

Presseinformation



Für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

Mainz, 8. Juli 2015

**Tischvorlage zum Pressegespräch mit dem
stellvertretenden Vorsitzenden der CDU-Landtagsfraktion,
Alexander Licht.**

5 Jahre Rot-Grün sind 5 verlorene Jahre für die Verkehrspolitik

Hunderte Millionen Euro Unterhaltungstau, marode Brücken, überlastete Straßen – die rot-grüne Landesregierung blendet Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weitgehend aus. Das Straßennetz ist seit Jahren chronisch unterfinanziert. Dringende Infrastrukturmaßnahmen werden auf die lange Bank geschoben. Rot-Grün fährt auf Verschleiß und nimmt hohe Folgekosten und Belastungen für die Bevölkerung, für Pendler und für die Wirtschaft in Kauf. Allein die Sperrung der Schiersteiner Brücke hat nach Berechnungen der IHK einen finanziellen Gesamtschaden pro Tag in Höhe von 1,4 Millionen Euro verursacht.

Sei es die **zweite Autobahnbrücke bei Wörth**, der **vierspürige Ausbau der B10**, die **Mittelrheinbrücke** oder auch der **A 1–Lückenschluss**: **Statt das Gaspedal durchzutreten steht die rot-grüne Landesregierung beim Thema Verkehrsinfrastruktur auf der Bremse**. Was wir von der Landesregierung jetzt brauchen, ist ein tragfähiger Sanierungs- Finanzierungs- und Umsetzungsplan, aber keine Durchhalteparolen, um sich über die Landtagswahl zu retten.

Wir brauchen deshalb jetzt:

- ein systematisches Erhaltungsmanagement für Straßen und Brücken,
- ein nachhaltiges Sanierungskonzept für die rheinland-pfälzischen Brückenbauten,
- ein Konzept, das die strategische Bedeutsamkeit der Brückenbauwerke in Rheinland-Pfalz herausstellt, bewertet und auf volkswirtschaftlich bedeutsame Engpässe hinweist,
- eine höhere Priorität für die Verkehrsinfrastruktur bei der Zuordnung der Haushaltsmittel,
- eine Aktualisierung des Mittelbedarfs für die Instandhaltung und den Ausbau der rheinland-pfälzischen Verkehrsinfrastruktur,
- eine Fortschreibung dieses Mittelbedarfs unter Beteiligung externer Gutachter spätestens alle fünf Jahre,
- eine konzeptionelle Weiterentwicklung von Logistikzentren,
- eine dauerhaft gesicherte finanzielle Basis für den Landesbetrieb Mobilität (LBM). Dabei muss unter Betrachtung des Gesamthaushaltes ein größerer Mitteleinsatz zum Erhalt der Infrastruktur erfolgen.

Zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur:

- Die Kommission „**Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung**“ der **Verkehrsministerkonferenz** konstatiert schon in ihrem Abschlussbericht vom 19. Dezember 2012 eine drastische Unterfinanzierung der Verkehrswege von Bund, Ländern und Kommunen. Insgesamt fehlten pro Jahr rund 7,2 Milliarden Euro in der Infrastruktur. Allein zum Erhalt bzw. Ausbau des Straßennetzes fehlen 4,7 Milliarden € jährlich. Hier haben die Länder einen erheblichen Anteil selbst sicherzustellen. Für **Rheinland-Pfalz** gilt es beispielsweise den durch ein Gutachten errechneten notwendigen **Finanzierungsbedarf zum Erhalt des Landesstraßenbaus von jährlich mindestens 82,5 Mio. Euro** zu gewährleisten.
- **In Rheinland-Pfalz sind die Mittel für den Landesstraßenbau in den zurückliegenden Jahren im Schnitt bei ca. 75 Mio. Euro verblieben, preisindexbereinigt gar unter 70 Mio. Euro.**
- **Das Niveau der aktuellen Investitionen in die rheinland-pfälzische Verkehrsinfrastruktur reicht unter diesen Voraussetzungen nur für Unterhaltungsintervalle von mehr als 40 Jahren.** Dadurch ist der Erhalt der Landesstraßen nicht mehr gewährleistet, von notwendigen Ausbaumaßnahmen gar nicht zu sprechen.
- Der **Präsident des rheinland-pfälzischen Landesrechnungshofs** spricht von einem verdeckten **Finanzierungsbedarf von mindestens 250 Millionen Euro.** Es bestehe ein Missverhältnis zwischen Mittelbedarf und Mitteleinsatz.
- Der Bund hat zwischenzeitlich die Finanzmittel für die Infrastruktur spürbar erhöht. Nun ist auch das Land in der Pflicht, dem Sanierungsstau an Landesstraßen, besonders an Brücken, entgegenzutreten. **Eine Erhöhung des Verkehrshaushaltes ist zwingend erforderlich.** Eine Anhebung um ca. 20 Mio. Euro auf etwa 100 Mio. Euro, wie aus der Wirtschaft gefordert, würde erste Lücken einer bisher erheblich unterfinanzierten Infrastruktur schließen.
- Angesichts der **Finanzlage vieler Kommunen im Lande** sind diese kaum in der Lage, die notwendigen Sanierungen und Maßnahmen umzusetzen. Hier sehen wir auch die Landespolitik gefordert. Die Herausforderung wird es sein, Wege zu finden, damit die Kommunen ihr Straßen- und auch ÖPNV-Netz zumindest erhalten können.

Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur:

Rheinland-Pfalz ist von einer **dezentralen Siedlungsstruktur** geprägt, mit vielen kleinen und mittelgroßen Gemeinden und Städten. Wie überall in Deutschland sind auch hier die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar, etwa in Regionen wie Eifel, Hunsrück oder Westerwald. Das macht die Bereitstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebots zunehmend zur Herausforderung. Neben ländlichen Regionen gibt es mit der Landeshauptstadt Mainz, Ludwigshafen, Koblenz und Trier Ballungszentren mit hohem Verkehrsaufkommen.

Rheinland-Pfalz liegt zudem im **Schnittpunkt von internationalen und nationalen Güterströmen** und im Mittelpunkt bedeutender Absatzmärkte, damit ist es für die Logistik- und Wirtschaftsbranche von zentraler Bedeutung. Rund **99 Prozent der Unternehmen des Landes sind mittelständisch geprägt** und sorgen für wirtschaftliche Stabilität und eine vielfältige Branchenstruktur; der **Anteil der Industrie an der Wertschöpfung ist überdurchschnittlich** hoch. BASF, Boehringer Ingelheim, das Opel-Werk in Kaiserslautern und das Daimler-Werk in Wörth als größte Lkw-Produktionsstätte der Welt haben ihren Sitz bzw. große Standorte in Rheinland-Pfalz. Folge dieser Wirtschaftskraft ist eine mit **54,1 Prozent höchsten deutschen Exportquoten**.

Leistungsfähige Straßen, Brücken und Schienen, die vorausschauend geplant und umgesetzt werden, sind Voraussetzung für unseren Wohlstand, für Arbeitsplätze und Produktionsstätten. Klar ist, dass wir unsere hohe Lebensqualität ohne ausreichende Mobilität nicht werden halten können. Eine intakte Infrastruktur auf Straße, Schiene und Wasserstraße ist eine zentrale Voraussetzung, um den Warentransport zu gewährleisten und damit für den Erhalt bestehender und die Ansiedlung neuer Unternehmen. Dies zu gewährleisten ist eine der zentralen Aufgaben der kommenden Jahre.