

# **B e s c h l u s s**

## **des Landeshauptausschuss**

### **am 16. Oktober 2004 in Ludwigsburg**

#### **Liberale Leitlinien für die mobile Bürgergesellschaft**

##### **- Stichworte für die Verkehrspolitik von heute und morgen -**

#### **1. „Mobilität stärkt Freiheit“**

Mobilität stärkt Freiheit, Eigenverantwortung und Flexibilität; mehr Mobilität schafft mehr Freiräume für persönliche und selbst verantwortete Lebensgestaltung. Verkehrspolitik gestaltet eine wesentliche Grundlage für unsere persönliche Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und an der wirtschaftlichen Entwicklung. Sie leistet einen wichtigen Beitrag für die selbständige Lebensführung Älterer. Liberale Verkehrspolitik ist dem Bürgerrecht auf Mobilität verpflichtet.

Mobilität ist zugleich Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und für hohe Lebensqualität der Bürgerschaft; ihre Bedeutung nimmt angesichts globalisierter Wirtschaftsbeziehungen immer weiter zu. Bürger und Wirtschaft brauchen Bewegungsfreiheit, Entscheidungsoptionen und Verlässlichkeit, um zukünftigen Herausforderungen gerecht werden zu können. Mobilitätschancen für Wirtschaft und Gesellschaft dauerhaft und umweltverträglich zu sichern, ist daher Ziel und Leitmotiv der FDP-Verkehrspolitik.

Die mobile Bürgergesellschaft braucht alle Verkehrsträger und -angebote; sie muss offen sein für neue Entwicklungen und moderne Technologien und sie darf ökologische Überlegungen nicht außer acht lassen. Die Verkehrsinfrastruktur muss zügig wieder fit gemacht werden, damit die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam und in Vernetzung die Verkehrsbedürfnisse der Bürger auf Dauer erfüllen können.

Durch den demografischen Wandel wird sich in den nächsten Jahren nicht nur die Bevölkerungszahl, sondern vor allem die Bevölkerungsstruktur erheblich verändern. Die Zahl der älteren Menschen wird stetig zunehmen. Dadurch kommt den Aspekten barrierefreier Zugang und ungehinderte Nutzung von Verkehrsanlagen, insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr, große Bedeutung zu.

Für Liberale sind alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel gleichermaßen in eine optimale Konzeption einzubeziehen. Fußgänger, Fahrradfahrer, Motorradfahrer, Autofahrer und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsarten sind die von ihnen verursachten Infrastruktur-, Unterhalts- und Betriebsführungskosten verursacher- und aufkommensgerecht zuzuordnen. Die spezifische Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel muss sich dabei jeweils in den tatsächlichen Kostenbelastungen widerspiegeln (Internalisierung der externen Kosten).

#### **2. „Verkehr als Wirtschaftsfaktor“**

Die Verkehrswirtschaft ist ein eigenständiger Produktionsbereich. Im Verkehrswesen waren im Jahr 2002 in größtenteils mittelständischen Unternehmen knapp 1,6 Mio. Beschäftigte, also mehr als 4 % der Gesamtbeschäftigten, tätig. Nach Angaben der Automobilindustrie ist jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland vom Auto abhängig.

Geographische Lage und Außenhandelsorientierung der Bundesrepublik Deutschland unterstreichen die Bedeutung des Verkehrswesens. Der Anteil des Verkehrs an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche betrug 2002 etwa 3,7 %, ohne die wirtschaftlichen Folgewirkungen aus Produktion, Instandhaltung und Versorgung der Verkehrsmittel und -wege.

Für die Sicherung und Entwicklung unserer Wirtschaftsstandorte in Baden-Württemberg sind leistungsfähige Verkehrsverbindungen an Straße, Schiene und Wasserwege sowie dazugehörige Umschlaganlagen eine unverzichtbare Voraussetzung.

### **3. „Mobilität im erweiterten Europa“**

Die historische Erweiterung der Europäischen Union zum 01. Mai 2004 hat die Ost-West-Verkehrsströme in Deutschland und damit gleichlaufend auch in Baden-Württemberg noch stärker anwachsen lassen, als dies Anfang der neunziger Jahre durch die deutsche Wiedervereinigung geschehen ist. Zudem sind durch die unterschiedlichen technischen und sozialen Standards in den Beitrittsländern erhebliche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und beim Wettbewerb in den Verkehrsmärkten zu erwarten.

Die FDP Baden-Württemberg weiß um die historische Bedeutung der Osterweiterung. Wir wollen die damit verbundenen Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft nutzen.

Die FDP Baden-Württemberg stellt aber auch fest, dass die Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Schiene im Lande auf die gestiegenen Anforderungen der Osterweiterungen bei weitem nicht ausgelegt und vorbereitet ist. Der seit Jahren geforderte – und angesichts der immer weiter zunehmenden Verkehrsströme unabwendbar notwendige – Ausbau der Verkehrswege in Ost-West-Richtung lässt nach wie vor auf sich warten.

Die FDP Baden-Württemberg unterstützt daher alle Vorschläge und Bestrebungen, diese Infrastrukturmängel offensiv anzugehen und zu beseitigen. Sie fordern ein schlüssiges Gesamtkonzept zur sicheren Bewältigung der zunehmenden Verkehrsströme infolge der EU-Osterweiterung. Dazu zählen für sie insbesondere

- der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrswege Richtung Osten und Westen;
- der unverzügliche Weiterbau von europäischen Verkehrsverbindungen, wie z. B. der Eisenbahntransversale Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Wien – Budapest – Bukarest mit ihrem Herzstück Stuttgart 21;
- die gemeinschaftliche Finanzierung von vereinigungsbedingten Infrastrukturmaßnahmen durch ein entsprechend ausgestaltetes Investitionsprogramm der EU; dabei ist insbesondere auch die Möglichkeit kombinierter Ladeverkehre und deren Förderung zu prüfen;
- die Prüfung, inwieweit die spezifischen Wettbewerbsvorteile für die östlichen Beitrittsländer, z. B. auf Grund geringerer technischer und sozialer Standards in deren Verkehrsmärkten, kompensiert werden sollten;
- die Ausrichtung der Verkehrsüberwachung daraufhin, dass die im freizügigen Ost-West-Verkehr eingesetzten Straßenfahrzeuge und deren Fahrer den geltenden Zulassungs- und Betriebsbedingungen sowie Standards entsprechen müssen.

Die dazu notwendigen Planungen sind unverzüglich einzuleiten sowie nachdrücklich zu beschleunigen, z. B. durch Vereinfachung der öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren.

#### 4. "Infrastruktur in Not"

Die lange Zeit als international vorbildlich geltenden Verkehrswege in Deutschland sind mittlerweile in ihrer Funktion stark beeinträchtigt und dabei, sich von positiven Standortfaktoren zu Engpassfaktoren und Wachstumsbremsen für unsere Wirtschaft zu entwickeln. Der Erhaltungszustand vor allem der Straßen und Schienenwege, aber auch auf manchen Binnenwasserstraßen, hat sich in den letzten Jahren rapide verschlechtert. Darunter haben wir alle zu leiden.

Große Teile des Straßennetzes, aber auch die Magistralen der Schienenwege und der Neckar, sind längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen sowie zeit- und stellenweise total überlastet. Hinzu kommt, dass sich der Erhaltungszustand der Straßen und der Schienenwege rapide verschlechtert hat und laufend weiter abnimmt.

Aus ökonomischer Sicht sind quantitative und qualitative Infrastrukturengpässe nichts anderes als der Ausdruck eines Nachfrageüberhangs im Infrastrukturbereich. Das Infrastrukturangebot hat mit der Infrastrukturnachfrage seit längerem nicht mehr Schritt gehalten. Bei der Verkehrsinfrastruktur sind davon besonders der Straßenverkehr aller Klassen sowie bestimmte Engpassstrecken und wichtige Verkehrsknoten der Schienenwege betroffen. Dort sind die realen Investitionen in Erhaltung, Ausbau und Neubau ständig hinter der Entwicklung der Verkehrsleistungen und des Fahrzeugaufkommens zurückgeblieben. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden bei den aktuellen Planungsansätzen des Bundesverkehrswegeplans 2003 auf Jahre hinaus sogar kontinuierlich weiter zurückgehen.

Die Folge derartiger Kapazitätsengpässe und Investitionsausfälle sind die Mobilität behindernde Überlastungen, die zu Zeitverlusten, Kostensteigerungen, Verkehrsunfällen, Umweltbelastungen und anderen Beeinträchtigungen führen. Sie belasten nicht nur die unmittelbar Betroffenen, sondern strahlen nachhaltig auf die gesamte Wirtschaft und die Bürger aus: in Form von Produktivitätsengpässen, Mobilitätseinbußen, verminderter Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigungs- und Wohlfahrtsverlusten.

Die heute verfügbaren Schätzungen der Zukunftsentwicklung gehen von einem enormen Bedarf an Infrastrukturinvestitionen aus. Zunächst gilt es, die Altlasten zu beheben und den Nachholbedarf zu befriedigen. Erst dann wird es irgendwann möglich sein, die notleidende Verkehrsinfrastruktur dort, wo es erforderlich ist, dem steigenden Bedarf anzupassen. So sieht der aktuelle – bereits wieder unterfinanzierte – Bundesverkehrswegeplan 2003 für Erhaltung, Ausbau und Neubau der Bundesverkehrswege einen Finanzbedarf von mehr als 150 Mrd. EURO bis zum Jahr 2015 vor. In den Kommunen werden Verkehrswegeinvestitionen in vergleichbarer Größenordnung notwendig werden.

Angesichts dieser Summen und im Wissen um anhaltende Konkurrenz anderer staatlicher Finanzierungsverpflichtungen, z. B. im Rahmen der sozialen Sicherungssysteme, darf bezweifelt werden, ob die bislang praktizierte traditionelle Form des staatlichen Infrastrukturmanagements dies noch leisten können. Die rein staatliche Infrastrukturbereitstellung und Infrastrukturfinanzierung wird zukünftig wohl auf Dauer nicht mehr in der Lage sein, eine nachhaltig leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu sichern.

Die FDP Baden-Württemberg fordert daher einen auf mittlere und längere Sicht angelegten, thematisch gegliederten und konkret formulierten Aktionsplan zur Konsolidierung und Stabilisierung der Verkehrsinfrastruktur im Lande. Dazu gehört:

- Erstellung eines umfassenden Verkehrswegekatasters mit Informationen über Zustand, Belastungs- und Abnutzungssituation sowie Reparaturbedarf aller Verkehrswege.
- Erstellung eines Sofortprogramms zur Beseitigung wohlfahrtsgefährdender Engpässe und Störstellen in der überörtlichen Verkehrsinfrastruktur.
- Langfristig angelegtes Ausbauprogramm für die Schienenwege im Land unter gleichrangiger Berücksichtigung aller Infrastruktureigner und Verkehrsbetreiber.
- Fortschreibung und Aktualisierung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg im Sinne eines landesweiten Mobilitätskonzepts als Grundlage für die Infrastrukturplanung.
- Entwicklung einer Konzeption zur verlässlichen Mobilisierung von privaten Finanzierungsmodellen für Aus- und Neubau der bisher aus öffentlichen Haushalten dotierten Verkehrsinfrastruktur in Öffentlich-Privater-Partnerschaft.
- Vorbereitung einer Bundesratsinitiative zur grundsätzlichen Umstellung der Steuer- und Haushaltsfinanzierung – zunächst für die Bundesfernstraßen – auf vorrangige Nutzerfinanzierung.
- Bedarfsgerechte Modernisierung der Neckarschleusen.

## 5. „Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Betriebsanlagen“

Die Diskussion um Bedeutung und Funktion der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Zusatzeinrichtungen sowie der zugehörigen Betriebsanlagen in einer hochentwickelten Industriegesellschaft ist in Deutschland gegenwärtig besonders aktuell, weil

- die Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen seit 1978 dreimal so stark angestiegen sind wie die im Verkehrshaushalt des Bundes bereitgestellten Mittel für den Fernstraßenbau;
- die Mittel für die Autobahnen und Bundesstraßen derzeit nicht einmal ausreichen, um dort die erforderliche Instandhaltung zu finanzieren;
- die Staus auf allen unseren Straßen von Jahr zu Jahr stark zunehmen, so dass dadurch neben enormen Zeitverlusten täglich Millionen Liter Treibstoff nutzlos vergeudet werden;
- Schienenwege und Wasserstraßen ebenfalls gravierende Instandhaltungsrückstände und punktuelle Kapazitätsengpässe aufweisen, die deren notwendige Entlastungsfunktion insbesondere im Güterverkehr erheblich beeinträchtigen.

Angesichts der Erfahrungen mit den Investitionsrückstaus der Vergangenheit ist zu bezweifeln, dass es Bund, Ländern und Gemeinden künftig gelingen wird, ihrer Infrastrukturverantwortung nachhaltig gerecht zu werden. Für diese Vermutung spricht auch die bislang praktizierte Form des staatlichen Infrastrukturmanagements, d.h. der rein staatlichen Infrastrukturbereitstellung und Infrastrukturfinanzierung. Dieser traditionelle Umgang mit den Grundlagen unserer Mobilität genügt in weiten Bereichen nicht mehr den Bedingungen für eine dauerhaft leistungsfähige Infrastruktur.

Die FDP Baden-Württemberg fordert daher für das zukünftige Infrastrukturmanagement und dessen Finanzierung eine ordnungspolitische Neuausrichtung, die im wesentlichen durch folgende Aspekte und Elemente gekennzeichnet ist:

- Ersatz der staatlichen Bereitstellungspflicht für Infrastruktureinrichtungen durch eine wo immer sinnvolle privatwirtschaftliche Bereitstellung im Rahmen einer Infrastrukturprivatisierung.

- Grundsätzliche Abkehr von der Steuerfinanzierung hin zu Nutzungsentgelten.
- Zweckbindung der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung für die Finanzierung von Ausbau, Erweiterung und Erhaltung der jeweiligen Infrastruktureinrichtung.
- Durchgängiger Einsatz der Instrumente eines professionellen Projektmanagements und Investitionscontrolling bei der Planung, Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben.

## 6. „Mobilität und Verkehrssicherheit“

Mobilität ist leider fast immer auch mit individuellen und kollektiven Risiken verbunden. Zwar sind in der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren europaweit deutliche Fortschritte erzielt worden. Trotzdem gibt es noch zu viele Unfälle mit einer erheblichen Zahl von Unfallopfern und Schwerverletzten. Die über 65-Jährigen sind die einzige Gruppe, für die im Jahr 2003 überproportional mehr Verkehrstote vor allem Fußgänger und Radfahrer registriert wurden. Dies ist gesellschaftlich unannehmbar und gegenüber dem Bürger nur schwer zu rechtfertigen.

Verbesserungen der Verkehrssicherheit tragen nicht nur dazu bei, viel menschliches Leid zu vermindern, sie zahlen sich auch unmittelbar für alle aus, weil sie die hohen volkswirtschaftlichen Kosten (z.B. Folgekosten auch im Gesundheitswesen) vermindern helfen. Diese betragen allein auf unseren Straßen jedes Jahr rund 35 Mrd. €, davon gut die Hälfte Personenschäden.

Menschen begehen Fehler. Unfälle sind aber selten monokausal zu erklären. Die Verantwortung für Unfälle liegt nicht immer alleine bei den Verkehrsteilnehmern. Das gesamte Verkehrssystem, insbesondere die Infrastruktur und die Fahrzeuge, muss deshalb für weitere Verbesserungen offen sein.

In der Verkehrssicherheitsarbeit ist umfassende Partnerschaft gefordert, denn auf diesem Feld sind eine Fülle von staatlichen, halbstaatlichen und privaten Einrichtungen auf allen Ebenen engagiert.

Die FDP Baden-Württemberg fordert eine Bündelung der Anstrengungen nach dem Prinzip der Subsidiarität und im Sinne einer integrativen Strategie, die alle relevanten Aspekte und Einrichtungen umfassen muss. Dazu gehört:

- Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Investitionen in das Verkehrsnetz, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Belange von Motorrad- und Quadfahrern, Radfahrern und der Inlineskater.
- Entrümpelung des Verkehrsordnungs- und -weisungsrechts.
- Ausrichtung der verkehrspolizeilichen Kontrolldichte an den Besonderheiten von Unfallschwerpunkten und örtlichen Engpässen.
- Methodisch optimierte Verkehrserziehung in Kindergarten, Schule, Beruf und Freizeit.
- Berücksichtigung der Tatsache, dass ältere Menschen etwa die Hälfte ihrer Wege als Fußgänger zurücklegen. Ein umfassender Katalog von Maßnahmen ist mit den örtlichen Jugend-, Eltern- und Seniorenvertretungen abzusprechen.
- Schaffung von attraktiven Alternativangeboten durch Verlagerung von Verkehren vom motorisierten Individualverkehr auf weniger unfallgefährdete Verkehrsträger, z. B. Disco- und Nachtbusse.

## 7. „Ressourcenverbrauch und Umweltschutz“

Persönliche Mobilität und volkswirtschaftlich notwendige Transporte verbrauchen Ressourcen für die Bereitstellung der Transportmittel, für Verkehrswege und Mobilitätsenergie. Transportvorgänge belasten und belästigen Umwelt, Tiere und Menschen. Neue Konzepte sind erforderlich, um Belastung und Belästigung zu minimieren und die knappen Umweltressourcen zu schonen.

Dazu gehören ein modernes Verkehrsplanungsrecht und eine generelle Neuregelung der Zuständigkeiten für Planung, Betrieb und Instandhaltung der Verkehrswegeinfrastruktur. Bei Planung und Errichtung neuer Verkehrswege sowie beim wesentlichen Aus- und Umbau bestehender Infrastruktur hat grundsätzlich eine sorgfältige Abwägung der betroffenen Interessen zu erfolgen. In unserem dicht besiedelten Land müssen die Belange der Sicherheit und Flüssigkeit der Verkehre sorgfältig bewertet und ideologiefrei abgewogen werden gegen Flächenverbrauch und wünschenswerten Umweltschutz.

Die FDP Baden-Württemberg fordert daher ein Gesamtkonzept zur Modernisierung des Verkehrsplanungs- und Verkehrsordnungsrechts sowie zur mobilitätsgerechten Optimierung der Verkehrsabläufe. Dazu gehört:

- Beschränkung der Zuständigkeit des Bundes auf die tatsächlich dem Fernverkehr dienenden Straßen, d. h. auf Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen mit 4 Fahrstreifen und mehr.
- Vollständige Aufgabe von „nominellen“ Bundesstraßen parallel zu neu gebauten Autobahnen.
- Rückbau alter Straßenzüge im Umfeld neu trassierter Straßen.
- Entsiegelung von Abstellflächen für Straßenfahrzeuge und Verzicht auf vollständige Versiegelung privater Parkflächen.
- Anreize für Ersatz fossiler Kraftstoffe durch regenerative Energieträger im Verkehrsbereich.
- Verringerung der Abgasbelastung im Straßenverkehr durch ampelfreie Kreuzungen mit grünem Pfeil, Verkehrskreisel oder kreuzungsfreie Verkehrsführung.
- Anlage und Ausweisung vernetzter Radweg- und Inlinerangebote im Innerorts- und Nachbarschaftsbereich.
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch grundsätzlichen Nachweis privater Stellplätze bei der Genehmigung von Bauvorhaben, durch quartiernahe Anwohnerparkzonen und durch Förderung gebührenpflichtigen, gewerblichen Parkraums im Rahmen des Bauordnungsrechts.

## **8. „Mobilitätsmanagement als Daseinsvorsorge“**

Mobilität ist der Ausdruck individueller Freiheit und Lebensqualität. Aufgabe der Politik und Gesellschaft ist es, dieses Recht der Bürger mit den Anforderungen der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen, um damit nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Das Recht der Bürger auf Mobilitätsfreiheit wird aber durch stetig zunehmende Verkehrsengpässe deutlich eingeschränkt. Legt man die Prognosezahlen zur Bundesverkehrswegeplanung 2015 (Güterverkehr: + 60 % und Personenverkehr: + 20 %) zugrunde, so wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren drastisch verstärken.

Die FDP Baden-Württemberg stellt fest, dass eine nachhaltige Mobilität unter dem Diktat der zur Zeit fehlenden Infrastrukturfinanzierungsmittel in Hinblick auf prognostizierte Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr nicht gewährleistet werden kann.

Die FDP Baden-Württemberg unterstützt alle Maßnahmen, die zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität beitragen. Sie fordern daher von den Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen:

- Langfristige Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern durch planerische, organisatorische und investive Maßnahmen.
- Anhebung der Standards für Parkplätze an Fernverkehrsstraßen, um aus Gründen der Verkehrssicherheit mit überall ausreichenden Aus- und Einfädelungsspuren das jederzeitige Ausruhen sowie einen Bewegungsausgleich zu ermöglichen und mit überall verfügbaren Toiletten zeitgemäßen Umwelt- und Hygienemindestanforderungen Rechnung zu tragen.
- Verlässliches, bedarfsorientiertes Basisangebot an öffentlichen Personenverkehren im Rahmen des Mobilitätskonzepts für Baden-Württemberg mit gleichrangiger Einbeziehung aller Mobilitätsanbieter im Preis-/Leistungswettbewerb, insbesondere beim Einsatz der Regionalisierungsmittel des Bundes.
- Intensivierung der Maßnahmen für barrierefreien Zugang und Nutzung des ÖPNV, um mobilitätsbeschränkten Bürgern (z.B. Rollstuhlnutzern, gehbehinderte bzw. ältere Menschen) die gleichberechtigte Teilhabe am mobilen Leben in einer chancenoffenen Gesellschaft zu ermöglichen.
- Die wichtigsten Bedürfnisse, die ältere Menschen in Bezug auf ihr Lebens- und Wohnumfeld haben, sind Erreichbarkeit, Versorgung sowie Integration und Teilhabe. Insbesondere die Kommunen sind aufgefordert, die Altersverträglichkeit von Infrastrukturen zu überprüfen.
- Förderung eines eigenverantwortlichen Mobilitätsmanagements der Bürger durch flächendeckende Einrichtung von unter- und miteinander vernetzten Mobilitätszentralen.
- Förderung aller Formen des Car-Sharing.
- Bereitstellung von Park- and Ride-Plätzen an den Knotenpunkten des Personenverkehrs, insbesondere an S-Bahn-Haltestellen und Autobahn-Anschlussstellen.

Die FDP Baden-Württemberg erwartet aber auch von den Bürgern im Lande eine eigene, nachhaltige Mobilitätsplanung: Das persönliche Mobilitätsverhalten sollte nicht ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr setzen, sondern – insbesondere bei kurzen Wegen – Fußwege oder Fahrrad einbeziehen. Diese Mobilitätshaltung soll durch angenehm gestaltete Fuß- und Fahrradwege, attraktive und verlässliche Angebote an öffentlichen Nahverkehren sowie die vorgenannten Mobilitätszentralen gefördert und unterstützt werden.

## **9. „Thesen für eine zukunftsorientierte und verantwortungsvolle Verkehrspolitik aus Sicht der FDP Baden-Württemberg“**

Wer – wie die baden-württembergische FDP – Mobilität als wichtige Grundlage von Freiheit und Wohlstand bejaht, muss dem Grundgedanken „Mobilität stärkt Freiheit“ in der praktischen Politik angemessen Raum geben und Bedeutung zugestehen.

Die FDP Baden-Württemberg versteht unter zukunftsorientierter Verkehrspolitik:

- In einem globalisierten Umfeld kann Verkehrspolitik nur im europäischen Rahmen sinnvolle und ökonomische Ergebnisse liefern. Auf dieser Grundlage gilt es, für Baden-Württemberg ein landesweites Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement zu entwickeln.
- Für Planung und Bereitstellung der Infrastruktur und technischen Einrichtungen sind neue Ansätze für Finanzierung, Planungsverfahren und Genehmigung erforderlich, indem

z. B. die Verantwortung für die Bereitstellung von Straßen und Schienenwegen neu auf Bund, Länder und Kommunen verteilt wird sowie die Planrechtsverfahren für Flughäfen, Schiene und Straße vereinfacht und beschleunigt werden.

- Für die Finanzierung der Verkehrswege müssen die Nutzer stärker herangezogen werden.
- Die Privatisierung von Infrastruktur ist an gesamtwirtschaftlichen Kriterien zu orientieren.
- Neben der Beseitigung des Rückstands bei der Instandhaltung bedarf es eines auf das Landes-Mobilitätskonzept abgestimmten Ausbaus der Verkehrswege im Land, mit Vorrang bei den bestehenden und sich entwickelnden Magistralen; unter anderem muss der Neckarschiffahrtsweg für zeitgemäße Binnenschifftransporte ausgebaut werden.
- Die Integration von Technologie, Ökonomie, Ökologie und sozialen Bedürfnissen bei Verkehrsanbietern und Verkehrsnutzern muss bei allen Maßnahmen die übergreifende Zielsetzung und zudem verbindlicher Inhalt der Planungsgrundlagen sein.-
- Die Verkehrsträger im Güter- und Personenverkehr sind je in sich integrativ zu vernetzen; unter anderem gilt es Knotenpunkte im Personen- und Güterverkehr zu fördern, bei denen der Wechsel der Verkehrsträger einfach und bequem erfolgen kann
- Das Sicherheitsmanagement muss verbessert und die Eigenverantwortung gefördert werden.
- Die ökologischen Auswirkungen von Mobilität sind aufmerksam zu beobachten und in die jeweils gebotene Abwägung aktiv einzubeziehen.
- Technologisch tragfähige Konzepte für Fahrwege, Energiebereitstellung, Antriebssysteme und Verkehrsmittel sowie deren Entwicklung und Erprobung müssen offensiv vorangetrieben werden; erfolgreiche Pilotanwendungen sind möglichst schnell in der Praxis umzusetzen.
- Bei Mobilitätsnutzern und Mobilitätsanbietern sind Bewusstseins- und Verhaltensänderungen im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten generell anzustoßen sowie durch Information und Schulung nachhaltig zu unterstützen. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die demografische Veränderung unserer Gesellschaft.
- Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung, von Kindern und Älteren müssen in das Mobilitätsverhalten aller Beteiligten selbstverständlich eingebunden werden; die damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und -nutzung sind angemessen zu berücksichtigen.