



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Lebenszyklus-Modelle der Verkehrswege in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Regierungserklärung vom 15.07.2015 kündigt Ministerpräsidenten Torsten Albig an, dass Verkehrsminister Meyer für die Verkehrswege Lebenszyklus-Modelle entwickeln wird.

1. Welchen Zweck haben diese Lebenszyklus-Modelle?

Antwort:

Beim Lebenszyklusansatz werden alle anfallenden Kosten (neben den Bau- und Grunderwerbskosten z.B. auch Betriebs-, Erhaltungs-, Instandsetzungskosten) bereits in der Planungsphase transparent gemacht.

Dieser Ansatz bewirkt

- ein stärkeres, phasenübergreifendes Kostenbewusstsein schon während der Entwurfsplanung,
- Anreize zu Kosteneinsparungen durch konsequente Analyse von zukünftiger Funktion und Bedeutung der Verkehrswege sowie
- Anreize zu einem phasenübergreifenden Erhaltungsmanagement – evtl. verbunden mit der möglichen Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen.

Beim Lebenszyklusansatz wird also die Errichtungs- und Nutzungsperiode eines Verkehrsweges in ihrer Gesamtheit betrachtet, um den Ressourceneinsatz über den gesamten Lebenszyklus zu optimieren.

2. Wie werden die Lebenszyklus-Modelle für die Verkehrswege entwickelt?
3. Für welche Verkehrswege werden diese Lebenszyklus-Modelle erstellt?
4. Bis wann werden diese Lebenszyklus-Modelle entwickelt?
5. Ersetzen diese Lebenszyklus-Modelle ganz oder teilweise eine bedarfsgerechte Finanzierung der Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrswege in Schleswig-Holstein?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 bis 5 gemeinsam beantwortet.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrswegen werden bereits heute vielfältige Instrumente genutzt, um einen möglichst effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten, die Lebensdauer der Verkehrswege zu erhöhen und die Verfügbarkeit der Verkehrswege zu maximieren. Diese Instrumente, wie z.B. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, sind in den Regelwerken des Straßen- und Brückenbaus, z.B. in

- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL),
- Richtlinien nach der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV,
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS),
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO),
- Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen (EWS),
- Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB),
- Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesfernstraßen,
- Merkblätter für den Unterhaltungs- und Betriebsdienst an Straßen,
- Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Str) und
- Richtlinien zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzung-/Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken (RI-WI-BRÜ) geregelt.

Um den Lebenszyklusansatz konsequent weiter zu verfolgen, ist es jedoch notwendig, diese heute schon bestehenden und angewandten Verfahren noch enger zu verknüpfen. Im Rahmen der von der Straßenbauverwaltung als Daueraufgabe verstandenen Effizienzsteigerung sollen die Erfahrungen z.B. aus den ÖPP-Projekten „Grundsanieerung der Landesstraße L 192“ und „Ausbau der Autobahn A 7“ zu weiteren Optimierungen genutzt werden.