



Baden-Württemberg mobil

Beschlußfassung

30. Landestag
9./10. Oktober 1999
Mudau

Landesausschuß
15. November 1999
Stuttgart

Verkehrspolitische Vorstellungen für die nächste Generation

Vorbemerkung

Die individuelle Mobilität steht in der gesellschaftlichen Wertschätzung unter Jugendlichen mit an vorderster Stelle. Immobilität gilt als Zeichen von Rückschritt und fehlender Zukunftsperspektive, Mobilität dagegen steht für Modernität, Flexibilität und Zukunft. Die Überwindung auch längerer Strecken gehört heute mehr und mehr zur Normalität. Gerade die junge Generation erwartet deshalb vom Staat, daß Rahmenbedingungen geschaffen werden, die nachhaltig ein Höchstmaß an Mobilität ermöglichen.

Die Junge Union Baden-Württemberg hat sich deshalb dazu entschlossen, auf ihrem Landestag 1999 sich speziell mit den verkehrspolitischen Konsequenzen unserer Mobilitätsbedürfnisse auseinanderzusetzen. Zur Diskussion dieses Themas dienen die folgenden

„Leitlinien Baden-Württemberg mobil.“

I. Doppelte Relevanz der Verkehrspolitik

Die verkehrspolitischen Rahmendaten sind gerade für Baden-Württemberg von doppelter Relevanz und machen die Verkehrspolitik zu einem herausgehobenen landespolitischen Thema.

Die Mobilität des Einzelnen ist zum einen Ausdruck einer freien Gesellschaft und zum anderen wichtige Voraussetzung für die individuellen Freiheiten und Möglichkeiten. Mobilität wird mehr und mehr zum Schlüsselbegriff eines freien und selbstbestimmten Leben des Einzelnen.

Zum anderen muß eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik insbesondere in Baden-Württemberg die Bedeutung der Automobil- und Zulieferindustrie für Wohlstand und Beschäftigung berücksichtigen. Denn die Automobilindustrie lebt nicht allein von Baden-Württemberg, Baden-Württemberg jedoch in ganz erheblichem Umfang von der Automobilindustrie. Wir sprechen uns deshalb nachdrücklich für Baden-Württemberg als Entwicklungs- und Produktionsstandort der Automobilindustrie, ihrer Zulieferunternehmen und anderer, im weiteren Sinne mit dem „Produkt Mobilität“ zusammenhängenden Firmen und Branchen aus.

II. Verkehrspolitische Grundsätze

Verkehrspolitik ist für die Junge Union Baden-Württemberg nicht gleichbedeutend mit Straßenbau, Brücken und umweltzerstörenden Schneisen. Verkehrspolitik bedeutet vielmehr die intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, deren ökologisch und ökonomisch optimale Nutzung sowie die systematische Integration neuartiger Verkehrsträger. In Teilbereichen, in denen die moderne Telekommunikation den physischen Informationsaustausch ersetzen kann, umfaßt Verkehrspolitik auch die Förderung des „Informationsverkehrs“. Ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekten kommt dabei ebenso wie der Verkehrssicherheit als wichtigen Wertungskriterien wesentliche Bedeutung zu.

Unser Ziel ist eine Verkehrspolitik „aus einem Guß“, die für die jeweilige Mobilitätsanforderung einen Verkehrsträger bereitstellt, der effizient, ökologisch und ressourcenschonend den Mobilitätsbedarf befriedigt. Dabei sind die Kosten der Mobilität in erster Linie vom Verursacher und erst in zweiter Linie von der Gesellschaft insgesamt zu tragen. Eine einseitige Benachteiligung oder ungerechtfertigte Sonderbelastung der Autofahrer lehnt die Junge Union Baden-Württemberg daher ab.

Die Kosten für den Ausbau und den Unterhalt der verschiedenen Verkehrsträger sollen nach unserer Ansicht grundsätzlich nach dem Verursacherprinzip umgelegt werden, wobei das Verursacherprinzip nur zu einem gewissen Grad tragbar sein kann. Nicht zu vergessen ist die Verantwortung des Staates, eine funktionsfähige Infrastruktur zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen. Es sollte, wo immer möglich, der Markt als Regulativ wirken, d.h. jedes Verkehrsmittel sollte die durch sich selbst verursachten Kosten tragen und nicht die Allgemeinheit.

Das Steuer- und Abgabensystem soll nicht den Besitz eines Verkehrsmittels, sondern aufkommensbezogen dessen Nutzung belasten. In diesem Sinne plädieren wir für die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer und eine bezogen auf das Aufkommensvolumen zumindest vergleichbare Erhöhung der Mineralölsteuer.

Die einseitige Bevorzugung von PKW-Nutzern bei der Absetzbarkeit von Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätten sowie die Mißbrauchsmöglichkeiten der bisherigen Regelung sind zu beseitigen. Deshalb setzen wir uns für eine Entfernungspauschale ein, in der jeder ab einer bestimmten Mindestentfernung einen festen Betrag pro Kilometer geltend machen kann.

Auch der Städteplanung kommt eine wichtige Rolle in der Verkehrspolitik zu. Alltagsziele sollten weitgehend zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad sicher erreichbar, jedenfalls nahe an Nahverkehrseinrichtungen gelegen sein. Dies ist durch eine räumliche Mischung der Funktionen, Stärkung von Nebenzentren und örtlicher Wirtschaft, dezentrale Versorgung und Verwaltung zu erreichen. Wohnungsnahe Grünzonen u.ä., Siedlungen sowie Gewerbegebiete müssen maßvoll verdichtet werden, vorzugsweise entlang von Schienenstrecken. Die Verkehrsplanung muß konsequent darauf ausgerichtet werden, die Verkehre so zu organisieren, daß eine intelligente Ausnutzung und Verknüpfung vorhandener Infrastrukturen den Verkehrsfluß verbessert. Insbesondere fordern wir den Einsatz von Telematiksystemen an Verkehrsknotenpunkten. Dabei ist auch die Notwendigkeit, bestimmte Geschäfte und Einrichtungen stärker als andere direkt mit dem PKW anfahren zu können, angemessen zu berücksichtigen.

Um die dauerhaft starke Position von Baden-Württemberg als Standort für die Mobilitätsindustrie zu sichern, sprechen wir uns für die nachhaltige Förderung neuer Technologien und die Ansiedlung entsprechender Firmen in Baden-Württemberg aus. Beispielhaft sind nachfolgend einzelne Bereiche kurz dargestellt:

Die Auswirkungen der Erfolge insbesondere der baden-württembergischen Automobilindustrie und davon abhängiger Zulieferbetriebe bei der Entwicklung von Brennstoffzellen sind derzeit noch nicht absehbar. Wir sehen die bisherigen Ergebnisse jedoch als große Chance an und glauben, daß die Umsetzung zu einem Meilenstein in der Geschichte der Automobilindustrie werden kann. Wir fordern deshalb die Landesregierung auf, sich aktiv am Standortwettbewerb zu

beteiligen und der genannten Industrie alle Ressourcen in Forschung und Infrastruktur, die für eine Ansiedlung der Produktion in Baden-Württemberg erforderlich sind, zu wettbewerbsfähigen Konditionen zur Verfügung zu stellen.

Ergänzend regen wir an, in einem „Gründerzentrum Alternative Energie- und Antriebsformen“ das bisher vorhandene Wissen zu bündeln und Baden-Württemberg ein weiteres Mal zum weltweiten Ausgangspunkt bahnbrechenden Mobilitätstechnologien zu machen.

Die Verkehrspolitik der Zukunft wird ganz wesentlich von der intelligenten Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und deren optimaler Ausnutzung geprägt sein. Herzstück wird die Telematik sein, die die erforderlichen Informationen selbständig abrufen, verknüpft und Handlungsempfehlungen gibt. Wir begrüßen dabei ausdrücklich, daß das Land Baden-Württemberg das Netzwerk für Mobilitätsanforderungen „Mobil Baden-Württemberg“ und das Projekt „M 21 - Neue Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart“ unterstützt. Die Beteiligung des Landes verstehen wir jedoch nur als initiiierende Anschubfinanzierung. Ziel muß die Schaffung neuer Dienstleistungsprodukte sein, die ohne Beteiligung des Landes, auf rein privatwirtschaftlicher Basis betrieben werden, aber auch klassische Lösungen wie beispielsweise Logistikzentren (städtisch oder regional) zur Steuerung des Güterumschlages helfen, das Güterverkehrsaufkommen zu optimieren.

Die Junge Union Baden-Württemberg bekräftigt die unbedingte Beibehaltung des Wochenendfahrverbotes für Lastkraftwagen, entgegen etwaiger europäischer Bestrebungen.

Durch neue Möglichkeiten der Heimarbeit, z.B. der Videokonferenz, und die intensivere Nutzung der Telekommunikation ("Datenautobahn") besteht in der Zukunft eine große Chance, Verkehr zu vermeiden. Wir fordern die Landesregierung daher auf, in der Landesverwaltung diesbezügliche Pilotprojekte zu initiieren. Im Bereich der Bundesverwaltung werden solche Projekte schon durchgeführt. Um die dort aufgetretenen Anfangsschwierigkeiten zu vermeiden, halten wir einen Informationsaustausch mit den Bundesstellen für erforderlich. Auftretende Probleme sind durch gesetzgeberische Maßnahmen zu beseitigen, um so die Attraktivität dieser neuen Arbeitsformen für die Wirtschaft zu erhöhen.

III. Fußgängerverkehr

Die Interessen von Fußgängern werden bei Planungen häufig nicht hinreichend beachtet. Wir sprechen uns deshalb für eine fußgängerfreundlichere Planung und eine gleichberechtigte Einbeziehung im kommunalpolitischen Entscheidungsprozeß aus.

Wir fordern mehr Platz für Fußgänger. Gehwege sollen in der Regel so breit sein, daß zwei Kinderwagen passieren können. Um die Kreuzungsbereiche, die auch von Fußgängern benutzt werden, von Gehwegparkern freizuhalten, ist stärker auf die Durchsetzung bestehender Vorschriften, gegebenenfalls durch Bußgelder, zu achten.

Tempo-30 darf nicht zum Instrument für Autofahrer-Schikane werden. Der Zustand und die einzelnen Maßnahmen in Tempo-30-Zonen sind deshalb sorgfältig zu

überprüfen. Wo Schwellen zu hoch oder überflüssig sind, muß überarbeitet oder abgebaut werden. Tempo-30 lebt von der Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen durch die Bürgerinnen und Bürger. Die Einrichtung von Tempo 30 auf Durchfahrtsstraßen darf nur in begründeten Ausnahmefällen genehmigt werden. Es muß darüber hinaus angedacht werden, auch auf innerörtlichen Straßen Tempo 70 zu gestatten, vorausgesetzt eine solche Regelung bringt keine Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern mit sich

Das Gehwegnetz in größeren Ortskernen soll zusammenhängend und engmaschig, umwegfrei und für Behinderte voll nutzbar sein. Anzustreben sind weitgehend autofreie Hauptachsen (Promenaden), abkürzende Durchgänge, ebenerdige Straßenüberwege ohne Umwege und ohne behindertenfeindliche Bordsteine sowie akustische Ampelsignale für Sehbehinderte. Bei der Verkehrspolitik für Fußgänger soll statt der Aufstellung neuer Ampeln mehr auf die Einrichtung von Zebrastreifen umgestiegen werden. Die Zahl der Überquerungshilfen, wie Zebrastreifen und Verkehrsinseln, sollte auf vielbefahrenen Straßen noch ausgeweitet werden.

IV. Fahrradverkehr

Bei der Umsetzung der Leitidee der „autogerechten Stadt“ sind die Anforderungen an ein verkehrstaugliches Radverkehrsnetz oftmals ebenso zu kurz gekommen wie die Sicherheitsaspekte der Fahrradfahrer. Wir fordern Kommunen und Land auf, den Fahrradverkehr (inkl. des Inline-Skater-Verkehrs) als festen Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik zu fördern und der Schaffung eines zusammenhängenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im einzelnen bedeutet dies:

- Generell radgerechte und sicher gestaltete Straßen und Kreuzungen ergeben ein flächendeckendes Netz, wobei der Straßenverkehr an engen, unübersichtlichen oder anderweitig gefährlichen Strecken in seiner Geschwindigkeit angepaßt werden muß. Radfahrstreifen (als Teil der Fahrbahn) ergänzen das Netz an stark befahrenen Hauptstraßen und anderen Problemstellen. Daneben sind an von Radfahrern viel benutzten Ampelanlagen „Vorfahrzonen“ für Radfahrer und Ampelschaltungen, die für Radfahrer früher auf grün schalten, einzurichten.
- Bauliche Schaffung von Durchlässen für Fahrradfahrer bei Sackgassen und die Öffnung von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für den Fahrradverkehr, sofern eine besondere Fahrradspur zur Verfügung gestellt werden kann.
- Besondere Radstraßen als schnelle, durchgehende Hauptachsen verbinden wichtige Verkehrsziele in den Orten und die Orte miteinander. Solche Radstraßen können insbesondere Nebenstraßen, Grünanlagen oder landwirtschaftlich genutzte Wege sein. Insbesondere soll darauf geachtet werden, daß Schüler geeignete und sichere Radverbindungen zu ihren Schulen erhalten.
- Die Möglichkeiten der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr sind zu verbessern. Dies setzt wetter- und diebstahlgeschützte

Stellplätze für Fahrräder an zentralen Haltestellen des ÖPNV und anderen Zielen voraus. Außerdem ist die Möglichkeit bewachter Radparkplätze zu fördern. An allen wichtigen Haltestellen sind privat betriebene „Rent-a-bike-Stationen“ zu ermöglichen.

- Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ist weiter zu erleichtern. Dazu müssen in Zukunft bevorzugt Niederflurbusse angeschafft werden, die außerdem auch im Innenraum genügend Platz für Fahrräder bieten müssen. Der Einsatz normaler Reisebusse im Linienverkehr erfüllt diesen Zweck nicht. In Straßenbahnen soll die Fahrradmitnahme generell ermöglicht werden.

Einem weiteren Verkehrsteilnehmer, dem Inline-Skater, der heute aus unserem Straßenbild nicht mehr wegzudenken ist, muß durch Gesetzes-, Verordnungs- oder Satzungsänderung die Möglichkeit gegeben werden, sich auf baulich von der PKW-Fahrbahn getrennten Fahrradwegen fortzubewegen. Im Gegenzug ist die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen zu untersagen.

V. Straßenbau und Autoverkehr in Baden-Württemberg

Ein leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Straßennetz ist für die Junge Union Baden-Württemberg die Grundlage einer intelligenten Verkehrspolitik. Nach wie vor findet Mobilität vornehmlich auf der Straße statt, weil kein anderer Verkehrsträger eine vergleichbar individuelle Nutzung erlaubt. Rund 90 % des Personenverkehrs und 67 % des Güterverkehrs finden auf der Straße statt.

Allerdings hat der „Verkehrsträger Straße“ in Teilbereichen die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht. Seit Beginn der fünfziger Jahre stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen landesweit von 320.000 auf 6.700.000 an. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 2.000 %. Im gleichen Zeitraum wurde das überörtliche Straßennetz von 23.000 km Länge auf 28.000 km Länge, also nur um ca. 20 % ausgebaut.

Folge dieser Entwicklung sind stockender Verkehr und Staus, deren volkswirtschaftliche Kosten für ganz Deutschland von Experten auf ca. 200 Millionen DM pro Jahr geschätzt werden.

Der beschriebene Engpaß kann aus unserer Sicht nicht in erster Linie durch Straßenbau behoben werden. Ökologische und soziale Aspekte sprechen unseres Erachtens gegen einen schrankenlosen Ausbau des Straßennetzes. Allerdings sind in Teilbereichen Ergänzungen oder der Ausbau bestehender Straßen sinnvoll und notwendig. Bei zukünftigen Ausbau- oder Neubauprojekten sollen als entscheidende Kriterien das Verkehrsaufkommen, die Transitbedeutung, der Beitrag zur Landeserschließung und der Nutzen für die Infrastrukturentwicklung zugrunde gelegt werden.

Die Junge Union setzt sich dafür ein, daß endlich notwendige Umgehungsstraßen gebaut werden. Diese Straßen müssen durchgängig und nicht nur stückweise gebaut werden. Dabei reicht es nicht aus, leistungsfähige Haupttraversen zu bauen; vielmehr benötigen wir ein durchdachtes System leistungsfähiger Zubringer (auch hier sind Prüfsteine an den integrierten Verkehr anzulegen. Abwicklung je nach Notwendigkeit über ÖPNV; Park & Ride, Straßen,...). Die Vergabeentscheidung von Landesmitteln soll neben einer erheblichen

Eigenbeteiligung der begünstigten Kommunen von einem direkten Kostenvergleich der Projekte verschiedener Kommunen abhängig gemacht werden („Interkommunales Kosten-Benchmarking“), unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie z.B. der jeweiligen Topographie.

Wir fordern die derzeitige Bundesregierung auf, die Mittel für den Neubau und die Modernisierung von Autobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg nicht weiter von ca. DM 320 Millionen auf DM 280 Millionen zu kürzen, sondern moderat anzuheben. Angesichts der finanziellen Engpässe halten wir eine Aufstockung auf die im Land 1993 tatsächlich verbrauchten Mittel im Bundesfernstraßenbau von ca. DM 650 Millionen jedoch für nicht finanzierbar. Als Zielgröße sollten daher Mittel in Höhe von DM 500 Millionen jährlich zur Verfügung gestellt werden.

Ergänzend hierzu sehen wir das Land in der Verpflichtung, ausreichend Finanzmittel für den Ausbau des Landesstraßennetzes zur Verfügung zu stellen. Das Sonderinvestitionsprogramm für den Landesstraßenbau, das zum Jahresende 1999 ausläuft, muß deshalb um mindestens drei Jahre verlängert werden. Das jährliche Investitionsvolumen sollte von bisher DM 105 Millionen auf DM 150 Millionen pro Jahr aufgestockt werden. Die erforderlichen Mittel dazu sind durch Umschichtungen im Landeshaushalt zu finanzieren.

Neben der rein staatlichen Finanzierung von Erweiterungsvorhaben konnten in den letzten Jahren einige Bauvorhaben durch private Vorfinanzierung vorgezogen werden. Dies betrifft insbesondere die Erweiterung des Engelbergtunnels (A 81), den Ausbau der B 31 Ost in Freiburg und die B 30 zwischen Ravensburg und Friedrichshafen.

Die Junge Union Baden-Württemberg hält das Modell der privaten Vorfinanzierung nicht für eine adäquate Alternative zur herkömmlichen Finanzierung. Es verschiebt die Lasten nur in die Zukunft und ist unter dem Strich teurer.

Das für private Betreibermodelle in der Zeit von Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann eigens geschaffene „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ muß zur Förderung der Rentabilität und damit zur Sicherstellung der Umsetzung der Modelle um gesetzliche Rahmenbedingungen ergänzt werden, die unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit, mehr als bisher eine werbliche Nutzung von Straßen, Brücken oder Anschlußstellen (z.B. Namensgebung) ermöglichen. Wir fordern darüberhinaus zur Sicherstellung der elektronischen Mauterhebung die derzeit gültigen datenschutzrechtlichen Regelungen entsprechend anzupassen.

Das Hauptproblem der Straßenverkehrshaushalte besteht darin, daß sie zum Steinbruch für Finanzmittel bei Haushaltsengpässen geworden sind. Wir sprechen uns deshalb dafür aus, die Finanzierung des Bundes- und Landesstraßenbaus mittelfristig nicht weiter über die öffentlichen Haushalte vorzunehmen, sondern einen Finanzfonds „Straßenbau“ zu bilden. In ihn fließen die für den Straßenbau einzusetzenden Mittel. Der Fonds wird von einer Gesellschaft, deren Gesellschafter Bund und Länder sind, verwaltet.

Zudem sollen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zugunsten einer streckenbezogenen Benutzungsgebühr auf Bundesautobahnen mit demselben Aufkommen reduziert werden. Damit soll schließlich der volle Bedarf für den Autobahnbau getragen werden. Solange die Technik einschließlich des

Datenschutzes einen flächendeckenden Einsatz von Telematik für diesen Zweck nicht hergibt, ist als Zwischenlösung eine Vignette einzuführen.

Um einen zügigen Straßenverkehrsbau zu gewährleisten, soll an Baustellen auch an Sonntagen und vor allem in der Nacht gearbeitet werden. Ausbesserungsarbeiten sollen zu Zeiten geringer Verkehrsbelastung, insbesondere nachts und an Sonntagen durchgeführt werden. Wir fordern Politik, Arbeitgeber und Gewerkschaften auf, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen. Das Projekt "Engelbergbasistunnel" hat gezeigt, daß solche Arbeitszeitmodelle grundsätzlich möglich sind.

Wir sprechen uns ausdrücklich gegen die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen aus. Nur wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich, ist die Geschwindigkeit durch Verkehrsschilder zu begrenzen. Auf Teilabschnitten, auf denen die Streckenführung und die Verkehrsdichte freie Fahrt ermöglichen, sehen wir jedoch keinen aktuellen Handlungsbedarf. Umgekehrt halten wir es für sinnvoll, bestehende Verkehrsbeschränkungen auf ihre heutige Sinnhaftigkeit hin zu überprüfen. Die Verkehrsleitsysteme sind dementsprechend einzurichten und auszubauen, daß sie Tempolimits entsprechend dem aktuellen Verkehrsfluß anzeigen. So könnten an Stellen, an denen tagsüber Geschwindigkeitsbegrenzungen sinnvoll sind, diese nachts aufgehoben bzw. angepaßt werden.

An Ampelanlagen sind vermehrt „grüne Pfeile“ einzuführen.

VI. Öffentlicher Personen(nah)verkehr

Im Zuge der Bahnstrukturreform zum 01.01.1996 ist die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr auf die Länder übertragen worden. Baden-Württemberg hat damit die Möglichkeit erhalten, ein bedarfsorientiertes und funktionelles Nahverkehrssystem zu schaffen.

Ein erster Schritt ist die Realisierung des Integralen Taktfahrplans auf den Schienenstrecken. Ziel des Integralen Taktfahrplans ist es, daß jeder Bahnhof im Land von jedem anderen Bahnhof von Montag bis Freitag sowie am Samstagmorgen stündlich und am Wochenende ab Samstagnachmittag im Zwei-Stunden-Takt erreichbar ist. Auf ca. 75 % aller Schienenstrecken ist diese Vorgabe bereits erreicht worden.

Entgegen dem bundesweiten Trend hat sich seit 1995 die Zahl der Fahrgäste im Land um ein Sechstel (17 %) erhöht. Um die Akzeptanz des Schienenverkehrs weiter zu steigern, halten wir es für an der Zeit, eine weitere Verbesserung des Taktfahrplans, eine bessere Abstimmung der Tarife über die Tarifgrenzen hinweg und teilweise günstigere Fahrpreise anzustreben. Bis zur Mitte der nächsten Legislaturperiode sollte deshalb eine weitere Halbierung der jetzigen Taktzeiten erreicht werden. Wir sehen dort, wo dies sinnvoll ist, in der Zielvorgabe eines flächendeckenden „Halbstundentakts“ oder kürzer eine kundenorientierte Bahnpolitik.

Ergänzend zur Verbesserung der Taktzeiten im Schienenverkehr ist ein Ausbau der Busförderung insbesondere im ländlichen Raum unerlässlich. Neben einer

Modernisierung des Busfuhrparks und einer flächendeckend guten Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Sitzplätze, Beleuchtung, regelmäßige Wartung, Sicherheitskameras) fordern wir einen flächendeckenden Ausbau von Sammel- und Ruftaxen sowie eine Verbesserung der Fahrplanverknüpfung von Schienenverkehr und Bussen. Insbesondere an den Schnittstellen der Landkreise ist die Fahrplanabstimmung oftmals ein Ärgernis, das die Attraktivität des Öffentlichen Personen(nah)-verkehrs erheblich beeinträchtigt.

Für ein attraktives Angebot der Bahn im Rahmen des ÖPNV ist es unerlässlich, daß das Land sämtliche Kompetenzen im ÖPNV an die Landkreise abgibt. Das bedeutet, daß sich das Land aus dem Schienenpersonennahverkehr zurückzieht und die SWEG in die Hände der Stadt- und Landkreise übergeht.

Besonderes Augenmerk ist auf den abendlichen Linienverkehr zu legen. Nachfrage-steigernde Sonderangebote wie Billigtarife, Disco- und Theaterbusse sind geeignete Mittel, um den abends besonders unfallträchtigen Autoverkehr zu vermindern.

Wir setzen uns für die Einführung eines ermäßigten „half-price-tickets“ für minderjährige Fahrgäste und Schüler ein, das für den jeweiligen Nahverkehrsverbund Gültigkeit besitzt. Für Auszubildende und Studenten müssen gleichfalls günstige Angebote geschaffen werden. Das auf Initiative der Jungen Union zustande gekommene „Schülerferienticket“ soll darüberhinaus weitergeführt werden.

Um den Öffentlichen Personennahverkehrs in Zukunft auch attraktiv zu gestalten, setzen wir uns dafür ein, daß auf Strecken zwischen Mittel- und Oberzentren ein sog. ÖPNV-Highway entsteht, der eine schnelle Beförderung und sehr kurze Taktzeiten mit einem günstigen Preis als günstige Alternative zum Auto bietet.

VII. Luftverkehr

Die eigenständige Anbindung Baden-Württembergs als einem der führenden Wirtschaftsräume der Welt an das internationale Luftverkehrsnetz ist ein zentraler Wettbewerbsfaktor für unser Land. Trotz der jüngsten Erfolge des Stuttgarter Flughafens mit täglichen Direktverbindungen nach Atlanta und New York ist sie weiter ausbaufähig. Dazu müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um weitere Direktverbindungen, etwa zu Zielen in Asien und Lateinamerika in das Streckenangebot des Landesflughafens Stuttgart aufnehmen zu können.

Wir sprechen uns daher mit Nachdruck für die rasche Realisierung des Terminals 3 und des neuen Luftfrachtzentrums am Flughafen Stuttgart aus. Ebenso ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 400 Meter technisch notwendig und politisch einzufordern, um insbesondere den Anforderungen größerer Flugzeuge im Fracht- und Personenflugverkehr gerecht zu werden.

Als Strategie muß langfristig die Eigenständigkeit des Landesflughafens Stuttgart verfolgt werden. Diese steht einer Kooperation mit anderen Flughäfen, etwa Frankfurt, München oder Zürich, zur Ausschöpfung von Effizienzpotentialen nicht im Wege. Mittelfristig fordern wir die Umwandlung der Flughafengesellschaft in eine AG, um einen eigenständigen gewinnorientierten Betrieb sicherzustellen.

Die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz im Zuge von Stuttgart 21 ist für dessen zukünftige Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich. Sie ist das Herzstück einer Integration von Luft- und Schienenverkehr und darf auf keinen Fall auf dem politischen Altar geopfert werden.

Neben dem Landesflughafen Stuttgart entwickeln sich die Regionalflughäfen Friedrichshafen und der Baden Airport in Söllingen erfreulich.

Die Anbindung des Baden-Airports an den Linienflugverkehr Basel darf jedoch nicht Schlußpunkt der Entwicklung sein. Wir fordern deshalb, den Baden-Airport in einem Ausbau der Kooperation mit Stuttgart zusätzliche Ausgangspunkt für Flugverbindungen ins europäische Ausland z.B. nach Frankreich und Spanien weiter aufzuwerten.

Der Flughafen Friedrichshafen ist einer der größten deutschen Regionalflughäfen, der den ansonsten eher im "Verkehrsschatten" liegenden oberschwäbischen Raum gut an die deutschen und europäischen Zentren anbindet. Auf Grund der Tatsache, daß der Regionalflughafen Friedrichshafen im Querschnitt der großen drei Flughäfen Stuttgart, München und Zürich eine immer stärkere Bedeutung als Ausweichflughafen gewinnt, sehen wir eine Erweiterung als dringend erforderlich an.

Als Ergänzung zum derzeitigen Luftfrachtverkehr begrüßt die Junge Union Baden-Württemberg das Vorhaben, unter Einsatz von Zeppelin Güter zu transportieren („Cargolifter“). Wir sprechen uns mit Nachdruck dafür aus, an ausgewählten Knotenpunkten entsprechende Cargo-Ports zu bauen, um dort den weiteren Ausbau des innovativen Konzeptes zu realisieren. Das Land Baden-Württemberg sollte die Vermarktung dieser neuartigen Dienstleistung im Rahmen seiner Wirtschaftsfördermaßnahmen aufgreifen und den Sitz der Betreibergesellschaft Cargolifter AG nach Baden-Württemberg holen.

VIII. Schienenfernverkehr

Die Junge Union Baden-Württemberg unterstützt nachhaltig das Projekt Stuttgart 21 und fordert die Bundesregierung auf, das Vorhaben wie ursprünglich geplant umzusetzen; dies beinhaltet insbesondere auch den Streckenneubau bis Ulm.

Wir begrüßen, daß intensiv über den verstärkten Einsatz privater Finanzierungskomponenten nachgedacht wird. Das Nachdenken hierüber darf aber nicht zu einer „schleichenden Beerdigung“ des Projekts führen.

Stuttgart 21 ermöglicht eine Steigerung des Nahverkehrsangebots um 80 % und des Fernverkehrs um 50 % mit erheblichen Fahrzeitverkürzungen. Durch Stuttgart 21 kann in erheblichem Umfang Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Außerdem wird eine citynahe Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz möglich. Somit kann erstmals in Europa ein ganzheitliches Konzept mit Fernverkehrsbahnhof, internationalem Flughafen und zukünftigem Messestandort verwirklicht werden. Durch die Tieferlegung der Gleisanlagen im Stuttgarter Hauptbahnhof werden im Herzen der City erhebliche Flächen bester Innenstadtlage für die städtebauliche Neugestaltung frei. Von Stuttgart 21 sind erhebliche Impulse für den Wirtschaftsstandort Baden-

Württemberg zu erwarten, auf den freiwerdenden Flächen können bis zu 24.000 Arbeitsplätze entstehen. Auch eine teilweise ökologische Nutzung („grüne Lunge“) soll bei den Planungen bedacht werden.

Ebenfalls sprechen wir uns für die Realisierung des Projekts Mannheim 21 aus. Die Neuordnung und Verschlankung der Gleisanlagen im Mannheimer Bahnhof ermöglicht sowohl Kapazitätserweiterungen für den Schienenpersonennahverkehr als auch die Bereitstellung von mindestens 10 ha innerstädtischer Fläche für eine neue städtebauliche Gestaltung.

Unser besonderes Augenmerk gilt der Anbindung des baden-württembergischen Eisenbahnnetzes an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz. Wir halten die Anbindung an den TGV-Est, der von Paris nach Baudrecourt (bei Metz) führen wird, für ebenso unerlässlich wie die Verknüpfung mit dem TGV Rhin-Rhone zwischen Dole/Dijon und Mühlhausen. Eine Weiterführung des TGV Rhin-Rhone nach Basel sowie eine Verbindung für den Personenverkehr zwischen Mulhouse und Freiburg sollen dazu dienen. Die Großstadt Heilbronn muß endlich wieder an das Fernbahnnetz angebunden werden. Es kann nicht angehen, daß in der sechstgrößten Stadt Baden-Württembergs nur Nahverkehrszüge verkehren. Die Neigetechnik bietet die Möglichkeit, schnell durch das kurvenreiche Neckartal zu fahren. Deshalb fordern wir eine IC-T-Verbindung von Stuttgart über Heilbronn nach Würzburg. Sie kann südlich beispielsweise nach Zürich, nördlich in Richtung Berlin weitergeführt werden.

Längst überfällig ist das dritte und vierte Gleis auf der Rheinschiene über Offenburg hinaus bis Basel, ein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Gäubahn sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau / Bayern. Diesen Projekten kommt im Hinblick auf die Zulaufstrecken zum schweizerischen NEAT eine erhöhte Bedeutung zu. Mit den Baumaßnahmen muß rasch begonnen werden, um bei Inbetriebnahme der NEAT den Verkehrsfluß auf der Schiene an das schweizerische Netz heran zu führen und den von dort kommenden Verkehr abfließen zu lassen.

Abseits der großen Strecken sind in der Vergangenheit zahlreiche Nebenstrecken stillgelegt worden. In den letzten Jahren haben sich zahlreiche private Initiativen für die Wiederbelebung solcher Strecken engagiert. Wir sprechen uns dafür aus, solche Initiativen zu unterstützen. Hierzu fordern wir eine Abschaffung der Trassenpreise, soweit sie für diese Strecken anfallen. Baden-Württemberg hat nach den Millionentransfers in den letzten Jahrzehnten das Recht auf eine Fortentwicklung der Infrastruktur.

Der Güterfernverkehr wird bis 2010 einen Zuwachs von mindestens 50 % erzielen. Dieser Verkehr kann nur bewältigt werden, wenn es gelingt, die Binnenschifffahrt und den Schienengüterverkehr erheblich zu erweitern. Um den Schienengüterverkehr weiter auszubauen, ist eine konsequente Förderung des Kombiverkehrs notwendig. Neben einer Intensivierung des schon begonnenen flächendeckenden Baus von Umschlaganlagen sowie der Erhaltung der bestehenden dezentralen Containerverladestationen muß vor allem der Zubringerverkehr aus dem ländlichen Raum organisiert werden. Dazu ist eine politische Entscheidung zugunsten der Schiene notwendig, da nur auf diesem Weg eine Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erreicht werden kann. Eine Verteuerung der Straße, bei gesenkten Trassenpreisen, sowie moderne Verladetechniken sind

dafür Voraussetzung. Außerdem fordern wir eine verstärkte Förderung innovativer Umschlagtechnologien von Seiten des Bundes.

IX. Schiffsverkehr

Schiffe sind auf naturnahen Verkehrswegen relativ umweltverträgliche und schnelle Güterverkehrsmittel, sofern Gewässerverschmutzungen und überdimensionierte Ausbaumaßnahmen unterbleiben. Der schiffahrtsgerechte Ausbau vieler Binnengewässer hat sich jedoch als ökologisch bedenklich herausgestellt. Weitere Ausbaumaßnahmen sind deshalb nur noch auf Grundlage des jeweils aktuellsten Standes des ökologisch-technischen Wissens vertretbar. Bei allen Ausbauplanungen ist ein möglichst naturgemäßer Ausbau zu bevorzugen.

Auch im Bereich des Schiffsverkehrs ist eine Privatisierung bisher durch das Land betriebener Einrichtungen anzustreben. In einem ersten Schritt ist eine Privatisierung des Landeshafens Mannheim zu prüfen.

Die baldige Realisierung der Schnellboot-/Katamaran-Verbindung Friedrichshafen-Konstanz ist in unseren Augen ein dringliches Vorhaben im Bereich Schiffsverkehr. Da das Katamaran-Projekt eine Innovation mit wegweisendem Charakter im Bereich Personenverkehr ist, fordern wir den Investitionszuschuß des Landes von zugesagten DM 5 Mio. auf DM 7,5 Mio. zu erhöhen.