



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für  
Wirtschaft und Verkehr  
Herrn Thomas Weiner, MdL  
Landtag Rheinland-Pfalz  
55116 Mainz



**DER MINISTER**  
**Dr. Volker Wissing**  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlvw.rlp.de  
www.mwwlvw.rlp.de

15 . April 2017

**Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 28. März 2017**

TOP 7 Konsequenzen aus dem Bericht des Landesrechnungshofes zum  
Thema: „Erhaltung des Landesstraßennetzes“  
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 der Vorl. GOLT – Vorlage 17/1187

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 28. März 2017 wurde zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt zugesagt, den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

## Sprechvermerk

### **Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 28. März 2017**

TOP 7 Konsequenzen aus dem Bericht des Landesrechnungshofes zum Thema:  
„Erhaltung des Landesstraßennetzes“

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 der Vorl. GOLT

- Vorlage 17/1187 -

Anrede,

der Antrag der CDU-Fraktion nimmt Bezug auf die Beratende Äußerung des Rechnungshofs gemäß § 88 Abs. 2 LHO zur „Erhaltung des Landesstraßennetzes“ vom 18.08.2015. Der Bericht ist als Landtagsdrucksache 16/5500 veröffentlicht worden.

Mit dem Bericht des Rechnungshofs haben sich dann auf Antrag der Fraktion der SPD der Innenausschuss am 10.09.2015, und auf Antrag der Fraktion der CDU der Haushalts- und Finanzausschuss am 17.09.2015 befasst.

In diesen Beratungen wurden die unterschiedlichen Einschätzungen des Landesbetriebs Mobilität und des für den Straßenbau damals zuständigen Innenministeriums sowie des Rechnungshofs zur Zustandsentwicklung der Landesstraßen und zu dem nach den unterschiedlichen Vorstellungen erforderlichen Finanzierungsbedarf eingehend diskutiert. Die Diskussion ist in den veröffentlichten Ausschussprotokollen nachlesbar.

Kernpunkt ist der unterschiedliche Ansatz der Erhaltungsstrategie:

Der Rechnungshof vertritt die Auffassung, zunächst mehr Geld in die Hand zu nehmen und damit verstärkt dickschichtige Maßnahmen umzusetzen; dann könne in der Zukunft der finanzielle Erhaltungsbedarf reduziert werden.

Die Erhaltungsstrategie des LBM setzt bisher – gerade auch vor dem Hintergrund der Restriktionen aus der auch von der CDU-Fraktion beschlossenen Schuldenbremse – darauf, zunächst mit möglichst kostengünstigen Maßnahmen einen sicheren und leistungsfähigen Zustand des Landesstraßennetzes zu gewährleisten. Entsprechend den

Fortschritten bei der Konsolidierung des Landeshaushalts sollen die Straßenbaumittel dann wieder gesteigert werden.

Und das meine Damen und Herren, wurde im letzten Landeshaushalt 2016 bereits begonnen, in dem ein Landesstraßenbauprogramm mit einem Volumen von 85 Mio. Euro dargestellt wurde. Nach dem vorläufigen Abschluss hat der LBM im letzten Jahr 85,2 Mio. Euro verbaut.

Auch der neue Landeshaushalt 2017/2018 sieht eine Steigerung der Baumittel auf 95 Mio. Euro je Jahr vor; das ist eine Steigerung um 10 Mio. Euro und damit um 12 % gegenüber dem Vorjahr. Und ich bin zuversichtlich, dass der LBM diese Mittel auch wird umsetzen können. Hier weise ich auch auf die im neuen Landeshaushalt eingeplante Stellenmehrung beim LBM hin.

Ohne Frage wäre ein noch höheres Budget grundsätzlich wünschenswert. Aber zum einen gilt auch für den neuen Haushalt die Schuldenregel. Wenn also für den Straßenbau mehr Geld hätte eingeplant werden sollen, hätte dies an anderer Stelle eingespart werden müssen.

Zum anderem steigen in 2017 die Baumittel für die Bundesfernstraßen nochmals sprunghaft an, nämlich auf den höchsten Betrag, den Rheinland-Pfalz jemals zur Verfügung hatte. Diese Mittel werden wir bei der derzeitigen Situation nicht umsetzen können, wenn wir zugleich auch die Mittel für den Landestraßenbau noch weiter anheben würden. Denn die für die Bauprojekte erforderlichen personellen Ressourcen des LBM – aber auch die der Bauindustrie und der privaten Ingenieurbüros – lassen sich leider nicht auf Knopfdruck steigern.

Es würde auch keinen Sinn machen, auf Bundesmittel in erheblichem Umfang zu verzichten, um mehr Landesstraßenprojekte – dann aber in geringerem Umfang als Bundesmaßnahmen – umzusetzen.

Anrede,

für dieses Jahr ist turnusgemäß eine neue messtechnische Straßenzustandserfassung für die Landesstraßen beauftragt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres vorliegen. Dann können und sollten wir die Diskussion über die richtige Erhaltungsstrategie für die Landesstraßen auf einer datenbasierten und sachlichen Grundlage gerne fortführen.