

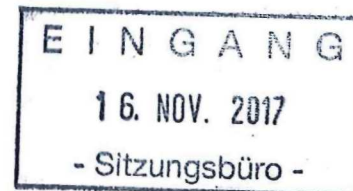
**SPD – Kreistagsfraktion  
Landkreis Ravensburg**



Rudolf Bindig, Welfenstr.14 88250 Weingarten

Herrn Landrat  
Harald Sievers

Friedenstraße 6  
88212 Ravensburg



*Nu*

Weingarten, den 14.11.2017

Antrag und Vorlage zur Sitzung des Verwaltungsausschusses am 21.11.2017 (TOP 2) und zur Sitzung des Kreistages am 23.11.2017 (TOP 3)  
„Gründung eines Planungsteams Bodensee-Oberschwaben-GmbH“ Vorlage  
0154/2017

**Vorbemerkung:** Zur Beratung dieses TOP's hat die Verwaltung eine Vorlage erarbeitet (0154/2017) Bei komplexen und vor allem kostenintensiven Vorhaben sollte so verfahren werden, dass ein Sachverhalt dargelegt und mehrere Varianten erörtert und abgewogen werden. Dies ist in der Vorlage der Verwaltung leider nicht der Fall. Es wird nur eine mögliche Vorgehensweise dargestellt. Diese Vorlage hier geht nach dem Prinzip der Abwägung von Alternativen vor, wie dies in diesem Fall sinnvoll und notwendig ist.

### **Zielbeschreibung**

In der Region gibt es eine Reihe dringlicher Bundesfernstraßenmaßnahmen. Durch eine gemeinsame Kraftanstrengung konnte erreicht werden, dass zwölf Maßnahmen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aufgenommen worden sind. Die Region hat sich auf eine Priorisierung geeinigt (siehe Anlage 1 zur Vorlage 0154/2017 der Verwaltung) Die Vorhaben 1 (B 30 Friedrichshafen-Ravensburg) und 2 (B 31 Meersburg Immenstaad) werden bereits geplant. Beim Vorhaben 3 (B 32 OU-Ravensburg Molldietetunnel) bestehen berechnete Hoffnungen, dass wegen der besonderen städtischen und regionalen verkehrlichen Bedeutung und der Kompliziertheit der Tunnelplanung das für die Planung zuständige Land Baden-Württemberg sich dieses Projektes ebenfalls bald annehmen wird. Dies wurde auch vom Ministerpräsidenten jüngst zugesagt.

Ein weiteres Ziel der Region ist es, dass auch die Vorhaben 4 (B 311n/B 313 im Kreis Sigmaringen, 5 (Lückenschluss OU-Enzisreute und Gaisbeuren) und 6 (B 31 Friedrichshafen/Waggershausen – FN/B30 alt in absehbarer Zeit, d.h. im Geltungszeitraum des BVWP soweit vorgebracht werden, dass es in diesem Zeitraum zu einem Baubeginn kommen kann oder zumindest die Planungen soweit gediehen sind, dass in der Folgezeit ein baldiger Baubeginn möglich ist.

Es sind Möglichkeiten und Alternativen zu finden, zu erörtern und abzuwägen, wie dieses Ziel erreicht werden kann.

Die Dringlichkeit der Vorhaben und die Priorisierung in der Region werden nicht im Geringsten in Zweifel gezogen. Es geht nur um die Wege der Zielerreichung.

### **Alternative A „Normalfall“**

Zuständig für die Realisierung von Bundesfernstraßenmaßnahmen sind Bund (Finanzierung und Steuerung) und das Land Baden-Württemberg. (Planung). Das Land erhält für die Planungsleistungen nach Abschluss der Planungen 3% der Baukosten vom Bund erstattet. Da die Planungskosten faktisch heute aber bei rund 10% der Baukosten liegen, hat das Land bei der Realisierung der Vorhaben faktisch ebenfalls einen namhaften Anteil (ca. 7 %) an Mitteln aufzubringen.

Da es sich um eine staatliche Leistung handelt, die „von Bund und Land zu erbringen ist“, ist im **Normalfall** davon auszugehen, dass diese Handlungsebenen ihre Aufgaben auch pflichtgemäß wahrnehmen. Der Bund hat angegeben, dass die Projekte des BVWP mit den Absichten, diesen Bereich finanziell auszustatten, abgestimmt seien. Dies würde bedeuten, dass das Land die Aufgabe hat, nicht nur die Vorhaben 1 bis 3 oder 4-6 der Prioritätenliste, sondern auch die Vorhaben 7-12 planerisch vorzubereiten.

Allerdings steht der gesamte BVWP unter dem üblichen Haushaltsvorbehalt. So wie im Normalfall der Bund seinen Finanzierungsbeitrag zu erbringen hat, so hat auch im Normalfall das Land Baden-Württemberg, die ihm obliegenden Aufgaben entsprechend wahrzunehmen.

Besondere, oder gar kostenträchtige Aktivitäten des Landkreises wären daher nicht nötig. Die Region müsste lediglich die dafür zuständigen Instanzen, wenn sie die ihnen obliegenden Aufgaben wahrnehmen, positiv begleiten.

### **Alternative B „Aktive Politische Begleitung“**

Da die regionalen Projekte einerseits mit etlichen, ebenfalls als dringlich eingestuftem Projekten in anderen Landesteilen konkurrieren und da es Engpässe im Planungsbereich gibt, kann eine besonders aktive politische Begleitung und ein politischer Lobbyismus erforderlich sein, um die Projekte der Region zu unterstützen und in der ständigen Aufmerksamkeit zu halten. Hier sind die jeweiligen kommunalen Vertreter und Vertretungen und insbesondere die Abgeordneten der Region in Land und Bund in besonderem Maße gefordert. Sie können in regelmäßiger Kommunikation mit den Entscheidungsträgern einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die jeweiligen Handlungsebenen die Projekte, wie im BVWP vorgesehen, bearbeiten und abarbeiten. Dazu steht ein breitgefächertes Instrumentarium zur Verfügung, welches von persönlichen Kontakten, Parteikontakten, mündlichen und schriftlichen Parlamentarischen Anfragen bis hin zu gezielt angestrebten Mitgliedschaften in entscheidungsrelevanten Ausschüssen reicht. Da es sich um weitgehend politisch unstrittige Projekte handelt, kann hier eine enge Kooperation der regionalen Akteure für diese Projekte erfolgen. Diese könnten sich regelmäßig in Form eines Aktionskreises oder einer Aktionsgemeinschaft treffen, um „Lobbyaktivitäten“ abzusprechen. Die technische oder formale Koordination eines solchen Aktionskreises könnte vom Regionalverband wahrgenommen werden.

Die Behauptung, dass es wegen der Mangels an geeigneten Projektmanagern zur Steuerung von Planungsprozessen quasi unmöglich sei, dass das Land seine Auf

gaben wahrnehmen kann und auch politische Einflussnahme oder Druck den Mangel an geeignetem Personal nicht kompensieren könne, ist entgegenzuhalten, dass es „nur“ um 2 oder 3 Planungsmanager geht, da die eigentliche Planungsarbeit sowieso kommerziell abgewickelt wird. Für den Regierungsbezirk Tübingen mit seinen 3 Regionalverbänden wären dies höchstens 5 bis 10 Fachkräfte mit Erfahrungen im Planungsmanagement. Hier muss das zuständige Land bei den Regierungspräsidien Gestaltungsformen der Personalgestellung finden, die es möglich machen, das entsprechende Fachpersonal einzustellen. Wenn der Landkreis dies kann, muss dies auch das zuständige Land können! Wenn es so wäre, dass die Anwerbung geeigneten Personals quasi „objektiv unmöglich“ ist, müsste dies auch für die regionalen Überlegungen gelten.

### **Alternative C „Selbsthilfe durch die Region - Variante 1“**

Die Variante geht davon aus, dass das Land keine ausreichenden Planungskapazitäten für die anstehenden Planungen bereitstellen wird. Wobei es genau genommen um die Planungssteuerung geht, da die eigentlichen Planungen sowieso schon heute an Planungsfirmen oder freiberufliche Planer gehen. Die Alternative sieht deshalb vor, dass in der Region ein Planungsteam (PBO) geschaffen wird. Als Personalausstattung für dieses Planungsteam sind ein Leiter, ein zusätzlicher Projektmanager und eine Assistenz (50%) vorgesehen. Der PBO-eigene Personal- und Sachaufwand für die Planungssteuerung liegt bei geschätzten 500 000 EUR pro Jahr, die auf die beteiligten Landkreise aufzuteilen sind. Bei der Variante 1 dieser Alternative soll davon ausgegangen werden, dass Bund und Land, da sie dafür zuständig sind, die entstehenden Kosten auch vollständig bzw. weitgehend erstatten. Aus den Berechnungen der Landkreisverwaltung in der Vorlage 0154/2017 wären bei dieser Variante also die nichterstatteten Planungskosten herauszurechnen und es würden für den Landkreis Ravensburg für den vorgesehenen Zehnjahreszeitraum die anteiligen Personalkosten für das Planungsteam in Höhe von 1,67 Mio. EUR Aufwand entstehen. Das entspräche einem jährlichen Aufwand von 160 700 EUR. Diese Variante basiert auf der Annahme, dass Bund und Land ihren üblichen Finanzverpflichtungen nachkommen (was auszuhandeln wäre) und die Landkreise freiwillig dem Land das Planungsmanagement, aber nicht auch noch die eigentlichen Planungskosten abnehmen.

### **Alternative D „Selbsthilfe durch die Region – Variante 2“**

Diese Variante entspricht dem Vorschlag der Verwaltung auf Vorlage 0154/2017. Diese Variante ist dadurch gekennzeichnet, dass die Region den zuständigen Ebenen von Bund und Land nicht nur die technische Planungsaufgabe abnimmt, sondern auch noch den größten Teil der Planungskosten. Da die Region nur 2% der Planungskosten (Teilweitergabe des Bundesanteils von 3%) erhalten soll, muss der Landkreis Ravensburg noch (je nach Szenario) für den Zeitraum von 10 Jahren rund 9,1 Mio. EUR bzw. 11,8 Mio. aufbringen, wenn die Planungskosten 10% der erwarteten Baukosten ausmachen. Da die Kosten erfahrungsgemäß eher steigen werden, ist von mindestens 1 Mio. EUR Kosten pro Jahr für den Landkreis Ravensburg auszugehen.

## Bewertung und Vergleich der Varianten

### Gemeinsamkeit aller Varianten

Alle genannten Varianten sind grundsätzlich geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen. Allen wohnen auch gemeinsame Risiken inne.

Der BVWP ist für die Zeit bis zum Jahr 2030 konzipiert. Angeblich ist er insoweit mit der Finanzplanung abgestimmt, dass alle Vorhaben, die in der 1. Dringlichkeit genannt sind, berücksichtigt werden können, d.h. geplant und zumindest mit dem Bau begonnen werden kann oder der Baubeginn unmittelbar bevorsteht. Dies würde dann ja nicht nur für die Vorhaben 4,5, und 6 der Prioritätenliste der Region gelten, sondern auch noch für die Vorhaben 7-12.

Der BVWP steht jedoch ausdrücklich unter Haushaltsvorbehalt. Die Behauptung, die auch in der Region zu hören war, Geld sei genug da, es fehle nur an Planungen ist mit äußerster Vorsicht zu sehen. Alle Erfahrungen der letzten 40 – 50 Jahre zeigen, dass der entscheidende Engpassfaktor beim Straßenbau nicht „baureife Planungen“ waren, sondern immer die ausreichende Mittelbereitstellung. Durch die Medien laufende angebliche Nichtabflüsse von Haushaltsmitteln für Baden-Württemberg im Verkehrsbereich sind immer nur kurzfristige Jahreshaushaltssteuerungsprobleme gewesen, die **aus politischen Gründen aufgebauscht** worden sind. Da das strenge Jahresabflusssystem geändert worden ist, können jetzt wegen Sonderentwicklungen kurzfristig nicht abgerufene Mittel in das nächste Haushaltsjahr übertragen werden. Damit ist die Jahressteuerungsproblematik des Finanzabflusses entschärft worden. Da der Baubedarf landesweit sehr groß ist, ist weder vorherzusehen noch zu erwarten, dass sich die Grundsituation ändern wird, dass die Finanzmittel nicht mehr der entscheidende Knappheitsfaktor sein werden. Die Ansicht, Geld sei genug da, es fehle nur an den baureifen Planungen, ist – zumindest über einen längeren Zeitraum – nicht verantwortlich vertretbar. Wenn eine solche Situation überhaupt einmal eintreten sollte, dann ist dies allenfalls eine kurzfristige Situation

Was die Mittelausstattung des BVWP angeht, so ist dies zudem der BVWP **einer** bestimmten Bundesregierung und **einer** bestimmten politischen Parlamentsmehrheit in **einer** besonderen politischen Situation. Geänderte politische Mehrheiten können jederzeit andere Schwerpunkte im Verkehrsbereich setzen, wie z.B. noch stärkere Akzentsetzung im Bereich Erhalt der Straßeninfrastruktur, Ausbau- vor Neubau, Verschiebungen der Investitionen unter den Verkehrsträgern Straße/Schiene usw. Dieses Veränderungsrisiko ist bei allen Varianten gegeben.

Was das Fördern und Voranbringen der konkreten Planungen der 3 Vorhaben angeht, so sind die notwendigen Planungszeiten bei allen Varianten ähnlich oder gleich, wenn überhaupt geplant wird. Wenn es sehr gut läuft, kann eine Planung vielleicht in 8 Jahren erfolgen, sie kann bei normalem Verlauf aber auch 10 Jahre oder bei schwierigem Verlauf auch 12 und mehr Jahre dauern. Zudem besteht in allen Varianten noch das Risiko eines möglichen Rechtsweges. Vorstellungen, Erwartungen oder Hoffnungen, dass die Planung bei einer privat organisierten Planung deutlich schneller verlaufen, lassen sich nicht begründen. Bei allen genannten Varianten kann es also faktisch nur darum gehen, ob gegen Ende der 20-er Jahre die Planungen weitgehend fortgeschritten oder bereits abgeschlossen sind.

Die in der Diskussion über die Errichtung eines regionalen Planungsteams gern herangezogene Analogie zur Problematik der Planungen bei der Südbahn ist nicht heranziehbar. Die Bahn hat keine regionalen Planungskapazitäten und ist planerisch mit den Großprojekten überbeansprucht. Sie selbst hat wenig Interesse an einer zügigen Verwirklichung der Elektrifizierung gezeigt. Außerdem ist die Bahn als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen (in öffentlicher Hand) eher politikfern. Direkte politische Bezüge und Verantwortlichkeiten in der Region und beim Land gibt es nur in geringem Maße. Der Planungsprozess ist zudem anders gelagert, da es im Wesentlichen um Maßnahmen auf einer festliegenden Trasse im Bahneigentum geht. Hier war es möglich und richtig die Sache selbst in die Hand zu nehmen, da die Bahn offensichtlich nicht willens war, die notwendigen Planungen vorzunehmen.

Beim Straßenbau hingegen gibt es klare politische Verantwortlichkeiten und regional mehr oder weniger vorhandene Planungskapazitäten. Beim Landesverkehrsministerium besteht nicht nur die Verpflichtung, sondern auch ein großes (Eigen-) Interesse, die für Baden-Württemberg vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen und die zur Verfügung stehenden Mittel auch zu verbauen. Ein Nichthandeln ist ein Politikum und kann unmittelbare politische Konsequenzen für die Verantwortlichen haben.

### **Einschätzung der Varianten**

Die **Alternative A Normalfall** geht davon aus, dass der Bund ernsthaft bemüht ist, den BVWP „wie beschlossen“ umzusetzen und zu finanzieren und das Land sich ebenfalls um eine zügige Realisierung bemüht. Da das Land näher an den praktischen Fragen der Realisierung ist, befolgt es eine eigene Umsetzungsstrategie. Dazu ist es notwendig innerhalb der Maßnahmen der 1. Dringlichkeit der Vorhaben wiederum eine Reihung vorzunehmen, da es unmöglich ist, alles auf einmal planerisch zu beginnen und dann zu realisieren. Dabei wird jeder Landesverkehrsminister, egal welcher Partei er angehört, auf eine ausgewogene Berücksichtigung aller Landesteile achten müssen. Der Landesverkehrsminister hat angekündigt, seine Vorstellungen zur Umsetzung des BVWP am 18.11.2017 öffentlich bekannt zu machen. Überlegungen zu eigenen Initiativen ohne Kenntnis dieser Vorstellungen sind von vornherein mit dem Makel der Unseriösität behaftet. Erst in Kenntnis der Umsetzungsvorstellungen des Landes kann eingeschätzt werden, ob überhaupt und wenn welche zusätzlichen Initiativen erforderlich sind.

Wenn alle Instanzen des Staates ihre Aufgaben korrekt wahrnehmen, müsste sich mit der Variante A das angestrebte Ziel ohne größere Zusatzanstrengungen personeller und finanzieller Art erreichbar sein. Wobei allerdings die Einsicht vorhanden sein muss, dass jeder Landesverkehrsminister auf eine Ausgewogenheit der Realisierungen bei den Straßenbauprojekten innerhalb des Landes achten muss. Daher muss damit gerechnet werden, dass jeder Landesverkehrsminister Versuchen, eine Region besonders zu bevorzugen, mit seinen Steuerungsmöglichkeiten entgegentreten wird (muss).

Obwohl diese Variante zurecht eigentlich der „Normalfall“ sein sollte, mag es etwas „blauäugig“ sein, allein darauf zu vertrauen, eine zusätzliche politische „Lobbyarbeit“ kann deshalb durchaus nützlich sein.

Die **Alternative B „Aktive politische Begleitung“** ist eine systemgerechte und akzeptierte Möglichkeit, Einfluss auf das Umsetzungsgeschehen des Landes zu nehmen. Hierbei kommt es vor allem darauf an, darauf hinzuwirken, dass die Vorhaben der Region nicht durch politische Aktivitäten aus anderen Gebieten zurückgedrängt werden und effektiv an ihrer Realisierung gearbeitet wird.

Dass die vorgeschlagene enge Kooperation der politischen Vertreter der Raumschaft und das „Ziehen an einem Strang“ in der vorgeschlagenen Weise durchaus Erfolg haben kann, hat sich in der Region in der Vergangenheit bereits einmal erwiesen. Bei der Umsetzung der dringlichen Straßenprojekte im Kreis Ravensburg ist damals eine Rangordnung und Prioritätensetzung vereinbart worden. Im engen Zusammenwirken mit den Abgeordneten der Region aus Land und Bund ist dann die Umsetzung der Vorhaben vorangetrieben worden. So sind folgende Maßnahmen realisiert worden: B 32 OU Altshausen, B 12 OU Amtzell in zwei Bauabschnitten, B 18 OU Isny, A 96 Lückenschluss Leutkirch – Dürren, B 30 Nordabschnitt, B 30 Südabschnitt. Dies ist gelungen, weil die beteiligten Abgeordneten sich teils zusammenwirkend teils einzeln wirkend jeweils in ihren Einflussbereichen intensiv um das Voranbringen der Vorhaben bemüht haben. Diese Möglichkeit ist auch im vorliegenden Fall gegeben und durchaus zielversprechend. Der Landkreis kann diese Vorgehensweise natürlich nur anregen und aktiv unterstützen.

Die **Alternative C „Selbsthilfe durch die Region – Variante 1“** Diese Alternative hat wenig Zutrauen in die Handlungsfähigkeit der zuständigen staatlichen Instanzen. Sie hat insbesondere Zweifel, dass das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg Willens und in der Lage ist, seine Aufgaben wahrzunehmen. Sie geht praktisch von einem „Staatsversagen“ der zuständigen Behörden, insbesondere des Landes, aus und sie traut auch den Abgeordneten der Region wenig zu, indem sie nicht glaubt, dass diese etwas für die Region erreichen können. Es bleibt nur der Weg der Selbsthilfe, Deshalb sieht diese Alternative vor, dass die Region, obwohl sie dafür nicht zuständig ist, die „Sache selbst in die Hand“ nimmt.

Eine solche Vorgehensweise ist im Kern politisch „systemfremd“. Wo kommen wir in unserem politischen System hin, wenn jede politische Ebene, da sie meint, dass eine andere politische Ebene ihre Aufgaben nicht hinreichend wahrnimmt, diese selbst in die Hand nimmt. Man stelle sich dies im Bildungsbereich oder Sicherheitsbereich vor.

Die erörterte Variante 1 sieht vor, dass die zuständigen Instanzen, wenn ihnen schon die technische Ausführung (hier: Planungssteuerung) abgenommen wird, wenigstens zu ihren Finanzverpflichtungen stehen. Dies würde bedeuten, dass das regionale Planungsteam die Planungskosten erstattet bekommt: 3% vom Bund und 6-7% vom Land. Dies wäre, bei aller Problematik der Vorgehensweise, noch eine tolerable Verfahrensweise. Die Region würde dem Land das „Management“ des Planungsprozesses abnehmen, weil es sich dort offensichtlich schwertut, aber nicht auch noch die Finanzierung. Für diese Variante müssten die Bedingungen mit dem Land noch ausgehandelt werden. Diese Variante würde einen möglichen Weg zur Umsetzung der Maßnahmen des BVWP darstellen. Es zeichnet sich leider ab, dass das Land auf solche Überlegungen nicht eingehen wird.

Die **Alternative D „Selbsthilfe durch die Region – Variante 2“** ist die politisch systemwidrigste Vorgehensweise. Zunächst gilt auch bei dieser Variante in besonderem Maße das, was für die Alternative C zur „Rolle des Staates“ gesagt worden ist. Diese Variante nimmt den zuständigen politischen Ebenen nicht nur die Wahrnehmung ihrer Aufgaben ab, sondern übernimmt auch noch größtenteils die Planungskosten.

Von den 10% Planungskosten der Baukosten werden am Ende des Planungsprozesses nur 2% erstattet. Die benötigten Mittel sind aus den „freien Mitteln“ des Landkreises zu entnehmen. Je nach Szenario sind dies rund 900 000 € bis 1 Mio. € **im Jahr** für den Landkreis Ravensburg. Vorgesehen ist, dass ein Planungsteam die Planungen von 3 Vorhaben der Region steuern soll. Da auch das Planungsteam und die freien Planungsträger die Planungen nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)“ durchführen müssen, werden auch sie den üblichen Planungszeitraum benötigen. Im Planungsprozess sind immer wieder „hoheitliche Entscheidungen“ zu treffen, die von den staatlichen Behörden des Landes und des Bundes vorzunehmen sind. Diese Mitwirkungsnotwendigkeiten werden vom zuständigen Landesverkehrsministerium dazu eingesetzt werden (müssen), darauf zu achten, dass die ausgewogene Berücksichtigung aller Landesteile und die vom Land selbst geplante Umsetzungsstrategie nicht durch einander kommt. Das Planungsteam kann zwar die Planung vorantreiben, aber es kann keinen wesentlichen schnelleren Ablauf der Planung garantieren. Außerdem besteht das Risiko, dass eine möglicherweise teuer erreichte schnellere Planung wieder dadurch „normalisiert“ oder verzögert wird, dass bis zum tatsächlichen Baubeginn zusätzliche Kriterien des Landes herangezogen werden.

### **Vergleich der Alternativen**

Ein Vergleich der Alternativen ergibt, dass die Alternative A als vielleicht zu „gutgläubig“ und „staatsvertrauend“ anzusehen ist, die Alternative C Variante 1 hängt von der Bereitschaft des Landes ab, die Planungskosten „fair“ zu erstatten. Eine solche Bereitschaft ist bisher jedoch nicht erkennbar. Trotzdem lohnt es sich, einen Versuch zu unternehmen, in diese Richtung hin, mit dem Land zu verhandeln. Dann wäre die Alternative C Variante 1 eine zwar systemisch problematische aber erörterungswerte Vorgehensweise.

Derzeit bleiben die Alternativen B und D. **Beide Alternativen sind geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen. Sie sind als funktional äquivalent anzusehen. Keine dieser beiden Varianten, kann sicher von sich behaupten, eine bessere und schnellere Zielerreichung zu ermöglichen.**

Beide Varianten sind mit ähnlichen Grundrisiken der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes behaftet. Bei der Variante B muss der politische Einfluss darauf hinwirken, dass das Land die notwendigen Managementkapazitäten zur Steuerung der Planungsprozesse schafft, bei der Variante D werden diese selbst geschaffen, müssen aber auch selbst bezahlt werden. Für die Planungen ist in jedem Fall ein Zeitraum von mindestens 8, 10 und mehr Jahre zu veranschlagen. Die Variante B ist mit keinen oder nur mit äußerst geringen Koordinierungskosten verbunden, bei der Variante D wird der Kreis Ravensburg mit geschätzten 10 Mio.€ belastet. Bei der Variante D unter Anwendung des Eckpunktepapiers „VwV Finanzierungsbeteiligung Straßen“ zieht sich das Land weitgehend aus dem gesetzlichen Planungsauftrag zurück. Zusätzlich liegt das weitere Kostenrisiko beim Landkreis. Dieses hohe Kostenrisiko, wird in der Vorlage 0154/2017 Seite 5 richtig beschrieben. „Der genannte finanzielle Bedarf ist geschätzt und kann beispielsweise bei zeitlichen Verzögerungen während des Planungsablaufes, bei erhöhten Umplanungsbedarf bei intensiver früher Öffentlichkeitsbeteiligung oder bei Erhöhung der Baukosten differieren.“ Alle Erfahrung bei Straßenplanungen lehrt, dass es bei einem so langen Planungszeitraum zu solchen Kostensteigerungen kommen wird.

Bei ähnlicher Geeignetheit das Ziel zu erreichen, ist selbstverständlich die deutlich kostengünstigere Variante zu wählen. **Es wäre geradezu unverantwortlich, für die vage Hoffnung einer im günstigsten Verlaufsfall vielleicht möglichen geringfügigen Planungszeitverkürzung Kreismittel in dieser Höhe einzusetzen.**

**Bei einer Abwägung muss vor allem bedacht werden, welche alternative Einsatzmöglichkeiten es für das vorgesehene Geld gibt. Der Kreis könnte seine Berufsschulen sanieren, der Kreis könnte sich im sozialen Wohnungsbau engagieren, der Kreis könnte seine eigenen teils maroden Kreisstraßen erneuern, der Kreis könnte sich im sozialen Bereich engagieren oder größere Projekte im ökologischen Bereich verwirklichen usw. usw.**

Aus den vorgelegten Gründen wird folgender **Beschlussvorschlag** gemacht:

1. Der Landkreis Ravensburg soll zur Förderung der Umsetzung der im BVWP vorgesehenen Maßnahmen die Alternative B befolgen.
2. Die Maßnahme wird als neues Handlungsfeld in die Kreisstrategie aufgenommen.

P.S.: Beim Schreiben dieses Textes lag die Umsetzungskonzeption des Landes für den BVWP noch nicht vor. Es ist angekündigt worden, dass das Land eventuell am 18.11.2017 diese Konzeption vorlegen wird. Eventuelle Aussagen des Landes zu den Vorhaben der Region wären noch in diese Vorlage einzuarbeiten.