



📅 05.09.2014

VERKEHRSPOLITIK

Effiziente Politik braucht Sorgfalt und Expertise

Verkehrsminister Hermann: Gerade für einen sorgsamen Umgang mit Steuermitteln brauchen wir auch externe Unterstützung: „Wir schauen genauer hin als früher und gehen planvoller vor - und das ist gut so“

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur weist die Kritik der Abgeordneten Razavi an seiner Gutachtenvergabe offensiv zurück. Minister Hermann erklärt dazu heute, 05.09.2014: „Wir wollen gute und sachgerechte Politik machen und die Steuergelder zielgerichtet und effizient einsetzen. Gutachten und Beratungsleistungen vergeben wir daher nicht zu Spaß, sondern um die dazu notwendige Expertise von Spezialisten hinzuzuziehen. Dies ist absolut sinnvoll angelegtes Geld, das vertrete ich offensiv. Bei einem Haushaltsvolumen von knapp 2 Milliarden Euro, das wir als Ministerium steuern müssen, stehen 2,3 Millionen Euro für externe Expertise, in keinem Missverhältnis. Wir reden über 0,1 Prozent der Mittel unseres Budgets. Im Übrigen sind wir im Vergleich zu den Vorgängerregierungen in diesen Sachen extrem transparent.“

Hermann konterte: „Es wäre auch in der Vergangenheit von Vorteil gewesen, wenn manche politische Entscheidung mit mehr inhaltlicher Expertise getroffen worden wäre. Wir schauen einfach genauer hin, z.B. bei den Kosten von Stuttgart 21. Auch wenn man Straßenbauentscheidungen nach inhaltlichen Kriterien durchführt statt nach Wahlkreisarithmetik, dann führt das zu vermehrtem Aufwand.“

Hermann nennt noch einen anderen Grund für die steigenden Gutachterkosten: Nach 58 Jahren CDU-Regierung habe man einem erheblichen Reformstau und eine Stagnation der Verkehrspolitik vorgefunden. Jetzt laufen sehr viele Projekte zur Modernisierung der Verkehrspolitik des Landes. „Wir tun einfach sehr, sehr viel, und ich denke, dass wird im Land auch sehr positiv wahrgenommen“, so Minister Hermann. Das Ministerium laufe unter Völlast, die Beschäftigten seien mehr als ausgelastet. Für viele Projekte brauchte es aber zwingend der externen Unterstützung durch Spezialwissen. „Es ist – wie überall – ja nicht möglich und sinnvoll, für alle Fragen im Ministerium eigene Experten einzustellen.“

Das eine neue Verkehrspolitik, die auch kostenbewusster vorgeht als in der Vergangenheit, zunächst einmal einen höheren Input an Expertenwissen benötigt, lässt sich an einigen exemplarischen Beispielen darstellen:

Vergaben von Schienenpersonennahverkehrsleistungen (SPNV)

Das Land beauftragt SPNV-Leistungen im Volumen von rund 700 Mio. Euro pro Jahr. Derzeit besteht aufgrund einer nachlässigen Politik der Vorgängerregierung die Erblast eines Finanzierungsdefizits von rund 80 Mio. Euro pro Jahr, das aus dem Landeshaushalt gedeckt werden muss. Die neue Regierung hat einen sorgfältigen Kassensturz gemacht und setzt neue Finanzierungsinstrumente um, wie eine komplexe Fahrzeugfinanzierungsabsicherung durch das Land. Dies erfordert hohe Beratungskosten im Bereich von einigen Hunderttausend Euro, wird dem Land in den nächsten zehn Jahren aber einige Hundert Millionen Euro sparen. Damit erreichen wir, dass wir mit dem verfügbaren knappen Mitteln ein besseres Zugangebot im Land anbieten werden. Dies alles hat die frühere Landesregierung nicht getan, ist aber sehr gut angelegtes Geld.

Kostenabschätzung von Stuttgart 21

Das von der CDU kritisierte Gutachten zu den Kostenrisiken des Projekts Stuttgart 21 führte bereits in 2011 zu der Prognose, dass das Projekt mindestens 6,5 Mrd. Euro kosten werde. Ein Wert, den die DB ein Jahr später einräumen musste. Es wäre sicher von Vorteil gewesen, wenn sich das Land zu einem früheren Zeitpunkt intensiver und unabhängig mit den erwartbaren Kosten von S21 beschäftigt hätte.

Priorisierungen im Straßenbau

In der Vergangenheit folgten Entscheidungen über die als nächstes zu bauenden Straßen oft mehr der Wahlkreisarithmetik und politischen Erwägungen als Gründen der Dringlichkeit. Dies haben wir geändert. Solche Priorisierungsverfahren, in die viele Faktoren einfließen sind arbeitsintensiv, in der eigenen Verwaltung und bei externer Zuarbeit. Aber auch das ist gut investierter Aufwand. Denn so wird sichergestellt, dass die knappen Investitionsmittel dort hingelangen, wo sie den größten Nutzen entfalten.

Aufstellung eines Landesradverkehrsnetzes

Das MVI ist auf dem Weg, die Radverkehrspolitik des Landes zu systematisieren. In der Vergangenheit folgte z.B. die Anlage von Radwegen an Landesstraßen keinem übergeordneten Plan mit Prioritäten- und Vernetzungskriterien. Das MVI erstellt inzwischen mit Unterstützung von Ingenieurbüros die Konzeption für ein schlüssiges, durchgehendes Landesradverkehrsnetz, das zukünftig Leitlinie für Investitions- und Zuschussverteilung ist. Auch dies ist zunächst ein erhöhter Planungsaufwand, aber für einen sinnvollen Umgang mit Steuermitteln ebenfalls geboten.

Überprüfung der Straßenbauverwaltung

In der Straßenbauverwaltung zeigen sich Schnittstellenprobleme in Folge der Teufelschen Verwaltungsreform zwischen den verschiedenen Ebenen von staatlichen und kommunalisierten Zuständigkeiten. Hier hat das MVI einen Evaluierungs- und Optimierungsprozess begonnen. Dies ist für eine effizient arbeitende Straßenbauverwaltung ein wichtiger Schritt.

Bürgerbeteiligung

Eine verstärkte Bürgerbeteiligung ist der Landesregierung wichtig und wird vom MVI in wachsendem Umfang umgesetzt. Zu nennen sind etwa die beteiligungsverfahren und Regionalkonferenzen bei der

Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans, die Konferenzen zum SPNV-Zielkonzept 2025, Beteiligungsprozesse zu einzelnen Straßenbauvorhaben (B27/B28 Verknüpfung in Tübingen, B29-Tunnel Schwäbisch Gmünd, A98 Hoahrhein), zum Radverkehrsnetz Baden-Württemberg, zu Stuttgart 21, bei der Rheintalbahn. Aber auch die Bürgerbeteiligung verursacht Aufwand bei eigenem Personal und externer Expertise. Bürgerbeteiligung ist nicht zum Nulltarif zu haben, aber dazu stehen wir. Denn die Ergebnisse lohnen sich in aller Regel.

Ergänzend weist das MVI die Vorwürfe zu den Vergaben rund um Stuttgart 21 zurück. „Wir haben zur Auftragsvergabe an die Fa. K. alles umfassend dargelegt. Die Anfrage von Frau Razavi ging inhaltlich deutlich über die Routineberichterstattung an den Landtag hinaus. Daher können die Antworten gar nicht identisch sein. Frau Razavi erhebt hier völlig haltlose Vorwürfe.“ Zu einem weiteren, sehr aufwändigen und kostenintensiven und kritisierten Großauftrag zum Projektcontrolling von Stuttgart 21 stellt das MVI klar: „Hierbei handelt es sich um eine Leistung, die noch von der alten Landesregierung vergeben wurde und die wir fortführen. Auch hier geht der Vorwurf völlig an der Sache vorbei.“