Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: landtag@ssw.de

Rede
Kiel, 10.07.2014

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Wir brauchen eine systematische Erhaltungsstrategie

Bereits in der Debatte zum Industriestandort wurde deutlich, dass eine gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur zu den primären Grundvoraussetzungen für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung gehören. Unternehmensentscheidungen richten sich nach der Erreichbarkeit, Qualität und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Straßen spielen hierbei immer noch die größte Rolle. Sie ist aber auch Grundlage für die Mobilität der Menschen und ist damit Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Daher ist es wichtig, dass der Zustand der Straßen den Anforderungen entspricht.

Doch leider sieht die Wirklichkeit etwas anders aus, als wir es uns wünschen. Der Zustand der Straßen in der Bundesrepublik zeichnet sich immer mehr dadurch aus, dass er sich von Jahr zu Jahr verschlechtert. Egal ob wir es dabei mit Gemeinde-, Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen zu tun haben. Eines gilt für alle: Die Unterhaltung kann von den Trägern kaum noch geleistet werden. Dies geht auch deutlich aus dem Zustandsbericht zu den Landesstraßen hervor.

Unsere Landesstraßen befinden sich zu einem großen Teil in einem unzulänglichen Zustand. Knapp ein Drittel aller Landesstrassen sind sanierungsbedürftig und die Verkehrseinschränkungen nehmen weiter zu. Allein zum Abbau des Erhaltungsstaus müssten über 10 Jahre 90 Mio. Euro/Jahr zur Verfügung gestellt werden.

Daher haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, den Erhalt und die Sanierung der Straßen vor den Neubau zu stellen. Darüber hinaus wurde das Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur auf den Weg gebracht. Unterm Strich bleibt trotzdem festzustellen, dass die Kohle nicht reicht.

Bei der Sanierung und dem Erhalt der Straßen kann nicht nach dem Gießkannenprinzip vorgegangen werden. Damit lösen wir die Probleme nicht – wir verschärfen sie vielmehr an anderer Stelle. Ziel muss es daher sein, das Geld vernünftig einzusetzen, um die notwendige Infrastruktur dauerhaft in vollem Umfang zu erhalten. Daher brauchen wir eine systematische Erhaltungsstrategie, die auf eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Planung der Erhaltungsmaßnahmen abzielt. Es müssen bestimmte Kriterien erfüllt sein, nach denen Fahrbahnunterhaltungsmaßnahmen abgewickelt werden. Hierauf wird im Bericht auch eingegangen. Die Kriterien dürfen sich aber nicht allein an den Verkehrszählungen orientieren. Damit würden die Straßen im ländlichen Raum hinten runter fallen. Das kann nicht gewollt sein. Daher ist es gut und richtig, dass dieser Aspekt Teil der Prioritätenkriterien ist. Demnach werden die Landesstraßen nach deren Netzfunktion im Zusammenhang mit dem System der zentralen Orte betrachtet.

Ich möchte aber kurz noch einmal auf die Straßenverkehrszählung eingehen, die die Grundlage bilden soll, ob etwas gemacht wird oder nicht. Das macht ja auch Sinn. Doch wenn sich seit der Verkehrszählung 2005 die Verkehrssituation verändert hat, aufgrund von zwischenzeitlich durchgeführten Verkehrslenkungsmaßnahmen, dann muss dies berücksichtigt werden.

SSW IM LANDTAG

Klar ist, auch mit der Erhaltungsstrategie retten wir nicht alle Landesstraßen. Es gipfelt darin, dass die Straßen nachdem Geschwindigkeitsbegrenzungen durchgeführt wurden, schließlich gesperrt werden müssen. Denn die Mittel, die uns zur Verfügung stehen, können wir nicht doppelt oder dreifach ausgeben. Das hat eine schwarz/gelbe Landesregierung auch nicht getan.

Angesicht der Verkehrsprognosen und wissend, dass viele unserer Straßen bereits heute den das Verkehrsaufkommen und Gewicht nicht gewachsen sind, brauche wir neue Wege zur Finanzierung der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur.

Das kürzlich vorgelegte Konzept von Bundesverkehrsminister Dobrindt, wonach ausländische Autofahrer eine PKW-Maut zu entrichten haben, halte ich immer noch für eine nicht umsetzbare Idee, weil sie den Geburtsfehler hat, dass die PKW-Maut nicht diskriminierungsfrei ist und somit auch nicht EU-Konform ist. Schließlich soll ja der deutsche Autofahrer bei der PKW-Steuer im Gegenzug entlastet werden. Ungeklärt ist auch, wie Halter bei der Steuer entlastet werden sollen, die keine oder nur eine sehr geringe KFZ-Steuer zahlen? Zudem gibt es Berechnungen, wonach die Systemkosten nicht einmal durch die Mauteinnahmen gedeckt würden. Schließlich müssten ausländische Verkehrsteilnehmer die Systemkosten komplett alleine tragen, weil der deutsche Autofahrer ja nicht zusätzlich belastet werden soll. Lauter ungeklärte Fragen, die aber den Verdacht nahe legen, dass die PKW-Maut nicht dazu beitragen wird, den Sanierungsstau abzubauen.