

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses

**zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009
– Drucksache 14/4708**

**Denkschrift 2009 zur Haushaltsrechnung 2007;
hier: Beitrag Nr. 8 – Rad- und Gehwegbau**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009 zu Beitrag Nr. 8 – Drucksache 14/4708 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. die Regierungspräsidien anzuweisen, die Vorgaben zum Rad- und Gehwegbau strikt zu beachten;
 2. die Einhaltung dieser Vorgaben stichprobenhaft durch das Innenministerium prüfen zu lassen;
 3. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2010 zu berichten.

12. 11. 2009

Die Berichterstatterin:

Ursula Lazarus

Der Vorsitzende:

Ingo Rust

Bericht

Der Finanzausschuss beriet die Mitteilung Drucksache 14/4708 in seiner 53. Sitzung am 12. November 2009.

Der Berichterstatter für den Finanzausschuss brachte vor, Rad- und Gehwege entlang von Landesstraßen sollten bei hoher Zahl der Kraftfahrzeuge vor allem dazu dienen, die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu

Ausgegeben: 04. 12. 2009

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

erhöhen. Die Finanzkontrolle habe sieben solcher Vorhaben in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen untersucht. Die Vorhaben seien einer Aufstellung des Innenministeriums zu Aus- und Neubaumaßnahmen der Jahre 2008 und 2009 entnommen worden.

Nach den Feststellungen des Rechnungshofs habe bis auf wenige Ausnahmen kein Nachweis des verkehrlichen Bedarfs vorgelegen. Außerdem seien die Vorhaben nicht priorisiert worden. Bei der Bauausführung habe man die in Richtlinien definierten Bandbreiten für Standards fast ausnahmslos bis zur Obergrenze genutzt, ohne dass dies begründet worden wäre. Auch die festgelegten Kostenrichtwerte seien überwiegend nicht eingehalten worden.

Die Straßenbauverwaltung berücksichtige damit einen Landtagsbeschluss zum Rad- und Gehwegbau von 2003 nur unzureichend. Allein bei den geprüften Vorhaben hätten bis zu 300.000 € eingespart werden können. Die Straßenbauverwaltung vergebe mit ihrem Festhalten an einem unreflektierten „Weiter so“ die Chance, bei gleichbleibender Qualität die Verkehrsinfrastruktur kosteneffizienter und zielorientierter herzustellen.

Er schlug vor, folgender Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung an das Plenum zu folgen:

Der Landtag wolle beschließen,

I. von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009 zu Beitrag Nummer 8, Drucksache 14/4708, Kenntnis zu nehmen;

II. die Landesregierung zu ersuchen,

1. die Regierungspräsidien anzuweisen, die Vorgaben zum Rad- und Gehwegbau strikt zu beachten;

2. die Einhaltung dieser Vorgaben stichprobenhaft durch das Innenministerium prüfen zu lassen;

3. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2010 zu berichten.

Ein Abgeordneter der SPD führte an, er halte die Prüfung durch den Rechnungshof insofern für gut, als einmal grundsätzlich zu fragen sei, nach welchen Standards nicht nur Rad- und Gehwegbau-, sondern Straßenbauvorhaben insgesamt ausgeführt würden. Der Rechnungshof habe bei seiner Prüfung zum Rad- und Gehwegbau festgestellt, dass fast immer die Maximalstandards gewählt worden seien. Auch nach dem Eindruck seiner Fraktion würden Straßenbaumaßnahmen manchmal sehr großzügig geplant. Daher interessiere ihn, wie der Rechnungshof und das Innenministerium zu der Frage stünden, ob nicht für Straßenbaumaßnahmen insgesamt über einen Abbau von Standards nachzudenken sei. Abstriche an der Verkehrssicherheit dürften allerdings nicht vorgenommen werden.

Ein Abgeordneter der CDU trug vor, im Straßenbau würden Standards als Richtschnur benötigt. Doch seien immer auch z. B. topografische Gegebenheiten oder örtliche Besonderheiten zu beachten. Deshalb werde bei jeder Straßenbaumaßnahme von Vorgaben und Normen abgewichen. Das Innenministerium habe in seiner Stellungnahme zu dem Denkschriftbeitrag verdeutlicht, dass die Vorgaben der Landesregierung nach seiner Ansicht nicht missachtet worden seien.

Auch könnten Straßenbauvorhaben nicht immer nur nach klaren Grundsätzen priorisiert werden. Vielmehr seien je nach örtlicher Situation noch andere Kriterien zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund erachte er die Kritik durch den Rechnungshof als etwas überzogen. Dennoch sei seine Fraktion mit dem Beschlussvorschlag einverstanden und stimme ihm zu.

Ein Abgeordneter der Grünen erklärte, Ziffer 2.2 der vorliegenden Mitteilung des Rechnungshofs sei mit „Bedarfsnachweise fehlen häufig“ überschrieben. In diesem Abschnitt weise der Rechnungshof auch darauf hin, dass bei den geprüften Vorhaben bis auf wenige Ausnahmen keine Verkehrszählungen vorgelegen hätten. Die Frage sei aber, ob es Eltern ihren Kindern angesichts der Verkehrsgefährdung überhaupt erlaubten, auf einer normalen Verkehrsstraße ohne Radweg mit dem Rad zur Schule zu fahren. Insofern sage die Zahl der Radfahrer noch nicht zwingend etwas darüber aus, wie stark ein später gebauter Radweg genutzt würde, und sei eine Verkehrszählung in diesem Fall nicht voll aussagekräftig.

Ein Vertreter des Rechnungshofs teilte mit, der Rechnungshof besitze keine Erkenntnisse darüber, ob die Standards im Landesstraßenbau überzogen seien. Um dazu eine konkrete Aussage treffen zu können, müsste zunächst eine entsprechende Prüfung erfolgen.

Der Landtag habe vor einigen Jahren beschlossen, dass Rad- und Gehwegvorhaben nach definierten Kriterien zu priorisieren seien. Der Rechnungshof habe jedoch bei keinem der geprüften Vorhaben erkennen können, wie priorisiert worden sei. Der Staatssekretär im Innenministerium habe nun erklärt, dass die Innenverwaltung inzwischen über einen Katalog verfüge, anhand dessen sie priorisieren und auch werten könne, wie Maßnahmen zu gewichten seien. Der Rechnungshof müsste diesen Katalog zunächst sehen. Aber er entspräche genau der Forderung, die das Parlament an die Innenverwaltung gerichtet habe. Bei einem Kriterienkatalog wären beispielsweise auch hypothetisch zu erwartende Verkehrszuwächse mit einzurechnen und entsprechend zu gewichten.

Ein Vertreter des Innenministeriums gab bekannt, für den Straßenbau existierten Richtlinien des Bundes, die für ganz Deutschland in gleicher Weise gälten. Diese Richtlinien seien hier im Land eingeführt und umfassten auch den Radwegbau. Gemäß den Richtlinien müsse nach Art und Funktion der Straßen differenziert werden. Entscheidend sei immer die Frage, welche Funktion die Straße zu erfüllen habe. Speziell die Topografie besitze einen wesentlichen Einfluss auf die Trassierung.

Für die Anlage eines Radwegs bestünden nach den Richtlinien klare Vorgaben. Wenn Kinder regelmäßig mit dem Rad zur Schule fahren würden, reiche dies aus, um den Bedarf für den Bau eines Radwegs begründen zu können. Auch wenn Radfahrer im Freizeit- und im Wochenendverkehr festzustellen seien, bilde dies ein Kriterium für die Anlage eines Radwegs. Quantitative Bedarfsnachweise wiederum erfolgten nur, wenn all diese zunächst zu prüfenden Kriterien nicht erfüllt seien. Erst dann werde in einem zweiten Schritt untersucht, wie hoch das Verkehrsaufkommen auf der Straße sei, wie viele Radfahrer dort verkehrten und wie sich das Verhältnis zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern gestalte. Innenministerium und Rechnungshof seien sich im Übrigen bei einer schon länger zurückliegenden Prüfung darin einig gewesen, dass an Straßen, auf denen die zulässige Geschwindigkeit über 80 km/h liege, die Anlage eines Radwegs generell notwendig sei.

Der Abgeordnete der SPD hob hervor, angesichts der Vielzahl an Straßenbaumaßnahmen halte er es für wichtig und lohnenswert, dass sich Rechnungshof und Innenministerium einmal über die Standards Gedanken machten. Der Verweis auf die Richtlinien des Bundes reiche ihm nicht aus. Wenn es nämlich im Straßenbau ähnlich sei wie im Radwegbau, dass von einer definierten Bandbreite meist der obere Wert für die Wegbreite gewählt werde, könne manche Baumaßnahme allein durch entsprechende Standardabsenkungen zusätzlich finanziert werden. Es liege der Schluss nahe, dass sich erhebliche Mittel sparen ließen, ohne dass dies der Verkehrssicherheit abträglich wäre. Auch im Hinblick darauf, was an Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen eines Bauvorhabens manchmal mit realisiert werde, erachte er es als notwendig, über den jeweils richtigen Ausbaustandard nachzudenken. Er dringe darauf, dass sich sowohl das Innenministerium als auch der Rechnungshof einmal genau mit dieser Frage befassen, und schlage vor, anhand der Richtlinien des Bundes zu prüfen, wie häufig bei definierten Bandbreiten der untere Wert gewählt werde und ob dieser nicht jeweils als Regelwert gelten könne.

Der Vertreter des Rechnungshofs merkte an, der Rechnungshof nehme diese Anregung mit und werde untersuchen, ob er sie in laufenden Prüfungen berücksichtigen könne.

Dem Beschlussvorschlag des Berichterstatters für den Finanzausschuss wurde einstimmig zugestimmt.

03. 12. 2009

Ursula Lazarus