkehrenden Einsparungen insgesamt,
  - j. jährliche Nettokreditaufnahme,
  - k. jährliche Investitionen nach kameraler Abgrenzung und
  - l. Erreichung eines ausgeglichenen Betriebsergebnisses des LBM?

81. Wann wurden die oben genannten grundsätzlichen Annahmen der Landesregierung (Frage 80) aus dem Jahr 2002 von der Landesregierung bzw. dem LBM wie verändert, angepasst, fortgeschrieben oder auch erstmals fixiert (z. B. Abschreibungen) (bitte pro Veränderung, Anpassung etc. jeweils als eigenständige Darstellung im Zusammenhang mit den übrigen oben genannten Eckpunkten, in der oben genannten Darstellungsweise abbilden)?
82. Welche inhaltlichen Gründe lagen ggf. den jeweiligen Anpassungen zugrunde (bitte die einzelnen Gründe exakt inhaltlich beschreiben und entsprechend quantifizieren)?
83. Wie hat sich seit Gründung des LBM die tatsächliche jährliche Nettokreditaufnahme des LBM entwickelt (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?
84. Wie haben sich seit Gründung des LBM die tatsächlichen jährlichen Investitionen des LBM (nach kameraler Abgrenzung) entwickelt (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?
85. Wie stellt sich seit Gründung des LBM die jährliche Differenz zwischen der tatsächlichen jährlichen Nettokreditaufnahme einerseits und den tatsächlichen jährlichen Investitionen des LBM (nach kameraler Abgrenzung) andererseits dar (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?
86. Wann rechnet die Landesregierung mit einer Nettokreditaufnahme von null beim LBM und welche weiteren Maßnahmen sind zur Erreichung dieses Ziels ggf. erforderlich?
87. Gibt es Einschätzungen Dritter – z. B. von Wirtschaftsberatungsgesellschaften, dem Landesrechnungshof, Wirtschaftsprüfern, Externen etc. – zum Stand der derzeitigen und zukünftigen Liquiditätsslage des LBM bei dem derzeitigen Geschäftsmodell?
88. Wenn ja, wann wurden diesbezüglich welche Informationen, von welcher Institution jeweils gegenüber der Landesregierung, deren nachgeordneten Behörden oder Einrichtungen etc. vorgebracht?
89. Wo sind diese Informationen ggf. für den Haushaltsgesetzgeber einzusehen (bitte exakte Quellenangabe)?
90. Nach welchen Kriterien und in welcher Form bezieht die Landesregierung die Neuverschuldung und die Investitionen des LBM im Rahmen ihrer Haushaltsaufstellung – seit 2002 – bzgl. des verfassungsrechtlichen Junktims zwischen Neuverschuldung und Investitionsausgaben ein?
91. Hat der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz sich gegenüber der Landesregierung hinsichtlich dieser Thematik bisher geäußert?
92. Wenn ja, wie?
93. Schlägt der Landesrechnungshof ggf. eine andere Verfahrensweise vor?
94. Wenn ja, warum?

#### **Künftige Aufgabenwahrnehmung durch den LBM**

95. Liegen der Landesregierung Kenntnisse darüber vor, dass aufgrund einer nicht auskömmlichen Personal- oder Sachausstattung des LBM (siehe z. B. Presseberichterstattung in der Rhein-Zeitung vom 27. November 2012) vorhandene Mittel für den Straßenbau in Rheinland-Pfalz nicht mehr zeitnah in die Infrastruktur des Landes investiert werden können?
96. Wenn ja, welche?
97. Seit wann liegen diese Kenntnisse ggf. vor?
98. Wie viele Planungsarbeiten mit welchen zu kalkulierenden Baukostensummen für Straßen werden nach außen vergeben, wie viele werden vom LBM selbst übernommen?

#### **Investitionen in Straßen in Rheinland-Pfalz**

99. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt, Um- und Ausbau des Landstraßennetzes entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
100. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Landstraßen entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
101. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt, Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?

102. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Kreisstraßen entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
103. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt des Bundesstraßennetzes (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
104. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Um- und Ausbau des Bundesstraßennetzes (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
105. Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Bundesstraßen (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?
106. Wie haben sich seit 1991 die Mittel des Bundes entwickelt, welche im Rahmen des Haushaltsvollzugs des Bundes dem Land zusätzlich – also über die bereits vom Bund festgesetzte Quote hinaus – für den Erhalt, den Aus- und Umbau sowie den Neubau von Bundesstraßen zugewiesen und dann auch umgesetzt wurden (bitte jährlich darstellen)?
107. Geht die Landesregierung davon aus, dass der LBM auch künftig in der Lage sein wird, kurzfristige Mittelzuweisungen des Bundes in diesem Bereich baulich umzusetzen, sodass eine Inanspruchnahme der Mittel möglich ist?
108. Wenn ja, warum?
109. Wenn nein, warum nicht?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Große Anfrage namens der Landesregierung – Zuleitungsschreiben der Chefin der Staatskanzlei vom 6. März 2013 – wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Die öffentlichen Haushalte stehen auch weiterhin vor der Herausforderung, ihre Kreditfinanzierung zurückzuführen. Gerade vor dem Hintergrund der in Rheinland-Pfalz verfassungsrechtlich verankerten Pflicht, spätestens im Jahr 2020 den Haushalt grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen (Artikel 117 Abs. 1 der Landesverfassung), werden in allen Bereichen der öffentlichen Verwaltung weitere Maßnahmen zur Anpassung der Ausgaben erforderlich sein. Dies gilt auch für den Verkehrssektor. Dementsprechend verfolgt die Landesregierung das Ziel, verstärkt in die Erhaltung des Landesstraßennetzes statt in den Neubau von Landesstraßen zu investieren.

Mit der Gründung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) wurde unter anderem das Ziel verfolgt, mit dem Straßenvermögen einen wesentlichen Teil der Vermögensmasse des Landes zu bilanzieren und die Wertentwicklung dieses Vermögens transparent zu machen. Daneben konnten durch den Aufbau einer Kosten- und Leistungsrechnung sowie eines Controllings wesentliche Steuerungsinstrumente geschaffen werden. Der LBM ist daher in der Lage, fachliche und kaufmännische Steuerungsinstrumente aufzubereiten und zur Handlungsgrundlage für Entscheidungen zu machen.

Die Große Anfrage beantworte ich wie folgt:

#### ***Bruttopacht und Gesellschafterdarlehen***

1. *Auf Grundlage welcher Fakten und mit welchen Berechnungsmethoden wurde seit der Gründung des LBM die jährliche Pacht des Landes an den LBM errechnet (falls im Laufe der Zeit unterschiedliche Methoden oder Fakten Anwendung fanden, diese bitte jährlich darstellen)?*

Die Finanzausstattung des LBM wird durch den verbindlichen Wirtschaftsplan des LBM, der dem Haushaltsplan des Landes als Anlage beigelegt ist (§ 26 Abs. 1 Satz 2 LHO), die im Kapitel 03 19 (ehemals Kapitel 08 06) des Haushaltsplans dargestellten Zuführungen sowie die in § 2 des jeweiligen Haushaltsgesetzes dargestellte Kreditemächtigung bestimmt. Das Nutzungsentgelt ist somit nur eine – wenn auch wesentliche – Zuführung aus dem Kernhaushalt an den LBM. Alle wesentlichen Entscheidungen über die Finanzausstattung des LBM unterliegen somit dem Budgetrecht des Landtags.

Bei der Gründung des LBM bestand ein grundsätzliches Einverständnis darüber, dem Landesbetrieb für seine Tätigkeit eine möglichst hohe Planungssicherheit geben zu wollen. Zur Konkretisierung dieses Ziels wurden verwaltungsinterne Vereinbarungen geschlossen. Gleichwohl werden auch in der Zukunft alle Budgetentscheidungen auf der Grundlage des jeweiligen Haushaltsgesetzes und des Haushaltsplans durch den Haushaltsgesetzgeber selbst getroffen.

Die Berechnung des Nutzungsentgelts („Pacht“) in dem geschilderten Rahmen entspricht grundsätzlich den Vereinbarungen, die am 24. Juni/13. Juli 2004 zwischen dem damaligen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) und dem damaligen Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (LSV) geschlossen worden sind.

Entsprechend der „Vereinbarung über Nutzung, Verwaltung, Betrieb und Bestandserhaltung des Landesstraßennetzes für die Jahre 2003 und 2004“ hat der LBM für das Geschäftsjahr 2003 243,6 Mio. Euro und für das Geschäftsjahr 2004 226,2 Mio. Euro pauschal erhalten.

Gemäß der „Vereinbarung über Nutzung, Verwaltung, Betrieb und Bestandserhaltung des Landesstraßennetzes für die Jahre 2005 ff.“ wurde für das Geschäftsjahr 2005 das Nutzungsentgelt zunächst auf 221,9 Mio. Euro festgesetzt und auf Basis der bilanzierten Anlagenwerte zum 31. Dezember 2004 abschließend in Höhe von 5,5 Prozent der Summe der fortgeschriebenen Buchwerte festgelegt.

Nach der „Vereinbarung über Bestanderweiterungen des Landesstraßennetzes“ soll sich das Nutzungsentgelt für neu hergestellte Straßen- und Ingenieurbauwerke auf 7,5 Prozent sowie für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken auf fünf Prozent der vom Land genehmigten Kosten bemessen.

Gemäß der „Vereinbarung über Nutzung, Verwaltung, Betrieb und Bestandserhaltung des Landesstraßennetzes für die Jahre 2005 ff.“ wurde ab dem Geschäftsjahr 2006 das Nutzungsentgelt um zwei Prozent des jeweiligen Vorjahreswertes gesteigert. Ab dem Jahr 2009 sollte eine Anpassung des Nutzungsentgelts unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Straßenzustandserfassung 2007 sowie der bis dahin erreichten Bestandsveränderungen (Zugänge/Abgänge) beim Anlagevermögen erfolgen.

Wie bereits beschrieben, standen bzw. stehen die administrativen Regelungen immer unter dem Vorbehalt einer späteren Bewilligung entsprechender Haushaltsmittel durch den Haushaltsgesetzgeber. Vor dem Hintergrund der Haushaltslage des Landes wurde das Berechnungsverfahren im Jahr 2009 überprüft und den Gegebenheiten angepasst. Gegenüber einer Fortschreibung des früheren Verfahrens ergaben sich hierdurch geringere Pachtbeträge. Auf die entsprechenden Informationen in der Landtagsdrucksache 16/1991 zum Verfahren für die Berechnung der Pachtbeträge wird hingewiesen.

2. *Auf Grundlage welcher Fakten und welcher Berechnungsmethoden erfolgt die künftige Berechnung der Pacht?*

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der „Schuldenbremse“ wird neu zu entscheiden sein, ob und ggf. wie das bisherige Berechnungsverfahren für die Pacht den Erfordernissen des Landeshaushalts insgesamt anzupassen ist.

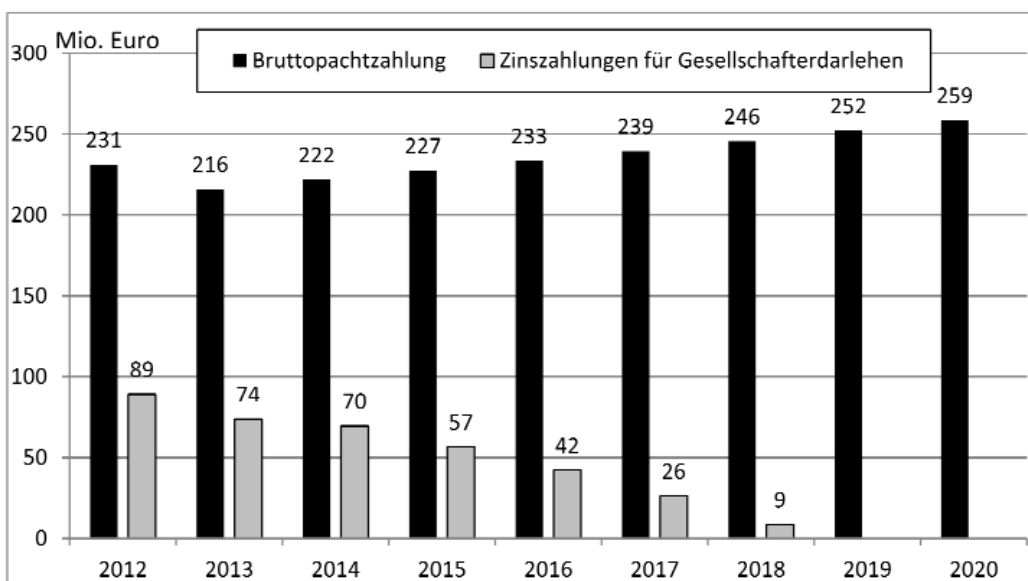
3. *Wie hoch waren bisher die jährlichen Bruttopachtzahlungen (zur Definition des Bruttoprinzips siehe Bericht des Landesrechnungshofs „Jahresbericht 2012“, Drucksache 16/850, S. 16, Punkt 3 „Zinszahlungen des Landesbetriebs Mobilität“, insbesondere Fußnoten 7 und 8) des Landes an den LBM seit dessen Gründung (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 4 darstellen)?*
4. *Wie hoch ist der jeweilige absolute und der relative Anteil der Zinszahlungen aus dem Gesellschafterdarlehen innerhalb der Bruttopachtzahlung (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 3 darstellen)?*
5. *Wie hoch ist ggf. die Differenz zwischen den bei Gründung des LBM bzw. bei den darauf folgenden längerfristigen Planungen der Landesregierung angenommenen Bruttopachtzahlungen und den tatsächlich erfolgten Bruttopachtzahlungen bis heute (bitte jährlich und pro angepasster Planung angeben)?*

Die Entwicklung der Brutto-Pachtzahlungen, der Zinszahlungen auf das Gesellschafterdarlehen und die Abweichungen zwischen den geplanten und den tatsächlich erfolgten Brutto-Pachtzahlungen hat die Landesregierung bereits in der Anlage 1 zur Landtagsdrucksache 16/1991 dargestellt, auf die insoweit verwiesen wird. Bei der Darstellung in der angegebenen Bezugsquelle wurden aus Gründen der Transparenz auch die anteiligen Globalen Minderausgaben berücksichtigt.

6. *Von welchen künftigen jährlichen Bruttopachtzahlungen (incl. der für 2012/2013 veranschlagten Bruttopachtzahlungen, bitte alle Zahlen nach dem Bruttoprinzip angeben) des Landes an den LBM geht das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aktuell aus (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 7 darstellen)?*
7. *Von welchem jeweiligen jährlichen absoluten und relativen Anteil der Zinszahlungen für das Gesellschafterdarlehen innerhalb dieser künftigen Bruttopachtzahlung des Landes an den LBM geht das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aktuell aus (bitte jährlich in einer gemeinsamen grafischen Darstellung mit der Antwort auf Frage 6 darstellen)?*

Die Finanzplanung des Landes wird von der Landesregierung beschlossen und hat politischen Programmcharakter. Die in der Finanzplanung zugrunde gelegten Einzelplanungen sowie die in der Finanzplanung dargestellten Haushaltszahlen sind nicht verbindlich für die tatsächliche Aufstellung der zukünftigen Haushaltspläne, die vom Landtag zu beschließen sind. Die hier dargestellten Zahlen des Doppelhaushalts 2012/2013 auf der einen Seite und des Finanzplans 2011 bis 2016 auf der anderen Seite haben insofern nicht die gleiche Verbindlichkeit und naturgemäß auch nicht die gleiche Planungstiefe und -dichte.

Mio. Euro	Doppelhaushalt		Finanzplanung			Langfristprojektion			
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttopachtzahlung	231	216	222	227	233	239	246	252	259
Zinszahlungen für Gesellschafterdarlehen	89	74	70	57	42	26	9	0	0
Nettopachtzahlung	142	142	152	171	191	213	237	252	259
v. H.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttopachtzahlung	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Zinszahlungen für Gesellschafterdarlehen	39	34	31	25	18	11	4	0	0
Nettopachtzahlung	61	66	69	75	82	89	96	100	100



8. Zu welchem Zinssatz hat das Land jeweils die Mittel aufgenommen, welche es als Gesellschafterdarlehen an den LBM ausgereicht hat?
9. Sind dem Land aus der Vergabe des Gesellschafterdarlehens Zinsgewinne entstanden?
10. Wenn ja, in welcher Höhe (bitte pro Kalenderjahr auflisten)?

Dem LBM (damals noch LSV) wurden bei Gründung die Wirtschaftsgüter der Straßen- und Verkehrsverwaltung des Landes zu wirtschaftlichem Eigentum überlassen. Dies erfolgte in Höhe des Stammkapitals von 1 Mrd. Euro unentgeltlich. In Höhe von rund 2,5 Mrd. Euro erfolgte dies entgeltlich. Das Land gewährte dem Landesbetrieb hierfür ein entsprechendes Gesellschafterdarlehen. Insofern wurden keine Mittel aufgenommen, um sie dem Landesbetrieb als Gesellschafterdarlehen weiterzureichen. Somit kann die Frage zu dem Zinssatz für die aufgenommenen Mittel nicht beantwortet werden.

11. Auf welche Summe belief sich das Gesellschafterdarlehen des Landes an den LBM seit dessen Gründung (bitte jährlich zum Bilanzstichtag angeben)?

Die Entwicklung des Gesellschafterdarlehens zu den Bilanzstichtagen seit Gründung des LBM ist in der Anlage 1 dargestellt. Der Wert für das Jahr 2012 kann noch nicht benannt werden, da ein Jahresabschluss für 2012 noch nicht erstellt ist.



12. *Wie hoch belief sich seit Gründung des LBM der sog. jährliche „Verzicht Gesellschafterdarlehen“ entsprechend der Wirtschafts- und Finanzpläne des LBM (bitte tabellarisch und grafisch jährlich darstellen)?*

Die Höhe des sog. „Verzichts Gesellschafterdarlehen“ stellt sich nach den Jahresabschlüssen für die einzelnen Jahre wie folgt dar (Angaben in Mio. Euro):

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
150,6	148,1	136,5	126,2	145,1	145,1	138,0	145,3	140,1

Eine graphische Übersicht enthält die Anlage 2.

Der Wert für das Jahr 2012 kann derzeit nicht benannt werden, da ein Jahresabschluss für 2012 noch nicht erstellt ist.

13. *Handelt es sich hierbei um einen tatsächlichen Verzicht des Landes auf die Tilgung dieses Darlehens gegenüber dem LBM?*  
 14. *Wenn ja, wo wird dieser Verzicht im Haushaltsentwurf 2012/2013 der Landesregierung abgebildet?*  
 15. *Wenn nein, warum nicht und wie werden ggf. die diesbezüglichen Einnahmen des Landes im Haushaltsentwurf 2012/2013 des Landes abgebildet?*

Wie in Beantwortung der Frage 8 mitgeteilt, hat das Land keine Mittel aufgenommen, um sie dem Landesbetrieb als Gesellschafterdarlehen weiterzureichen.

Über den jährlichen anteiligen Verzicht auf das Gesellschafterdarlehen wird der Wirtschaftsplan des LBM buchmäßig ausbalanciert. Die Ansätze des Wirtschaftsplans des LBM wurden für die Jahre 2002 bis 2011 jeweils im Kapitel 08 06 des Landeshaushalts verbindlich festgelegt. Im Landeshaushalt 2012/2013 ist er im Kapitel 03 19 ausgewiesen.

Der Verzichtsbeitrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung des LBM als Ertrag und zugleich in der Finanzrechnung als Kapitalabfluss ausgewiesen.

16. *Von welcher Höhe des jährlichen Verzichts auf die Tilgung des Gesellschafterdarlehens gibt das Land in seiner mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aus (bitte tabellarisch und grafisch jährlich darstellen)?*  
 17. *Wann wird das bestehende Gesellschafterdarlehen abschließend getilgt sein?*

Bis zu welcher Höhe ein Verzicht des Landes auf Tilgung des Gesellschafterdarlehens durch den LBM erfolgen kann, wird im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren festgelegt. Im Rahmen der Finanzplanung wird diese Größe nicht explizit geschätzt. Deshalb ist eine abschließende Aussage, ob und ggf. wann das Gesellschafterdarlehen tatsächlich getilgt sein wird, derzeit nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

18. *Plant die Landesregierung die Vergabe weiterer Gesellschafterdarlehen an den LBM?*  
 19. *Wenn ja, wann, in welcher Höhe, zu welchen Konditionen und zu welchem Zweck?*

Die Vergabe weiterer Gesellschafterdarlehen an den LBM ist derzeit nicht vorgesehen.

#### ***Kredite von Privaten bzw. Dritten***

20. *Wie hat sich seit der Gründung des LBM die Summe der Kredite von Privaten an den LBM entwickelt und wie sind die jeweiligen Konditionen der einzelnen Kredite (bitte pro Jahr zum Bilanzstichtag angeben)?*

Die Entwicklung der Kredite von Privaten an den LBM seit seiner Gründung – jeweils zum Bilanzstichtag – ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht (Angaben in Mio. Euro).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fremdkapital zum 31. Dezember	333,9	524,0	677,3	835,2	980,6	1 216,2	1 393,7	1 553,3	1 701,5
Private Vorfinanzierung zum 31. Dezember	187,1	180,3	170,7	159,3	141,4	129,4	111,3	99,2	86,9

Eine Darstellung der jeweiligen Kreditkonditionen der einzelnen Kreditverträge würde im Rahmen der Beantwortung einer Großen Anfrage einen unverhältnismäßigen Aufwand verursachen und ist in der dafür vorgesehenen Frist nicht leistbar.

21. *Wie hoch waren die jährlichen absoluten Zinszahlungen des LBM für diese Kredite (bitte pro Jahr angeben)?*

Die Höhe der jährlichen absoluten Zinszahlungen des LBM für die von Privaten aufgenommenen Kredite ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht (Angaben in Mio. Euro).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Zinsen für Fremdkapital	8,96	14,16	18,93	24,76	32,94	41,51	50,34	51,09	56,41
Zinsen für private Vorfinanzierung	7,41	7,40	6,98	6,92	6,85	6,65	3,88	1,99	1,63

22. *Wie hoch waren die relativen Zinsbelastungen des LBM pro Jahr für Kredite von Privaten an den LBM (bitte jährlich darstellen)?*

Da nicht angegeben ist, zu welchem Grundbetrag die Zinszahlungen in Relation gesetzt werden sollen, kann die Frage nicht beantwortet werden.

23. *Von welcher Entwicklung der Summe der Kredite von Privaten an den LBM geht das Land aktuell im Rahmen seiner mittelfristigen Finanzplanung (incl. der für die Jahre 2012/2013 veranschlagten Kredite) bzw. bis 2020 aus (bitte pro Jahr darstellen)?*

Die bisherigen Planungen zur Entwicklung der Kredite beim LBM gehen von folgenden Zahlen aus:

in Mio. Euro	Doppelhaushalt		Finanzplanung			Langfristprojektion			
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kredite von Privaten	1 872	2 040	2 208	2 359	2 490	2 605	2 702	2 790	2 878

Hinsichtlich der Verbindlichkeit der Werte aus der Finanzplanung wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

24. *Hat der LBM seit dessen Gründung am sog. Liquiditätspool des Landes teilgenommen?*

25. *Wenn ja, wann, in welcher Form (als „Zabler“ oder als „Nehmer“), zu welchen Konditionen und mit welchen jeweiligen Beträgen?*

26. *Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Teilnahme am Liquiditätspool dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?*

Zur Beteiligung des LBM am Liquiditätspool hat die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage des MdL Licht (CDU) in der Drucksache 16/630 Stellung genommen, auf die insoweit verwiesen wird.

Eine Vereinbarung über die Einbeziehung des LBM in den Liquiditätspool wurde zwischen dem Landesbetrieb Mobilität und dem Ministerium der Finanzen am 20. September 2002 getroffen.

Im Rahmen des Liquiditätspools stellt der LBM je nach der eigenen Kassenlage seine nicht benötigte Liquidität in den Pool ein. Wenn Liquiditätsbedarf besteht, wird dieser aus dem Liquiditätspool auf der Basis der jeweiligen Kassenkreditermächtigungen des LBM gedeckt. Aus den so generierten Einzahlungen und Auszahlungen ergibt sich für den LBM ein täglicher Saldo im Liquiditätspool, der positiv (Haben) oder negativ (Soll) sein und in Abhängigkeit vom Geschäftsablauf erheblichen Schwankungen unterliegen kann.

Eine Übersicht der Jahresendstände ab dem Jahr 2003 (bilanzierte Werte) ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht (Beträge in Mio. Euro).

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
- 16,9	27,6	15,4	36,3	11,4	71,8	83,1	50,2	32,9 <sup>*)</sup>	21,2 <sup>*)</sup>

\*) Werte laut Kassenbericht der Landeshauptkasse.

Die jährlichen durchschnittlichen Zinssätze, die sowohl für negative als auch positive Saldenstände gelten und die Konditionen des Landes am Kreditmarkt auch auf den Bereich des LBM übertragen, stellen sich wie folgt dar (Jahreszinssatz in Prozent):

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
2,32	2,04	2,09	2,84	3,68	3,87	0,68	0,39	0,84	0,16

Von einer Darstellung der monatlichen Salden sowie der jeweiligen Konditionen im Einzelnen musste aufgrund des Umfangs der Daten im Rahmen der Beantwortung dieser Großen Anfrage abgesehen werden.

27. Für den Fall, dass sich der LBM am sogenannten Liquiditätspool als „Nehmer“ beteiligt hat, für welche konkreten Maßnahmen wurden die so ausgeliehenen Beträge wann eingesetzt?
28. Wurden mit diesen Mitteln ggf. auch investive Maßnahmen vorfinanziert oder finanziert?
29. Wenn ja, welche?

Da die über den Liquiditätspool aufgenommenen Mittel allgemeine Finanzierungsmittel darstellen, ist eine Zuordnung zu konkreten Maßnahmen nicht möglich.

30. In welchem Umfang wurde es dem LBM seit dessen Gründung seitens des Haushaltsgesetzgebers gesetzlich ermöglicht, sich über Kassenverstärkungskredite zu finanzieren (bitte pro Haushaltsjahr in absoluten Zahlen darstellen)?
31. Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Inanspruchnahme dieser Kassenverstärkungskredite dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?
32. Zu welchen Konditionen erfolgte ggf. die Inanspruchnahme von Kassenverstärkungskrediten jeweils?
33. Für den Fall, dass der LBM entsprechende Mittel in Anspruch genommen hat, für welche konkreten Maßnahmen wurden die so ausgeliehenen Beträge eingesetzt?
34. Wurden mit diesen Mitteln ggf. auch investive Maßnahmen vorfinanziert oder finanziert?
35. Wenn ja, welche?

Die für den LBM erforderliche Liquidität wird ausschließlich durch die im Wirtschaftsplan veranschlagten und in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Erlöse (insbesondere Pachtzahlungen Land, Zuschuss für hoheitliche Aufgaben, Erstattung Kosten Betriebsdienst etc.) sowie über die genehmigte und im Haushaltsplan ausgewiesene Kreditaufnahme sichergestellt.

Hinsichtlich der Saldenstände und der Konditionen wird auf die Antwort zu den Fragen 24 bis 26 verwiesen.

#### **Kredite von anderen Landesgesellschaften**

36. Wurden seitens des LBM seit dessen Gründung Kredite von anderen Institutionen, welche dem Land zuzurechnen sind (z. B. die Investitions- und Strukturbank), aufgenommen oder ähnliche Finanzierungsgeschäfte mit diesen getätigt?
37. Wenn ja, welche Finanzierungsgeschäfte, mit welchen Institutionen bzw. Gesellschaften, wann, in welchem Umfang und zu welchen Konditionen?
38. Wie stellt sich ggf. der Finanzierungssaldo des LBM bzgl. der Inanspruchnahme dieser Kredite bzw. Finanzierungsinstrumente dar (bitte monatlich seit Gründung des LBM darstellen)?
39. Welche Maßnahmen wurden ggf. mit diesen Mitteln finanziert?

Die Höhe der Kreditaufnahmen des LBM bei Institutionen, welche dem Land eng verbunden sind, ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht (Angaben in Mio. Euro).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ISB Mainz	30,0	70,0	0	0	50,5	0	0	0	0

Die aufgenommenen Kreditmittel sind allgemeine Finanzierungsmittel. Eine Zuordnung dieser Mittel zu konkreten Maßnahmen ist nicht möglich.

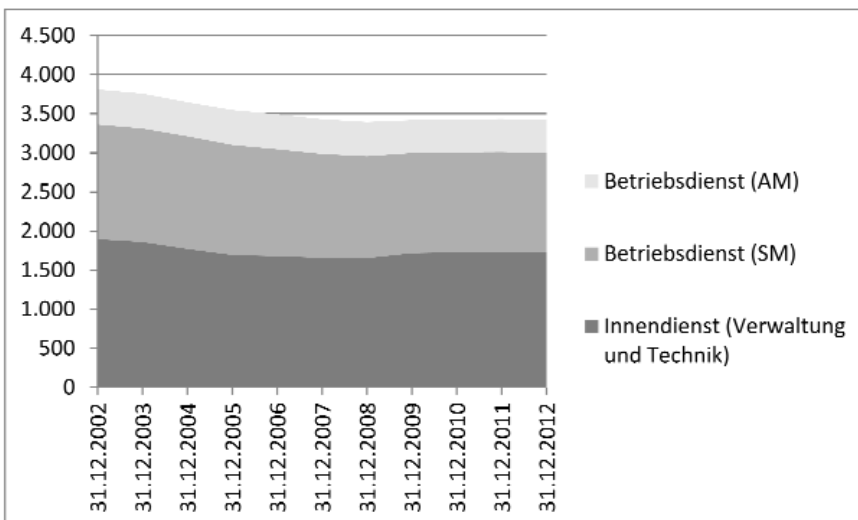
### Personalentwicklung

40. Wie hat sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente) des LBM seit dessen Gründung entwickelt (bitte jährlich und hinsichtlich der Kategorien technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst in Tabellenform sowie grafisch auf der Zeitachse darstellen)?

Die Personalzahlen 2003 bis 2012 basieren auf Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Dabei wird bei den Zahlen regelmäßig nur zwischen Innendienst (Verwaltung und Technik) und Straßenunterhaltungsdienst (Betriebsdienst) differenziert. Eine weitergehende rückwirkende Aufgliederung hätte einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand erfordert. Deshalb wurde auf eine weitere Differenzierung verzichtet.

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim LBM umgerechnet in Vollzeitäquivalenten (ohne Anwärter, Azubis, Reinigungskräfte, beurlaubte und abgeordnete Mitarbeiter) jeweils zum 31. Dezember eines Geschäftsjahres ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle. Die Abkürzung SM steht für Straßenmeisterei, die Abkürzung AM für Autobahnmeisterei.

Stand	Innendienst (Verwaltung und Technik)	Betriebsdienst (SM)	Betriebsdienst (AM)	Gesamt
31. Dezember 2002	1 896	1 467	449	3 812
31. Dezember 2003	1 859	1 453	446	3 757
31. Dezember 2004	1 770	1 442	435	3 647
31. Dezember 2005	1 693	1 409	445	3 547
31. Dezember 2006	1 679	1 367	448	3 494
31. Dezember 2007	1 656	1 330	443	3 429
31. Dezember 2008	1 652	1 303	439	3 394
31. Dezember 2009	1 717	1 282	420	3 419
31. Dezember 2010	1 728	1 280	419	3 427
31. Dezember 2011	1 735	1 277	421	3 433
31. Dezember 2012	1 733	1 265	422	3 420



41. In welcher bereinigten Höhe (also abzüglich Lohn- und Tarifsteigerungen etc.) wurden somit Personalkosten seit Gründung des LBM bezogen auf das Wirtschaftsjahr 2012 (sollten die Zahlen noch nicht vorliegen bitte für 2011 beantworten) eingespart?

Die jährlich vom Wirtschaftsprüfer testierten Einsparungen im Personalbereich werden in der Tabelle zur Frage 53 dargestellt. Hierbei wurden Sondereinflüsse und vom LBM nicht zu beeinflussende Größen bereits seitens des Wirtschaftsprüfers bereinigt. Da eine nachträgliche Bereinigung um Tarifierhöhungen nur mit einem unverhältnismäßig hohen Bearbeitungsaufwand im Rahmen der Fristsetzung zur Beantwortung dieser Großen Anfrage und zudem nur ungenau möglich wäre, wurde von einer entsprechenden Ermittlung abgesehen.

42. *Wie hat sich der Personalkostenanteil in relativer und in absoluter Höhe seit Gründung des LBM entwickelt (bitte jährlich darstellen)?*

Die Entwicklung des Personalkostenanteils in absoluter und relativer Höhe seit Gründung des LBM ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. In den angegebenen Aufwendungen sind Material-, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen berücksichtigt.

Geschäftsjahr	Aufwendungen (Ist)	Personalaufwendungen *) (Ist)	
		absolut (in Mio. €)	relativ (in %)
2003	433,8	144,1	33,22
2004	424,6	156,7	36,91
2005	414,8	155,7	37,52
2006	400,3	150,3	37,56
2007	414,0	147,6	35,65
2008	432,7	149,0	34,43
2009	452,7	160,1	35,36
2010	458,9	159,2	34,69
2011	420,9	156,7	37,22

\*) Ohne Personalaufwendungen für den Betriebsdienst der Autobahnmeistereien, die allein durch den Bund getragen werden.

43. *Von welchen Personalkosten geht die Landesregierung beim LBM im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 aus (bitte jährlich darstellen)?*

Unter Berücksichtigung der sich aus der „Schuldenbremse“ ergebenden Erfordernisse wird derzeit die Planung für den Personalaufwand des LBM überarbeitet. Belastbare Daten für den Zeitraum bis 2020 liegen deshalb noch nicht vor.

44. *Welcher weitere Personalabbau ist im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 vorgesehen, in welchem Umfang und in welchen Bereichen (technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst)?*

Die derzeitigen Planungen gehen von einem Personalbestand von rund 2 700 Mitarbeitern (VZÄ) für das Zieljahr 2020 aus (ohne Betriebsdienstpersonal der Autobahnmeistereien).

Ob und in welchem Umfang die Personalreduzierungen tatsächlich umgesetzt werden, wird unter Berücksichtigung der dem LBM obliegenden Aufgaben zu entscheiden sein. So könnte beispielsweise eine Erhöhung der vom Bund zur Verfügung gestellten Investitionsmittel für den Bundesfernstraßenbau gegenüber bisherigen Planungsannahmen ggf. eine Anpassung der Personalbedarfsplanung erforderlich machen.

45. *Welche Gemeinkostenzuschläge gibt es?*

46. *Wie haben sich diese Gemeinkostenzuschläge seit der Gründung des LBM entwickelt?*

Seit dem Jahr 2009 erstellt der LBM einen Betriebsabrechnungsbogen (BAB) und ermittelt kalkulatorische Zuschlagssätze für die Bereiche der Bauprojekte und des Straßenbetriebsdienstes. Bilanzrechtliche Bedeutung kommt hierbei nur dem Zuschlagssatz für die Bauprojekte an Landesstraßen zu, da dieser in die Aktivierung der Eigenleistungen einfließt. Zudem wird dieser Zuschlag intern kalkulatorisch für die Ermittlung der erforderlichen Ingenieurkapazitäten verwendet. Das komplette Verfahren und die rechnerischen Ergebnisse wurden durch die Wirtschaftsprüfer jeweils geprüft und bestätigt.

Für die letzten beiden Jahre haben sich für die Aktivierung der Landesprojekte dabei folgende Werte ergeben:

Gemeinkostenzuschlag zur Projektaktivierung	
aus 2010	62 %
aus 2011	55 %

Diese Werte sind wesentlich durch die Aspekte des LBM-Geschäftsmodells und die Besonderheiten einer öffentlichen Verwaltung geprägt. Eine Vergleichbarkeit mit den Gemeinkostenzuschlägen anderer Unternehmen ist daher allenfalls sehr eingeschränkt möglich.

47. *Wie haben sich die Rückstellungen für Überstunden seit Gründung des LBM entwickelt und wie ist die jeweilige Berechnungsgrundlage (bitte auf der Zeitachse jährlich darstellen)?*

Die Rückstellungen für Überstunden ergeben sich aus den aufgelaufenen Überstunden zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres (Auswertungen aus den Zeiterfassungssystemen) multipliziert mit einem gewogenen Tarif, getrennt für die Bereiche Betriebsdienst und Innendienst (Summe Verwaltung und Technik).

Seit Gründung des LBM haben sich die Rückstellungen für Überstunden wie folgt entwickelt (Angaben in Mio. Euro):

Geschäftsjahr	Rückstellungen für Überstunden
2003	0,950
2004	1,510
2005	1,163
2006	0,589
2007	0,430
2008	0,970
2009	1,907
2010	4,269
2011	3,295

Für das Jahr 2012 liegen noch keine Zahlen vor, da der Jahresabschluss noch zu erstellen ist.

48. *Was sind ggf. die Gründe dafür, dass die Rückstellungen für geleistete Überstunden langfristig gestiegen sind?*

49. *Gibt es Bereiche (technischer Dienst, Verwaltung und Betriebsdienst) für die überdurchschnittlich hohe Rückstellungen gebildet werden mussten?*

50. *Wenn ja, welche und warum?*

Die Anordnung von Überstunden kann erforderlich werden, wenn außerplanmäßig zusätzliche Leistungen zu erbringen sind und die planmäßig verfügbaren Arbeitskapazitäten hierfür nicht ausreichen. So ist insbesondere die Entwicklung der Überstunden im Betriebsdienst abhängig von den Einsatzzeiten beim Winterdienst (strenge Winterperiode = hohe Einsatzzeiten = hohe Überstundenrückstellungen). In den Bereichen Planung und Bau können Überstunden in Abhängigkeit von der temporären zusätzlichen Bereitstellung von Baumitteln gegenüber den durchschnittlich verfügbaren Baumitteln erforderlich werden, die der Personalbedarfsplanung zugrunde liegen (z. B. Konjunkturpakete I und II; Infrastrukturbeschleunigungsprogramm).

51. *Welchen Vollzeitäquivalenten (jeweils bezogen im Mittelwert auf Angestellte und Beamte, aufgliedert nach mittlerem, gehobenem und höherem Dienst) entsprechen die Gesamtrückstellungen zum 31. Dezember 2012 bezogen auf ein Kalenderjahr?*

Der Stand der Gesamtrückstellungen zum 31. Dezember 2012 kann noch nicht angegeben werden, da der Jahresabschluss für das Jahr 2012 noch nicht erstellt ist.

Zum 31. Dezember 2011 entsprachen die Überstundenrückstellungen rund 34 Vollzeitäquivalenten im Innendienst sowie rund 27 Vollzeitäquivalenten im Betriebsdienst.

Im Innendienst sind diese Rückstellungen 2011 durch die Abwicklung der Konjunkturprogramme entstanden und im Betriebsdienst durch die saisonalen Winterdienstarbeiten. Die Überstunden werden größtenteils durch Freizeitausgleich im Folgejahr abgebaut.

52. Welche Aufgaben wurden dem LBM seit dessen Gründung übertragen oder von diesem selbst initiiert, für die auch neue Stellen innerhalb des Geschäftsverteilungsplans geschaffen wurden (bitte Anzahl der zusätzlichen Stellen für die jeweilige neue bzw. zusätzliche Aufgabe mit dem jeweiligen Zeitpunkt darstellen)?

Folgende Aufgaben, für die neue Stellen im Geschäftsverteilungsplan geschaffen werden mussten, wurden dem LBM seit dessen Gründung übertragen:

Aufgabe	dauerhafte Stellenerhöhung
Freistellungen Personalrat	16,00 <sup>*)</sup>
Übernahme Bildungszentrum Emmelshausen	6,26
Luftverkehrsreferat Flughafen Hahn	7,00
Verkehrstelematik	12,00
Anlagenbuchhaltung	1,00
Kosten-/Leistungsrechnung	1,00
Neuorganisation Stab Controlling	9,62
Funktionsstellen Rechnungswesen/Controlling in den rLBM	18,00
Luftaufsicht Flughafen Hahn	5,00
Luftsicherheit Flughafen Hahn	1,00
Stab Kommunikation (KOM)	1,00
Suchtbeauftragte	1,00
Stab Arbeitssicherheit	1,50
Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	4,00
Zentrale Beschaffungsstelle des Landes	11,00
<b>Summe:</b>	<b>95,38</b>
*) 16 Freistellungen; Ersatzbedarf für die dadurch unbesetzten Stellen.	

#### *Erzielte Einsparungen sowie neue bzw. zusätzliche Aufgaben*

53. In welcher Höhe wurden seit Gründung des LBM Kosten außerhalb des Personals in welchen Bereichen eingespart (bitte jährlich darstellen)?

Der LBM führt die vom Ministerrat im Jahr 2006 beschlossenen Kostensenkungsprojekte durch. Der Erfolg wird jährlich durch die Wirtschaftsprüfer testiert. Sondereinflüsse und vom LBM nicht zu beeinflussende Größen wurden von den Wirtschaftsprüfern jeweils bereinigt.

Die im Vergleich der langfristigen Wirtschaftsplanung mit und ohne Kostensenkungsprojekte erreichten Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle angegeben (Angaben in Mio. Euro). Dabei geben die positiven Zahlen die erreichten Einsparungen an.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Materialaufwand	0,0	0,4	- 1,1	0,9	0,8	- 1,1	- 1,4	0,2
Personalaufwand	3,0	4,9	6,9	15,6	19,1	17,0	16,7	18,5
Sachaufwand	0,0	0,0	0,1	0,0	- 0,2	- 0,1	1,0	0,3
Abschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,3
Zinsaufwand	0,1	0,3	0,5	0,9	1,7	2,3	2,7	3,3
<b>Summe</b>	<b>3,1</b>	<b>5,6</b>	<b>6,4</b>	<b>17,4</b>	<b>21,4</b>	<b>18,5</b>	<b>19,4</b>	<b>22,6</b>

54. In welcher Höhe sollen im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 weitere Kosten außerhalb des Personals eingespart werden?

In welcher Höhe Kostensenkungen beim LBM außerhalb des Personalbereichs umgesetzt werden können bzw. sollen, wird unter Berücksichtigung der sich aus der „Schuldenbremse“ ergebenden Erfordernisse im Rahmen der Aufstellung der Haushaltspläne des Landes für die Jahre 2014 ff. zu prüfen und zu entscheiden sein.

55. Kam es zur Übernahme von neuen bzw. zusätzlichen Aufgaben durch den LBM, welche über bereits erreichte Einsparmaßnahmen finanziert wurden?
56. Wenn ja, welche Aufgaben waren dies, wann wurden diese übernommen und welche finanziellen Belastungen induzierten diese Maßnahmen jährlich für den LBM (bitte jeweils einzeln darstellen)?

Die durch die Umsetzung der Kostensenkungsprojekte erreichten Einsparungen wurden hauptsächlich zur Finanzierung der nachstehend genannten Maßnahmen verwendet:

Zusatzprogramme/Aufgaben	Jahr	Volumen in Mio. €
Förderung des Baus von ÖPNV-Anlagen	2007	15,0
Förderung des Baus von ÖPNV-Anlagen	2008	15,0
Landesstraßenbauprogramm	2007	10,0
Landesstraßenbauprogramm	2008	10,0
Luftsicherheit Hahn	2007	1,5
Luftsicherheit Hahn	2008	1,5
Landesstraßenbauprogramm	2008	8,0
ÖPNV-Mittel	2009	1,8
ÖPNV-Mittel	2010	2,3
EI-Mittel zur Umsetzung Konjunkturprogramme	2009	7,7
EI-Mittel zur Umsetzung Konjunkturprogramme	2010	10,0
Landesstraßenbauprogramm	2009	8,0
Landesstraßenbauprogramm	2010	8,0
Landesstraßenbauprogramm	2011	8,0
EI = Externe Ingenieurleistungen.		

57. Wie hoch sind im Wirtschaftsjahr 2012 (sollten die Zahlen noch nicht vorliegen bitte für 2011 beantworten), nach Abzug der Belastungen für den LBM durch neue bzw. zusätzliche Aufgaben, die tatsächlichen Gesamteinsparungen des LBM (bitte pro Jahr darstellen)?
58. In welchem Umfang weichen diese – von den ursprünglich bei Gründung des LBM bzw. bei den darauf folgenden längerfristigen Planungen der Landesregierung angenommenen Einsparpotenzialen – ab (bitte jährlich darstellen)?

Es wird unterstellt, dass die bis zum Jahr 2012 (bzw. 2011) erzielten Gesamteinsparungen angegeben werden sollen.

Die Gesamteinsparungen nach Bereinigung der Sondereinflüsse etc. werden jährlich von den Wirtschaftsprüfern ermittelt. Sie sind in der Übersicht zu Frage 53 dargestellt.

59. Ist künftig die Übernahme weiterer Aufgaben durch den LBM geplant?
60. Wenn ja, welche, zu welchem Zeitpunkt und mit welchem finanziellen Aufwand für den LBM (ggf. bitte einzeln darstellen)?

Der LBM hat Ende 2012 Straßenanlagen auf dem Gelände des Flughafens Hahn von der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (FFHG) erworben. Der Erwerb weiterer Straßenanlagen wird derzeit umgesetzt. Die Kosten des Erwerbs der Straßenanlagen insgesamt sollen sich dann auf rund 7,6 Mio. Euro belaufen.

#### **Landesstraßennetz**

61. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Landesstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 62 und 63 darstellen)?
62. In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 61 und 63 darstellen)?

Eine Trennung der Daten in Erhaltung des Landesstraßennetzes und den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes wird im Landesbereich nicht vorgenommen. Da auch mit einer Um- und Ausbaumaßnahme das Landesstraßennetz erhalten wird – und auch umgekehrt – wäre eine noch zu definierende Trennung und Darstellung im Rahmen der Beantwortung dieser Großen Anfrage und der damit verbundenen Fristsetzung nicht möglich. Die Bauprogramme des Landes werden daher grundsätzlich auch nur für die Bereiche Erhaltung, Um- und Ausbau und Neubau erstellt.



In der Anlage 3 bzw. 4 sind die Baukostenanteile für die Knotenpunkte und Radwege, die schwerpunktmäßig dem Bereich Um- und Ausbau zugeordnet werden können, dargestellt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass auch in diesen Aufwendungen Erhaltungsanteile enthalten sind.

Zusätzlich ist zu beachten, dass zu den tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Straßennetzes auch die Leistungen des Straßenunterhaltungsdienstes (Personal- und Sachaufwand, Fremdleistungen – z. B. Bankette schälen) gehören. Aufgrund der vorgenannten Schwierigkeiten bei der Trennung zwischen Erhaltungsleistungen und Um- und Ausbauleistungen und weil nicht abschließend erkennbar ist, was unter den „tatsächlichen Aufwendungen“ subsumiert werden soll, musste von weiteren aufwendigen Auswertungen und Zusammenstellungen abgesehen werden.

63. *In welcher Höhe belaufen sich die bilanziellen Abschreibungen für das Landesstraßennetz seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 61 und 62 darstellen)?*

Eine grafische Übersicht zur Entwicklung der bilanziellen Abschreibungen für das Landesstraßennetz enthält Anlage 5.

64. *Welche jährliche Investitionssumme erachtet die Landesregierung im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bzw. bis 2020 jährlich als erforderlich, um das Landesstraßennetz in seinem derzeitigen Zustand zu erhalten?*

Auf der Grundlage der bei der Zustandserfassung 2002 erhobenen Daten wurde der Investitionsbedarf im Jahr 2003 gutachterlich auf rund 74 Mio. Euro/Jahr veranschlagt und nach der im Jahr 2007 durchgeführten Zustandserfassung auf rund 82 Mio. Euro/Jahr fortgeschrieben.

Im Jahr 2012 wurde das Landesstraßennetz turnusgemäß erneut messtechnisch erfasst. Die bei der Zustandserfassung gewonnenen Daten werden derzeit noch ausgewertet. Deshalb liegen bisher noch keine neueren Erkenntnisse darüber vor, in welcher Höhe Investitionen jährlich erforderlich sind, um das Landesstraßennetz bis zum Jahr 2020 in seinem derzeitigen Zustand zu erhalten.

65. *Welche Gutachten wurden dazu von wem mit welchen Kosten und mit welchem genauen Auftrag erstellt? Wie waren ggf. die Ergebnisse?*

Zum finanziellen Erhaltungsbedarf des Landesstraßennetzes wurden folgende Gutachten beauftragt:

Gutachten Maerschalk – 2002 (rund 90 000 Euro)

„Ermittlung des Erhaltungs- und Ausbaubedarfs und Erstellung einer Dringlichkeitsreihung für die Straßen, Ingenieurbauwerke, Knotenpunkte und Radwege im Zuge der Landesstraßen in Rheinland-Pfalz“.

Ergebnisse: Der durchschnittliche jährliche Finanzierungsbedarf für Erhaltung, Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes beträgt 74 Mio. Euro (Kostenstand 2002). Bei jährlichen Investitionen in dieser Höhe wird für das Jahr 2018 ein durchschnittlicher Straßenzustand erwartet, der dem des Jahres 2002 entspricht. Die anstehenden Bauprojekte wurden nach Dringlichkeit gereiht. Auf dieser Grundlage wurde ein Investitionsplan für die Landesstraßen im Zeitraum 2004 bis 2008 erstellt.

Gutachten Maerschalk – 2007 (rund 88 000 Euro)

„Erstellung einer Dringlichkeitsreihung und Hinweise zum Erhaltungs- und Ausbaubedarf für die Landesstraßen in Rheinland-Pfalz“.

Ergebnisse: Der durchschnittliche jährliche Finanzierungsbedarf für Erhaltung, Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes wurde auf rd. 82 Mio. Euro fortgeschrieben (Kostenstand 2007). Die anstehenden Bauprojekte wurden nach Dringlichkeit gereiht. Auf dieser Grundlage wurde ein Investitionsplan für die Landesstraßen im Zeitraum 2009 bis 2013 erstellt.

Gutachten Durth Roos Consulting GmbH einschließlich Geo-Radar-Erfassung – 2007 (rund 296 000 Euro)

„Ermittlung der Nutzungsdauer der Landesstraßen in Rheinland-Pfalz“.

Ergebnisse: Die vom LBM für die Bilanzierung angesetzten Nutzungszeiten für Straßenbauwerke sind tendenziell zu lang. Derzeit werden die gutachterlichen Ergebnisse mit dem Wirtschaftsprüfer hinsichtlich der bilanziellen Auswirkungen und den damit verbundenen Anpassungsnotwendigkeiten für den LBM abgestimmt.

66. *In welcher Höhe belaufen sich die jährlichen bilanziellen Abschreibungsbeträge im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bis 2020 (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit der Antwort auf Frage 64 darstellen)?*

Die Entwicklung der jährlichen bilanziellen Abschreibungen ist abhängig von den tatsächlich zur Verfügung stehenden Bauprodukten für den Bereich der Landesstraßen und der Aufteilung der Mittel auf Aufwandsprojekte und investive Projekte. Bei den investiven Projekten ist zudem der tatsächliche Umfang der Maßnahme entscheidend; denn die Art der Maßnahme wirkt sich unterschiedlich auf die neue Nutzungsdauer und damit auf die Höhe der Abschreibung aus.

Unter der Annahme eines Bauvolumens in Höhe von 82 Mio. Euro und aufgrund der bisherigen Erfahrungen geht der LBM derzeit für den Zeitraum bis 2020 von einer jährlichen bilanziellen Abschreibung in Höhe von ca. 76 bis ca. 85 Mio. Euro aus.

67. *Teilt die Landesregierung die Feststellung des Landesrechnungshofs (Jahresbericht 2011 II, Drucksache 15/5515, S. 22): „Das vom Landesbetrieb Mobilität seit 2003 angestrebte Ziel, eine wesentliche Verschlechterung des Zustands der Brücken an Landesstraßen zu verhindern, wurde nicht erreicht.“?*

68. *Wenn nein, warum nicht?*

Ziel des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz ist es, das Landesstraßennetz insgesamt (Fahrbahnen, Brücken, sonstige Bauwerke) im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten bestmöglich zu erhalten. Da nach dem Ergebnis der Straßenzustandserfassung 2002 der durchschnittliche Zustand der Brückenbauwerke besser war als der der Fahrbahnen, hat der LBM in Abstimmung mit dem damals für den Landesstraßenbau fachlich zuständigen Ministerium (MWVLW) entschieden, im Zeitraum 2003 bis 2009 den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Landesstraßenbau auf die Sanierung der Fahrbahnen zu legen. Dadurch hat sich bis 2007 der durchschnittliche Zustand der Brücken relativ verschlechtert; er ist gleichwohl immer noch deutlich besser als der durchschnittliche Zustand der Fahrbahnen.

Im Investitionsplan 2008 bis 2013 sollte der Fokus verstärkt auf der Erhaltung der Brücken liegen. Der komplette Bedarf für Maßnahmen zur Brückenerhaltung wurde auf durchschnittlich 18 Mio. Euro/Jahr ermittelt und entsprechend eingeplant. Aufgrund von Kostensteigerungen im Landesstraßenbau und unvorhersehbaren Winterschäden an Straßendecken nach den Wintern 2009/2010 und 2010/2011 mussten entgegen der ursprünglichen Planung zusätzliche Maßnahmen an Fahrbahnen durchgeführt werden, sodass die geplanten Maßnahmen zur Brückenerhaltung nicht vollständig umgesetzt werden konnten.

Für die Jahre 2013 ff. wird der Investitionsbetrag für Bauwerke in Abhängigkeit von den für den Landesstraßenbau insgesamt zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und unter Berücksichtigung der für die anderen Investitionsbereiche erforderlichen Mittel festgelegt.

Grundsätzlich ist allerdings anzumerken, dass eine gewisse Verschlechterung der Zustandsnoten der Brücken aufgrund der laufenden Alterung der Brückenbauwerke unvermeidlich ist. Wenn sich das Durchschnittsalter aller Brücken erhöht, verschlechtern sich die durchschnittlichen Zustandsnoten der Brücken zwangsläufig.

69. *Wie hoch beziffert der Landesrechnungshof den Investitionsstau im Bereich der Brücken bis 2009?*

70. *Teilt die Landesregierung diese Auffassung?*

71. *Wenn nein, warum nicht und von welchem Betrag geht sie ggf. aus?*

In seiner Ermittlung des investiven Nachholbedarfs bei Straßenbrücken bezieht sich der Landesrechnungshof auf eine Studie des Büros Maerschalk (siehe Antwort zu Frage 65). Diese Studie leitet den Erhaltungsbedarf allein aus den Zustandsnoten der Bauwerke ab. Hierbei werden jedoch weitere wesentliche Faktoren, wie zum Beispiel Anforderungen aus der Verkehrsentwicklung, bauzeitbedingte Konstruktionsschwachpunkte (z. B. Koppelfugenproblematik, Spannungsrisskorrosion) und Tragfähigkeitsdefizite nicht entsprechend berücksichtigt. Eine wirtschaftliche Steuerung der Brückenerhaltung alleine auf der Grundlage der Zustandsnoten der Brücken ist aus fachlicher Sicht deshalb nicht möglich.

Der Erhaltungsbedarf für Brücken für im Landesstraßenbauprogramm einzeln zu veranschlagende Bauwerksmaßnahmen (d. h. Baukostenanteil Land > 100 000 Euro) wird aus fachlicher Sicht derzeit auf ca. 85 Mio. Euro für einen sechsjährigen Umsetzungszeitraum abgeschätzt. In diesem Zusammenhang stehende Aufwendungen für kleinere Instandsetzungen (Baukostenanteil Land < 100 000 Euro) werden daneben i. H. v. 2 Mio. €/Jahr beziffert.

72. *Welche finanziellen Vorkehrungen haben die Landesregierung bzw. der LBM seit Veröffentlichung des Berichts des Landesrechnungshofs im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung getroffen, um die Sanierung von Brücken zu sichern (bitte hinsichtlich der finanziellen Maßnahmen auf einer jährlichen Zeitachse abbilden)?*

73. *Decken diese geplanten Maßnahmen den tatsächlichen Bedarf ab?*

In der mittelfristigen Investitionsplanung für die Landesstraßen im Zeitraum 2009 bis 2013 wurden vom LBM für die Bauwerks-erhaltung ca. 85 Mio. Euro für einzelveranschlagte Bauwerke vorgesehen, die aus fachlicher Sicht für die Erhaltung der Brückenbauwerke ausreichen.

Welche Mittel tatsächlich für die Brückenerhaltung eingesetzt werden können, hängt von den Investitionsmitteln ab, die der Haushaltsgesetzgeber dem LBM zur Erfüllung seiner Aufgaben zur Verfügung stellt und den umzusetzenden Projekten, die der Haushaltsgesetzgeber mit der Verabschiedung des Landeshaushalts im Landesstraßenbauprogramm vorgibt.

74. *Kommen auf den LBM in den kommenden Jahren – über den Finanzierungsbedarf im Brückenbereich hinaus – weitere Kostenbelastungen zu, welche in der mittelfristigen Finanzplanung des LBM bzw. der Landesregierung bisher noch nicht abgebildet sind?*

75. *Wenn ja, welche erhöhten Aufwendungen sind dies im Einzelnen und mit welchen zusätzlichen Belastungen für den LBM ist ggf. jeweils zu rechnen?*

Über die in Beantwortung der Fragen 59 und 60 genannten zusätzlichen Aufgaben und die daraus ggf. folgenden Kostenbelastungen hinaus sind derzeit keine weiteren Kostenbelastungen bekannt.

*Kreisstraßennetz*

76. *In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 77 und 78 darstellen)?*
77. *In welcher Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 76 und 78 darstellen)?*

In der Anlage 8 sind die dem LBM bekannten Ausgaben für den Kreisstraßenbau dargestellt. Eine Aufteilung der Daten in Erhaltung des Kreisstraßennetzes und den Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes liegt nicht vor. Auf die Antwort zu den Fragen 61 und 62 wird insoweit verwiesen.

Die angegebenen Bauausgaben wurden vom LBM auf der Grundlage der durch das Land gewährten Zuwendungen an die Landkreise nach dem LVFG Kom/LFAG in Verbindung mit den hochgerechneten Eigenanteilen der Kreise errechnet.

In den angegebenen Werten nicht enthalten sind Maßnahmen der baulichen Unterhaltung, die über die Straßenmeistereien des LBM abgewickelt werden. Die Erfassung dieser nicht förderfähigen baulichen Unterhaltungsleistungen würde einen erheblichen Aufwand verursachen und ist in dem für die Beantwortung von parlamentarischen Anfragen gesetzten Zeitrahmen nicht möglich.

In den angegebenen Werten ebenfalls nicht enthalten sind nicht förderfähige Bau- bzw. Unterhaltungsleistungen, die bei Bauunternehmen in Auftrag gegeben und vom LBM deshalb nicht erfasst wurden.

78. *In welcher Höhe belaufen sich die bilanziellen Abschreibungen für das Kreisstraßennetz seit der Gründung des LBM (bitte jährlich auf der Zeitachse grafisch zusammen mit den Antworten auf die Fragen 76 und 77 darstellen)?*
79. *In welcher Höhe belaufen sich die jährlichen bilanziellen Abschreibungsbeträge im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung bis 2020?*

Informationen zu den bilanziellen Abschreibungen für die Straßennetze der Landkreise liegen der Landesregierung nicht vor und können im Rahmen der gesetzten Frist zur Beantwortung der Großen Anfrage nicht beschafft werden.

80. *Von welchen grundlegenden Annahmen bzw. Modellen ging die Landesregierung bei der Gründung des LBM hinsichtlich folgender Eckwerte innerhalb der Finanzplanung des LBM bis 2018 aus (bitte die Annahmen auf einer Zeitachse bis 2018 entsprechend der nachstehenden Eckpunkte tabellarisch und grafisch darstellen):*
- a. *jährliche Bruttopacht des Landes,*
  - b. *jährliche Höhe des Gesellschafterdarlehens,*
  - c. *jährliche Tilgung bzw. jährlicher Verzicht auf Tilgung des Gesellschafterdarlehens bis zur abschließenden Tilgung des Gesellschafterdarlehens,*
  - d. *jährliche Gesamtzinsbelastung durch Darlehen gegenüber dem Gesellschafter,*
  - e. *jährliche Höhe der Gesamtkreditbelastungen gegenüber Privaten,*
  - f. *jährliche Gesamtzinsbelastung durch Darlehen gegenüber Privaten,*
  - g. *jährlicher durchschnittlicher Bedarf an Liquiditätskrediten,*
  - h. *erreichte Summe der Einsparungen im Personalbereich,*
  - i. *erreichte Summe der wiederkehrenden Einsparungen insgesamt,*
  - j. *jährliche Nettokreditaufnahme,*
  - k. *jährliche Investitionen nach kameraler Abgrenzung und*
  - l. *Erreichung eines ausgeglichenen Betriebsergebnisses des LBM?*

Die bei Gründung des LBM im Jahr 2003 angenommenen Eckwerte für eine 15-Jahres-Planung (Zeitraum bis 2018) sind in den Anlagen 6 und 7 dargestellt.

81. *Wann wurden die oben genannten grundsätzlichen Annahmen der Landesregierung (Frage 80) aus dem Jahr 2002 von der Landesregierung bzw. dem LBM wie verändert, angepasst, fortgeschrieben oder auch erstmals fixiert (z. B. Abschreibungen) (bitte pro Veränderung, Anpassung etc. jeweils als eigenständige Darstellung im Zusammenhang mit den übrigen oben genannten Eckpunkten, in der oben genannten Darstellungsweise abbilden)?*
82. *Welche inhaltlichen Gründe lagen ggf. den jeweiligen Anpassungen zugrunde (bitte die einzelnen Gründe exakt inhaltlich beschreiben und entsprechend quantifizieren)?*

Zur Erreichung des ausgeglichenen Ergebnisses im Jahr 2018 wurden Kostensenkungsprojekte mit einem Volumen in Höhe von ca. 47 Mio. Euro konzipiert und von der Ministeriellen Steuerungsgruppe im Juni 2006 bzw. vom Ministerrat im September 2006 beschlossen. Die daraus folgenden Eckwerte für eine 15-Jahres-Planung (Zeitraum bis 2018) sind in der Anlage 7 dargestellt.

Abweichungen von den Planvorgaben und zusätzliche Einsparnotwendigkeiten ergaben sich seitdem durch die Vorgaben der jeweiligen Landeshaushalte. Die auf dieser Grundlage bisher vom LBM realisierten Ergebnisse sind in der Tabelle zur Frage 53 dargestellt, auf die insoweit verwiesen wird.

Eine Fortschreibung der Eckwerte für den Planungszeitraum bis zum Jahr 2020, die darüber hinaus die sich aus der Schuldenbremse ergebenden Anforderungen für den Bereich des LBM umsetzt, ist derzeit noch in Bearbeitung.

Eine exakte inhaltliche Beschreibung und Begründung aller einzelnen gegenüber der Ausgangsplanung vorgenommenen Anpassungsmaßnahmen ist wegen des erheblichen Umfangs im Rahmen der Beantwortung einer Großen Anfrage nicht möglich. Im Übrigen überlappt sich eine Vielzahl von Effekten, sodass einzelne Maßnahmen rein faktisch kaum quantifiziert werden können.

83. *Wie hat sich seit Gründung des LBM die tatsächliche jährliche Nettokreditaufnahme des LBM entwickelt (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?*
84. *Wie haben sich seit Gründung des LBM die tatsächlichen jährlichen Investitionen des LBM (nach kameraler Abgrenzung) entwickelt (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?*
85. *Wie stellt sich seit Gründung des LBM die jährliche Differenz zwischen der tatsächlichen jährlichen Nettokreditaufnahme einerseits und den tatsächlichen jährlichen Investitionen des LBM (nach kameraler Abgrenzung) andererseits dar (bitte pro Jahr und in absoluten Zahlen darstellen)?*

Die Entwicklung der Nettokreditaufnahme des LBM, der jährlichen Investitionen nach kameraler Abgrenzung und die Differenz zwischen Nettokreditaufnahme und kamerale Investitionen für die Jahre bis 2011 sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Für 2012 sind noch keine Angaben möglich, da der Jahresabschluss noch nicht erstellt ist (Beträge in Mio. Euro).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Netto-Kreditaufnahme	182,0	190,1	153,3	157,9	145,4	235,6	177,5	159,6	148,2
Investitionen kameral		148,5	152,4	146,4	164,0	164,8	137,4	129,2	127,5
Differenz	182,0	41,6	0,9	11,5	- 18,6	70,8	40,1	30,4	20,7

Für das Jahr 2003 sind keine Daten zu kamerale Investitionen vorhanden, da die entsprechenden Abgrenzungen für dieses Jahr nicht vorgenommen wurden.

86. *Wann rechnet die Landesregierung mit einer Nettokreditaufnahme von null beim LBM und welche weiteren Maßnahmen sind zur Erreichung dieses Ziels ggf. erforderlich?*

Die Vorgaben des Artikels 117 Abs. 1 Landesverfassung sind vom „Gesamtkonzern Land“, also unter Einrechnung des LBM, zu erfüllen.

Ob bzw. wann der LBM eine Nettokreditaufnahme von null erreicht, hängt zum einen von der Höhe der Mittel ab, die dem LBM vom Haushaltsgesetzgeber jährlich zur Verfügung gestellt werden, insbesondere von der Höhe des Netto-Nutzungsentgelts, zum anderen vom Umfang der Aufgaben, die dem LBM zur Erfüllung übertragen werden. Dies betrifft insbesondere die Höhe der Investitionsvorhaben bzw. -mittel, die der LBM in den kommenden Jahren umsetzen soll. Beides wird in den Aufstellungsverfahren für künftige Landeshaushalte durch den Haushaltsgesetzgeber zu entscheiden sein.

87. *Gibt es Einschätzungen Dritter – z. B. von Wirtschaftsberatungsgesellschaften, dem Landesrechnungshof, Wirtschaftsprüfern, Externen etc. – zum Stand der derzeitigen und zukünftigen Liquiditätslage des LBM bei dem derzeitigen Geschäftsmodell?*
88. *Wenn ja, wann wurden diesbezüglich welche Informationen, von welcher Institution jeweils gegenüber der Landesregierung, deren nachgeordneten Behörden oder Einrichtungen etc. vorgebracht?*
89. *Wo sind diese Informationen ggf. für den Haushaltsgesetzgeber einzusehen (bitte exakte Quellenangabe)?*

Im Rahmen der vom LBM beauftragten Prüfungen der Jahresabschlüsse für die Jahre 2010 und 2011 wurden von den Wirtschaftsprüfern die aktuelle Ertragslage sowie die zu erwartende zukünftige Entwicklung des Gesellschafterdarlehens und der Fremdkapitalien aufgezeigt. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass die Liquiditätslage des LBM entscheidend von den Zuführungen aus dem Landeshaushalt abhängt. Diese Auffassung wurde auch in einer Stellungnahme vertreten, die die WM Treuhand Stuttgart GmbH im Februar 2012 für den LBM erstellt hat. Die entsprechenden Unterlagen liegen beim LBM vor und können auf Wunsch den Mitgliedern des Landtags zur vertraulichen Einsichtnahme in geeigneter Weise zur Verfügung gestellt werden.

Über den Jahresabschluss des LBM für 2011 einschließlich aller Ertrags- und Liquiditätsaspekte wurde in den Beiratsitzungen 2012 informiert. Zudem werden alle wesentlichen Informationen zur wirtschaftlichen Lage und zur Entwicklung des LBM in den jährlichen Geschäftsberichten des LBM veröffentlicht.

90. *Nach welchen Kriterien und in welcher Form bezieht die Landesregierung die Neuverschuldung und die Investitionen des LBM im Rahmen ihrer Haushaltsaufstellung – seit 2002 – bzgl. des verfassungsrechtlichen Junktims zwischen Neuverschuldung und Investitionsausgaben ein?*
91. *Hat der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz sich gegenüber der Landesregierung hinsichtlich dieser Thematik bisher geäußert?*
92. *Wenn ja, wie?*
93. *Schlägt der Landesrechnungshof ggf. eine andere Verfahrensweise vor?*
94. *Wenn ja, warum?*

Die Landesregierung hat mit der Aufnahme der sogenannten Schuldenbremse in Artikel 117 der Landesverfassung und dem entsprechenden Ausführungsgesetz die Grundlage für eine strukturelle Konzernbetrachtung geschaffen, die in der Betrachtung sogar über die Landesbetriebe hinausgeht und weitere Einheiten des Landes einbezieht. Auf dieser Grundlage wird für jedes Haushaltsjahr der strukturelle Saldo in einer „Konzernbetrachtung“ ermittelt, der bis zum Jahr 2020 auf null zurückzuführen ist. Die Landesregierung hat in ihrer Finanzplanung den Weg dorthin dargelegt.

In Bezug auf die übergangsweise weiter geltende, hergebrachte Schuldenregel, die auf die Relation zwischen Neuverschuldung und Investitionsausgaben abstellt, steht die Landesregierung mit dem Rechnungshof seit Einführung der Landesbetriebe im Dialog. Dabei wurden Anregungen des Rechnungshofs aufgegriffen. Die Landesregierung stellt – wie auch der Rechnungshof in seinen Jahresberichten – in den Haushaltsplänen des Landes wie in der Haushaltsrechnung zur Ermöglichung einer Gesamtbetrachtung auch die Kreditaufnahme und Investitionsausgaben der Landesbetriebe dar. Die Darstellung der Investitionen erfolgt dabei nach kameraler Abgrenzung. Abweichende aktuelle Vorschläge des Landesrechnungshofs, die sich spezifisch auf die Einbeziehung der Neuverschuldung und Investitionen des LBM im Rahmen der Haushaltsaufstellung bzgl. des verfassungsrechtlichen Junktims zwischen Neuverschuldung und Investitionsausgaben beziehen, sind hier nicht bekannt.

#### ***Künftige Aufgabenwahrnehmung durch den LBM***

95. *Liegen der Landesregierung Kenntnisse darüber vor, dass aufgrund einer nicht auskömmlichen Personal- oder Sachausstattung des LBM (siehe z. B. Presseberichterstattung in der Rhein-Zeitung vom 27. November 2012) vorhandene Mittel für den Straßenbau in Rheinland-Pfalz nicht mehr zeitnah in die Infrastruktur des Landes investiert werden können?*
96. *Wenn ja, welche?*
97. *Seit wann liegen diese Kenntnisse ggf. vor?*

Es liegen keine Kenntnisse vor, dass aufgrund einer nicht auskömmlichen Personal- oder Sachausstattung vorhandene Mittel für den Straßenbau nicht investiert werden können.

Die erwähnte Presseberichterstattung vom 27. November 2012 bezieht sich auf Neubauprojekte, die wegen fehlender Neubaumittel des Bundes nicht umgesetzt werden können. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Land als auch der Bund die Priorität auf die Erhaltung des Straßennetzes legen.

98. *Wie viele Planungsarbeiten mit welchen zu kalkulierenden Baukostensummen für Straßen werden nach außen vergeben, wie viele werden vom LBM selbst übernommen?*

Bei den Planungsarbeiten insgesamt ist zu unterscheiden zwischen Leistungen für Straßenplanung und Leistungen für baubegleitende Tätigkeiten. Der Umfang der jährlich insgesamt anfallenden Leistungen ist insbesondere abhängig von den konkret umzusetzenden Bauvolumina der Straßenbaulastträger Bund, Land und Landkreise pro Wirtschaftsjahr.

In den letzten Jahren lagen die Kosten für die nach außen vergebenen sog. „externen Ing.-Leistungen (EI)“ zwischen 20 Mio. Euro und 26 Mio. Euro – abhängig vom Bauvolumen Bund, Land und Landkreise sowie Sondereinflüssen (z. B. Überprüfung Bedarfsplan Bundesfernstraßen). Die vorgenannten Beträge entsprechen ca. 30 bis 37 Prozent des Gesamtaufwands für Planung, Bauvorbereitung und -begleitung. In bestimmten Bereichen ist der externe Anteil größer (z. B. Planung, Landespflge) als in anderen Bereichen (z. B. Ausschreibung, Bauüberwachung).

Die Mittel für die externen Ingenieurleistungen für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen werden jeweils bedarfsorientiert in der Wirtschaftsplanung des LBM ausgewiesen (Position „Externe Ing.-Leistungen Bund/Kreise“ in der Gewinn- und Verlustrechnung; Position „Externe Ing.-Leistungen für Land“ im Finanzplan).

#### ***Investitionen in Straßen in Rheinland-Pfalz***

99. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt, Um- und Ausbau des Landstraßennetzes entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Unter dem Begriff „Gesamtinvestitionen“ sind in den folgenden Antworten jeweils die umgesetzten Baumittel für das jeweilige Straßennetz insgesamt zusammengefasst.

Dargestellt sind jeweils die Werte für den Zeitraum ab 2002. Auswertungen über die vor diesem Zeitpunkt umgesetzten Bauleistungen liegen aufgrund der Aufbewahrungsfristen für Akten aktuell nicht vor. Eine nachträgliche Datenerhebung wäre innerhalb der für die Beantwortung der Anfrage gesetzten Frist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich gewesen.

Die Gesamtinvestitionen für Erhaltung, Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes sind in der Anlage 9 dargestellt.

100. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Landesstraßen entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Die Gesamtinvestitionen für den Neubau im Landesstraßennetz sind in der Anlage 10 dargestellt.

101. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt, Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

102. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Kreisstraßen entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Die Gesamtinvestitionen für den Kreisstraßenbau sind in der Anlage 11 dargestellt.

Aufgrund der geringen Zahl von Neubauprojekten im Kreisstraßenbau sind diese nicht gesondert ausgewiesen. Im Übrigen wird bezüglich Abgrenzung der Investitionen und des Verfahrens zur Ermittlung der Höhe der Bauinvestitionen auf die Erläuterungen in Beantwortung der Fragen 76 und 77 hingewiesen.

103. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Erhalt des Bundesstraßennetzes (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Die Gesamtinvestitionen für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz sind in der Anlage 12 dargestellt.

104. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Um- und Ausbau des Bundesstraßennetzes (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Die Gesamtinvestitionen für Um- und Ausbau der Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz sind in der Anlage 13 dargestellt.

105. *Wie haben sich seit 1991 die tatsächlichen Gesamtinvestitionen zum Neubau von Bundesstraßen (ohne Radwege) in Rheinland-Pfalz entwickelt (bitte einerseits in den tatsächlichen Beträgen und andererseits unter Berücksichtigung des Baukostenindex mit dem Referenzjahr 1991 in einer gemeinsamen grafischen Darstellung jährlich abbilden)?*

Die Gesamtinvestitionen für den Neubau der Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz sind in der Anlage 14 dargestellt.

106. *Wie haben sich seit 1991 die Mittel des Bundes entwickelt, welche im Rahmen des Haushaltsvollzugs des Bundes dem Land zusätzlich – also über die bereits vom Bund festgesetzte Quote hinaus – für den Erhalt, den Aus- und Umbau sowie den Neubau von Bundesstraßen zugewiesen und dann auch umgesetzt wurden (bitte jährlich darstellen)?*

Die Mittel, die der Bund dem Land Rheinland-Pfalz über die sog. Landesquote hinaus zugewiesen hat, sind in der Anlage 15 angegeben.

107. *Geht die Landesregierung davon aus, dass der LBM auch künftig in der Lage sein wird, kurzfristige Mittelzuweisungen des Bundes in diesem Bereich baulich umzusetzen, sodass eine Inanspruchnahme der Mittel möglich ist?*

108. *Wenn ja, warum?*

109. *Wenn nein, warum nicht?*

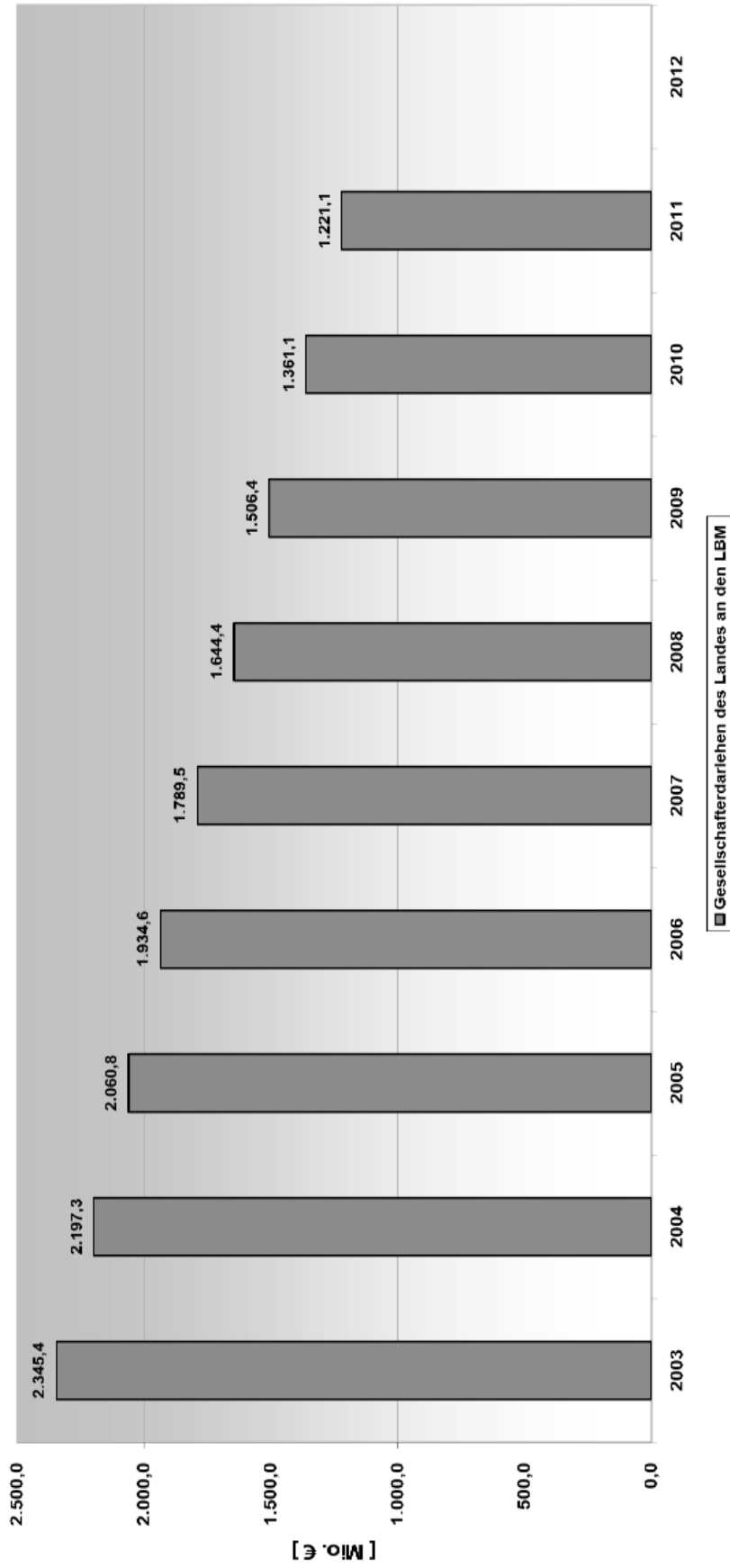
Durch den im Landeshaushalt eingestellten Titel 03 19 – 989 01 „Zwischenfinanzierung von Baumaßnahmen des Bundes durch das Land im laufenden Jahr“ kann der LBM derzeit (Haushalt für 2012/2013) bis zu 35 Mio. Euro/Jahr über dem Planansatz des Bundes einplanen und entsprechend die Projektumsetzung steuern.

Um das Bundesfernstraßennetz in Rheinland-Pfalz möglichst gut zu erhalten, geht die Landesregierung davon aus, auf dieser Grundlage auch in den kommenden Jahren die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel in dem vorgegebenen Rahmen vollständig abzurufen.

Roger Lewentz  
Staatsminister

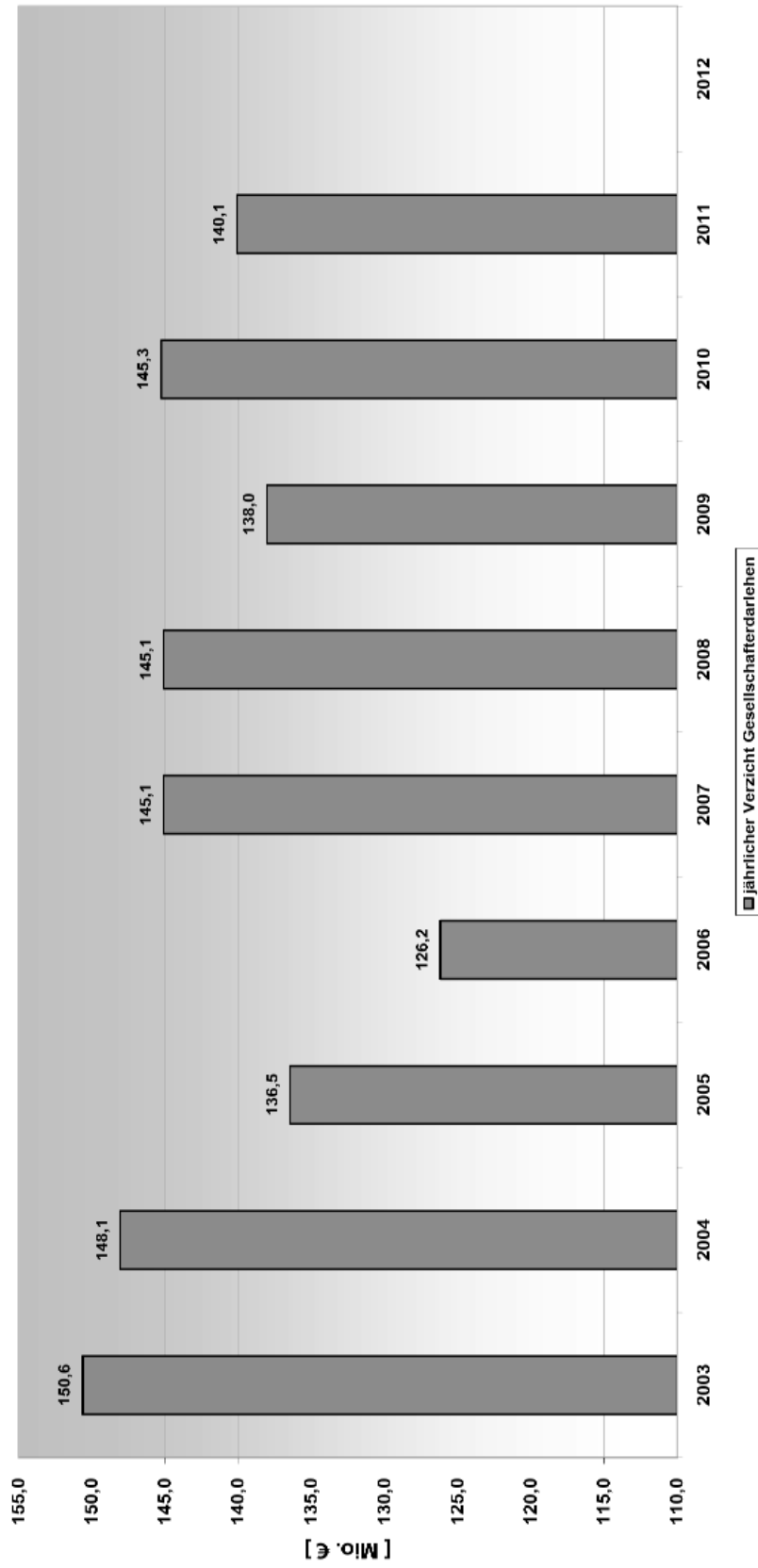
Anlage 1

Höhe des Gesellschafterdarlehen des Landes an den LBM



Anlage 2

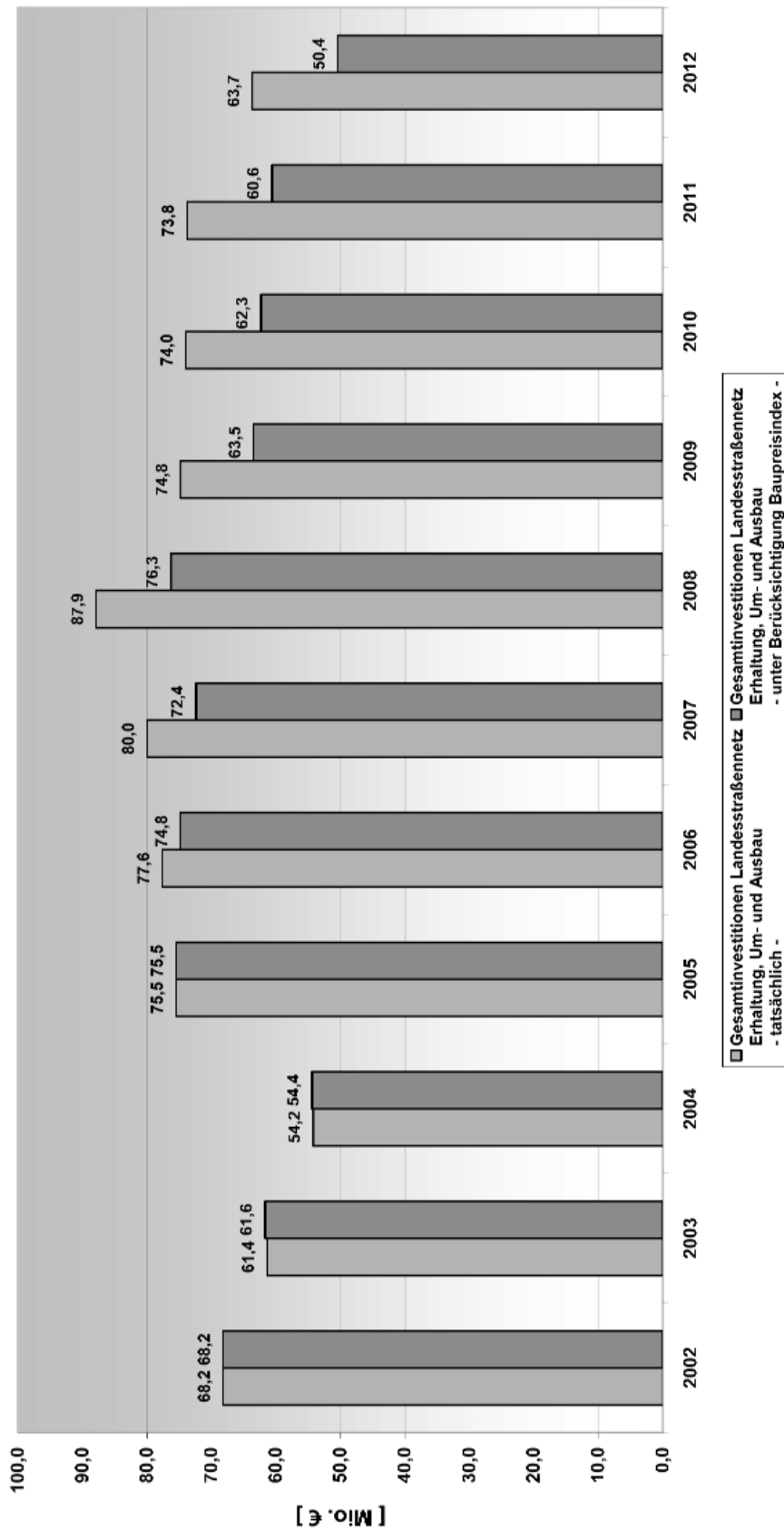
Jährlicher Verzicht Gesellschafterdarlehen





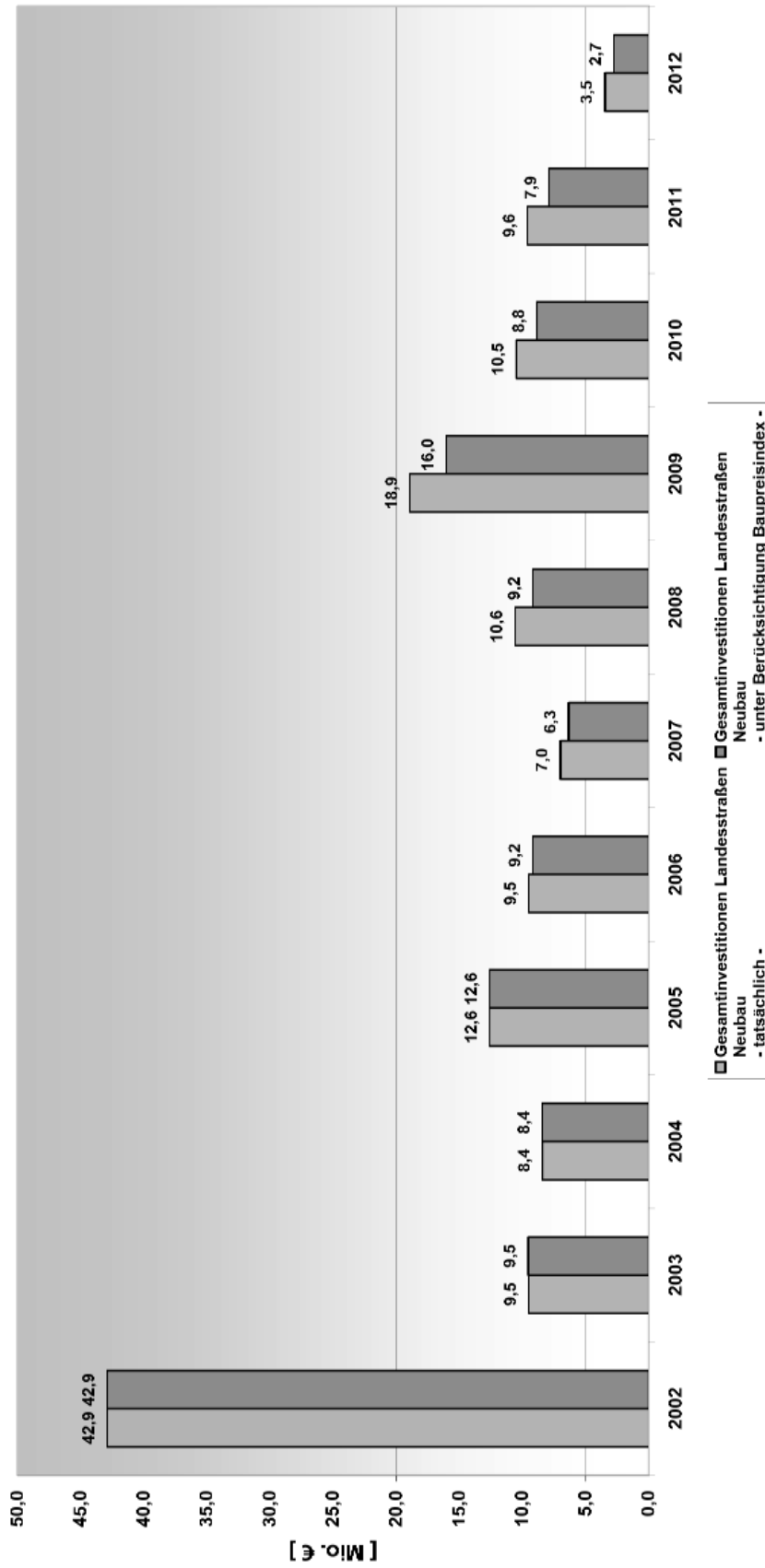
Anlage 3

Tatsächliche Gesamtinvestitionen für den Erhalt und den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes



Anlage 4

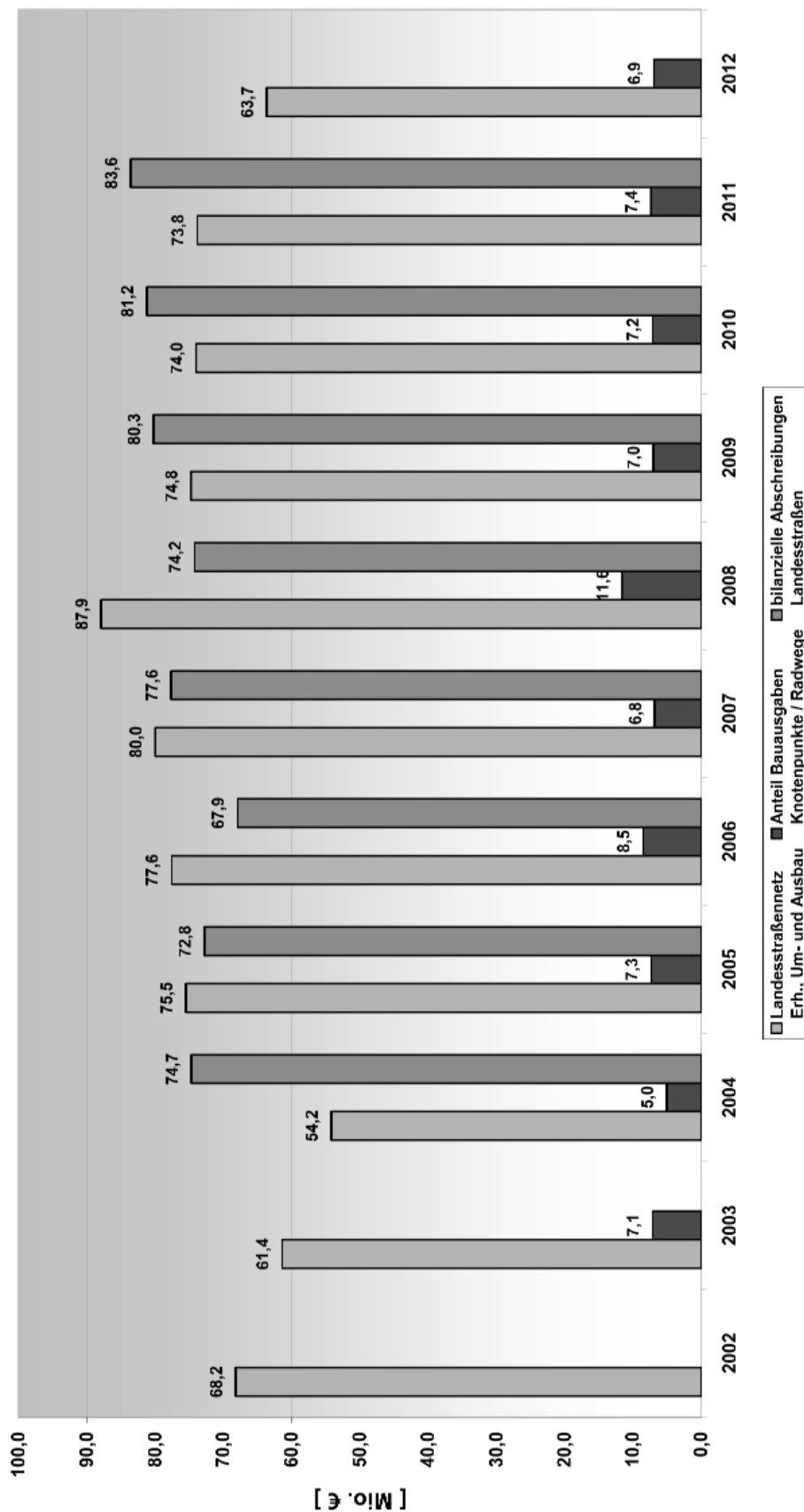
Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Neubau von Landesstraßen



Hinweis zu 2002: Ausnahmejahr wegen Auslaufen privat vorfinanzierter Projekte

Anlage 5

Tatsächliche Aufwendungen für den Erhalt und den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes seit der Gründung des LBM (01.01.2002) / Höhe der bilanziellen Abschreibungen



## Anlage 6

## Planungsannahmen für den Landesbetrieb Mobilität (Eckwerte Ausgangsplanung)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Beträge in Mio. Euro													
a) Jährliche Bruttopacht	221,9	227,1	232,3	237,7	244,4	251,2	258,2	264,6	271,2	278,0	285,0	292,1	299,3	306,6
b) Jährliche Höhe Gesellschafterdarlehen	2.062,8	1.931,6	1.796,4	1.663,2	1.526,6	1.393,8	1.266,5	1.144,3	1.029,8	925,8	831,5	750,3	685,9	640,7
c) Jährliche Tilgung /Verzicht Gesellschafterdarlehen	134,5	131,2	137,6	135,6	136,5	132,8	127,1	122,1	114,4	103,9	94,1	91,1	64,3	45,1
d) jährliche Gesamtzinsbelas- tung Gesellschafterdarlehen	131,3	126,3	126,0	119,9	114,2	107,8	100,4	91,3	81,2	69,9	57,3	43,4	27,8	10,7
e) jährliche Höhe Gesamt kreditbelastung	684,6	845,9	1.003,6	1.153,9	1.306,4	1.454,0	1.585,4	1.709,2	1.823,9	1.927,0	2.020,2	2.097,8	2.158,8	2.200,8
f) jährliche Gesamtzinsbe- lastung Darlehen	19,8	26,0	32,2	37,2	49,4	55,4	61,0	66,4	71,2	74,5	79,8	83,3	86,2	88,4
g) jährlicher Bedarf Liquiditäts- kredite	in der Ausgangsplanung nicht enthalten / s. Buchstabe j)													
h) zu erreichende Summe Einsparung Personalbereich	in der Ausgangsplanung nicht enthalten													
i) zu erreichende Summe wieder- kehrende Einsparungen	in der Ausgangsplanung nicht enthalten													
j) jährliche Nettokreditaufnahme	167,3	161,4	157,7	150,3	152,6	147,6	131,4	123,8	114,8	103,0	93,2	77,6	61,0	42,0
k) jährliche Investitionen	118,3	118,9	121,2	120,5	121,1	120,7	119,2	118,3	118,7	119,0	120,5	119,7	120,0	120,4

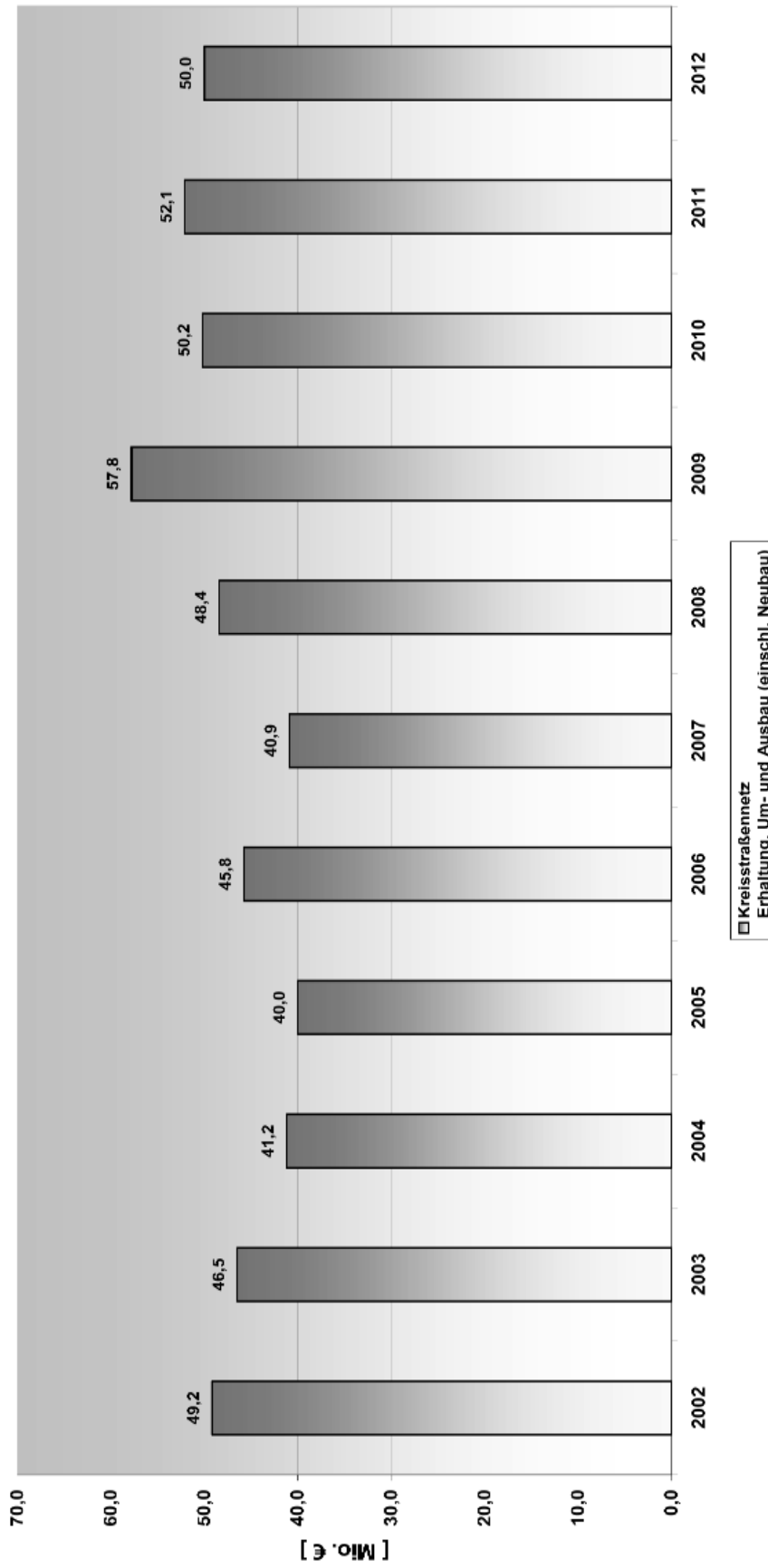
## Anlage 7

## Planungsannahmen für den Landesbetrieb Mobilität (Fortgeschriebene Planung)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	Beträge in Mio. Euro													
a) Jährliche Bruttopacht	221,9	227,1	232,3	237,7	244,4	251,2	258,2	264,6	271,2	278,0	285,0	292,1	299,3	306,6
b) Jährliche Höhe Gesellschafterdarlehen	2.062,8	1.931,6	1.805,1	1.683,9	1.562,8	1.448,4	1.342,5	1.246,5	1.163,3	1.093,8	1.037,5	997,1	976,4	976,4
c) Jährliche Tilgung /Verzicht Gesellschafterdarlehen	134,5	131,2	126,5	121,3	121,1	114,4	105,9	96,0	83,2	69,5	56,3	40,4	20,6	0,0
d) jährliche Gesamtzinsbelas- tung Gesellschafterdarlehen	131,3	126,3	126,0	119,9	114,2	107,8	100,4	91,3	81,2	69,9	57,3	43,4	27,8	10,7
e) jährliche Höhe Gesamt- kreditbelastung	684,6	841,3	992,9	1.132,7	1.271,4	1.401,9	1.513,4	1.612,5	1.697,6	1.767,6	1.824,2	1.862,5	1.881,3	1.879,6
f) jährliche Gesamtzinsbe- lastung Darlehen	19,6	25,3	31,9	37,0	48,2	53,6	58,5	63,1	66,8	68,8	72,8	74,8	76,1	76,6
g) jährlicher Bedarf Liquiditäts- kredite	in der Planung nicht enthalten / s. Buchstabe j)													
h) zu erreichende Summe Einsparung Personalsbereich	0,9	1,1	1,4	1,7	1,7	1,2	1,8	1,9	2,6	1,6	1,7	0,8	0,9	0,9
i) zu erreichende Summe wieder- kehrende Einsparungen	0,0	0,0	1,1	2,2	3,2	4,3	5,4	6,4	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
j) jährliche Nettokreditaufnahme	167,3	156,7	151,6	139,9	138,6	130,6	111,5	99,1	85,0	70,0	56,7	38,3	18,7	-1,7
k) jährliche Investitionen	118,3	120,2	122,7	140,5	122,6	122,2	119,5	119,8	120,2	120,5	120,8	121,2	121,5	121,9

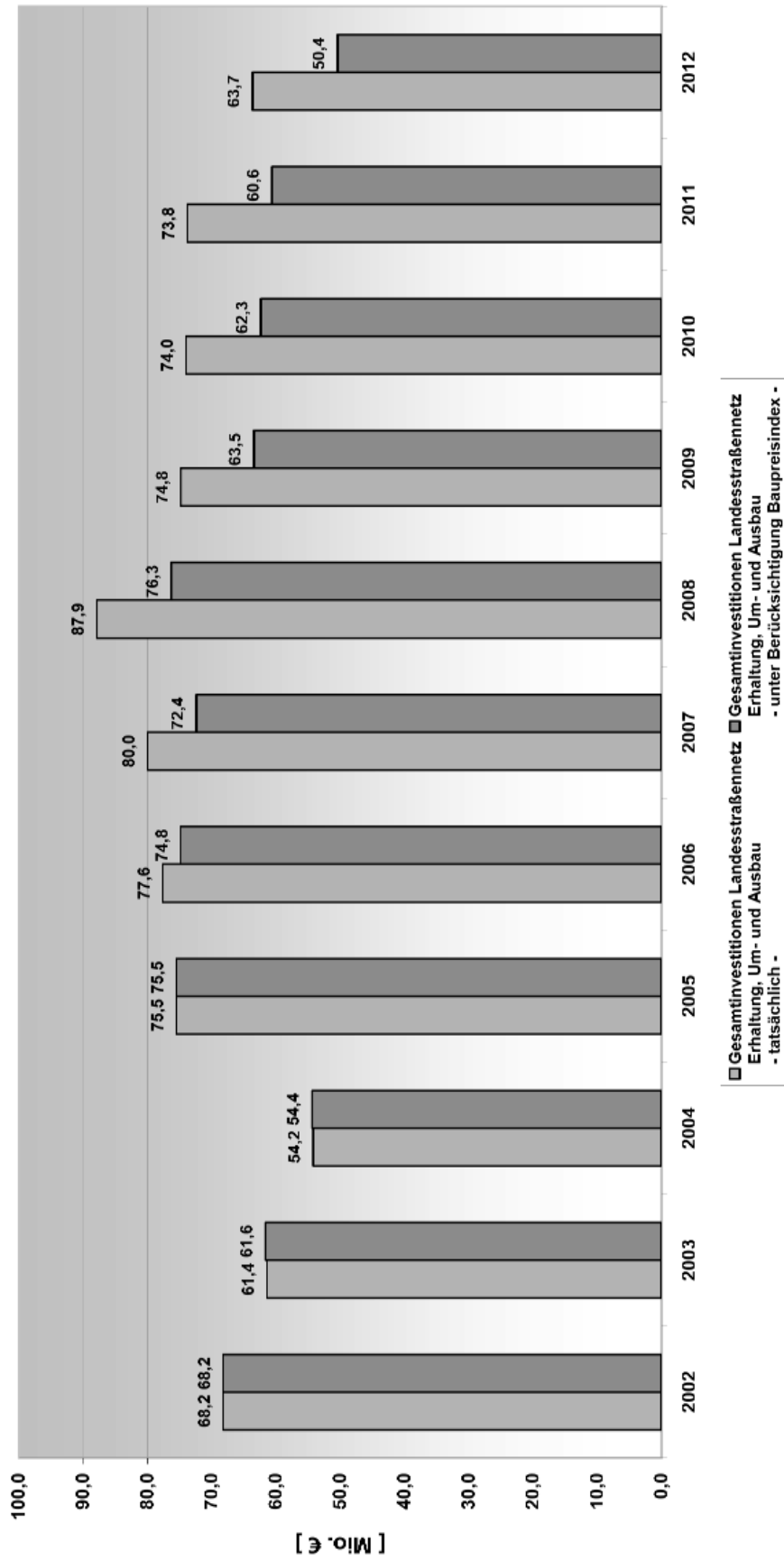
Anlage 8

Tatsächliche Aufwendungen für den Erhalt und den Um- und Ausbau des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM (01.01.2002)  
- auf der Grundlage der durch das Land gewährten Zuwendungen / ohne Aufwendungen für die bauliche Unterhaltung -



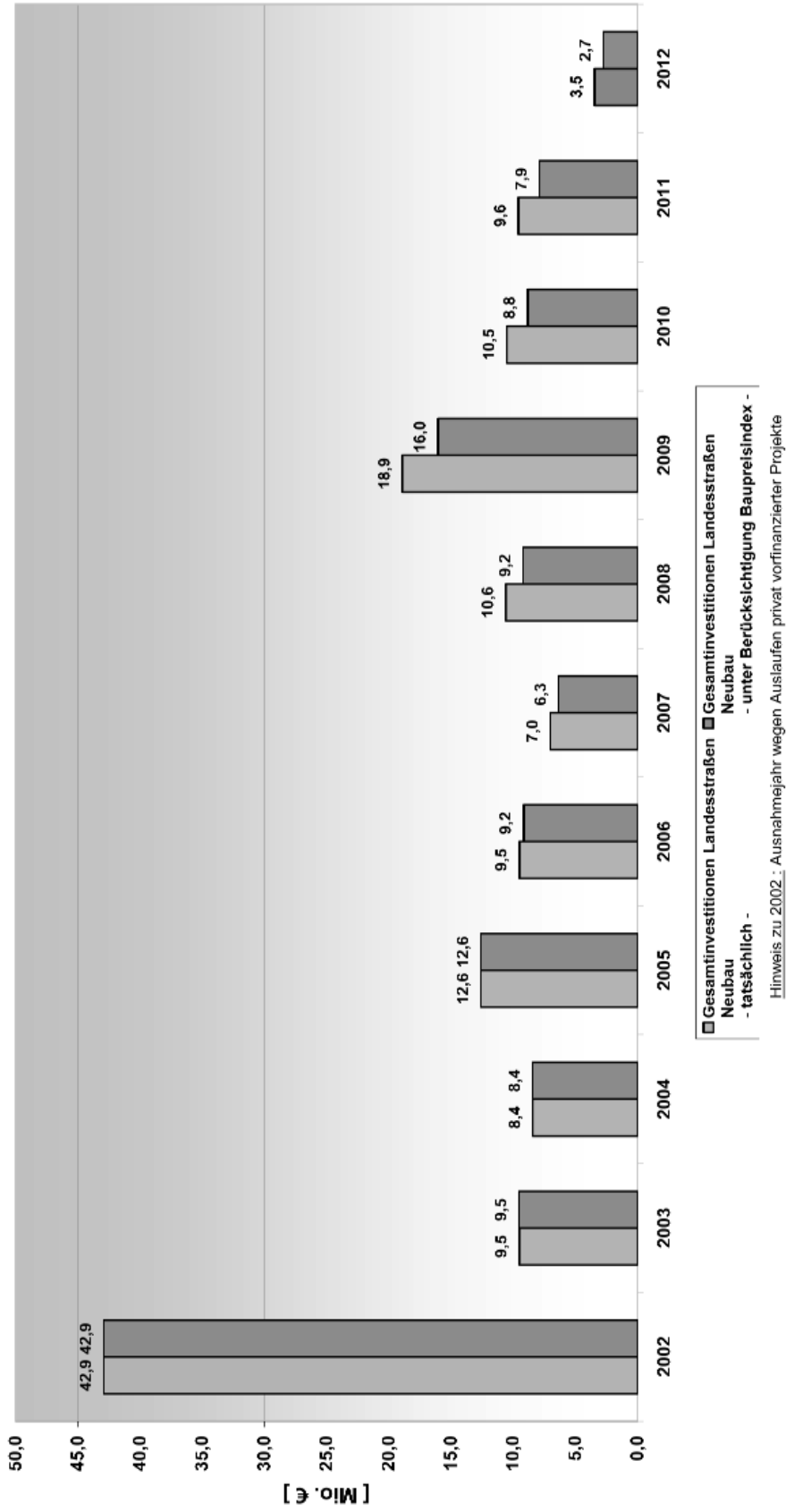
Anlage 9

Tatsächliche Gesamtinvestitionen für den Erhalt und den Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes



Anlage 10

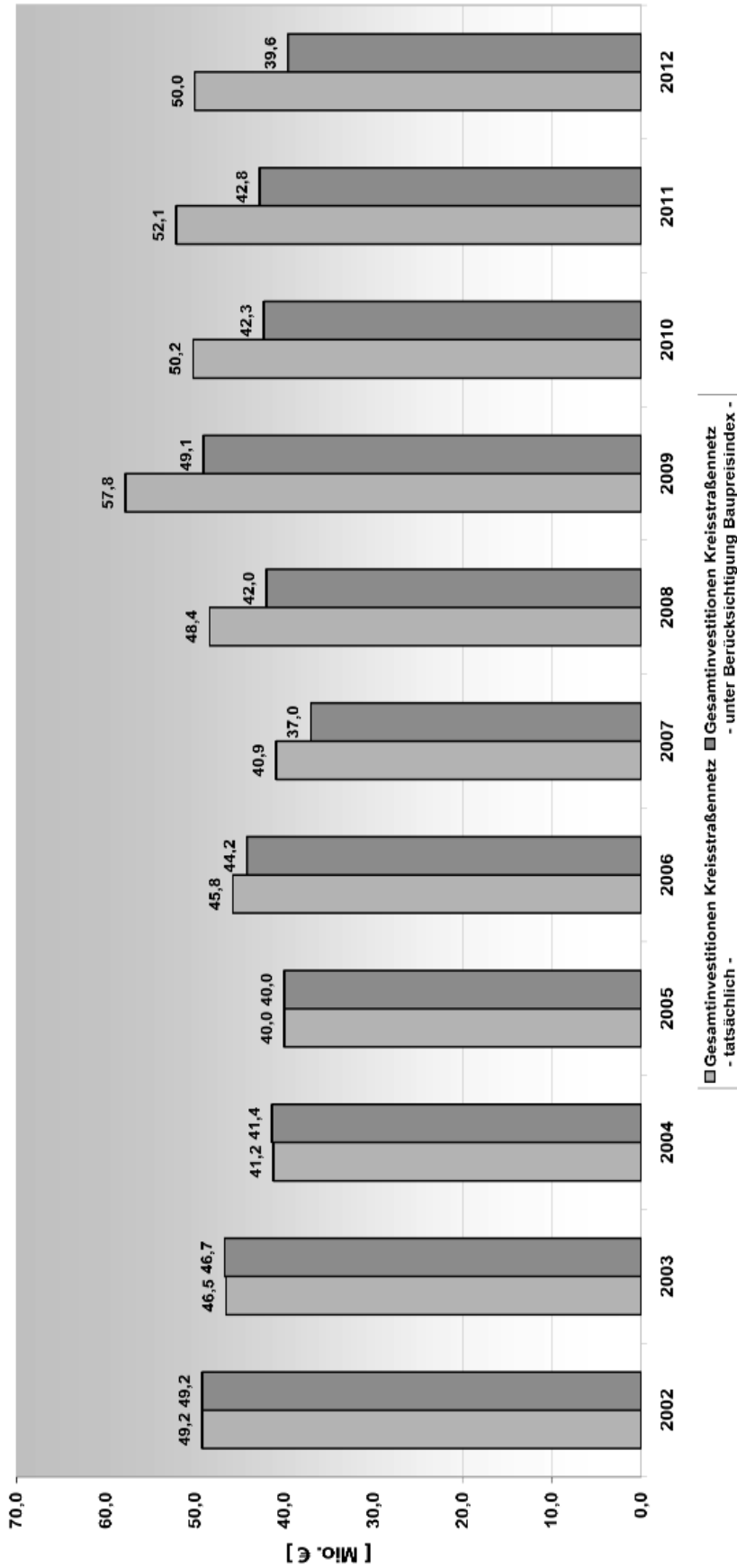
Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Neubau von Landesstraßen





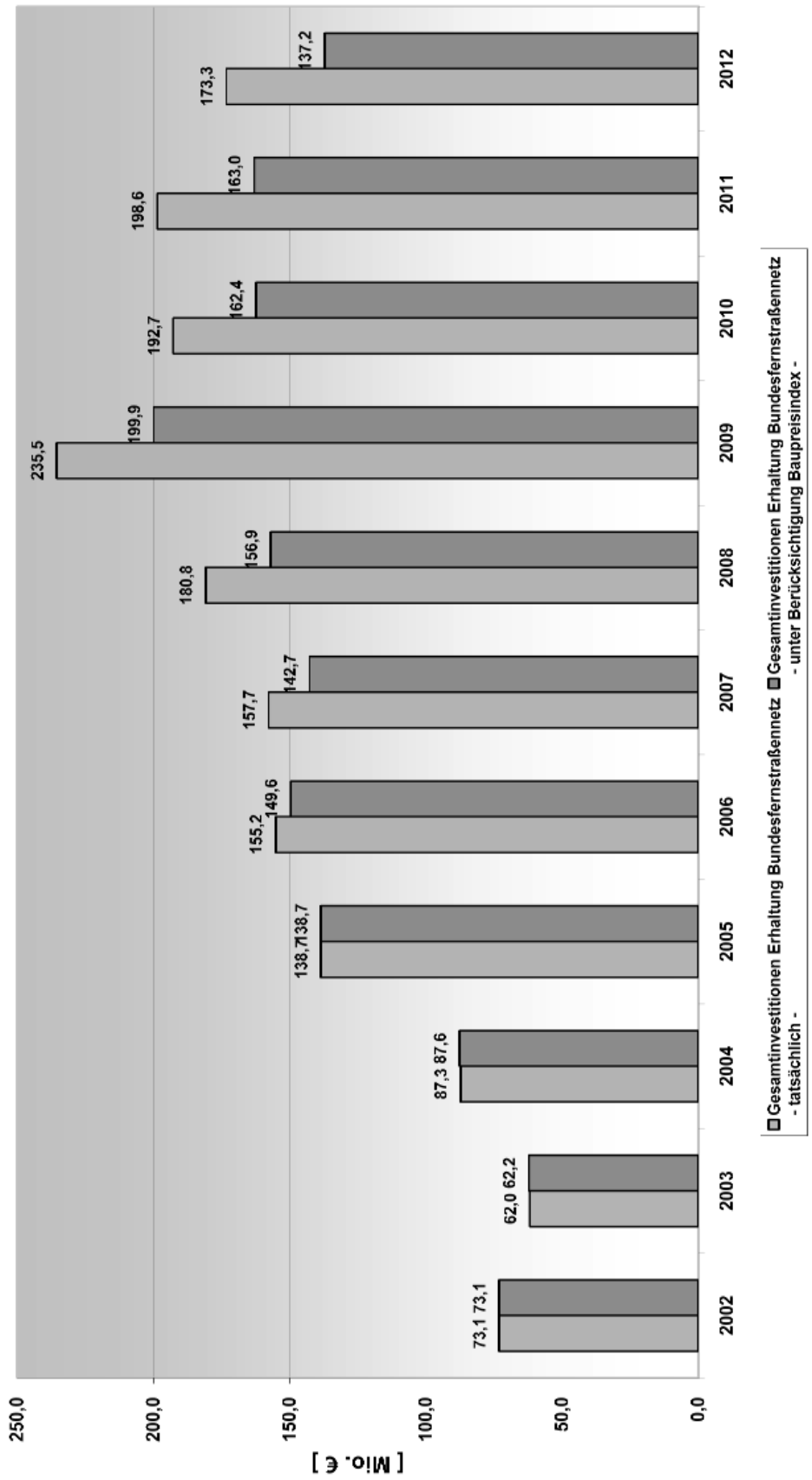
Anlage 11

Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Erhalt, Um- und Ausbau und Neubau von Kreisstraßen in Rhld.-Pfalz



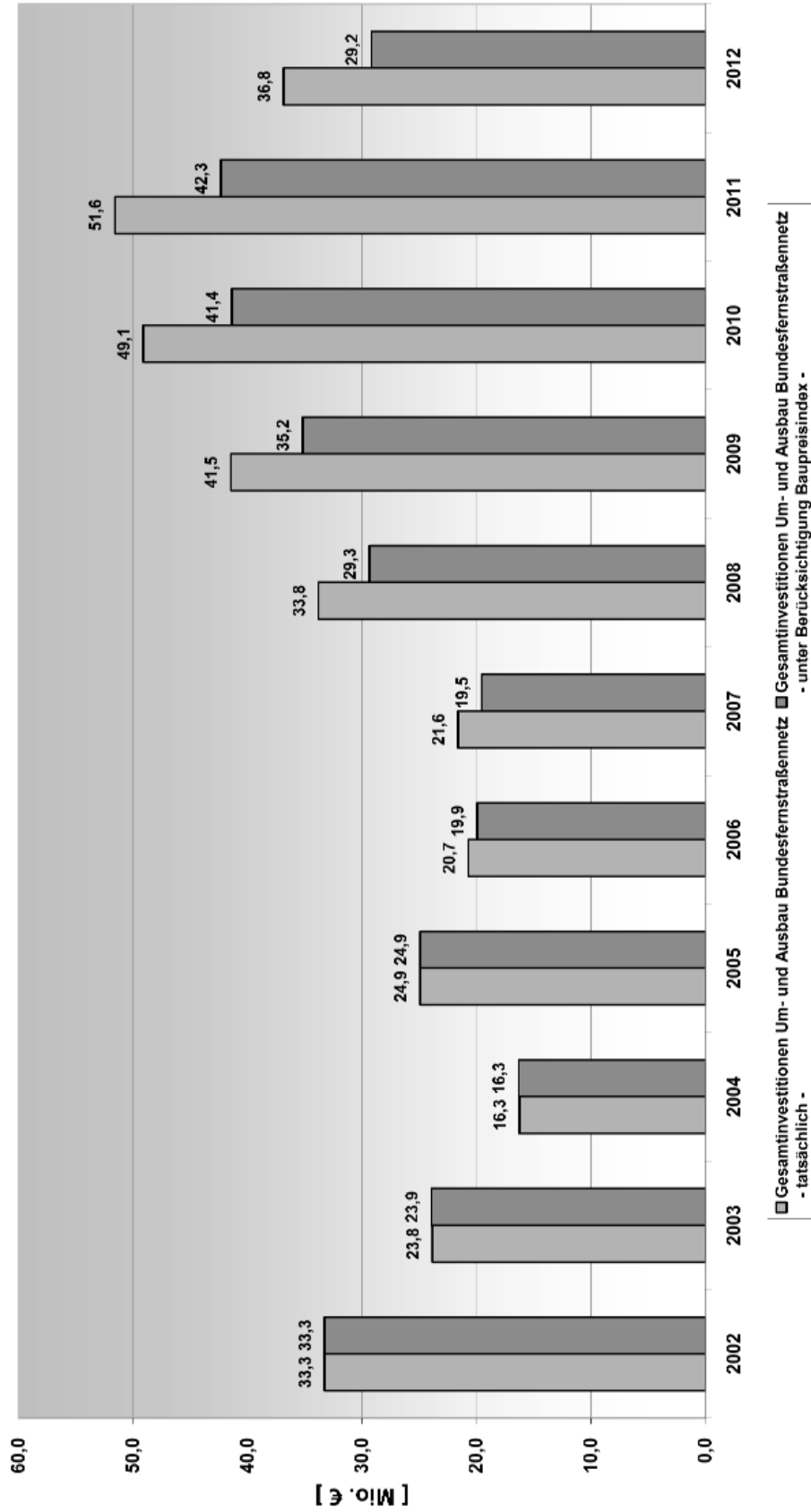
Anlage 12

Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Erhalt des Bundesfernstraßennetzes (ohne Radwege) in Rhld.-Pfalz

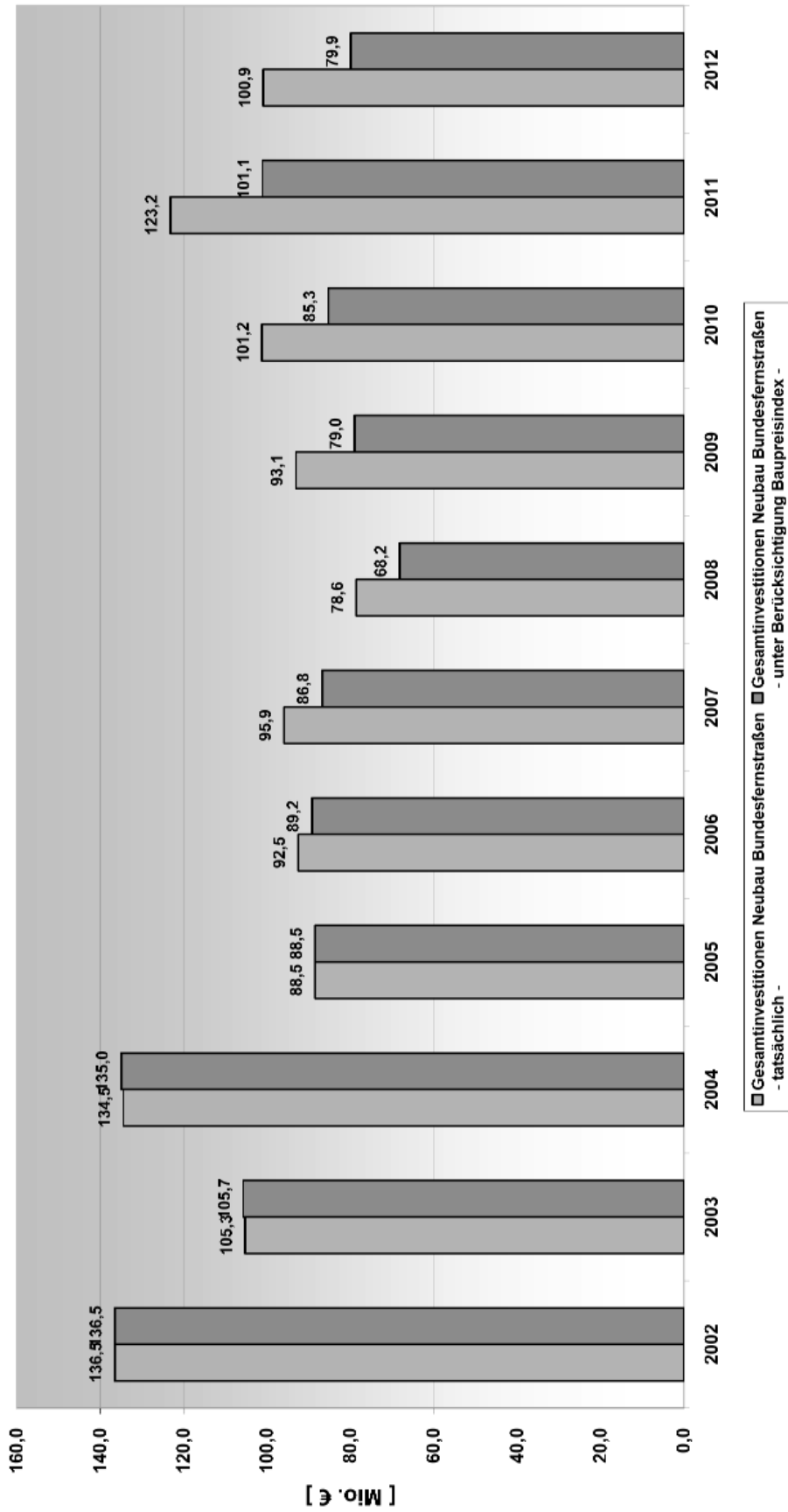


Anlage 13

Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Um- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes (ohne Radwege) in Rhld.-Pfalz



Tatsächliche Gesamtinvestitionen zum Neubau von Bundesfernstraßen (ohne Radwege) in Rhld.-Pfalz



Anlage 15

Entwicklung der Mittel des Bundes, welche im Rahmen des Haushaltsvollzugs des Bundes dem Land zusätzlich für Baumaßnahmen zugewiesen wurden

