

A n t r a g

der Fraktion der CDU

Wirtschaftsstandort stärken – Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig entwickeln

Nach über 30 Jahren SPD-geführter Landesregierung belegt Rheinland-Pfalz den letzten Platz der Flächenländer im Standortvergleich aller Bundesländer (Studie des ZEW – Leibniz Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung Mannheim). Unter praktisch allen Standortkriterien schneidet Rheinland-Pfalz unterdurchschnittlich ab.

Bei dem mit 40 Prozent am stärksten gewichteten Kriterium „Infrastruktur“ belegt Rheinland-Pfalz den vorletzten Platz aller Flächenländer. Nach über 30 Jahren SPD-geführte Landesregierung ist ein riesiger Instandhaltungs- und Investitionsstau in Höhe von jeweils ca. 1 Mrd. Euro und mehr bei den Landesstraßen und bei den kommunalen Straßen entstanden; auch die kommunalen Brücken im Land wurden in unverantwortlicher Weise vernachlässigt, so dass nur noch 17 Prozent einen guten bis sehr guten Zustand aufweisen. Der Investitionsstau bei den kommunalen Brücken beträgt ca. 1,5 Mrd. Euro.

Intakte und leistungsfähige Verkehrsbauwerke als zentrale Elemente einer modernen Verkehrsinfrastruktur sind jedoch Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und damit für unseren Wohlstand. Das zeigt auch das Ergebnis der Standortumfrage 2021 der vier IHKs, bei der die Qualität der Verkehrsinfrastruktur als zweitwichtigster Standortfaktor nach der Breitband- und Mobilfunkanbindung klassifiziert wurde. Einem glaubwürdigen Politikwechsel hin zu Sanierung, Sicherung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wie der digitalen Infrastruktur kommt daher überragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz zu. Eine Infrastrukturpolitik, die weiterhin wie schon seit Jahren von Substanzverbrauch, Unterfinanzierung und Stillstand geprägt ist, geht auf Kosten der jetzigen wie der zukünftigen Generationen und verspielt die Grundlage unseres Wohlstands.

Die von der Landesregierung beantragten und von der regierungstragenden Mehrheit im Parlament beschlossenen Haushaltsansätze werden der Aufgabe im Bereich Verkehrsinfrastruktur nicht gerecht. Die bloße Verstetigung der Haushaltsmittel führt tatsächlich zu einem Rückgang der realen Investitionen, da die Baupreise unverändert deutlich ansteigen; die massiven Baukostensteigerungen bei Straßen und Brücken, die seitens der CDU-Fraktion schon in den Haushaltsberatungen für den laufenden Doppelhaushalt angeführt wurden (von August 2021 bis August 2022 Steigerungen von 18,5 Prozent bzw. 17,8 Prozent) setzen sich in 2023 mit fast unveränderter Dynamik fort.

Das daraus entstehende Problem wird weiter dadurch verschärft, dass nicht einmal die bereitgestellten Mittel tatsächlich verausgabt wurden. Vielmehr wurden von 2019 bis 2023 insgesamt 153 Mio. Euro weniger ausgegeben als im Plan vorgesehen war. Landesregierung bzw. LBM sind demnach offensichtlich nicht in der Lage, die vom Haushaltsgesetzgeber als notwendig angesehenen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur durchzuführen. Die Gründe hierfür müssen detailliert geklärt werden.

Diese Entwicklung ist zusätzlich deswegen äußerst bedenklich, weil die Marktteilnehmer, die die eigentlich notwendigen Bauleistungen erbringen können, infolge der schwachen Nachfrage Kapazitäten abbauen oder zumindest entsprechende Schritte planen. Damit verfestigt sich der Negativtrend.

Eine Ursache dafür, dass nicht einmal die vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Mittel verausgabt werden, liegt an den fehlenden Ressourcen des LBM. Obwohl auch die regierungstragenden Fraktionen bereits zu Beginn der vorangegangenen Legislaturperiode die Landesregierung aufgefordert hatten „zu gewährleisten, dass dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) eine angemessene Zahl von Ingenieuren für Planung und Baubetreuung zur Verfügung steht“ – Drucksache 17/983 – sind nach Mitteilung der zuständigen Staatsministerin Schmitt im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr am 15. Februar 2024 im technischen Bereich 17 Prozent der Stellen derzeit offen. Dabei sollen die Bemühungen um eine Steigerung der Attraktivität des LBM als Arbeitgeber für die gesuchten Disziplinen nicht verkannt werden. Erkennbar sind hier jedoch zusätzliche und auch neue Schritte erforderlich.

Zu hinterfragen ist auch die vom LBM praktizierte Erhaltungsstrategie bei den Brücken. Unter der Bezeichnung „Reaktive Erhaltungsstrategie mit kontrollierter Alterung“ werden nämlich Schäden an Ingenieurbauwerken, die als nicht instandsetzungswürdig qualifiziert werden, über einen längeren Zeitraum so lange kumuliert, wie noch keine Gefahr von erheblichen Folgeschäden besteht. Dann erfolgt ein Neubau statt einer Sanierung bei andauernder Weiternutzung des nicht zukunftsfähigen Bauwerks. Allerdings ist zu klären, ob tatsächlich in allen diesen Fällen eine Weiternutzung bei parallelem Neubau überhaupt möglich ist, oder ob nicht der Ersatzbau einen Rückbau der alten Brücke voraussetzt – und wie die sich dann für die Verkehrsteilnehmer ergebenden erheblichen Nachteile in die Gesamtbetrachtung einfließen. Teilweise sind nämlich länger andauernde und großräumige Umleitungen mit zeitlichem und finanziellem Mehraufwand für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu befürchten.

Immerhin wurden beim LBM im Bereich des Radverkehrs, für den es ebenfalls angemessene Streckenangebote als Teil einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur geben muss, inzwischen 36 von 40 Stellen besetzt; das ist zu begrüßen, auch wenn dafür der Kreis der Ausschreibungsadressaten erweitert wurde, so dass auch Personal eingestellt wurde, das erst noch spezifisch auf die Aufgabe vorbereitet werden muss.

Der Landtag stellt fest,

- dass intakte und leistungsfähige Verkehrsbauwerke als zentrale Elemente einer modernen Verkehrsinfrastruktur zu den wichtigsten Wirtschafts-Standortfaktoren gehören;
- dass eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Rheinland-Pfalz schadet und den Wohlstand der Bürgerinnen und Bürger im Land gefährdet;
- dass Instandhaltungsstaus im vom LBM verantworteten Bereich der Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich einer verdeckten Verschuldung entsprechen und künftige Generationen belasten;
- dass nur eine glaubwürdige und nachweislich langfristig angelegte Investitions-offensive geeignet ist, das Vertrauen der Branche herzustellen, das für eine Vorhaltung der zur Beseitigung des Instandhaltungsstaus erforderlichen Kapazitäten erforderlich ist;
- dass eine ideologisch motivierte Beschränkung auf Sanierung ohne Neubau nicht geeignet ist, die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig auszubauen;
- dass die einschlägigen Haushaltsansätze künftig auch einen konsequent anzugehenden Abbau des Instandhaltungsstaus im Bereich der Verkehrsinfrastruktur inklusive der Baupreisentwicklung berücksichtigen müssen;
- dass der LBM personell und sachlich so ausgestattet werden muss, dass er die ihm danach obliegenden Aufgaben nachhaltig bewältigen kann;
- dass die Anstrengungen zum Ausbau des Radwegenetzes weiter fortgesetzt werden müssen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- rechtzeitig für eine parlamentarische Berücksichtigung bei den nächsten Haushaltsberatungen ein zeitliches und inhaltliches Konzept zur Finanzierung der für die Beseitigung des Instandhaltungsstaus im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorzulegen;

- dabei zu berücksichtigen, dass das Konzept geeignet sein muss, bei den einschlägigen Marktteilnehmern das Vertrauen, das zur Vorhaltung der erforderlichen Kapazitäten erforderlich ist, zu wecken und ihnen einen klaren Planungshorizont aufzuzeigen;
- rechtzeitig für eine parlamentarische Berücksichtigung bei den nächsten Haushaltsberatungen ein Konzept zur Effizienzsteigerung beim LBM etwa durch zielgerichteten Einsatz der noch knappen Ressourcen und Abschichtung der Aufgaben vorzulegen;
- ein Controlling beim Landesbetrieb für Mobilität (LBM) einzurichten, um künftig genau zu erkennen, wann und warum die Investitionspläne nicht umgesetzt werden und um eine verbesserte Steuerung ihrer Umsetzung zu gewährleisten;
- rechtzeitig für eine parlamentarische Berücksichtigung bei den nächsten Haushaltsberatungen einen Masterplan Personalrekrutierung beim LBM vorzulegen, der auch Vorschläge für finanzielle Anreize zur Arbeit beim LBM beinhaltet;
- dabei auch innovative Wege der Personalgewinnung aufzuzeigen wie etwa eine an eine spätere Beschäftigung beim LBM geknüpfte Förderung eines einschlägigen Studiums;
- bis Anfang des Jahres 2025 eine Evaluierung zur „Rechts- und Organisationsform des LBM“ als Rahmen zur Erfüllung der aktuell und künftig gestellten Aufgaben des LBM vorzulegen.

Für die Fraktion:
Martin Brandl