

VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIEN DER CDU BADEN-WÜRTTEMBERG - ERGEBNISSE DER FACHKONFERENZ VERKEHR 2020

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für die Zukunftsfähigkeit des Standorts Baden-Württemberg von entscheidender Bedeutung. Die von der grün-roten Landesregierung betriebene Verkehrspolitik schadet dem ganzen Land. Dahinter verbirgt sich eine vor allem von den Grünen aus reiner Ideologie gewollte Verkehrsverhinderungspolitik. Der Koalitionsvertrag ist der Beleg dafür. Diese Verkehrspolitik benötigt ein Korrektiv. Die CDU Baden-Württemberg steht auch in der Opposition zu ihrer Verantwortung für den Erhalt und weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Land – unideologisch und an den Interessen der Menschen und des Landes orientiert.

Dabei haben die vergangenen Monate gezeigt, dass es jenseits der Mehrheiten im Landtag Gestaltungsspielräume gibt: Bei Stuttgart 21 haben die Bürger gegen den Willen des grünen Ministerpräsidenten und gegen den Willen des grünen Verkehrsministers entschieden. Die Behauptung, Stuttgart 21 würde andere große Schieneninfrastrukturprojekte kannibalisieren, hat sich als haltlos herausgestellt. Die Bundesregierung hat sich neben Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm eindeutig zum Ausbau der Rheintalbahn, der Südbahn und der Gäubahn bekannt und wird die hierfür notwendigen Mittel zur Verfügung stellen. Dies wurde vor allem durch das intensive Engagement der CDU und ihrer Abgeordneten erreicht. Den früher von Winfried Hermann abgelehnten Ausbau der Binnenschifffahrt auf dem Neckar konnte die CDU Baden-Württemberg mit öffentlichem und parlamentarischem Druck, in der Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium und der Landesgruppe in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und nicht zuletzt gemeinsam mit IHK, Kommunalpolitikern und anderen Betroffenen durchsetzen.

1. Straße

a. Bundesfernstraßenbau

Baden-Württemberg ist im Bundesfernstraßenbau chronisch unterfinanziert: Die Summe der Vorhaben mit Teilabschnitten im Bau bzw. der noch nicht im Bau befindlichen Vorhaben mit bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen beläuft sich auf rd. 700 Mio. Euro. Hinzu kommt die Restfinanzierung laufender Maßnahmen in Höhe von 900 Mio. Euro.

Die Probleme im Südwesten werden zusätzlich durch verschiedene Faktoren wie die Topographie, die dichte Besiedlung und das überdurchschnittliche Verkehrsaufkommen verschärft. So liegt die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den Autobahnen im Land bei 57.000 Kfz/Tag (20 Prozent über Bundesdurchschnitt) und auf den Bundesstraßen bei 13.000 Kfz/Tag (45 Prozent über Bundesdurchschnitt).

In Baden-Württemberg wurden in den vergangenen fünf Jahren jährlich mehr als 280 Mio. Euro in den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen investiert. Das ist mehr als je zuvor. Dies zeigt, dass die Politik der CDU-geführten Landesregierung, möglichst viele neue Maßnahmen anzuschieben, richtig war. Dies ist auch künftig wichtig und richtig. Unser Ziel muss es weiterhin sein, einen möglichst hohen Anteil der zur Verfügung stehenden Bundesmittel nach Baden-Württemberg zu holen.

In den kommenden Jahren soll es nach dem Willen der grün-roten Landesregierung keine neuen Aus- und Neubauvorhaben im Land geben. Das ist Gift für den Wirtschaftsstandort und läuft den Interessen des Landes, der Menschen und der Wirtschaft zuwider. Dasselbe gilt für die Ankündigung, keine neuen Straßen zu planen. Baden-Württemberg konnte nur deshalb überdurchschnittlich von den Konjunkturprogrammen profitieren, weil fertige Planungen vorlagen. Baden-Württemberg muss das rollende System (bauen und gleichzeitig notwendige Maßnahmen planen) weiter fortführen. Ansonsten wird Baden-Württemberg auch bei vorhandenen Mitteln nicht mehr bauen können und die Verbesserung der Infrastruktur liegt für Jahrzehnte auf Eis, da Planungsverfahren viel Zeit benötigen.

Im Bundeshaushalt des Jahres 2012 wurden für das Land Baden-Württemberg für den Bundesfernstraßenbau 212,2 Mio. Euro eingestellt. Darin enthalten sind die Mittel für das A-Modell BAB 5 (19,8 Mio. Euro) und die Refinanzierung der privaten Vorfinanzierung (56,2 Mio. Euro), so dass für laufende Bedarfsplanmaßnahmen nur 136,2 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Angesichts eines Finanzbedarfs für das Land im Investitionsrahmenplan (IRP) des Bundes für die Jahre 2011 bis 2015 in Höhe von 2.820 Mio. Euro ist dringend eine Erhöhung der Straßenbaumittel erforderlich.

Dieses Erfordernis wurde von der christlich-liberalen Koalition aufgegriffen, so dass für das laufende Haushaltsjahr 1 Mrd. Euro zusätzlich für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wurde. Das Land Baden-Württemberg hat diese Chance nicht genutzt und auf zusätzliche Neubaumaßnahmen verzichtet. Zugleich hat die Landesregierung bislang bei den Bauprogrammbesprechungen mit dem Bundesverkehrsministerium keinerlei Vorschläge gemacht, geschweige denn die von ihr immer wieder geforderte Priorisierung vorgelegt.

Dieses Vorgehen verdeutlicht, dass die häufig auch von Grün-Rot beklagte Unterfinanzierung für die Landesregierung nur Vorwand ist, um ihr eigentliches Ziel zu verschleiern, den Neubau von Straßen zu verhindern.

Wir fordern die Landesregierung auf, den Bürgerwillen vor Ort zu respektieren: Nicht grüne Ideologie darf ausschlaggebend sein, sondern wenn sich Menschen für ihre berechtigten Interessen einsetzen und dies von der Kommunalpolitik vertreten wird, verdienen sie Unterstützung. Die Landesregierung muss sich bekennen, welche teils seit Jahrzehnten überfälligen Projekte sie weiter verfolgen möchte. Fensterreden über notwendige Priorisierungen und das Einstellen „unsinniger Planungen“ müssen ein Ende haben. Daher fordern wir die Landesregierung auf, endlich die lange angekündigte Prioritätenliste für den Straßenbau vorzulegen.

Unsere Forderung an den Bund: Wir benötigen trotz der grün-roten Verhinderungspolitik und entsprechender Signale an die Bundesregierung so viel Geld vom Bund wie möglich – auch um zeitnah Neubeginne zu ermöglichen. Im Interesse der Menschen im Land und der Zukunftsfähigkeit Baden-Württembergs setzen wir darauf, dass sich der Bund auch weiter seiner Verantwortung stellt.

b. Landesstraßenbau

Auch im Landesstraßenbau will die neue Landesregierung den Bau neuer Straßen verhindern, dies belegt der Koalitionsvertrag. Auch bei der Sanierung und dem Erhalt der Landesstraßen bleibt Grün-Rot weit hinter ihren Ankündigungen zurück. Die von der CDU geführte Landesregierung hatte für den Aus- und Neubau der Landesstraßen in den vergangenen Jahren weit mehr als 50 Mio. Euro p.a. investiert, für ihren Erhalt im Haushalt 2011 sogar mehr als 100 Mio. Euro. Die neue Landesregierung fällt beim Aus- und Neubau auf kaum mehr als 30 Mio. Euro zurück. Von den für den Erhalt eingeplanten 100 Mio. Euro gehen 23,3 Mio. zur Refinanzierung des Landesinfrastrukturprogramms und voraussichtlich weitere 10 Mio. Euro für die Beauftragung von Planungsbüros ab. Das heißt, es bleiben faktisch weniger als 70 Mio. Euro für die dringende Sanierung der Landesstraßen. Bedenkt man, dass der Rechnungshof bereits im Jahr 2008 festgestellt hatte, dass für eine Zustandsverbesserung jährlich mindestens 100 Mio. nötig und für eine Erhaltung des Ist-Zustandes 80 Mio. Euro dringend notwendig wären, wird deutlich, dass die Landesregierung mit diesen Haushaltsansätzen die Infrastruktur schädigt. Dies zeigt, welche geringe Bedeutung sie auch den Landesstraßen zumisst. Pikant ist, dass sich die grün-rote Landesregierung die Option offen gehalten hat, Lärmschutzmaßnahmen und Radwege aus den Titeln Aus- und Neubau und Sanierung zu finanzieren – Mittel, die dann auf der Straße fehlen. Das zeigt, der angekündigte Ausbaustopp ist auch bei den Landstraßen politisch gewollt und die von der SPD immer geforderte Verdopplung der Mittel findet nicht statt.

c. Kommunaler Straßenbau

Auch im kommunalen Straßenbau zeigen die Grünen und die Landesregierung ihr wahres Gesicht. In diesem Bereich werden die Mittel massiv reduziert, so dass keine Neubeginne möglich sein werden.

Fazit: Die von der Landesregierung kritisierte Unterfinanzierung beim Straßenbau ist hausgemacht. Ziel der Grünen ist es, den ideologisch begründeten Ausbaustopp im Straßenbau mit dem Argument fehlender Finanzausstattung zu verschleiern.

d. Straßenbaufinanzierung

Um dauerhaft ausreichend Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, wird sich die CDU Baden-Württemberg weiter für die Einführung einer PKW-Maut-Lösung einsetzen. Nur so kann der Finanzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig gesichert werden.

2. Schiene

Grün-Rot agiert beim Schienenverkehr ähnlich wie beim Straßenbau und versucht eine Unterfinanzierung herbeizureden. Dabei zeigt die Aufnahme aller wichtigen Schienenprojekte im Land in den Investitionsrahmenplan (IRP), dass Bund und Bahn zu den Zusagen im

Zusammenhang mit Stuttgart 21 stehen: Das Projekt verursacht entgegen den Prognosen der Grünen keine Kannibalisierung, sondern ist im Gegenteil von großer Bedeutung für den Ausbau des Schienenverkehrs im ganzen Land.

Trotzdem ist festzustellen, dass Baden-Württemberg im Schienenverkehr in der Vergangenheit nicht ausreichend bei den Investitionsmitteln berücksichtigt wurde: So liegen etwa 10 Prozent der Bahnstrecken (und noch mehr der gefahrenen Personenkilometer) in Baden-Württemberg, aber nur etwa 7 Prozent der bundesweiten Investitionen fließen in den Südwesten.

Die Volksabstimmung über Stuttgart 21 hat deutlich die Beschlüsse aller Parlamente bestätigt. Nun ist es an der Landesregierung, nicht weiter zu verzögern und zu behindern, sondern die Umsetzung des Projekts endlich entschieden zu unterstützen.

Neben Stuttgart 21 ist der Ausbau der Rheintalbahn das zweite große Schieneninfrastrukturprojekt im Land. Die CDU Baden-Württemberg bekennt sich zu den von der früheren Landesregierung gemachten Zusagen einer Mitfinanzierung von Mehrkosten für den menschenfreundlichen Ausbau der Strecke von bis zu 50%. Der Landtag hat diese Linie im November mit den Stimmen aller Fraktionen bestätigt und auch der Deutsche Bundestag hat bereits im März 2011 beschlossen, die Rheintalbahn zu einer Modellregion für die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus zu machen, der Schienenstrecken zusätzlichen Lärm jenseits der sonstigen Grenzwerte zugesteht. Es war zudem die unionsgeführte Bundesregierung, die als erste im Koalitionsvertrag mit der FDP die längst überfällige Abschaffung des Schienenbonus angekündigt hat.

Bereits bei der Sitzung des Projektbeirats im November 2011 hat der Bund Zusagen über 40 Mio. Euro Bundesmittel gemacht, um den Modellcharakter finanziell zu unterfüttern. In der Sitzung des Projektbeirats am 5.3.2012 sollen nun weitere Ergebnisse erzielt werden.

Wir fordern die Landesregierung auf, sich zur vom Landtag beschlossenen Beteiligung an den Mehrkosten zu bekennen und spätestens in der nächsten Sitzung des Projektbeirats konkrete Zusagen zu machen. Die baden-württembergische CDU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag und die CDU-Landtagsfraktion konnten in den letzten Wochen erreichen, dass der Bund sowohl einer Neuplanung im Markgräflerland zugestimmt hat und nun die sogenannte „Bürgertrasse“ in diesem Bereich verwirklicht werden kann, als auch die Umfahrung Freiburg. Die Bürger erwarten nun zu Recht, dass auch die Landesregierung ihren Beitrag leistet und die Hälfte der Mehrkosten übernimmt.

Wie bei den jüngsten Erfolgen bei der Rheintalbahn hat sich der Einsatz der CDU-Abgeordneten aus Landtag und Bundestag auch bei der Südbahn gelohnt. Dadurch ist es gelungen, dass die Südbahn in die Kategorie C des IRP aufgenommen wurde und nun mit einer Realisierung der Elektrifizierung noch vor 2015 zu rechnen ist.

Wir fordern die Landesregierung auf, nun zügig Verhandlungen aufzunehmen, um eine Finanzierungsvereinbarung zu schließen.

Auch die Gäubahn findet sich in der Kategorie C des IRP, so dass auch bei diesem Projekt der Ausbau der Schieneninfrastruktur vorangeht.

3. Luftverkehr: Fluglärm

Deutschland und die Schweiz nähern sich im jahrelangen Fluglärmstreit an. In einer Absichtserklärung vom Januar 2012 in Davos haben sich Minister Peter Ramsauer (CSU) und seine Schweizer Amtskollegin Doris Leuthard darauf verständigt, bis zum Sommer 2012 einen Staatsvertrag zu unterzeichnen.

Wir begrüßen es, dass eine einvernehmliche Lösung gefunden werden und es zum Abschluss eines Staatsvertrages kommen soll. Sollte dies aber in den nächsten Monaten nicht gelingen, muss die deutsche Durchführungsverordnung einseitig verschärft werden. Wir sind dankbar, dass Minister Ramsauer die deutsche Position im Sinne der betroffenen Menschen durchsetzen möchte. Wichtig ist dabei der enge Schulterschluss mit der betroffenen Raumschaft. Die Forderungen aus der „Stuttgarter Erklärung“ haben weiterhin unsere volle Unterstützung: Es darf keinen Eingriff in die Ruhezeiten geben und die Anflüge müssen auf 80.000 begrenzt bleiben.

4. Wasserstraße

Auch bei den Bundeswasserstraßen war der Mittelanteil Baden-Württembergs zu gering.

Die CDU Baden-Württemberg unterstützt die Erweiterung der Neckarschleusen (Mannheim-Plochingen) für die Nutzung von 135m-Schiffen. Wir begrüßen, dass Verkehrsminister Winfried Hermann seinen Widerstand gegen den Ausbau des Neckars aufgegeben hat und fordern ihn auf, nun auch einen konstruktiven Beitrag zu leisten.

Der Bund muss ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen, damit der Ausbau zügig vorankommen kann (Kosten: 260 Mio. Euro). Wir bekennen uns ausdrücklich zur Notwendigkeit des Ausbaus über die Strecke Mannheim – Heilbronn hinaus über Stuttgart bis nach Plochingen und fordern in diesem Zusammenhang, dass bei der Kategorisierung auch Kriterien wie prognostiziertes Verkehrswachstum und Wertigkeit der Güter berücksichtigt werden.