

A n t w o r t

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU
– Drucksache 16/5107 –

Landesbetrieb Mobilität und Straßenbau in Rheinland-Pfalz

Die **Große Anfrage 16/5107** vom 1. Juni 2015 hat folgenden Wortlaut:

I. Finanzen des LBM

1. Wie entwickelten sich die Bruttopachtzahlungen an den LBM, die Verzinsung des Gesellschafterdarlehens, die daraus folgende Nettopachtzahlung, die Nettokreditaufnahme und die daraus folgenden verfügbaren Mittel des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?
2. Auf welcher Grundlage und mit welchen Kriterien wurde die Bruttopachtzahlung entwickelt?
3. In welcher Höhe wurden Investitionen in kameralistischer Sicht bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 jährlich – unterteilt nach Erhaltung, Aus- und Neubau – getätigt und in welchem Umfang standen der Nettokreditaufnahme folglich keine Investitionen gegenüber?
4. Welche Entscheidung hat die Landesregierung inzwischen getroffen, ob und ggf. in welcher Weise das bisherige Berechnungsverfahren für die Pachtzahlungen des Landes an den LBM mit Blick auf die ab 2020 auch durch den LBM einzuhaltende Schuldenbremse verändert wird (siehe hierzu auch die Antwort der Landesregierung auf die Frage 2 in Drucksache 16/2108)?
5. Welche jährlichen Bruttopachtzahlungen, Zinsen für Gesellschafterdarlehen, daraus folgende Nettopachtzahlungen, Kreditermächtigungen und daraus folgende verfügbare Mittel des LBM sollen bis 2020 die Einhaltung der Schuldenbremse durch den LBM sicherstellen?
6. Auf welche Summe belief sich der jährliche Verzicht auf das Gesellschafterdarlehen des Landes an den LBM und dessen jährliche Gesamtentwicklung von dessen Gründung bis zum voraussichtlichen Abschluss für das Jahr 2015?
7. Welche Entwicklung des Gesellschafterdarlehens, ggf. mit welchem jährlichen Verzicht auf Gesellschafterdarlehen, hält die Landesregierung für die Einhaltung der Schuldenbremse durch den LBM ab 2020 für notwendig?
8. Wie haben sich die Verbindlichkeiten des LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?
9. Welche jährlichen Zins- und Tilgungszahlungen für diese Verbindlichkeiten hat der LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 geplant und welche wurden geleistet?
10. Welche Kreditverträge in Höhe und Zeitraum bestehen derzeit mit welcher Zins- und Tilgungsbindung?
11. Welche Planung für die Verbindlichkeiten des LBM und die daraus folgenden Zahlungen für Zins und Tilgung verfolgt die Landesregierung bis zum Jahr 2020 insgesamt?
12. Welche nicht zu überschreitende Obergrenze sieht die Landesregierung für die Verbindlichkeiten des LBM?
13. Wie entwickelte sich das bilanzielle Vermögen des LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?

14. In welcher Höhe erfolgten jährlich seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 Abschreibungen auf das Vermögen?
15. In welcher Weise wurden seit dem Jahr 2013 die für die Bilanzierung angesetzten Nutzungszeiten für Straßenbauwerke aufgrund bekannter Empfehlungen von Sachverständigen verändert?
16. In welcher Weise haben sich infolge dessen die Werte für die jährlichen Abschreibungen auch für die Planungen bis 2020 verändert?
17. Auf welchem Weg sollen nach den Überlegungen der Landesregierung mit Wirksamkeit der Schuldenbremse für Kernhaushalt und Landesbetriebe die Investitionen in Landesstraßen finanziert werden?

II. Landesstraßennetz, Kreisstraßennetz, Brücken und Rastanlagen in Rheinland-Pfalz

18. In welchem Zustand befindet sich, möglichst eingeteilt in Stufenkategorien der Abnutzung und der Verkehrssicherheit, nach den jüngsten erfolgten Erhebungen das Landesstraßennetz?
19. Wann und durch wen erfolgte die letzte Erhebung?
20. In welcher Weise hat sich demzufolge der Gesamtzustand des Landesstraßennetzes in den vergangenen zehn Jahren verändert?
21. In welcher Höhe wurden seit der Gründung des LBM Investitionen für den Erhalt und den Aus- und Umbau und für den Neubau von Landesstraßen getätigt?
22. Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um das Landesstraßennetz in seinem derzeitigen Zustand zu erhalten?
23. Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um das Landesstraßennetz in einen durchgängig guten bis einwandfreien Zustand zu versetzen?
24. Welche jährlichen Investitionen hält die Landesregierung für erforderlich oder sinnvoll, um die Landesstraßen durch Um- und Ausbauten verkehrssicherer und belastbarer zu machen?
25. In welchem Zustand befinden sich in diesem Zusammenhang die Brücken an den Straßen in Rheinland-Pfalz, unterteilt nach Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen nach der jüngsten Erhebung?
26. In welcher Weise hat sich demzufolge der Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz in den vergangenen zehn Jahren verändert?
27. Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um die Brücken von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im derzeitigen Zustand zu erhalten oder auch in einen durchgängig guten und einwandfreien Zustand zu versetzen?
28. Welchen Stand haben die Planungen für zu sanierende Brücken, unterteilt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?
29. Welche jährlichen Summen sollen nach den Planungen der Landesregierung für die Sanierungen der Brücken eingesetzt werden, unterteilt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?
30. Welche jährlichen Investitionen hält die Landesregierung für erforderlich, um das Landesstraßennetz um Ortsumfahrungen und Neubaustrecken zu ergänzen?
31. In welcher jährlichen Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Kreisstraßennetzes seit Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?
32. In welcher jährlichen Höhe belaufen sich die Aufwendungen jeweils für den Um-, Aus- und Neubau des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?
33. Wie haben sich die jährlichen Zuwendungen des Landes an die jeweiligen Kreise bzw. kreisfreien Städte zum Erhalt, dem Um-, Aus- und Neubau des Straßennetzes seit Bestehen des LBM entwickelt?
34. Welche Fördersätze gelten für die jeweiligen Kreise bzw. kreisfreien Städte mit welcher Begründung im jeweiligen Straßenbau?
35. Welche Untersuchungen über den Zustand des Kreisstraßennetzes durch welche Institutionen oder Einrichtungen wurden seit der Gründung des LBM bis heute vom wem in Auftrag gegeben?
36. Zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen gekommen?
37. Welcher jährliche Investitionsbedarf für den Erhalt des Kreisstraßennetzes in seinem derzeitigen Zustand bzw. zur Sanierung des Kreisstraßennetzes bis zu einem durchgängigen einwandfreien Zustand ergibt sich aus diesen Untersuchungen?
38. Welcher Planungsstand liegt für Straßenbauprojekte in Rheinland-Pfalz vor, gegliedert nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?

39. In welchen Fällen kam es zu einem Erlöschen des Baurechts durch Nichtdurchführung von Investitionen und in welchen Fällen steht ein Erlöschen des Baurechts innerhalb von zwölf Monaten an, wenn die Maßnahmen nicht begonnen werden?
40. Welche Rastanlagen stehen derzeit mittel- bzw. unmittelbar an Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit welchen Eigentümern und/oder welchen Betreibern durch welche öffentlichen Vertragslaufzeiten zur Verfügung?
41. Welche Rastanlagen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Rheinland-Pfalz gebaut, wie hoch waren dabei die öffentlichen Mittel (Bund/Land), welche sind derzeit geplant oder welche in Bau bzw. werden in 2015 mit dem Bau beginnen?
42. Wie ist die Entwicklung von ausreichend Lkw Standplätzen in Rheinland-Pfalz an Bundesfernstraßen, was den Ausbau in Zahlen und Standorten sowie die Planung nach Zahlen und Standorten betrifft?
43. Wie ist die Entwicklung von ausreichend Mitfahrerparkplätzen in Rheinland-Pfalz, was den Ausbau in Zahlen und Standorten sowie die Planung nach Zahlen und Standorten betrifft?

III. Personal- und Verwaltungskosten des LBM

44. Wie hat sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente) des LBM seit seiner Gründung bis in das laufende Jahr 2015 entwickelt, gegliedert nach Innendienst (Verwaltung, Technik und Ingenieurwesen), Straßenmeistereien und Autobahnmeistereien?
45. Wie haben sich die Personalaufwendungen des LBM jährlich seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?
46. Welche Planung liegt für den Personalaufwand des LBM vor, bzw. hat die Landesregierung bis zum Jahr 2020, ausgehend von der Ankündigung in der Antwort zu Frage 43 in der Drucksache 16/2108?
47. Welche neuen Aufgaben sind dem LBM nach seiner Gründung wann und mit welcher Personalbindung übertragen worden?
48. Wie haben sich die Rückstellungen für Überstunden seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?
49. Welche Ursachen sieht die Landesregierung für diese Entwicklung?
50. Welchen Vollzeitäquivalenten im Innendienst und im Betriebsdienst entsprechen diese Rückstellungen?
51. Welche Möglichkeiten und Vorhaben sieht bzw. verfolgt die Landesregierung, um Kosten außerhalb der Personalkosten beim LBM einzusparen?
52. In welchem Maß haben in den vergangenen fünf Jahren die Personal- und Sachkapazitäten des LBM ausgereicht, um die Planungen für anstehende Projekte umzusetzen?
53. In welchem Umfang werden vom LBM Planungs-, Verwaltungs- oder Betriebsaufgaben durch Aufträge an Dritte vergeben?
54. In welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen lassen sich dadurch Personal- und Sachkosten einsparen?
55. Mit welcher Aufgabenstellung hat sich die DEGES als Dienstleister der Auftragsverwaltung mit welchen Gesellschaftern entwickelt?
56. Inwieweit wurden die Beratungs- und Durchführungsangebote der Projektmanagementgesellschaft DEGES von Rheinland-Pfalz in Anspruch genommen?
57. Mit welchem Erfolg wurden in den vergangenen fünf Jahren Maßnahmen zur Optimierung des Baustellenmanagements und zur besseren Kommunikation mit anderen Baurägern wie Kommunen umgesetzt?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Große Anfrage namens der Landesregierung – Zuleitungsschreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 17. Juli 2015 – wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Bereits im Jahr 2013 hat die Landesregierung in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der CDU-Landtagsfraktion zum Landesbetrieb Mobilität, LBM (Drucksachen 16/1993/2108) zu Fragen betreffend die Finanzen des LBM, die Personal- und Verwaltungskosten des LBM sowie zur Straßeninfrastruktur in Rheinland-Pfalz umfassend Stellung genommen.

Über die sich aus den jeweiligen Haushaltsrechnungen des Landes ergebenden Informationen hinaus wird über die Entwicklung des LBM jeweils in den jährlichen Geschäftsberichten informiert, die allgemein zugänglich sind und einen sehr differenzierten Einblick zum Stand der Entwicklung des LBM ermöglichen. Darüber hinaus unterrichtet die Landesregierung im Beirat LBM über

wesentliche Entwicklungen und regelmäßig jährlich im zuständigen Fachausschuss des Landtags über die Umsetzung der vom Landtag beschlossenen Landesstraßenbauprogramme, sodass bezüglich der Entwicklung des LBM hohe Transparenz gegeben und ein erheblicher Teil der in der Anfrage angefragten Daten bereits öffentlich bekannt ist.

Die dort angesprochenen Rahmenbedingungen, namentlich die in Rheinland-Pfalz mit Zustimmung aller damals im Landtag vertretenen Fraktionen verfassungsrechtlich verankerten Pflicht, spätestens im Jahr 2020 den Haushalt grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen (Artikel 117 Abs. 1 der Landesverfassung), ist weiterhin zu beachten. Nur in dem durch den Haushaltsgesetzgeber bestimmten finanziellen Rahmen kann der Landesbetrieb Mobilität weiterentwickelt werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Große Anfrage wie folgt:

I. Finanzen des LBM Bruttopacht und Gesellschafterdarlehen

1. *Wie entwickelten sich die Bruttopachtzahlungen an den LBM, die Verzinsung des Gesellschafterdarlehens, die daraus folgende Nettopachtzahlung, die Nettokreditaufnahme und die daraus folgenden verfügbaren Mittel des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?*

Die geleisteten Bruttopachtzahlungen an den LBM, die erfolgte Verzinsung des Gesellschafterdarlehens, die sich daraus ergebende Nettopachtzahlung, die getätigten Nettokreditaufnahmen (NKA) und die Summe aus Netto-Pacht und NKA sind in der nachstehenden Tabelle angegeben.

Jahr	Brutto-Pacht	Verzinsung Gesellschafter- darlehen	Netto-Pacht	NKA	Summe Netto-Pacht + NKA
	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro	Mio. Euro
2003	243,6	162,3	81,3	182,0	263,3
2004	225,1	144,8	80,3	190,1	270,4
2005	220,7	131,2	89,5	153,3	242,8
2006	225,7	126,3	99,4	157,9	257,3
2007	233,0	127,2	105,8	145,4	251,2
2008	238,6	121,1	117,5	235,6	353,1
2009	246,2	115,2	131,0	177,5	308,5
2010	249,5	114,6	134,9	159,6	294,5
2011	243,0	101,0	142,0	148,1	290,1
2012	229,3	89,2	140,1	100,0	240,1
2013	214,1	74,0	140,1	138,5	278,6
2014*)	220,6	58,3	162,3	130,6	292,9
2015**)	221,9	42,6	184,4	123,9	303,2

*) Zahlen für 2014: vorläufiger Jahresabschluss.

**) Zahlen für 2015: aktueller Planungsstand.

Über die Mittel aus der Netto-Pacht und der Netto-Kreditaufnahme (NKA) hinaus fließen dem LBM allerdings jährlich weitere Mittel zu, insbesondere zur Deckung des Aufwands für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben, für Planung/Baudurchführung an Bundesfern- und Kreisstraßen, für den Betriebsdienst und weitere Tätigkeiten. Hinzu kommen Einnahmen aus Kosten-erstattungen und Verwaltungsgebühren.

Ein Blick alleine auf die Netto-Pacht und die NKA beleuchtet die finanzielle Situation des LBM deshalb nur sehr unzureichend. Insbesondere gestaltet sich das Finanzergebnis des LBM deutlich positiver als zu Beginn des Jahrzehnts absehbar. Während beispielsweise der Zinsaufwand laut Wirtschaftsplan im Jahr 2011 noch rund 181,7 Mio. Euro betrug, belastet dieser Effekt den LBM im Jahr 2015 nur noch mit rund 104,5 Mio. Euro.

2. *Auf welcher Grundlage und mit welchen Kriterien wurde die Bruttopachtzahlung entwickelt?*

Die Grundlagen und ursprünglichen Ansätze zur Berechnung der Brutto-Pachtzahlungen wurden bei der Beantwortung der Fragen 1 und 2 der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108) ausführlich erläutert. Hierauf und auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

3. *In welcher Höhe wurden Investitionen in kameralistischer Sicht bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 jährlich – unterteilt nach Erhaltung, Aus- und Neubau - getätigt und in welchem Umfang standen der Nettokreditaufnahme folglich keine Investitionen gegenüber?*

Bereits in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Fragen 61 und 62) hat die Landesregierung die Bauausgaben für Erhaltung, Um- und Ausbau der Landesstraßen in den Jahren 2002 bis 2012 dargestellt. Sie hat hierbei darauf hingewiesen, dass eine Differenzierung der Bauausgaben nach Erhaltung sowie Um- und Ausbau der Landesstraßen regelmäßig nicht vorgenommen wird und wegen Abgrenzungsproblemen auch nicht sinnvoll vorgenommen werden kann.

Einer Gegenüberstellung lediglich der kameralen Investitionen für Erhaltung, Um- und Ausbau sowie dem Neubau von Landesstraßen mit der Netto-Kreditaufnahme (NKA) kann im Übrigen noch keine Aussage darüber entnommen werden, in welchem Umfang die Mittel aus der NKA nicht für Investitionen verwendet wurden. Hier sind über die straßenbaulichen Investitionen hinaus auch weitere investive Bereiche (z. B. Geschäftsausstattungen; Fahrzeuge und Geräte) zu berücksichtigen, die im Mittel einen Umfang von rund 15 Mio. Euro/Jahr haben und in der nachstehenden Tabelle berücksichtigt sind. Dort sind die Werte für die Jahre 2012 bis 2015 angegeben.

Die entsprechenden Werte für die Jahre 2003 bis 2011 hat die Landesregierung bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU-Fraktion zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 85) dargestellt, auf die insoweit verwiesen wird.

Jahr	NKA	Investitionen kameral	Differenz
	in Mio. Euro		
2012	100,0	121,7	-21,7
2013	138,5	126,7	-6,7
2014	130,6	124,2 ^{*)}	6,4
2015	123,9 ^{**))}	120,0 ^{**))}	./.

^{*)} Für das Jahr 2014 sind Werte entsprechend dem vorläufigen Abschluss angegeben.

^{**)} Für das Jahr 2015 sind die aktuellen Plan-Werte für NKA und kameralen Investitionen angegeben.

4. *Welche Entscheidung hat die Landesregierung inzwischen getroffen, ob und ggf. in welcher Weise das bisherige Berechnungsverfahren für die Pachtzahlungen des Landes an den LBM mit Blick auf die ab 2020 auch durch den LBM einzubaltende Schuldenbremse verändert wird (siehe hierzu auch die Antwort der Landesregierung auf die Frage 2 in Drucksache 16/2108)?*

Die Landesregierung ist bestrebt, auch unter den Bedingungen der Schuldenbremse dem LBM die für die Erledigung der übertragenen Aufgaben erforderlichen Ressourcen und die erforderliche Liquidität ausreichend zur Verfügung zu stellen.

Wie bereits in Beantwortung der Frage 1 aufgezeigt (siehe Tabelle) konnten die Haushaltsansätze für die Nutzungsentgelte (Nettopachtzahlungen) in den Jahren 2014 und 2015 gegenüber den Vorjahren deutlich gesteigert werden.

Mit dem Regierungsentwurf für den Haushaltsplan 2016 wird die Landesregierung einen weiteren Vorschlag zur Fortschreibung der Brutto- und Nettonutzungsentgelte („Pachtzahlungen“) sowie der sonstigen Erstattungen und Zuschüsse für den LBM unterbreiten.

5. *Welche jährlichen Bruttopachtzahlungen, Zinsen für Gesellschafterdarlehen, daraus folgende Nettopachtzahlungen, Kreditermächtigungen und daraus folgende verfügbare Mittel des LBM sollen bis 2020 die Einhaltung der Schuldenbremse durch den LBM sicherstellen?*

Das aus Artikel 117 Abs. 1 der Landesverfassung folgende Gebot, den Haushaltsplan grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen, bezieht sich auch auf die Landesbetriebe. Für die Einhaltung der Schuldenbremse kommt es allerdings nicht auf eine isolierte Betrachtung einzelner Landesbetriebe, sondern auf das strukturelle Defizit des Landes insgesamt an, in dem auch die Kreditaufnahmen der Landesbetriebe und die Salden der Sondervermögen berücksichtigt sind.

Gleichwohl soll – wie bereits in Beantwortung der Frage 7 der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108) aufgezeigt – die jährliche Fremdkapitalaufnahme des LBM zur Erreichung der Vorgaben aus der Schuldenbremse grundsätzlich stetig weiter abgesenkt werden. Konkrete Regelungen sind jeweils im Rahmen der Aufstellung der Haushaltspläne des Landes zu treffen. Eine Entscheidung über die bis 2020 jahresbezogen anzusteuernenden Werte ist aktuell noch nicht erfolgt.

6. *Auf welche Summe belief sich der jährliche Verzicht auf das Gesellschafterdarlehen des Landes an den LBM und dessen jährliche Gesamtentwicklung von dessen Gründung bis zum voraussichtlichen Abschluss für das Jahr 2015?*

Die jahresbezogenen Beträge für den Verzicht auf das Gesellschafterdarlehen für die Jahre 2003 bis 2011 wurden bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 12) genannt, auf die insoweit verwiesen wird.

Für die Jahre 2012 bis 2014 sind die Ist-Zahlen und für das Jahr 2015 der vorläufige Planwert in der folgenden Tabelle angegeben.

Jahr	2012	2013	2014	2015
in Mio. Euro	161,2	164,6	124,7	116,2

Im Jahr 2014 lag der tatsächliche Verzicht damit rund 10,9 Mio. Euro unter dem Wirtschaftsplanansatz von 135,6 Mio. Euro.

7. Welche Entwicklung des Gesellschafterdarlehens, ggf. mit welchem jährlichen Verzicht auf Gesellschafterdarlehen, hält die Landesregierung für die Einhaltung der Schuldenbremse durch den LBM ab 2020 für notwendig?

Entsprechend der Reduzierung der jährlichen Fremdkapitalaufnahme des LBM (siehe Antwort zu Frage 5) soll auch die Höhe des jährlichen anteiligen Verzichts auf das Gesellschafterdarlehen grundsätzlich stetig zurückgeführt werden.

Wie bereits in Beantwortung der Fragen 16 und 17 der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108) aufgezeigt, wird dabei jeweils erst im Haushaltsaufstellungsverfahren festgelegt, in welcher Höhe ein Verzicht des Landes auf die Tilgung des Gesellschafterdarlehens erforderlich ist und erfolgen soll.

8. Wie haben sich die Verbindlichkeiten des LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?

Die jeweils bilanzierten wesentlichen langfristigen Verbindlichkeiten des LBM gegenüber Privaten bzw. Dritten für die Jahre 2003 bis 2011 wurden bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 20) genannt, auf die insoweit verwiesen wird.

Auch die Entwicklung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Land (Gesellschafterdarlehen) für die Jahre 2003 bis 2011 wurde in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 11) bereits dargestellt. Für die Jahre 2012 bis 2014 ergibt sich folgende Entwicklung:

Jahr	2012	2013	2014	2015 (Plan)
	in Mio. Euro			
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	1 800,4	1 940,1	2 070,5	2 194,4
Verbindlichkeiten aus Privatfinanzierung	76,2	66,0	55,7	45,5
Verbindlichkeiten ggü. Land (Gesellschafterdarlehen)	1 059,9	895,2	770,6	654,4

Für das Jahr 2015 sind jeweils die vorläufigen Planwerte angegeben.

9. Welche jährlichen Zins- und Tilgungszahlungen für diese Verbindlichkeiten hat der LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 geplant und welche wurden geleistet?

Die Planungsannahmen (Ausgangsplanung und fortgeschriebene Planung für die Jahre 2005 bis 2018) für die Entwicklung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Land und sowie Dritten sowie die daraus erwarteten Zinszahlungen wurden bereits in den Anlagen 6 und 7 zur Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108) dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Auch der tatsächlich angefallene Zinsaufwand für die Jahre 2003 bis 2011 wurde in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 21) dargestellt, auf die insoweit verwiesen wird. In den Jahren 2012 bis 2014 ist der in der nachstehenden Tabelle genannte Zinsaufwand angefallen:

Jahr	2012	2013	2014
	in Mio. Euro		
Zinsaufwand für Fremdkapital	56,7	55,5	55,5
Zinsaufwand Privatfinanzierung	1,0	0,2	0,2

Der Zinsaufwand für das Darlehen des Landes kann der Tabelle unter Frage 1 entnommen werden. Der Zinsaufwand für das Jahr 2015 wird nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich insgesamt dem des Jahres 2014 entsprechen. Insgesamt ist der Zinsaufwand für Fremdkapital in den letzten Jahren deutlich gesunken. So betrug der Ansatz im Wirtschaftsplan 2011 noch rund 74,3 Mio. Euro.

10. Welche Kreditverträge in Höhe und Zeitraum bestehen derzeit mit welcher Zins- und Tilgungsbindung?

Die zur Sicherstellung der Liquiditätsausstattung des LBM erforderlichen Darlehensaufnahmen sowie die Anschlussfinanzierungen werden jeweils durch das Kreditreferat des Finanzministeriums auf Basis von Marktbeobachtungen vorgeschlagen und vermittelt. Hierbei wird ein Portfolio von mittel- und langfristigen Laufzeiten zur Risikostreuung verfolgt. Die bestehenden Darlehensverträge lassen sich aktuell (Juni 2015) wie folgt kategorisieren:

Laufzeiten	Anzahl	Volumen in Mio. Euro
Bis 7 Jahre	19	741,5
Bis 15 Jahre	33	846,5
Bis 25 Jahre	18	416,5
Summe	70	2 004,5

Nominalwerte	Anzahl	Volumen in Mio. Euro
Bis 10 Mio. Euro	28	205,5
Bis 35 Mio. Euro	25	621,0
Bis 70 Mio. Euro	13	688,0
Bis 150 Mio. Euro	4	490,0
Summe	70	2 004,5

Eine Darstellung der jeweiligen Kreditkonditionen der einzelnen Kreditverträge ist in der für die Beantwortung einer Großen Anfrage vorgesehenen Frist nicht darstellbar.

11. Welche Planung für die Verbindlichkeiten des LBM und die daraus folgenden Zahlungen für Zins und Tilgung verfolgt die Landesregierung bis zum Jahr 2020 insgesamt?

Bereits in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 23) hat die Landesregierung über die Planungen zur Entwicklung der Verbindlichkeiten des LBM bis zum Jahr 2020 informiert. Grundsätzlich strebt die Landesregierung an, die Fremdkapitalaufnahme gegenüber dieser Planung weiter zu reduzieren und den LBM so zu steuern, dass dieser ab 2020 ohne neue Netto-Kreditaufnahmen auskommen kann.

Aktuell wird der Entwurf der Wirtschaftsplanung 2016 innerhalb der Landesregierung beraten und abgestimmt. Eine nähere Aussage über die für 2016 und langfristig anzusetzenden Werte der jährlichen Fremdkapitalaufnahme und den sich daraus insgesamt ergebenden Zinsaufwand ist derzeit noch nicht möglich.

12. Welche nicht zu überschreitende Obergrenze sieht die Landesregierung für die Verbindlichkeiten des LBM?

Im Hinblick auf die Schuldenbremse soll die staatliche Kreditfinanzierung zunächst gebremst und stetig zurückgeführt werden. Dieses Ziel gilt für den „Kernhaushalt“ des Landes insgesamt wie für den LBM selbst. In einer für die „Schuldenbremse“ notwendigen Gesamtbetrachtung ist es in diesem Zusammenhang zweitrangig, welchen wirtschaftlichen Einheiten die Verbindlichkeiten des Landes zugeordnet sind. Für den LBM ist vielmehr entscheidend, dass ihm die notwendige Liquidität zur Verfügung steht, um seine Aufgaben zu erfüllen. Ihm diese Liquidität entsprechend zur Verfügung zu stellen, ist Ziel der Landesregierung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

13. Wie entwickelte sich das bilanzielle Vermögen des LBM seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?

Das bilanzierte Anlagevermögen (immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen) zum jeweils 31. Dezember eines Jahres entwickelte sich wie folgt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in Mio. Euro	4,27	4,27	4,28	4,28	4,29	4,32	4,35	4,36	4,37	4,37	4,35	4,34

Der Wert des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2015 soll in etwa dem Vorjahreswert entsprechen.

14. In welcher Höhe erfolgten jährlich seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 Abschreibungen auf das Vermögen?

Die jährlichen Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und der Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
in Mio. Euro	90,3	91,7	92,9	93,7	99,4	97,1	98,8	100,8	102,4	103,8	103,8	106,8

Für das Jahr 2015 wird aktuell mit einem Abschreibungsvolumen von rund 107 Mio. Euro geplant.

15. In welcher Weise wurden seit dem Jahr 2013 die für die Bilanzierung angesetzten Nutzungszeiten für Straßenbauwerke aufgrund bekannter Empfehlungen von Sachverständigen verändert?

16. In welcher Weise haben sich infolge dessen die Werte für die jährlichen Abschreibungen auch für die Planungen bis 2020 verändert?

Seit dem Jahr 2013 sind bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Veränderungen für die angesetzten Nutzungsdauern vorgenommen. Entsprechend hat sich bisher auch keine Änderung der jährlichen Abschreibungen ergeben.

17. Auf welchem Weg sollen nach den Überlegungen der Landesregierung mit Wirksamkeit der Schuldenbremse für Kernhaushalt und Landesbetriebe die Investitionen in Landesstraßen finanziert werden?

Die Vorgabe, ab dem Jahr 2020 ohne neue Nettokreditaufnahmen auszukommen, gilt für das Land Rheinland-Pfalz insgesamt und damit grundsätzlich auch für den LBM. Investitionen in das Landesstraßennetz sollen entsprechend grundsätzlich aus Steuer- und sonstigen Einnahmen des Landes finanziert werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

II. Landesstraßennetz, Kreisstraßennetz, Brücken und Rastanlagen in Rheinland-Pfalz

18. In welchem Zustand befindet sich, möglichst eingeteilt in Stufenkategorien der Abnutzung und der Verkehrssicherheit, nach den jüngsten erfolgten Erhebungen das Landesstraßennetz?

Der Zustand der Landesstraßen entsprechend dem Ergebnis der jüngsten ZEB (Zustandserfassung und -bewertung) der Landesstraßen in 2012 ergibt sich aus der nachstehenden Grafik.

Die verwendeten Abkürzungen bedeuten:

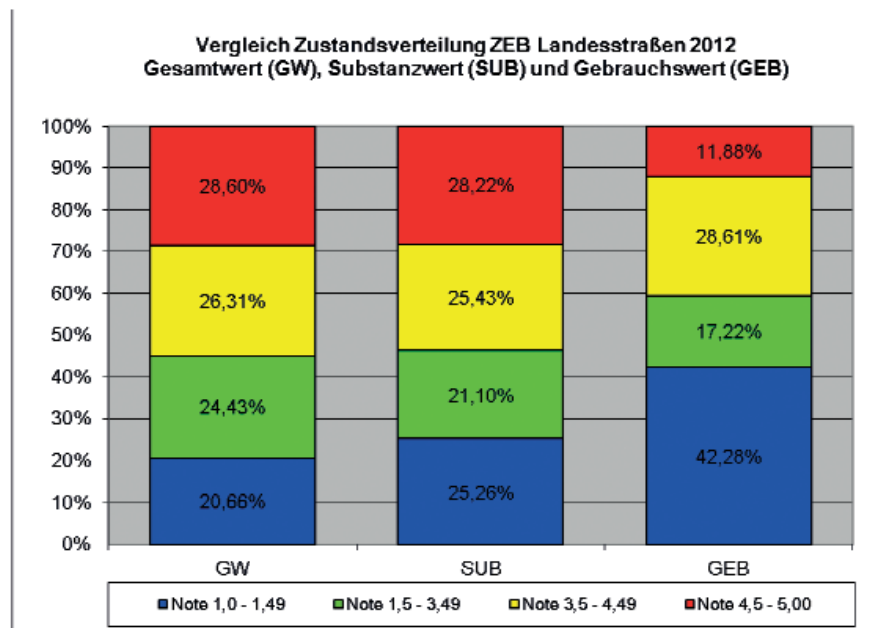
GW = Gesamtzustandswert (eine aus allen erfassten Daten gebildete Gesamtnote)

SUB = Substanzwert (gibt den Zustand der Oberfläche an, z. B. Risse, Flickstellen etc., was der angefragten „Abnutzung“ entsprechen dürfte)

GEB = Gebrauchswert (gibt die Zustandsmerkmale „Unebenheit“ und „Griffigkeit“ wieder, was der angefragten „Verkehrssicherheit“ entsprechen dürfte)

Durch die in der Abbildung dargestellten Farben werden die Zustandskategorien dargestellt, die in Anlehnung an Schulnoten gebildet werden:

- Note 1,0 bis 1,49 (blau) = sehr guter Zustand
- Note 1,5 bis 3,49 (grün) = guter Zustand
- Note 3,5 bis 4,49 (gelb) = schlechter Zustand
- Note 4,5 bis 5,00 (rot) = sehr schlechter Zustand

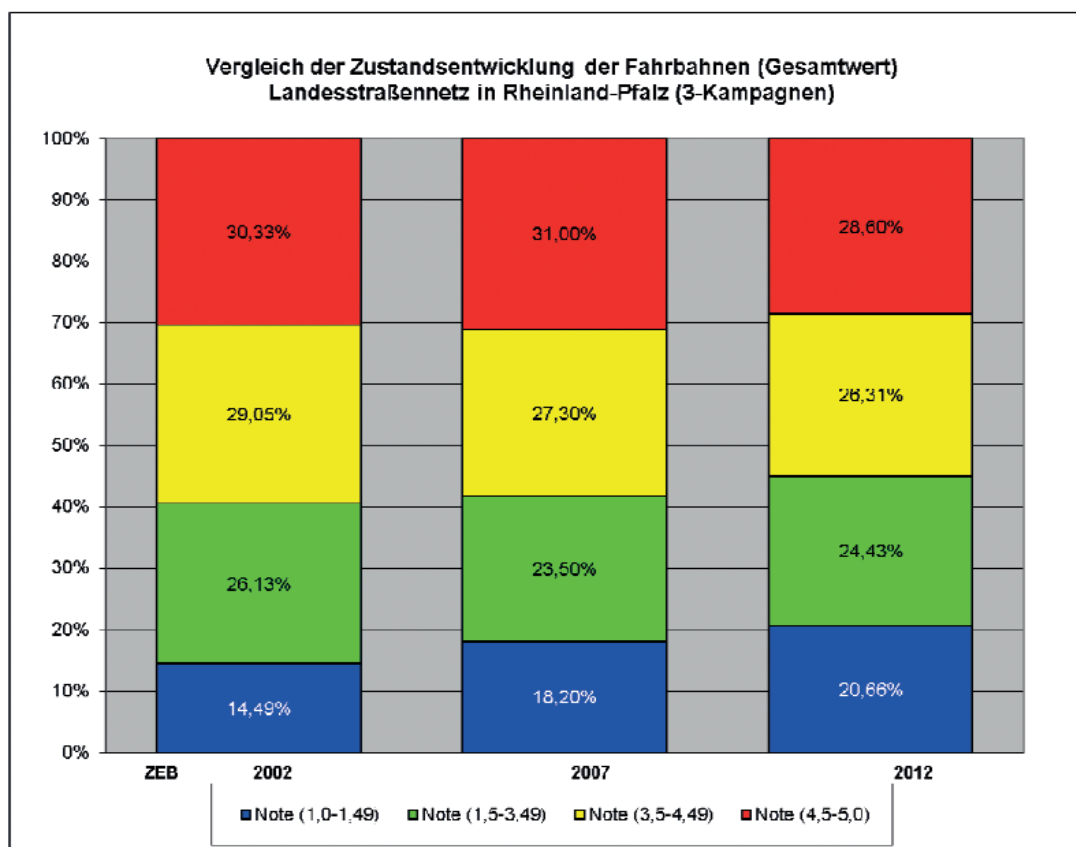


19. Wann und durch wen erfolgte die letzte Erhebung?

Die letzte Zustandserfassung der Landesstraßen erfolgte 2012 durch die Firma: TÜV Rheinland Schniering GmbH, Essen.

20. In welcher Weise hat sich demzufolge der Gesamtzustand des Landesstraßennetzes in den vergangenen zehn Jahren verändert?

Nach den Ergebnissen der ZEB 2002 bis 2012 hat sich der Zustand der rheinland-pfälzischen Landesstraßen (Gesamtwert) im Zeitraum der letzten zehn leicht verbessert, wie die nachstehende Grafik zeigt.



21. In welcher Höhe wurden seit der Gründung des LBM Investitionen für den Erhalt und den Aus- und Umbau und für den Neubau von Landesstraßen getätigt?

Wie bereits in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Fragen 61 und 62) sowie vorstehend in Beantwortung der Frage 3 ausgeführt, wird eine Differenzierung der Bauausgaben nach Erhaltung sowie Um- und Ausbau der Landesstraßen regelmäßig nicht vorgenommen; sie kann wegen Abgrenzungsproblemen auch nicht sinnvoll durchgeführt werden. Entsprechend werden die Straßenbauprogramme des Landes auch grundsätzlich nur für die Bereiche „Erhaltung, Um- und Ausbau“ und „Neubau“ erstellt.

Über die Höhe der Investitionen für „Erhaltung, Um- und Ausbau“ sowie „Neubau“ bei Landesstraßen im Zeitraum 2002 bis 2012 hat die Landesregierung in Ihrer Antwort auf die Große Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108; Anlagen 3 und 4) Auskunft gegeben, auf die insoweit verwiesen wird.

Für die Jahre 2013 und 2014 ergeben sich folgende Werte:

Jahr	2013	2014
	in Mio. Euro	
Erhaltung, Um- und Ausbau	69,2	74,1
Neubau	3,7	2,0

22. Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um das Landesstraßennetz in seinem derzeitigen Zustand zu erhalten?

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Straßenzustandserfassung 2007 hat der LBM den Investitionsbedarf für Erhaltung, Um- und Ausbau des Landesstraßennetzes im Jahr 2008 neu bewerten lassen. Der Gutachter hatte aufgezeigt, dass mit einem Mitteleinsatz von rund 82 Mio. Euro/Jahr, von denen 54,9 Mio. Euro/Jahr auf die Erhaltung der Fahrbahnen und sonstiger Anlagenteile sowie 18 Mio. Euro/Jahr auf die Erhaltung von Ingenieurbauwerken entfallen, (jeweils Kostenstand 2008, ohne Preisindex), der Zustand des Landesstraßennetzes insgesamt ungefähr auf dem Niveau des Jahres 2007 gehalten werden kann.

Nachdem die ZEB 2012 gezeigt hat, dass gegenüber den Ergebnissen der ZEB 2002 und 2007 der Anteil der Fahrbahnen mit Zustandsnote $\geq 3,5$ zurückgegangen und der Anteil der Straßenabschnitte im Bereich der Zustandsnoten zwischen 1,0 und $\leq 3,49$ angestiegen ist, wurde davon abgesehen, ein neues Gutachten zum Erhaltungs- und Ausbaubedarf bei den Landesstraßen zu beauftragen.

Bei einer preisindexierten Fortschreibung des oben genannten Mittelansatzes aus dem Gutachten „Maerschalk 2008“ ergäbe sich aktuell für die reine Erhaltung (Fahrbahnen, plus Ingenieurbauwerke, plus sonstige Anlagenteile) ein Betrag in Höhe von rund 83,3 Mio. Euro/Jahr.

Im Übrigen wird hierzu verwiesen auf die Antwort zu Frage 65 der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108).

23. Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um das Landesstraßennetz in einen durchgängig guten bis einwandfreien Zustand zu versetzen?

Um die Fahrbahnen der rheinland-pfälzischen Landesstraßen in einen durchgängig guten Zustand (Definition: keine roten Abschnitte mehr) zu versetzen, wurde im Gutachten von SEP „Maerschalk 2008“ ein Finanzbedarf von rund 205 Mio. Euro ermittelt. Der Nachholbedarf für Bauwerke mit Zustandsnoten $\geq 3,0$ wurde auf rund 50 Mio. Euro beziffert.

Aufgrund des Ergebnisses der ZEB 2012 wurde eine neue Abschätzung zum investiven Nachholbedarf beim Landesstraßennetz nicht beauftragt. Auf die Antwort der Landesregierung zur Anfrage der Abgeordneten Dr. Susanne Ganster (CDU) zur „Straßenzustandserfassung 2012“ (Drucksache 16/4501 – zu Frage 4) wird hingewiesen.

24. Welche jährlichen Investitionen hält die Landesregierung für erforderlich oder sinnvoll, um die Landesstraßen durch Um- und Aubauten verkehrssicherer und belastbarer zu machen?

Für den Um- und Ausbau der rheinland-pfälzischen Landesstraßen, einschließlich Radwege, wurde im Gutachten von SEP „Maerschalk 2008“ ein Finanzbedarf von 8,6 Mio. Euro/Jahr angesetzt. Unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung würde dies aktuell einem Betrag von 9,7 Mio. Euro/Jahr entsprechen.

25. In welchem Zustand befinden sich in diesem Zusammenhang die Brücken an den Straßen in Rheinland-Pfalz, unterteilt nach Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen nach der jüngsten Erhebung?

26. In welcher Weise hat sich demzufolge der Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz in den vergangenen zehn Jahren verändert?

Die Entwicklung des Zustands der Brücken im Vergleich der Jahre 2007 und 2015 ist getrennt nach den Straßenklassen sowie nach Anzahl und Brückenfläche in den Anlagen 1 bzw. 2 dargestellt. Zustandserfassungen aus den Jahren vor 2007 eignen sich systembedingt nicht für einen Vergleich mit den heutigen Zustandsdaten.

Der bauliche Zustand der Brücken hat sich danach im Zeitraum 2007 bis 2015 nicht signifikant verändert. Zwar ist über alle Straßenklassen erkennbar, dass im Vergleich der Jahre 2007 bis 2015 leichte Verschiebungen in den Notenkategorien erkennbar sind. Die Veränderungen bei der durchschnittlichen Zustandsnote sind allerdings marginal und bewegen sich durchweg in der zweiten Nachkommastelle.

Was die Leistungsfähigkeit der Brücken angeht, ist allerdings neben dem Bauwerkszustand vor allem die Tragfähigkeit der Brücken zu berücksichtigen. Diesbezüglich wird auf die Sonderveröffentlichung des LBM zur „Pontesgrafie“ hingewiesen (zu finden auf der Homepage des LBM unter „Veröffentlichungen“ und „Broschüren“), in der anschaulich die Zusammenhänge zwischen Alter, Bauweise, Tragfähigkeit und heutiger Verkehrsbelastung erklärt sind.

Die meiste Brückenfläche in Rheinland-Pfalz wurde während der Hochphase des Autobahnbaus zwischen 1970 und 1980 gebaut. Diese Brücken kommen jetzt in die Jahre und werden im Zustand schlechter. Autobahnbrücken – im Besonderen die großen Brücken (z. B. Talbrücken) – sind deshalb tendenziell schlechter als die Brücken der übrigen Straßenklassen.

27. *Welche jährlichen Investitionen sind erforderlich, um die Brücken von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im derzeitigen Zustand zu erhalten oder auch in einen durchgängig guten und einwandfreien Zustand zu versetzen?*

29. *Welche jährlichen Summen sollen nach den Planungen der Landesregierung für die Sanierungen der Brücken eingesetzt werden, unterteilt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?*

Die aktuelle mittelfristige Investitionsplanung sieht für die Erhaltung (einschließlich Erneuerung) der Ingenieurbauwerke an Bundes- und Landesstraßen folgende jährlichen Ausgaben vor:

- 35 Mio. Euro für Bauwerke in Bundesautobahnen,
- 35 Mio. Euro für Bauwerke in Bundesstraßen und
- 19 Mio. Euro für Bauwerke in Landesstraßen.

Die Höhe dieser Investitionen reicht aus fachlicher Sicht aus, um den Status Quo im Bauwerkszustand zu halten. Der LBM überwacht permanent den Zustand der Brücken im Land. Alle Brücken befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Sollten Mängel an Brücken erkannt werden, reagiert der LBM umgehend mit Sicherungsmaßnahmen oder Lastbeschränkungen; eine sichere Befahrbarkeit der Brücken ist damit jederzeit gewährleistet.

Die Erhaltungsmaßnahmen an Kreisstraßen werden den Kreisen seitens der regionalen Landesbetriebe aus fachlicher Sicht vorgeschlagen und im Kreistag bzw. dem jeweiligen Haushaltsausschuss beraten und beschlossen. Die Investitionsplanung für Brücken im Zuge von Kreisstraßen richtet sich insoweit nach den Finanzmitteln, die den jeweiligen Landkreisen zur Verfügung stehen, sowie den sich hieraus ergebenden Vorgaben der Landkreise an den LBM.

Der Finanzierungsbedarf für die Ertüchtigung*) des Brückenbestands an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz (Nachrechnung von bestehenden Brücken, Planungen und Baumaßnahmen) wird für den Zeitraum der nächsten 15 Jahre auf insgesamt rund 1 Mrd. Euro abgeschätzt. Der weitaus überwiegende Anteil dieser Investitionen entfällt dabei auf den Baulastträger Bund. Genauere Angaben sind nach dem derzeitigen Stand der Untersuchungen noch nicht möglich.

28. *Welchen Stand haben die Planungen für zu sanierende Brücken, unterteilt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?*

Der LBM ist für rund 7 500 Brücken im Zuge von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zuständig. Eine Aufbereitung der Daten zu den jeweiligen Planungsständen für Erhaltungsmaßnahmen an den einzelnen Brücken ist in der für die Beantwortung einer Großen Anfrage gesetzten Frist nicht leistbar.

30. *Welche jährlichen Investitionen hält die Landesregierung für erforderlich, um das Landesstraßennetz um Ortsumfahrungen und Neubaustrecken zu ergänzen?*

Um die vorhandenen Mittel sachgerecht einsetzen zu können, ist für die 16. Regierungsperiode vereinbart worden, dass die Erhaltung des Landesstraßennetzes Vorrang vor dem Neubau von Landesstraßen haben soll.

Über Neubaumaßnahmen ist vor diesem Hintergrund jeweils projektbezogen, unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der konkreten Vorhaben, des Standes der planerischen und baurechtlichen Vorbereitung sowie der für den Landesstraßenbau insgesamt verfügbaren Investitionsmittel zu entscheiden.

31. *In welcher jährlichen Höhe belaufen sich die tatsächlichen Aufwendungen für den Erhalt des Kreisstraßennetzes seit Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?*

32. *In welcher jährlichen Höhe belaufen sich die Aufwendungen jeweils für den Um-, Aus- und Neubau des Kreisstraßennetzes seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015?*

*) Anpassung an heutige (höhere) Belastungs-Standards bei der Brückenbemessung.

Die Landesregierung hat bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Fragen 76 und 77) über die Aufwendungen für die Erhaltung des Kreisstraßennetzes sowie über Um-, Aus- und Neubau der Kreisstraßen im Zeitraum 2002 bis 2012 informiert, auf die insoweit verwiesen wird. Die Erläuterungen zur Ermittlung der Daten gelten weiterhin.

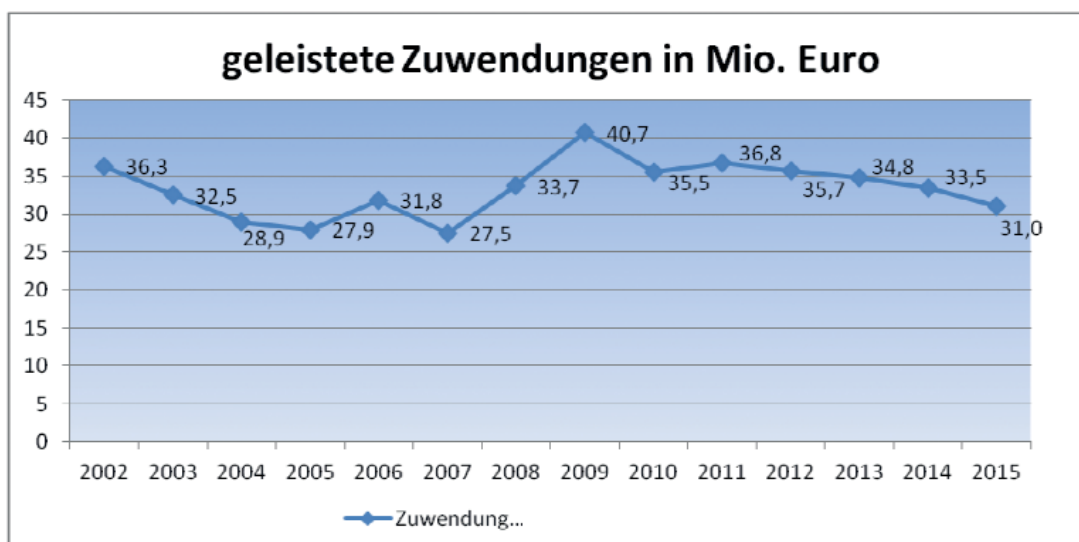
Die Ist-Zahlen für die Jahre 2013 bzw. 2014 sowie die Planzahl für 2015 ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Jahr	2013	2014	2015
in Mio. Euro	48,5	45,8	42,3

33. *Wie haben sich die jährlichen Zuwendungen des Landes an die jeweiligen Kreise bzw. kreisfreien Städte zum Erhalt, dem Um-, Aus- und Neubau des Straßennetzes seit Bestehen des LBM entwickelt?*

In welcher Höhe Zuwendungen des Landes zur Straßenbauvorhaben der Kreise- bzw. der kreisfreien Städte geleistet werden, hängt grundsätzlich von den Investitionsplänen ab, die die jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaften selbst verfolgen, sowie den konkreten Förderanträgen LVFG Kom/LFAG, die aus diesen Planungen hervorgehen.

Für den genannten Zeitraum ab 2002 sind die auf dieser Grundlage jährlich an die Landkreise ausgezahlten Gesamtzusammenfassungen in der nachstehenden Grafik angegeben.



Im Gegensatz zu den Landkreisen werden durch die kreisfreien Städte keine kontinuierlichen Förderprogramme nach den Bestimmungen des LVFG Kom/LFAG beim LBM erstellt. Eine entsprechende Aufbereitung von Werten ist dem LBM daher nicht möglich.

34. *Welche Fördersätze gelten für die jeweiligen Kreise bzw. kreisfreien Städte mit welcher Begründung im jeweiligen Straßenbau?*

Der für eine kommunale Gebietskörperschaft jeweils anzuwendende Fördersatz wird in Abhängigkeit von dessen jeweiliger Finanzkraft festgelegt.

Die derzeit gültigen Fördersätze können der beiliegenden Anlage 3 entnommen werden.

35. *Welche Untersuchungen über den Zustand des Kreisstraßennetzes durch welche Institutionen oder Einrichtungen wurden seit der Gründung des LBM bis heute vom wem in Auftrag gegeben?*

Im Auftrag der rheinland-pfälzischen Landkreise wurden bisher zwei ZEB auf Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz durchgeführt:

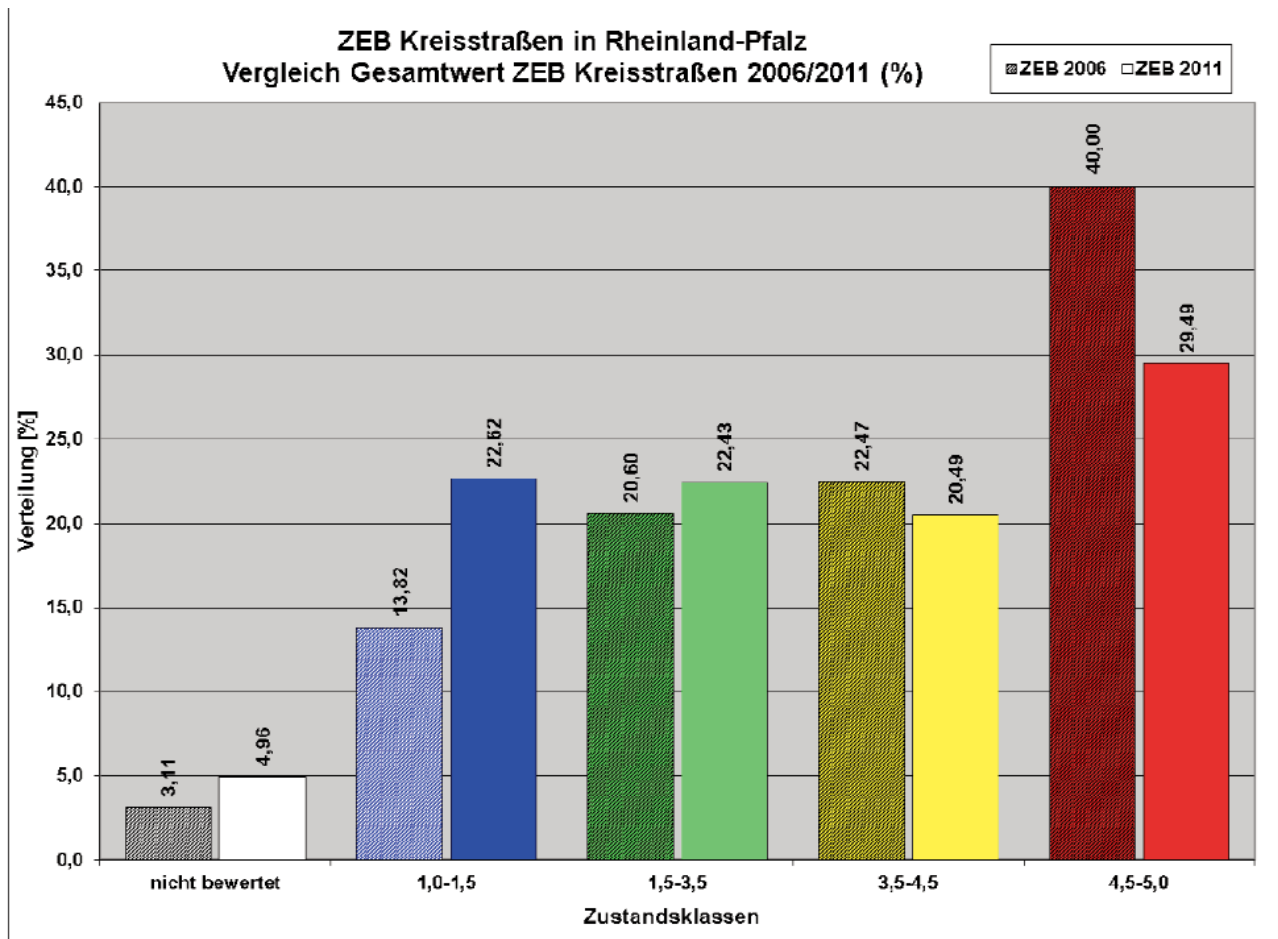
- 2006 durch die Firma Schniering Ing.-GmbH, Essen,
- 2011 durch die Firma Lehmann + Partner, Erfurt.

Die nächste ZEB auf Kreisstraßen wird voraussichtlich 2016 erfolgen.

36. Zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen gekommen?

Die Ergebnisse der ZEB werden jeweils in Ergebnisdateien, Karten und Statistiken dargestellt, die den Landkreisen zur Verfügung gestellt werden.

Den Zustand der Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz nach dem Ergebnis von zwei Erfassungen zeigt die nachfolgende Abbildung. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die erhebliche Verbesserung im Bereich der Note 4,5 bis 5,0 zu einem Großteil auf geänderte Rahmenbedingungen bei der ZEB 2011 zurückzuführen ist; dies ist bei der Interpretation der aufgezeigten positiven Entwicklung zu berücksichtigen.



37. Welcher jährliche Investitionsbedarf für den Erhalt des Kreisstraßennetzes in seinem derzeitigen Zustand bzw. zur Sanierung des Kreisstraßennetzes bis zu einem durchgängigen einwandfreien Zustand ergibt sich aus diesen Untersuchungen?

Die Landkreise haben bisher keine Untersuchungen zur Ermittlung des Investitionsbedarfs für die Erhaltung der jeweiligen Kreisstraßennetze bzw. zur Beseitigung von investivem Rückstand beauftragt.

Der Landesregierung liegen deshalb hierzu keine Daten vor.

38. Welcher Planungsstand liegt für Straßenbauprojekte in Rheinland-Pfalz vor, gegliedert nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen?

Bundesstraßen:

Für die in Planung befindlichen Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes („Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“) sind die Planungsstände aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Straße	Bezeichnung	Planungsstand
A 61	AS Rheinböllen – T&R Hunsrück	Baurecht vorhanden
B 41	OU Hochstetten – Dhaun	Baurecht vorhanden
B 327	OU Gödenroth	Baurecht vorhanden
B 38	OU Implfingen	Baurecht vorhanden
B 427	OU Bad Bergzabern	Baurecht vorhanden
B 47	A 61 – Worms (Kolpingstraße/K 17), 2. Fahrbahn	Baurecht vorhanden
B 47	Verlegung bei Worms	Baurecht vorhanden
A 61	AK Mutterstadt – AK Frankenthal	Baurecht vorhanden
B 10	Godramstein – Landau (A 65)	Planfeststellungsbeschluss vorhanden
B 54	OU Rennerod	Planfeststellung im Verfahren
B 417	Verlegung in Diez (Kl.Tunnellösung)	Planfeststellung im Verfahren
A 61	Rheinbrücke Speyer – AK Mutterstadt	Planfeststellung im Verfahren
B 10	2. Rheinbrücke Wörth-Karlsruhe	Planfeststellung im Verfahren
B 48	OU Klingenmünster	Planfeststellung im Verfahren
A 1	Kelberg (B 410) – AS Adenau (L 10)	Planfeststellung im Verfahren
A 1	AS Adenau – Lommersdorf (Lgr. RP/NW)	Planfeststellung im Verfahren
B 48	OU Imsweiler	Planfeststellung im Verfahren
B 270	OU Olsbrücken	Vorentwurf genehmigt
A 60	AD Mainz – AS Mainz/Finthen	Vorentwurf genehmigt
A 643	AS Gonsenheim – AS Mombach	Vorentwurf genehmigt
A 60	AS Mainz/Finthen – AK Mainz/Süd	Vorentwurf genehmigt
B 256	OU Straßenhaus	Vorentwurf in Erstellung
B 266	Ahrquerung, 1. BA	Vorentwurf in Erstellung
B 266	Ahrquerung, 2. BA	Vorentwurf in Erstellung
B 10	Queichhambach (Annweiler-Ost) – Klemmentalbrücke	Vorentwurf in Erstellung
B 10	Klemmentalbrücke – Godramstein	Vorentwurf in Erstellung
B 9	OU Nierstein	Vorentwurf in Erstellung
B 271	OU'n Kallstadt – Ungstein	Vorentwurf in Erstellung
B 271	OU Herxheim	Vorentwurf in Erstellung
B 255	OU Rothenbach und Langenhahn	Vorplanung/Raumplanung
B 54	OU Niederneisen – Flacht	Vorplanung/Raumplanung
B 54	Freiendiez (OU Limburg) – Lgr. RP/HE (L 319)	Vorplanung/Raumplanung
B 54n	Lgr. RP/HE – B 54	Vorplanung/Raumplanung
B 62	OU Mudersbach	Vorplanung/Raumplanung
B 41	OU Martinstein	Vorplanung/Raumplanung
B 41	OU Niederbrombach, Oberbrombach, Rötweiler	Vorplanung/Raumplanung
B 10	Hinterweidenthal – Rinntal (B 48)	Vorplanung/Raumplanung
B 427	OU Dahn	Vorplanung/Raumplanung
B 427	OU Hinterweidenthal	Vorplanung/Raumplanung
B 48	OU Dielkirchen – Steingruben	Vorplanung/Raumplanung
A 643	AD Mainz – AS Gonsenheim	Vorplanung/Raumplanung
A 6	AK Frankenthal – Lgr. RP/BW	Vorplanung/Raumplanung
B 410	OU Dockweiler	Vorplanung/Raumplanung
B 420	OU Nierstein	Vorplanung/Raumplanung

Umbau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen des Bundes werden prioritär in den einzelnen Jahren abgearbeitet und rechtzeitig planerisch angegangen. Soweit notwendig, werden hierzu auch Baurechtsverfahren durchgeführt.

Eine detaillierte Aufstellung der Planungsstände aller einzelnen Maßnahmen an Bundesautobahnen ist in der für die Beantwortung einer Großen Anfrage gesetzten Frist nicht leistbar.

Landesstraßen:

Die im Land derzeit beplanten Neubaumaßnahmen sind mit dem jeweiligen Planungsstand in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Straße	Bezeichnung	Planungsstand
L 52	OU Koblenz-Metternich	Baurecht vorhanden
L 307	Teil-OU Ransbach-Baumbach	Baurecht vorhanden
L 5	Nord-Ost-Tangente Bitburg	Baurecht vorhanden
L 28	OU Steinborn	Baurecht vorhanden
L 190	OU Rhaunen/Hunsrückspange Mitte	Baurecht vorhanden
L 509	OU Bellheim	Baurecht vorhanden
L 313	Verb. Eschelbach – AS ICE	Planfeststellung im Verfahren
L 335	OU Marienfels-Miehlen	Baurecht vorhanden
L 194	OU Bärenbach	Planfeststellung im Verfahren
L 113	OU Münstermaifeld	Vorentwurf genehmigt
L 190	OU Hunsrückspange – Süd	Vorentwurf genehmigt
L 395	OU Grünstadt – Nord (L 516 – B 271)	Vorentwurf genehmigt
L 523	Westrandstraße Bobenheim-Roxheim	Vorentwurf genehmigt
L 532	OU Böhl-Iggelheim	Vorentwurf genehmigt
L 455	OU Offstein – Südwest	Vorentwurf genehmigt
L 288	OU Steineroth	Vorentwurf genehmigt
L 126	Rheindörfer Straße Urmitz-Kesselheim, 2. BA	Vorentwurf in Erstellung
L 318	OU Nentershausen-West	Vorentwurf in Erstellung
L 26	OU Hillesheim	Vorentwurf in Erstellung
L 507	OU Römerberg	Vorentwurf in Erstellung
L 260	OU Neuwied – Heimbach-Weis	Vorplanung/Raumplanung
L 190	OU Hunsrückspange – Nord	Vorplanung/Raumplanung
L 509	OU Ottersheim und Knittelsheim	Vorplanung/Raumplanung
L 517	OU Leistadt	Vorplanung/Raumplanung
L 415	OU Gau-Algesheim	Vorplanung/Raumplanung
L 426	OU Stackeden-Elsheim – Nord	Vorplanung/Raumplanung
L 428	OU Stackeden-Elsheim – West	Vorplanung/Raumplanung
L 453	OU Grünstadt – Süd/Kleinkarlbach	Vorplanung/Raumplanung

Die mittelfristige Planung für Maßnahmen zur Erhaltung sowie zum Um- und Ausbau der Landesstraßen umfasst rund 1 000 Projekte mit jeweils unterschiedlichen Planungsständen. Eine detaillierte Aufstellung der Planungsstände aller einzelnen Maßnahmen ist in der für die Beantwortung einer Großen Anfrage gesetzten Frist nicht leistbar.

Über den Stand der Planung bzw. der konkreten Umsetzung der vom Landtag beschlossenen Landesstraßenbauprogramme wird im Übrigen jeweils jährlich im zuständigen Fachausschuss berichtet. Zum Stand der Projekte des Bauprogramms 2014/2015 wurde zuletzt mit den Vorlagen 16/5096 und 16/5142 berichtet, auf die insoweit verwiesen wird.

Kreisstraßen:

Bei der Festlegung der Dringlichkeit der Kreisstraßenbaumaßnahmen sind die Landkreise autark; die seitens der Landkreise beschlossenen Maßnahmen werden vom LBM lediglich in Auftragsverwaltung bearbeitet. Straßenbaumaßnahmen der Landkreise werden prioritär in den einzelnen Jahren abgearbeitet und rechtzeitig planerisch angegangen.

39. In welchen Fällen kam es zu einem Erlöschen des Baurechts durch Nichtdurchführung von Investitionen und in welchen Fällen steht ein Erlöschen des Baurechts innerhalb von zwölf Monaten an, wenn die Maßnahmen nicht begonnen werden?

Dem LBM sind keine Maßnahmen bekannt bei denen es aufgrund fehlender Investitionen zum Erlöschen des Baurechts gekommen wäre. Auch in den nächsten zwölf Monaten ist nicht damit zu rechnen.

40. Welche Rastanlagen stehen derzeit mittel- bzw. unmittelbar an Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit welchen Eigentümern und/oder welchen Betreibern durch welche öffentlichen Vertragslaufzeiten zur Verfügung?

Nach den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS, Ausgabe 2011) sind Rastanlagen Parkplätze für den Fernverkehr an öffentlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulasträgers liegen. Es ist zu unterscheiden zwischen

- bewirtschafteten Rastanlagen und
- unbewirtschafteten Rastanlagen.

Bewirtschaftete Rastanlagen liegen an Bundesautobahnen und haben eine unmittelbare Zufahrt zu den Bundesautobahnen. Sie umfassen eine Verkehrsanlage und einen oder mehrere Nebenbetriebe nach § 15 Bundesfernstraßengesetz (FStrG), wie Tankstellen (T), Raststätten (R), Kioske (K) und Motels (M). Sie gehören zur Straße und werden alle auf der Grundlage von Konzessionsverträgen von der Autobahn Tank & Rast GmbH betrieben. Die Autobahn Tank & Rast GmbH ist für die Dauer der Konzession Eigentümer des Betriebsgrundstücks und der Gebäude. Die Verträge wurden alle 1997 geschlossen, gelten 30 Jahre, bei Motel und Nebenbetrieben mit Motel 40 Jahre, und können durch einseitige schriftliche Erklärung durch den Konzessionsnehmer zweimal für die Dauer von jeweils fünf Jahren verlängert werden.

Autohöfe sind keine Nebenbetriebe, gehören nicht zur Straße und werden privat betrieben.

Unbewirtschaftete Rastanlagen an Bundesautobahnen umfassen eine Verkehrsanlage mit Parkplätzen, teilweise mit einem WC-Gebäude (PWC), jedoch keine Nebenbetriebe.

Alle Rastanlagen an Bundesstraßen sind unbewirtschaftete Parkplätze. Im Zuge von Bundesstraßen sind insgesamt 361 Parkplätze außerorts erfasst.

Eine Liste aller Rastanlagen an Bundesautobahnen ist als Anlage 4 beigelegt.

41. Welche Rastanlagen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Rheinland-Pfalz gebaut, wie hoch waren dabei die öffentlichen Mittel (Bund/Land), welche sind derzeit geplant oder welche in Bau bzw. werden in 2015 mit dem Bau beginnen?

In den vergangenen fünf Jahren (2010 bis 2014) wurden die nachfolgend aufgeführten Rastanlagen gebaut (ausschließlich Erweiterungen):

2010	9 Rastanlagen	
A 1	PWC	Udler
A 3	TRM	Heiligenroth Sofortmaßnahme
A 6	P	Türkberg
A 61	TR	Hunsrück-West, Kolonnenparken
A 61	PWC	Erpelrain
A 61	PWC	Kurzgewann
A 61	TR	Hunsrück-Ost Sofortmaßnahme
A 61	TK	Mosel-Ost Sofortmaßnahme
A 62	P	Weierborner Garten
2011	7 Rastanlagen	
A 60	P	Steinebrück-West
A 60	P	Steinebrück-Ost
A 61	PWC	Menhir
A 61	PWC	Wiesbach
A 61	PWC	Hundsheide
A 61	PWC	Struth
A 62	P Am	Heidenkornrech

2012	4 Rastanlagen	
A 3	TR	Montabaur
A 61	PWC	Sitzborn
A 61	PWC	Engelrödchen
A 61	PWC	Hellerwald
2013	2 Rastanlagen	
A 61	PWC	Hauxberg
A 61	PWC	Langwiese
2014	2 Rastanlagen	
A 3	PWC	Märker Wald
A 3	PWC	Pfaffenbach

(Erläuterung der verwendeten Abkürzungen siehe Antwort zu Frage 40.)

Für die vorgenannten Rastanlagen wurden bis heute insgesamt Planungsgelder (Landesmittel) in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro Brutto verausgabt.

In den letzten fünf Jahren (Haushaltsjahre 2010 bis 2014) wurden für den Ausbau von Rastanlagen an Bundesautobahnen insgesamt 34,8 Mio. Euro Brutto an Baumitteln (Bundesmittel) verausgabt.

Derzeit befinden sich folgende Rastanlagen in Planung:

A 1	TR Eifel-West	Erweiterung
A 1	TR Eifel-Ost	Erweiterung
A 3	P Welschhahn	Erweiterung
A 3	T+R Heiligenroth	Erweiterung
A 3	K Sessenhausen	Erweiterung
A 3	R Landsberg a. d. Warthe	Erweiterung
A 3	K Epgert	Erweiterung
A 3	PWC-Anlage bei Linkenbach	Neubau
A 3	PWC-Anlage bei Nornborn	Neubau
A 3	PWC bei Siershahn	Neubau
A 3	PWC-Anlage bei Girod	Neubau
A 3	PWC-Anlage bei Dierdorf	Neubau
A 3	PWC-Anlage Epgert Süd	Neubau
A 6	TR Pfalz, Wattenheim	Erweiterung
A 48	TR Elztal Süd	Erweiterung
A 48	TR Elztal Nord	Erweiterung
A 48	P Erdkaul	Umbau
A 60	PWC Heidenfahrt Süd	Erweiterung
A 61	TR Mosel-Ost	Erweiterung
A 61	TR Mosel-West	Erweiterung
A 61	TR-Anlage Hunsrück-Ost	Erweiterung
A 61	TR Dannstadt-West	Erweiterung
A 61	TR Dannstadt-Ost	Erweiterung
A 61	PWC Goldene Meile	Erweiterung
A 61	P Dürpel	Umbau
A 61	P Thelenberg	Umbau
A 65 Süd	PWC Rohrbach Ost	Neubau
A 65 Süd	PWC Rohrbach West	Neubau
A 65	TK Pfälzer Weinstraße Ost	Erweiterung
A 65	TK Pfälzer Weinstraße West	Erweiterung

In 2015 werden voraussichtlich keine Rastanlagen in Bau gehen.

42. Wie ist die Entwicklung von ausreichend LKW Standplätzen in Rheinland-Pfalz an Bundesfernstraßen, was den Ausbau in Zahlen und Standorten sowie die Planung nach Zahlen und Standorten betrifft?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Entwicklung bei den Lkw-Stellplätzen an den Bundesautobahnen in Rheinland-Pfalz bislang positiv verlaufen ist. Seit 2009 wurden insgesamt 647 ausgewiesene Lkw-Stellplätze neu geschaffen. Bei einem Ausgangsbestand von 558 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen bedeutet dies eine Steigerung der Kapazität um 116 %.

Für die jeweiligen Autobahnen sind dies im Einzelnen:

A 1	5 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 3	37 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 6	12 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 60 Bundesgrenze – AK Wittlich	45 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 61	522 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 62	15 zusätzliche Stellplätze seit 2009
A 65	11 zusätzliche Stellplätze seit 2009

Für die künftige Entwicklung der Lkw-Stellplätze (bis zum Jahr 2025) sieht das Bild zum derzeitigen Stand wie folgt aus:

A 1	215 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 3	401 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 6	118 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 8	17 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 48	7 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 60 AD Nahetal – Landesgrenze RP/HE	40 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 61	313 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 63	111 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 65	160 zusätzliche Stellplätze in Planung
A 64	50 zusätzliche Stellplätze in Planung

Mit den vorgenannten 1 432 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen kann der im Netzkonzert zum Ausbau der Lkw-Parkplätze an Autobahnen dokumentierte, auf Grundlage der Zählung 2008 ermittelte und für das Jahr 2025 prognostizierte Stellplatzbedarf abgedeckt werden.

43. *Wie ist die Entwicklung von ausreichend Mitfahrerparkplätzen in Rheinland-Pfalz, was den Ausbau in Zahlen und Standorten sowie die Planung nach Zahlen und Standorten betrifft?*

In Rheinland-Pfalz gibt es 141 Parkplätze, die als Mitfahrerparkplätze genutzt werden und auf denen etwa 5 800 Pkw abgestellt werden können.

Zehn neue Mitfahrerparkplätze sind in Planung, zwölf Mitfahrerparkplätze sollen erweitert werden.

III. Personal- und Verwaltungskosten des LBM

44. *Wie hat sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente) des LBM seit seiner Gründung bis in das laufende Jahr 2015 entwickelt, gegliedert nach Innendienst (Verwaltung, Technik und Ingenieurwesen), Straßenmeistereien und Autobahnmeistereien?*

Die Landesregierung hat bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 40) über die Entwicklung der Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente) des LBM seit seiner Gründung bis zum Jahr 2012 berichtet. Auf diese Zahlen und die dazugehörigen Erläuterungen, die auch weiterhin gelten, wird insoweit verwiesen.

Die Ist-Zahlen für die Jahre 2013 bis 2015 (ohne Auszubildende/Anwärter/Baureferendare und ohne Reinigungskräfte) sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Jahr	HH-Ist (ohne Azubis/Anwärter/Baureferendare und ohne Reinigungskräfte; Beurlaubte und Abgeordnete mit Wert 0,00)			
	Innendienst (Verwaltung und Technik)	Betriebsdienst (SM)	Betriebsdienst (AM)	Gesamt
31. Dezember 2013	1 724	1 246	423	3 393
31. Dezember 2014	1 721	1 244	428	3 393
31. Mai 2015	1 701	1 246	429	3 376

45. *Wie haben sich die Personalaufwendungen des LBM jährlich seit seiner Gründung bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?*

Über die Entwicklung der jährlichen Personalaufwendungen des LBM im Zeitraum 2003 bis 2011 hat die Landesregierung bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 42) berichtet, auf die insoweit verwiesen wird.

Die Entwicklung der Personalaufwendungen des LBM (ohne Betriebsdienst Bundesautobahnen, der vollständig vom Bund gezahlt wird) in den Jahren 2012 und 2013 ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle. Für 2014 ist der Wert nach dem vorläufigen Jahresabschluss angegeben, für 2015 die derzeitige Planzahl.

	2012	2013	2014	2015
in Mio. Euro	160,1	161,7	162,3	168,4

46. *Welche Planung liegt für den Personalaufwand des LBM vor, bzw. hat die Landesregierung bis zum Jahr 2020, ausgehend von der Ankündigung in der Antwort zu Frage 43 in der Drucksache 16/2108?*

Über die grundsätzlichen Vorgaben zur Personalplanung beim LBM bis zum Jahr 2020 hat die Landesregierung bereits in ihrer Antwort auf die Fragen 43 und 44 der Großen Anfrage der CDU zum LBM informiert (Drucksache 16/2108), auf die insoweit Bezug genommen wird. Danach wurde für den LBM eine für das Jahr 2020 anzusteuernde Personal-Zielzahl von 2 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (VZÄ) festgelegt, die sich auf den im Jahr 2012 gegebenen Aufgabenumfang bezog.

Inzwischen wurden vom LBM verschiedene Zusatzaufgaben übernommen, für deren Umsetzung eine Anpassung der Zielzahl erforderlich ist. Zudem ist in den nächsten Jahren insbesondere durch die Übernahme von Mehraufgaben im Bereich Planung/Bau für die Bundesfernstraßen von einem steigenden Aufgabenumfang und deshalb zusätzlichem Personalbedarf auszugehen. Die Höhe der zusätzlichen Investitionsmittel des Bundes ist derzeit allerdings noch nicht konkretisiert. Der daraus folgende zusätzliche Personalaufwand des LBM kann deshalb noch nicht belastbar abgeschätzt werden.

Belastbare Planwerte für den Personalaufwand bis 2020 liegen vor diesem Hintergrund derzeit noch nicht vor. Die für das Jahr 2016 sich aus der „Schuldenbremse“ ergebenden Personalreduzierungen sowie die Personalbedarfe aus bereits übertragenen bzw. noch erwarteten Zusatzaufgaben werden im Rahmen des laufenden Aufstellungsverfahrens für den neuen Landeshaushalt 2016 derzeit abgestimmt.

47. *Welche neue Aufgaben sind dem LBM nach seiner Gründung wann und mit welcher Personalbindung übertragen worden?*

Über die dem LBM seit seiner Gründung zugewachsenen Aufgaben hat die Landesregierung in ihrer Antwort auf die Frage 52 der Großen Anfrage der CDU zum LBM informiert (Drucksache 16/2108), auf die insoweit verwiesen wird.

Aufgrund von Aufgabenmehrungen erfolgten inzwischen weitere Anpassungen, hier sei beispielhaft der Bereich Großraum-/Schwertransporte genannt. Darüber hinaus zeichnet sich nach Mitteilung des LBM derzeit ein zusätzlicher Personalbedarf in Folge einer Aufgabenmehrung, beispielsweise in den Bereichen Tunnelsicherheit und Unterhaltsmanagement für landespflegerische Kompensationsmaßnahmen, ab.

48. *Wie haben sich die Rückstellungen für Überstunden seit der Gründung des LBM bis zum voraussichtlichen Ergebnis des Jahres 2015 entwickelt?*

Die Landesregierung hat bereits in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Frage 47) über die Entwicklung der „Rückstellung für Überstunden“ im Zeitraum 2003 bis 2011 informiert. Hierauf wird verwiesen.

Die Werte für die Jahre 2012 bis 2014 sind in der nachstehenden Tabelle angegeben. Aussagen über die Höhe der erforderlichen Rückstellungen zum Jahresende 2015 sind derzeit noch nicht möglich.

	2012	2013	2014
in Mio. Euro	3,81	3,95	4,25

49. Welche Ursachen sieht die Landesregierung für diese Entwicklung?

Die Personalsituation des LBM ist auf die Erledigung der aktuell übertragenen, regelmäßigen Aufgaben abgestimmt. Arbeitsspitzen, wie sie beispielsweise durch kurzfristige und unvorhersehbare Erhöhung von Investitionsmitteln des Bundes (z. B. Konjunkturpakete I und II) entstanden sind, müssen dann unter anderem durch Überstunden abgedeckt werden.

Im Innendienst nutzen die Mitarbeiter ein flexibles Arbeitszeitmodell mit Kernarbeitszeiten. Insofern werden die erarbeiteten Überstunden teilweise gerne auch für eine variable Freizeitausgleichsplanung genutzt. In einzelnen Aufgabenbereichen (z. B. Bauüberwachung, Rechnungswesen) fallen zudem Arbeitsspitzen in bestimmten Monaten an. Die hieraus resultierenden Überstunden werden überwiegend im Folgejahr durch Freizeitausgleich wieder abgebaut bzw. in geringem Umfang (z. B. in der Bauaufsicht) ausbezahlt.

Die Überstunden im Betriebsdienst dienen in der Regel zur Abdeckung von jahreszeitlichen Arbeitsspitzen, insbesondere im Winterdienst der Straßenmeistereien. Hierbei gibt es in den einzelnen Jahren naturgemäß starke Schwankungen. Der überwiegende Anteil wurde bisher regelmäßig im Folgejahr durch Freizeitausgleich wieder abgebaut.

Im Übrigen hatte die Landesregierung bereits zu den Gründen für die Entwicklung der Rückstellungen für Überstunden in Beantwortung der Großen Anfrage der CDU zum LBM (Drucksache 16/2108 – zu Fragen 48 bis 50) Stellung genommen.

50. Welchen Vollzeitäquivalenten im Innendienst und im Betriebsdienst entsprechen diese Rückstellungen?

Die bilanzierten Überstunden resultieren überwiegend aus Mehrarbeit zu Spitzenabdeckung, wie in der Antwort zur Frage 49 dargestellt.

Eine ausschließlich rechnerische Übersetzung der in der Rückstellung am 31. Dezember 2014 enthaltenen Stunden würde nachfolgende Vollzeitäquivalente ergeben:

	2014
h Innendienst	55 562
h Betriebsdienst	62 143
VZÄ Innendienst	34,7
VZÄ Betriebsdienst	40,9

Während im Bereich „Innendienst“ von einer gewissen „Grundlast“ an ständig vorhandenen Überstunden auszugehen ist, die im Rahmen des flexiblen Arbeitszeitmodells für eine variable Freizeitausgleichsplanung genutzt werden, ist der Wert im Bereich „Betriebsdienst“ wesentlich von saisonalen Entwicklungen geprägt, wie beispielsweise den starken Winterereignisse zum Jahresende 2014.

51. Welche Möglichkeiten und Vorhaben sieht bzw. verfolgt die Landesregierung, um Kosten außerhalb der Personalkosten beim LBM einzusparen?

Der LBM hat bereits in den vergangenen Jahren systematisch Kostensenkungsprojekte auch für den Sachkostenbereich aufgesetzt und durchgeführt. Technische und organisatorische Innovationen werden auch in der Zukunft weitere Kostensenkungen möglich machen. Gleichzeitig könnten sich durch ein verändertes Aufgabenprofil des LBM auch Kostensteigerungen ergeben.

52. In welchem Maß haben in den vergangenen fünf Jahren die Personal- und Sachkapazitäten des LBM ausgereicht, um die Planungen für anstehende Projekte umzusetzen?

Straßenbauprojekte können dann realisiert werden, wenn neben den planerischen auch die baurechtlichen Voraussetzungen gegeben sind. In die Bauprogramme werden deshalb neben Maßnahmen aus dem sogenannten „Planungsvorrat“ – das ist die Menge bzw. das Bauvolumen der Maßnahmen, für welche die wesentlichen Voraussetzungen zur Ausführung bereits vorliegen (d. h. Entwurf genehmigt und Baurecht vorhanden) – auch Bauvorhaben eingestellt, für die entsprechenden Voraussetzungen bei Aufstellung des Bauprogramms zwar noch nicht vorliegen, bei denen aber erwartet wird, dass diese in der Laufzeit des betreffenden Bauprogramms noch geschaffen werden können.

In den zurückliegenden Jahren haben die Personal- und Sachkapazitäten des LBM grundsätzlich ausgereicht, um die in die Bauprogramme eingestellten Projekte umzusetzen.

Gleichwohl sind einzelne Maßnahmen dadurch in Verzug geraten, dass bspw. der Zeitbedarf für die Schaffung der planerischen und baurechtlichen Voraussetzungen für die Projektrealisierung sich als länger erwiesen hat, als bei Aufstellung des Bauprogramms erwartet.

Zudem wurden vor dem Hintergrund unvorhersehbarer Anstiege bei den Investitionsmitteln des Bundes, z. B. durch die Konjunkturprogramme des Bundes in den Jahren ab 2009, die vorhandenen personellen Kapazitäten des LBM darauf konzentriert, die vom Bund zugewiesenen Baumittel umzusetzen. Dies hat beispielsweise dazu geführt, dass einzelne Vorhaben des Landesstraßenbauprogramms 2012 zeitlich zurückgestellt werden mussten. Über diesen Zusammenhang hat die Landesregierung gegenüber dem zuständigen Fachausschuss des Landtags mit der Vorlage 16/2294 informiert, auf die insoweit verwiesen wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 49 hingewiesen.

53. In welchem Umfang werden vom LBM Planungs-, Verwaltungs- oder Betriebsaufgaben durch Aufträge an Dritte vergeben?

Die Vergabe von Planungs-, Verwaltungs- und Betriebsaufgaben an Dritte dient vor allem zwei Zwecken:

1. der Abdeckung von Spitzen, für die die Bereitstellung interner Ressourcen unwirtschaftlich wäre (z. B. im Winterdienst der Straßenmeistereien) sowie
2. der Abwicklung von Spezialaufgaben, für die kein ausreichendes Know-How im LBM verfügbar ist (z. B. Durchführung spezieller Untersuchungen o. ä.).

Die Vergabe von Aufträgen an Dritte stellte sich für das Jahr 2014 wie folgt dar:

- Externe Ingenieurleistungen
Im Rahmen von Projekten des Straßen- und Ingenieurbaus: 25,8 Mio. Euro, davon für
 - Straßenplanung: 11,3 Mio. Euro;
 - baubegleitende Aufgaben: 11,7 Mio. Euro;
 - nicht projektbezogene Aufgaben: 2,8 Mio. Euro;
 (z. B. großräumige Verkehrsuntersuchungen, Studien etc.).
- Verwaltungsaufgaben
Wesentliche Aufgaben im Verwaltungsbereich, die extern vergeben worden sind:

Kosten für interne Prüfungen	0,01 Mio. Euro;
Kosten für Rechtsberatung	0,53 Mio. Euro;
Kosten für allgemeine Beratung	0,09 Mio. Euro;
Kosten für Luftsicherheitsaufgaben	4,22 Mio. Euro.
- Betriebsaufgaben
Im Tätigkeitsbereich des Betriebsdienstes werden vereinzelt Tätigkeiten an Dritte vergeben.
Für den Baulastträger Land wurden in 2014 Leistungen von rund 6,4 Mio. Euro extern vergeben.
Für den Baulastträger Bund wurden in 2014 Leistungen von rund 6,4 Mio. Euro extern vergeben.
Für den Baulastträger Kreise liegen zentral keine Daten vor, da die entsprechenden Ausgaben direkt durch die Kreise getätigt werden. Eine umfangreiche Abfrage, Zusammenstellung und Aufbereitung ist in der für die Beantwortung einer Großen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht zu leisten.

54. In welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen lassen sich dadurch Personal- und Sachkosten einsparen?

In der Gesamtbetrachtung findet durch die Fremdvergabe von Leistungen nur eine reine Verlagerung der Kosten von „intern“ nach „extern“ statt. Inwiefern hierbei auch effektive Einsparungen zu erzielen sind, lässt sich mit den vorhandenen Daten nicht ermitteln.

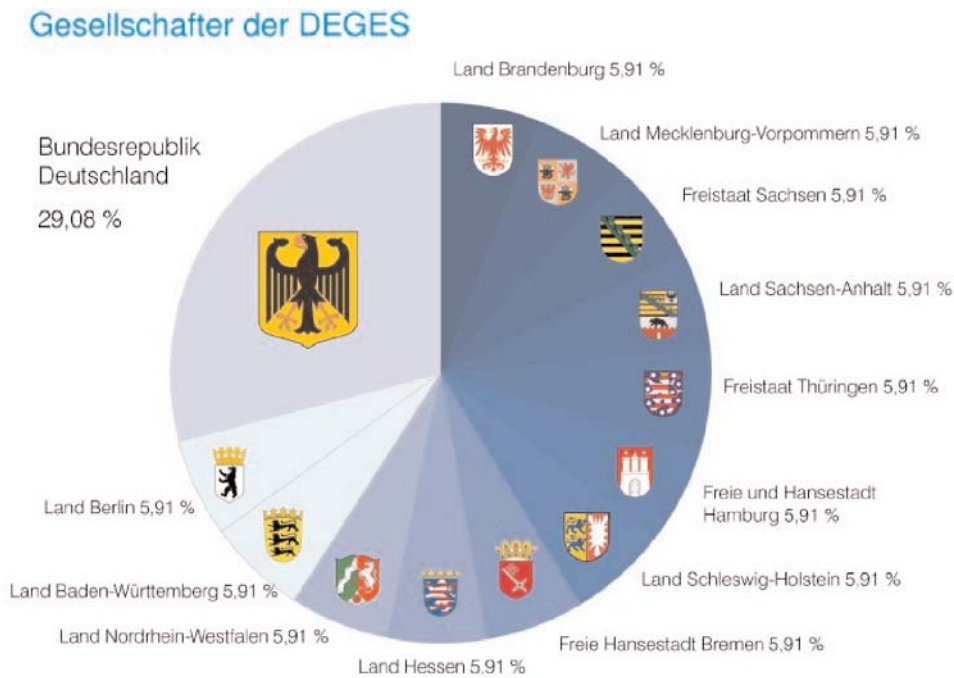
Einsparungen würden voraussetzen, dass die Effizienz der Externen (bei ansonsten gleichen Voraussetzungen) und bereinigt um die Faktoren „Umsatzsteuer“, „Wagnis und Gewinn“ sowie den „Betreuungsaufwand des LBM für Vergabe, Kontrolle und Abrechnung“ höher ist. Für den LBM stellt diese Verlagerung eine Verringerung des Personalaufwands bei gleichzeitiger Erhöhung des Material- und Sachaufwands (El-Mittel) dar.

55. Mit welcher Aufgabenstellung hat sich die DEGES als Dienstleister der Auftragsverwaltung mit welchen Gesellschaftern entwickelt?

Gegenstand des Unternehmens DEGES ist nach dessen Eigenauskunft (Internetauftritt der DEGES/Geschäftsbericht 2013) die Planung und Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von und für die Bundesfernstraßen oder wesentlicher Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz. Entsprechendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter einschließlich zugehöriger Aufgaben.

Die DEGES konzentriert sich dabei auf die Aufgaben des Projektmanagements als Bauherr und Hausherr und bedient sich weitestgehend für die eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs-, Bauvorbereitungs- sowie Bauüberwachungsleistungen geeigneter Dienstleister (Ingenieurbüros, Landgesellschaften etc.). Hoheitliche Funktionen nimmt die DEGES nicht wahr.

Die DEGES wurde am 7. Oktober 1991 mit dem Ziel einer Schaffung einer gemeinsamen Ressource für die Straßenbauverwaltungen der fünf neuen Bundesländer zur raschen Verwirklichung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße gegründet. Heute sind bis auf die Länder Bayern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und das Saarland alle Bundesländer Mitgesellschafter.



56. *Inwieweit wurden die Beratungs- und Durchführungsangebote der Projektmanagementgesellschaft DEGES von Rheinland-Pfalz in Anspruch genommen?*

Die von der DEGES angebotenen Tätigkeiten werden durch die Tätigkeit des Landesbetriebs Mobilität abgedeckt. Insofern erfolgte bislang keine Inanspruchnahme der DEGES.

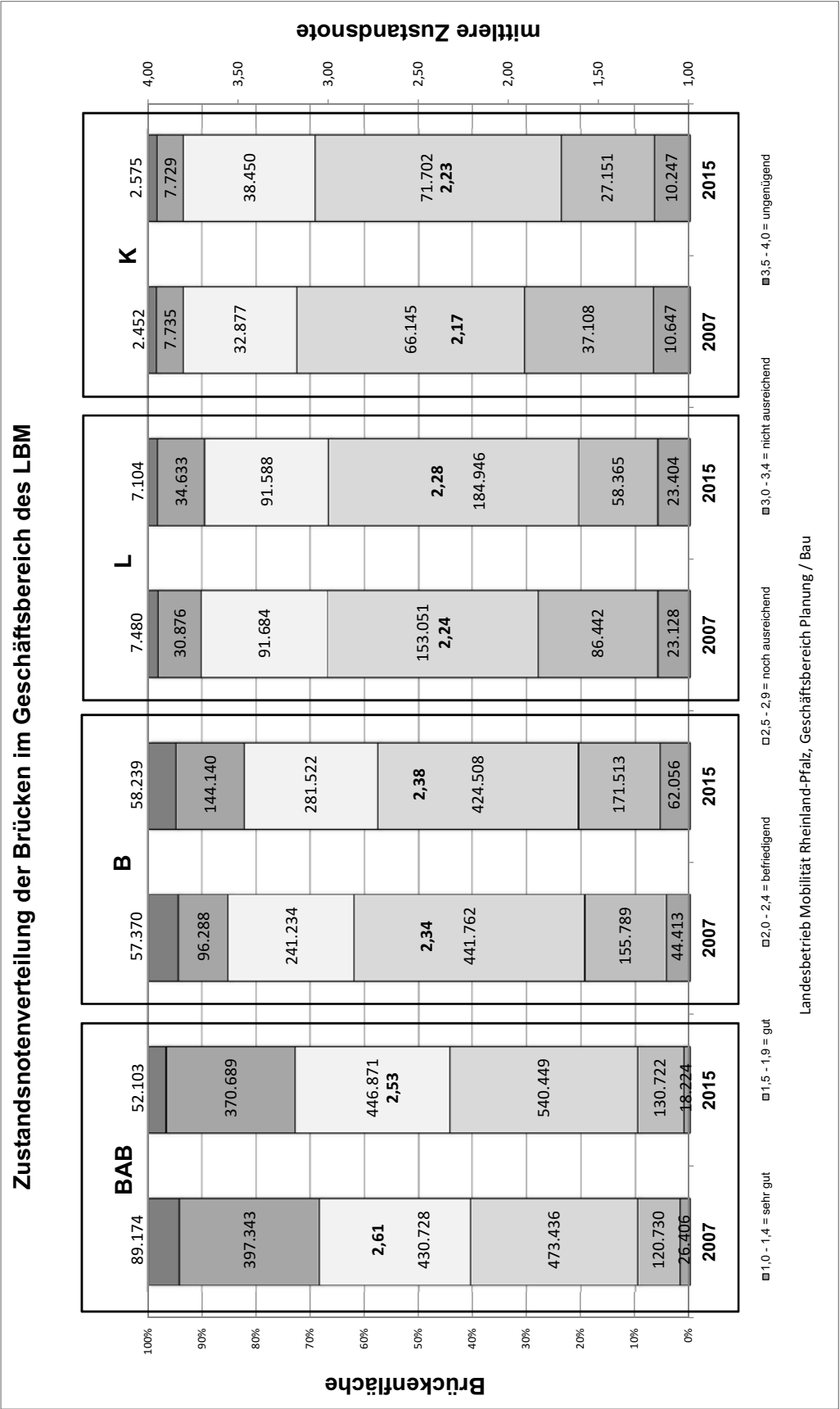
57. *Mit welchem Erfolg wurden in den vergangenen fünf Jahren Maßnahmen zur Optimierung des Baustellenmanagements und zur besseren Kommunikation mit anderen Bauträgern wie Kommunen umgesetzt?*

Der LBM führt bei Baumaßnahmen, bei denen andere Bauträger miteinbezogen werden können, wie beispielsweise Versorgungsunternehmen in Ortsdurchfahrten, Kommunen, Linienbusbetreiber etc., frühzeitig Gespräche, um gemeinsam die Maßnahme durchführen und gegebenenfalls Synergieeffekte erzielen zu können. Dies ist seit Jahren gängige Praxis.

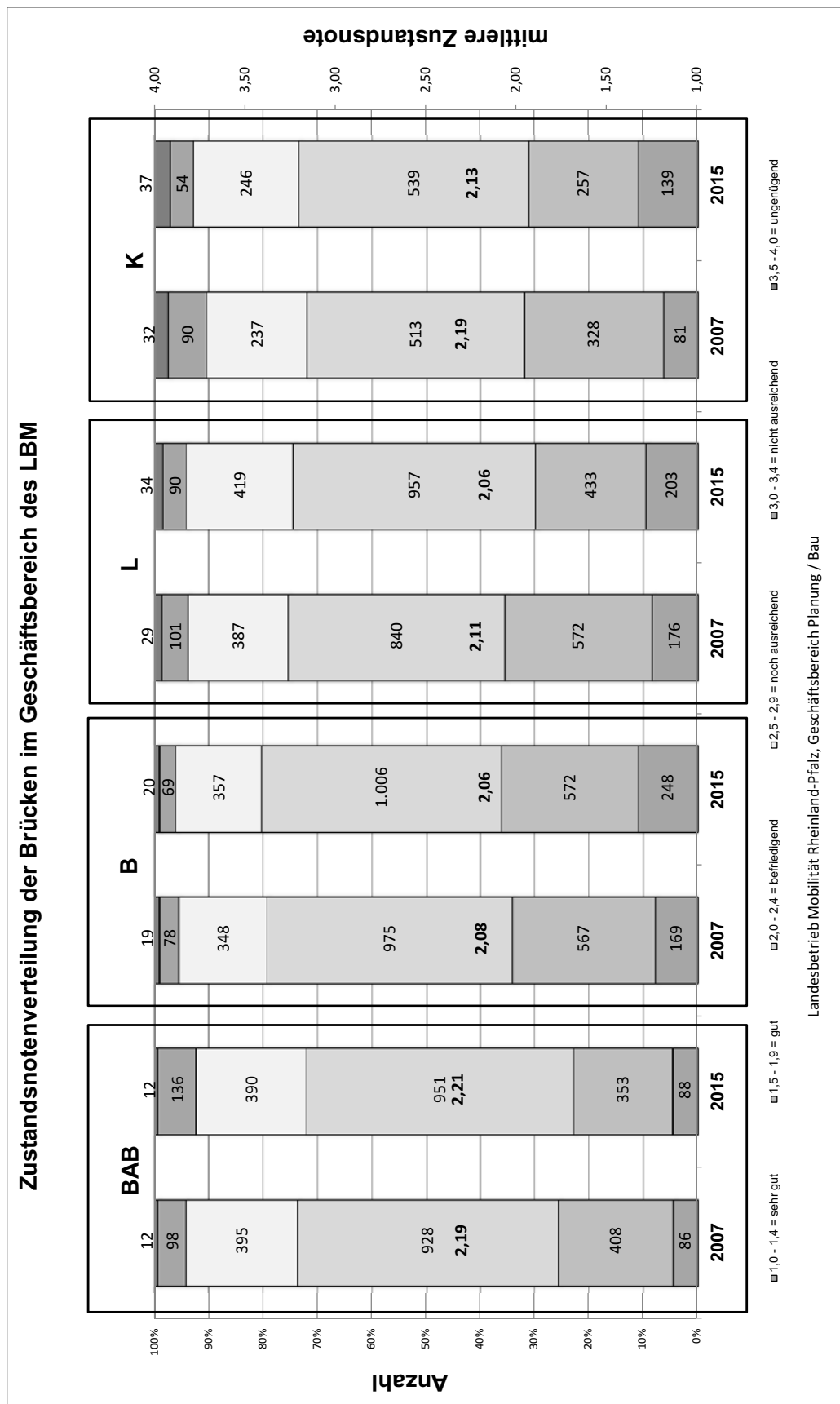
Vor Beginn von Baumaßnahmen informieren die Dienststellen durch Pressemitteilung oder Informationsveranstaltungen über die anstehenden Baumaßnahmen und die damit eventuell verbundenen Beeinträchtigungen.

Roger Lewentz
Staatsminister

Anlage 1



Anlage 2



Anlage 3

Zu Frage 34:

Förderstaffel-2011 der Landkreise/Städte

Zuwendungsempfänger	nicht finanzschwach	finanzschwach	
	55%	65%	
Städte	Bingen	Andernach	Mainz
		Bad Kreuznach	Mayen
		Frankenthal	Neustadt
		Idar-Oberstein	Neuwied
		Kaiserslautern	Pirmasens
		Koblenz	Speyer
		Lahnstein	Trier
		Landau	Worms
		Ludwigshafen	Zweibrücken

Kreise	Bei überdurchschnittlich großer Kreisstraßenlänge im Verhältnis zur Einwohnerzahl (K-Netzzuschlag) erhalten die Landkreise eine Erhöhung um 5 % und somit einen Fördersatz von insgesamt 70 %.		
	nicht finanzschwach	finanzschwach	
		ohne K-Netzzuschlag	mit K-Netzzuschlag
	55%	65%	70%
	Mainz-Bingen	Ahrweiler	Bernkastel-Wittlich
		Altenkirchen	Bitburg-Prüm
		Alzey-Worms	Cochem-Zell
		Bad Dürkheim	Daun
		Bad Kreuznach	Rhein-Hunsrück
		Birkenfeld	Trier-Saarburg
		Donnersberg	
		Germersheim	
		Kaiserslautern	
		Kusel	
		Mayen-Koblenz	
		Neuwied	
		Rhein-Lahn	
		Rhein-Pfalz	
		Südlichen Weinstraße	
		Südwestpfalz	
		Westerwald	

- Zeitgleich ausgeführte Ausbaumaßnahmen (Gemeinschaftsmaßnahmen mit Ver- oder Entsorgungsunternehmen) können einen Zuschlag von bis zu 10 Prozentpunkten zum Grundfördersatz erhalten (seit dem 1. Januar 1998 ff.).
- Für die grundlegende Sanierung von Brücken, Stützmauern und Trogbauwerken sowie deren Umbau/Erneuerung im Zuge von förderfähigen Straßen wird ein Sonderzuschlag von 10 % über den o. a. Fördersatz gewährt (vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2014).
- Für die betriebs- und sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln im Zuge von förderfähigen Straßen wird ein Sonderzuschlag von 18 % über den o. a. Fördersatz gewährt (bis 31. Dezember 2015)
- Der Ausbau von Straßen der freien Strecke, die nach den gängigen Bewertungsrichtlinien für die Zustandserfassung einen Gesamtwert von mindestens 4,5 erreichen, wird mit einem um 10 % erhöhten Fördersatz bezuschusst. (vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2014)
- Eine Kombination der beiden Zuschläge „freie Strecke“ und „Brückensanierung“ ist nicht möglich.
In besonders gelagerten Einzelfällen, die aufgrund ihres Gesamtvolumens die Umsetzung des Straßenbauförderprogramms nachhaltig beeinträchtigen würden, behält sich das für den Verkehr zuständige Ministerium eine Reduzierung der o. g. Fördersatz vor.

Anlage 4

Zu Frage 40:

Insgesamt bestehen 155 Rastanlagen an Bundesautobahnen. Dies sind im Einzelnen:

BAB	Bezeichnung	Art
A 1	Flußbach	P
A 1	Katzenberg	P
A 1	Pohlbach	P
A 1	Salmrohr	P
A 1	Steinerwald	P
A 3	Hambitz	P
A 3	Märker Wald	P
A 3	Pfaffenbach	P
A 3	Welschehahn	P
A 48	Albrechtshof	P
A 48	Auf der Zeg	P
A 48	Belzweide	P
A 48	Bierscheid	P
A 48	Erdkaul	P
A 48	Goloring	P
A 48	Herberkaul	P
A 48	Höchstberg	P
A 48	Kannenbäckerland	P
A 48	Karmelenberg	P
A 48	Mammutgrube	P
A 48	Martental	P
A 48	Mühlholz	P
A 48	Münsterer Höhe	P
A 48	Nonnenberg	P
A 48	Rotendall	P
A 48	Schießer Weg	P
A 48	Schnackenborn	P
A 48	Schöne Aussicht	P
A 48	Seelbachwiese	P
A 48	Steiningen Höhe	P
A 48	Uersfeld	P
A 6	Am Glan	P
A 6	Am Tunnel	P
A 6	Dirmsteiner Pfad	P
A 6	Drehertal	P
A 6	Entenpfuhl	P
A 6	Harzofen	P
A 6	Langen Berg	P
A 6	Quaiders Berg	P
A 6	Reissberg	P
A 6	Schwarzbachwiesen	P
A 6	Türkberg	P
A 60	Gindorf N	P
A 60	Gindorf S	P

BAB	Bezeichnung	Art
A 60	Heidenfahrt S	P
A 60	Prümer Land O	P
A 60	Prümer Land W	P
A 60	Schnee-Eifel N	P
A 60	Schnee-Eifel S	P
A 60	Steinebrück O	P
A 60	Steinebrück W	P
A 61	Am Streitgieren	P
A 61	Bergkloster	P
A 61	Birkenschlag	P
A 61	Bobelach	P
A 61	Engelrödchen	P
A 61	Erpelrain	P
A 61	Goldene Meile	P
A 61	Hassel	P
A 61	Hauxberg	P
A 61	Hellerwald	P
A 61	Hummerich	P
A 61	Hundsheide	P
A 61	Im Singten	P
A 61	Im Weidenfeld	P
A 61	In Dürpel	P
A 61	Krufter Ofen	P
A 61	Langwiese	P
A 61	Mariaroth	P
A 61	Mühlenberg	P
A 61	Nachtweide	P
A 61	Neufeld	P
A 61	Pellenz	P
A 61	Rotenstein	P
A 61	Rübenacher Wald	P
A 61	Sandberg	P
A 61	Sandkaul	P
A 61	Struth	P
A 61	Thelenberg	P
A 61	Trollmühle	P
A 62	Am Heidenkornrech	P
A 62	Höheinöd O	P
A 62	Höheinöd W	P
A 62	Katzenbacher Höhe	P
A 62	Weiherborner Garten	P
A 63	Steinbach N	P
A 63	Steinbach S	P
A 8	Walshausen N	P
A 8	Walshausen S	P

89	Rastanlagen, nur Verkehrsanlage	
A 1	Hetzerath	PWC
A 1	Lüxem	PWC
A 1	Mehringer Höhe	PWC
A 1	Rioler Wald	PWC
A 1	Rivenich	PWC
A 1	Schalkenmehren	PWC
A 1	Udler	PWC
A 6	Am Binsenplatz	PWC
A 6	Höllenplacken	PWC
A 60	Finthenkapelle O	PWC
A 60	Finthenkapelle W	PWC
A 60	Nimstal O	PWC
A 60	Nimstal W	PWC
A 61	Auf dem Hahnen	PWC
A 61	Auf dem Hirschen	PWC
A 61	Binshof	PWC
A 61	Erzkaul	PWC
A 61	Harterscheid	PWC
A 61	Höchen	PWC
A 61	Kurzgewann	PWC
A 61	Marienau	PWC
A 61	Menhir	PWC
A 61	Sitzborn	PWC
A 61	Spitzenrheinhof	PWC
A 61	Steingewann	PWC
A 61	Wiesbach	PWC
A 63	Heuberger Hof O	PWC
A 63	Heuberger Hof W	PWC
A 64	Markusberg	PWC
A 64	Sauertal	PWC
A 65	Spechtersee	PWC
A 65	Spielberg	PWC
32	Rastanlagen mit WC	
A 3	Epgert	K
A 3	Nentershausen	K
A 3	Sessenhausen	K
A 48	Grenzau	K
4	Rastanlagen mit Kiosk	
A 3	Landsberg a. d. Warthe	R
A 61	Moseltal O	R
A 61	Moseltal W	R

3	Rastanlagen mit Raststätte	
A 1	Eifel O	TK
A 1	Eifel W	TK
A 60	Heidenfahrt N	TK
A 61	Mosel W	TK
4	Rastanlagen mit Tankstelle und Kiosk	
A 1	Hochwald O	TR
A 1	Hochwald W	TR
A 3	Montabaur	TR
A 3	Urbacher Wald	TR
A 48	Elztal N	TR
A 48	Elztal S	TR
A 6	Pfalz	TR
A 61	Brohltal O	TR
A 61	Brohltal W	TR
A 61	Dannstadt O	TR
A 61	Dannstadt W	TR
A 61	Hunsrück O	TR
A 61	Hunsrück W	TR
A 61	Mosel O	TR
A 61	Wonnegau O	TR
A 61	Wonnegau W	TR
A 62	Potzberg N	TR
A 62	Potzberg S	TR
A 65	Pfälzer Weinstraße O	TR
A 65	Pfälzer Weinstraße W	TR
20	Rastanlagen mit Tankstelle und Raststätte	
A 3	Fernthal	TRM
A 3	Heiligenroth	TRM
A 6	Waldmohr	TRM
3	Rastanlagen mit Tankstelle, Raststätte und Motel	

