

Impulse 2016 – 2021

Wahlprüfsteine des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertags zur Landtagswahl 2016

Am 13. März 2016 bestimmen rund 7,8 Millionen Menschen in Baden-Württemberg, davon 550.000 Erstwähler, ein neues Parlament.

Dabei kann jede Stimme richtungsweisend sein; nach dem Regierungswechsel 2011 von Schwarz-Gelb zu Grün-Rot sieht es nunmehr nach einem Kopf-an-Kopf-Rennen der Lager aus. Nicht nur deshalb möchte ich an Sie appellieren, aktiv den Kurs mitzubestimmen. Das Wahlrecht auszuüben oder Politik selbst zu gestalten, ist ein Zeichen demokratisch gelebter Kultur.

Der BWiHK ist Dachverband der zwölf Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg. Er unterstützt und begleitet die Politik als starke Stimme von 650.000 Unternehmen im Land. Genau deshalb haben wir diese Broschüre erarbeitet, die auf Anliegen und Interessen unserer Mitgliedsbetriebe fußt.

Sie beinhaltet 38 Impulse für eine zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik – verteilt auf die fünf Rubriken Bildung, Infrastruktur, Wettbewerbsfähigkeit, Standortqualität und rechtliche Rahmenbedingungen.

Vielleicht sind Sie es, die oder der nach dem Wahlsonntag einen der Sitze im Parlament innehat. Meine besten Wünsche dafür an dieser Stelle. Ich möchte Ihnen keinen Vortrag über „richtige“ Wirtschaftspolitik halten. Es gibt allerdings Leitplanken, die unseren Standort zu dem gemacht haben, was er heute ist. Damit das so bleibt, bedenken Sie bei all Ihren Entscheidungen: Gut funktionierende Wirtschaftsbetriebe mit ihren Mitarbeitern sind ein tragendes Fundament unserer Gesellschaft. Leistungs- und wettbewerbsstarke



Unternehmen gewähren auf marktwirtschaftlicher Grundlage eine Stabilität, die geradezu Voraussetzung für die Bewältigung der enormen Herausforderungen unserer Zeit ist. Hier gibt es keinen Spielraum für politische Experimente, die besonders unsere mittelständisch geprägte Wirtschaft über Gebühr belasten.

EIN WORT DES BWiHK-PRÄSIDENTEN ZUR LANDTAGSWAHL 2016



Was brauchen wir also konkret?

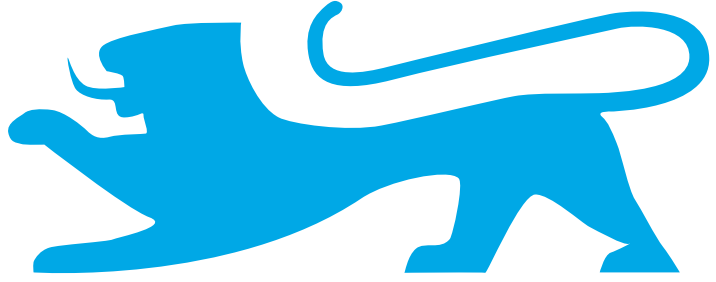
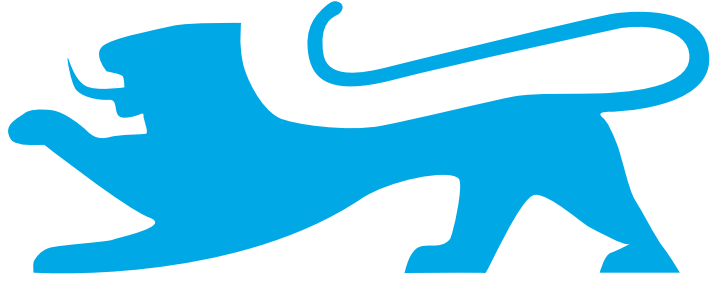
Wenn wir bedenken, dass das verarbeitende Gewerbe fast ein Drittel unseres Bruttoinlandsproduktes erwirtschaftet, dass der industrielle Nucleus auch Antrieber für alle anderen Sektoren insbesondere im Dienstleistungsbereich ist – dann brauchen wir eine Politik, welche die Standortfaktoren nachhaltig stärkt, neue Technologien unterstützt und heute schon an übermorgen (mit)denkt – konsequent und ohne ideologische Scheuklappen. Nach tiefgreifenden Veränderungen in der Energieversorgung, sichtbaren Mängeln in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und auf der Schwelle zur „Wirtschaft 4.0“ brauchen wir jetzt entschlossene landespolitische Akteure. Frauen und Männer, die dort ansetzen, wo unserer Wirtschaft „der Schuh drückt“ – damit unsere Betriebe nicht das Tempo verlieren und zwangsläufig in ihrer Leistungsfähigkeit zurückfallen.

Wie es „läuft“, hängt aber genauso von der Bundes- und Europapolitik ab. Deshalb braucht unser starkes Land eine ebenso starke Stimme

im Bund und in Europa. Vielleicht haben wir hier, soll ich heute eine Bewertung abgeben, noch Potenzial nach oben. Denn immer mehr Verordnungen, Gesetze und Erlasse, unter denen unsere Betriebe derzeit ächzen oder die sie in naher Zukunft belasten werden, kommen aus Berlin oder Brüssel – sei es eine ungewisse Zukunft für Firmenerben bei der Erbschaftsteuer, die massiv Fachkräfte entziehende „Rente mit 63“, die irrsinnige bürokratische Last beim Mindestlohn, die bei aller Berechtigung für einzelne Bedenken unsägliche Diskussion um das Handelsabkommen TTIP oder schlussendlich die noch vielen ungelösten Fragen beim notwendigen Energiebinnenmarkt. Wir brauchen dazu eine Landesspitze und Parlamentarier, die sich jeder nach seinem Vermögen entschlossen einbringen und klare Kante zeigen, auch wenn eine solche Haltung nicht immer politischer Opportunität entspricht – zum Beispiel bei der Neugestaltung des Länderfinanzausgleichs.

Sorgen Sie mit Hilfe unserer Impulse dafür, dass die richtigen Entscheidungen in Ihren Wahlprogrammen Einzug halten und bei der späteren politischen Umsetzung. Nun wünsche ich Ihnen eine gute Lektüre. Treten Sie gerne mit uns in Kontakt zu Themen, die Sie mit uns diskutieren oder gemeinsam vorbringen möchten. Dazu finden Sie in jeder der fünf Rubriken zwei hervorgehobene Top-Forderungen in Form von Postkarten, welche die Kontaktaufnahme einfach machen. Oder mailen Sie uns, wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen. ■

Ihr Dr. Peter Kulitz
BWIK-Präsident



INFRASTRUKTUR

BREITBAND AUSBAU ENTSCLOSSEN UND
ZÜGIG WEITERTREIBEN



BREITBANDBAU ENTSCLOSSEN UND ZÜGIG WEITERTREIBEN

Teilen Sie uns Ihre Meinung zu dieser Top-Forderung mit.
Wir freuen uns auf Ihre Zusendung.

Name:
Anschrift:
Nachricht:
.....
.....
.....
.....



Baden-Württembergischer
Industrie- und Handelskammertag

BWIK e. V.
Jägerstraße 40
70174 Stuttgart



BREITBANDBAU ENTSCLOSSEN UND ZÜGIG WEITERTREIBEN

LANGSAMES INTERNET BREMST UNTERNEHMEN AUS UND SCHWÄCHT DIE GESAMTE WERTSCHÖPFUNGSKETTE. DIGITAL BASIERTE INNOVATIONEN ALLER BRANCHEN VERLAGERN SICH DAHER AN ANDERE STANDORTE. DIE REGIERUNG MUSS DIE **ÜBERTRAGUNGSGESCHWINDIGKEIT DEUTLICH AUSBAUEN** UND VORHANDENE INFRASTRUKTUREN STÄRKER NUTZEN. DAFÜR GILT ES, ALLE **ALTERNATIVEN VERSORGUNGSTECHNIKEN** ZU BERÜCKSICHTIGEN UND FÖRDERPROGRAMME AUFZUSTOCKEN.

FAKT IST: DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IST UNTERFINANZIERT. DIE ERHÖHUNG DER LANDESMITTEL FÜR DEN STRASSENBAU REICHT NICHT AUS, UM EINE BEDARFSGERECHTE INFRASTRUKTUR BEREITZUSTELLEN. DAHER MÜSSEN **HAUSHALTSMITTEL** KONSEQUENT **FÜR BRÜCKENSANIERUNGEN** UND **AUS- UND NEUBAU** VON LANDESTRASSEN UMGESCHICHTET WERDEN. AUS SICHT DER WIRTSCHAFT DARF DER PROZENTUALE ANTEIL DES STRASSENBAUS AM LANDESHAUSHALT NICHT WIEDER ABSINKEN.

IN NEUBAU, AUSBAU UND ERHALT DER LANDESTRASSEN INVESTIEREN

Teilen Sie uns Ihre Meinung zu dieser Top-Forderung mit.
Wir freuen uns auf Ihre Zusendung.

Name:

Anschrift:

Nachricht:

.....

.....

.....

.....

.....



Baden-Württembergischer
Industrie- und Handelskammertag

BWIIHK e. V.

Jägerstraße 40

70174 Stuttgart

IN NEUBAU, AUSBAU UND ERHALT DER LANDESTRASSEN INVESTIEREN



IN NEUBAU, AUSBAU UND ERHALT DER LANDESSTRASSEN INVESTIEREN



Wie es ist

Schnelle Breitbandversorgung ist besonders in ländlichen Gebieten schwächer ausgeprägt. In Städten ist die Situation besser, aber nicht ausreichend. Die benötigten Übertragungsraten von 50 Mbit/s oder mehr sind vielerorts Mangelware. So können sich viele Geschäftsmodelle nur eingeschränkt entwickeln und die vierte industrielle Revolution (Industrie 4.0) wird vielfältig ausgebremst. Digital basierte Innovationen aller Branchen verlagern sich an andere Standorte, an denen rasche

Internetversorgung herrscht. Neuartige digitale Dienstleistungen sind nur ein Beispiel. Die geringen Datenübertragungsmöglichkeiten wirken sich zudem negativ auf die gesamte Wertschöpfungskette aus. Besonders vor dem Hintergrund des ständig wachsenden digital vernetzten Mensch-Maschine-Kommunikationsbedarfs errichtet die langsame Breitbandversorgung unnötige Hürden.

**BREITBAND AUSBAU ENTSCLOSSEN UND
ZÜGIG WEITERTREIBEN**



Wie es sein sollte

Alle gewerblichen Betriebe können landesweit auf digitaler Basis autonom und ständig vernetzt wirtschaften. Jedes kleine, mittlere und große Unternehmen kann dazu über das Internet die Datenmengen hoch- und herunterladen, die es benötigt. Informations- und Kommunikationsleistungen werden für all diese Anwendungen durch Bund und Land kontinuierlich dem Bedarf der Unternehmen angepasst.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Die Landesregierung ist bei den Investitionen in Breitband auf einem guten Weg, darf in ihren Bemühungen aber nicht nachlassen.

Um den physischen Ausbau der Digitalisierung weiter voranzutreiben, gilt es, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen und beispielsweise über die Verlegung von Kabeln in vorhandene Wasserleitungen nachzudenken. Zudem müssen alle alternativen Versorgungstechniken, wie beispielsweise Microtrenching (Einpflügen von Kabelleitungen), ergebnisoffen auf Realisierbarkeit und schnelle Umsetzung hin untersucht werden.

Die Förderprogramme des Landes zur flächendeckenden Breitbandversorgung müssen grundsätzlich aufgestockt werden. Den Zugang zu diesen Mitteln gilt es so einfach wie möglich zu gestalten. Perspektivisch muss flächendeckend eine signifikante Erhöhung der Bandbreiten vorgesehen werden. ■



Wie es ist

Das Land hat die Erhaltungsmittel für Landesstraßen auf rund 100 Mio. Euro in 2014 erhöht und sieht für die Jahre 2015 – 2016 eine Steigerung auf 120 Mio. Euro pro Jahr vor – davon je 20 Mio. Euro für Brückensanierungen.

Neu- und Ausbaumittel wurden 2014 hingegen auf rund 35 Mio. Euro zurückgefahren. Für 2015 – 2016 ist zwar wieder eine Erhöhung auf je 50,5 Mio. Euro geplant. Der Straßenbau

hat dann aber trotzdem nur noch einen Anteil am Gesamthaushalt von 0,60 Prozent. Aus Sicht der Wirtschaft ist dies viel zu wenig, um eine leistungsfähige wie bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen zu können.

*IN NEUBAU, AUSBAU UND ERHALT DER
LANDESSTRASSEN INVESTIEREN*



Wie es sein sollte

Erhaltungsmittel von 100 Mio. Euro jährlich entsprechen zwar dem Bedarf für Fahrbahnen, doch werden zusätzlich 50 Mio. Euro per anno für Brückensanierungen benötigt – eine Lücke von 30 Mio. Euro im Jahr. Gerade hier drohen mittelfristig die gravierendsten Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr. Die Landesregierung erkennt das Problem und stellt genügend Mittel bereit, um zumindest den nötigen Bedarf voll zu decken.

Die Neu- und Ausbaumittel müssen langfristig bei rund 60 Mio. Euro im Jahr verstetigt werden, um die vorrangigen Projekte des Generalverkehrsplans abzuarbeiten und die vier drängenden Großprojekte* mit Gesamtkosten von ca. 140 Mio. Euro umzusetzen, für die das Land bis dato keine Perspektive anbieten kann. Auch hier setzt sich die Landesregierung entsprechend ein.

* L 597 Friedrichsfeld – Ladenburg mit Neckarbrücke; L 723 Wieslocher Straße bis A 6 AS Rauenberg; L 1115 Ausbau Mundelsheim – Backnang; L 2310 Ortsumfahrung Freudenberg



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Konsequentes Umschichten von Haushaltsmitteln zugunsten weiterer Mittel für Brückensanierungen und den Aus- und Neubau von Landesstraßen ist das Gebot der Stunde für die Landespolitik.

Die neu gewählte Landesspitze hat aus Sicht der Wirtschaft die prioritäre Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, dass der prozentuale Anteil des Straßenbaus am Landeshaushalt nicht wieder absinkt. ■



Wie es ist

Baden-Württemberg hat im September 2014 eine Zusammenfassung der Gutachten zur Stärkung des kombinierten Verkehrs im Land vorgelegt. Das Ergebnis: Bis zu fünf neue Terminals in insgesamt drei Teilräumen – Ortenaukreis, Oberschwaben, Raum Stuttgart – werden als erforderlich und wirtschaftlich angesehen, um die Prognosen und abschöpfbaren Potenziale des kombinierten Verkehrs abzudecken.

Das Land begrüßt Initiativen der Akteure vor Ort: Bisher sind am potenziellen Standort Eutingen im Gäu (Landkreis Freudenstadt an der A 81 südlich von Stuttgart) und in Ostrach im Landkreis Sigmaringen entsprechende weitgehende Vorbereitungen getroffen worden und damit sehr konkret an der Umsetzungsreife.

*ZUKUNFTSORIENTIERTES, LANDESWEITES
KONZEPT FÜR TERMINALS DES
KOMBINIERTEN VERKEHRS ERARBEITEN*



Wie es sein sollte

Vorbereitungen in den potenziellen Standorten werden weiter konkretisiert, Vorhaben mit Hochdruck vorangetrieben und vor Ort in den Regionalplänen abgesichert. Realistische Zeithorizonte zur Erreichung aller Voraussetzungen und Schaffung notwendiger Rahmenbedingungen werden aufgestellt. So kann ein Standort zeitgerecht realisiert werden. Bei unüberwindbaren Konflikten werden rasch Alternativen gesucht, um das zu erwartende Aufkommen im kombinierten Verkehr auch bewältigen zu können. So sind auch zusätzliche Verlagerungen von der Straße auf die Schiene umsetzbar.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

An den geplanten Standorten muss die Landespolitik ab heute und auch nach der Wahl dringend um Unterstützung der Kommunen bzw. Landkreise werben.

Die Dringlichkeit zur Umsetzung dieser Maßnahme muss allen Entscheidern jedweder Ebene mit der entsprechenden Transparenz klar vor Augen geführt werden. Darüber hinaus erscheint es aus BWIHK-Sicht zielführend, erfolgversprechende Projekte mit öffentlicher Förderung zu unterstützen. ■



Wie es ist

Baden-Württemberg hat – neben laufenden bzw. anstehenden Vergabeverfahren für die vorhandenen Schienenpersonennahverkehr-Netze (SPNV-Netze) – neue Konzepte aufgelegt, z. B. für lang laufenden Regio-Buslinienverkehr, und ein „Zielkonzept 2025“ für den SPNV entwickelt. Der im Zielkonzept vorgesehene Ausbau des SPNV-Angebots ist an Bedingungen geknüpft: Eine Kostensenkung über wettbewerbliche Vergabe; die erfolgreiche Revision der Regionalisierungsmittel (durch Anhebung und Dynamisierung sowie Bereitstellung eines angemessenen Anteils des Landes Baden-Württemberg); eine nachfragegerechte Teilhabe an den Fahrgeldeinnahmen.

So weit, so gut: Ungeklärt ist die Frage nach der Zukunft des Konzepts dann, wenn alle drei oder auch nur einzelne dieser Voraussetzungen nicht eintreten. So gibt es beispielsweise keine Einigung mit dem Bund über die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel an Baden-Württemberg aus Berlin. Dies alles vor dem Hintergrund, dass die Gelder dringend erhöht und angemessen dynamisiert werden müssten.

*LANDESVERKEHRSKONZEPTE EVALUIEREN,
BEI BEDARF ANPASSEN UND
FINANZIERUNG SICHERSTELLEN*



Wie es sein sollte

Die neuen Konzepte, welche teilweise stark von bislang gewachsenen Verkehrsstrukturen abweichen, werden unter Einbeziehung von Wirtschaft und den Regionen erneut überprüft. In jedem Fall sichergestellt wird, dass die SPNV-/ÖPNV-Konzepte des Landes regelmäßig evaluiert und ggf. angepasst werden. Eine Einigung mit dem Bund wird mit in der Höhe zeitgemäß angepassten Geldern erreicht, weil sich die Landesregierung entschieden einsetzt.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Die genannten und alle kommenden neuen Nahverkehrskonzepte müssen in Abstimmung mit Wirtschaft und Regionen entstehen.

Die Politik muss klar darstellen, was passiert, wenn die Bedingungen zur Umsetzung, z.B. aufgrund fehlender Mittel, nicht eintreten. Auf Bundesebene hat die Landesregierung die Aufgabe zu meistern, weiterhin nachdrücklich

und mit starker Stimme für die angemessene Dotierung aus dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einzutreten. So kann rasch Planungs- und Finanzierungssicherheit für die nächsten Jahre geschaffen werden. ■



Wie es ist

Nach jahrelanger Ablehnung hat sich das Land durchgerungen, auf einigen wenigen Autobahnabschnitten am Feldversuch des Bundes für Lang-Lkw teilzunehmen und mit einem Unternehmen gemeinsam eine Studie zur Klimabilanz in Auftrag zu geben. Viele Autobahnen im Land bieten die Möglichkeit, als geeignete Teststrecke für den Lang-Lkw zu dienen, werden aber nicht berücksichtigt. Benachbarte Länder sind für Lang-Lkw-Verkehre wesentlich aufgeschlossener und

erlauben weitreichende Teststrecken, erheben umfangreiches Datenmaterial. Die Zurückhaltung der Landesregierung führt im Ergebnis zu weniger Testdaten und schlussendlich zu geringer belastbaren Ergebnissen des Tests in Baden-Württemberg. Auch diskriminiert die aktuelle Praxis andere baden-württembergische Spediteure, die sich gerne an dem Test beteiligt hätten.

*FREIGABE ALLER AUTOBAHNEN IN BADEN-
WÜRTTEMBERG FÜR LANG-LKW*



Wie es sein sollte

Baden-Württemberg verfolgt eine konsequente und ergebnisoffene Freigabe aller Autobahnen für den Feldversuch und spricht sich für eine Verlängerung desselben aus, damit mehr Unternehmen am Pilotprojekt teilnehmen können. Es sind im Sinne des Versuchs alle Autobahnabschnitte einbezogen und zahlreiche, insbesondere autobahnahe Gewerbestandorte zur Anfahrt mit Lang-Lkw zugelassen. Nach erfolgreichem Abschluss des Tests und Bestätigung der Umweltverträglichkeit des Lang-Lkw sind die Autobahnen sowie die Zubringer für Lang-Lkw freigegeben.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Die Landesregierung sollte den Versuch vorbehaltlos begleiten.

Dies gelingt in einem ersten Schritt, wenn sie anerkennt, dass die Zwischenergebnisse des Pilotprojekts eine Einsparung von Emissionen belegen und keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße stattfindet. Weiter gilt es, bei positiven Endergebnissen der Studie zur Klimabilanz über den eigenen Schatten zu springen und umgehend alle Autobahnen in Baden-Württemberg für Lang-Lkw freizugeben.

In einem folgenden Schritt muss gemeinsam mit dem Bund eine Verlängerung des Pilotprojekts angestrebt werden, in deren Rahmen von Anfang an alle Autobahnabschnitte in Baden-Württemberg teilnehmen. Außerdem müssen wesentlich mehr insbesondere autobahnahe Gewerbestandorte für die Anfahrt mit dem Lang-Lkw zugelassen werden. ■



Wie es ist

Eine stetig wachsende Zahl von Kommunen muss EU-rechtlichen Vorgaben folgen und Luftreinhalte- sowie Lärmaktionspläne aufstellen. Beauftragte Gutachterbüros, betroffene Bürger sowie Gemeinderäte setzen dabei in erster Linie auf relativ preiswert umzusetzende Verkehrsbeschränkungen wie Lkw-Durchfahrtsverbote und weiträumige Tempo-30-Anordnungen. Auch werden großzügig Gefährdungsstellen definiert und hier Tempolimits gefordert. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird dabei oft missachtet. Undifferenzierte wie unverhältnismäßige Lösungen beeinträchtigen aber den Wirtschaftsverkehr umliegender Gewerbegebiete

und Einzelhandelsstandorte überproportional. Auch Pendlerverkehre sowie der öffentliche Personennahverkehr sind betroffen.

So wird im Ergebnis Umweg-Verkehr und Fahrzeitverlust provoziert, was gerade die Wirtschaft außerordentlich belastet, denn: Scheinen diese Symptome bei einer Einzelfallbetrachtung nur lokale Auswirkungen zu haben, nehmen sie in der Summe aller Geschwindigkeitsbegrenzungen und im Verbund mit sonstigen verkehrlichen Restriktionen doch ein beachtliches Maß an.

*UMWELT- UND SICHERHEITSBEDINGTE
VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN
WIRTSCHAFTSVERTRÄGLICH GESTALTEN*



Wie es sein sollte

Situationsbezogen muss ein Mix aus einzelnen Maßnahmen eingesetzt werden, um die vorgegebenen Emissionswerte zu erreichen und den Verkehr sicherer und flüssiger abwickeln zu können. Der lärm- und schadstoffärmste Verkehr wird erreicht, wenn dieser fließt. Optimierung der Signalanlagen, Einsatz von Telematik zur besseren Verkehrsleitung, Beschilderung von geeigneten Ausweichrouten, lärmarme Straßenbeläge, Kanaldeckeloptimierung und langfristig der Bau von Ortsumgehungen tragen konstruktiv zur Lösung bei. Verkehrsbeschränkungen werden nur gezielt an einzelnen Gefahrenstellen anstatt großflächig in Betracht gezogen und werden in ihren Auswirkungen genau analysiert. Die neu gewählte Landesregierung hat dies verstanden und handelt im Sinne eines Gleichklangs von Umweltzielen und Verkehrsfluss.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Effektiver Schutz der Bürger vor Emissionen und mehr Sicherheit im Straßenverkehr kosten Geld und müssen langfristig angelegt sein, soll dieses Ziel nachhaltig erreicht werden.

Dies kurzfristig und möglichst billig mit Verkehrsbeschränkungen lösen zu wollen, beeinträchtigt die Wirtschaftsverkehre, sorgt für Frust bei den Berufspendlern und macht den ÖPNV langsamer und unattraktiver – läuft also auf lange Sicht dem eigentlichen

Ziel entgegen. Die Politik muss zeigen, dass ihr das Thema in seinem Kern wichtig ist, und effektive wie wirtschaftsfreundliche Maßnahmen auch mit längerer Realisierungsfrist finanziell absichern. ■



Wie es ist

Infolge der EU-Vorgabe, bis Ende 2013 landesweit Hochwassergefahrenkarten – zumindest im Entwurf – vorzulegen, sind bundes- und landesrechtliche Restriktionen für hochwassergefährdete Gebiete konkret fassbar geworden. Damit sind Neu- und Erweiterungsbauten in vielen historischen Siedlungsgebieten, aber auch in jüngeren Gewerbegebieten gar nicht mehr oder nur

noch mit immensem Aufwand realisierbar. Dies gilt gerade, wenn die geforderten Ausgleichsmaßnahmen, z. B. gleichzeitige Schaffung neuer Wasser-Rückhalte-Volumina zum Ersatz von neu überbauten Flächen, nicht auf dem eigenen Grundstück möglich sind. Auch die zuständigen Wasser- und Baubehörden stehen oft vor einem Dilemma.

*HOCHWASSERSCHUTZ UND BAUBEDARF
IN EINKLANG BRINGEN*



Wie es sein sollte

Hochwasserschutz funktioniert im Einklang mit dem Baubedarf der Wirtschaft. Die beim Bauen geforderten Ausgleichsmaßnahmen sind durch verbesserte kommunale Koordinationsarbeit mit Unterstützung des Landes überhaupt bzw. leichter zu realisieren. Auch die regionale Ausweisung entsprechender Ersatzbauflächen mit Blick auf neue Hochwasser-Restriktionen auf bisher vorgesehenen Flächen läuft wesentlich reibungsloser. Eine flexible Flächenpolitik ermöglicht eine bedarfsgerechte Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen, um kurzfristige Anfragen bedienen und schleichende Abwanderungen vermeiden zu können.



Was die Politik zur Umsetzung leisten kann

Hochwasserschutz ist notwendig, auch aus Sicht der Unternehmen, muss jedoch im Einklang mit dem Baubedarf der Wirtschaft funktionieren.

Die Fertigstellung der endgültigen Hochwassergefahrenkarten ist eine Landesaufgabe und muss beschleunigt werden. Die Wirtschaft sieht darüber hinaus das Land in der Pflicht, alle betroffenen Kommunen zur Einrichtung kommunaler Hochwasserschutzregister aufzufordern und sie dabei konkret zu unterstützen. Dadurch kann Retentionsraum

bereitgestellt und betroffenen Unternehmen eine notwendige Erweiterung am Betriebsstandort ermöglicht werden.

Weiter müssen ausreichend Mittel für technischen Hochwasserschutz im Staatshaushalt bereitgestellt werden, auch im Hinblick auf internationale Verträge wie beispielsweise das „Integrierte Rheinprogramm“.

Impressum

© 2015 Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag, 70174 Stuttgart



Verantwortlich für den Inhalt:

Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag

Jägerstraße 40

70174 Stuttgart

Tel.: 0711 / 22 55 00 60

Fax: 0711 / 22 55 00 77

E-Mail: info@bw.ihk.de

www.bw.ihk.de

Verantwortlich für Satz & Gestaltung:

contenance GmbH

Ostendstraße 110

70188 Stuttgart

Tel.: 0711 / 18 42 22 00

Fax: 0711 / 18 42 22 99

E-Mail: hello@contenance.de

www.contenance.de