

10 Straßenbauhaushalt des Bundes

– Bericht des Ministeriums

Minister Harry Kurt Voigtsberger trägt vor:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat unlängst eine neue mittelfristige Finanzplanung für das Jahr 2013 bis 2015 für Bedarfsplanmaßnahmen und die Einhaltung und Erhaltung der Bundesfernstraßen bekanntgegeben. Wie Sie der Ihnen vorliegenden Tischvorlage (**Anlage 5; zu TOP 10**) entnehmen können, bleiben darin die Erhaltungsansätze annähernd unverändert, wogegen im Bereich Bedarfsplanmaßnahmen eine deutliche Absenkung zu verzeichnen ist, sodass für das Jahr 2013 mit 70 Millionen € und für 2014 mit rund 94 Millionen € gerechnet werden muss. Wenn es sich auch hierbei nur um vorläufige Zahlen in der mittelfristigen Finanzplanung handelt, ist doch festzustellen, dass zum Beispiel für das Jahr 2014 eine Mittelkürzung von 16 % und bezogen auf den Bereich der Bedarfsplanmaßnahmen sogar von 41 % gegenüber den bisherigen Ankündigungen vorgesehen ist. Diese Entwicklung hat erhebliche Auswirkungen auf die Abwicklung der laufenden Projekte, ganz zu schweigen von der Möglichkeit etwaiger Neubeginne. Es ist unsere Zielsetzung, einen Eingriff in den Verkehr durch das Baugeschehen so kurz wie möglich zu machen. Auf Basis der bisherigen mittelfristigen Finanzplanung wären ausschließlich Neubaumaßnahmen, also Maßnahmen ohne Verkehrsbelastung, von Bauzeitverlängerung betroffen gewesen. Hier gibt es aber jetzt keinen weiteren Spielraum mehr.

Die weitere Kürzung der Mittel wird zwangsläufig zu zeitlichen Streckungen bei den laufenden Ausbaumaßnahmen führen. Statt Baubeschleunigung zur Stauvermeidung werden wir wahrscheinlich zu Bauzeitverlängerungen mit Inkaufnahme von weiteren Staus gezwungen sein.

Um diese Problematik sachgerecht bei dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diskutieren zu können, ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW aufgefordert worden, auf der Basis der nun bekannten Finanzplanung jeweils ein Szenario zu entwickeln und das auch gegenüber dem Bund vorzustellen. Über den Fortgang dieser Diskussionen werden wir Sie informieren. Wenn wir keine wesentlichen Verbesserungen erreichen, dann wird es sicherlich hinsichtlich der Baumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen erhebliche Schwierigkeiten geben.

Bernhard Schemmer (CDU) weist darauf hin, dass ihm keine Tischvorlage vorliege. Dies zeige wieder einmal die Qualität der Landesregierung.

Christof Rasche (FDP) kann die Schilderung des Ministers nicht nachvollziehen. Diese Finanzplanung sei fast identisch zu der Finanzplanung von vor der Zeit der Konjunkturpakete. Die Ausführungen des Ministers hätten offensichtlich nur den Zweck, die Prioritätenliste, die unter dem nächsten Tagesordnungspunkt behandelt werde, zu begründen.

Minister Harry Kurt Voigtsberger teilt mit, dass der Bundesverkehrsminister zu der mittelfristigen Finanzplanung Stellung genommen haben. Darüber hinaus sei heute eine Pressemitteilung aus seinem, Ramsauers, Hause bekannt geworden, in der er verärgert auf die Kritik hinsichtlich des Volumens der mittelfristigen Finanzplanung und des Investitionsstaus reagiere:

Ich sage dazu ganz klar: Ich bin es einfach leid, dass ich für die über viele Jahre aufgelaufenen Defizite in Haftung genommen werde, ihm aber hauptsächlich vom Finanzminister die Möglichkeiten genommen werden, Veränderungen herbeizuführen.

Dies zeige, dass sich Herr Ramsauer, was den Bundesetat angehe, nicht durchsetzen könne. Die Landesregierung müsse dies zur Kenntnis nehmen. Wenn sich das nicht ändere, werde es für die Baumaßnahmen konkrete Konsequenzen habe.

MDgt Ekhart Maatz (MWEBWV) ergänzt, im Jahre 2014 werde es eine Kürzung von 94 Millionen € geben. Damit falle das langjährige Mittel auf 132 Millionen €. Dies betreffe jedoch nicht Nordrhein-Westfalen alleine, sondern alle Länder. Bundesverkehrsminister Ramsauer habe deutlich gemacht, dass für alle Verkehrsträger gemeinsam etwa 4 Milliarden € fehlten. Vor dem Hintergrund werde man in NRW nicht mehr in der Lage sein, die laufenden Baumaßnahmen im Jahre 2014 wie geplant zu bedienen, geschweige denn neue Baumaßnahmen zu beginnen. Was das Jahr 2011 angehe, gehöre Nordrhein-Westfalen zu den ganz wenigen Ländern, die vom Bund so mit Geld versorgt würden, dass noch dringende Maßnahmen durchgeführt werden könnten.

11 Straßenbau in NRW

– Bericht des Ministeriums

Vorlage 15/854

Bernhard Schemmer (CDU) bittet um einen Bericht des Ministers.

Im Übrigen halte er es nicht für sinnvoll, ein derart wichtiges Thema erst als Tagesordnungspunkt 11 zu behandeln, nur weil es der Mehrheit dieses Hauses oder der Landesregierung nicht gefalle.

Minister Harry Kurt Voigtsberger trägt vor:

Die Verfahrensweisen sind transparent gewesen. Wie mir alle Kolleginnen und Kollegen sagten, gab es noch nie ein solches Verfahren, das man die Priorisierung veröffentliche. Ich weiß, es hat eigentlich immer Prioritäten gegeben, weil die Budgets nie gereicht haben. Aber dies war bislang nie transparent. Bestimmte Projekte gingen halt nicht weiter. Man wusste nie richtig, warum. Genau das wollen wir nicht. Hier stellen wir uns natürlich einer offenen Kritik, aber wir können das sehr gut begründen.

Es ist immer so, dass die Maßnahmen, die umsetzbar sind, mit den Maßnahmen, die geplant werden, nie übereinstimmen. Darüber hinaus gibt es den Vorrang für Erhalt vor Ausbau und Neubau. Insoweit haben wir umgeschichtet. Darüber hinaus haben wir, als ich das Amt angetreten habe, ein völlig überzeichnetes Bauprogramm vorgefunden. 2010 waren Projekte für 265 Millionen € ausgewiesen, aber es sind nur Mittel von 67 Millionen € dafür eingesetzt worden. Das heißt, das Programm war überzeichnet und kann nicht ausfinanziert werden. Ich weiß natürlich auch, warum so etwas gemacht wird, nämlich damit man vor Ort sagen kann, das Projekt sei im Programm. Im Kern weiß man aber, dass es faktisch nicht umsetzbar ist.

Gleichzeitig sind 116 Landesstraßen in Stufe 1. Bei Planungsfortschritt würden das weitere 740 Millionen € bedeuten. Das allein macht deutlich, dass man zu einer Art Priorisierung kommen muss, wenn man mit diesen Problemen seriös umgehen will.

Was haben wir gemacht? – Wir haben diese 116 Projekte priorisiert. Der Bedarfsplan bleibt völlig unberührt. Wir wollen, dass der Planungsaufwand auf wenige Projekte gebündelt wird. Ich glaube, dass wir damit nicht nur Geld einsparen, sondern dass wir diese Projekte schneller umsetzen können.

Gleichzeitig haben wir ein Defizit beim Landesbetrieb Straßenbau vorgefunden. Auch das muss in den nächsten Jahren erwirtschaftet werden. Sie sehen, es ist sinnvoll, mit Projekten vernünftig umzugehen.

Ergebnis der Priorisierung ist: Wir haben von diesen 116 Maßnahmen 37 Maßnahmen mit einem Volumen von 224 Millionen € als vorrangig zu planen festgelegt. 20 Maßnahmen mit einem Volumen von etwa 156 Millionen € werden nach

dem Ergebnis der jetzigen Planungsstufe noch einmal in der Priorität beurteilt. Die warten wir erst einmal ab. Bei allen anderen Maßnahmen wird der Planungsschritt noch abgeschlossen, diese aber ansonsten nachrangig behandelt.

In dem Ausbau- und Neubauprogramm haben wir insgesamt 55 Millionen €. Wenn Sie diese Summen gegenüberstellen, wissen Sie, dass wir damit das, was wir an Finanzmitteln haben, entsprechend umsetzen können.

Bei den Bundesstraßen sieht das Verhältnis noch gravierender aus. Unter dem Tagesordnungspunkt zuvor haben Sie erfahren, dass der Bund seine durchschnittlichen Mittel auf 132 Millionen € in 2014 kürzt. Für 174 Maßnahmen im vordringlichen und weiteren Bedarf stehen 6,6 Milliarden € zur Verfügung. Diese haben wir nun priorisiert. Wir haben 96 Maßnahmen als vorrangig zu planen mit einem Volumen von 4,3 Milliarden € festgelegt. Jetzt stellen Sie einmal die 132 Millionen € dagegen. Das heißt, um die Projekte abzarbeiten, benötigen wir 30 Jahre. Bei 30 Vorhaben warten wir noch auf den Abschluss des Planungsschrittes. Anschließend werden wir die Priorität festlegen. 48 Maßnahmen werden als nachrangig zu planen eingestuft.

Im Kern ist alles das, was wir an Geld haben, umsetzungsfähig. Ich sage noch einmal: Die Projekte, die als vorrangig angegangen werden, sind die Projekte, die wir in der Umsetzbarkeit und in der Akzeptanz als mehr oder weniger realisierbar einschätzen. Ich bin davon überzeugt, dass wir in der Vergangenheit für Entscheidungsträger vor Ort oft ein Ventil geöffnet haben nach dem Motto: Damit wir uns jetzt nicht entscheiden müssen, planen wir weiter. Dann muss ich mich erst mal nicht entscheiden. – Nur so lässt sich erklären, dass ich Projekte vorgefunden habe, die 20, 30, 40 Jahre im Planungsverfahren sind und trotzdem keine Chance auf Realisierung haben.

Mit dieser Schwerpunktsetzung bei der Planung gehen wir ein vernünftiges Verfahren an. Wer sich das ein bisschen unvoreingenommen anschaut, wird feststellen, dass dies vernünftig ist. Nur so kann man mit begrenzten Mitteln derartige Projekte handhabbar machen.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedankt sich beim Minister für die vorgenommene Priorisierung.

Er fordere die CDU-Fraktion auf, eine klare Linie vorzugeben. Man könne nicht auf der einen Seite die Landesregierung aufgrund eines angeblich überschuldeten Haushalts verklagen und auf der anderen Seite mehr Straßenbauprojekte durchführen wollen. Wenn mehr oder schneller gebaut werden solle, dann müsse auch dargelegt werden, woher die fehlenden Mittel kommen sollten. Opposition sei wichtig und gut, müsse aber auch intelligent sein.

Was die Tagesordnung angehe, weise er darauf hin, dass man sich in der Obleuerunde auf die Tagesordnung verständigt habe. Darüber hinaus habe insbesondere die CDU den Tagesordnungspunkt 1 zeitlich in die Länge gezogen. Insofern sei der Vorwurf des Abgeordneten Schemmer völlig fehl am Platze.

Christof Rasche (FDP) hält es für sinnvoll, dieses Thema in der nächsten Sitzung zu Beginn der Sitzung zu beraten.

Dass die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen von 67 Millionen € auf 55 Millionen € reduziert worden seien, führe natürlich dazu, dass Projekte gestrichen werden müssten.

Er stelle sich die Frage, wie das Ministerium mit Beschlüssen des Parlaments umgehe. Diese Beschlüsse dürften nicht auf den Kopf gestellt werden.

Es stehe der Vorwurf im Raum, dass Projekte willkürlich gestrichen worden seien. Von daher stelle sich eine ganze Reihe von Fragen.

Des Weiteren möchte er wissen, ob es sich um eine Priorisierung der Projekte oder um eine Priorisierung der Planung handele. Dies gehe aus den Mitteilungen nicht hervor.

Rainer Schmeltzer (SPD) führt aus, da man immer über die Planungsstände der Landesstraßen und der Bundesstraßen gesprochen habe, sei es für ihn logisch, dass man hier über die Planungsstände und die vorrangigen und nachrangigen Planungen spreche.

Grundsätzlich schließe er sich dem Verfahrensvorschlag des Abgeordneten Rasche an, wenngleich er sich über diesen Vorschlag wundere, da der Abgeordnete Rasche in den vergangenen Monaten immer wieder auf die Vorlage dieser Prioritätenliste gedrängt habe.

Ihn verwundere, dass die Opposition die Prioritätenliste in der Presse als Horrorliste bezeichnet habe. Hierzu entstehe der Eindruck, dass man sich bereits mit dieser Liste befasst habe. Wenn man diese Liste nicht gelesen und verstanden habe, sollte man solche Äußerungen nicht von sich geben.

Er begrüße, dass bei der Erstellung der Prioritätenliste Qualität vor Zeit gegangen sei. Jetzt lägen Wahrheit und Klarheit auf dem Tisch. Auch er halte es für unlauter und unseriös, den Menschen und Gebietskörperschaften in diesem Land jedes Jahr aufs Neue vorzugaukeln, dass Straßen, die sich in Planung befänden, bald gebaut würden. Die Anzahl der Baumaßnahmen in den Listen sei weit höher als die Anzahl der Maßnahmen, die mit dem zur Verfügung stehenden Geld umgesetzt werden könnten.

Seitens der Opposition werde suggeriert, dass entweder ein Planungsstopp verhängt oder die Anzahl der Straßenbaumaßnahmen in NRW halbiert werde. Beides entspreche nicht der Wahrheit.

Der Abgeordnete Schemmer werfe der Landesregierung vor, dem Bundesverkehrsminister nicht ihr Konzept vorgestellt zu haben. Umgekehrt frage er aber, ob der Bundesverkehrsminister den Landesverkehrsminister vorab über die Kürzung der Mittel auf 132 Millionen € informiert habe.

Er begrüße, dass man nun endlich den Menschen im Lande sagen könne, welche Straße vorrangig und welche nachrangig behandelt werde.

Olaf Lehne (CDU) hält es für unerträglich, dass die sogenannte Koalition der Einladung eine Liste vorlege, die lediglich zur Kenntnis genommen werden solle, ohne die Möglichkeit zu haben, daran noch etwas zu ändern.

Wolfgang Exler (CDU) würde es begrüßen, wenn die Liste um eine Spalte „Begründung“ ergänzt würde, um zu erfahren, welche Gründe zu der Priorisierung geführt hätten.

Zu einzelnen Projekten habe auch er noch Nachfragen, beispielsweise zur A 46. Aber dies werde dann in der nächsten Sitzung geschehen.

Rainer Schmeltzer (SPD) weist darauf hin, dass die Prioritätenliste nicht von der Koalition, sondern von der Landesregierung stamme.

Ein solches Vorgehen, nämlich die Vorlage einer Prioritätenliste, habe es zwischen 2005 und 2010 nie gegeben. Insofern begrüße er die Vorgehensweise der jetzigen Landesregierung.

Bernhard Schemmer (CDU) kritisiert, dass den Niederlassungen mitgeteilt worden sei, keine Gespräche mit Abgeordneten zu führen, sondern diese direkt an das Ministerium zu verweisen. Dies zeige die „große Liebe“ zu Transparenz und Offenheit.

Bezüglich der A 1 würden ausfallend viele Maßnahmen durchgeführt. Künstlich werde ein ÖPP-Modell in den normalen Bedarfsplan hineingeholt, weil man das Geld des Bundes nicht haben wolle.

Wenn Prioritäten gesetzt würden, sollte man auch die Gründe dafür nennen. Er habe den Eindruck, dass für die Auswahl der Maßnahmen politische Gründe entscheidend gewesen seien. Grün entscheide, was gebaut werde.

Der Abgeordnete Klocke habe angemahnt, auch zu sagen, woher das zusätzliche Geld kommen solle. Er weise darauf hin, dass Investitionsmaßnahmen durch Kredite finanziert werden könnten. Die jetzige Landesregierung habe mit der Begründung der Haushaltskonsolidierung 12 Millionen € für den Straßenbau gestrichen. Dies sei unehrlich. Für den Erhalt seien im Haushalt 2009 79 Millionen € und für den Neubau 67 Millionen €, also 146 Millionen €, und im Haushalt 2010 73 Millionen € für den Erhalt und für den Neubau 67 Millionen €, also 140 Millionen €, vorgesehen gewesen. Jetzt seien 78,5 Millionen € für den Erhalt und 55 Millionen € für den Neubau, also 133,5 Millionen € vorgesehen. Insofern seien die Haushaltsansätze einfach zurückgefahren worden.

Minister Harry Kurt Voigtsberger betont, es werde kein Projekt fallengelassen, sondern die Maßnahmen würden vorrangig und nachrangig geplant. Dies sei auch immer Usus gewesen, allerdings nicht transparent gemacht worden.

Selbstverständlich hätten bei der Festlegung Abwägungen stattgefunden. Bezüglich der A 46 hätten beispielsweise die Unternehmen vorgeschlagen, zunächst nur den ersten Abschnitt anzugehen und den zweiten Abschnitt, der problematisch sei, da es

nierzu in der Region unterschiedliche Auffassungen gebe, nach hinten zu schieben. Dies halte er für einen vernünftigen Weg. Da nun dieses Projekt geteilt werde, könne man den ersten Abschnitt beschleunigen.

Egal, was man mache, es würden sowieso Diskussionen stattfinden. Er habe kein Problem damit, den Menschen die Priorisierung zu erklären.

Interessant sei, dass inzwischen auch der Bund von Priorisierungen spreche. Auch der Bundesverkehrsminister sage, dass ihm aufgrund der zur Verfügung stehenden Mittel nichts anderes übrigbleibe, als eine Prioritätensetzung vorzunehmen. Auch andere Länderverkehrsminister fragten in Nordrhein-Westfalen nach, wie die Prioritätenliste erstellt worden sei, da diese in Kürze Ähnliches machen müssten, weil man sich in der gleichen Finanzsituation befinde.

Selbstverständlich handele es sich um ein laufendes Verfahren. Das System bleibe in Bewegung. Diese Liste sei nicht für die Ewigkeit festgelegt. Jedes Jahr werde diese Liste auf den Prüfstand gestellt.

Durch diese Prioritätensetzung könnten Ressourcen gebündelt, Projekte beschleunigt und Geld gespart werden.

PStS für Verkehr Horst Becker weist darauf hin, dass nicht nur der Bau, sondern auch die Planung Geld koste. Dies gelte vor allem für die Bundesfernstraßen. Diese Planungskosten würden nur dann ersetzt, und zwar in einer Höhe von 3 %, also nicht kostendeckend, wenn tatsächlich gebaut werde. Insofern sollten nicht Maßnahmen geplant werden, die auf absehbare Zeit nicht umgesetzt würden. Die Vorgehensweise der alten Landesregierung habe zu einer Erhöhung des Defizits des Landesbetriebs Straßenbau geführt. Er erinnere daran, dass in den letzten fünf Jahren große Teile der Rücklage verzehrt worden seien. Mittlerweile habe der Landesbetrieb so gut wie keine Rücklage mehr. Das von der neuen Landesregierung übernommene strukturelle Defizit von 50 Millionen € müsse nun abgebaut werden. Ein Grund für dieses Defizit sei auch gewesen, dass die alte Landesregierung Personal abgebaut und Planungen fremdvergeben habe. Dies gehe nicht so weiter, insbesondere vor dem Hintergrund der von CDU angestoßenen Klage bezüglich des Landeshaushaltes.

Der Abgeordnete Schemmer habe die derzeitigen Zahlen mit den Zahlen des Vorwahljahres 2009 verglichen. Ehrlich wäre, auch die Zahlen aus den Vorjahren zu nennen.

In der Tat fragten die anderen Bundesländer nach, wie Nordrhein-Westfalen diese Prioritätenliste erstellt habe.

Der Abgeordnete Schemmer habe zur Straße L 549 eine Kleine Anfrage gestellt und gefragt, wann die Landesregierung gedenke, Baureife zu erlangen, und mit welchem Baubeginn die Landesregierung rechne. Die Landesregierung werde diese Kleine Anfrage ordnungsgemäß beantworten. Er könne aber bereits mitteilen, dass sich die Straße im Bau befinde. Dies zeige, mit welcher Sorgfalt der Abgeordnete Schemmer und mit welcher Sorgfalt die Landesregierung vorgehe.