

Verkehrspolitik 2025: Liberal wäre besser!

Im Jahr 2025 haben wir erneut deutlich gemacht, dass Verkehrspolitik in Baden-Württemberg nicht von Ideologie, sondern vom Nutzen für den Wirtschaftsstandort und die Nutzerinnen und Nutzer geprägt sein muss (Stichworte Technologiefreiheit, kein Verbrennerverbot). Die grün-schwarze Landesregierung hat in diesem Bereich ein weiteres Jahr lang mit ideologischen und realitätsfernen Projekten versucht, Schlagzeilen zu erzielen. Wir haben dagegehalten – mit klaren Argumenten, belastbaren Zahlen und dem Anspruch, die Mobilität im Land tatsächlich zu verbessern.

Landesmobilitätsgesetz

Ein zentrales Thema war das **Landesmobilitätsgesetz**. Besonders die darin verankerte Mobilitätsgarantie zeigt beispielhaft, wie weit Wunsch und Wirklichkeit auseinanderliegen. Die Idee, alle Ortschaften im Land täglich ab 5 Uhr bis Mitternacht mindestens im 15- oder 30-Minuten-Takt anzubinden, klingt ambitioniert – ist aber weder personaltechnisch noch finanziell zu stemmen. Weder das Land noch die Kommunen wissen, wie viele zusätzliche Busse, Fahrerinnen und Fahrer und Umläufe nötig wären. Sicher ist nur eines: Die Kosten würden explodieren und wären letztlich von Stadt- und Landkreisen zu schultern, die bereits heute stark belastet sind.

Ebenfalls problematisch bleibt der darin enthaltene **Mobilitätspass**, der Kommunen ermöglichen soll, zusätzliche Abgaben zu erheben – entweder als Einwohnerbeitrag oder als Kfz-Halterbeitrag. Wir haben immer klar gesagt: Das sind neue Belastungen, die gerade für Unter-

nehmen mit Fahrzeugflotten zu empfindlichen Wettbewerbsnachteilen führen würden. Eine Mobilitätspolitik, die am Ende hauptsächlich Kasse macht, ist nicht unser Verständnis einer modernen und bürgernahen Verkehrsstrategie.

reFuels für echten Klimaschutz

Neben diesen Schwerpunkten haben wir 2025 weiterhin intensiv für **reFuels** geworben. Baden-Württemberg braucht technologieoffene Lösungen, die Klimaschutz und Mobilitätsbedarf in Einklang bringen. Die Landesregierung ignoriert dieses Potenzial nach wie vor und setzt einseitig auf Elektromobilität – mit allen strukturellen Risiken für Standort, Wertschöpfung und individuelle Mobilität.

Landes-Lkw-Maut

Kritisch begleitet haben wir zudem die Überlegungen der Grünen für eine Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen. Die Auswirkungen auf Transportwirtschaft, Lieferketten und besonders den ländlichen Raum sind erheblich. Die Grünen im Land wollen eine solche Sondermaut, der Spitzenkandidat der gleichen Partei läuft aber durch die Lande und tut so, als würde er dagegen sein. Entweder das stimmt nicht oder er hat den eigenen Laden nicht im Griff.

Unser Fazit: Wir bleiben die Stimme der Vernunft, die Fehlentwicklungen klar adressiert und tragfähige Alternativen aufzeigt. 2025 hat gezeigt, wie wichtig es ist, dass eine starke liberale Stimme im Landtag die besseren Alternativen aufzeigt und dies ab 2026 in Regierungsverantwortung umsetzt.

INITIATIVEN

- » Beschleunigung der Sanierung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg [Drucksache 17/8821](#)
- » Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg [Drucksache 17/9155](#)
- » Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) [Drucksache 17/7019](#)
- » Erhaltungsmanagement Bundes- und Landesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2026 [Drucksache 17/8635](#)

ANSPRECHPARTNER



Dr. Christian Jung Mdl
Verkehrspolitischer Sprecher

christian.jung@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9250



Friedrich Haag Mdl
Sprecher für individuelle Mobilität

friedrich.haag@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9240



Hans Dieter Scheerer Mdl
Sprecher für Straßenverkehr und ÖPNV

hansdieter.scheerer@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9280



Markus Flandi
Stv. Fraktionsgeschäftsführer
Parlamentarischer Berater

markus.flandi@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9021

IM FOKUS:

Im Fokus Straßenerhalt

Der Zustand vieler Landesstraßen, Brücken und Tunnel zeigt deutlich, dass Baden-Württemberg seinen Sanierungsaufgaben jahrelang nicht nachgekommen ist und hinterherhinkt. Wir setzen uns dafür ein, den Straßenerhalt endlich zur Priorität zu machen und sachgerecht zu finanzieren.

Seit Jahren warnen wir vor dem zunehmenden Sanierungsstau bei unseren Landesstraßen. Der Zustand zahlreicher Brücken, Tunnel und Stützbauwerke ist alarmierend – und doch hat die Landesregierung viel zu lange gezögert. Wir haben immer wieder deutlich gemacht, dass funktionierende Verkehrsinfrastruktur kein Luxus, sondern die Grundlage von Mobilität, Wirtschaftskraft und regionaler Entwicklung ist.

Trotz dieser eindeutigen Faktenlage hat das Land den Erhalt seiner Straßen über Jahre sträflich vernachlässigt. Die eingesetzten Mittel reichten regelmäßig nicht aus, um den Substanzverlust zu stoppen. Während das Verkehrsministerium neue Großprojekte und Prestigevorhaben wie Radschnellwege und Kreiskoordinatoren für den Radverkehr durchdrückt, verschleißt gleichzeitig die bestehende Infrastruktur weiter – ein gefährlicher Kurs, der in Zukunft noch höhere Kosten verursacht.

Wir fordern seit langem einen klaren Richtwert für den Erhalt des Landesstraßennetzes:

600 Millionen Euro jährlich. Dieser Betrag ist notwendig, um den bestehenden Rückstand aufzuarbeiten und die Infrastruktur dauerhaft auf einem sicheren und leistungsfähigen Niveau zu halten. Nur mit konsequenter Priorisierung des Erhalts lässt sich verhindern, dass Straßen, Brücken und Tunnel gesperrt werden müssen.

Im Zuge des Nachtragshaushalts 2025/2026 verweist die Landesregierung nun darauf, dass über das Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ des Bundes insgesamt 700 Millionen Euro eingesetzt werden sollen. Ein Blick auf die Gesamtmittel von 13,51 Milliarden Euro zeigt jedoch: Es handelt sich um einen vergleichsweise kleinen Anteil – und er kommt vor allem viel zu spät. Zudem bleibt das Konstrukt Sondervermögen ein problematisches Instrument, weil es Rekordschulden schönfärberisch verschleiert und viel zu viel aus diesem Topf für konsumtive Ausgaben und für Verschiebebahnhöfe genutzt wird.

Wir haben schon in den vergangenen Jahren gezeigt, wie es besser geht: klare Prioritäten, solide Finanzierung, konsequente Erhaltungsstrategie mit Perspektive für sinnvolle Neubaumaßnahmen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entsteht nicht durch Schuldenverschiebung und Symbolpolitik, sondern durch ehrliche Planung und dauerhaft verlässliche Mittel.

ARBEITSKREIS



Verkehr

ANSPRECHPARTNER

Dr. Christian Jung MdL

Friedrich Haag MdL

Hans Dieter Scheerer MdL