

Straßenbaupolitik in Baden-Württemberg

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zum Pionierland für nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Im Bereich Straßenverkehr setzen wir daher den Schwerpunkt auf die Sanierung und Erneuerung der Infrastruktur. Das riesige Volksvermögen, das in dieser steckt, ist jahrelang vernachlässigt worden. Den Sanierungsstau bei Straßen und Brücken lösen wir Schritt für Schritt auf. Bei Aus- und Neubau setzen wir auf eine Priorisierung anhand klarer und nachvollziehbarer Kriterien. Gebaut wird zunächst dort, wo die meisten Menschen entlastet werden.

Vorrang für die Sanierung

„Nicht zu sanieren ist schlimmer als Schulden machen“, sagt Harald Kraus, Regionsvorsitzender Baden-Württemberg des Autoclub Europa (ACE). Wir haben die regulären Mittel für den Landesstraßenhaushalt insgesamt aufgestockt und die Investitionen in Erhalt und Sanierung mehr als verdoppelt. Nachhaltige Straßenbaupolitik bedeutet für uns, dass wir das Volksvermögen, das in unserer Infrastruktur steckt, erhalten. Daher haben wir die dringend notwendige Phase der Netzerneuerung eingeleitet.

Auch der Bund schichtet um

Auch der Bund hat inzwischen eingesehen, dass er seine Schwerpunkte in Richtung Erhalt der Infrastruktur verschieben muss. Die Große Koalition hat 2013 versprochen, dass Erhalt und Sanierung "oberste Priorität" haben. "Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle." (Quelle: Koalitionsvertrag CDU/CSU/SPD, S. 40). Wir haben die Straßenbauverwaltung durch zusätzliche Stellen inzwischen so aufgestellt, dass das Land auch die Rekordsummen der vergangenen Jahre voll abrufen und verbauen konnte.

Schwarze Kassen behindern Aus- und Neubau von Landesstraßen

Die CDU-geführten Landesregierungen waren getrieben von einer Sehnsucht nach Spatenstichen. Finanziert haben sie diese außerhalb des regulären Haushaltes mit Hilfe von Sonderprogrammen auf Pump. Um die früheren Haushalte besser aussehen zu lassen, wurde die Refinanzierung dieser Schulden bis in die jetzt laufende Legislaturperiode gestreckt. Diese Altlasten haben sich 2011 auf insgesamt mehr als 500 Millionen Euro aufgetürmt. Erst 2015 war der Berg so weit abgetragen, dass Neubauprojekte wieder möglich wurden. Diese werden regulär finanziert. Denn moderne Straßenbaupolitik zeichnet sich nicht durch einen Griff in die Kassen der Zukunft aus, sondern durch eine nachhaltige Finanzierung, nachvollziehbare Kriterien bei der Priorisierung und durch zuverlässige Planung und Fertigstellung.

Andreas Schuster