

Positionierung des BWHT zur Straßenverkehrspolitik in Baden-Württemberg

1. Bundesfernstraßen

Fakten:

Der im März 2016 vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) legt den Grundstein für die Infrastrukturfinanzierung der kommenden Jahre. Derzeit sind in Baden-Württemberg zwölf Projekte mit einem Gesamtvolumen von 629,1 Mio. Euro im Bau oder in der Bauvorbereitung (zum Vergleich: 2014 waren es noch 27 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 900 Mio. Euro). Der BVWP legt seinen Schwerpunkt klar auf Erhaltungsmaßnahmen: 69 Prozent aller geplanten Mittel sollen in diesen Bereich investiert werden, die übrigen 31 Prozent fließen in den Neu- und Ausbau von Straßen. Für Baden-Württemberg wurden fünf Projekte in den „Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung“, 80 Projekte in den „Vordringlichen Bedarf“, 16 Projekte in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ und 16 Projekte in den „Weiteren Bedarf“ aufgenommen.

Die im vordringlichen Bedarf (inklusive Engpassbeseitigung) vorgesehenen Projekte haben ein Gesamtvolumen von 5,5 Milliarden Euro. Um sie zu realisieren wäre alleine für diese Kategorie bis 2030 eine jährliche Mittelzuweisung in Höhe von rund 360 Mio. Euro notwendig. Verschiedene Projekte im Rahmen des BVWP 2030 sollen zudem in Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) realisiert werden, um eine schnellere Umsetzung zu garantieren.

Position der Landesregierung:

Die Landesregierung sieht ein Kernproblem des Plans in der mangelnden Umsetzung von Priorisierungen. Obwohl eine zusätzliche Kategorie geschaffen wurde, ergäbe sich keine nachvollziehbare Rangfolge von Projekten, die je nach Mittelverfügbarkeit begonnen werden sollen. Das Land selbst hatte 2013 eine Priorisierung für Bundesfernstraßenprojekte vorgenommen, die aber nicht berücksichtigt worden sei. Zudem kritisiert die Landesregierung, dass es sich beim BVWP erneut um eine unfinanzierbare und unrealistische Wunschliste handele. Stattdessen solle der BVWP zu einem Bundesnetzplan bzw. Bundesmobilitätsplan weiter entwickelt werden, der die Wirkungen für ein Gesamtnetz berücksichtigt. Im neuen Koalitionsvertrag heißt es daher, dass man in Abstimmung mit dem Bund eine Reihenfolge der Umsetzung erarbeiten will.

In der Engpassbeseitigung hingegen wird ein Baustein für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gesehen. Das zuständige Landesverkehrsministerium moniert allerdings, dass vergleichsweise günstige Lösungen wie temporäre Seitenstreifenfreigaben oder der dreistreifige Bundesstraßen Ausbau als Zwischenlösung nicht ausreichend betrachtet würden. Zudem plädiert es für eine ressortübergreifende Gesamtstrategie zur Erreichung verkehrs-, finanz- und klimapolitischer Ziele, statt eines auf den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur konzentrierten BVWP. Um die Klimaziele der Bundesregierung, so wie sie im

Paris-Abkommen vereinbart worden sind, zu erreichen, wird daher ein Investitionsschwerpunkt auf der Schiene angeregt. Zudem wird mangelnde Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Verfahrens kritisiert.

BWHT-Position:

Das Handwerk begrüßt die gemeinsame EntschlieÙung des Landtages mit der Aufforderung an den Bund, den BundesfernstraÙen-Verteilungsschlüssel von Quote auf Bedarf umzustellen.¹ Die bisherige Verteilung der Finanzmittel nach Quote (13 Prozent für Baden-Württemberg)² wird der Rolle Baden-Württembergs als wichtiges Transitland von Nord nach Süd und von Ost nach West im Herzen Europas nicht gerecht. Der Ausbauzustand unserer BundesfernstraÙen spiegelt die zentrale Lage des Landes in keiner Weise wider. Daher ist es als sehr positiv zu bewerten, dass der BWWP 2030 bei der Auswahl der Projekte für den vordringlichen Bedarf nicht an Quoten, sondern an Bedarf und Nutzung orientiert ist. Dies gilt es jetzt auch bei der Umsetzung der Projekte fortzusetzen.

Wir lehnen eine finanzielle Benachteiligung der StraÙe gegenüber anderen Verkehrswegen ab. Für den Ferngüter- oder Pendlerverkehr mögen andere Mobilitätskonzepte möglicherweise sinnvoll sein, die Fahrzeuge des Handwerks müssen jedoch auch in Zukunft kundenorientiert und damit örtlich wie zeitlich flexibel einsetzbar sein.

Finanzierungskonzepte zur Einwerbung privaten Kapitals begrüßen wir im Grundsatz. Allerdings sollte die Ausschreibung dieser Projekte mittelstandsgerecht gestaltet werden.

2. LandesstraÙen

Fakten:

Insgesamt sind 1.600 Kilometer der rund 9.400 Kilometer LandesstraÙen in einem sehr schlechten Zustand.

Die Landesregierung sieht im Maßnahmenplan 2015 - 2025 für die nächsten zehn Jahre insgesamt 385 Mio. Euro für 123 Aus- und Neubauprojekte bei LandesstraÙen vor. Damit sollen einzelne Schwachstellen im Netz beseitigt werden. Eingeplant sind rund 160 Mio. Euro für Neubaumaßnahmen/Ortsumfahrungen, 160 Mio. Euro für Ausbaumaßnahmen und 20 Mio. Euro für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen. Zusätzlich sollen 40 Mio. Euro als Planungsreserve eingestellt werden (für Kostensteigerungen und gegebenenfalls zur Verstärkung der Erhaltungsmittel für „Sanierung statt Ausbau“).

Zudem sollte ein Sanierungsprogramm für StraÙen und Brücken den Erhalt der Straßeninfrastruktur bei LandesstraÙen gewährleisten. Hierfür sollen rund 80 Mio. Euro für Erhalt, 20 Mio. Euro für den Abbau des Sanierungsstaus und 40 Mio. Euro für den Erhalt und die Sanierung von Brücken über zehn Jahre investiert werden.

¹ 15. Landtag von Baden-Württemberg, 27. Sitzung, Beschluss am 15.02.2012

² Königsteiner Schlüssel für das Jahr 2012 - BANZ. Nr. 178 vom 25 November 2011

Position der Landesregierung:

Die Landesregierung hat einen Schwerpunkt auf Erhalt und Sanierung gelegt. Insbesondere soll der Sanierungsstau bei Brücken abgebaut werden. Die neue grün-schwarze Landesregierung hat sich außerdem für eine Finanzierungsplanung über mehrere Haushaltsjahre hinweg entschlossen. Allerdings nennt der Koalitionsvertrag keine konkreten Zahlen zur Dimension der Investitionen. Man wolle aber die Maßnahmen im Rahmen des Generalverkehrsplans nach der Hälfte der Laufzeit überarbeiten.

BWHT-Position:

Die neue grün-schwarze Landesregierung hat in der Verkehrspolitik schon dem Wortlaut des Koalitionsvertrags nach einen Kursschwenk vollzogen. So wird zwar auf die Belastungen durch Emissionen verwiesen, gleichzeitig aber auch auf die Notwendigkeit von Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur. Es bleibt jedoch abzuwarten, welche Schwerpunkte sich in der konkreten Regierungsarbeit durchsetzen werden und wie stark die Finanzierungsvorbehalte die Anstrengungen gerade im investiven Bereich einschränken werden.

Der aktuelle Generalverkehrsplan (GVP) des Landes Baden-Württemberg stellt ein gelungenes Grundsatzpapier dar. Die Planung über Haushaltsjahre hinweg ist sinnvoll und trägt zu mehr Transparenz und besserer Planbarkeit bei. Zudem ist hierdurch eine sinnvolle Schwerpunktsetzung möglich. Die Landesregierung will den Maßnahmenplan hierzu zur Mitte der Laufzeit aktualisieren, was wir ausdrücklich begrüßen. Der Fokus auf Brückensanierungen, um den Investitionsstau aufzuholen, ist für das Handwerk besonders wichtig. Kurzfristige Sperrungen maroder Brücken wie bereits erfolgt sind auch für Handwerksbetriebe ein wirtschaftliches Risiko.

3. Kommunalen Straßenbau und ÖPNV

Fakten:

Der Investitionsrückstand bei der kommunalen Straßen- und Verkehrsinfrastruktur ist in den vergangenen Jahren immer weiter gestiegen. Die 165,5 Mio. Euro, die das Land durch das Entflechtungsgesetz vom Bund erhält, werden im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) auch künftig jährlich für kommunalen Straßenbau, ÖPNV und den Radverkehr zur Verfügung stehen.

Die Fördersätze im LGVFG wurden zum Jahresbeginn 2014 von 75 auf 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abgesenkt. Damit erhöhte sich der Eigenanteil der Kommunen bei kommunalen Infrastrukturprojekten. Zudem wurde die bisherige Verteilung der Mittel vom Bund für kommunale Verkehrsprojekte – 60 Prozent für den Straßenbau und 40 Prozent für den ÖPNV (mit Fuß- und Radverkehr) – in der Novellierung des LGVFG in der Verteilung umgedreht.

Position der Landesregierung:

Die grün-rote Landesregierung hatte die Fördertatbestände des LGVFG erweitert, um ökologischere Verkehrsmittel zu fördern (ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr). Um dieser Erweiterung gerecht zu werden, ist im aktuellen Koalitionsvertrag daher eine Erhöhung der Investitionszuschüsse geplant. Mit der Erhöhung des kommunalen Eigenanteils hatte die alte Landesregierung zudem gerade bei den finanziell größeren Straßenbauprojekten eine zusätzliche Hürde für die Kommunen aufgebaut. Die aktuelle Landesregierung trägt dem Rechnung, indem in Ausnahmefällen eine Anhebung auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ermöglicht wird. Zudem wird die Verteilung der Mittel zwischen Straße und Umweltverbund etwas korrigiert.

BWHT-Position:

Die Änderung der Förderstruktur zugunsten des Umweltverbundes im Rahmen des LGVFG durch die frühere Landesregierung sehen wir nach wie vor als äußerst kritisch an. Dies wurde durch den grün-schwarzen Koalitionsvertrag nur unwesentlich verändert (statt 60/40 nunmehr 55/45). Sollte das Land aber wieder mehr Fördermittel insgesamt für den kommunalen Straßenbau und den Nahverkehr zur Verfügung stellen, wäre diese Korrektur in letzter Konsequenz doch beachtlich. Denn gerade für das Handwerk ist der kommunale Straßenbau elementar.

4. LKW- und PKW-Maut sowie weitere verkehrsleitende Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz

Fakten:

Erst zum 1. Oktober 2015 wurde die streckenbezogene LKW-Maut auf den Gewichtsbe-
reich 7,5 bis 12 Tonnen ausgedehnt. Betrieben, die häufig in die Mautpflicht fallen, wird
dafür sogar der Einbau von On-Board-Units empfohlen.

Die Bundesregierung plant zur Verbesserung der Finanzierung der Bundesfernstraßen und
für eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland eine
LKW-Maut ab Mitte 2018 auf alle Bundesstraßen auszuweiten. Die jährlichen Mehrein-
nahmen ab 2018 werden auf bis zu 2 Mrd. Euro (volle Jahreswirkung) geschätzt. Eine Ver-
änderung der mautpflichtigen Gewichtsklassen ist derzeit noch nicht geplant. In der Be-
gründung des Entwurfs zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom April
2016 wird jedoch dezidiert darauf hingewiesen, dass spätestens bis Ende 2017 "eine Prü-
fung der Ausweitung der Maut auf kleinere LKW (3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamt-
gewicht) und auf Fernbusse" erfolgen soll.

Durch die Fortschreibung der Luftreinhaltepläne und Klagen von Bewohnern sowie der
Gefahr von Vertragsverletzungsverfahren durch die EU erhöht sich zunehmend der Druck
auf die Politik in Deutschland, restriktive Verkehrslenkungs- und Verkehrsvermeidungs-
maßnahmen einzuführen.

Position der Landesregierung:

Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht die Mobilität im Land insbesondere auf zwei Säulen stehend: auf dem Individualverkehr und dem Wirtschaftsverkehr. Von der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur hängen daher Wohlstand und Arbeitsplätze sehr stark ab. Laut Koalitionsvertrag sieht die Landesregierung aber auch im Verkehrsbereich eine Bringschuld zum Erreichen der nationalen und internationalen Klimaschutzziele. Zudem gelte es, die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Lärm und Schadstoffe zu verringern. Um dem Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, seien intelligente Verkehrskonzepte gefragt (satellitengestützte PKW-Maut auf Bundesstraßen, Standspurbenutzung, Verlängerung von Einfädelspuren, Einsatz von GPS). Das Land will aber auch Luftreinhaltekonzepte realisieren. Dafür sieht es die Entwicklung emissionsarmer Fahrzeuge als wichtigen Baustein. Eine blaue Plakette auf Bundesebene will die Landesregierung laut Koalitionsvertrag daher konstruktiv begleiten, dabei aber soziale und wirtschaftliche Auswirkungen im Blick behalten und auch angemessene Übergangsfristen gewahrt wissen.

BWHT-Position:

Insgesamt lehnen wir weitere verkehrsrechtliche Vorschriften und bürokratische Hürden im Verkehrsbereich ab. Gerade für das Handwerk ist die Nutzung der Straßen nur eine Nebentätigkeit. Wenn diese Nebentätigkeit teurer und bürokratischer wird, stellt das insbesondere kleinere Betriebe vor massive Probleme. Eine Gleichsetzung von Handwerksbetrieben mit Logistikunternehmen und Spediteuren, die die Straßen übermäßig nutzen, ist schlicht unfair. Daher lehnen wir eine Einführung der LKW-Maut für Fahrzeuge unterhalb von 7,5t zulässigem Gesamtgewicht entschieden ab. Bevor die Handwerksbetriebe durch eine Maut auf Bundesfernstraßen unnötig finanziell belastet werden, sollte ein Strukturwechsel in der Kfz- und in der Mineralölsteuer sowie den LKW-Maut-Einnahmen erfolgen. Zudem fordern wir, dass diese Mittel zweckgebunden in die Finanzierung der Infrastruktur fließen. In diesem Kontext halten wir viele Themen rund um Datensicherheit und Datenschutz für nicht ausreichend gelöst. Ferner kann der Handwerker angesichts der Erwartungen des Kunden seine logistischen Betriebsabläufe nicht straßengebührenabhängig planen. Nur unter bestimmten Bedingungen können wir uns eine PKW-Maut vorstellen.

Eine City-Maut, wie sie insbesondere für Großstädte diskutiert wird, lehnen wir kategorisch ab. In diesem Zusammenhang sehen wir die Einführung einer blauen Plakette durch den Bund sehr kritisch, da sie innerhalb kurzer Zeit die bereits hohen Hürden für Fahrzeuge anhebt. Handwerksbetriebe können aufgrund der Notwendigkeit, Material und Werkzeug zu den Kunden zu transportieren, die in der Argumentation für eine Maut genannten Ausweichmöglichkeiten (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) nicht nutzen. Damit wird die Maut zu einer unausweichlichen Zwangsabgabe. Die Betriebe müssten die Kosten an ihre Kunden weitergeben. Zudem zahlt das Handwerk bereits für Sonderbewilligungen (Schwerfahrzeuge). Ebenso ist es von der zunehmenden Einrichtung von Umweltzonen, die eine ökologische Lenkwirkung erzielen sollen, betroffen. Auch würde eine City-Maut den Standort „Innenstadt“ gegenüber der „grünen Wiese“ weiter schwächen. Wir sollten die Funktion unserer Oberzentren nicht ohne Not einschränken.

Zur Erreichung der Klimaschutz- und Luftreinhalteziele muss die Politik stärker auf technische Innovationen im Neuwagenbereich bei PKW und Kleinlastern setzen. Hierbei müssen die Investitionszyklen von Unternehmen berücksichtigt werden. Gerade kleine Unternehmen können nicht nach Verordnung ihren Fuhrpark erneuern. Sie brauchen Verlässlichkeit und Sicherheit für ihre Investitionen in emissionsärmere Fahrzeuge. Dabei gilt es, an allen

Emissionsquellen anzusetzen, um Fairness und Ausgeglichenheit mit effektiver Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele zu vereinen.

5. Elektromobilität

Fakten:

Die Elektromobilität spielt derzeit keine große Rolle für die Gesamtmobilität in Deutschland. Ihre Verbreitung muss noch viele Hürden nehmen. Aktuell fahren auf Deutschlands Straßen ca. 70.000 Elektromobile. Im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität hat die Bundesregierung ihr Ziel formuliert, bis 2020 insgesamt 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf die Straßen zu bringen. Hierfür hat sie im Mai 2016 zusätzlich ein 1,5 Mrd. Euro schweres Förderprogramm beschlossen, davon soll mit 1,2 Mrd. Euro der Erwerb von Elektromobilen und mit 300 Mio. Euro die Ladeinfrastruktur subventioniert werden.

Position der Landesregierung:

Die Landesregierung möchte mit einer „Initiative Elektromobilität 3“ die Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität intensivieren. Sie sieht aber laut dem derzeitigen grün-schwarzen Koalitionsvertrag nur die Förderung der Ladeinfrastruktur und ausgewählter Flotten vor. Anders als auf Bundesebene ist hier eine breite Direktförderung über eine Prämie nicht vorgesehen.

BWHT-Position:

Wir sehen in der Elektromobilität eine Zukunftstechnologie, um gerade in Großstädten Emissions- und Lärmprobleme zu lösen. Unverzichtbar für den Erfolg der Elektromobilität ist die umfassende und durchgängige Einbindung der einschlägigen technischen und kundennahen Kompetenzen des Handwerks. Doch nach wie vor ist die Infrastruktur der größte Hemmschuh für die Massennutzung von Elektromobilität – beim Versorgungsstromnetz, bei kompatiblen Ladesäulen und auch den Gebäuden selbst. Diese wichtigen Komponenten müssen ertüchtigt werden, damit Elektromobilität massentauglich wird. Das Land sollte daher nicht nur den Ausbau der notwendigen Infrastruktur mit einem eigenen Förderprogramm vorantreiben, sondern sich auch für ein einheitliches Bezahlungssystem beim Stromtanken einsetzen, um die Praktikabilität von Elektromobilen für die Elektromobilmfahrer zu erhöhen. Ein weiteres Mittel zur Förderung der Elektromobilität ist die Möglichkeit steuerlicher Sonderabschreibungen für gewerblich genutzte Elektroautos. Die Einführung einer Kaufprämie sehen wir als einmalige und nicht nachhaltige Maßnahme kritisch. Zudem setzt sich das baden-württembergische Handwerk bei der Förderung für eine technologieoffene Lösung ein. Alternative emissionsarme Antriebsformen (z.B. Brennstoffzelle) sollten deshalb in die Förderung einbezogen werden.

Juni 2016