

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1427

A11

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Zollhof 2, 40221 Düsseldorf

Telefon 0211 13067-0

E-Mail info@ikbaunrw.de

www.ikbaunrw.de

Hauptgeschäftsführer

Hauptgeschäftsführer

Referatsleiter Politik und Gesellschaft

Kontakt Christoph Spieker M.A.

Telefon 0211 13067-148

E-Mail spieker@ikbaunrw.de

Zeichen

Datum 14. April 2024

Stellungnahme

zum Antrag der Fraktion der FDP im Landtag von Nordrhein-Westfalen

„Die Stunde der Wahrheit - Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“ - Drucksache 18/8118

Anhörung im Verkehrs-Ausschuss des Landtags von Nordrhein-Westfalen, am 16.04.2024

Die Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen (IK-Bau NRW) vertritt auf der Grundlage des Baukammergesetzes in der Fassung vom 1. Dezember 2021 in der Organisationsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts die berufspolitischen Interessen der im Bauwesen tätigen rund 11.000 Ingenieurinnen und Ingenieure in Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus erfüllt sie auf gesetzlicher Grundlage Aufgaben der mittelbaren Landesverwaltung und untersteht insoweit der Aufsicht durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen.

1. Zur Beschreibung der Ausgangslage im Antrag der FDP-Landtagsfraktion „Die Stunde der Wahrheit...“

Für Nordrhein-Westfalen als dem verkehrsreichsten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland sind vor allen Dingen der Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und, soweit erforderlich, ihr Ausbau von allergrößter Wichtigkeit. Der Zustand der Verkehrswege ist von unmittelbarer Bedeutung und Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort. Dort wo die Verkehrswege gestört sind, entstehen unmittelbar große Belastungen für die Menschen im Land, die Wirtschaft und darüber hinaus für die nachgeordneten Infrastrukturen, die im Falle von Teilsperren oder Sperrungen, Umleitungen aufnehmen und verkraften müssen.

Vor dem Hintergrund, dass alle Baulastträger in den vergangenen Jahrzehnten unzureichende Mittel für den Erhalt und den Ausbau ihrer Infrastrukturen zur Verfügung hatten, machen sich Störungen im verkehrlichen Gesamtprozess unmittelbar bemerkbar und sind geeignet, die vorgeschädigten Infrastrukturen weiter zu beschädigen oder sogar zu zerstören. Diese Lage ist einem langjährig aufgehäuften Sanierungsstau geschuldet, der hinreichend bekannt ist.

Daher ist es von umso größerer Bedeutung, dass bereitstehende Mittel des Bundes im zur Verfügung stehenden Umfang vollumfänglich durch eine hierfür geeignete Planungsbevorratung abgerufen werden können.

Festzuhalten ist aber auch, dass es außerhalb der Baulastträgerschaft des Bundes auch auf der Landes- und Kommunalebene der dauerhaften, verlässlichen und vor allen Dingen auskömmlichen Finanzierungsgrundlage für den Erhalt der Straßeninfrastruktur bedarf. Das Straßennetz in seiner Mehrteiligkeit aus Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kommunalstraßen bleibt auch in Zukunft, bei allen Anstrengungen für den Ausbau der übrigen Verkehrsträger, vor dem Hintergrund vergleichbarer Zustandsbeschreibungen, der größte und wichtigste Teil der Verkehrswegeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.

Das Straßennetz ist aufgrund der Lage und Funktion Nordrhein-Westfalens als starker Wirtschaftsregion in der westlichen Mitte und als Verkehrs- und Logistikkreuzung für den europäischen Wirtschaftsraum von herausragender Bedeutung. Daher muss insbesondere der verkehrs- und zukunftsgerichtete Erhalt der Verkehrswege – allzumal des Straßennetzes – mit besonderer Priorität verfolgt werden.

Nach entsprechenden Anstrengungen in den vergangenen Jahren, die zu einem vollen ausschöpfen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel geführt haben, sind für die Jahre 2022 und 2023 Einbrüche in einer Größenordnung von 60 Millionen Euro zu verzeichnen. Nach Kenntnissen der

Ingenieurkammer-Bau war es nicht möglich, entsprechende Planvorlagen vorzuhalten. Dazu gehört auch, dass die in den vergangenen zwei Legislaturperioden in Nordrhein-Westfalen auf einen Ausgleich der über einige Jahre hinweg bestehenden Planungslücke abzielenden Anstrengungen so erfolgreich waren, dass im Vergleich mit anderen Bundesländern, „liegengelassene“ Bundesmittel für eigene Projekte akquiriert werden konnten. Es muss das mittelfristige Ziel sein, die entstandene Lücke wieder zu schließen und Planungen in Höhe des für Nordrhein-Westfalen bestimmten Umfangs beim Bund abzurufen.

2. Planungskapazitäten stärken

Bestandteil einer solchen Strategie muss es sein, dass die hierfür erforderlichen Planungskapazitäten beim Landesbetrieb Straßen.NRW in der benötigten Anzahl geschaffen werden können. Dazu gehört die finanzielle Absicherung der Stellen ebenso, wie die Möglichkeit solche auch mit entsprechenden Fachkräften zu besetzen. Hierzu ist anzumerken, dass der Fachkräftemangel auch in den freiberuflichen Planungsbüros zunimmt. Der Arbeitsmarkt für im Bauwesen tätige Ingenieurinnen und Ingenieure wird über die kommenden Jahre äußerst stabil bleiben. Das hängt trotz der gegenwärtigen partiellen Krise in der Bauwirtschaft damit zusammen, dass die Planungsaufgaben unverändert gute Perspektiven für eine berufliche Zukunft bieten.

Die Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen ist in der Frage des Fachkräftenachwuchses stark engagiert. Neben Angeboten für Schülerinnen und Schüler, Studierende und die Organisation relevanter Fort- und Weiterbildungsangebote unter Einbezug modernster Lehr- und Lernmethoden im eigenen Fortbildungswerk, der Ingenieurakademie West gGmbH, rückt die Fachkräftegewinnung aus dem Potential zuwandernder Ingenieurinnen und Ingenieure verstärkt in das Gesichtsfeld entsprechender Angebotsgestaltung. So bietet die Kammer über ihre Akademie inzwischen besondere Sprachangebote an, die in Verbindung mit dem Goethe-Institut dazu geeignet sind, den Aufenthaltsstatus Zugewanderter durch die zertifizierte Qualität der Angebote positiv zu beeinflussen. Daneben ist es für ein entsprechendes „Matching“ von potenziellen Arbeitgebern und arbeitssuchenden Zuwanderern wichtig, auch die eigenen Sprachkenntnisse zu erweitern. Auch hier werden inzwischen besondere Angebote aufgebaut. Damit leistet die Ingenieurkammer-Bau einen unmittelbaren Beitrag dazu, den Arbeitsmarkt weiterzuentwickeln.

Sorgen bereitet der Kammer, dass im internationalen Vergleich der jüngsten PISA-Studie die deutschen Schülerinnen und Schüler deutlich hinter denen anderer erfolgreicher Wirtschaftsnationen zurückgefallen sind und hiervon insbesondere auch die Fähigkeiten im MINT-Bereich besonders stark betroffen sind. So wie auch die Instandsetzung der maroden Infrastrukturen eine langfristige Wiederaufbauarbeit darstellt, sind verlorene Kompetenzen nur sehr schwer auszugleichen und erfordern ein entsprechendes Umsteuern in der Schul- und Bildungspolitik sowie im Rahmen der Hochschulausbildungen.

Jenseits der bildungspolitischen Herausforderungen, die die Zahl der eingeschriebenen Studierenden in den Ingenieurfächern in unterschiedlicher Weise betreffen, ist Nordrhein-Westfalen aber auch in seiner unmittelbaren Planungskompetenz betroffen. Dies einmal aus demografischen Gründen. In den kommenden Jahren werden immer mehr Ingenieurinnen und Ingenieure das Renteneintrittsalter erreichen und aus dem Dienst von Straßen.NRW ausscheiden. Diese Stellen müssen nachbesetzt

werden können, oder im Rahmen weitergehender Ausschreibungen über den freien Markt abgedeckt werden können.

Ein weiterer Grund liegt aber auch darin, dass der Bund mit Wirkung zum Jahr 2021 die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen wieder bei sich im Rahmen der Autobahn GmbH gebündelt hat. Anlass hierfür war danach Ansicht des Bundes eine unzureichende Arbeitserledigung der Länder in diesem Bereich. Auch Nordrhein-Westfalen hat Planerinnen und Planer an die Autobahn GmbH verloren, die nicht ohne Weiteres ersetzt werden konnten. Insofern ist auch ein Kapazitätsverlust Ursache für die nicht ausreichenden Vorratsplanung, die für einen vollständigen Abruf der Bundesmittel erforderlich wäre. Dennoch bleibt auch nach dieser Reform der Bundesfernstraßenverwaltung NRW für einen Teil der Bundesstraßen zuständig. Es wird also zukünftig stark darauf ankommen, die diesbezüglichen Kapazitäten zu bündeln.

3. Projekte priorisieren - Umsetzung am Bedarf ausrichten

Ein weiterer Effekt ist möglicherweise darin zu erkennen, dass die Autobahn-GmbH zunächst noch vorliegende Planüberhänge abgebaut hat, die noch aus der Zeit der Auftragsverwaltung durch die Länder entstammen und übernommen wurden, sodass neue Planungen noch nicht im erforderlichen Maße zur Ausschöpfung des Finanzrahmens für Nordrhein-Westfalen möglich waren. Daraus folgt, dass eine alleinige Verantwortung dann nicht beim Land zu sehen ist, da die Beplanung von Bundesstraßen in einer Vielzahl von Schnittstellenkoordinationen besteht, die im überörtlichen Verkehr dann wieder in die unmittelbare Zuständigkeit des Bundes fallen. Hierzu hat der Bundesrechnungshof Anfang des Jahres einen Bericht vorgelegt, der sich kritisch mit dem Einsatz der Kapazitäten bei der Autobahn GmbH befasst und einen unzureichenden Schwerpunkt bei der Sanierung des Bundesfernstraßennetzes moniert.¹

Das im Antrag der FDP-Landtagsfraktion richtig ausgegebene Ziel, zukünftig im Wege eines Planungshochlaufs wieder hinreichend baureife Projektplanungen vorlegen zu können, ist auch deswegen ein wichtiges Ziel, weil es darum gehen muss, die Planungen von Bund und Land in den jeweiligen zuständigen Bereichen so zu harmonisieren, dass die Durchführung von Bauprojekten Hand in Hand verlaufen kann. Das trüge in erheblichem Maße dazu bei, dass Aussicht darauf bestünde, den festzustellenden Sanierungsstau zumindest teilweise im zeitlichen Gleichlauf signifikant zurückfahren zu können. Hierfür ist es ebenfalls von ganz erheblicher Bedeutung, die jeweiligen erforderlichen Planungszeitläufe deutlich zu verkürzen und die Vereinfachungen im Planungsrecht des Bundes für eben solche Projekte zu nutzen. Hierzu gehört es aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau auch, dass das Land auch auf eine entsprechende Priorisierung von Projekten dergestalt hinwirken muss, dass an

¹ Bundesrechnungshof (Hg.): Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken. Bonn 2024. Der Bericht ist abrufbar unter:
https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (zuletzt gesehen, 12.04.2023)

Bauwerkszustand und verkehrlicher Bedeutung bemessen, eine rasche Sanierung oder Ersatzneubau geplant und ausgeführt werden kann.