

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Finanzausschusses**

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 20. Dezember 2004  
– Drucksache 13/3913**

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;  
hier: Denkschrift 2003 des Rechnungshofs zur Landeshaus-  
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-  
haltsjahr 2001 (Nr. 9)  
„Priorisierung von Straßenbauprojekten; Planungskos-  
ten“**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. von der Mitteilung der Landesregierung vom 20. Dezember 2004 – Druck-  
sache 13/3913 – Kenntnis zu nehmen;
2. die Landesregierung zu ersuchen,  
  
dem Landtag bis zum 31. Juli 2006 über den aktuellen Sachstand zu be-  
richten.

09. 02. 2006

Die Berichterstatterin:

Lazarus

Der Vorsitzende:

Rust

Bericht

Der Finanzausschuss beriet die Mitteilung Drucksache 13/3913 in seiner  
51. Sitzung am 3. März 2005 und in seiner 62. Sitzung am 9. Februar 2006.

In der 51. Sitzung wies die Berichterstatterin darauf hin, das Ministerium für Umwelt und Verkehr wolle den Vorschlägen des Rechnungshofs Folge leisten und sie in diesem Jahr erstmals bei der Umsetzung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans und des Generalverkehrsplans anwenden. Derzeit laufe hierzu die Startphase. Da der Finanzausschuss sicher an einer Information über den weiteren Verlauf interessiert sei, schlage sie vor, die Landesregierung zu ersuchen, bis zum 31. Oktober 2005 einen ergänzenden Bericht vorzulegen.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte den Eindruck, das Priorisierungsverfahren sei sehr aufwendig. Dagegen habe der Bund bei der Zuteilung der Straßenbaumittel an die Länder im Rahmen des Antistauprogramms ein wesentlich einfacheres Verfahren gewählt, indem er die Mittel für die Strecken vorgesehen habe, an denen das höchste Stauaufkommen verzeichnet werde. Er frage deshalb, ob das Priorisierungsverfahren beim Land nicht einfacher und entsprechend dem Bedarf gestaltet werden könne.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Umwelt und Verkehr erläuterte, zum Teil liege dem Priorisierungsverfahren der tatsächliche Bedarf zugrunde. Allerdings seien Stauprobleme nur ein Teil von mehreren zu beachtenden Kriterien. Außerdem müssten Differenzierungen hinsichtlich der Stellen des Staus vorgenommen werden. Im Übrigen habe auch der Bund beim Antistauprogramm ein relativ aufwendiges Verfahren gewählt. Baden-Württemberg wolle das Priorisierungsverfahren nicht künstlich aufblähen oder erschweren. Selbstverständlich liege dem gewählten Verfahren auch die Kosten-Wirksamkeits-Analyse zugrunde.

Ohne förmliche Abstimmung folgte der Finanzausschuss dem Vorschlag der Berichterstatterin, die Landesregierung um einen weiteren Bericht zum 31. Oktober 2005 zu ersuchen.

In der 62. Sitzung am 9. Februar 2006 setzte der Finanzausschuss seine Beratung fort. Zu dem aufgerufenen Denkschriftbeitrag lag dem Ausschuss noch eine ergänzende Stellungnahme der Landesregierung vom 12. Januar 2006 vor.

Die Berichterstatterin machte darauf aufmerksam, gegenwärtig liege noch kein Finanzierungsplan für die nächsten fünf Jahre der Laufzeit des geltenden Bundesverkehrswegeplans vor. Sie bitte die Landesregierung, über ihre Straßenbauplanung erneut zu berichten und dabei auch zu erläutern, in welchen Schritten sie vorgehe und wie effizient dies sei, sobald der erwähnte Finanzierungsplan vorliege. Dann könne die Landesregierung sicher Näheres ausführen. Im Übrigen schlage sie vor, von der Mitteilung Drucksache 13/3913 Kenntnis zu nehmen.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP legte dar, im Nachtragshaushalt 2006 sei der Ansatz für die Planungsmittel erhöht worden, um zusätzliche Gelder aus Berlin für den Bundesfernstraßenbau auch einsetzen zu können. Zum anderen gelte seit 2004 ein neuer Bundesverkehrswegeplan. Ihn interessiere, ob sich dadurch etwas hinsichtlich der Priorisierung der Projekte bzw. des Finanzmittelbedarfs des Landes Baden-Württemberg geändert habe.

Ein Abgeordneter der SPD führte aus, Baden-Württemberg verfüge unter den Bundesländern über den größten Überhang an Straßenbauplanung. Für die entsprechenden Planungsleistungen sei auch sehr viel Geld ausgegeben worden. Dieser Überhang ver helfe dem Land jedoch nicht zu mehr Baumitteln. Zwar sollte Baden-Württemberg durchaus mehr Mittel erhalten, da hier zwei-

fellos ein höherer Bedarf bestehe als anderswo, doch entbinde dies die Landesregierung nicht davon, aus ihrer eigenen politischen Sicht endlich eine Priorisierung von Straßenbauprojekten vorzunehmen, auch wenn dabei möglicherweise schmerzliche Abwägungen zu treffen seien. Dies stelle das eigentliche Anliegen dar, um unnötige Planungskosten für Projekte zu vermeiden, die in absehbarer Zeit keinerlei Realisierungschance besäßen.

Aus dem von der Landesregierung vorgelegten Bericht ersehe er, dass sie sich darum „drücke“, dem gerade erwähnten Anliegen gerecht zu werden. In dem Bericht heiße es, die Landesregierung habe die Arbeiten aufgenommen, um die Instrumente zur Priorisierung von Straßenbauprojekten weiterzuentwickeln, sie habe Priorisierungsverfahren geprüft, sammle Daten für die Bundesfernstraßen und wende sich den über 1 000 Landesstraßenmaßnahmen im vordringlichen Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt zu.

Wenn er sich vergegenwärtige, welche Projekte der Stuttgarter Regierungspräsident nun der Planfeststellung zuführe, frage er sich schon, worin eigentlich die „Triebfeder“ dieser Planungen bestehe. Dabei handle es sich um Maßnahmen, die weder in der Straßenbauplanung des Landes noch in irgendeiner Finanzplanung vorgesehen seien, aber nachhaltig befördert würden.

Vor diesem Hintergrund bitte er den Finanzminister um Auskunft, wie er aus seiner finanzpolitischen Verantwortung heraus dem Ziel näher kommen wolle, dass Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen in einem realistischen Zusammenhang stünden.

Der Ministerialdirektor im Innenministerium trug vor, die Landesregierung „drücke“ sich nicht um die Priorisierung von Straßenbauvorhaben. Vielmehr lege die Landesregierung in ihrer ergänzenden Stellungnahme dar, dass sie bezüglich der Priorisierung nach der Methode der Nutzwertanalyse vorgehen wolle, bei der wiederum drei große Kriterienbereiche zu betrachten seien.

Den ersten dieser Bereiche bilde das Potenzial zur Beeinflussung der Planungs- und Bauüberwachungskosten. Hierbei gehe es beispielsweise um die Frage, welche Maßnahmen sich zusammenfassen ließen oder welche Reihenfolge bei ihrer Durchführung sinnvoll sei.

Beim zweiten Bereich handle es sich um die Effektivität einer Baumaßnahme. Hierbei werde versucht, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Volkswirtschaft, aber auch auf die Nutzer darzustellen.

Drittens schließlich sei der Bereich „Besondere Rahmenbedingungen“ zu betrachten. Dort gehe es insbesondere darum, auch infrastrukturelle Erwägungen anzustellen.

Ein solches Verfahren zur Priorisierung von Straßenbauvorhaben gestalte sich nicht einfach. Vielmehr seien die richtigen Faktoren heranzuziehen und müssten diese auch richtig gewichtet werden. Die Landesregierung sei dabei, die in ihrer Stellungnahme dargelegten Kriterien mit Sensibilitätstests und mit Plausibilitätsprüfungen etwa bezüglich der infrastrukturellen Wirkungen auf die Maßnahmen „herunterzuberechnen“.

Dank der Unterstützung des Finanzministeriums und des Landtags seien im Nachtragshaushalt 2006 die Planungsmittel angehoben worden, um den erhöhten Mittelrahmen des Bundes auch nutzen zu können. Das Finanzvolumen der planfestgestellten Vorhaben im Land belaufe sich gegenwärtig auf 800 Millionen €. Hinzu komme ein Finanzvolumen von 900 Millionen € für Projekte, bei denen das Planverfahren zur Erlangung des Baurechts noch laufe. All diese Maßnahmen müssten priorisiert und auch verwirklicht wer-

den, um zu vermeiden, dass das Baurecht schließlich erlösche. Er verweise hierzu auch auf die im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD enthaltenen Aussagen zu der Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen und zu entsprechenden Verlängerungsmöglichkeiten.

In ihrer Stellungnahme sei die Landesregierung von der Annahme ausgegangen, dass der Bund dem Land für die Restlaufzeit des Bundesverkehrswegeplans durchschnittlich 200 Millionen € pro Jahr an Investitionsmitteln zuweisen werde. In dieser Hinsicht bestehe für das Land gegenwärtig aber noch eine gewisse Unsicherheit. So liege der Fünfjahresplan, der den Bundesverkehrswegeplan konkret ausfülle und den Finanzrahmen abstecke, aufgrund des Regierungswechsels in Berlin entgegen den ursprünglichen Planungen erst im Frühjahr dieses Jahres vor. Er biete an, dass die Landesregierung dem Ausschuss auf dieser Basis über die nächste Konkretisierungsstufe ihrer Planungen zu gegebener Zeit erneut berichte.

Eine Abgeordnete der Grünen unterstrich, die von der Landesregierung dargestellte Methode sei sehr abstrakt. Dadurch lasse sich die erwünschte Priorisierung nicht besser nachvollziehen. Insofern halte sie eine Konkretisierung für dringend erforderlich.

Gemäß der Übersicht, die der Stellungnahme der Landesregierung angefügt sei, stehe das Kriterium „Besondere infrastrukturelle oder organisatorische Wirkungen“ in Verbindung mit dem Kriterium „Empfundene Bedeutung“. Sie interessiere, um wessen Empfindungen es sich dabei handle und wie diese in die Priorisierung eingingen.

Weiter heiße es in der Stellungnahme:

*Eine gesonderte Berücksichtigung des Kriteriums Umweltverträglichkeit ist ... nicht vorgesehen, da die Umweltbelange über die zum Teil erheblich erhöhten Baukosten zur Geltung kommen und aufgrund gesetzlicher Bestimmungen ohnehin zu berücksichtigen sind.*

Dies erachte sie als eine sehr lapidare und nicht befriedigende Aussage. Sie bitte hierzu noch um eine Erläuterung.

Der Abgeordnete der FDP/DVP brachte vor, er sei mit der Antwort auf die in seinem ersten Wortbeitrag gestellte Frage nicht ganz zufrieden. Ihn interessiere, warum die Planungsmittel im Nachtragshaushalt erhöht worden seien, wenn der Fünfjahresplan noch nicht vorliege und somit offensichtlich auch keine zusätzlichen Mittel benötigt würden. Anscheinend rechne die Landesregierung mit höheren Bundeszuweisungen, sodass zusätzliche Planungsleistungen zu erbringen seien, um die Bundesmittel auch tatsächlich einsetzen zu können. Er bitte hierzu noch einmal um Auskunft.

Der Abgeordnete der SPD zeigte auf, die von der Landesregierung für das Priorisierungsverfahren herangezogenen Kriterien seien etwas dehnbar und wenig inhaltsreich. Er frage, warum die Landesregierung nicht einfach die Kriterien übernommen habe, nach denen die Mittel aus dem Antistauprogramm verteilt würden. Diese Kriterien seien sehr leicht nachvollziehbar. Dabei würden Stauhäufigkeit und verkehrliche Wirkungen betrachtet. Daraus wiederum ergebe sich zwangsläufig eine Priorisierung.

Der Ministerialdirektor im Innenministerium gab bekannt, der Bund habe dem Land höhere Mittel zugewiesen. Um diese Mittel verbauen zu können, sei es notwendig gewesen, im Nachtragshaushalt 2006 mehr Planungsmittel auszubringen. Die Gelder, die der Bund für die Planung von Bundesfernstra-

ßenprojekten bereitstelle, reichten allein nicht aus. Planfestgestellte Vorhaben bedürften im Übrigen auch noch der Ausführungsplanung.

Umweltbelange seien zum Beispiel aufgrund der Umweltverträglichkeitsrichtlinie, des Abwägungsgebots und der Naturschutzgesetzgebung bereits in der Planung zu berücksichtigen. Sie gingen somit schon als monetärer Bestandteil in die Nutzwertanalyse mit ein. Umweltmaßnahmen würden bei der Entscheidung für ein Projekt ohnehin ergriffen. Der Grad der Umweltmaßnahmen sollte jedoch nicht den Ausschlag für die Durchführung eines Vorhabens geben. Vor diesem Hintergrund sei Umweltverträglichkeit nicht als gesondertes Kriterium im Rahmen des Priorisierungsverfahrens vorgesehen.

Ein reines Rechenmodell könne die Entscheidung für die Verantwortlichen erleichtern, sie ihnen letztlich aber nicht abnehmen. Vielmehr müssten auch Plausibilitätsaspekte berücksichtigt werden. So gehöre zum Bereich der besonderen Rahmenbedingungen beispielsweise auch die Betrachtung infrastruktureller Gesichtspunkte wie der Erschließung eines Raums oder der städtebaulichen Wirkungen etwa einer Ortsumfahrung.

Er bejahte abschließend die Frage der Berichterstatterin, ob es möglich sei, auf der Basis des im Frühjahr 2006 erwarteten Fünfjahresplans dem Ausschuss bis zum 31. Juli 2006 einen Bericht vorzulegen, der exakte Zahlen und konkretisierte Angaben zu den Planungen der Landesregierung enthalte.

Ohne Widerspruch stimmte der Ausschuss dem Vorschlag der Berichterstatterin zu, dem Plenum zu empfehlen, von der Mitteilung Drucksache 13/3913 Kenntnis zu nehmen und die Landesregierung zu ersuchen, dem Landtag bis zum 31. Juli 2006 über den aktuellen Sachstand zu berichten.

20. 02. 2006

Lazarus