

Es gilt das gesprochene Wort!

Hinweis: Diese Rede kann hier als Video abgerufen werden:

<http://www.landtag.ltsh.de/aktuelles/mediathek>

LANDTAGSREDE – 11. Mai 2023

Niclas Dürbrook:

Kaputte Straßen bleiben kaputt TOP 51: Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2023 – 2035 (Drs. 20/837)

„Ein großes schleswig-holsteinisches Infrastrukturprojekt, dass bis 2022 fertig sein sollte, sich aber massiv verzögert und bei dem vermutlich frühestens Mitte der 30er-Jahre das Ziel erreicht wird – das kommt mir ziemlich bekannt vor. Wir reden heute aber nicht über eine gewisse Autobahn, deren Namen der Ministerpräsident gerne vergessen würde, sondern über die Sanierung der Landesstraßen. Nicht weniger wichtig für den Verkehr in unserem Land.

Auf das, was in den letzten Jahren bei der Sanierung der Landesstraßen passiert ist, gibt es zwei ganz unterschiedliche Sichtweisen. Es ist ohne Zweifel beeindruckend, wie viel man geschafft hat. Aber es ist eben auch erschreckend, wie krachend man das eigentliche Ziel trotzdem verfehlt hat. 866 Kilometer wollte man von 2019 bis 2022 sanieren, geworden sind es am Ende nur 542. 62 Prozent von dem, was geschafft werden sollte.

Und auch in den kommenden Jahren wird es langsamer weitergehen, weil die Straßen in einem deutlich schlechteren Zustand sind als gedacht. Aber eben nicht nur deswegen.

Der Bericht, über den wir heute sprechen, bringt es auf S. 21 selber treffend auf den Punkt: „Die Ziele sind zunächst den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen anzupassen.“ Ich übersetze: Die Sanierung der Landesstraßen wird in den kommenden Jahren nach Kassen- und Personallage stattfinden müssen. Keine gute Nachricht für unser Land.

Schauen wir uns die beiden Punkte einmal näher an und fangen mit dem Personal an. Der Bericht sagt dazu auf S. 36: „Derzeit ist der LBV.SH in Folge unbesetzter Stellen personell nicht ausreichend ausgestattet um die bestehenden Aufgaben zu erledigen.“ Nicht ausreichend, das ist mangelhaft. Dafür gibt es viele Gründe. Den allgemeinen Fachkräftemangel. Der Renteneinstieg der Babyboomer. Die Konkurrenz durch Kommunen oder durch die Autobahn GmbH.

Was es aber leider nicht gibt, ist ein erkennbarer Plan der Landesregierung, wie gegengesteuert werden soll. Ein paar Studienplätze hier. Ein Messestand dort. Das allein löst das massive Fachkräfteproblem für den LBV.SH sicherlich nicht. Leider stehen bei der Koalition aber ganz andere Fragen im Vordergrund. Anstatt sich über die personelle Verstärkung Gedanken zu machen, will man lieber den Namen ändern. Und weil man selber erkannt hat – aber nicht zugeben will – dass diese Idee nicht der Weisheit letzter Schluss war, muss der LBV jetzt in einen neuen Strategieprozess mit großer Unruhe gestürzt werden. Ganz sicher das Gegenteil von dem, was man bräuchte, um als Arbeitgeber attraktiv zu sein.

Der zweite Punkt: Die begrenzten Mittel. 2014 hat man das Landesstraßennetz erstmals systematisch untersucht und bewertet. Die Folge war, dass noch in der Küstenkoalition die Mittel mehr als vervierfacht wurden. Jamaika hat diesen Kurs ambitioniert fortgeführt, ab 2019 wurde der Ansatz der Küstenkoalition noch einmal verdoppelt, auf dann rund 90 Millionen Euro pro Jahr.

Das Problem mit der Strategie, die uns heute vorliegt, ist nun folgendes. Man hält fest: Die Straßen sind in schlechterem Zustand als gedacht. Und die Baukosten haben deutlich angezogen. Und trotzdem will man bei den 90 Millionen pro Jahr bleiben. Natürlich geht damit weniger und es dauert länger, als eigentlich nötig. Und manches geht sogar gar nicht. Der Minister hat es in der Pressekonferenz selber gesagt: „Kaputte Straßen bleiben kaputt“.

Offenbar kein Problem für die Koalition. Für uns schon. Ich finde nicht, dass man so eine Situation schulterzuckend hinnehmen sollte, indem man sich hinter fehlendem Personal oder Geld versteckt. Dafür eine Lösung zu finden ist ihr Job! Daran messen wir Sie und dem werden Sie mit dieser Strategie nicht gerecht.

Ich will freundlicher enden. Die zusätzlichen Gelder für Radwege sind richtig. Radinfrastruktur ist kein Anhängsel von Auto-Infrastruktur, sondern eine eigenständige Stütze der Mobilitätswende. Für uns ist aber entscheidend: Wir spielen das Fahrrad nicht gegen das Auto aus. Wir wollen beides zusammen denken, weil wir in Schleswig-Holstein auch in Zukunft beides brauchen werden. Noch ein Argument übrigens, für eine vernünftige Ausstattung des LBV zu sorgen. Denn sonst wird man zwangsläufig in eine Situation kommen, das eine gegen das andere zu priorisieren. Und das wäre falsch.

Ich freue mich auf die dringend notwendige Diskussion im Ausschuss.“