

Antrag

der Fraktion der CDU

Erhalt und Ausbau des rheinland-pfälzischen Straßennetzes leistungs- und bedarfsgerecht sicherstellen

Der Landtag stellt fest:

Unsere rheinland-pfälzische Wirtschaftsstruktur ist von vielen mittelständischen Unternehmen, zahlreichen Industriebetrieben und einer starken Exportorientierung geprägt. In Verbindung mit seiner exzellenten geographischen Lage in Mitten Europas ist Rheinland-Pfalz auf eine hervorragende Anbindung an die industriellen Zentren benachbarter Wirtschaftsräume im In- und Ausland angewiesen. Der Notwendigkeit, einer eigenen, verantwortungsbewussten Verkehrspolitik gerecht zu werden, kommt die rot/grüne Landesregierung schon im Start durch den Koalitionsvertrag nicht nach. Staus und Sperrungen häufen sich. Die aktuelle Sperrung der für den Wirtschaftsraum Mainz bzw. Rhein/Main besonders bedeutsamen Schiersteiner Brücke beziffert die Wirtschaft mit einem täglichen volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von 1,4 Millionen Euro. Das bremst die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes aus und führt zu hohen Belastungen der Pendler.

Die strategische Bedeutsamkeit von Brücken in einer verantwortungsbewussten Verkehrspolitik auszublenken, bedeutet Standortvorteile zu verspielen. Aber genau auf diesem Weg befindet sich die Verkehrspolitik in Rheinland-Pfalz. 3,2 Millionen m² Brückenflächen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einem Neubauwert von ca. 7 Milliarden Euro hat die Landesregierung in ihrer Verantwortung zu verwalten. Das sind immerhin 10 Prozent der bundesweiten Brückenflächen. Die rheinland-pfälzischen Brücken sind heute zum größten Teil 35 Jahre und älter. Ca. 1,2 Millionen m² Brückenflächen wurden in den Jahren 1970 bis 1979 erbaut, und mehr als 0,6 Millionen m² aller Brückenbauwerke sind im Durchschnitt 40 Jahre und älter. In der Drucksache 16/2050, Seite 120 schreibt der rheinland-pfälzische Landesrechnungshof in seinem Jahresbericht 2013: „Unterhaltungsintervalle von mehr als 40 Jahren garantieren nicht die Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz auf Dauer gerecht wird.“ Das gilt für die vielen Brückenbauwerke allemal!

Eine nachhaltige, verbesserte Gewichtung der Verkehrspolitik muss wieder Ziel in Rheinland-Pfalz werden. Der Verkehrsträger Straße ist dabei nur ein Aspekt des Ganzen. Es kommt auf das Zusammenwirken und die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr) an. Die Wirklichkeit sieht anders aus:

Beim notwendigen Lückenschluss der A 1 schließt sich ein Gutachten ans Nächste. Eine vierspurige B 10 steckt im Stau von Rot/Grün, und eine notwendige Umgehung mit entsprechenden Anschlüssen der Stadt Trier scheitert bisher an der Blockade von Rot/Grün. Selbst einem zwingend notwendigen Erhalt des bestehenden Straßennetzes inklusive seiner Brückenbauwerke wird die Landesregierung in Rheinland-Pfalz schon seit Jahren nicht mehr gerecht. Dass sich marode Verkehrswege insgesamt negativ auf die Wirtschaftsleistung des Standortes Rheinland-Pfalz und die Lebensqualität der hier lebenden Bürgerinnen und Bürger auswirken, sollte eigentlich keine neue Erkenntnis sein.

Die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ konstatiert schon in ihrem Abschlussbericht vom 19. Dezember 2012 eine drastische Unterfinanzierung der Verkehrswege von Bund, Ländern und Kommunen. Insgesamt fehlten pro Jahr rund 7,2 Milliarden Euro in der Infrastruktur; allein zum Erhalt bzw. Ausbau des Straßennetzes fehlen 4,7 Milliarden Euro jährlich. Hier haben die Länder einen erheblichen Anteil selbst sicherzustellen. Für Rheinland-Pfalz gilt es beispielsweise, den durch ein Gutachten errechneten notwendigen Finanzierungsbedarf zum Erhalt des Landesstraßenbaus von jährlich 82,5 Millionen Euro zu gewährleisten. In Rheinland-Pfalz sind die Mittel für den Landesstraßenbau in den letzten Jahren im Schnitt bei ca. 75 Millionen Euro verblieben, preisindexbereinigt gar unter 70 Millionen Euro. Das Niveau der aktuellen Investitionen in die rheinland-pfälzische Verkehrsinfrastruktur reicht unter diesen Voraussetzungen nur für Unterhaltungsintervalle von mehr als 40 Jahren. Dadurch ist der Erhalt der Landesstraßen nicht mehr gewährleistet, von notwendigen Ausbaumaßnahmen gar nicht zu sprechen.

Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums steigt die Güterverkehrsleistung auf der Straße bis 2030 um 39 Prozent, um 43 Prozent auf der Schiene und in der Binnenschifffahrt um 23 Prozent. Rheinland-Pfalz steht dem ohne Planung bzw. Ausbau vorhandener multimodaler Knotenpunkte konzeptionslos gegenüber. Eine stärkere, kurzfristige Verlagerung von der Straße auf die Schiene würde an den dort schon nicht mehr ausreichend vorhanden Transportkapazitäten scheitern. Eine weit-sichtige Planung mit Berücksichtigung aller Verkehrsträger bleibt zwingend. Im Focus wird darin aber immer ein aktuell saniertes, gut ausgebautes Straßennetz bleiben. Alleine um das bestehende Niveau des rheinland-pfälzischen Verkehrswe-getzes zu erhalten – ohne den Fokus auf den Neubau von Verkehrswegen zu richten, die angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens aber dringend notwendig wären – bedarf es dringender Investitionen des Landes in die Infrastruktur. Der Präsident des rheinland-pfälzischen Landesrechnungshofs spricht von einem verdeckten Finanzierungsbedarf von mindestens 250 Millionen Euro. Es bestehe ein Miss-verhältnis zwischen Mittelbedarf und Mitteleinsatz. Dies belegt auch die seit Jahren im Vergleich zu anderen Bundesländern deutlich unterdurchschnittliche Sach-investitionsausgabenquote des Landes Rheinland-Pfalz.

Der Landtag fordert die Landesregierung dazu auf:

- ein systematisches Erhaltungsmanagement für Straßen und Brücken einzurichten und dabei ein nachhaltiges Sanierungskonzept der rheinland-pfälzischen Brückenbauten umgehend vorzulegen;
- ein Konzept zu erarbeiten, was die strategische Bedeutsamkeit der Brückenbauwerke in Rheinland-Pfalz herausstellt, bewertet und auf volkswirtschaftlich bedeutsame Engpässe hinweist;
- der Verkehrsinfrastruktur bei der Zuordnung der Haushaltsmittel eine höhere Priorität zuzuordnen;
- den Mittelbedarf für die Instandhaltung und den Ausbau der rheinland-pfälzischen Verkehrsinfrastruktur zu aktualisieren und diesen durch Beteiligung externer Gutachter spätestens alle fünf Jahre festzustellen;
- eine konzeptionelle Weiterentwicklung von Logistikzentren voranzutreiben;
- und den Landesbetrieb Mobilität (LBM) auf eine dauerhaft gesicherte finanzielle Basis zu stellen, die ausreichende Planungskapazitäten gewährleistet, sodass zur Verfügung stehende Mittel für Bau und Erhalt nicht verfallen und zusätzliche Mittel planerisch zeitnah in die Umsetzung gelangen können.

Für die Fraktion:
Hans-Josef Bracht