

**Schöntal 2019**



# **Schöntaler Erklärung**

**Zukunft der Sozialen  
Marktwirtschaft**

–

**Zukunft der Mobilität**

**Klausurtagung der Mandats- und Funktionsträger  
der CDU Baden-Württemberg**

**25./26. Januar 2019, Kloster Schöntal**

## **I. Soziale Marktwirtschaft – Stabilitätsanker unserer Gesellschaft und Demokratie**

2019 jährt sich die Gründung der Bundesrepublik Deutschland zum siebzigsten Mal. Als am 23. Mai 1949 das Grundgesetz verkündet wurde, war es nach der Geschichte und den Erfahrungen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kein Automatismus, dass wir heute auf 70 Jahre Frieden und Freiheit, auf 70 Jahre Demokratie und Wohlstand zurückblicken können. Heute aber können wir sagen, die zurückliegenden 70 Jahre unserer Republik sind eine Erfolgsgeschichte. Sie hat ihren Anfang genommen in den Weichenstellungen der Gründungsmütter und Gründungsväter unserer Republik für das Grundgesetz und für eine ordnungspolitische Grundordnung, denen eine gemeinsame Perspektive zu eigen ist: im Zentrum dieser Weichenstellungen ist die Erkenntnis, dass Staat und Wirtschaft kein Selbstzweck sein dürfen, sondern dass Grund und Ziel staatlicher Ordnung immer der Entfaltung des einzelnen Menschen dienen müssen.

Diese Grundüberzeugung, entscheidend ausgehend vom christlichen Bild des Menschen, stellt Freiheit und Verantwortung in den Mittelpunkt der politischen und wirtschaftlichen Ausrichtung von Staat und Gesellschaft. Die politische und wirtschaftliche Stabilität unseres Staates beruht genau darauf und konnte sich etablieren, weil die Ausformung unserer Demokratie sowie unserer Sozial- und Wirtschaftsordnung dem Wesen und den Bedürfnissen des Menschen am nächsten kommt. Dass Freiheit und Verantwortung als wesentliche Bestimmungsgrößen der menschlichen Person in Politik und gesellschaftlicher Ordnung zur Geltung zu bringen sind, war freilich keine ganz neue Erkenntnis, sondern entspricht einer langen Tradition philosophischen und auch theologischen Denkens. Die Grundlage der demokratischen Ausrichtung Deutschlands nach 1945 hat ihren Anfang im Denken der griechischen Antike und die sozial- und wirtschaftspolitischen Grundpfeiler der Sozialen Marktwirtschaft haben ihre Vorläufer in der katholischen Soziallehre und der evangelischen Sozialethik. Die Soziale Marktwirtschaft ist daher mehr als eine rein ordnungspolitische Grundordnung. Sie ermöglicht die Entfaltung des Menschen in wirtschaftlicher wie sozialer Hinsicht. Ludwig Erhard hat wie kein anderer in den Anfangsjahren der Bundesrepublik dieses Grundverständnis in politische Form gegossen und ihm zur Geltung verholfen. Die Leitschnur der Sozialen Marktwirtschaft waren, sind und bleiben die christlichen Prinzipien der Personalität, Solidarität und Subsidiarität. Die Soziale Marktwirtschaft verbindet wettbewerbliche Dynamik mit sozialem Ausgleich. Sie setzt auf Teilhabe und Eigeninitiative. In der Diskussion um Gerechtigkeit legt sie den Schwerpunkt auf Leistungsgerechtigkeit, in der Gleichheitsfrage auf Gleichheit der Chancen. Sie misstraut der Konzentration wirtschaftlicher Macht ebenso wie einem Übermaß staatlicher Eingriffe. Sie bevorzugt marktwirtschaftliche Lösungen und ist skeptisch gegenüber planwirtschaftlichen Phantasien. Ein starker „Ordnungsstaat“ soll den Wettbewerb sichern und faire Rahmenbedingungen schaffen, so dass sich gerade auch kleine und mittlere Unternehmen entwickeln und am Markt behaupten können. Die Soziale Marktwirtschaft ist kein Dogma und keine starre Ideologie, sondern auf praktische Erkenntnisse angelegt. Der Mittelstand ist ihr Maß und ihre Stütze. Auch deshalb steht Deutschland besser da als viele andere Länder.

Beides, parlamentarische Demokratie und Soziale Marktwirtschaft, sind heute durch das ihnen zugrundeliegende Verständnis vom Menschen komplementär zueinander und aufeinander bauend hin geordnet. Die Schwäche einer der Säulen bedroht daher auch die Stabilität der jeweils anderen. Sie ist somit neben unserer parlamentarischen Demokratie die zweite Säule für den Erfolg unserer republikanischen Ordnung und konstitutiv für die Stabilität unseres Landes. Mehr noch: Wir verdanken ihr das „Wirtschaftswunder“ der Nachkriegszeit und die Entwicklung einer stabilen Demokratie. Ihr Erfolg beflügelte die europäische Integration und trug letztlich auch zum Fall des „Eisernen Vorhangs“ bei. Die deutsche Einheit vollzog sich so im Rahmen eines zusammenwachsenden Europas, ohne dass sich die „Systemfrage“ stellte.

## **II. Welt im Wandel – Neue Fragen**

Doch genauso wenig wie das im Zuge des Zusammenbruchs des Sozialismus von Francis Fukuyama erwartete „Ende der Geschichte“ eintrat, ist die Ausgestaltung der Sozialen Marktwirtschaft keine einmalige und abgeschlossene Aufgabe. Vielmehr stehen ihre Leitprinzipien stets in Wechselwirkung zueinander und zu den unterschiedlichsten Entwicklungen.

Die Freizügigkeit von Kapital und Arbeit und darauf folgend die sich beschleunigende Globalisierung von Handel, Wissen, Kommunikation und Daten stellt auch unsere ordnungspolitischen Vorstellungen in einen globalen Wettbewerb. Das US-amerikanische Modell mit größtmöglicher individueller Freiheit, möglichst geringer staatlicher Eingriffstiefe nach innen aber zunehmender protektionistischer Tendenzen nach außen sowie das dirigistische, postkommunistische chinesische System mit geringster persönlicher Freiheit und einem aggressiven, staatlich gelenkten Protektionismus fordern uns immer wieder heraus zu prüfen, wie wir entlang unseres Grundverständnisses der Sozialen Marktwirtschaft im internationalen Wettbewerb bestehen können. Dies betrifft neben den Fragen des Freihandels besonders auch den Umgang mit Mensch und Natur. Des Weiteren gewinnt der Zugang zu Rohstoffen im Allgemeinen und der zunehmende Wettbewerb um seltene Erden im Besonderen an Bedeutung. Dies bedeutet, dass globale Wertschöpfungsketten den Standards der Sozialen Marktwirtschaft entsprechen müssen.

Immense Bedeutung hat in einer globalisierten Welt aber auch die Frage des technologischen Fortschritts. Die digitale Evolution steht für einen Innovationsschub in bisher noch nie dagewesener Geschwindigkeit und führt uns hin zur neuen Welt der Künstlichen Intelligenz mit phantastischen Möglichkeiten. Dabei verlieren Arbeitsort und Arbeitszeit in virtuellen und vernetzten Arbeitsprozessen an Bedeutung. Der Übergang von Arbeit und Freizeit wird in vielen Bereichen immer fließender. Ganz im Sinne der Sozialen Marktwirtschaft geht es daher auch im digitalen Zeitalter um Freiheit, Eigenverantwortung, Solidarität und Chancengleichheit. Dies wird umso wichtiger, da die beschriebenen Veränderungen aufgrund der Geschwindigkeit und der Komplexität bei vielen Menschen Unsicherheiten aufkommen lassen. Die Sorge um den Arbeitsplatz aber auch die Sorge vor dem Verlust von Privatheit und Selbstbestimmung durch immer stärkere Vernetzung und Datenabfluss überlagert oft den Blick auf die Chancen durch größere Flexibilität, geteiltes und schnell verfügbares Wissen und Erleichterungen im Alltag durch intelligente Systeme.

Die Basis für das Gelingen der Künstlichen Intelligenz ist die verfügbare Datengrundlage. Der Schutz der Privatsphäre darf darunter nicht leiden.

Allerdings zeigen sich derzeit auch ganz analoge Verschiebungen innerhalb des Koordinatensystems von Freiheit und Verantwortung: staatliche Eingriffe ersetzen zunehmend das Prinzip der Subsidiarität im persönlichen Umfeld und lösen somit die Verbindung von Freiheit und Verantwortung auf. Einer Tendenz zu Umverteilung und mehr staatlichem Handeln setzen wir das Prinzip von Chancen- und Leistungsgerechtigkeit entgegen. Einem Gefühl der Gängelung durch Bürokratie und Belastung begegnen wir mit der Stärkung von Freiheit und Verantwortung. Wer den Menschen Verantwortung abnimmt, braucht sich nicht wundern, wenn keiner mehr bereit ist, Verantwortung zu übernehmen. Das größte Risiko einer Gesellschaft ist, wenn niemand mehr bereit ist, Risiken einzugehen.

Doch gerade die immanenten Herausforderungen des Klima- und Naturschutzes bedürfen eines neuen Bewusstseins von Verantwortlichkeit – des Einzelnen aber auch mit Blick auf regulatorische Eingriffe des Staates. Eindimensionale Betrachtungsweisen der Fragen von Energieversorgung, Naturschutz und Klimawandel verengen den Blick, lassen globale Zusammenhänge außen vor und führen dazu, durch die vermeintliche Lösung einer Frage, neue Probleme zu schaffen, die nachhaltige Veränderungen bei uns und in anderen Teilen der Welt nach sich ziehen oder Lebensgrundlagen ganzer Regionen gefährden. Deshalb muss der vermeintliche Gegensatz von Energiewende und Versorgungssicherheit durch eine Gesamtbetrachtung der Fragen von Energiegewinnung, Netzen und Speicherkapazitäten aufgelöst werden. Die alternativlose Bekämpfung des Klimawandels durch die Industrieländer und die wirtschaftliche Entwicklung von Schwellen- und Entwicklungsländern bilden ein weiteres Spannungsverhältnis, das auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen von Migrationsbewegungen immer neu austariert werden muss.

### **III. Welt im Wandel – Neue Antworten**

Wenn wir die Erfolgsgeschichte unserer freiheitlich-demokratischen Grundordnung weiterschreiben wollen, müssen wir die Soziale Marktwirtschaft in diesem veränderten Umfeld immer wieder neu mit Leben füllen.

Maß und Mitte müssen für das Verhältnis von Freiheit und staatlicher Lenkung wieder stärker in den Blick rücken. Es muss wieder mehr gelten, was Ludwig Erhard treffend formuliert hat: „Das mir vorschwebende Ideal beruht auf der Stärke, dass der Einzelne sagen kann: Ich will mich aus eigener Kraft bewähren, ich will das Risiko des Lebens selbst tragen, will für mein Schicksal selbst verantwortlich sein – Sorge du, Staat, dafür, dass ich dazu in der Lage bin.“

Für uns heute muss das heißen: weniger Bürokratie, weniger Verbote, weniger Steuern. Es geht darum, eine Politik des Ermöglichens, nicht des Verhinderns, eine Politik der Chancen, nicht der Verbote, eine Politik der Vernunft, nicht der ideologischen Scheuklappen, zu gestalten.

Dies gilt für die Ausgestaltung der Leitplanken für Innovation und Digitalisierung:

- durch die rasche Umsetzung der steuerlichen Forschungsförderung,
- durch Freiräume für Start-Ups mit vereinfachten Zulassungsverfahren bei Innovationen, geringeren Dokumentationspflichten in der Phase der Markteinführung neuer Produkte oder Dienstleistungen wo dies sinnvoll ist,
- durch einen Mentalitätswandel bei Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz
  - beginnend in den in der Länderhoheit befindlichen Bildungsplänen,
  - die Kommunen benötigen eine verlässliche Förderung ihrer Aktivitäten, mit denen sie die digitale Evolution unterstützend begleiten,
  - in der Arbeitswelt durch Digitallotsen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die Veränderungsprozesse begleiten und Chancen aufzeigen,
  - dies gilt für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Mobile Arbeit und Home Office können dies erleichtern und nach der Familiengründung den Wiedereinstieg ermöglichen.

Dies gilt ebenso für Antworten auf die Frage, wie wir bezahlbaren Wohnraum schaffen:

- Ergänzend zu den unterschiedlichsten Ansätzen, die Anreize zum Bau neuer Wohnungen setzen, Hürden und Regulierungen abbauen, gilt es auch die Ursachen für die vielen Leerstände in den Blick zu nehmen. Immer weitreichendere Mieterrechte, schärfere Mietpreisbremsen oder gar Überlegungen, Eigentumsrechte zu beschneiden, erzeugen ein Klima der Unsicherheit, der Gängelung und Bevormundung im Umgang mit Eigentum. In der Konsequenz schaffen solche überzogenen Maßnahmen zum vermeintlichen Mieterschutz weitere Zugangshürden für die, die dringend Wohnraum suchen. Dies kann daher nicht im Sinne der Unterstützung freien und verantwortungsvollen Handelns der Menschen liegen und bedarf einer dringenden Korrektur.

Dies gilt für die Fragen der Steuergerechtigkeit:

- Wer mehr leistet, darf am Ende nicht für seinen Fleiß und seine Leistungsfähigkeit durch immer höhere Abgaben bestraft werden. Vielmehr gilt es, die Potentiale von Unternehmen und Arbeitnehmern zu erschließen, Leistungsbereitschaft, Investitionen und Motivation zu fördern. Wir sind überzeugt, dass Entlastungen sowohl für Unternehmen als auch Arbeitnehmer auf indirektem Wege vermeintliche Mindereinnahmen der öffentlichen Haushalte wieder ausgleichen, da sie zum einen Investitionen ermöglichen, die u.a. Arbeitsplätze sichern und zum anderen den Menschen mehr Freiraum für private Anschaffungen oder auch den Erwerb von Wohnraum geben. Wir sind der Überzeugung, dass unter Beibehaltung der Schwarzen Null Spielräume zu Entlastungen vorhanden sind und wollen daher:
  - Unternehmen entlasten, um Investitionen in Innovation und Arbeitsplätze zu ermöglichen,
  - Steuerzahler bei der Einkommensteuer zusätzlich zum bisher schon vereinbarten und durchgeführten Abbau bei der kalten Progression weiter entlasten,

- die vollständige und sofortige Abschaffung des Solidaritätszuschlags für alle Steuerpflichtigen.

Ganz besonders gilt dies aber für die Harmonisierung von Ökologie und Ökonomie:

- Um zugleich die Energieversorgung zu sichern und die Energiewende voranzubringen, setzen wir besonders im eher windarmen Baden-Württemberg auf den Zubau von Solarleistung über neue, marktwirtschaftliche Geschäftsmodelle. Dazu muss das Ausschreibungsmodell für Freiflächenanlagen neu aufgestellt und um ein Gewerbeflächenmodell erweitert werden. Dies darf nicht zu Lasten der landwirtschaftlichen Produktionsflächen gehen.
- Vor dem Hintergrund der zunehmenden Produktionsleistung durch regenerative Energien gilt es, Puffer bzw. Speichertechnologien gezielter zu fördern. Die aus dem Blickfeld geratene Power-to-Gas-Technologie muss wieder verstärkt gefördert und um weitere Power-to-X-Verfahren ergänzt werden.

#### **IV. Zukunft Standort Deutschland – Wandel der Mobilität**

Das Zusammenführen der Prinzipien Freiheit, Verantwortung und Nachhaltigkeit für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland stellt eine besondere Herausforderung dar. Dies wird nur gelingen, wenn wir auch weiterhin mit der Schlüsselindustrie unseres Landes, der Mobilitätswirtschaft, wettbewerbsfähig bleiben. Denn nur so können wir die wirtschaftliche Grundlage sichern, auf der wir in Erweiterung der Prinzipien von Freiheit und Verantwortung sozialen Ausgleich ermöglichen können. Will Deutschland seinen Wohlstand bewahren, kommt es entscheidend auf die Automobilindustrie als Innovationsträger und Arbeitgeber an. Für Baden-Württemberg gilt dies ganz besonders, nirgendwo sonst ist die Autoindustrie und deren Zulieferbetriebe für das wirtschaftliche Auskommen von Land und Bevölkerung wichtiger. An ihr hängen in Deutschland nicht nur die rund 800.000 direkten Arbeitsplätze, sondern mit Zulieferern und allen von der Autoindustrie abhängigen Betrieben rund 4 Millionen Beschäftigte. Auch das Automobil der Zukunft muss made in Baden-Württemberg sein und von hier in die Welt exportiert werden.

Dabei steht der Gesamtkomplex Mobilität vor einem grundlegenden Wandel. Diesen Wandel wollen wir im Autoland Baden-Württemberg gestalten. Mehr Mobilität, Individualmobilität, eine nachhaltige Klimapolitik und die Einsparziele von CO<sub>2</sub> sowie die Reduzierung der Stickoxidbelastung sind durch innovative Mobilitätskonzepte und technologische Entwicklungen gerade aus Baden-Württemberg miteinander vereinbar.

Die verlässliche Erreichbarkeit des ganzen Landes ist und bleibt der oberste Grundsatz unserer Verkehrspolitik. Mobil zu sein ist ein wesentlicher Aspekt der persönlichen Freiheit. Dazu gehört die Wahl der Verkehrsmittel. Wir lehnen es ab, dass die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden und setzen dagegen auf einen Mix leistungsfähiger Mobilitätsangebote. Verbote als Mittel der Politik sehen wir für grundsätzlich falsch an – wir setzen auf technische Fortschritte. Die erreichten deutlichen Verbesserungen der Luftqualität in den letzten Jahren zeigen: Saubere Luft in unseren Städten ist machbar –

ohne Fahrverbote und ohne flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und Landstraßen. Mobilität und Gesundheitsschutz sind kein Gegensatz. Dieser Weg zur besseren Luft muss fortgesetzt werden. Wir setzen auf saubere Motoren und innovative Ansätze wie die Absaugung und Filterung von Stickoxiden aus der Luft oder Straßenbeläge, die Stickoxide binden können. Zusätzlich brauchen wir Infrastrukturmaßnahmen, die Hardware-Nachrüstung und attraktive Umtauschprogramme, damit die Luft durch eine beschleunigte Flottenerneuerung rasch noch sauberer wird. Eine Verbesserung des Gesundheitsschutzes ist nur basierend auf wissenschaftlich abgeleiteten Grenzwerten, sowie normierten Messvorschriften möglich und sinnvoll. Daher ist der ohne wissenschaftliche Grundlage entstandene Grenzwert für NO<sub>x</sub> neu festzulegen. Bis dahin muss es ein Moratorium für massive Eingriffe ins Eigentum aufgrund dieses Grenzwertes geben. Gerade bei NO<sub>x</sub> nimmt die Konzentration zwischen 1 Meter und 10 Meter deutlich ab. Daher muss auf EU-Ebene ein einheitlicher Abstand von der Straße für Messungen festgelegt werden, dies kann z.B. durch Ersatz von „maximal 10 Meter“ auf „7 bis 10 Meter“ neugefasst werden. Wir fordern daher die Einsetzung einer Expertenkommission zur Überprüfung aller Schadstoffgrenzwerte. Die Standorte der Messstellen in Baden-Württemberg müssen auf ihre ordnungsgemäße und plausible Aufstellung überprüft werden, so dass sie repräsentative und EU-weit vergleichbare Ergebnisse liefern können. Ziel dieser Maßnahmen sollte das Aussetzen der Diesel-4-Fahrverbote, jedenfalls die Verhinderung von Diesel-5-Fahrverboten sein.

Den aktuellen Feldzug gegen den Diesel lehnen wir ab. Wir sind uns der tragenden Rolle der Mobilität für das Gelingen der Energiewende bewusst. Statt einer einseitigen Festlegung auf batterieelektrische Fahrzeuge muss aber auch weiter an alternativen Antriebsformen geforscht werden. Wasserstoff, Autogas (LPG) und Erdgas sowie synthetische Kraftstoffe können sinnvolle Bausteine für die Mobilität der Zukunft sein. Daher wird nur eine sinnvolle Mischung der Antriebsarten das Potential zur Verbesserung der Situation haben: E-Autos, Hybrid-Antriebe, saubere Verbrennungsmotoren. Klar ist: Ohne weitverbreitete, saubere Diesel werden die angestrebten CO<sub>2</sub>-Einsparziele nicht erreichbar sein. Die Technologie dazu ist vorhanden: Der Diesel 6 d Temp ist heute so sauber wie nie. Der derzeit geführte falsche Feldzug gegen den Diesel führt paradoxerweise aber gerade zu mehr CO<sub>2</sub>-Belastung durch den steigenden Anteil an Benzinern. Weniger alte Dieselfahrzeuge in Deutschland bedeuten zudem lediglich eine Verlagerung der Schadstoffemissionen in andere Länder, in denen diese gebrauchten Fahrzeuge einen Absatzmarkt finden. Unsere Grundhaltung ist klar: Die Menschen in unserem Land werden nur individuell mobil bleiben können, wenn wir eine grundsätzliche Technologieoffenheit bei den Antriebsformen zulassen. Dies gilt es durch eine gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung zu unterstützen, um vorhandene Infrastrukturen sowohl für die Betankung von Gas-Motoren als auch für Brennstoffzellen-Motoren zu nutzen. Eine gezielte, steuerliche Entlastung der Zulieferindustrie darf darüber hinaus kein Tabu sein, um Investitionen zu ermöglichen und dadurch Wertschöpfungsketten zu erhalten.

Sicher wird auch das autonome und vernetzte Fahren unsere Mobilität revolutionieren. Dazu benötigen wir optimale Rahmenbedingungen für Forschung und Entwicklung und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Es wäre aber falsch zu suggerieren, morgen fahre alles

elektrisch und autonom. In den nächsten zehn Jahren wird es hier allenfalls eine schrittweise Entwicklung geben. Um die dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen dennoch frühzeitig angehen zu können, wollen wir die konkreten verkehrlichen Auswirkungen in einer detaillierten Modellrechnung für eine baden-württembergische Großstadt untersuchen. Ergänzend zu dem bereits laufenden Modellprojekt auf der Autobahn zum autonomen Fahren, sehen wir für Baden-Württemberg besondere Chancen in autonom fahrenden Shuttle-Bussen für den Ländlichen Raum.

Mit Blick auf die drängenden Aufgaben fordern wir ein Ende der Blockadehaltung der Grünen bei Straßeninfrastrukturprojekten. Wir fordern die rasche Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan für Baden-Württemberg vorgesehenen Projekte. Notwendig ist u.a. ein schnellstmöglicher Planungsbeginn für den Nord-Ost-Ring, der Teil des Bundesverkehrswegeplans ist, zudem muss die Filderauffahrt beim Bund angemeldet werden.

In der Gesamtbetrachtung des Wandels der Mobilität muss der Blick auf alle Verkehrsträger gerichtet sein. Der Schiene wird künftig beim Güterverkehr mehr Aufmerksamkeit zukommen müssen. Dabei setzen wir auf weitere Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet. Schiene, Wasserstraße und aber auch die Nutzung von Lang-LKWs tragen in einer sinnvollen Kombination nicht nur zu mehr Naturschutz, sondern auch zu einem effizienteren Gütertransport bei.

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm bedeutet für die Stadt und die Region Stuttgart, aber auch für ganz Baden-Württemberg, eine wichtige Investition in die Zukunft des Schienenpersonenverkehrs. Diesem Ziel sieht sich die CDU Baden-Württemberg im Interesse der Menschen in unserem Land verpflichtet. Wir erwarten und sehen es als selbstverständlich an, dass alle Projektpartner bei der Erfüllung dieses Zieles konstruktiv mitwirken und S21 erfolgreich und zügig realisiert wird.

Eine leistungsfähige Infrastruktur auf Straße und Schiene ist lebenswichtig für die Kommunen im Land. Daher fordern wir, die jährlichen Mittel für das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 165 auf 320 Mio. Euro zu verdoppeln. Unbestritten ist, dass der öffentliche Personenverkehr auf Straße und Schiene mit Bussen und Bahnen attraktiver werden muss, um eine echte Alternative zum Auto werden zu können. Dazu bedarf es gut vertakteter Verbindungen und moderner Fahrzeuge. Zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs muss auch eine stärkere Zusammenarbeit der Verkehrsverbände beitragen, bis schließlich das landesweite BW-Ticket vollständig eingeführt ist. Der Ausbildungs-, Studien- oder Arbeitsplatz liegt heute oftmals nicht mehr vor der Haustür, sondern in einiger Entfernung jenseits der Grenzen des jeweiligen Verkehrsverbundes. Hier sind insbesondere die Landkreise gefragt, um die Anbindung an alle Nachbarkreise attraktiv zu gestalten. Ziel ist letztlich eine landesweite Koordinierung der Verkehrsverbände. Darüber hinausgehend sind Kooperationen mit anderen Bundesländern oder mit anderen Staaten insbesondere auch für diese Zielgruppe aus den Grenzgebieten erstrebenswert.



Als Industriestandort in der Mitte Europas profitiert Deutschland vom Export von Waren und Dienstleistungen besonders. Zu einer funktionierenden Infrastruktur im Land gehört daher auch der Luftverkehr mit seinen Flughäfen, Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen. Ein wettbewerbsfähiger Luftverkehrsstandort ist Grundlage des weltweiten Außenhandels sowie der Tourismuswirtschaft. Wir stehen zu unseren Regionalflughäfen. Deshalb wollen wir diese mit Investitionszuschüssen wieder fördern. Wo das Land direkt als Miteigentümer in der Pflicht ist, müssen wir den daraus erwachsenden Aufgaben gerecht werden.

Für die Intermodalität ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit. Pedelecs und E-Bikes haben neue Nutzungsmöglichkeiten eröffnet und den Aktionsradius erweitert. Es können weitere Entfernungen zurückgelegt werden, so dass insbesondere in der Verknüpfung mit dem ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) große Chancen liegen. Wir setzen uns für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur ein, die sich am Bedarf der Menschen im Land orientiert und sinnvoll mit anderen Verkehrsträgern verknüpft wird. Bei dem Ausbau von Radwegen wollen wir stärker als bisher die Gefahren des Mischverkehrs beachten. Dies muss unter dem Aspekt der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und eines optimierten Verkehrsflusses geschehen.