

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

49. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 1995

Heft 12

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 1995	Seite
Eisenbahn			
114	9. 6. 1995	Bekanntmachung der Planfeststellung für den Bahnhof „Starnberg Nord“	398
Binnenschifffahrt			
115	29. 5. 1995	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung	399
116	16. 6. 1995	Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschiffahrtspolizeiverordnung	399
Straßenbau			
117	22. 5. 1995	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/1995 Sachgebiet 17.1: Haushaltsangelegenheiten; Haushaltsaufstellung und -Vollzug Sachgebiet 02.0: Planung und Entwurf; Allgemeines	400
118	31. 5. 1995	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/1995 Sachgebiet 02.0: Planung und Entwurf; Allgemeines	407

Nr.	Datum	VkBl. 1995	Seite
119	6. 6. 1995	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 18/1995 Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf; Entwurfsrichtlinien Sachgebiet 07.1: Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung; Bemessung und Gestaltung der Straßen und Wege	415
Berichtigung			
120	8. 6. 1995	Druckfehlerberichtigung	415

AMTLICHER TEIL

Eisenbahn

Nr. 114 Bekanntmachung der Planfeststellung für den Bahnhof „Starnberg Nord“

A

Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes für den Bau des Bahnhofes „Starnberg Nord“, Bahn-km 26,270-26,893

Nach § 3 Abs. 2 Z 1 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVerkVwG) und § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird der Plan für den Bau des Bahnhofes „Starnberg Nord“, Strecke 5504, München Hbf – Mittenwald, Bahn-km 26,270-26,893 mit den in diesem Beschluß aufgeführten Auflagen, Ergänzungen, Änderungen, Vorkehrungen/ Schutzanlagen festgestellt.

II. Wasserrechtliche Genehmigung

Die Feststellung nach § 18 AEG beinhaltet auch alle wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß § 14 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

III. Planunterlagen

Vom Abdruck der Liste der dem festgestellten Plan zugrundeliegenden Unterlagen wurde abgesehen.

IV. Tektur vom 23. 4. 1993

Art der Veränderungen und Planergänzungen

- Verlagerung der westlich der Bahn gelegenen Bushaltestellen auf den Bahnhofsvorplatz östlich der Bahn.
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes östlich der Bahn.

V. Entscheidung über Einwendungen, Bedenken, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Bedenken, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

VI. Die Antragstellerin Deutsche Bahn AG hat die Kosten des Verfahrens gem. § 3 Abs. 6 BE VerkVwG zu tragen. Der Kostenfestsetzungsbescheid ergeht besonders, nachdem die für die Bekanntmachung des Beschlusses aufgewendeten Auslagen festgestellt worden sind.

VII. Hinweis

Auf die Vorkehrungen, Schutzanlagen und an deren Auflagen im verfügenden Teil des Beschlusses wird hingewiesen.

B

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof München, Postfach 34 01 48, 80398 München, Ludwigstr. 23, 80539 München, schriftlich erhoben werden.

Die Klage muß den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, diese vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt, dieses vertreten durch seinen Präsidenten, Außenstelle München, Richelstraße 3, 80634 München) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

C

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung wird gemäß § 80 Abs. 2 Ziffer 4 VwGO angeordnet.

Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München, Postfach 34 01 48, 80098 München, Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gestellt werden. Der Antrag kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden.

D

Hinweis

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans wird im Rathaus der Stadt Starnberg – Bauamt –, Vogelanger 2, 82319 Starnberg, in der Zeit vom 10. Juli 1995 bis einschließlich 24. Juli 1995 zur Einsicht ausgelegt.

Mit dem Ende dieser Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluß den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann beim Eisenbahn-Bundesamt, Richelstraße 3, 80634 München, bis zum Ende der Klagefrist schriftlich angefordert werden.

München, den 9. Juni 1995

Eisenbahn-Bundesamt
V o g e l

(VkB l . 1995 S. 398)

Binnenschifffahrt

Nr. 115 Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung über – Reihenfolge der Schleusungen auf dem Main-Donau-Kanal (§ 12.18)*

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734) und § 122 Nr. 3 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 1. Mai 1985 (BGBl. I S. 734 – Anlageband –) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd:

§ 1

Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

Nach § 12.17 wird folgender § 12.18 angefügt:

„§ 12.18

Reihenfolge der Schleusungen

Nach jeder Berg- oder Talschleusung von Fahrzeugen, die ihr Vorrecht nach § 6.29 Nr. 4 geltend gemacht haben, sind bei Bedarf jeweils einmal Fahrzeuge ohne Vorrecht in derselben Richtung zu schleusen.“

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1995 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 1998 außer Kraft.

Würzburg, den 29. Mai 1995

A5 – 312.3/21

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
S ü d
P a u l

(VkB l. 1995 S. 399)

Nr. 116 Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Moselschifffahrtspolizeiverordnung

über

- Radarfahrt (§ 6.32)**)
- Sprechfunk auf Schubverbänden, Änderung der Funkfrequenzen (§ 8.07)**)

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung zur Einführung der Moselschifffahrtspolizeiverordnung vom 16. März 1984 (BGBl. I S. 473) und § 1.22 Nr. 3 der Moselschifffahrtspolizeiverordnung vom 16. März 1984 (BGBl. I S. 473 – Anlageband –) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest:

*) erstmals erlassen

**) Wiederholung ohne Änderungen

§ 1

Die Moselschifffahrtspolizeiverordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

1. § 6.32 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. ‚Radarfahrt‘ ist eine Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar. Jedes mit Radarhilfe fahrende Fahrzeug muß sich über Sprechfunk bei der nächsten Schleuse auf den entsprechenden Funkkanälen, die von den zuständigen Behörden bekanntgegeben werden, melden. Weiterhin muß sich das Fahrzeug bei der Schleuse Informationen über die Verkehrslage einholen und auf Empfang geschaltet bleiben.

Die Sprechfunktanlage von Fahrzeug zu Fahrzeug muß ständig auf Kanal 10 auf Empfang geschaltet sein oder zum Senden von Mitteilungen an andere Fahrzeuge benutzt werden.“

2. § 8.07 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die in Nummer 1 bezeichneten Schubverbände müssen mit der Schleuse in Funkverbindung auf den Kanälen des Nautischen Informationsfunkes, die von den zuständigen Behörden bekanntgemacht werden, Verbindung aufnehmen, sobald sie in folgende Moselstrecken einfahren:

von Mosel-km 16,00 bis	
Mosel-km 25,00	(Lehmen)
von Mosel-km 31,30 bis	
Mosel-km 40,20	(Müden)
von Mosel-km 52,50 bis	
Mosel-km 63,40	(Fankel)
von Mosel-km 69,20 bis	
Mosel-km 81,60	(St. Aldegund)
von Mosel-km 98,50 bis	
Mosel-km 106,60	(Enkirch)
von Mosel-km 120,00 bis	
Mosel-km 126,50	(Zeltingen)
von Mosel-km 137,00 bis	
Mosel-km 143,80	(Wintrich)
von Mosel-km 158,20 bis	
Mosel-km 171,00	(Detzem)
von Mosel-km 191,00 bis	
Mosel-km 200,00	(Trier)
von Mosel-km 206,00 bis	
Mosel-km 219,00	(Grevenmacher)
von Mosel-km 223,00 bis	
Mosel-km 234,00	(Palzem)
von Mosel-km 237,00 bis	
Mosel-km 245,50	(Apach)
von Mosel-km 253,00 bis	
Mosel-km 263	(Königsmachern)
von Mosel-km 264,00 bis	
Mosel-km 275,00	(Diedenhofen)
von Mosel-km 272,00 bis	
Mosel-km 282,00	(Orne)
von Mosel-km 280,50 bis	
Mosel-km 288,50	(Talange)
von Mosel-km 292,00 bis	
Mosel-km 301,50	(Metz)

und bis zur Einfahrt in die Schleuse auf Empfang geschaltet bleiben.

Außerdem haben sich zu Berg fahrende Schubverbände bei km 226,00 nochmals über Funk bei der Schleuse Palzem zu melden.“

3. § 8.07 Nr. 3 ist nicht anzuwenden.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1995 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 1998 außer Kraft.

Mainz, den 16. Juni 1995

Wasser- und Schifffahrsdirektion
S ü d w e s t
In Vertretung
S e i b o l d

Mk/1992-I-4a

(VkB l. 1995 S. 399)

Straßenbau

**Nr. 117 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 15/1995
Sachgebiet 17.1: Haushaltsangelegenheiten;
Haushaltsaufstellung und -Vollzug
Sachgebiet 02.0: Planung und Entwurf; Allgemeines**

Bonn, den 22. Mai 1995
StB 24/06.26.10/14 Va 95

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

mit Nebenabdrucken
für Regierungen oder Mittelbehörden

n a c h r i c h t l i c h :

Bundesministerium der Finanzen

Bundesrechnungshof (17 x)

DEGES

Bundesanstalt für Straßenwesen

BMV– Außenstelle Berlin

Leitfaden zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung
von Baumaßnahmen (Investitionen) des Bundesfernstraßenbaus im Straßenbauplan

Anlage: Leitfaden

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung und Verbesserung des Haushaltsvollzuges wurde anliegender Leitfaden zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Baumaßnahmen (Investitionen) des Bundesfernstraßenbaus für die jährlich aufzustellenden Straßenbaupläne erarbeitet. Er gibt einen Überblick der zur Zeit gültigen Regelungen und hierzu Erläuterungen.

Grundsätzliche Änderungen bestehender Vorschriften sind mit diesem Leitfaden nicht verbunden.

Zum Thema Kostenkontrolle ergeht in Kürze ein besonderes Rundschreiben.

Ich führe hiermit den Leitfaden ein und bitte, diesen zu berücksichtigen.

Folgende Schreiben hebe ich hiermit auf:

- BMV/StB 11/15/06.26.10/11095 Va 78 vom 24. 07. 1978 –
Veranschlagung von Baumaßnahmen; Beachtung von § 24 BHO/§ 16 HGrG und Verfahren bei Kosten-
erhöhungen,

- BMV/StB 11/06.26.10/11008 BW 79 vom 8. 01. 1980
– Veranschlagung von Baumaßnahmen; Beachtung von § 24 BHO/§ 16 HGrG und Verfahren bei Kosten-
erhöhungen, und
- BMV/StB 11/06.26.10/23017 Fi 81 vom 28. 07. 1981
– Bundeshaushalt 1981; Kap. 1210 – Bundesfernstraßen –;
Kostenerhöhungen.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
J u n g b l u t

Bundesministerium für Verkehr Abteilung Straßenbau

Leitfaden zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Baumaßnahmen (Investitionen) des Bundesfernstraßenbaus im Straßenbauplan

Inhaltsverzeichnis

0. Vorbemerkung
- I. Allgemeines
- II. Grundsätze der Veranschlagung
 1. Zuständigkeit für die Veranschlagung
 2. Baumaßnahme, Veranschlagungseinheit, Verkehrseinheit
 3. Voraussetzung für die Veranschlagung
 4. Notwendigkeit der Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen
 5. Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, Nutzen-Kosten-Untersuchungen
 6. Fälligkeitsprinzip
 7. Zweckbestimmung
 8. Veranschlagungsgrenzen
 9. Vorlagegrenzen
 10. Haushaltsmäßige Verantwortung bei der Aufstellung der Haushaltsunterlagen
- III. Unterlagen bei Neueinstellung einer Baumaßnahme in den Straßenbauplan
- IV. Baubeginn
- V. Kostenfortschreibung
 1. Allgemeines
 2. Kostenänderungen in Bau befindlicher Maßnahmen

Verzeichnis der Abkürzungen
Anlage 1: Kriterien der Etatreife
2: Veranschlagungs- bzw. Einplanungsgrenzen in Kap. 1210
3: Übersicht vorzulegender Unterlagen bei Kostenänderungen im Fernstraßenbau

Vorbemerkung

Zum besseren Verständnis und zur Information werden Bestimmungen des Haushaltsrechts und die damit im Zusammenhang stehenden Erlasse und Vorschriften, die bei der Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Baumaßnahmen des Bundesfernstraßenbaus zu beach-

ten sind, dargestellt und erläutert. Die folgenden Ausführungen stellen einen Leitfaden dar. Grundlage für den hier dargestellten Vollzug des Straßenbauplans sind das Grundgesetz (GG), die Bundeshaushaltsordnung (BHO) und die Vorläufigen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (Vorl.VV-BHO). Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die BHO und auf die Vorl.VV-BHO. Auf weiterführende Kommentare zum Haushaltsrecht (z. B. Kommentar Piduch, Bundeshaushaltsrecht – Verlag W. Kohlhammer) wird hingewiesen.

I. Allgemeines

Vorbedingung für jegliche Vergabe von Leistungen ist u. a. die haushaltsmäßige Ermächtigung.

Diese Ermächtigung wird durch die festgestellte Fassung des Haushaltsplans (Hpl) erteilt (§ 3 Abs. 1 BHO).

Der Hpl enthält alle im Haushaltsjahr zu erwartenden Einnahmen, voraussichtlich zu leistende Ausgaben und voraussichtlich benötigte Verpflichtungsermächtigungen (§ 11 BHO).

Nach Artikel 3 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. 3. 1960 ist über die Verwendung der Straßenbaumittel **ein Straßenbauplan (Strbpl) als Anlage zum Hpl** aufzustellen. Hier sind u. a. die **Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus** zu veranschlagen. Die Vorschriften über die Aufstellung und Feststellung des Hpl gelten sinngemäß.

Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen dürfen für im Strbpl nicht veranschlagte Bauvorhaben des Bundes und für Kosten- und Zuschußerhöhungen **nur mit Einwilligung** des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) in Anspruch genommen werden. Die Bauvorhaben bzw. die Kosten- und Zuschußerhöhungen gelten nach dieser Einwilligung als in den Strbpl eingestellt (weiterführende Ausführungen siehe Abschnitt II).

II. Grundlagen der Veranschlagung

1. Zuständigkeit für die Veranschlagung

Das Bundesministerium der Finanzen prüft – soweit es nicht darauf verzichtet – die vom BMV übersandten Voranschläge (§ 27 BHO) und stellt den Entwurf des Hpl auf (§ 28 BHO).

Die Dienststellen der Länder übersenden hierfür auf Anforderung dem BMV die jeweiligen Beiträge für die Voranschläge (Anmeldung zum Entwurf Straßenbauplan).

2. Baumaßnahme, Veranschlagungseinheit, Verkehrseinheit

Die Kosten einer **Baumaßnahme** umfassen die Baukosten und den Grunderwerb sowie Kostenanteile Dritter. Sie sind sorgfältig zu ermitteln und nachvollziehbar zu belegen. Im Strbpl sind Baumaßnahmen in der Hauptgruppe 7 und der Grunderwerb global in der Hauptgruppe 8 zu veranschlagen. Grunderwerb wird also grundsätzlich getrennt von den Baukosten veranschlagt. Eine Ausnahme bilden die Titel 745 21, 882 72, 883 71, 883 81 und 883 82. Hier ist der Grunderwerb zusammen mit den Baukosten bei den vorgenannten Titeln zu veranschlagen.

Eine weitere Ausnahme bilden die privatfinanzierten Maßnahmen. Die zu veranschlagenden Refinanzierungskosten bestehen aus den Tilgungsraten (Baukosten und Bauzinsen) und den Kreditzinsen.

Baumaßnahmen werden im Strbpl als **Veranschlagungseinheiten** (VERAN) ausgewiesen. Beim Bundesautobahnbau bestehen sie aus bis zu 9 **Verkehrseinheiten** (VKE). Jede VKE stellt bezüglich der Kostenangaben eine für sich eigenständige Maßnahme mit eigenem Verkehrswert dar. Die Aufteilung in VKE ergibt sich aus dem Bewirtschaftungsplan, der sich aus dem Finanzierungsprogramm ableitet.

In bezug auf die zu veranschlagenden Kosten werden VKE wie Einzelmaßnahmen behandelt; d. h. Ausgleich zwischen den VKE einer VERAN sind nicht zulässig. Alle haushaltsrechtlichen Voraussetzungen müssen für jede VKE einzeln erfüllt sein. Bei Bundesstraßen ist sinngemäß zu verfahren.

3. Voraussetzungen für die Veranschlagung

Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen für Baumaßnahmen dürfen erst veranschlagt werden, wenn Pläne, Kostenberechnungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, die Kosten der Baumaßnahme, des Grunderwerbs und der Einrichtungen sowie die vorgesehene Finanzierung und ein Zeitplan ersichtlich sind (§ 24 BHO).

Für die Veranschlagung von Baumaßnahmen des Straßenbaus sind folgende Richtlinien und Anweisungen anzuwenden:

A. Erläuterungen und Pläne

– ARS Nr 1/1985 – StB 24/00.04.53/24001Va85 vom 11. 12. 1984 –

Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 1985) – (VkBf. 1985, S. 352),

– ARS Nr 39/1992 – StB 25/40.35.00/126Va92 vom 15. 10. 1992 –

Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen (RAB-BRÜ 92) – (VkBf. 1992, S. 628),

– ARS Nr 5/1993 – StB 13/38.58.60-01/190Va92 vom 3. 2. 1993 –

Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau; – RE-Vorentwürfe für Betriebseinrichtungen – (VkBf. 1993, S. 559) und

– RBBau Ausgabe 1970 mit Ergänzungen (für Hochbauten) –

Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Bundes im Zuständigkeitsbereich der Finanzbauverwaltungen (RBBau).

B. Kostenberechnungen

– ARS Nr 24/1984 – StB 24/38.46.00/ 24023Va84 vom 12. 12. 1984 –

Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen (AKS 85) – (VkBf. 1985, S. 92) in Verbindung mit

– ARS Nr 13/1990 – StB 24/38.46.00/31Va90 vom 1. 8. 1990 –

Kostenaufstellung und -fortschreibung bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen (VkB l. 1990, S. 567) und

– ARS Nr 39/1992 – (siehe auch unter A. Erläuterungen und Pläne).

C. Zeitplan

Zur Beurteilung wird ferner ein Zeitplan verlangt, aus dem der voraussichtliche Baubeginn und der Bauablauf mit Kostenauswirkungen ersichtlich sind. Ausreichend hierfür ist grundsätzlich die Ausweisung im Bau- bzw. Finanzierungsprogramm. Fehlen solche Ausweisungen, sind gesonderte Darstellungen zu fertigen und vorzulegen.

Aus den Unterlagen muß die **Etatreife** (s. Anlage 1) ersichtlich sein. Sie richtet sich insbesondere nach der **Notwendigkeit** der Maßnahme (§ 6 BHO), der **Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit** der Maßnahme (§ 7 BHO),

den benötigten **Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen** (§ 11 BHO) und nach

der **Zweckbestimmung** des Vorhabens (§ 17 BHO).

Im Hinblick auf die Ausweisung von VERAN gilt folgendes:

Wird eine VKE einer VERAN baureif, so daß Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen benötigt werden, und liegen für diese die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine Aufnahme in den Strbpl vor, wird die gesamte VERAN im Strbpl veranschlagt. Die VERAN wird in diesem Fall mit den genehmigten

– Kostenberechnungen nach AKS 85 bzw. nach ARS 13/1990 und

– geschätzten Kosten weiterer VKE eingestellt.

Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen für geschätzte VKE und für VKE ohne Gesehenvermerk des BMV oder ohne Baufreigabe durch das BMV sind gesperrt, d. h. es können keine Verträge eingegangen werden, in denen der Bund zu Zahlungen verpflichtet wird.

Geschätzte Kosten können sein:

– überprüfte Bedarfsplanangaben,
– neue Kostenschätzung anhand von Vergleichsstrecken bzw. Ausschreibungsergebnissen.

Abweichungen sind zu begründen.

Unterlagen zur Entsperrung müssen rechtzeitig vorgelegt werden.

4. Notwendigkeit der Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen

Bei der Aufstellung und Ausführung des Hpl sind nur die Ausgaben und die Ermächtigungen zum Eingehen von Verpflichtungen zur Leistung von Ausgaben in künftigen Jahren (Verpflichtungsermächtigungen) zu berücksichtigen, die zur Erfüllung der Aufgaben des Bundes notwendig sind (§ 6 BHO).

Danach sind alle Dienststellen, die mit der Aufstellung und der Ausführung des Bundeshaus-

halts befaßt sind, zur verantwortlichen Überprüfung der Notwendigkeit verpflichtet.

Der Grundsatz der Notwendigkeit von Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen erfordert sowohl bei Aufstellung als auch bei Ausführung des Hpl eine Überprüfung. Dabei wird geprüft,

– ob die Aufgabe, zu deren Erfüllung Bundesmittel aufgewendet werden sollen, **vom Bund allein oder anteilmäßig zu finanzieren** ist,

– ob die Bundesmittel für die vorgesehene Zweckbestimmung im Hpl **notwendig** sind und

– ob für die betroffene Zweckbestimmung **Ausgabe- und/oder Verpflichtungsermächtigungen** benötigt werden.

5. Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Bei der Aufstellung und Ausführung des Haushalts sind die **Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit** zu beachten. Dies gilt selbstverständlich auch für die Aufstellung der RE-Entwürfe.

Für geeignete Maßnahmen von erheblicher finanzieller Bedeutung sind Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) anzustellen (§ 7 BHO).

Unter der günstigsten Zweck-Mittel-Relation ist entweder

– ein bestimmtes Ergebnis mit möglichst geringem Einsatz von Mitteln oder

– bei einem bestimmten Einsatz von Mitteln das bestmögliche Ergebnis

zu verstehen.

Nach dem Grundsatz der Sparsamkeit **sind die einzusetzenden Mittel auf den zur Erfüllung der Aufgaben unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken**. Grundsätzlich übernimmt der Bund nur die Kosten, zu deren Tragung er gesetzlich verpflichtet ist.

Das Schreiben

– **BMV StB 30/06.26.10/79Va93 vom 8. 9. 1993** – Einsparungen im Bundesfernstraßenbau – **ist hierbei zu beachten.**

Bei Maßnahmen des Bedarfsplans, bei denen NKU vorliegen, bedarf es keiner weiteren Untersuchung. Bei erheblichen Kostenänderungen sind neue NKU durchzuführen. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen können nach dem Verfahren „Bundesverkehrswegeplan“, in dafür geeigneten Fällen nach

– ARS Nr 13/1986 – StB 10/20.30.73/27Va86 vom 9. 4./25. 6. 1986 –

Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (RAS-W) – (VkB l. 1986, S. 545)

durchgeführt werden (wird z. Zt. überarbeitet).

6. Fälligkeitsprinzip

Nach § 11 BHO dürfen im Hpl nur diejenigen Einnahmen und Ausgaben veranschlagt werden, die im Haushaltsjahr voraussichtlich kassenwirksam werden. Die Einnahmen, Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen sind mit größtmöglicher Genauigkeit zu ermitteln oder zu schätzen.

7. Zweckbestimmung

Die Ausgaben und die Verpflichtungsermächtigungen sind nach Zwecken getrennt zu veranschlagen. Ihre Einteilung richtet sich nach dem Gruppierungsplan (§ 13 BHO) der Verwaltungsvorschriften zur Haushaltssystematik des Bundes (VV-HB).

Bei jedem Titel ist im Hpl bzw. im Strbpl die Zweckbestimmung aufgeführt. Darüber hinaus sind im – ARS Nr 4/1976 – StB 2/17/38.02.03/2065Vms75 vom 2. 1. 1976 –

Vorläufige Anweisung über die Buchung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen in den Ausgabeblättern – Vorl.BAFStr – (VkBli. 1976, S. 136) zusätzliche Angaben zu finden (wird z. Zt. überarbeitet).

8. Veranschlagungsgrenzen

Abweichend von den allgemeinen Grenzen der Einplanung wird aus Gründen der Vereinfachung zwischen Maßnahmen unterschieden, die global bzw. einzeln zu veranschlagen sind.

Ihre Abgrenzung ergibt sich aus dem Hpl bzw. der Anlage zum Kap. 1210, dem Strbpl. Die z. Zt. gültigen Veranschlagungsgrenzen – auch Einplanungsgrenzen genannt – sind in Anlage 2 zusammengestellt.

9. Vorlagegrenzen

Für bestimmte global und für bestimmte einzeln zu veranschlagende Maßnahmen ist der Gesehenvermerk des BMV auf den Unterlagen erforderlich. Im wesentlichen richten sich diese nach

– ARS Nr 40/1992 – StB 15/38.02.02/32Va92 vom 9. 10. 1992 –

Vorlage von Entwurfsunterlagen nach den RE 1985 (Vorlagegrenzen) – (VkBli. 1992, S. 629) in Verbindung mit

– Schreiben BMV StB 27/38.71.00/40VA94 vom 22. 12. 1994 –

Richtlinien für die Entwurfsgestaltung – Vorlage von Entwurfsunterlagen (HU-Bau) für Umbau, Erweiterung und Erneuerung bestehender Nebenanlagen (§ 1 Abs. 4, Nr. 4 FStrG) –

bzw. nach

– ARS Nr 26/1991 – StB 25/38.02.02/118Va1991 vom 12. 11. 1991 –

Vorlage von Bauwerksentwürfen für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen, (RAB-BRÜ 92) – (VkBli. 1991, S. 763).

Als Vorlagegrenzen sind die Gesamtkosten (Brutto), d. h. Bau- und Grunderwerbskosten zu Lasten des Bundes und die Kostenanteile Dritter maßgebend.

10. Haushaltmäßige Verantwortung bei der Aufstellung der Haushaltsunterlagen

Bei der Aufstellung und Weitergabe der Haushaltsunterlagen (z. B. Erläuterungen, Kostenberechnungen, Pläne) sind neben den planerischen und technischen Ausführungen auch Haushaltsbelange und Fragen der Wirtschaftlichkeit zu erfassen und zu prüfen.

Dafür sind auf dem Vorblatt der Vorentwürfe (Erläuterungsbericht) auf der Kostenberechnung und auf den weiteren Entwurfsunterlagen die Vermerke gem. RE 85 vollständig anzubringen.

Mit den Vermerken werden auch die Prüfungen nach §§ 6 und 7 BHO verantwortlich vollzogen. Unterlagen ohne diese Vermerke entsprechen nicht § 24 BHO.

III. Unterlagen bei Neueinstellung einer Bau- maßnahme in den Straßenbauplan

Für die Einstellung einer Maßnahme in den Strbpl ist die Etatreife maßgebend.

Insbesondere die unter Abschnitt II Ziffer 3 dieses Leitfadens genannten Vorschriften legen fest, welche Unterlagen zu erstellen bzw. an das BMV weiterzuleiten sind.

Auf die Bedeutung des Erläuterungsberichtes sei hier nochmals hingewiesen. Insbesondere ist die Vorbemerkung zur Gliederung des Erläuterungsberichtes (s. ARS Nr 1/1985) zu beachten.

Hierbei müssen auch Umstände aufgezeigt werden, die Auswirkungen auf die Kosten der Bau-
maßnahme haben.

Bei Maßnahmen der Hauptbautitel (HBT)

– Titel 741 14 – Erweiterung von Bundesautobahnen – VDE –,

– Titel 741 16 – Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE),

– Titel 741 17 – Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE),

– Titel 741 18 – Neubau von Bundesautobahnen – VDE –,

– Titel 741 27 – Neubau von Bundesstraßen und zugehöriger Grunderwerb der Titel 821 14, 821 16, 821 17, 821 18 und 821 27

ist Voraussetzung, daß diese im Bedarfsplan als „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen sind. Ausnahmefälle ergeben sich aus Einzelfallentscheidungen des BMV nach §§ 3 bzw. 6 FStrAbG.

Bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gilt

– ARS Nr 10/1988 – StB 17/78.10.20/25Va88 vom 17. 10. 1988 –

Richtlinien über das Verfahren nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen bei Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr; hier: EKrG-Richtlinien 1988 – (VkBli. 1988, S. 850).

Für Zuwendungen nach § 5 a FStrG gelten

– ARS Nr 22/1971 – StB 2/38.49.00/2003R71 vom 15. 9. 1971 –

Richtlinien für die Gewährung von Bundeszuwendungen zu Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden und Gemeindeverbänden nach § 5 a FStrG – (VkBli. 1971, S. 566) und

– ARS Nr 13/1975 – StB 2/38.49.10/2080NW75 vom 18. 8. 1975 –

Bundeszuwendungen für Maßnahmen nach § 5 a FStrG; hier: Zuwendungsfähigkeit von Kosten für Vorsorgemaßnahmen und Umleitungsstrecken – (VkBli. 1975, S. 539).

Darüber hinaus müssen alle Maßnahmen nach § 5 a FStrG dem BMV zur Zustimmung vorgelegt werden:

– Schreiben BMV StB 24/38.49.10/48Va92 vom 4. Januar 1993 –

Zuwendungen nach § 5 a Fernstraßengesetz (FStrG) – Haushaltsvollzug –.

Für Erneuerungsmaßnahmen der Titel 741 13/23 gilt mein

– Schreiben StB 24/06.26.10/67Va91 vom 13. Juni 1991 –

Einplanungsunterlagen für die Titel 741 13/23 – Erneuerung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen –.

Den vorzeitigen Grunderwerb regeln die

– ARS Nr 5/1992 – StB 16/08.22.00/5Va92 vom 28. 1. 1992 –

Vorzeitiger Grunderwerb im Zusammenhang mit Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (VkB l. 1992, S. 620),

– Schreiben BMV StB 16/08.22.00/2SH92 vom 3. 4. 1992 –

Vorzeitiger Grunderwerb für Bundesfernstraßen; Für Erneuerung, Um- und Ausbau von im Bundeshaushalt nicht einzeln veranschlagten Baumaßnahmen – und

– Schreiben BMV StB 16/08.22.00/55Va91 II vom 15. 8. 1991 –

Grunderwerb für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes; Abwicklung rückständigen Grunderwerbs für Straßenbaumaßnahmen der DDR und des Deutschen Reiches.

Für einzeln einzustellende Maßnahmen, für die kein Gesehenvermerk erforderlich ist, sind dem BMV vereinfachte Unterlagen vorzulegen. Dies sind:

- Erläuterungsbericht mit Genehmigungsvermerk,
- Übersichtslageplan aus dem genehmigten RE-Entwurf,
- Kostenberechnungen nach AKS 85 bzw. ARS 13/1990.

IV. Baubeginn

Voraussetzung zum Baubeginn sind neben den baurechtlichen Erfordernissen auch die Veranschlagung der Maßnahme im Haushalt.

Planungs- und Kostenänderungen müssen vor Baubeginn jeder Maßnahme trotz bereits erfolgter Veranschlagung in den Hpl genehmigt sein.

Der Baubeginn neuer Maßnahmen und der Beginn neuer VKE der HBT bedarf immer der vorherigen Zustimmung des BMV.

V. Kostenfortschreibung

1. Allgemeines

Das Haushaltsrecht setzt voraus, daß die Ansätze im jeweiligen Haushalt richtig ermittelt worden sind und somit den Grundsätzen der Haushaltswahrheit und -klarheit entsprechen. Die Kostenberechnungen sind daher jährlich zu überprüfen. Sobald sich wesentliche Änderungen nach ARS 13/1990 ergeben, sind die Kosten fortzuschreiben.

2. Kostenänderungen in Bau befindlicher Maßnahmen

Kostenänderungen sind, sobald sie erkennbar werden, aber spätestens vor der nächsten Haushaltsaufstellung dem BMV mit den dazugehörigen Unterlagen geprüft vorzulegen. Werden für Vergaben bzw. Zahlungen Kostenfortschreibungen im laufenden Haushalt erforderlich, sind die neuen Haushaltsunterlagen dem BMV so frühzeitig einzureichen, daß die Veranschlagungsänderungen im Hpl rechtzeitig (vor Inanspruchnahme) erfolgen kann. Begründungen für Kosten erhöhungen, gegebenenfalls auch für Mengen-/Massenangaben (Vordersätze), sind beizufügen.

Die Anlage 3 gibt einen Überblick über die vorzulegenden Unterlagen. Als Beispiele werden 7 Fallstudien aufgezeigt.

Verzeichnis der Abkürzungen

AKS	Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
EK r G	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
HBT	Hauptbautitel
HKR	Automatisiertes Verfahren für das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes
Hpl	Haushaltsplan
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchungen
RAB-BRÜ 92	Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen
RAS-W	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
RBBau	Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Bundes im Zuständigkeitsbereich der Finanzbauverwaltung
RE 1985	Richtlinien für die Gestaltung einheitlicher Entwurfsunterlagen im Straßenbau
Strbpl	Straßenbauplan
VKE	Verkehrseinheit
VERAN	Veranschlagungseinheit
Vorl.BAFStr	Vorläufige Anweisung über die Buchung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen in den Ausgabeblättern
Vorl.VV-BHO	Vorläufige Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung
VV-HB	Verwaltungsvorschriften zur Haushalts-systematik des Bundes

- Anlage 1 zu ARS 15 / 1995
- Kriterien der Etatreife**
1. Vollständigkeit der Unterlagen nach § 24 BHO (Erläuterungsbericht, Pläne, Kostenberechnung, Zeitplan)
 2. Klarheit, Schlüssigkeit und Aussagefähigkeit der Unterlagen (Umstände aufzeigen, die Auswirkungen auf die Maßnahmen haben – z. B. Altlasten, Entschädigungen, Forderungen Dritter u. a.)
 3. Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit
 4. Verfügbarkeit der Ausgabemittel und Verpflichtungsermächtigungen
 5. Zweckbestimmung
 6. Voraussetzungen nach § 11 BHO
 7. Kostentragungspflicht
 8. Bedarfsplanrelevanz bei Maßnahmen der Hauptbautitel
 9. Beachtung des Konzeptes zur Abstufung von Bundesstraßen (s. auch § 6 Ziffer 1a FStrG)
 10. Kreuzungsvereinbarungen i. S. des ARS 10/1988
 11. Zuschüsse und Zuwendungen
Beachtung der Voraussetzungen nach §§ 23, 44, 44a BHO
(z. B. besonderes Bundesinteresse darlegen, Maßnahme noch nicht begonnen)
 12. Maßnahme nach § 5a FStrG
Beachtung der Voraussetzungen nach § 23 BHO – besonderes Bundesinteresse darlegen – ARS 22/1971 und ARS 13/1975
 13. Vollständigkeit der Prüf- und Gesehen-Vermerke im Rahmen der Zuständigkeiten
(Aufgestellt – Geprüft – Gesehen bzw. Genehmigungsvermerk bei Zuständigkeit der Länder)

Anlage 2 zu ARS 15 / 1995

**Veranschlagungs- bzw. Einplanungsgrenzen
in Kap. 1210**

Titel	Zweckbestimmung	Veranschlagung von Maßnahmen mit Kosten – in TDM –					
		global	einzel				
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen	bis 750	(Titel 712 12)	741 18	Neubau von Bundesautobahnen – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	keine	alle
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen	bis 750	(Titel 712 22)	741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	bis 3000	über 3000
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen	(Titel 711 12)	über 750	741 23	Erneuerung von Bundesstraßen	bis 5000	über 5000
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen	(Titel 711 22)	über 750	741 25	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	bis 5000	über 5000
741 13	Erneuerung von Bundesautobahnen	bis 5000	über 5000	741 27	Neubau von Bundesstraßen	bis 5000	bis 5000
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	keine	alle	a) Neubau v. Strecken	bis 5000	bis 5000	
741 15	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	bis 5000	über 5000	b) nachträgliche Lärmvorsorge	über 5000	über 5000	
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen			741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	bis 3000	über 3000
a) 6- bzw. 8-streifiger Ausbau	keine	alle		742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	bis 200	über 200
b) nachträgliche Lärmvorsorge	bis 5000	über 5000		742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	bis 200	über 200
741 17	Neubau von Bundesautobahnen			742 15	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	bis 200	über 200
a) Neubau v. Strecken	keine	alle		742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	bis 200	über 200
b) nachträgliche Lärmvorsorge	bis 5000	über 5000		742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	bis 200	über 200
				742 25	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	bis 200	über 200
				745 23	Änderungen von Überführungen (§ 12 EKRg)	bis 3000 (Kostenmasse)	über 3000
				745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	bis 6000 (Kostenmasse)	über 6000
				745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	bis 6000 (Kostenmasse)	über 6000
				822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	keine	alle
				822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	keine	alle
				882 72	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKRg (Länder). Kreuzungen zwischen Deutsche		

Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast des Landes	bis 6000 (Kostenmasse)	über 6000			
883 73 Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	bis 6000 (Kostenmasse)	über 6000		bis 5000	(Titel 883 86)
883 74 Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbänden	bis 6000 (Kostenmasse)	über 6000		(Titel 883 85)	über 5000
883 82 Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	bis 300 (Kostenmasse)	über 300			
883 83 Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben	bis 5000	(Titel 883 84)		bis 5000	(Titel 883 88)
883 84 Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben	(Titel 883 83)	über 5000		(Titel 883 87)	über 5000
883 85 Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben					
883 86 Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben					
883 87 Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben					
883 88 Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben					

Anlage 3 zu ARS 15 / 1995

Übersicht vorzulegender Unterlagen bei Kostenänderungen im Fernstraßenbau									
Fall	bisher				Änderung				Gesehenvermerk des BMV
	Maßnahme ist global veranschlagt	Maßnahme ist einzeln veranschlagt	Vorlagegrenze bisher nicht überschritten	Vorlagegrenze bisher überschritten	Kostenerhöhung unter Einzelveranschlagungsgrenze	Kostenerhöhung über Einzelveranschlagungsgrenze	Vorlagegrenze wird nicht überschritten	Vorlagegrenze wird überschritten	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	x		x		x		x		nein
2	x		x		x			x	ja
3	x		x			x	x		nein
4	x		x			x		x	ja
5		x	x			x	x		nein
6		x	x			x		x	ja
7		x		x		x		x	ja
Unterlagen für BMV Fall 1: Keine Fall 2: RE-Entwurf (2fach) mit aktueller Kostenberechnung, Begründung der Kostenerhöhung Fall 3: Übersichtslageplan aus genehmigtem RE-Entwurf und Kostenberechnung jeweils mit Genehmigungsvermerk und Erläuterungsbericht Fall 4: RE-Entwurf (2fach) mit aktueller Kostenberechnung, Begründung der Kostenerhöhung Fall 5: Aktuelle Kostenberechnung mit Genehmigungsvermerk, Begründung der Kostenerhöhung Fall 6: Genehmigter RE-Entwurf (1fach) mit aktueller Kostenberechnung (2fach), Begründung der Kostenerhöhung Fall 7: Aktuelle Kostenberechnung (2fach), Begründung der Kostenerhöhung ggfs. Nachtrag zum RE-Entwurf (2fach) Grenzfallregelungen mit BMV abstimmen Bei Maßnahmen mit mehreren VKE ist Zusammenstellung der Kosten zu einer Veranschlagungseinheit erforderlich.									

Nr. 118 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/1995
Sachgebiet 02.0: Planung und Entwurf; Allgemeines

Bonn, den 31. Mai 1995
StB 30/38.43.00/2 Va 95

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

n a c h r i c h t l i c h :

Bundesministerium der Finanzen

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau-GmbH

BMV– Außenstelle Berlin

Planung und Entwurf;

– Kostenmanagement bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen

Mein Schreiben vom 8. September 1993

– StB 30/06.26.10/79 Va 93 –

Anlagen: 2

Mit Bezugsschreiben vom 8. September 1993 habe ich auf die Notwendigkeit einer stärkeren Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau von Bundesfernstraßen hingewiesen. Ausgangssituation waren mehrere Fälle ungewöhnlich hoher Überschreitungen von Kosten, die Grundlage für Entscheidungen im Haushalts- und Finanzbereich waren.

Die Finanzsituation im Bereich des Bundes gibt Anlaß, ein besonderes Kostenmanagement bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen einzuführen. Die Regelungen entsprechen im wesentlichen der heutigen Praxis.

Ich führe sie nunmehr für den Bereich der Bundesstraßenverwaltung ein und bitte um Beachtung.

Ich verweise außerdem auf den als Anlage beigefügten Kurzbericht über das gemeinsame Kolloquium „Einsparungsmöglichkeiten im Straßenbau“ am 27./28. April 1994 in Gummersbach. Die ausführliche Fassung wird Ihnen direkt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in einer Auflage übersandt, die für eine Weitergabe von 3–4 Exemplaren an jede Ihrer nachgeordneten Dienststellen ausreicht.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

Anlage 1 zum ARS 17/95
vom 31. Mai 1995
StB 30/38.43.00/2 Va 95

Kostenmanagement bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen

(1) Allgemeines

Der hohe Straßenbaubedarf, die angespannte Haushaltslage sowie die allgemeinen Kostenentwicklungen erfordern im Bundesfernstraßenbau ein besonderes Kostenmanagement.

(2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Maßstab für die Beurteilung der Dringlichkeit von Maßnahmen ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, wobei die im Zeitpunkt der jeweiligen Entscheidung vorliegenden Fakten, insbesondere auch die voraussichtliche Höhe der Kosten zu berücksichtigen sind. Bei der Umsetzung der mit den Maßnahmen des Bedarfsplanes verfolgten investitionspolitischen Ziele ist insbesondere auch dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen.

(3) Einsparungsmöglichkeiten

Die Zusammenstellung von Einsparungsmöglichkeiten (Anhang 1; bereits mitgeteilt mit Schreiben vom 8. 9. 1993 StB 30/06.26.10/79 Va 93) und die hierzu aufgeführten allgemeinen Hinweise sind zu beachten.

(4) Beobachtung der Kostenentwicklung

Künftig werde ich die Kostenentwicklung der Maßnahmen verstärkt beobachten. Bei Maßnahmen mit erheblichen Kostensteigerungen sind Folgerungen in bezug auf

- Bedarf und Dringlichkeit gemäß Bedarfsplan,
- Einplanung in Finanzierungs- und Bauprogramme,
- Einstellung in den Haushalt

zu prüfen und ggfs. – mit Ihrer Beteiligung – umzusetzen.

(5) Vorlage von Projektkostenunterlagen

- a) Zur Verfolgung der Kostenentwicklung für die Maßnahmen des Bedarfsplans und für die gemäß § 3 bzw. § 6 Fernstraßenausbaugesetz gleichgestellten Maßnahmen mit Gesamtkosten über 20,0 Mio. DM (ARS 40/92) bitte ich mir künftig für die nachstehenden Kostenprüfstationen jeweils aktuelle Projektkostennachweise vorzulegen.
- b) Kostenprüfstationen sind der Zeitpunkt
 1. der Entscheidung über die Einleitung eines Raumordnungs-Verfahrens (ROV) oder eines nach Landesrecht entsprechenden Verfahrens,
 2. des Antrags auf Linienbestimmung gem. § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. § 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz,
 3. der Vorlage des Entwurfs nach RE,
 4. der beabsichtigten Feststellung oder beabsichtigten Genehmigung des Plans, wenn er kostensteigernde Änderungen gegenüber dem Entwurf nach RE enthält,
 5. der beabsichtigten Erteilung des Bauauftrags.
- c) Die Bezugsgröße gegenüber den aktuellen Kosten ist die Kostenangabe der letzten Bedarfsplanfortschreibung bzw. die aus der letzten Kostenüberprüfung. Bezugskosten und aktuelle Kosten sind jeweils vergleichend gegenüberzustellen. Die Kostenentwicklung einer Maßnahme bzw. Verkehrseinheit ist, beginnend von den Angaben der letzten Bedarfsplanfortschreibung, festzuhalten, so daß sie nachvollziehbar bleibt und der Bezug zu den Bedarfsplan-kosten jederzeit hergestellt werden kann.

(6) Vorlage weiterer Unterlagen

Folgende Abstimmungen bzw. Unterrichtungen mit dem/ an das BMV sind für weitere Planungszwischenschritte erforderlich:

- Unterrichtung über das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie.

- Abstimmung und Festlegung der Vorzugsvarianten vor Einleitung des ROV oder des nach Landesrecht entsprechenden Verfahrens.
- Unterrichtung über die Einleitung und die Ergebnisse des ROV oder des nach Landesrecht entsprechenden Verfahrens.

(7) Umfang und Zeitpunkt der Vorlagen

Zu den unter Abschnitt 5, Buchstabe b) genannten Kostenprüfstationen bitte ich mir ab sofort folgende Unterlagen vorzulegen:

Zu Nr. 1.: Auszüge der Raumordnungsunterlagen mit einer aktuellen Kostenschätzung der Varianten. Die Vorlageunterlagen bitte ich wie folgt zusammenzustellen:

- Übersichtsplan,
- Erläuterungsbericht,
- Variantenbeurteilung mit vergleichender Darstellung aller zu diesem Zeitpunkt entscheidungsrelevanten Belange einschließlich aktueller Kostenschätzungen unter Verwendung des entsprechenden Vordrucks aus dem ARS 13/1990.

Zu Nr. 2.: Die gem. § 16 FStrG vorzulegenden Unterlagen sollen jeweils aktualisierte Kostenschätzungen enthalten, sofern sich neue Erkenntnisse aus dem Raumordnungs-Verfahren oder dem nach Landesrecht entsprechenden Verfahren ergeben haben. Ansonsten genügt die Feststellung, daß sich die Kosten gegenüber den Angaben zum Raumordnungs-Verfahren nicht geändert haben.

Zu Nr. 3.: Kostenberechnungen nach AKS bei der Vorlage der Entwürfe entsprechend der bisherigen Praxis.

Zu Nr. 4.: Für wesentliche Kostenänderungen, die sich im Rahmen der weiteren Planungsabstimmung und im Planfeststellungsverfahren bei Planungs- und etwaigen Kostenteilungsänderungen ergeben, bitte ich **vor** der Genehmigung oder Feststellung des Plans meinen Gesehenvermerk einzuholen. Wesentlich sind Kostenänderungen, wenn die bisher von mir anerkannten Kosten einer Maßnahme (z. B. Verkehrseinheit einer BAB) um mehr als 5 % überschritten werden. Dabei sind neben den aufgrund von Planänderungen sich evtl. nur für einen Teil der Maßnahme ergebenden neuen Kosten auch die Auswirkungen auf weitere Teile der Maßnahme zu berücksichtigen (Aktualisierung der Gesamtkosten einer Maßnahme).

Ich bitte, mich von der Einleitung des Planfeststellungs- bzw. -genehmigungs-Verfahrens **und** vor Feststellung oder Genehmigung des Plans zu unterrichten und dabei zu bestätigen, daß die zugrundeliegenden Planunterlagen mit dem RE-Entwurf bzw. dessen Änderungen, die Gesehenvermerk erhalten haben, übereinstimmen.

Zu Nr. 5: Vorlage einer aktualisierten Unterlage mit berechneten Kosten gem. AKS und ARS 13/90.

Sofern auf der Basis neuer Kostendaten aktuelle Nutzen-/Kostenberechnungen vorliegen, bitte ich, die Ergebnisse den Unterlagen jeweils beizufügen.

(8) Erweiterter Anwendungsbereich

Für die übrigen Maßnahmen der Bundesfernstraßen bitte ich landesintern in Anlehnung an diese Regelungen gleichermaßen zu verfahren.

Anhang 1 der Anlage 1 zum ARS 17/95

Bonn, den 8. September 1993
StB 30/06.26.10/79 Va 93

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

DEGES

Einsparungen im Bundesfernstraßenbau

Leiterbesprechung am 29. 6. 1993 in Bonn
Leiterkonferenz Straßenbau am 30./31. 8. 1993 in Augsburg

Anlage: Zusammenstellung „Einsparungsmöglichkeiten bei Bundesfernstraßen“

In den unter Bezug genannten Besprechungen wurde im Zusammenhang mit den notwendigen Einsparungen im Bundesfernstraßenbau die stärkere Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Planens und Bauens von Bundesfernstraßen erörtert. Dabei hatte ich darauf hingewiesen, daß alle Bereiche der Planung, der Bauausführung und der Unterhaltung mit dem Ziel der Ausschöpfung aller Einsparungsmöglichkeiten überprüft werden.

In der anliegenden Zusammenstellung sind 30 Sachgebiete aufgelistet, die aus der Sicht des BMV Möglichkeiten zu Einsparungen bieten. Ich bitte Sie, die Hinweise und Anregungen der Anlage ab sofort zu beachten und anzuwenden. Ferner bitte ich, die in den Technischen Regelwerken enthaltenen Spielräume mit der Zielrichtung größter Sparsamkeit auszunutzen (siehe Punkt 28).

Der Erfolg der Einsparbemühungen hängt wesentlich von Ihrer Mithilfe ab. Insofern begrüße ich die in mehreren Ländern eingeleiteten Initiativen und Vorschläge.

Die Überlegungen zu diesem Themenkomplex sind noch nicht abgeschlossen. Mitteilung über weitere Ergebnisse und deren Konsequenzen erfolgt zu gegebener Zeit.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

Bundesministerium
für Verkehr
Abteilung Straßenbau

Bonn, den 31. August 1993
Ruf: 50 00

Einsparungsmöglichkeiten bei Bundesfernstraßen

Die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Planes und des Bauens von Bundesfernstraßen ist eine ständige Aufgabe des Bundes und der Straßenbauverwaltungen der Länder als Auftragsverwaltung des Bundes. Dabei ist insbesondere die gesetzliche Zweckbestimmung der Bundesfernstraßen für den „weiträumigen Verkehr“ bei allen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Es ist eine ständige gemeinsame Aufgabe, die Möglichkeiten der Rationalisierung und Kosteneinsparung bei

der Weiterentwicklung der Bauweisen und Bauverfahren sowie bei der Festlegung oder Veränderung von Planungsparametern auszuschöpfen.

Einsparungsmöglichkeiten erfordern häufig eine Auseinandersetzung mit entgegenstehenden Kriterien. Insbesondere die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz sind hochrangige Ziele, die nicht in Frage gestellt werden können. Gleichwohl geht es auch dabei stets um die Abwägung von Aufwand und Erfolg. Bei der Verkehrssicherheit sind Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs, die Funktion und die Lage der Strecke im Netz, die Betriebsbedingungen und die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Die hieraus sich ergebenden Spielräume sind zu nutzen. Auch für die Umweltstandards gilt das Effizienzziel. Es geht um die Erfüllung gesetzlicher Normen und rechtlicher Verpflichtungen auf der Basis der erforderlichen Nachweise und Begründungen. Darüber hinausgehenden Forderungen Dritter kann auf Kosten des Bundes als Baulastträger nicht entsprochen werden.

Der hohe Straßenbaubedarf bei gleichzeitiger Stagnation der Mittel für den Bundesfernstraßenbau ist Veranlassung für eine verstärkte Überprüfung der Möglichkeiten für Kostensenkungen und deren Ausschöpfung. Dazu wurde eine Reihe von Maßnahmen untersucht. Weitere Prüfungen sind eingeleitet. Bereits jetzt können aus Sicht des BMV einige Schlußfolgerungen getroffen werden, die im folgenden zusammengestellt sind:

A. Überprüfung der Standards

1. Querschnitte auf BAB:

Spielräume und Sparmaße des

ARS Nr. 25/1991 vom 30. 9. 1991

und des

ARS Nr. 27/1982 vom 5. 10. 1992

nutzen, allerdings unter Berücksichtigung der Belange der Behelfs-Verkehrsführung in Baustellenbereichen.

2. Ausnutzung von Zwischenquerschnitten für Bundesfernstraßen:

Nutzung der Spielräume für (2 + 1)-Querschnitte anstelle 4streifiger Straßen sowie weiterer sparsamer Gestaltungsmöglichkeiten gemäß dem im Entwurf vorliegenden ARS 1993. Hierbei sind die Vorgaben des Bedarfsplanes besonders zu berücksichtigen.

3. Verzicht auf Standstreifen:

Standstreifen sind wesentlicher Beitrag zur Sicherheit; daher Prüfung im Einzelfall unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten: an 2bahnigen Straßen bei Verkehrsstärken unter 25 000 Kfz ggf. Verzicht in Verbindung mit überwachten Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen möglich.

4. Vereinfachung von Knotenpunkten:

Überprüfung der kreuzungsfreien Lösungen bei einbahnigen Bundesstraßen, Ersatz durch plangleiche Knoten, die in der Regel eine Lichtsignalsteuerung erforderlich machen.

5. Straßenausstattung:

Spielräume bei Ausführung, Schildergrößen, Baustofffragen, Erneuerungsturnus, Ausschreibungen nutzen. Jedoch ergeben sich dort Grenzen, wo

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden.

6. Einschränkung des Radwegebaues an Bundesstraßen:

Entmischung des Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wichtig, aber Bedarfsnachweis unverzichtbar; Prüfung, ob Netzzusammenhang besteht und Radwege abseits der Bundesstraßen geführt werden können.

7. Stufenweiser Bau von Bundesautobahnen:

Abwägung zwischen kurzfristiger Einsparung (30 %) und langfristigen Mehrkosten (20-30 %); hieraus nur in Ausnahmefällen vorteilhaft.

8. Dicke von Straßenbefestigungen:

Regelungen des

ARS Nr. 30/1991 vom 16. 12. 1991

und des

RS StB 28/StB 29/38.50.05/5 Va 90

vom 7. 2. 1991

für den Zwischenausbau für mögliche Dickenreduzierungen ausschöpfen.

Erhöhte Achslasten nach europäischer Harmonisierung lassen z. Z. keinen weitergehenden Spielraum zu.

9. Reduzierung des Aufwandes für die Gestaltung von Kunstbauwerken und Lärmschutzanlagen:

Verzicht auf besondere Gestaltung, wenn dadurch Mehrkosten entstehen; Kostentragung für Herstellung und Erhaltung durch Dritte bei externen Gestaltungswünschen.

10. Standardisierung von Brückenbauwerken:

Möglichkeiten der Verwendung von Spannbetonfertigteilträgern im Rahmen der Einsatzgrenzen nutzen:

Bereits geregelt:

ARS Nr. 23/1993 vom 23. 7. 1993

11. Typisierung von Brückenbauwerken:

Möglichkeiten der Anwendung von Typen-Bauwerksentwürfen nutzen.

Bereits geregelt:

ARS Nr. 37/1992 für Wirtschaftswege-Überführungen

Prüfung von wirtschaftlichen Bauweisen ggf. durch Fertigteilbrücken

B. Handhabung des Ermessens bei Planungsentscheidungen

12. Keine vorzeitigen Zusagen

zu Lasten des Baulastträgers:

Keine Zusagen vor Abschluß der Abwägung aller Varianten und der Zusammenstellung aller Belange, insbesondere der Kriterien Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Raumordnung und Umweltschutz. Keine isolierten Vorentscheidungen, insbesondere keine Festlegungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudien (UVS); Festlegungen von größerer Kostenrelevanz nur in Abstimmung mit dem Bund.

13. Konsequente Einhaltung der abgestimmten Planung:

Änderungen bereits genehmigter Planung mit Bund rechtzeitig abstimmen; auch bei Mehrkosten Nachweis der Unabweisbarkeit erforderlich; notfalls Inkaufnahme von Verzögerungen; Bau-

würdigkeit der Maßnahme sollte der jeweiligen Ausgangslage entsprechen.

14. Lärmschutz und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen:

Die Maßnahmen dürfen nur in dem Umfang durchgeführt werden, in dem rechtliche Verpflichtungen bestehen. Eingehende Prüfung der Notwendigkeit des Umfangs und der Angemessenheit im Einzelfall; Forderungen von Naturschutzbehörden müssen dokumentiert und geprüft werden.

15. Einschränkungen bei Ingenieurbauwerken:

Stärkere Prüfung der Notwendigkeit von Ingenieurbauwerken (Brücken, Grün- und Landschaftsbrücken, Tunnel, Trogbauwerke, Einhausungen, Stützwände) hinsichtlich Anzahl und Größe (Länge, Höhe); Länge bei (Tal)Brücken, Tunnels, Grünbrücken, Troglagen, Einhausungen; dabei Berücksichtigung der Aufgaben des Baulastträgers und Grenze der rechtlichen Verpflichtungen.

C. Konzentration auf Baulastaufgaben

16. Rückführung nicht-obligatorischer Zuwendungen (§ 5 a FStrG, § 17 EKrG):

Weiterführung der restriktiven Praxis der letzten Jahre, Ausnahmen nur noch in besonders gelagerten Einzelfällen denkbar.

17. Beendigung der Übergangsregelung bei der nachlaufenden Lärmvorsorge (sog. Übergangsregelung) und der gesetzlich nicht vorgeschriebenen Lärmvorsorgemaßnahmen (sog. Härtefallregelung)

Bereits geregelt: strikte Anwendung des RS StB 15/14.80.13-60/35 Va 92 II vom 1. 2. 1993

und

RS StB 15/14.80.13-60/4 Va 93 II vom 30. 8. 1993.

18. Strengere Maßstäbe bei Lärmsanierungsmaßnahmen:

z. B. durch

- in der Regel nur passive Maßnahmen;
- Zurückstellung von Maßnahmen bei geringer Überschreitung der Grenzwerte oder relativ hochwertigen Fenstern.

19. Prüfung von Varianten (z. B. aktive-passive Maßnahmen des Lärmschutzes) und verstärkter Einbau von lärmmindernden Straßenbelägen:

Siehe hierzu

RS StB 11/14.86.22-01/92 Va 92 vom 3. 9. 1992

RS StB 11/14.86.22-01/68 Va 91 vom 16. 9. 1991

20. Kein Rückbau zu Lasten des Bundes in abzustufenden Ortsdurchfahrten:

Bereits geregelt; strikte Anwendung des RS StB 15/38.20.10-01/38 Va 92 vom 29. 12. 1992

21. Reduzierung von Umbauten an Bundesstraßen:

Bereits geregelt; strikte Anwendung des RS StB 15/38.20.10-01/38 Va 92 vom 29. 12. 1992

22. Abstufung von Bundesstraßen:

Konsequenter Abschluß der eingeleiteten Aktivitäten

23. Weniger (zusätzliche) Anschlußstellen an BAB:

Strengere Prüfung der Notwendigkeit aus der Sicht der Baulastaufgabe des Bundes

24. Keine Ausweitung der Baulastträger-Verpflichtungen:

Zurückweisung von Forderungen, die keine rechtliche Stütze haben wie z. B. Parkplätze, Zubringer zu großen Verkehrserzeugern.

25. In Zweifelsfällen Zurückstellung von Maßnahmen bis zur nächsten gesetzlichen Überprüfung

z. B. bei zeitgleicher Planung Autobahn/Bundesstraße oder Eisenbahnkreuzungsmaßnahme/Bedarfsplanmaßnahme nur das vorrangigere Projekt vorantreiben; bei Zweifeln hinsichtlich Dringlichkeit oder Querschnittserfordernis keine Präjudizien schaffen.

D. Sonstige Maßnahmen

26. Rationalisierungsmaßnahmen/Aufgabenübertragung auf Dritte:

Konsequente Ausnutzung aufgrund der technischen Entwicklung. Verstärkte Nutzung aller Möglichkeiten der Rationalisierung bei der Organisation und Durchführung des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes; vermehrter Einsatz von Privatunternehmen.

27. Qualitätssicherung:

Strenge und qualitätsorientierte Wahrnehmung der Aufsichtspflichten, so daß kostensenkende Wirkung auf spätere Unterhaltung und Erneuerung.

28. Konsequente Ausnutzung der Richtlinien-Spielräume:

Die Richtlinien-Grenzwerte und Ausnahmeregelungen sind auszunutzen, insbesondere Ausschöpfung von Einsparungsmöglichkeiten durch Variation der Ausgangsparameter (z. B. Entwurfsgeschwindigkeit, Gradientenneigung, Ausrundungs- und Kurvenradien u. a.).

29. Herabsetzung der Grenzwerte bei Planungsparametern:

Ständige Überprüfung des vorhandenen Regelwerkes aufgrund der technischen Entwicklung und neuer Erkenntnisse; Sonderuntersuchung unter Einschaltung der BAST und FGSV eingeleitet. Ziel: Kosteneinsparungsmöglichkeiten unter Beachtung der Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit.

30. Ausländische Erfahrungen nutzen:

Analyse der Erfahrungen in Frankreich, Dänemark und USA sind eingeleitet worden.

Anlage 2

zum Schreiben vom 31. Mai 1995
StB 30/06.26.10/2 Va 95

Einsparungsmöglichkeiten im Straßenbau

Kurzbericht über ein Kolloquium am 27./28. April 1994
in Gummersbach
(Durth/Lippolt/Huber)

Bestandsaufnahme und Perspektiven

In den kommenden Jahren stehen im Straßenwesen die für Planung und Durchführung von Baumaßnahmen benötigten öffentlichen Gelder nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Bei einem erwarteten geringeren Wirtschaftswachstum und aufgrund zusätzlicher Belastungen des Staatshaushaltes in anderen Bereichen wird der finanzielle Gestaltungsspielraum der Straßenbauverwaltungen zunehmend enger. Um die Möglichkeiten der Kostensenkung bei Planung und Bau zu erörtern, luden das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu einem gemeinsamen Kolloquium zum Thema „Einsparungsmöglichkeiten im Straßenbau“ am 27. und 28. April 1994 nach Gummersbach ein. Angesprochen waren die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer und die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Der Leiter der Abteilung Straßenbau im BMV, Herr MD Dr.-Ing. Huber, erklärte es als Ziel der Veranstaltung, „aus der Praxis für die Praxis“ zu Anregungen und Lösungsmöglichkeiten zu kommen.

In seiner Begrüßungsansprache dankte Herr Huber zunächst der FGSV für die Organisation des Kolloquiums und Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Durth (TH Darmstadt) für die Übernahme der Leitung der Veranstaltung. Anschließend erläuterte er die Gründe für die Durchführung dieses Kolloquiums und seine Ziele.

Eingangs wurde von Herrn Huber hervorgehoben, daß die Straßenbauverwaltung mit ihrer Arbeit wie kaum eine andere Behörde im Licht der Öffentlichkeit steht. Unabhängig davon, um welche Baumaßnahmen es sich handelt, liegt die planerische Umsetzung und konstruktive Ausbildung in jedem Fall in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers, d.h. der federführenden Straßenbaubehörde. Es gehört zu den selbstverständlichen Pflichten, dabei mit den öffentlichen Geldern wie bisher sorgsam umzugehen. Trotzdem gibt es noch Einsparungsmöglichkeiten, aus deren Vielfalt eine Auswahl vorgestellt werden soll.

Dazu gehören nicht nur die großen Maßnahmen, bei denen erhebliche Einsparungspotentiale vorhanden sind, sondern auch vielerlei Änderungen im Detail technischer Regelwerke, die in der Summe der Anwendungen Kostensenkungen erzielen. Dabei wird es manchmal notwendig sein, sich von traditionellen Qualitätsansprüchen und Entwurfsprinzipien zu lösen.

Ein Ansatzpunkt in der Planungsphilosophie sollte darin bestehen, künftig einer planfeststellungsfähigen Lösung stärker den Vorzug vor der „Konsensplanung“ zu geben. Forderungen derer, die die Kostenfolge ihrer Forderungen nicht tragen müssen, bleiben für den Planer Forderungen Dritter und nicht mehr. Es kann nicht nach dem Motto gehen „Mir ist kein Opfer zu groß, das die anderen bringen“. Forderungen Dritter ändern nichts an der Verantwortung des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde. Bei einer Konsensplanung um jeden Preis werden Baumaßnahmen zunehmend mit übergroßen Zugeständnissen an die Träger öffentlicher Belange oder an Bürgerinitiativen verbunden, die in vielen Fällen nicht länger möglich sind. Der erzielte Zeitgewinn ist gesamtwirtschaftlich gesehen nicht wirk-

sam, da durch die Verlagerung der Ausgaben an anderer Stelle Einbußen hingenommen werden müssen.

Der Vorsitzende der FGSV, Herr Präsident Dipl.-Ing. Holm (Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau, Hannover), skizzierte das Programm des Kolloquiums, wonach die 13 Beiträge vier Gebieten zugeordnet werden können.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – überhöhte Förderungen?

Im ersten Komplex berichteten vier Referenten über die Ermittlung, Darstellung und Bewertung von Kompensationsmaßnahmen bei der Entwurfsbearbeitung sowie über die Abgrenzung zwischen sinnvollen und extremen Forderungen durch Dritte. In diesem Zusammenhang wurde auf Möglichkeiten zur Ablehnung solch überhöhter Forderungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingegangen.

Der Begriff „extreme Forderung“ ist grundsätzlich schwierig zu fassen, da gerade die Gestaltung der konstruktiven Ingenieurbauwerke stark dem Zeitgeschmack unterliegt.

Herr Ltd. Baudirektor **Walther** (Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau, Hannover) unterschied in seinem Vortrag in baukostentreibende, grunderwerbssteigernde und damit akzeptanzmindernde sowie in verfahrenskostensteigernde Forderungen. Anhand der dargestellten Beispiele wurde auch deutlich, daß es derzeit keinen gesellschaftlich akzeptablen Maßstab für die Umrechnung der Eingriffsflächen in wirtschaftliche und ökologisch vertretbare Ausgleichsflächen gibt.

Zwei Möglichkeiten für die Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden von den Herren LBDi. Dipl.-Ing. **Windhager** (Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Münster) und MR Dipl.-Ing. **Schultz-Pernice** (Oberste Baubehörde, München) vorgestellt.

Da in der Eingriffsregelung des Bundes-Naturschutzgesetzes von 1976 eine Anzahl der dort enthaltenen Begriffe nicht näher bestimmt ist (z. B. erheblich, ausgleichend), werden in der Regel einzelfallbezogene Ansätze notwendig. Erschwerend für eine allgemeingültige Vorgehensweise sind zudem die regional unterschiedlichen Interessenschwerpunkte der für Natur- und Landschaftsschutz zuständigen Behörden. Wenngleich das Einsparungspotential bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen relativ gering ist, so erlauben doch beide, den Kostenrahmen nach oben sinnvoll zu begrenzen.

Während des Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, überzogene Forderungen zu unterbinden. LVerDir. **Lendermann** (Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Münster) legte dar, daß für die Durchführung des Projektes ein planfeststellungsfähiger Beschluß ausreichend ist, dessen schnelles Zustandekommen die konsensfähige Lösung unbestritten erleichtert. Nach § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes muß ein funktionaler Zusammenhang zwischen negativen Eingriffsfolgen und der Kompensation bestehen. Sind z. B. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und -raumes nicht erkennbar, ist die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für dieses Schutzgebiet nicht zwingend notwendig. Folgemaßnahmen müssen nur dann

durchgeführt werden, wenn sie durch die Baumaßnahme überhaupt erst erforderlich sind, sie dürfen jedoch über Abschlußmaßnahmen nicht hinausgehen.

So hat z. B. die Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes einschließlich der Wiederherstellung der Anschlüsse nicht zwingend den Abriß der alten Brücke zur Folge.

Darüber hinaus verwies Herr Lendermann unter dem Gesichtspunkt des Sparens auf die Möglichkeit, häufiger passiven Lärmschutz durchzuführen, sofern der Baulastträger nach Bundes-Immissionsschutzgesetz dazu verpflichtet ist, aber nur wenige Gebäude von der Baußmaßnahme betroffen sind.

Einsparungen durch Anwendung von Zwischenquerschnitten

Zwei Vorträge befaßten sich mit Einsparungsmöglichkeiten durch die verstärkte Anwendung von Zwischenquerschnitten. Herr Ltd. RDir. Dipl.-Ing. **Hartkopf** (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach) stellte dabei die Untersuchungsergebnisse der Projektgruppe „Zwischenquerschnitte“ vor. Er empfahl, u. a. den Querschnitt b2+1 bis zu Verkehrsbelastungen von 15 000 Kfz/24 h einzusetzen.

Straßen mit diesem dreistreifigen Querschnitt müssen im Interesse der Verkehrssicherheit als Kraftfahrstraße ausgebildet werden und sollten vorzugsweise planfreie Knoten haben. Damit bietet sich dieser Querschnitt auch als erste Stufe für einen späteren Ausbau zur Autobahn an. Der Haupteinsatzbereich des zweibahnig vierstreifigen Zwischenquerschnittes x4m liegt bei Verkehrsbelastungen von 15 000 bis etwa 20 000 Kfz/24 h. Sollte der DTV über 30 000 Kfz/24 h liegen, sind Standstreifen unverzichtbar, also Autobahnquerschnitte erforderlich.

Herr Ltd. MR **Stievermann** (Bayerischer Oberster Rechnungshof, München) bestätigt aus der Sicht eines Landes die Vorteile der Zwischenquerschnitte vor allem hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit anhand einiger Beispiele aus Bayern und ging auch auf Fragen des Straßenbetriebsdienstes ein. Ein erheblich höherer Reinigungsaufwand ergibt sich beim x4m an den Betonschutzwänden, dagegen ist beim Querschnitt b2+1 der Mehraufwand gegenüber herkömmlichen Landstraßenquerschnitten in der Reinigung, Grünpflege und im Winterdienst beim Streuen relativ gering.

Gerade die anschließende Diskussion um den Einsatz von Zwischenquerschnitten zeigte, daß in der Planung oftmals nur die direkten Straßenbaulastträgerkosten im Vordergrund stehen, die volkswirtschaftliche Betrachtung der Vorteile eines sicheren und flüssigeren Verkehrsablaufs aber häufig nicht beachtet wird.

Konstruktion und Gestaltung von Ingenieurbauwerken

Im dritten Themenkomplex handelten vier Beiträge von Einsparungsmöglichkeiten bei der konstruktiven und gestalterischen Ausbildung von Ingenieurbauwerken (z. B. Brücken, Gründungskonstruktionen, Lärmschutzwände).

MR Dipl.-Ing. **Standfuß** (BMV, Bonn) bekräftigte am Beispiel einer Vielzahl von Schäden, vor allem an großen und damit auch unterhaltungsaufwendigen Brücken aus den 50er Jahren, die Forderung nach Bauwerken, die in

der Gesamtheit Bau-, Unterhaltungs-, Betriebs- und Nutzerkosten wirtschaftlich sein müssen.

Gestaltungsgrundsätze sind dabei vor allem eine robuste Konstruktion, geringe Bauausführungsrisiken, Funktionsfähigkeit und Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit, leichte Prüfbarkeit, Erhaltungsfreundlichkeit und Verkehrssicherheit. Dabei begrüßte Herr Standfuß ausdrücklich die Bereitschaft zu einer schönen und interessanten Gestaltung, aber immer mit einem ausgeprägten Kostenbewußtsein und behutsam in der Wahl und Form, Farbe und Baustoff.

Auch LBDiR. Dr.-Ing. **Metzler** (Münster) ging auf die Gestaltung von Brückenbauwerken unter dem Gesichtspunkt annehmbarer Kosten ein. Neben den Beschaffungskosten sind immer auch die Kosten für Instandhaltung, Betrieb, Transport, Verwaltung und Aussonderung bei der Wahl der Bauwerkskonstruktion zu sehen. Sicherlich lassen die Begriffe „Gestaltung“ und „annehmbar“ viele Interpretationsmöglichkeiten zu, vor allem, weil die Gestaltung den veränderlichen Ansprüchen des Zeitgeschmacks und Möglichkeiten der Technik unterliegt. Eine ingenieurmäßig sinnvolle Kraftabtragung führt aber in der Regel auch zu zeitlos harmonischen und dabei kostensparenden Lösungen.

Erhebliche Reibungsverluste entstehen derzeit dadurch, daß die Entwurfsingenieure der Brückenbauwerke zu spät in die Gesamtplanung einbezogen werden. Diese Situation ist durch frühzeitige Absprachen und gegenseitige Information vermeidbar.

Lärmschutzwände haben ausschließlich die Funktion, die vom Verkehrslärm ausgehenden Belästigungen für den betroffenen Bürger zu vermindern. Aus diesem Grunde ist auf eine unaufdringliche und naturnahe Gestaltung durch den Einsatz von landschaftstypischen Materialien (z. B. Holz, Buntsandstein, vegetative Konstruktionen) und Farben zu achten. Frau OBRin **Gerhartz** (Straßenbauamt Diez) gab eine Reihe von konkreten Hinweisen zur billigeren Gestaltung der Wandkonstruktionen und ihrer Gründungen.

Bemerkenswert sind vor allem die in Rheinland-Pfalz gegenüber der ZTV „Lärmschutzwände“ reduzierten Annahmen für die Windlasten am geplanten Standort. Unbestritten sind aufwendige Lösungen mit einer Vielzahl von verschiedenen Wandelementen infolge interessanter Gestaltung.

Solche Lärmschutzwände haben nicht nur hohe Anschaffungskosten, sondern auch einen großen Unterhaltungsaufwand durch die notwendige Vorhaltung verschiedener Elemente für den Reparaturfall.

Wirtschaftliche Entwurfskonzepte für Gründungskonstruktionen, Durchlässe und Widerlager wurden von Dipl.-Ing. **Voß** (DEGES, Berlin) vorgestellt.

Dabei ging er besonders auf die Zusammenarbeit zwischen Bauwerksplanern und Baugrundgutachtern ein. Er betonte die Notwendigkeit von Baugrund- und Gründungsgutachten für wirtschaftliche Tragwerke und die Bedeutung einer kooperativen Zusammenarbeit. Sonderanschläge als Nebenangebot helfen oftmals, den Entwurf noch kostengünstiger zu gestalten.

Kostengünstiger Einsatz von Kreisverkehrsplätzen

Abschließend wurde von vier Referenten der Einsatz plangleicher Knoten unter besonderer Berücksichtigung von Kreisverkehrsplätzen diskutiert. Diese können auf-

grund geringerer Wartezeiten und des Ein-Richtungsverkehrs den Verkehrsablauf noch sicherer und wirtschaftlicher machen. Getrennt nach ihrer Lage in Innerorts-, Ortsrand- oder Außerortsbereich liegen bisher allerdings unterschiedliche Erfahrungen vor.

Für die Überarbeitung der Entwurfsrichtlinien für die Anlage plangleicher Knoten (RAS-K-1 1988) wurden von der Ruhr-Universität Bochum (Univ.-Prof. Dr.-Ing. Brilon) Kreisverkehrsplätze auf Außerortsstraßen untersucht. MR Dr.-Ing. **Behrendt** (BMV, Bonn) stellte die Ergebnisse vor und nannte Einsatz- sowie Gestaltungskriterien. Der wirtschaftliche Einsatzbereich liegt bei Belastungen von 15 000 bis 25 000 Kfz/24 h bei einstreifigen und von 18 000 bis 35 000 Kfz/24 h bei zweistreifigen Zufahrten. Vor der allgemeinen Einführung der Kreisverkehrsplätze in die Richtlinien wird der BMV noch weitere Forschungsergebnisse zur Verkehrssicherheit von versuchsweise gestalteten Kreiseln abwarten.

Um einen bewußten Bruch in der Streckencharakteristik vorzunehmen, werden zunehmend Kreisverkehrsplätze als optische Bremse am Ortsrandbereich angeordnet.

MR Dr. **Siebel** (Oberste Baubehörde, München) ging auf ihre Vorteile ein und führte die Randbedingungen auf. Sicherheitserhöhend sind beispielsweise die rechtzeitige Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit des Kreisels aus größerer Entfernung und gleichzeitig die Anordnung einer Sichtblende im Innenradius (Erdhügel, Pflanzen). Diese bewirkt bei Annäherung eine Verminderung der Geschwindigkeit aufgrund kürzerer Sichtweiten im Knoten.

Anschauliche Beispiele und detaillierte Einsatzkriterien für Kreisverkehrsplätze in Nordrhein-Westfalen, vor allem im Innerortsbereich, gab Herr Ltd. LBDi. Nikolaus (Euskirchen). Im Gegensatz zu Außerortskreiseln sollte im innerstädtischen Knoten auch Mischverkehr, also Radfahrer in der Kreisfahrbahn, möglich sein.

Folgerungen für die Praxis

Verbunden mit einem Dank an die Referenten, Gäste und Organisatoren faßt Herr Huber am Ende der Tagung die für ihn wichtigsten Diskussionsergebnisse zusammen:

Es war möglich, grundsätzliche Defizite und Änderungsansätze in der Straßenplanung offenzulegen, aber auch viele konkrete Detailmaßnahmen für Einsparungen vorzuschlagen.

Für Einsparungen im Straßenbau können wir nach seiner Meinung folgende Beiträge leisten:

1. Grundposition

1.1 Professionalität

Die Straßenbauverwaltung ist Herr des Verfahrens. Gegenüber dem eigenen Lösungsvorschlag sollte man stets auch selbstkritisch bleiben, aber ebenso kritisch gegenüber überzogenen/extremen Forderungen Dritter sein dürfen, d. h. keine Blauäugigkeit, keine Gutachtergläubigkeit. Bescheidenheit tut gut, bei sich selbst wie auch bei anderen. Maßstab sollte durch **Professionalität** geprägt sein.

1.2 Planfeststellungsfähige Lösung

Maßstab sollte die **planfeststellungsfähige Lösung** und **nicht eine Konsenslösung** um jeden Preis sein, die allen Einwänden so lange Raum gibt und so viele Diskussionen widmet, bis alle zustimmen.

Zu letzterer sind wir erstens nicht verpflichtet, zweitens kann selbst noch so guter Wille nicht verhindern, daß gutgemeinte Zugeständnisse nur zur Verlagerung der Null-Linie für neue Forderungen beim gleichen oder beim nächsten Projekt mißbraucht werden.

1.3 Gesetzliche Erfordernisse

Wir sind zur **Erfüllung der gesetzlichen Erfordernisse** verpflichtet. Alles, was darüber hinausgeht, ist freiwillig und findet schon dadurch eine natürliche Grenze. Wir sind für die projektbezogenen Eingriffsfolgen verantwortlich und werden alle Anstrengungen für deren Berücksichtigungen unternehmen. Wir werden uns dabei auch an übergreifenden Konzepten beteiligen, aber mit Verpflichtungen, die sich stets an den Eingriffsfolgen orientieren.

Wir sind nicht zur Sanierung früherer Veränderungen verpflichtet, etwa zur Sanierung von Eingriffen, die vor 50 Jahren beim Autobahnbau erfolgten.

1.4 Effizienzziel auch für Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Verkehrssicherheit und Umweltschutz sind hochrangige Ziele, die nicht infrage gestellt werden können. Gleichwohl geht es auch dabei stets um die Abwägung von Aufwand und Erfolg.

Bei der Verkehrssicherheit sind Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs, die Funktion und die Lage der Strecke im Netz, die Betriebsbedingungen und die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Auch für die Umweltstandards gilt das Effizienzziel. Es geht um die Erfüllung gesetzlicher Normen und rechtlicher Verpflichtungen auf der Basis der erforderlichen Nachweise und Begründungen. Darüber hinausgehenden Forderungen Dritter kann auf Kosten des Bundes als Baulastträger nicht entsprochen werden.

2. Konkrete Schritte

2.1 Planerische Maßnahmen

- Stufenweiser Bau,
- Ausnutzung von Zwischenquerschnitten.
- Inkaufnahme von Unvollkommenheiten, wie z. B.
 - Wechsel der Streckencharakteristik,
 - punktuelle Tempolimits,
 - Zwischenlösungen, Provisorien,
 - volle Ausschöpfung der Ausnahmehbereiche der Richtlinien.

2.2 Praktische Hilfen auf Gegenseitigkeit

- **Frühzeitige** Absprache Bund/Land über Planungskonzept und Abstimmung der kostenbestimmenden Parameter wie Brücken/Tunnel, Zahl und Lage der Anschlußstellen, Entwurfsgeschwindigkeit ect. Nach dieser Abstimmung gegenseitige Unterstützung auch bei schwierigen landesinternen Auseinandersetzungen.

- Wir halten auch Verzögerungen aus. Wir sollten uns nicht den „Schwarzen Peter“ zuschieben lassen, sondern denjenigen benennen, der durch ungerechtfertigte Forderungen Verzögerungen auslöst.

Dem Druck auf die Verwaltung, endlich ein teures Zugeständnis zu machen, sollte entgegengewirkt werden. Wir sollten versuchen, auf den Fordernden dahingehend einzuwirken, endlich durch Augenmaß beim Umgang mit Steuergeldern ein wichtiges Projekt zu deblockieren.

2.3 Anregungen für Handreichungen

- Beispielsammlungen etwa für gelungene Gestaltungen z. B. im Brückenbau und beim Lärmschutz mit der Überschrift „Ästhetik muß nicht teuer sein“.
- Liste mit Gedächtnisstützen, die uns an leicht vermeidbare Fehler erinnern:
 - z. B. ein Widerlager, das nach wenigen Jahren durch Bepflanzung nicht mehr einsehbar ist, bedarf keiner Verblendung,
 - z. B. Lärmschutzwände, die nur von der Tierwelt bewundert werden, müssen nicht den Kriterien eines Schönheitswettbewerbs entsprechen.

2.4 Anregungen für motivations-/innovationsfördernde Maßnahmen

- **HOAI**-Strukturen ändern; Kostensenkung, d. h., preisgünstige Entwürfe sollen belohnt werden. Zur Zeit wird ein Ingenieurbüro für einen über- teuerten Entwurf noch durch ein hohes Honorar nach HOAI belohnt.
- **VSVI**-Preis: Kostengünstige Gestaltungsideen sollten ausgezeichnet werden.
- **Strukturen** mit kostensenkenden Anreizen fördern. Falsche Strukturen sind solche, die Verhaltensweisen nach dem Prinzip „Mir ist kein Opfer zu groß, das andere für mich bringen“ fördern. Richtige Strukturen sind solche nach dem Prinzip „Wer bestellt, bezahlt“. Eine Lärmschutzwand kann besonders schön gestaltet werden, wenn der Fordernde sich an den Kosten beteiligt.
Eine Gemeinde, die eine Brücke mit Geländern vom Kunstschlosser und mit Kandelabern schmücken möchte, kann dies haben, aber bitte auf eigene Kosten.

3. Zielkonflikt zwischen Verantwortungsethos und Ethos der Bezahlbarkeit als besondere Herausforderung

3.1 Verantwortungsethos des Ingenieurs

Der Straßenplaner fühlt sich mit seinem Werk eingebunden in Kultur, Geschichte, Wirtschaft, Natur und Landschaft. Er sieht sich als Glied einer Generationsfolge, dem ein wichtiger Teilbereich der Infrastruktur anvertraut worden ist.

Er hat von seinen Vorgängern immer etwas übernommen, das er erhält, umgestaltet oder dem er etwas Wertvolles hinzufügt und das er am Ende seines Berufslebens guten Gewissens an seinen Nachfolger weiterreichen kann.

3.2 Ethos der Bezahlbarkeit

Ebenso war stets zeitlos gültig, ist gültig und wird stets gültig bleiben das Kriterium der Wirtschaftlichkeit. Wohl kaum einer Generation blieben die Zwänge dieses Erfordernisses erspart.

Mit begrenzten Mitteln seinen Verpflichtungen nachzukommen, gehört zur Normalität, und der wirtschaftliche Umgang mit Steuergeldern zu den Pflichten des Straßenbauers in der Verwaltung.

3.3 Zerreißprobe bei stärker werdendem Zielkonflikt

Verantwortungsethos und das Ethos der Bezahlbarkeit können in Einzelfällen zu schwierigen Zielkonflikten führen. Dabei stellen sich in der Makrobetrachtung eines Gesamtbudgets die Dinge anders dar als im Mikrokosmos eines Einzelobjektes.

Wenn es beispielsweise gelingt, die Kosten eines Großprojektes von 1 Mrd. DM um 5 % zu senken, so schafft dies Spielraum für den zusätzlichen Bau einer oder mehrerer Umgehungsstraßen im Umfang von 50 Mio. DM. In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung muß der Nutzendifferenz des Großprojektes im Falle einer Kostensenkung von 1 Mrd. DM auf 950 Mio. DM der Gesamtnutzen zweier Ortsumgehungen für 50 Mio. DM gegenübergestellt werden. Ich glaube, mit dieser Einbindung in das gesamte Bauprogramm läßt sich manche Einsparmaßnahme leichter aushalten als bei isolierter Einzelbetrachtung. Wir sollten diesen Zusammenhang nie aus dem Blickfeld verlieren.

3.4 Leidensdruck als Auslösesignal für Phantasie und Innovation

Im öffentlichen Bauwesen konnte selten aus dem Vollen geschöpft werden. Es gibt die allseits bekannte Formel „Not macht erfinderisch“. Immer dann, wenn wir unter dem Zielkonflikt leiden, wenn er uns zur Qual wird oder gar zu zerreißen droht, sollten wir nicht verzagen, sondern den Leidensdruck als Auslösesignal für eine Prüfung von besonderem Schwierigkeitsgrad empfinden und werten. Schwierige Aufgaben sind Kennzeichen unserer Zeit. Wir sollten sie als Chance zur Bewährung und zur Auszeichnung, kurzum als Herausforderung, ansehen. Gemessen an vielen Schwierigkeiten in anderen Bereichen unserer Gesellschaft dürfte es sich immer noch um eine akzeptable Herausforderung handeln. Lassen Sie uns so ehrgeizig sein, die Prüfung bestehen zu wollen, indem wir uns den Anforderungen der Zeit gewachsen erweisen.

Nicht „in Schönheit sterben“ ist die Devise. Was wir wollen, ist, der Gesellschaft mit bezahlbaren Lösungen eine nützliche, funktionsgerechte und ästhetisch akzeptable Anlage zum Gebrauch bereitzustellen.

Nach diesem Fazit von Herrn Dr. Huber kam in der abschließenden Wertung am Ende des Kolloquiums zum Ausdruck, daß es lohnend ist, alle Einsparungsmöglichkeiten zu erschließen und auszuschoöpfen, und daß diese Arbeit mit begründetem Optimismus angegangen werden kann.

Herr **Durth** dankte den Vortragenden und Diskutanten für die freie und unvoreingenommene Aussprache, die für die Baulastträger, Auftragsverwal-

tung und Rechnungshöfe gleichermaßen neue Einblicke und gegenseitiges Verständnis gebracht habe. Die große Kompetenz der Vorträge und der Teilnehmer überhaupt würde sicher dazu beitragen, das Anliegen des gemeinsamen Kolloquiums schnell und wirksam in die Praxis umzusetzen.

Herr **Holm** schloß die Veranstaltung und bat die Teilnehmer, die Ergebnisse dieses Erfahrungsaustausches in ihren Verwaltungen an die Projektbearbeiter weiterzugeben. Die Forschungsgesellschaft wird ihrerseits die Referate zusammenfassen und in einem Sonderheft veröffentlichen. Herr Holm appellierte an die leitenden Vertreter der Straßenbauverwaltungen, verstärkt eigene Fachleute mit der Beurteilung kostengünstigerer Lösungen zu betrauen, anstatt sich immer mehr von den Leistungen Dritter (z. B. Gutachtern) abhängig zu machen. Seinen besonderen Dank richtete Herr Holm an Herrn Durth für die Leitung der Veranstaltung.

(VkB l. 1995 S.407)

Nr. 119 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 18/1995

**Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf;
Entwurfsrichtlinien
07.1: Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung;
Bemessung und Gestaltung der Straßen und Wege**

Bonn, den 6. Juni 1995
StB 13/38.50.10/1 U 95

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES

BMV– Außenstelle Berlin

Kreisverkehrsplätze an Bundesstraßen außerhalb bebauter Gebiete

Mein Schreiben – StB 13/38.50.10/18 Va 94 – vom 27. Januar 1994

Anlage 1: (nicht im Verkehrsblatt veröffentlicht)

Der mit meinem Bezugsschreiben übersandte Entwurf für Einsatz- und Gestaltungsempfehlungen für außerörtliche Kreisverkehrsplätze ist aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet worden. Bei künftigen Planungen und bei der Aufstellung von Entwürfen für Kreisverkehrsplätze im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bitte ich, die in der Anlage „Einsatz und Gestaltung von Kreisverkehrsplätzen an Bundesstraßen außerhalb bebauter Gebiete“ getroffenen Regelungen zu beachten.

Im Interesse einer einheitlichen Gestaltung würde ich es begrüßen, wenn Sie auch für Kreisverkehrsplätze im

Zuge von Straßen in Ihrer Zuständigkeit hiernach verfahren.

Über Ihre Erfahrungen mit den nach diesen Regelungen eingerichteten Kreisverkehrsplätzen bitte ich, mir bis zum 1. Oktober 1997 zu berichten.

Mehrfertigungen dieses Allgemeinen Rundschreibens einschließlich Anlage sind beim Bundesministerium für Verkehr erhältlich.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. H u b e r

(VkB l. 1995 S. 415)

Berichtigung

Nr. 120 Druckfehlerberichtigung

In der unter Nr. 95 im Verkehrsblatt Heft Nr. 9/1995 veröffentlichten Bekanntmachung der Neufassung der Nr. 12 – Schiffssicherheitsverordnung – des Kapitels V des Buß- und Verwarnungsgeldkatalogs für Verstöße auf den Binnen- und Seeschiffsstraßen (BVKatBin-See) ist in der in Spalte 7 der lfd. Nr. 12.41 angegebene Bußgeldrahmen in „300 bis 5000“ zu ändern.

Bonn, den 8. Juni 1995

See 15/48.30.02/1995

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
S c h u s t e r

(VkB l. 1995 S. 415)