



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Künftige Aufgabenschwerpunkte der Straßenbauverwaltung BW mit Blick auf die Ingenieurleistungen im konstruktiven Ingenieurbau

Ministerialdirigent Dipl.-Ing. Gert Klaiber
Leiter der Abteilung 2 „Straßenverkehr“
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

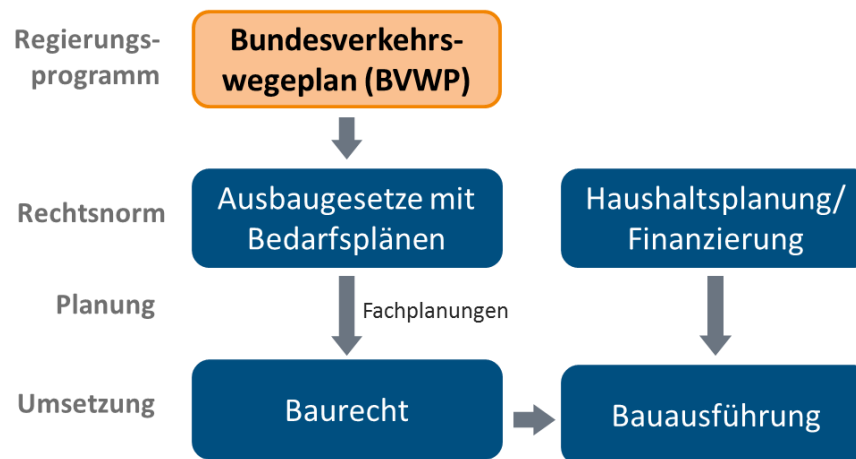
Gliederung des Vortrags



- 1. Bundesverkehrswegeplan 2030**
- 2. Bauwerkserhaltung**
- 3. Entwicklung der Investitionen**
- 4. Bedarf an Ingenieurleistungen**
- 5. Fazit**

Bundesverkehrswegeplan 2030

- ... ist **zentrales Steuerungselement** der Verkehrsinfrastrukturpolitik
- ... ist **verkehrsträgerübergreifend** angelegt
- ... stellt den **Infrastrukturbedarf** und die **Bauwürdigkeit** fest
- ... gilt in der Regel für ca. **10 - 15 Jahre**
- ... wird von der Bundesregierung aufgestellt (**Fachplan**)



Bundesverkehrswegeplan 2030

	Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016 – 2030)	Erhaltung/Ersatz (2016 – 2030)	Aus- und Neubau (2016 – 2030) (ohne Erhaltungs-/ Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schlepe“ (ab 2031)
				Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	
			Erhaltungs-/ Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten)			Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs-/ Ersatzanteil)
Bundesfernstraßen	132,8	12,0	67,0	15,8	18,3	19,6
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	112,3	7,4	58,4	8,4	18,3	19,7
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
Alle Verkehrsträger	269,6	21,6	141,6	25,1	38,5	42,8

Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart⁶

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030

- ➔ 50 % der Mittel für Straße, davon 69 % für Erhalt
- ➔ jährlicher Mittelbedarf > 15 Mrd. Euro

Bundesverkehrswegeplan 2030

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.180	6.247	9.427	13,6 %
Bayern	4.864	7.165	12.029	17,3 %
Berlin	823	21	844	1,2 %
Brandenburg	1.079	959	2.037	2,9 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.567	2.500	3,6 %
Hessen	2.896	5.340	8.236	11,9 %
Mecklenburg-Vorpommern	241	313	554	0,8 %
Niedersachsen	1.885	6.484	8.368	12,1 %
Nordrhein-Westfalen	2.946	10.728	13.674	19,7 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.853	3.176	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	703	1.011	1,5 %
Sachsen-Anhalt	507	1.501	2.008	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.556	1.481	3.037	4,4 %
Thüringen	974	802	1.776	2,6 %
Gesamt	23.657	45.772	69.429	100,0 %

➔ Platz 3

➔ Platz 2

➔ Platz 1

Tabelle 11: Aufteilung der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte in Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) nach Bundesländern (in Mio. €)

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030



Bundesverkehrswegeplan 2030

- Maßnahmen für 1,7 Mrd. Euro sind im Bau
- für 70 % des VB(-E) gibt es Planungsaktivitäten
Ziel: für 3 Mrd. Euro Investitionsvolumen bis 2020 Baurecht zu erlangen
- Umsetzungskonzeption und Priorisierung nach Beschluss des Fernstraßenausbaugesetzes
- Zielerreichung nur möglich bei:
 - Optimierungen im Beschaffungsprozess
 - weiterer Personalaufbau in der SBV
 - Erhöhung der Planungsmittel
- kritisch: Übergang zur Bundesfernstraßengesellschaft führt zu Verzögerungen



Gliederung des Vortrags



1. Bundesverkehrswegeplan 2030
2. **Bauwerkserhaltung**
3. Entwicklung der Investitionen
4. Bedarf an Ingenieurleistungen
5. Fazit

Bauwerkserhaltung

Erhaltung der Ingenieurbauwerke

schlechter Zustand



Instandsetzung

zu geringe Tragfähigkeit



Ertüchtigung

Bauwerkserhaltung

Erhaltung der Ingenieurbauwerke

Instandsetzung

Ursachen:

- normale Abnutzung
- äußere Einwirkungen
(z. B. Salze)
- besondere Einwirkungen
(z. B. Anprall)

künftiger jährlicher Bedarf:

- Bundesfernstraßen: 80 Mio. €
- Landesstraßen: 20 Mio. €

Ertüchtigung

Ursachen:

- Zunahme zulässiges
Lkw-Gewicht
- Zunahme Lkw-Verkehr
- technologische Defizite

künftiger jährlicher Bedarf:

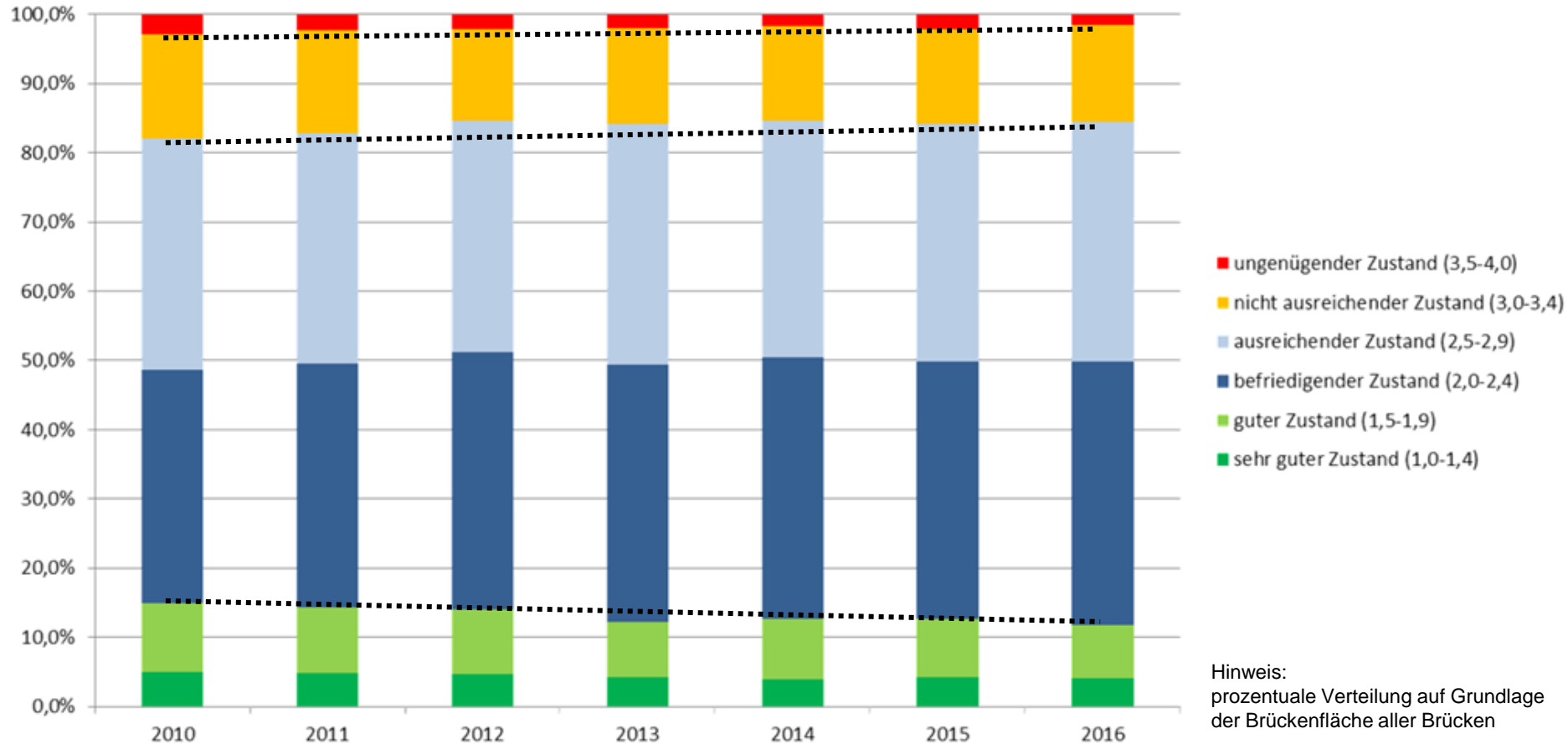
- Bundesfernstraßen: 100 Mio. €
- Landesstraßen: 20 Mio. €

→ jährliches Volumen Bauwerkserhaltung: 220 Mio. Euro

→ erfordert zusätzliche Kapazitäten!

Bauwerkserhaltung

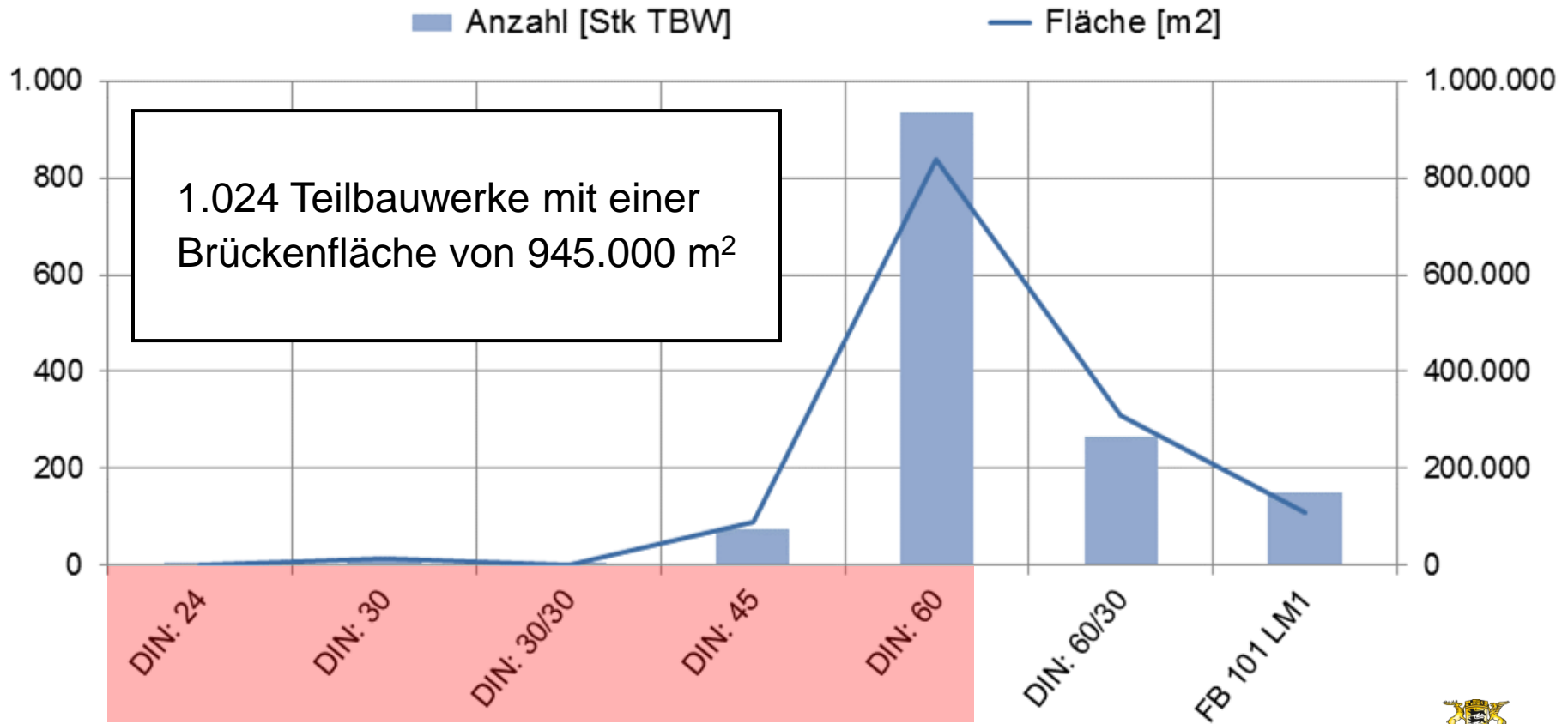
Zustandsentwicklung 2010 – 2016 der Brückenbauwerke



➔ Der Umfang der „Mittelklasse“ nimmt zu!

Bauwerkserhaltung

Verteilung Brückenklassen bei BAB-Bauwerken
(nur Brücken im Zuge der BAB ohne Rampen)



Bauwerkserhaltung

Anzahl der betroffenen Bauwerke verlangt stufenweises Vorgehen:

- Stufe 1: alle dringlichen Autobahnen (Korridore)
sowie die Großraum- und Schwerlaststrecken
- Stufe 2: die restlichen Autobahnabschnitte sowie
alle verkehrswichtigen Bundes- und Landesstraßen
- Stufe 3: alle übrigen Strecken

- ➔ **Ziel: Abarbeitung der Stufe 1 bis zum Jahr 2030**
- ➔ **wichtig: Verknüpfung Ertüchtigung mit Instandsetzung**

Gliederung des Vortrags



1. Bundesverkehrswegeplan 2030
2. Bauwerkserhaltung
- 3. Entwicklung der Investitionen**
4. Bedarf an Ingenieurleistungen
5. Fazit

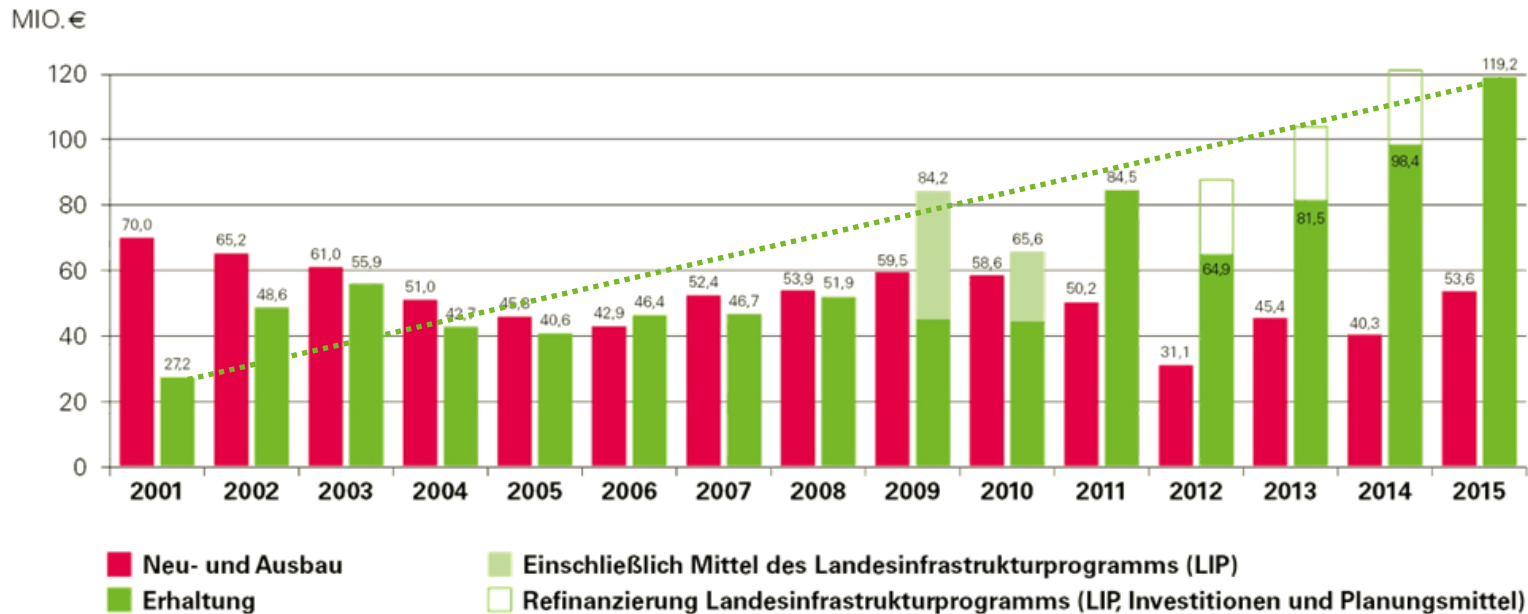
Entwicklung der Investitionen

INVESTITIONEN IN NEU- UND AUSBAU SOWIE ERHALTUNG VON BUNDESFERNSTRASSEN
IN BADEN-WÜRTTEMBERG (IN MIO. €)



Entwicklung der Investitionen

INVESTITIONEN IN NEU- UND AUSBAU SOWIE ERHALTUNG VON LANDESSTRASSEN
EINSCHLIESSLICH STRASSENBEGLEITENDE RADWEGE IN BADEN-WÜRTTEMBERG (IN MIO. €)



Entwicklung der Investitionen

Ziele Investitionsplanung Bundesfernstraßen

Erhaltung Fahrbahnen und Bauwerke	400 Mio. Euro
Bedarfsplan (Projektion BVWP)	300 - 400 Mio. Euro
Um- und Ausbau und Sonstiges	80 - 100 Mio. Euro
→ Bundesfernstraßen gesamt:	780 – 900 Mio. Euro

Ziele Investitionsplanung Landesstraßen

Erhaltung Fahrbahnen und Bauwerke	140 Mio. Euro
Neu-/Aus-/Umbau	60 Mio. Euro
Radwege	12 Mio. Euro
→ Landesstraßen gesamt:	212 Mio. Euro

ca. 1 Mrd.
Euro/a

Gliederung des Vortrags



1. Bundesverkehrswegeplan 2030
2. Bauwerkserhaltung
3. Entwicklung der Investitionen
4. **Bedarf an Ingenieurleistungen**
5. Fazit

Bedarf an Ingenieurleistungen

Gesamtbedarf an Ingenieurleistungen in der mittelfristigen Finanzplanung pro Jahr:	~ 96 Mio. Euro
Eigenleistungen der SBV:	~ 30%
→ jährliches Volumen Fremdvergabe Ingenieurleistungen:	~ 67 Mio. Euro
→ davon im Ingenieurbau:	~ 30 Mio. Euro

**Verwaltung und Ingenieurbüros
müssen die Kapazitäten anpassen**

Bedarf an Ingenieurleistungen

Herausforderungen

- Brückenerhaltung ist deutlich komplexer als Brückenneubau
- ganzheitliche Betrachtungen sind erforderlich, d. h. Tragwerksplanung als Teil einer Gesamtplanung
- Sicherstellung der Qualität sowie der Termin- und Kostentreue
- Ertüchtigungsproblematik verlangt nach innovativen Lösungen
- Aufrechterhaltung des Verkehrs beim Bauen im Bestand
- Erlangung des Baurechts wird immer schwieriger
- beschränkte Verfügbarkeit qualifizierter IngenieurInnen

Bedarf an Ingenieurleistungen

Lösungsansätze

- Intensivierung des Dialogs zwischen Verwaltung und Kammer
- Datenbank interessierter Ingenieurbüros
- detaillierte Abstimmung der Randbedingungen vor Vertragsschluss
- Projekterfolg durch gegenseitiges Vertrauen mit verlässlicher Zeitschiene von beiden Seiten
- Zusammenarbeit stärken durch direkte Ansprechpartner vor Ort
- Nutzung innovativer Planungswerkzeuge und -methoden
- verstärkte Vergabe von Koordinierungs- und Projektsteuerungsaufgaben
- gemeinsame Anstrengungen zur Personalgewinnung durch Werbung für den Beruf des Bauingenieurs

Gliederung des Vortrags



1. Bundesverkehrswegeplan 2030
2. Bauwerkserhaltung
3. Entwicklung der Investitionen
4. Bedarf an Ingenieurleistungen
5. **Fazit**

Fazit

Die Brückenertüchtigung und -instandsetzung

- ist ein wichtiger Beitrag unsere Straßeninfrastruktur zukunftsfähig zu machen
- wird eine Schwerpunktaufgabe der Straßenbauverwaltung in den kommenden Jahrzehnten sein
- stellt hohe fachliche Ansprüche an alle Beteiligten und bindet erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen

Die Straßenbauverwaltung ist auf fachkundige und leistungsfähige Dienstleister angewiesen!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!