



Junge Union
Baden-Württemberg

Mobilität gestalten

Verkehrspolitik für Baden-Württemberg

Landestag
25./26. November 2006
in Tuttlingen

Landesausschuss
13. Februar 2007
In Böblingen

1	Inhaltsverzeichnis	
2		
3	Mobilität gestalten - Verkehrspolitik für Baden-Württemberg.....	3
4	1. Infrastruktur – Grundlage der Mobilität	4
5	1.1 Finanzierung des Verkehrs: Hin zum Nutzerprinzip	4
6	1.2 Privatisierung von Verkehrswegen	5
7	1.3 Verkehrswegeplanung beschleunigen	6
8	1.4 Magistralen für Baden-Württemberg, Deutschland und Europa	7
9	2. Verbesserung der Verkehrssicherheit	8
10	3. Die Hauptverkehrsträger als Rückgrat der Mobilität	11
11	3.1 Den öffentlichen Personennahverkehr gestalten	11
12	3.2 Personenfernverkehr – Baden-Württembergs Verbindung in die Welt	13
13	3.3 Güterverkehr als Lebensader der Wirtschaft verstehen und gestalten	14



Mobilität gestalten – Verkehrspolitik für Baden-Württemberg

Mobilität ist einer der zentralen Faktoren des 21. Jahrhunderts. Mit zunehmender Selbstverständlichkeit haben wir in den vergangenen Jahren immer größere Entfernungen zurückgelegt und benötigen dafür immer weniger Zeit. Unsere heutige Gesellschaft und unsere Wirtschaft wären ohne die Mobilität von Personen, Gütern und Informationen nicht mehr denkbar – Mobilität ist zu einem zentralen Motor für Wohlstand, Fortschritt und Freiheit geworden.

Doch der mit der Mobilität in Zusammenhang stehende Verkehr ist auch mit Problemen verbunden: sie verursacht Lärm und Schadstoffemissionen; die für die Mobilität notwendige Infrastruktur verschlingt Milliarden und wertvolle Ressourcen; jedes Jahr werden zahlreiche Menschen vor allem im Straßenverkehr verletzt oder gar getötet. Dabei möchte jeder die Vorzüge der Mobilität genießen, die dadurch entstehenden negativen Auswirkungen möchte jedoch keiner vor der eigenen Haustüre haben und die Kosten nicht aus eigener Tasche bezahlen.

Die Politik muss für diese Konflikte Lösungen finden, die allen Betroffenen gerecht werden. Wir als junge Generation sind in einer mobilen Welt groß geworden und leben die Mobilität wie selbstverständlich. Zugleich wird die heutige junge Generation am längsten mit den positiven und negativen Folgen heutiger mobilitätsbezogener Maßnahmen in Politik, Gesellschaft und Wirtschaft leben müssen. Primäres Ziel für uns muss es daher sein, diese Mobilität zu erhalten und in jeglicher Hinsicht zukunftsgerecht auszugestalten.

- Prämisse muss sein, mit möglichst geringem finanziellem Aufwand größtmögliche Mobilität zu ermöglichen. Wir versprechen uns viel von intelligenten, technikbasierten Lösungen, mit denen die vorhandene Infrastruktur besser ausgenutzt werden kann.
- Neue Infrastrukturprojekte sind kritisch auf ihren gesamtwirtschaftlichen Nutzen und ihre Umweltverträglichkeit zu prüfen und zu priorisieren. Dabei gilt es insbesondere Lücken zu schließen und Engpässe abzubauen.
- Wir erwarten von den Nutzern unserer Verkehrswege auch einen angemessenen Beitrag an den durch deren Nutzung verursachten Kosten.
- Partnerschaften zwischen privatwirtschaftlichen Unternehmen und öffentlicher Hand sind zu begrüßen, wenn dadurch Projekte schneller und günstiger realisiert werden können.
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit sehen wir als wichtige Aufgabe an. Jeder durch Einflüsse der Mobilität Verletzte oder Getötete ist einer zu viel. Oft sind es hier einfache, kostengünstige Maßnahmen, mit denen viel erreicht werden kann.
- Wir sind für einen Wettbewerb der unterschiedlichen Verkehrsträger - eine ideologisch geprägte Bevorzugung einzelner Verkehrsträger lehnen wir ab, wobei zur Effizienz- und Attraktivitätssteigerung auch die Kooperation und Vernetzung der Verkehrsträger eine wichtige Rolle spielt. Um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen und auch die Interessen zukünftiger Generationen zu wahren, darf der Wettbewerb jedoch nicht allein auf monetärer Basis stattfinden. Vielmehr müssen hier auch die unterschiedlichen ökologischen Belastungen und externe Kosten der einzelnen Verkehrsträger Berücksichtigung finden.



1. Infrastruktur – Grundlage der Mobilität

1.1 Finanzierung des Verkehrs: Hin zum Nutzerprinzip

Der Wohlstandsfaktor Mobilität ist kostenintensiv. Grundpfeiler der derzeitigen investiven Mobilitätsfinanzierung ist neben den allgemeinen Steuern neuerdings die Mauterhebung für LKW. Die Einnahmen aus diesem Finanzierungsinstrument dürfen ausschließlich dem Verkehr zu gute kommen und nicht zweckentfremdet werden.

Die Junge Union Baden-Württemberg fordert die zweckgebundene Nutzung der durch eine Maut eingenommen Mittel zur Straßenunterhaltungs- und Baufinanzierung sowie zur Reduzierung der umweltbezogenen Lasten, z.B. durch Lärmschutzmaßnahmen.

Die Finanzierung des Verkehrs ist in den vergangenen Jahren zunehmend durch die Erhöhung der Mineralölsteuer erfolgt. Dies war schon früher ein Ansatz mit dem Vorteil einer relativ nutzungsgerechten Steuerfinanzierung. Der Hauptnachteil, welcher vor allem von Rot-Grün mit dem verfehlten Ansatz der Ökosteuer ausgelöst wurde, ist, dass dieses Modell als Insel mitten in Europa nicht als endloses Steuerinstrument dienen kann. Somit bricht bei zu hoher Steuerbelastung ein Tanktourismus an den Landesgrenzen aus, und der Staat muss hohe Steuerausfälle in Höhe von vier bis fünf Milliarden Euro pro Jahr verkraften. Durchreisende Ausländer werden nur ungenügend zur Finanzierung der Infrastruktur herangezogen. Die Finanzierung des Verkehrs über die Mineralölsteuer kann nur im ausgleichenden Mittel mit den Nachbarstaaten erfolgen. Eine Senkung dieser Steuerart wäre ein volkswirtschaftlich vernünftiger Gedanke.

Die Junge Union Baden-Württemberg fordert die Senkung der Mineralölsteuer mindestens auf ein gemeinsames Niveau der Nachbarstaaten. Bis dieses Ziel erreicht ist, sollen kurz- bis mittelfristig Anreize geschaffen werden, die den Tanktourismus einschränken.

Die Kraftfahrzeugsteuer mag den Vorteil haben, dass mit ihr die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte über das Argument der Wirtschaftlichkeit politisch, u.a. im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beeinflusst werden kann, was bedeutet, dass man z. B. Rußfilter fördern oder „alte Stinker“ einfach vom Straßenverkehr - politisch gewollt auf Grund deren Unwirtschaftlichkeit - verdrängen kann.

Wir fordern langfristig die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für alle Fahrzeuge.

Nachdem bei den vorangegangenen Finanzierungsinstrumenten kein Verbesserungspotenzial in Punkto Verkehrslenkung und Finanzierung ersichtlich ist, werden wir nicht umhinkommen, die Finanzierung des Straßenbaus und -erhalts auf neue Beine zu stellen. Als Beste Möglichkeit dies kurzfristig und kostengünstig zu realisieren sehen wir die Einführung einer Vignette. Der Ansatz ist deshalb gerecht, weil alle Nutzer – auch durchreisende Ausländer – einen Finanzierungsbeitrag zu erbringen hätten. Der Vorteil der Vignettelösung ist, dass sie einfach zu überwachen ist, von jedem Nutzer bezahlt wird und schnell das Finanzvolumen zur Verkehrsfinanzierung steigen lässt. Der maßgebliche Nachteil ist, dass damit später kaum politisch steuernde Ansätze möglich sind. Nachträgliche Änderungen sind nur schwer möglich. Zudem könnte eine Vignettenlösung als zusätzliche Steuer missverstanden werden; sie wird niemals benutzungsgerecht sein und auch nie so empfunden werden. Trotz dieser Nachteile wird die Einführung einer digitalen Maut analog der LKW-Maut abgelehnt. Wir sehen in der digitalen Maut einen erheblichen Kostenaufwand sowie die Gefahr des stark zunehmenden Mautausweichverkehrs, sollten nicht alle Straßen bis hinunter zu den Kreisstraßen mit Mauterfassungssystem ausgestattet sind.



Die Junge Union Baden-Württemberg fordert die Einführung einer nutzerbezogenen Jahresvignette von maximal 100 Euro ab dem Jahr 2008 für PKWs ähnlich der Vignette in Österreich mit verschiedenen Zeittarifen.

Den nachteiligen Effekten der Mobilität etwa im Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen muss mit politisch geeigneten Werkzeugen begegnet werden. Zur Verringerung des Verkehrsaufkommens in Ballungszentren sehen wir Handlungsbedarf in einem Ausbau des Park&Ride-Angebots, insbesondere in der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten vom Auto zu den öffentlichen Verkehrsmitteln entlang des hochrangigen Straßennetzes an der Peripherie, und einem Ausbau des Nahverkehrsystems zur Qualitätsverbesserung für den Pendlerverkehr. Zur Verringerung des Durchfahrverkehrs in Ballungszentren sind großräumige Umfahrungsstraßen in Ringformen nötig. Vernetzte Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme im innerstädtischen Bereich und an den regionalen Zufahrtsstraßen sorgen für eine sinnvolle Entzerrung der Verkehrsströme. Ebenso tragen schärfere Abgasnormen für Kraftfahrzeuge und die fächendeckende Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern sinnvoll zur Senkung von Feinstaubemissionen bei. Lokale Mauterhebungen (City-Maut etc.) lehnen wir dagegen ab.

Alle gespeicherten Mautdaten müssen voll dem Datenschutz unterliegen. In Sonderfällen muss jedoch auch unter Abwägung der datenschutzrechtlichen Bedingungen eine Freigabe der Daten erfolgen, sofern dadurch Straftaten aufgeklärt oder verhindert werden können.

Wir fordern die Freigabe von Mautdaten ausschließlich zur Bekämpfung von schweren Straftaten, zur Abwehr von terroristischen Gefahren sowie zur Abwehr von Gefahren für das Leben unter der Prämisse, dass die Einsicht und Nutzung der Daten lediglich auf richterliche Anordnung erfolgt.

1.2 Privatisierung von Verkehrswegen

Bestrebungen, Autobahnteilstücke und andere Verkehrsinfrastrukturen zu privatisieren, um diese überhaupt finanzieren zu können, befinden sich bereits in der Diskussion. Grundsätzlich zu überlegen ist eine privatwirtschaftliche Organisationsform der Infrastruktur im öffentlichen Besitz. Dies hätte den Vorteil, dass die Einnahmen nicht je nach Kassenlage im Haushalt zweckentfremdet werden könnten. Die bestehende Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) bietet hier einen richtigen Ansatz. Auch Modelle wie der privatwirtschaftlich finanzierte und künftig mautpflichtige Alaufstieg der A8 sind vor diesem Hintergrund als Ergänzung zu begrüßen. Allerdings sollten solche Teilprivatisierungen aus einem Anteil der gesamten Vignetteneinnahmen finanziert werden und nicht jedes Teilstück eine einzelne Streckenmaut erheben. Dies darf jedoch nicht teurer werden als eine Finanzierung durch Neuverschuldung mit banküblichen Zinsen.

Wir fordern die komplette Privatisierung der Autobahnbau- und Unterhaltungsfinanzierung in eine privatrechtliche Betreibergesellschaft in ausschließlich öffentlichem Eigentum. Diese Betreibergesellschaft muss voll kreditfähig sein und sich aus Vignetteneinnahmen finanzieren bzw. refinanzieren. Aus- und Neubaumaßnahmen müssen immer in Abwägung des öffentlichen Interesses erfolgen.

Die Schieneninfrastruktur besitzt eine Schlüsselrolle, da hier insbesondere abseits der Transversalen meist noch ausreichende Kapazitäten bestehen, die mit marginaler Umweltbelastung genutzt werden können. Das Schienennetz muss vom Staat diskriminierungsfrei allen Anbietern zur Verfügung gestellt werden. Nur so lassen sich Kapazitätsreserven nutzen. Zudem sichert ein ausreichender staatlicher Einfluss auch in Zukunft eine wirtschafts- und regionalpolitische Ausrichtung der Schieneninfrastruktur.



Wir sprechen uns dafür aus, das Schiennetz im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland zu belassen und fordern eine Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs. Wir sehen hierin auch eine langfristige zukunfts- und wettbewerbsorientierte Ausgestaltung der Bahnpolitik. Wir sprechen uns klar für die Trennung des Bahnbetriebs vom Schienennetz aus. Der Verkehrsbereich der DB AG ist in wettbewerbskonforme Einheiten aufzuteilen und diese einzeln zu privatisieren.

1.3 Verkehrswegeplanung beschleunigen

Ein funktionierender Verkehrsfluss ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft. Der Verkehrsfluss wird aber nicht nur durch die Verkehrsführung, sondern wesentlich bereits durch die Verkehrswegeplanung (Fachplanung) sichergestellt. Da die Verkehrsdichte in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird, erfordert dies umso mehr eine flexible, transparente, vor allem aber eine zügig umsetzbare Verkehrswegeplanung im Bereich der Fern- und Wasserstraßen sowie der Schienenwege. Von der ersten Trassenplanung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens können jedoch viele Jahre, bei Großprojekten bis zu zehn und mehr, vergehen. Insbesondere durch die umfangreiche öffentliche Beteiligung der von der Planung Betroffenen im Planungsverfahren sowie die bestehenden Rechtsschutzmöglichkeiten wird die Realisierung wichtiger Verkehrsprojekte erheblich verzögert. Aus diesem Grund sind die bestehenden Regelungen des Fachplanungsrechts der Bundes- und Länderverkehrswegeplanung auf den Prüfstand zu stellen, um effizientere, flexiblere sowie schnellere Planungsverfahren von der ersten Trassenplanung bis zur Inbetriebnahme des jeweiligen Verkehrsprojektes erreichen zu können. Mit dem Bundesverkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für die Neuen Bundesländer wurden bereits für diese die Planverfahren deutlich vereinfacht, so dass die Planungszeiten in den Neuen Bundesländern um ein Drittel verkürzt werden konnten.

Die Junge Union Baden-Württemberg fordert, dass die im Bundesverkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für die Neuen Bundesländer bestehenden Regelungen im gesamten Bundesgebiet verpflichtend eingeführt werden. Das bereits im Entwurf bestehende „Planungsvereinfachungsgesetz für Infrastrukturvorhaben“ ist dringend umzusetzen.

Bei Neubauvorhaben ist auf kostengünstiges Bauen und Planen zu achten.

Ebenso soll bei der Umsetzung von Standards die Kostenfrage eine größere Rolle einnehmen. Außerdem fordert die Junge Union Baden-Württemberg die Abschaffung des Verbandsklagerechtes, welches von Umweltverbänden oft dazu genutzt wird, wichtige Infrastrukturprojekte auf Jahre hinauszuzögern.

Darüber hinaus bestehen Kompetenzstreitigkeiten zwischen der Bundesfachplanung und der den Bundesländern obliegenden Raumordnungsplanung. Regional bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekte der Länder werden oftmals von der Bundesfachplanung überlagert und eingegrenzt. Die infrastrukturellen Bedürfnisse vor Ort können aber von den Landesbehörden deutlich besser eingeschätzt und beurteilt werden. Im Hinblick auf den Grundsatz der Subsidiarität und einer stärkeren föderalen Ausrichtung des Staatsaufbaus ist den Ländern im Rahmen der Raumordnungsplanung bei regional bedeutsamen Infrastrukturprojekten der Vorrang vor der Fachplanung des Bundes zu geben. Dabei sind auch langfristige Verkehrsentwicklungen zu berücksichtigen und entsprechende Freiräume für zukünftige Erweiterungen einzuplanen.

Die Junge Union Baden-Württemberg setzt sich dafür ein, dass den Bundesländern bei der in ihrer Hoheit obliegenden Raumordnungsplanung in der Abgrenzung zur Bundesfachplanung mehr Flexibilität und Entscheidungsfreiheit als bisher eingeräumt wird. Es soll hierbei eine bedarfsorientierte Finanzausweisung von Seiten des Bundes eingeführt werden.



208 **Bei der Neuplanung von Bundesstraßen muss die Trassierung auch zukünftige Entwicklungen**
209 **wie z. B. den autobahnähnlichen Ausbau berücksichtigen und entsprechende Linienführun-**
210 **gen und Flächen vorgesehen werden.**

211
212 Verkehrsstaus auf baden-württembergischen Straßen verursachen jedes Jahr volkswirtschaftliche Schä-
213 den in Milliardenhöhe. Viele dieser Staus sind durch den ungenügenden Ausbau des Straßennetzes be-
214 dingt, etliche aber auch durch Baustellen und Unterhaltsarbeiten.

215
216 **Die Junge Union Baden-Württemberg fordert, dass künftig bei der Konzeption von Baumaß-**
217 **nahmen die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss während der Maßnahme stärker miteinbe-**
218 **zogen werden. Zudem müssen Wartungs- und Unterhaltsarbeiten soweit möglich in ver-**
219 **kehrssarme Zeiten gelegt werden.**

220 221 **1.4 Magistralen für Baden-Württemberg, Deutschland und Europa**

222
223 Der schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverkehr ist zentraler Faktor für die wirtschaftliche Ent-
224 wicklung in den kommenden Jahren. Die zunehmende Überlastung des Luftraums und der Flughäfen,
225 zunehmende Sicherheitsfragen und immer kürzere Reisezeiten im Hochgeschwindigkeitsverkehr machen
226 den Zug mehr und mehr konkurrenzfähig.

227
228 Von herausragender Bedeutung für Baden-Württemberg sind dabei die beiden zentralen europäischen
229 Achsen, die unser Land queren:

- 230 – Paris-Straßburg-Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-München-Wien-Bratislava und
- 231 – Lyon/Genua-Basel-Freiburg-Mannheim-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

232
233 Während der Ausbau der Rheintalstrecke schon weit vorangekommen ist, bleibt als wesentliche Lücke
234 dieser Magistralen das Projekt Stuttgart 21 zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Bei die-
235 sen Projekten handelt es sich um zwei der größten Infrastrukturmaßnahmen dieses Jahrhunderts. Dabei
236 werden sich Stuttgart 21 mit Flughafenanschluss und die Neubaustrecke direkt und indirekt auf zahlrei-
237 che andere Infrastrukturbereiche und Verkehrsträger in unserem Land auswirken. Im Bereich des Stra-
238 ßenverkehrs gehen die Schätzungen davon aus, dass ca. fünf Millionen PKW-Fahrten pro Jahr von der
239 Straße auf die Schienen übergehen würden, wodurch diese Projekte auch ökologisch Zeichen setzen
240 werden. Ohne eine Realisierung dieser Projekte ist davon auszugehen, dass Baden-Württemberg in wei-
241 ten Teilen vom europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abgekoppelt wird.

242
243 Das Projekt Stuttgart 21 eröffnet dem Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg immense Entwicklungsmö-
244 glichkeiten. Wegen dieser wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitischen Gründe befürwortet die Jun-
245 ge Union Baden-Württemberg das Projekt Stuttgart 21 zusammen mit der Strecke Wendlingen-Ulm.

246
247 **Wir fordern die zeitnahe Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-**
248 **Ulm. Dabei sind alle Beteiligten gefordert, einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung die-**
249 **ser zentralen Projekte zu leisten. Insbesondere der Bund wird aufgefordert, das Projekt**
250 **Stuttgart 21 nicht scheitern zu lassen. Als Wirtschaftsmotor Deutschlands ist Baden-**
251 **Württemberg auch im Interesse der anderen Bundesländer auf eine hochwertige Infrastruk-**
252 **tur angewiesen.**

253
254 Darüber hinaus müssen auch andere Engpässe in den Verkehrsnetzen beseitigt werden, die von überre-
255 gionaler Bedeutung sind. Im Schienenverkehr betrifft dies vor allem die Rheintalstrecke, die weiter aus-
256 zubauen ist. Auch andere zentrale Achsen sind entsprechend zu fördern, um auch einen Anschluss ande-



257 rer Regionen an das Schienennetz sicherzustellen. Darüber hinaus gilt unser Augenmerk vor allem den
258 zentralen Autobahnachsen und dem Flughafen Stuttgart als Baden-Württembergs internationalem An-
259 schluss.

260

261 **Die Junge Union Baden-Württemberg fordert den durchgehenden Ausbau der Autobahnen**
262 **A5, A6, A8 und A81 (mit Anbindung an die schweizerische N7) auf mindestens drei Fahrstreifen**
263 **je Richtung, einen substantiellen Ausbau der Bundesstraßen im Land und mindestens eine**
264 **leistungsfähige vierspurige Ost-West-Verbindung im Süden des Landes (von Freiburg bis Lin-**
265 **dau), welche die Autobahnen A96, A81 und A5 miteinander verbindet. Dies ist sowohl durch**
266 **den Neubau der A98 am Hochrhein als auch durch den vierspurigen Ausbau der B31 am Bo-**
267 **densee und im Schwarzwald zu gewährleisten.**

268 **Wir fordern den schnellen Aus- bzw. Neubau der Rheintalschiene, die Elektrifizierung der**
269 **Südbahn sowie den Erhalt des ICE-Halts in Mannheim.**

270

271 **2. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

272

273 Während die Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten Jahren gestiegen ist konnte die Zahl der getöte-
274 ten und schwer verletzten Unfallopfer kontinuierlich gesenkt werden. Neben der deutlichen Verbesse-
275 rung der aktiven und passiven Sicherheitstechnik wurden auch die Straßenverkehrsvorschriften dem
276 zunehmenden Verkehr angepasst.

277

278 Allerdings sind gerade junge Fahrer überproportional häufig an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Eine
279 häufige Ursache ist neben fehlender Fahrpraxis, Gruppendynamik und erhöhter Risikobereitschaft häufig
280 auch Alkohol- oder Drogenkonsum. Für alkoholisierte junge Fahrer besteht gegenüber nüchternen Fahr-
281 zeuglenkern mittleren Alters ein 139-mal höheres Risiko, einen Unfall zu verursachen. Es dürfte diesen
282 Fahrern nach der Einführung eines Alkoholverbots (0,0 Promille) deutlich leichter fallen, bei Disco- oder
283 Kneipenbesuchen abtinent zu bleiben.

284

285 **Die Junge Union Baden-Württemberg begrüßt ausdrücklich die auf eine Länderinitiative zu-**
286 **rückgehenden Planungen des Bundesverkehrsministeriums zur Einführung einer Null-**
287 **Promille-Regelung für Führerscheineulinge in der Probezeit. Ein darüber hinausgehendes**
288 **generelles Alkoholverbot lehnen wir ab.**

289

290 Die optimale Erkennbarkeit von Fahrzeugen ist für die Vermeidung von Verkehrsunfällen unabdingbar. In
291 der Dämmerung, im Schatten oder bei starker Sonneneinstrahlung sind nicht beleuchtete Fahrzeuge oft
292 nur sehr spät wahrnehmbar. Das in vielen Ländern der Europäischen Union vorgeschriebene Fahren mit
293 Licht auch am Tag bietet hier eindeutige nachgewiesene Vorteile. Die anfallenden Mehrkosten bedingt
294 durch den etwas höheren Kraftstoffverbrauch werden deutlich durch den Sicherheitsgewinn überwogen.

295

296 **Wir fordern die ganzjährige verpflichtende Nutzung von Licht an Kraftfahrzeugen. Neufahr-**
297 **zeuge müssen zwingend mit speziellen Tagfahrleuchten ausgestattet werden, um den Kraft-**
298 **stoffmehrverbrauch möglichst gering zu halten.**

299

300 Im Rahmen des Erwerbs der Fahrerlaubnis muss durch einen Sehtest die Eignung für den Straßenverkehr
301 abgelegt werden. Dieser einmalige Nachweis zu Beginn der aktiven Teilnahme im motorisierten Straßen-
302 verkehr ist allerdings nicht ausreichend, da die Sehkraft im Laufe des Alterns einer stetigen Änderung
303 unterliegt. Da im hohen Alter neben Seh- und Hörkraft auch die körperliche Verfassung der Menschen
304 oftmals eingeschränkt ist, müssen ab einer bestimmten Altersgrenze (z.B. 60 Jahre) Fahrtauglichkeitsun-



305 tersuchungen, wie sie bei LKW-Fahrern ab 50 Jahren bereits Pflicht sind, auf andere Kraftfahrzeugführer
306 (Auto, Motorrad...) ausgeweitet werden.

307 Daneben ist beim Erwerb der Fahrerlaubnis auch ein Erste-Hilfe-Kurs obligatorisch. Die gelernten Inhalte
308 zur Versorgung von Verletzten und zur Absicherung von Unfallstellen geraten mit den Jahren in Verges-
309 senheit. Kommt es zu einem Unfall, so sind viele Verkehrsteilnehmer schlichtweg überfordert. Das er-
310 lernte Verhalten kann in dieser Stresssituation nicht mehr abgerufen werden.

311

312 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich für die verpflichtende Einführung eines re-**
313 **gelmäßigen Sehtests alle fünf Jahre aus.**

314 **Wir fordern die Erbringung eines physischen Straßenverkehrs-Tauglichkeitsnachweises für**
315 **FührerscheininhaberInnen über 65. Dieser Tauglichkeitsnachweis ist ergebnisbezogen alle 3**
316 **bis 5 Jahre zu erbringen. Der Fähigkeitsnachweis sollte sowohl einen Sehtest, als auch einen**
317 **Reaktionstest und die Überprüfung der motorischen Fähigkeiten umfassen.**

318

319 In der deutlichen Mehrheit deutscher Bundesländer ist das „Begleitete Fahren“ (Führerschein mit 17)
320 mittlerweile eingeführt. Baden-Württemberg wartet die Ergebnisse der Evaluation derzeit noch ab. Auf
321 Basis der Ergebnisse soll ein Kriterienkatalog erarbeitet werden, unter welchen Bedingungen ein Kraft-
322 fahrzeug bereits mit 17 Jahren gesteuert werden darf. Dabei sind aus unserer Sicht sehr strenge Maßstä-
323 be an Fahrer und begleitende Personen anzulegen.

324

325 Nahezu alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen streben in unserer Gesellschaft nach Mobilität und
326 damit nach der Fahrerlaubnis. Es erhöht die Verkehrssicherheit, wenn Fahrzeugführer neben den nor-
327 mierten internationalen Verkehrszeichen auch Zusatzzeichen mit Text lesen und verstehen. Daneben
328 sehen wir dies als gute Möglichkeit, einen zusätzlichen Anreiz für die Verbesserung der Deutschkennt-
329 nisse von Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit Migrationshintergrund zu schaffen und ihnen klar
330 zu machen, dass die Erlernung der deutschen Sprache wichtig ist.

331

332 **Wir fordern das Land auf, das Modell „Begleitete Fahren“ (Führerschein mit 17) zeitnah in**
333 **Baden-Württemberg einzuführen.**

334 **Die Führerscheinprüfung und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung können aus-**
335 **schließlich in deutscher Sprache abgelegt werden können.**

336

337 Der Straßenverkehr erfordert von den Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme. Notorische
338 Linksfahrer und mit zu geringer Geschwindigkeit überholende Lastkraftwagen verursachen Abbremsma-
339 növer und Staus. Sie behindern und gefährden dadurch die übrigen Verkehrsteilnehmer genauso wie
340 Raser und Drängler. Das dauernde Linksfahren baut bei anderen Verkehrsteilnehmern Aggressionen auf,
341 die zu gefährlichem Verkehrsverhalten führen können. Zu dichtes Auffahren und damit ein Verstoß ge-
342 gen den Sicherheitsabstand sowie verbotenes Rechtsüberholen sind oft die Folgen.

343

344 Der Begrenzung von Lenkzeiten sowie der Beachtung von Pausen und Ruhezeiten nach den bestehenden
345 Sozialvorschriften für LKW-Fahrer im Straßenverkehr sind eine hohe Bedeutung zuzumessen. Der bisher
346 mögliche Bußgeldrahmen für eine festgestellte Ordnungswidrigkeit ist zu erhöhen und im Wiederho-
347 lungsfalle auch konsequent auszuschöpfen. Für Auftraggeber dürfen beabsichtigte Verstöße und die
348 damit verbundene erhebliche Gefährdung des Straßenverkehrs nicht länger eine ökonomisch zu forcie-
349 rende Variante der logistischen Planung sein.

350

351 **Die Junge Union Baden-Württemberg fordert die Polizei des Landes auf, konsequent Links-**
352 **fahrer, Drängler und Raser wie auch Missachtungen der Sozialvorschriften auf unseren Stra-**



353 **ßen zu verfolgen und zu ahnden sowie den Betroffenen die Gefährlichkeit ihres Verhaltens**
 354 **aufzuzeigen. Das Land muss hierfür die notwendigen Personal- und Sachressourcen bereit-**
 355 **stellen.**

356 **Darüber hinaus wird ein generelles Überholverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen**
 357 **Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen auf Straßen mit nur ein oder zwei Fahrstreifen in eine**
 358 **Richtung gefordert. Außerdem soll eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung für Klein-**
 359 **laster („Sprinter“) bis 3,5 Tonnen Gewicht eingeführt werden.**

360 **Der europäische Gesetzgeber wird aufgefordert, die Richtlinie zum EU-Unterfahrschutz am**
 361 **Heck von LKWs, welche im März 2007 in Kraft treten soll, schnellstens zu verschärfen. Hierzu**
 362 **ist der von ADAC-Technikern entwickelte Unterfahrschutz zu übernehmen.**

363
 364 Die kontinuierliche Verbesserung der Fahrsicherheitssysteme hat immens zur Verhinderung von Ver-
 365 kehrsunfällen beigetragen. Einen maßgeblichen Anteil daran hat das Elektronische Stabilitäts-Programm
 366 (ESP). Nur der Sicherheitsgurt rettet mehr Leben als ESP. Leider werden aber noch nicht alle Neufahrzeu-
 367 ge serienmäßig mit dieser Technik ausgerüstet. Besonders im niedrigen Preissegment wird ESP wenn
 368 überhaupt lediglich als teures Extra, zum Teil nur in teuren Ausstattungsvarianten, angeboten.

369
 370 **Wir fordern eine Pflicht zur Ausrüstung von in der EU zugelassenen Neuwagen mit ESP.**

371
 372 Nicht ortskundigen Fahrern fällt es oft schwer, eine Straßenklasse und damit geltende Geschwindig-
 373 keitsvorschriften zu erkennen. Hinzu kommt das Aufstellen von Pollern und anderen Einrichtungen zur
 374 Reduzierung der Geschwindigkeit. Gerade diese Verkehrshindernisse können zu gefährlichen Situationen
 375 führen, da fremde Fahrer diese zu spät wahrnehmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Ver-
 376 kehrseinrichtungen werden teilweise dem Wunsch einzelner Anlieger entsprechend erlassen oder
 377 gebaut.

378
 379 **Die Junge Union Baden-Württemberg setzt sich für eine Reduzierung von Verkehrsbehinde-**
 380 **rungen wie Pollern etc. im Rahmen eines „Anti-Schikanen-Programms“ ein, wenn diese nicht**
 381 **der Verkehrssicherheit dienen. Hierzu gehört auch das „Lichten“ des Schilderwaldes sowie**
 382 **der verstärkte Einsatz elektronischer Verkehrsleittechnik. Von der Straßenverkehrsordnung**
 383 **abweichende Geschwindigkeitsregelungen sind nur an den Verkehr angepasst anzuordnen.**
 384 **Bestehende abweichende Regelungen sind auf den Prüfstand zu stellen und sollen, wenn ver-**
 385 **kehrstechnisch möglich, reduziert werden. Tageszeitabhängige Geschwindigkeitsbegren-**
 386 **zungen sind in Erwägung zu ziehen. Ein generelles Tempolimit auf den gut ausgebauten Teil-**
 387 **len des deutschen Autobahnnetzes lehnen wir ab.**

388
 389 Die Vorschriften zu den lichttechnischen Einrichtungen an Fahrrädern entsprechen nicht mehr den heute
 390 üblichen Ausstattungsvarianten der Fahrräder. Für die Verkehrssicherheit ist es unerlässlich, dass Fahr-
 391 radfahrer den Sichtverhältnissen entsprechend durch angebrachte lichttechnische Einrichtungen weit
 392 sichtbar sind. Für die Verkehrssicherheit ist es dabei allerdings nicht erheblich, ob das Licht mittels einer
 393 Lichtmaschine oder einer Batterie erzeugt wird. Entsprechende Stecklichter erhöhen vielmehr durch die
 394 dauerhafte Beleuchtung die Sicherheit für stehende Radfahrer.

395
 396 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich dafür aus, die gesetzlichen Vorschriften für**
 397 **die Ausstattung von Fahrrädern den heutigen Gegebenheiten anzupassen und Stecklichter,**
 398 **nicht nur wie bisher nur für Rennräder bis 11kg und Geländefahrräder bis 13kg, sondern für**
 399 **alle am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrräder zuzulassen.**



Ferner fordern wir die Polizei dazu auf, konsequent Verstöße gegen die gegebenen gesetzlichen Vorschriften bezüglich lichttechnischer Einrichtungen an Fahrrädern zu sanktionieren und auf die Umsetzung dieser Vorschriften zu achten.

Kinderanhänger für Fahrräder sowie Liegeräder sind im Straßenverkehr zu untersagen.

3. Die Hauptverkehrsträger als Rückgrat unserer Mobilität

3.1 Den öffentlichen Personennahverkehr gestalten

Attraktive und flächendeckende ÖPNV-Angebote sind für unser Land unverzichtbar. Nur mit einem funktionierenden ÖPNV kann die für die Wirtschaft wie auch für unsere Gesellschaft insgesamt erforderliche Mobilität umweltverträglich sichergestellt werden. Ohne ein breites ÖPNV-Angebot wäre der Individualverkehr nicht mehr leistungsfähig. Zum einen sind gerade wir, die junge Generation, jeden Tag in Schule, Ausbildung und Freizeit ganz besonders auf den ÖPNV angewiesen, und zum anderen trägt der ÖPNV zu kinderfreundlicheren Rahmenbedingungen in unserem Land bei. Als von Führerschein und jeglichen Altersgrenzen unabhängiges Mobilitätsangebot ermöglicht er besonders Familien, die für sie notwendige Mobilität zu erreichen.

Der ÖPNV muss in den kommenden Jahren allerdings die Herausforderung bestehen, mit weniger öffentlichen Mitteln als bisher zu wirtschaften. Zum einen ist mit einem weiteren Rückgang der staatlichen Finanzierung zu rechnen, zum anderen wird aufgrund der demografischen Entwicklung die Grundausrüstung im Schülerverkehr, die vor allem im ländlichen Raum das Rückgrat des ÖPNV darstellt, teilweise deutlich zurückgehen.

Daher müssen die öffentliche Hand und die Verkehrsunternehmen gemeinsam neue Strategien entwickeln, um einen attraktiven ÖPNV auch in Zukunft gewährleisten zu können. Dabei muss die Nutzung des unternehmerischen Potenzials im Zweifel Vorrang vor staatlichen Gestaltungsansprüchen haben. Die Verkehrsunternehmen müssen in die Lage versetzt werden, ein nachfragegerechtes Angebot entwickeln zu können.

Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des Verkehrsangebotes in Baden-Württemberg. Er soll primär dort zum Einsatz kommen, wo schnelle Verbindungen in die und zwischen den Zentren und den Regionen des Landes angeboten werden sollen.

Wir fordern, dass Schienenstrecken, die nur schwach ausgelastet sind, daraufhin überprüft werden, ob nicht mit attraktiveren Buskonzepten vergleichbare oder gar bessere Bedienungsstandards zu weitaus geringeren Kosten gewährleistet werden können. Ebenso muss für schwach ausgelastete Busangebote der Einsatz alternativer Bedienungsformen wie Anrufsammel-Taxis, Rufbusse oder Bürgerbusse geprüft werden. Insbesondere darf der ländliche Raum nicht abgekoppelt werden, sondern es muss Ziel sein, die Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV auszuweiten und zu verbessern.

Für den ÖPNV als Gesamtsystem kommt der Koordination der Angebote und der vernetzten Information der Nutzer eine immer größere Bedeutung zu. Daher müssen die bestehenden Betriebsleitsysteme miteinander vernetzt und die Auskunftssysteme ausgebaut werden. Immer wieder zu Problemen führt die Weigerung des größten Schienenverkehrsanbieters, Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. Zu einem umfassenden ÖPNV-Konzept gehört ferner, dass Kreis- und Regionalgrenzen keine Mobilitätsschranken darstellen. Die Regionalverbände sind aufgerufen, bei der Konzeption von ÖPNV-Angeboten die Vernetzung mit anderen ÖPNV-Systemen zu berücksichtigen, um spätere Kosten einer Vernetzung zu minimieren.



450 **Wir fordern das Land auf, darauf hinzuwirken, dass für die Koordination der Angebote und**
 451 **für die Information der Kunden alle benötigten Soll- und Ist-Daten von den Verkehrsanbieter-**
 452 **tern zur Verfügung gestellt werden. Die bestehende Auskunftsplattform EFA-BW sollte in**
 453 **Richtung eines multimodalen Auskunftssystems, das ÖPNV und Individualverkehr mit Echt-**
 454 **zeitdaten abdeckt, weiterentwickelt werden. Des weiteren fordern wir, dass bei der Konzep-**
 455 **tion von ÖPNV-Angeboten eine spätere Vernetzung mit anderen ÖPNV-Angeboten zu be-**
 456 **rücksichtigen ist.**

457 Problematisch beim derzeitigen Finanzierungssystem des ÖPNV sind die unübersichtlichen Finanzströ-
 458 me, die sich durch die Ausweitung der politischen Vorgaben (verbilligte Tarife, Verkehrsverbünde, etc.)
 459 historisch entwickelt haben. Die Verkehrsdienstleister sind so immer stärker entkoppelt von ihren Ein-
 460 nahmen. Neben der damit verbundenen Intransparenz fehlen dadurch die Anreize für kundenfreundli-
 461 ches Handeln und zur Erhöhung der Nachfrage.

462 **Wir fordern, dass die Finanzierung des ÖPNV transparent und leistungsgerecht erfolgt.**
 463 **Gleichzeitig müssen die Anreize so gesetzt werden, dass eine möglichst hohe, marktgerechte**
 464 **Qualität erreicht wird und sich der ÖPNV möglichst weitgehend aus Fahrgeldeinnahmen fi-**
 465 **nanzieren kann. Es muss ausgeschlossen sein, dass die Zahlungen des Landes für den Schie-**
 466 **nenpersonennahverkehr für die verdeckte Subvention des Fernverkehrs oder anderer Berei-**
 467 **che der DB AG verwendet werden.**

468
 469 Um für den ÖPNV auch heutige Nicht- oder Wenignutzer gewinnen zu können, bedarf es eines bezahlba-
 470 ren, leicht verständlichen und komfortablen ÖPNV-Systems. Dabei stellt sich aufgrund der Reduktion der
 471 öffentlichen Mittel die Notwendigkeit differenzierterer Angebote, die die heutigen Verbundtarife nicht
 472 immer ermöglichen. Dabei muss aber ein einheitlicher Marktauftritt gewährleistet bleiben. Ein landes-
 473 einheitlicher Verkehrsverbund wäre nicht zielführend, da die Kosten zum einen nicht darstellbar wären,
 474 zum anderen nur ungenügend auf die lokalen Bedürfnisse, die im ÖPNV die überwiegende Mehrheit dar-
 475 stellen, Rücksicht genommen werden kann.

476
 477 **Die Junge Union Baden-Württemberg fordert daher schnellstmöglich die flächendeckende**
 478 **Einführung eines landesweiten elektronischen Fahrscheinsystems.**

479
 480 Zum einen soll ein solches System Gelegenheitsnutzern einen möglichst unkomplizierten Zugang ohne
 481 vorherige Tarifkenntnisse bieten, zum anderen sollen Stammkunden dadurch maßgeschneiderte Angebo-
 482 te erhalten. Die Nutzung des ÖPNV wird damit so einfach wie mobil telefonieren, wobei sich der Kunde
 483 nicht mehr um Zonen oder Verbundgrenzen kümmern muss. Einnahmen und öffentliche Leistungen kön-
 484 nen fahrgastgenau den Verkehrsanbietern zugeordnet werden.

485
 486 **Wir fordern, dass alle überregionalen oder landesweit gültigen Tarifangebote von einer neut-**
 487 **ralen Stelle abgerechnet werden, um allen beteiligten Verkehrsunternehmen gerechte Ein-**
 488 **nahmemöglichkeiten zu gewähren.**

489
 490 Die Finanzierung des ÖPNV war in den letzten Jahren zunehmend mit Unsicherheiten belastet. Verschie-
 491 dene Kürzungsrunden bedrohen die Existenz eines attraktiven ÖPNV-Angebotes insbesondere im ländli-
 492 chen Raum. Den Verkehrsunternehmen und den lokalen Aufgabenträgern wird durch die unklare Finan-
 493 zierungssituation zunehmend eine verlässliche Planungsgrundlage entzogen. Zudem entstehen erhebli-
 494 che Reibungsverluste durch unklare Zuständigkeiten zwischen Verkehrsunternehmen und öffentlicher
 495 Hand sowie bisweilen übertriebenen staatlichen Gestaltungsansprüchen.

496
 497 **Die Junge Union Baden-Württemberg erkennt an, dass auch der ÖPNV seinen Beitrag zur**
 498 **Konsolidierung der öffentlichen Finanzen leisten muss. Allerdings müssen Verkehrsunter-**



nehmen und Kommunen verlässliche Perspektiven für die Entwicklung des ÖPNV haben. Bund, Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen sind daher aufgefordert, über Umfang und Rahmen der für den ÖPNV verfügbaren staatlichen Mittel und über die Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Unternehmen und öffentlichen Händen einen auch langfristig tragfähigen Konsens herzustellen.

Soweit Kürzungen unvermeidlich sind, sollten diese so wenig wie möglich den Kunden treffen.

Die Junge Union fordert deshalb, zunächst die Verwaltungs- und Regiestrukturen für den ÖPNV zu überprüfen und dort Kosten zu senken. Des Weiteren ist eine Entflechtung im ÖPNV hin zu mehr echtem Wettbewerb anzustreben. Dieser sollte aber nicht in einen reinen Preiswettbewerb münden, sondern als Qualitätswettbewerb mit klarem Fokus auf den Fahrgast gestaltet sein.

3.2 Personenfernverkehr – Baden-Württembergs Verbindung in die Welt

Die Deutsche Bahn AG ist im Personenfernverkehr bislang nahezu Monopolanbieter, obwohl theoretisch in diesem Bereich ein freier Wettbewerb herrscht und keine öffentlichen Zuschüsse gezahlt werden. Nahezu alle Versuche, Fernzüge in Konkurrenz zur Bahn fahren zu lassen, sind bislang an hohen Zugangshürden vor allem in den Bereichen von Kommunikation, Vertrieb und Tarifkooperationen mit der DB AG gescheitert. In anderen europäischen Ländern existieren teilweise umfangreiche Fernbusliniennetze, die insbesondere von jungen Menschen gerne angenommen werden, da sie deutlich günstigere Tarife als Bahn oder Flugzeug anbieten. In Deutschland sind solche Verkehre nur sehr eingeschränkt zulässig.

Die Junge Union Baden-Württemberg tritt für eine Deregulierung und Marktöffnung im Bereich des Omnibus-Fernlinienverkehrs ein und fordert auch im Schienenpersonenfernverkehr die Schaffung wettbewerbsorientierter Rahmenbedingungen.

Moderne Mobilitätskonzepte müssen in einem hoch entwickelten Lebens- und Wirtschaftsraum wie Baden-Württemberg auch eine zeitgemäße Luftverkehrsinfrastruktur einschließen. Der Zugang zu internationalen wie nationalen Flugverbindungen ist ein unabdingbarer Standortfaktor. Die Herausforderung der kommenden Jahre liegt in der Vereinbarkeit wirtschafts- und infrastrukturpolitisch notwendiger Vorhaben mit ökologischen Interessen unter Berücksichtigung schwindender finanzieller Spielräume der öffentlichen Hand.

Ein weiterer Ausbau der landseitigen Einrichtungen kann darüber hinaus zusätzliche Kapazitäten im Personenverkehr erschließen. Ferner wird nur der Bau des ICE-Bahnhofs die effiziente Verknüpfung aller drei Verkehrsträger im Bereich des Landesflughafens ermöglichen.

Die verschiedenen regionalen Flughäfen und Flugplätze des Landes erschließen Baden-Württemberg in der Fläche für den Luftverkehr. Sie gilt es im Bedarfsfall gemäß den Interessen der Menschen und Firmen vor Ort maßvoll und angesichts leerer öffentlicher Kassen aus eigener wirtschaftlicher Kraft zu erweitern.

Die Junge Union Baden-Württemberg fordert, dass der Flughafen Stuttgart als Tor zum internationalen Luftverkehr angesichts steigender Passagierzahlen auch künftig wachsen können muss. Eine Erweiterung der luftseitigen Kapazitäten durch eine zweite Start- und Landebahn muss dabei angesichts langer Planungsphasen frühzeitig angegangen werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die Flughafeninfrastruktur auch den Anforderungen größerer Verkehrsflugzeuge gewachsen ist.



547 Im Streit um die vom Flughafen Zürich verursachten Lärmbelastigungen ist noch immer keine Lösung
548 gefunden worden. Aus Sicht der Jungen Union ist die Zahl der Anflüge über deutschem Gebiet zu redu-
549 zieren und auf höchstens 80.000 pro Jahr zu begrenzen. Die Verhinderung vom „Lärmexporten“ muss
550 auch zu den Grundsätzen einer für die Zukunft zu begrüßenden EU-weiten Bündelung der Flugsiche-
551 rungsaufgaben gehören.

552
553 **Eine Privatisierung der Flugsicherung lehnen wir dabei ab.**

554
555 Ebenfalls auf europäischer Ebene ist die ökologisch widersinnige Steuerbefreiung des Flugbenzins durch
556 Einführung einer einheitlichen Kerosinsteuer zu korrigieren.

557
558 **Wir fordern einheitliche Regelungen für den Flugverkehr im Bereich der Europäischen Union**
559 **und der Schweiz. Auch die Einführung einer EU-einheitlichen Kerosinsteuer ist zu begrüßen.**
560 **Wir fordern die Einführung eines European Single Sky und die Überprüfung einer Öffnung von**
561 **bisher vom Überflug gesperrter Gebiete, da dadurch der Kraftstoffverbrauch bis zu 30% ge-**
562 **senkt werden kann.**

563
564 **3.3 Güterverkehr als Lebensader der Wirtschaft verstehen und gestalten**

565
566 Der Güterverkehr ist zentraler Faktor für die Versorgung von Industrie und Bevölkerung mit Gütern.
567 Grundsätzlich sind die Ansprüche auf best- und schnellstmögliche Versorgung bei jedem Einzelnen in
568 eine vernünftige Beziehung zu ihren ökonomischen und ökologischen Kosten zu setzen. Der Trend zu
569 immer kürzeren Lieferzeiten bei längeren Transportwegen ist seit Jahren für steigende Zuwachsraten im
570 Güterverkehr ursächlich. Dieser Zuwachs wurde vollständig von der Straße aufgenommen. Das Güter-
571 verkehrsaufkommen auf baden-württembergischen Straßen ist seit 1990 um 40 % gestiegen.

572 Klare Folge ist, dass das Güterverkehrsaufkommen auf infrastrukturelle Kapazitätsgrenzen stößt und sich
573 gerade auch durch den Güterverkehr auf unseren Straßen die Dichte des Verkehrs und die Stauhäufigkeit
574 stark erhöht. Neben der Gefährdung der Wirtschaftskraft und der Wettbewerbsfähigkeit sind ökologi-
575 sche Probleme die Folge: Schadstoffbelastungen z.B. mit Kohlendioxid und Feinstaub sowie Lärmbelas-
576 tungen und Flächenverbrauch etc. nehmen zu.

577 Der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur sind gerade für den Güterverkehr unum-
578 gänglich und dürfen nicht, wie unter der rot-grün-ideologisierten Bundesregierung geschehen, weiter
579 vernachlässigt werden. Neben dem Straßenbau sind spezielle Engpassfaktoren zu identifizieren und zu
580 verbessern. Dazu zählen z. B. fehlende LKW-Parkplätze vor der EU-Außengrenze zur Schweiz.

581
582 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich für einen bedarfsgerechten, aber flächen-**
583 **deckenden Neu- und Ausbau von Autobahnraststätten im Land aus.**

584
585 Auch der Einsatz intelligenter Verkehrsleit- und Informationssysteme muss gerade für den Güterver-
586 kehrsbereich weiter ausgebaut und verfügbar gemacht werden. Moderne Telematik dient nicht nur der
587 besseren Verkehrssteuerung, sondern sorgt auch für eine bessere Auslastung von Transporten oder der
588 Vermeidung von Leerfahrten.

589
590 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich für den Erhalt und den bedarfsgerechten**
591 **Ausbau von Verkehrsstraßen aus, wobei die Belange sowohl des Güter- als auch des Individu-**
592 **alverkehrs zu berücksichtigen sind. Engpassfaktoren und Schnittstellenproblematiken sind**
593 **dabei primär anzugehen. Der derzeitige Investitionsstau geht zu Lasten unserer Wettbe-**
594 **werbs- und Zukunftsfähigkeit.**



596 Ökologisch sinnvolle Alternative und Ergänzung zum Straßengüterverkehr ist der Schienen- und Schiff-
597 fahrtverkehr. Die effizientere Auslastung der vorhandenen Transportkapazitäten und die Verlagerung
598 von Gütern auf Schienen- und Wasserstraßen müssen unser Ziel sein. Eine bessere Vernetzung von Stra-
599 ße, Schiene und Schifffahrt (kombinierter Verkehr) muss die Leitlinie der Güterverkehrsplanung sein.
600 Verlagerungen des Güterverkehrs auf Wasserstraßen und Schiene können hinsichtlich Transportzeit und
601 -kosten interessant sein, wenn entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Stärken der
602 einzelnen Verkehrsträger können und müssen in einem vernetzten System noch besser als bisher genutzt
603 werden. Die einzelnen Verkehrssysteme dürfen nicht geprägt von Einzelinteressen politisch und ideolo-
604 gisch gegeneinander ausgespielt werden, sondern bestmöglich miteinander kombiniert werden.

605
606 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich ausdrücklich für die von der Landesregie-**
607 **rung forcierte Einrichtung eines flächendeckenden Netzes „Logistischer Knoten“ aus, das den**
608 **möglichst nahtlosen Übergang zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ermöglicht. Das vor-**
609 **handene Potenzial zur Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene und auf Wasserstra-**
610 **ßen gilt es zu nutzen.**

611
612 Ein bedarfsgerechter Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr ist hierzu ebenso erforder-
613 lich, um keinen „Engpassfaktor Schiene“ zu schaffen. Ein entsprechender nahtloser Übergang erfordert
614 auch einen diskriminierungsfreien Netzzugang zum Schienenverkehr.

615
616 **Die Junge Union Baden-Württemberg spricht sich für einen bedarfsgerechten Ausbau des**
617 **Schienengüterverkehrs aus, in dem unter staatlich definierten Sicherheitsstandards der freie**
618 **Wettbewerb zu fördern ist.**

619
620 Der Binnenschifffahrt als umweltfreundliches Gütertransportsystem ist mehr Beachtung als bisher zu
621 schenken. Die Binnenschifffahrt bietet oft die Möglichkeit, über Wasserwege größere Mengen wirt-
622 schaftlicher und ökologischer zu transportieren als mit anderen Verkehrsträgern.

623
624 **Die Junge Union Baden-Württemberg schließt sich der Forderung der baden-**
625 **württembergischen Landesregierung an, eine Verlängerung der Neckarschleusen für 135-m-**
626 **Schiffe (Ausbau von 27 Schleusen von 110 Meter auf 140 Meter) zu realisieren.**

627
628 Darüber hinaus ist eine Optimierung von Verkehrsprozessen und logistischen Konzepten notwendig.
629 Dies liegt per se im ökonomischen Eigeninteresse der Logistikdienstleister. Allerdings muss auch der
630 Wirtschaft klar sein, dass bestimmte Standortentscheidungen, wie ausgelagerte Zentrallager „auf grünen
631 Wiesen“, problematisch sein können. Noch nicht bestehende Verkehrsengpässe werden durch bestimmte
632 Standortentscheidungen teilweise erst geschaffen. Noch weiter als bisher müssen dort verursacherge-
633 rechte Steuerungsinstrumente geschaffen werden. Mit der Einführung der LKW-Maut wurden hier, wenn
634 auch zu spät, erste richtige Schritte gemacht, die es weiterzuentwickeln gilt.

635
636 **Die Junge Union fordert für den LKW-Verkehr eine verkehrssteuernde Maut, die auch eine**
637 **zeitliche und örtliche Differenzierung vornimmt und stärker ökologische Gesichtspunkte be-**
638 **rücksichtigt.**

639
640 Die „deutsche“ Ökosteuer sowie unterschiedliche Steuer- und Mautsysteme etc. gehen oft zu Lasten
641 deutscher Transportunternehmen und sind Grund für Arbeitsplatzverlagerungen in andere Länder. Zur
642 Stärkung des Logistikstandorts Deutschland ist es unerlässlich, dass die hier ansässigen Logistikunter-
643 nehmen vergleichbare Wettbewerbsbedingungen wie in den Nachbarländern vorfinden. Dies würde auch
644 Lohn- und Sozialdumping auf Kosten von Umwelt und Sicherheit verringern.



645
646
647
648

Die Junge Union Baden-Württemberg fordert Land und Bund auf, auf eine stärkere Wettbewerbsharmonisierung für den Transportgütermarkt auf EU-Ebene zu drängen, als es bisher der Fall ist. Den Logistikstandort Baden-Württemberg gilt es zu verteidigen und weiter auszubauen.