

POSITIONSPAPIER

Der Jungen Union Ravensburg

Umwelt- und
klimapolitische Ziele
erreichen!

September 2019

1 Unsere Forderungen im Überblick

2

3 I VERKEHR

4 **A) Güterverkehr: für eine intelligente** 5 **Verlagerung auf die Schiene – den** 6 **kombinierten Verkehr fördern!**

- 7 ♦ administrative und technische Sachzwänge beseitigen – gemeinsame
8 europäische Standards schaffen: Wir fordern die Mitgliedsstaaten der
9 Europäischen Union auf, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch
10 Steigerung der Interoperabilität zu fördern!
- 11 ♦ Elektrifizierung vorantreiben: Wir fordern die vollständige Elektrifizierung
12 der Schiene in Deutschland bis zum Jahr 2029!
- 13 ♦ Kapazitäten steigern: Wir fordern, Kapazitätsengpässe auf der Schiene
14 und an Umschlagplätzen bzw. Verkehrsterminals zu beseitigen und
15 darüber hinaus private Gleisanschlüsse großer und mittelständischer
16 Unternehmen zu reaktivieren bzw. neu zu bauen!
- 17 ♦ Die Märkte im Schienengüterverkehr liberalisieren: Wir fordern die
18 Europäische Union auf, die zur Gewährleistung der
19 Wettbewerbsneutralität eingerichteten nationalen Regulierungsstellen
20 mit mehr Befugnissen und Mitteln auszustatten!

21 **B) Personenverkehr: mit** 22 **Nutzerfreundlichkeit punkten!**

- 23 ♦ Beteiligung der Reisenden an den Kosten ökologischer Folgen stärken:
24 Wir fordern eine für alle Flugreisende verpflichtende CO_2 -Kompensation
25 bei Inlandsflügen!
- 26 ♦ Den Öffentlichen Verkehr finanziell attraktiver machen: Wir fordern ein
27 1000-Euro-Jahresticket für die Deutsche Bahn und ein 365-Euro-
28 Jahresticket für regionale Verkehrstarife!
- 29 ♦ Lokalspezifische geographische und demographische Gegebenheiten
30 berücksichtigen: Eine Dekarbonisierungspolitik, die keine Differenzierung
31 zwischen ländlichen und (groß-)städtischen Räumen sowie für besonders
32 betroffene Personengruppen beinhaltet, lehnen wir ab!

- 33 ◆ **Städte- und Standortplanung effizienter gestalten:** Wir fordern
34 intelligente Stadt- und Standortplanung, die durch Verkleinerung der
35 Aktionsräume von Bewohnern und Orientierung an Mobilitätsachsen
36 Ressourcen spart!
- 37 ◆ **Den Radverkehr stärken:** Wir fordern ein komfortables und modernes
38 Radwegenetz für städtische und ländliche Räume sowie zielorientierte
39 Einbindung des Rades in der multimodalen Verknüpfung, damit das Rad
40 als Zubringerdienst attraktiver wird!
- 41 ◆ **Eine Datengrundlage für die Verkehrsplanung schaffen und nutzen:** Wir
42 fordern die bundesweit einheitliche Sammlung und Bündelung
43 entscheidungsrelevanter kommunaler Daten, damit das ÖPNV-Angebot
44 an den Bedürfnissen der Bürger ausgerichtet werden kann!
- 45 ◆ **Mobilitätsstationen und Ressourceneffizienz im ÖPNV etablieren:** Wir
46 fordern zuverlässige Nahverkehrspläne und zentrale
47 Umsteigehaltestellen!
- 48 ◆ **Car-Sharing fördern:** Wir fordern, dass öffentliches Dienstrecht,
49 Steuerrecht und Versicherungsrecht angepasst werden und öffentliche
50 Stellplätze sowie Angebote insbesondere an Verkehrsknoten verstärkt
51 werden, um Car-Sharing gegenüber der individuellen Pkw-Nutzung zu
52 fördern!
- 53 ◆ **E-Mobilität etablieren:** Sinnlose Investitionen in „Steh-Zeuge“, die kaum
54 Strecke machen, lehnen wir ab! Wir fordern nachhaltige Investitionen in
55 E-Infrastruktur wie Ladestationen!
- 56 ◆ **Alternative Antriebstechniken entwickeln:** Wir fordern, dass
57 Einsparpotenziale durch ökoeffizientere Antriebstechniken wie der
58 Power-to-Liquid Methode ausgeschöpft werden, anstatt den Bürgern das
59 Fliegen zu verbieten!

60 II LANDWIRTSCHAFT

61 Die Gemeinsame Agrarpolitik nachhaltig
62 weiterentwickeln!

- 63 ◆ **Direktzahlungen als unersetzbares Mittel für unsere Landwirtschaft:** Wir
64 begrüßen die Beibehaltung des Systems der Direktfördermittel in den
65 Legislativvorschlägen der Kommission für 2021!

- 66 ♦ **Junglandwirte unterstützen:** Die Junge Union fordert die Bundesregierung
67 Deutschlands dazu auf, ab 2021 zwei Prozent der Direktfördermittel in die
68 zweite Säule für die Junglandwirteförderung umzuschichten, damit unsere
69 ökologische Landwirtschaft wettbewerbsfähig bleibt!
- 70 ♦ **Umweltaspekte zielorientiert in den legislativen Rahmen einbetten:** Wir
71 fordern die Bundesregierung auf, die Wirkung von Eco-Schemes ab 2021
72 einkommensstützend für Landwirte zu entfalten und den bürokratischen
73 Aufwand für Landwirte zu reduzieren!
- 74 ♦ **Kleine landwirtschaftliche Betriebe schützen:** Wir fordern die Europäische
75 Union auf, Ausnahmeregelungen für kleinere landwirtschaftliche Betriebe
76 nicht zu streichen, um sie gegenüber außerlandwirtschaftlichen
77 Investoren konkurrenzfähig zu halten!
- 78 ♦ **Kappungsregelungen überarbeiten:** Wir fordern die Europäische Union
79 auf, die Vorschläge für eine Kappungsregelung zu überarbeiten, sodass
80 ökologische Landwirtschaft attraktiv und belohnt wird!
- 81 ♦ **Steuerverschwendung vermeiden:** Wir fordern die Europäische Union auf,
82 Doppelförderung zu vermeiden und nur tatsächlich nachhaltige
83 Landwirtschaft zu belohnen!
- 84 ♦ **Race to the bottom verhindern:** Wir fordern die Europäische Union auf,
85 aus den Versäumnissen der laufenden Periode zu lernen und
86 Mitgliedsstaaten ineffiziente Umsetzung umweltpolitischer Maßnahmen
87 nicht zu dulden!

88 III ENERGIE

89 Ein umsichtiger Ausstieg aus der Kohlekraft
90 bis 2038!

- 91 ♦ **Ordnung und Verstand an Stelle von Emotionen und Idealismus:** Wir
92 fordern, vernünftiges Handeln zu etablieren und idealistische,
93 emotionsgetriebene Ideen nicht kommentarlos abzunicken!
- 94 ♦ **Technisches Know-How in ertragreichen Kooperationen nachhaltig**
95 **einsetzen statt Kohle als Rohstoff völlig zu dämonsieren:** Wir fordern
96 Zusammenarbeit mit Außenhandelskammern und Wirtschaftsverbänden,
97 um deutschen Forschungseinrichtungen und Energieunternehmen den
98 Wissensexport in Schwellenländern zu erleichtern!

99 Eine erfolgreiche Energiewende erfordert
100 zentrales, dezentrales und internationales
101 Engagement!

102 ♦ **Dezentralisierung und Innovation als Schlüssel:** Wir fordern eine
103 dezentrale Struktur der Energiegewinnungsmethoden!

104 ♦ **Zeiteffiziente Planung und Umsetzung:** Wir fordern die gleichzeitige
105 Fertigstellung von Energiequellen, Netzinfrastruktur und
106 Speichermöglichkeiten durch eine normierte Vorgehensweise für stärkere
107 Bürgerbeteiligung!

108 ♦ **Internationale Zusammenarbeit:** Wir fordern, bei Netzausbau und -
109 auslastung mit unseren europäischen Freunden zusammenzuarbeiten!

110 IV AUFFORSTUNG

111 Aufforsten mit Blick voraus!

112 ♦ **Die Potenziale von Wäldern im Kampf gegen den Klimawandel nutzen:**
113 Wir fordern, weitere Maßnahmen zur Aufforstung, insbesondere von
114 Brachflächen!

115 ♦ **Gezieltes Einschreiten in der Forstwirtschaft:** Wir fordern, naives Warten
116 auf die natürlich Anpassung von Bäumen an klimatische Änderungen
117 aufzugeben und die Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen für
118 gezieltes forstwirtschaftliches Einschreiten sowie für punktuelle finanzielle
119 Förderungen!

120 V WASSERSICHERHEIT

121 Nicht morgen erst ein Thema!

122 ♦ **Präventiv agieren:** Wir fordern, die Wasserinfrastruktur mit großen und
123 effektiven Speichermethoden auszustatten, um künftigen Extremwetter-
124 Ereignissen begegnen und so die Trinkwassergarantie aufrechterhalten zu
125 können!

126 ♦ **Kläranlagen entlasten und Trinkwasserqualität verbessern:** Wir fordern die
127 Senkung der Nitrat-Werte im Grundwasser!

128 VI RECYCLING

129 Anreize statt Verbotskultur!

130 ♦ **Das Ziel einer 100%igen Recycling wirtschaftskonform verfolgen:**
131 Aufbauend auf dem Verpackungsgesetz 2019 fordern wir die Etablierung
132 eines Belohnungssystems an Stelle kurzfristiger Symbolpolitik!

133

134 I VERKEHR

135 A) Güterverkehr: für eine intelligente Verlagerung auf 136 die Schiene!

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

Den kombinierten Verkehr fördern...

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

Aus diesen Gründen spricht sich die Junge Union Ravensburg deutlich für eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene und Binnenschifffahrt aus. Insbesondere der kombinierte Verkehr, bei welchem Transportbehälter (Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger) im Verlauf des Transports durch mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel befördert werden, stellt eine sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich attraktive Alternative zum reinen Straßengüterverkehr dar. Denn beim kombinierten Verkehr können die systemindividuellen Vorteile der Schiene bzw. Binnenschifffahrt mit der Flexibilität des LKWs in der Feinverteilung verknüpft werden. Die Stärken des LKWs liegen darüber hinaus in den sehr guten infrastrukturellen Voraussetzungen sowie der problemlosen Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Die Konkurrenzfähigkeit der Bahn, deren größte Vorzüge die große Transportkapazität und die geringe Stauanfälligkeit

166 darstellen, ist jedoch durch den jahrzehntelangen Rückbau an Schienen und
167 Gleisanschlüssen beeinträchtigt.

168
169 ...die richtigen Parameter anlegen:

170 Die Junge Union Ravensburg begrüßt die bereits vorhandene Zunahme des
171 kombinierten Verkehrs, fordert aber weitere Maßnahmen, um dessen Potenzial
172 voll auszuschöpfen. Um den kombinierten Verkehr für Unternehmen und
173 Logistiker wirtschaftlich attraktiver zu machen und folglich den Anteil der Schiene
174 und Binnenschifffahrt am Gesamtgüterverkehrsaufkommen zu steigern, sind die
175 wichtigsten Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl zu berücksichtigen.
176 Neben dem Transportpreis und der Transportzeit wirkt sich die Transportqualität
177 auf die Wahl des Verkehrsträgers aus. Merkmale der Transportqualität sind zum
178 Beispiel zeitliche und räumliche Flexibilität, Termintreue,
179 Massenleistungsfähigkeit, Fähigkeit zur Netzbildung, Berechenbarkeit, Häufigkeit
180 der Verkehrsbedienung sowie Sicherheit und Bequemlichkeit. Von zentraler
181 Bedeutung für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsträgers ist auch sein
182 Infrastrukturangebot.

183
184 ...durch Beseitigung administrativer und technischer
185 Sachzwänge:

186 Aktuell behindern administrative und technische Sachzwänge weiterhin die
187 europaweite Interoperabilität und damit die Wettbewerbsfähigkeit des
188 Schienengüterverkehrs, indem Grenzüberschreitungen erschwert werden.
189 Beispiele sind langwierige Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen und
190 Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, unterschiedliche einzelstaatliche
191 Bestimmungen für die Trassenzuweisung, Verwaltung und Preisgestaltung,
192 sprachliche Anforderungen an Triebfahrzeugfahrer und technische Aspekte wie
193 unterschiedliche Signalgebungs- und Elektrifizierungssysteme. Auch
194 Kapazitätsengpässe, vornehmlich an Knotenpunkten, wo mehrere Bahntrassen
195 zusammenkommen, ein Mangel an Punktinfrastruktur und Einrichtungen auf der
196 letzten Meile sowie nicht an die Bedürfnisse des Schienenverkehrssektors
197 angepasstes Verkehrsmanagement hinsichtlich der Kapazitätszuweisung
198 behindern ein Erstarben des kombinierten Verkehrs und eine Verstärkung des
199 *Modal Splits*. Aus diesen Gründen begrüßt die Junge Union Ravensburg einen

200 aktuellen Beschluss des Europäischen Parlamentes, gemeinsame Regeln für den
201 kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedsstaaten zu erlassen. Zugleich fordert die
202 Junge Union Ravensburg die Mitgliedsstaaten auf, die in diesem Beschluss
203 verankerten Maßnahmen konsequent umzusetzen, um diszipliniert an besagten
204 Mängeln zu arbeiten. Vornehmlich Elektrifizierungsmaßnahmen scheitern oft an
205 der Finanzierung durch die Mitgliedsstaaten, wobei ein europäisches
206 elektrifiziertes Zugnetz entscheidend bei der Steigerung der
207 Wettbewerbsfähigkeit der Schiene bzw. des kombinierten Verkehrs ist. Deshalb
208 fordert die Junge Union Ravensburg hier eine größere Bereitschaft der
209 Mitgliedsstaaten, an diesem Problem zu arbeiten und gemeinsame europäische
210 Standards zu schaffen. Für Deutschland fordert die Junge Union Ravensburg die
211 vollständige Elektrifizierung bis zum Jahr 2029!

212
213 ...durch Kapazitätssteigerung
214 Ferner fordert die Junge Union Ravensburg die Bundesregierung dazu auf,
215 zusätzliche wirtschaftliche Maßnahmen zu ergreifen, um den kombinierten
216 Verkehr attraktiver zu gestalten. Vor allem müssen Kapazitätsengpässe auf der
217 Schiene, aber auch an den Umschlagplätzen bzw. Verkehrsterminals des
218 kombinierten Verkehrs beseitigt werden. Darüber hinaus müssen stillgelegte
219 private Gleisanschlüsse großer und mittelständischer Unternehmen reaktiviert
220 werden und sowie Neuausbau gefördert werden. Des Weiteren ist die
221 Automatisierung des Betriebs voranzutreiben und Investitionen in die digitale
222 Logistik zu tätigen, indem innovative Informations- und
223 Kommunikationstechnologien für Frachtabfertigungssysteme entwickelt werden.

224 Zudem ist in Deutschland zulässige Höchstzuglänge von 540 Metern auf 740
225 Meter zu erhöhen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
226 weiter zu stärken. Die Junge Union bewertet die grundsätzliche Bereitschaft des
227 Verkehrsministeriums, diesen Schritt zu gehen, positiv, fordert aber die
228 Vorlegung eines ausgearbeiteten Konzeptes zur Erreichung dieses Ziels.

229
230 ...durch Marktliberalisierung:
231 Außerdem erreicht die Marktliberalisierung infolge des zweiten
232 Eisenbahnpaketes von 2004 nicht in allen Mitgliedsstaaten den gleichen Stand,

233 da etablierte Güterverkehrsbetreiber stets von ihrer historischen Vorrangstellung
234 und diskriminierenden Praktiken gegenüber neuen Marktteilnehmern
235 profitieren. Erhöhter Wettbewerb im Schienenverkehrssektor ist für eine
236 Stärkung des Schienengüterverkehrs allerdings unerlässlich, weshalb die Junge
237 Union Ravensburg fordert, die zur Gewährleistung der Wettbewerbsneutralität
238 eingerichteten nationalen Regulierungsstellen mit mehr Befugnissen und Mitteln
239 auszustatten, damit selbige ihre Aufgaben zufriedenstellend erfüllen können.

240

241 **B) Personenverkehr: mit Nutzerfreundlichkeit punkten!**

242

243 ...Beteiligung der Reisenden an den Kosten
244 ökologischer Folgen stärken:

245 Die klimaschädlichste Art, sich fortzubewegen, ist das Fliegen. Ein Flug von
246 Deutschland auf die Malediven und zurück (Entfernung: 2 x 8.000 km) verursacht
247 pro Person eine Klimawirkung von über fünf Tonnen CO_2 . Mit einem
248 Mittelklassewagen kann man dafür mehr als 25.000 km fahren.

249

250 Dennoch sind Flugreisen für viele Reiseziele wegen der großen Entfernungen
251 quasi zwingend. Innerhalb Deutschlands gibt es aber häufig umweltfreundlichere
252 Alternativen mit Bahn oder Bus.

253

254 Inzwischen gibt es verschiedene Anbieter für sogenannte CO_2 -
255 Kompensationsdienstleistungen. Dabei zahlt der Reisende einen zusätzlichen
256 Betrag zum Flugticket und unterstützt damit konkrete Klimaschutzprojekte.
257 Derzeit ist die Beteiligung an der CO_2 -Kompensation für Reisende freiwillig.

258

259 Aufgrund der erheblichen negativen ökologischen Folgen des Fliegens und der
260 Vielzahl und des Komforts der Alternativen zu Inlandsflügen, fordert die Junge
261 Union Ravensburg, die Beteiligung an der CO_2 -Kompensation bei Inlandsflügen
262 für alle Flugreisende verbindlich zu gestalten.

263

264 ...den Öffentlichen Verkehr finanziell attraktiver
265 machen:

266 Um Umwelt- und Klimaschutzziele zu verfolgen, muss die Nutzung des
267 Öffentlichen Verkehrs für Kurz- und Mittel- als auch für Langstrecken finanziell
268 attraktiver gemacht werden.

269
270 Deshalb fordert die Junge Union Ravensburg die Einrichtung eines 1000-Euro-
271 Tickets der Deutschen Bahn. Für einmalig 1000 Euro sollen Reisende ein Jahr lang
272 unbegrenzt Strecken mit der Bahn zurücklegen können.

273
274 Um auch Mobilitätstarife auf regionaler Ebene abzudecken, fordert die Junge
275 Union Ravensburg des Weiteren die Einrichtung eines 365-Euro-Tickets der
276 regionalen Verkehrsverbunde, das nach demselben Prinzip funktioniert.

277
278 ...lokalspezifische geographische und
279 demographische Gegebenheiten berücksichtigen:
280 Die Junge Union Ravensburg möchte daran erinnern, lokalspezifische
281 geographische und demographische Gegebenheiten in der Debatte bezüglich
282 umwelt- und klimapolitischer Ziele zu berücksichtigen. Eine
283 Dekarbonisierungspolitik, die keine Differenzierungen zwischen ländlichen und
284 (groß-)städtischen Räumen sowie für besonders betroffene Personengruppen
285 vornimmt und beinhaltet, dürfte die Lebenshaltungskosten in ländlichen Räumen
286 besonders stark erhöhen und weitere Abwanderungen in die Städte mit
287 befördern. Die JU Ravensburg warnt folglich davor, die zunehmende
288 Abwanderung von mitunter jungen, gut ausgebildeten Fachkräften aus
289 Schrumpfungsregionen im Zuge umwelt- und klimapolitischer zu verstärken und
290 damit ökonomischen Möglichkeiten besagter Regionen nachhaltig zu schmälern.

291
292 Darüber hinaus ist nicht zu vernachlässigen, dass das Bedürfnis der Menschen
293 nach Flexibilität auch im ländlichen Raum besteht. So führt die zunehmende
294 Komplexität von Lebensrealitäten zu steigenden Mobilitätserfordernissen und -
295 ansprüchen. Wie kein zweiter steht der motorisierte Individualverkehr dabei für
296 spontane Anpassungsfähigkeit und wird gern bei sich täglich verändernden
297 Tagesabläufen genutzt. Gerade zerstreut besiedelte ländliche Räume mit großen
298 Distanzen zwischen verschiedenen wichtigen Orten täglichen Lebens wie
299 Arbeitsplatz, Schulen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten werden es schwer

300 haben, in Zukunft ein adäquates Alternativangebot zum Privat-Pkw aufzubauen
301 oder aufrechtzuerhalten, das sowohl seitens der Aufgabenträger als auch seitens
302 der Nutzerinnen und Nutzer finanzierbar bleibt.

303
304 Deshalb ruft die Junge Union Ravensburg dazu auf, die besonderen
305 Schwierigkeiten, denen diese Regionen und Teile der Bevölkerung bei der
306 Ausgestaltung umwelt- und klimapolitischer Maßnahmen ausgesetzt sind, nicht
307 zu ignorieren. Aufgabe der Politik aller Ebenen ist es, diesen Regionen und
308 Bevölkerungsgruppen dabei zu helfen, ihren Teil zum Schutz der Umwelt und
309 Kampf gegen den Klimawandel beizutragen.

310
311 Auch in der Umweltgestaltung sollten die Bedürfnisse der Bewohner des
312 ländlichen Raums stets in Entscheidungsprozesse miteingebunden werden.
313 Denn ländliche Räume sind bereits heute typische Transiträume. Bei steigendem
314 Güterverkehrsaufkommen aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen werden
315 die Lärmbelastungen und die Zerschneidung von Ortschaften und Naturräumen
316 durch stark befahrene überregionale Trassen tendenziell weiter zunehmen. Auch
317 zusätzliche Flächenversiegelungen durch Kapazitätserweiterungen oder den Bau
318 von Umgehungsstraßen sind damit zu erwarten. Die Junge Union Ravensburg
319 fordert dazu auf, im Zuge dieser Entwicklungen darauf achten, die Attraktivität
320 des ländlichen Raums nicht zu belasten und weiter zu stärken, um der
321 zunehmenden Abwanderung entgegenzuwirken.

322
323 ...Städte- und Standortplanung effizienter
324 gestalten:

325 In Erwartung einer intensiveren Dekarbonisierungspolitik sollten
326 Mobilitätsaspekte verstärkt bei der kommunalen Standortplanung berücksichtigt
327 werden. Dies betrifft beispielsweise die Siedlungsentwicklung, die gezielt entlang
328 von Achsen des Schienen- und Schnellbusverkehrs sowie in der Umgebung der
329 Bahnhöfen bzw. Haltestellen gefördert werden sollte. Dazu trägt auch die
330 Innenverdichtung in kleinen und mittleren Städten sowie die gezielte
331 Vermeidung von Leerständen in den Siedlungskernen bei.

332

333 Die Junge Union Ravensburg erinnert daran, dass zwar an intelligenten und
334 praktischen Mobilitätskonzepten gearbeitet werden muss, aber nach Möglichkeit
335 auch die Aktionsräume der Menschen verringert werden müssen bzw. der Trend
336 steigender täglicher Wegelängen gebrochen werden muss, um klimarelevante
337 Effekte hervorbringen können. So stärken erst kompaktere Siedlungsstrukturen
338 sowie dezentralere Versorgungsstandorte und Anlaufziele die Voraussetzungen
339 für deutlich weniger Pkw-Abhängigkeit und mehr Rad- und Fußverkehr. Ziel der
340 Regionalplanung sollte daher eine Konzentration auf Siedlungsschwerpunkte
341 und Siedlungsachsen sein - unter Ausrichtung auf Knoten und Haltepunkte des
342 öffentlichen Verkehrs. In ländlichen Einzugsgebieten mit weniger als 1.000
343 Einwohnern ist die Nahversorgung im unmittelbaren Nahbereich oftmals
344 gefährdet. Vor allem für Personen ohne Pkw sind die mangelnde Nahversorgung
345 durch Dorfläden und medizinische Versorgungseinrichtungen oft problematisch.
346 Ansatzpunkte sind Co-Finanzierung oder Anschubfinanzierung sowie eine
347 geeignete Qualifikation für Versorgungszentren, Gemeinschaftshäuser,
348 Nachbarschaftsläden, mobile Dienstleistungen und ähnliche Formen der
349 dezentralen Versorgung. Die Junge Union Ravensburg fordert die Länder und
350 Kommunen auf, zu prüfen, in welchen Fällen bzw. unter welchen
351 Rahmenbedingungen mobile Dienste hier ökologischer und effizienter sind als
352 stationäre.

353
354 Auch der kontraproduktive Wettbewerb zwischen benachbarten Kommunen bei
355 der Bereitstellung von Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsflächen führt oftmals
356 zu einer zunehmenden und ökologisch schädlichen Flächenversiegelung. Die
357 Junge Union fordert die Kommunen auf, hier nachhaltig zu arbeiten und
358 Synergien zu nutzen anstatt diesen schädlichen Wettbewerb voranzutreiben.

359
360 Ferner sieht die Junge Union einen Bedarf an neuen und weitreichenden
361 Indikatoren zur Messung der Effekte von eingeführten Maßnahmen, da der
362 ausschließliche Blick auf die CO_2 -Einsparung oft zu kurz greift. Vornehmlich sollte
363 eine Erweiterung um soziale Indikatoren, die beispielsweise zeigen, wie viele
364 Menschen durch die betreffenden Maßnahmen nun zusätzliche Möglichkeiten
365 erhalten und welche Folgeinitiativen durch die betreffende Maßnahme ausgelöst
366 werden konnten.

367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401

...den Radverkehr stärken:

Vor allem für kurze und mittellange Strecken spielt der Radverkehr schon jetzt eine große Rolle, die weiter ausgebaut werden sollte, denn an dieser Stelle kann der Radverkehr bei den Reisezeiten durchaus mit dem MIV und dem ÖPNV mithalten oder weist sogar Vorsprünge auf. Positive Nebeneffekte sind die Gesundheitsförderung und Senkung der Lärmbelästigung.

Deshalb spricht sich die Junge Union Ravensburg klar dafür aus, den Radverkehrsanteil am Gesamtpersonenverkehrsaufkommen zu erhöhen. Dazu empfiehlt die Junge Union Ravensburg, die Radwege-Infrastruktur auszubauen sowie regelmäßig zu pflegen. So tragen ein durchgängig leistungsfähiges Hauptradwegenetz, welches höhere Geschwindigkeiten und sichere Überholvorgänge erlaubt, sowie ein Nebenstraßennetz, das einzelne Quartiere erschließt, zur Beliebtheit des Radfahrens als Verkehrsmittel für Kurzstrecken bei. Eine weitere geeignete Maßnahme ist die Einrichtung von Radschnellverbindungen entlang städtischer Hauptachsen, beispielsweise eine Anbindung zum Hauptbahnhof sowie weiterer Bahnhaltepunkte und Verkehrsknoten in der Innenstadt, in Gewerbegebiete, an Verwaltungs- oder Schulzentren und entlang Pendlerverflechtungen. Auch die Ausgestaltung der Infrastruktur kann einen wesentlichen Beitrag zum mit der Nutzung verbundenen Komfort leisten – beispielhaft sind hier ein einheitliches Erscheinungsbild durch Roteinfärbung von Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Furten und Fahrradstraßen, eine Nullabsenkung (alternativ 3 cm Bordsteinhöhe) zwischen Fahrbahn und Radweg an Furten, eine Ausgestaltung des Hauptnetzes mit Asphaltdecke oder Betonpflaster und eine sichere Führung und Umleitung des Radverkehrs in Baustellenbereichen und bei Sperrungen. Lücken im bereits bestehenden Radwegenetz sollten geschlossen werden.

Auch die multimodale Verknüpfung ist ein Handlungsfeld, welches Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen hat. So spricht sich die Junge Union Ravensburg dafür aus, die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr weiter auszubauen, gute Beleuchtung, Überdachung und soziale Kontrolle von

402 Abstellanlagen sowie der grundsätzliche Ausbau von Abstellanlagen in
403 Wohnvierteln, Haltestellen, Verkehrsknoten sowie Schulen und weiteren
404 Bildungseinrichtungen aus. Um Sicherheit, Komfort und Attraktivität zu
405 gewährleisten, ist auf die Empfehlungen der Forschungsgemeinschaft Straßen-
406 und Verkehrswesen (FGSV) zu achten. So kann der Radverkehr auch im
407 ländlichen Raum zumindest für die erste und letzte Meile zu einer echten
408 Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden. Hier sind die Städte und
409 Gemeinden gefordert, ihre Planungs- und Umsetzungsfähigkeit zu beweisen.

410

411

412 Darüber hinaus können Radschnellwege attraktive Alternativen für Pendler sein
413 und sollten vor allem auf bekannten Pendlerstrecken und zur Verbindung von
414 wichtigen Zielen im ländlichen Raum genutzt werden. Idealerweise verlaufen
415 diese Schnellwege kreuzungsfrei. Bei der Planung von gemeindeübergreifenden
416 Radschnellwegen sind neben den Kommunen auch das entsprechende Land
417 bzw. die betreffenden Länder einzubeziehen.

418

419 ... eine Datengrundlage für die Verkehrsplanung
420 schaffen und verwenden:

421 Eine zuverlässige und einheitliche Datengrundlage ist unerlässlich zur Planung
422 von Verkehrsangeboten, die zu den realen Verkehrsverflechtungen und -
423 bedarfen passen. Dies wird umso wichtiger, da in den meisten ländlichen
424 Räumen viele Verkehrsverflechtungen auch über Kreis- und Landesgrenzen
425 hinweg vor und auch die angesteuerten Ziele der Bevölkerung oft über
426 Verwaltungsgrenzen hinweggehen.

427 Deshalb fordert die Junge Union Ravensburg Bundesinstitutionen wie das
428 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumplanung (BBSR) dazu auf,
429 entscheidungsrelevante kommunale Daten zu den wichtigsten
430 Versorgungsstandorten oder Verkehrsverflechtungen bundesweit einheitlich zur
431 Verfügung zu stellen und einen methodischen Leitfaden zur Erhebung als auch
432 Bereitstellung solcher Daten zu entwickeln und einheitliche Standards zu
433 definieren. Beispielhaft sind Geoportale zur Bereitstellung georeferenzierter
434 Daten zu Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, Verkehrsangeboten und
435 Bevölkerungsprognose auf Landkreis -und/ oder Landesebene sinnvolle

436 Instrumente, deren Aus- und Aufbau durch geeignete Förderprogramme
437 unterstützt werden sollten.

438
439 **...Mobilitätsstationen und Ressourceneffizienz im**
440 **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**
441 **etablieren:**

442 Zentrale Umsteigehaltestellen können spielen ein Schlüsselrolle bei der
443 komfortableren und effizienteren Gestaltung des ÖPNV. Um die negativen
444 Einflüsse von Sicherheits- und Bequemlichkeitslücken zu minimieren, sind diese
445 Mobilitätsstationen barrierefrei und gut beleuchtet zu gestalten, Wetterschutz
446 und direkte Sichtbeziehungen oder zumindest eine klare Wegeleitung zu den
447 Umstiegs-Verkehrsmitteln bieten und kurze Umsteigezeiten sicherzustellen.
448 Die Junge Union Ravensburg ruft die Länder deshalb dazu auf, zusätzlich zur
449 Kommunalrichtlinie des Bundes weitere Ideenwettbewerbe und
450 Förderprogramme einzuführen und die zeitnahe Umsetzung von
451 Mobilitätsstationen auch in ländlichen Räumen zu unterstützen.

452 Den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes (§ 8 Abs. 3 PBefG
453) gemäß und den ÖPNV-Gesetzen der Länder entsprechend sind die Landkreise
454 und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger zuständig für die Ausarbeitung
455 der Nahverkehrspläne. In der Praxis werden diese jedoch mit sehr
456 unterschiedlicher Regelmäßigkeit und Qualität umgesetzt. Um das Ziel der
457 Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu erreichen, ruft die Junge Union
458 die Bundesländer dazu auf, einheitliche Anforderungen für die Nahverkehrspläne
459 entlang fester Leitlinien und Indikatoren zu erarbeiten.

460
461 **...Car Sharing fördern:**

462 Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt je nach örtlichen Verhältnissen etwa vier bis
463 acht Fahrzeuge, da die Nutzer vielfach ihr eigenes Auto abschaffen. Das entlastet
464 nicht nur die Umwelt durch Bündelung von Ressourcen, sondern schafft auch
465 wertvollen öffentlichen Lebensraum auf Straßen und Plätzen in den Städten und
466 verbessert so die Lebensqualität der Bürger.

467 Dennoch führen die geringen Nutzerzahlen vor allem in ländlichen Räumen
468 dazu, dass kommerzielles Car-Sharing in sehr vielen Fällen nicht wirtschaftlich ist.
469 Außerdem ist die Anzahl privater Car-Sharing-Anbieter aufgrund
470 versicherungsrechtlicher Bedenken immer noch gering. Deshalb funktioniert

471 ländliches Car-Sharing derzeit noch am ehesten als (bezuschusstes) Angebot der
472 Kommunen oder als Verein engagierter Privathaushalte.

473 Die Junge Union Ravensburg fordert, dass verschiedene Rechtsvorschriften wie
474 öffentliches Dienstrecht, Steuerrecht und Versicherungsrecht von Bund und
475 Ländern angepasst werden, sodass Car-Sharing gegenüber der individuellen
476 Pkw-Nutzung gefördert werden kann.

477 Um Car-Sharing weiter zu fördern, empfiehlt die Junge Union Ravensburg
478 zusätzlich, die Bereitstellung öffentlicher Stellplätze in dicht besiedelten
479 Wohngebieten zu erhöhen und damit die Wahrnehmung des Car-Sharing-
480 Angebotes deutlich zu verbessern und Zugangsbarrieren herabzusetzen.
481 Insbesondere an Verkehrsknoten bzw. Mobilitätsstationen muss bequemer und
482 praktischer Zugang zu Car-Sharing Angeboten gewährleistet werden, um Car-
483 Sharing langfristig zu etablieren.

484
485 ... den motorisierten Individualverkehr optimieren:
486 Für die alltäglichen Anforderungen an die im ländlichen Raum wohnhaften
487 Bürger und deren Bedürfnisse ist der private Pkw nach wie vor am besten
488 geeignet. Die Junge Union ruft erneut dazu auf, dies anzuerkennen und bei der
489 Debatte um die Dekarbonisierung des Verkehrs eine Differenzierung zwischen
490 urbanen und ländlichen Gebieten vorzunehmen. Eine Reform der Entfernungs-
491 bzw. Pendlerpauschale als klimapolitische Maßnahme lehnt die Junge Union
492 Ravensburg daher entschieden ab.

493 Denn um den Bürgern der ländlichen Gebiete auch bei der Verfolgung klima-
494 und umweltpolitischer Ziele stets Mobilität und Flexibilität zu gewährleisten, ist
495 auch eine Optimierung und Modifizierung des motorisierten Individualverkehrs
496 ein wirtschaftlich, sozial und ökologisch tragfähiger Weg, der eingeschlagen bzw.
497 stärker verfolgt werden sollte. Auch eine Studie der UNEP sieht in
498 ökoeffizienteren Pkw-Flotten große Reduktionspotenziale für das Erreichen der
499 weltweiten UN-Klimaschutzziele des Pariser Abkommens.

500
501 ...Elektromobilität sinnvoll ausbauen:
502 Effizienzsteigerung Privater Kraftfahrzeuge und die Förderung von
503 Elektromobilität sind Stichworte, die individuelle Bedürfnisse der Bürger nicht
504 vernachlässigen und gleichwohl ökologisch vorteilhaft sind. Allerdings betont die
505 Junge Union Ravensburg, dass der Fokus für Förderprogramme für

506 Elektromobilität auch nur auf diejenigen Fahrzeuge gelegt wird, deren tägliche
507 Fahrtlängen innerhalb der aktuellen Reichweite der Akkumulatoren liegen, die
508 andererseits aber täglich auch durchweg über mehrere Stunden benutzt werden
509 und nicht nur „Steh-zeuge“ sind. Sinnlose Investitionen sind unnötige
510 Verschwendung von Steuergeldern, die keinen Mehrwert bringen. Außerdem
511 unterstreicht die Junge Union Ravensburg, dass diese Maßnahmen nur dann
512 effizient sind, sofern auch eine dichte und zuverlässige Lade-Infrastruktur
513 etabliert wird. Vornehmlich auf öffentlichen Flächen, aber auch an den Quellen
514 und Senken des motorisierten Verkehrs – namentlich in Gewerbe- und
515 Wohngebieten – müssen Ladesäulen eingerichtet werden. Die Initiierung
516 genannter Maßnahmen muss durch den Bund erfolgen, die Umsetzung
517 wiederum durch Kommunen und Unternehmen sowie Privatpersonen.

518
519 ...zielorientiert kommunizieren und Alternativen
520 bewusst machen:

521 Die Amelioration des Angebotes im Öffentlichen Verkehr spielt eine
522 Schlüsselrolle bei der Reduzierung der Emissionen des motorisierten
523 Individualverkehrs. Dennoch ist es ebenso wichtig, die Alternativen zum Privat-
524 Pkw auch ansprechend und zielgruppenbezogen zu bewerben. Ein stärkeres
525 Marketing und eine durchgängigere und leichtere Auskunft und Buchbarkeit von
526 Angebot sowie stärkere Transparenz der externen Kosten im Verkehrsbereich
527 ermöglichen den Bürgern, Kosten realitätstreu abzuwägen und präzisieren somit
528 ihr Entscheidungsverhalten, was oft zu Gunsten des ÖPNV ausfällt.

529
530 Derzeit existiert eine Vielzahl an Auskunfts- und Buchungsportalen
531 unterschiedlicher Mobilitätsanbieter. Um Multimodalität allerdings bequem und
532 niederschwellig zu gestalten, sind integrierte Auskunfts- und Buchungsportale
533 sehr hilfreich, da so die Notwendigkeit, sich für alle Dienste separat anzumelden,
534 entfällt und außerdem der Umstieg zwischen den Mobilitäts- und Sharing-
535 Angeboten wird erleichtert. Als ÖPNV Aufgabenträger stehen hier insbesondere
536 die Landkreise und kreisfreien Städte für das Erstellen der Nahverkehrspläne in
537 Verantwortung. Die Bundesländer fordert die Junge Union Ravensburg auf,
538 entsprechende Förderprogramme für den Ausbau, die Evaluation und Pflege

539 solcher multimodaler Auskunfts- und Buchungsportale aufzusetzen, da die
540 kommunale Ebene in der Regel räumlich begrenzt ist.

541 Im Zuge der Erarbeitung besagter Nahverkehrspläne sollten auch externe
542 Verkehrskosten sichtbar gemacht werden. So könnte eine Aufstellung von
543 internen und externen Verkehrskosten aufzeigen, welche Verkehrsformen
544 welche Kosten verursachen, um Finanzierungsbedarfe realistisch darzustellen.
545 Jedoch birgt die Ermittlung von externen Kosten noch erheblichen
546 Forschungsbedarf. Die Junge Union Ravensburg spricht sich für eine Entwicklung
547 von komfortablen, praxisgeeigneten und kostengünstigen Berechnungs-Tools
548 aus, die dann breitenwirksam zu bewerben sind.

549 ...alternative Antriebstechniken (weiter-
551)entwickeln:

552 Doch ist der Straßenverkehr nicht der einzige Verkehrsbereich, in welchem ein
553 akuter Bedarf nach einer Wende besteht. Gerade im Luftverkehr existiert ebenso
554 ein riesiges Einsparpotenzial, welches es auszuschöpfen gilt. Doch entgegen
555 vieler lauter Schreie nach Flugverboten bedarf es nach Ansicht der Jungen Union
556 Ravensburg vielmehr alternative Antriebe, da nur mit solchen die
557 Herausforderung des klimafreundlichen Fliegens gemeistert werden kann. Schon
558 heute zeichnen sich große Fortschritte bei der Entwicklung der sogenannten
559 „Power-to-Liquid“ Methode ab, welche ermöglicht, elektrische Energie in
560 höchster Dichte auf eine Trägerflüssigkeit zu übertragen. Die Eröffnung des
561 Forschungsstandortes in der Lausitz kann jedoch nur ein erster Schritt auf dem
562 langen Weg zu einer klimafreundlicheren Luftfahrt sein. Im weiteren Vorgehen
563 soll nach Ermessen der Jungen Union Ravensburg die Zusammenarbeit mit
564 unseren europäischen Freunden im aeronautischen Bereich gesucht werden, um
565 geschlossen als die weltweit führende Kraft dieser Entwicklung Maßstäbe zu
566 setzen.

567

568 **II LANDWIRTSCHAFT**

569 Die Gemeinsame Agrarpolitik nachhaltig
570 weiterentwickeln...

571

572 Für den Zeitraum 2014-2020 stellen die Mittel für die Finanzierung der
573 Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) mit einem Anteil von 38 Prozent den größten
574 Ausgabenblock im mehrjährigen Finanzrahmen der Europäischen Union dar.
575 Die bereits im EWG Vertrag von 1957 vor dem Hintergrund der damaligen
576 Versorgungslage formulierten Ziele der GAP sind auch durch die Lissabon-
577 Verträge unverändert geblieben und beanspruchen weiterhin Gültigkeit. Mit der
578 GAP soll die Produktivität der Landwirtschaft gesteigert, auf diese Weise der
579 landwirtschaftlichen Bevölkerung eine angemessene Lebenshaltung
580 gewährleistet, die Märkte stabilisiert, die Versorgung sichergestellt und für
581 angemessene Verbraucherpreise gesorgt werden. Neue Handlungsfelder, wie
582 Umweltschutz und der Kampf gegen den Klimawandel sowie struktur- und
583 außenwirtschaftspolitische Aspekte und die Gestaltung lebenswerter ländlicher
584 Räume sind Chancen und Herausforderungen, an denen sich die GAP nach 2020
585 verstärkt orientieren muss.

586
587 Die Ausgaben der GAP werden aus zwei verschiedenen Fonds bzw. auf Basis
588 eines sogenannten Zwei-Säulen-Modells finanziert:

589 Der Europäische Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) finanziert
590 Direktzahlungen, die bei der Einhaltung festgelegter Voraussetzungen je Hektar
591 bewirtschafteter Fläche an Landwirte ausbezahlt werden, sowie Maßnahmen zur
592 Stützung der Agrarmärkte, wie Lagerhaltung, Absatz- und
593 Innovationsförderungsmaßnahmen für Agrarerzeugnisse und Schulmilch- und
594 Schulobstprogramme.

595 15 Prozent der Mittel des EGFL, also der ersten Säule, können derzeit laut EU-
596 Recht in den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
597 ländlichen Raums (ELER), also in die zweite Säule der GAP, umgeschichtet
598 werden. Der ELER finanziert die Förderprogramme der Mitgliedsstaaten, welche
599 im Rahmen der Kofinanzierung eigene Finanzmittel zur Umsetzung bereitstellen
600 müssen. Für die Jahre 2018 bis 2020 hat Deutschland auf von 4,5 Prozent bis 2017
601 auf 6 Prozent erhöht. Diese politisch zweckgebundenen Mittel sollen
602 ausschließlich landwirtschaftliche Vorhaben, wie Agrarumweltmaßnahmen und
603 die Stärkung besonders tiergerechter Haltungsformen, die Förderung von
604 Grünland sowie die Förderung des Ökolandbaus unterstützt werden.

605

606 Im Juni 2018 hat die Kommission ihre Legislativvorschläge für die GAP ab 2021
607 vorgestellt. Von besonderem Interesse im Rahmen dieser GAP-Reform ist das in
608 den Legislativvorschlägen vorgestellte „Delivery-Modell“ (Umsetzungsmodell).
609 Dieses sieht im Vergleich zur derzeitigen GAP eine Kompetenzverlagerung von
610 der EU zum Mitgliedstaat vor. Die EU würde sich stärker als derzeit darauf
611 fokussieren, Ziele und Rahmenbedingungen vorzugeben und die konkrete
612 Ausgestaltung agrarpolitischer Maßnahmen den Mitgliedsstaaten überlassen.
613 Zentrale Voraussetzung für dieses „Delivery-Modell“ ist eine
614 Leistungsüberwachung von Seiten der Kommission auf Basis von Output-,
615 Ergebnis- und Wirkungsindikatoren.

616 Zukünftig soll jeder Mitgliedstaat einen GAP-Strategieplan erstellen.
617 Entsprechend den spezifischen Zielen und den ermittelten Bedürfnissen soll der
618 Mitgliedstaat Zielwerte festlegen, Interventionen (Maßnahmen) definieren und
619 Finanzmittel zuweisen. Innerhalb dieses Strategieplanes hinterlegen die
620 Mitgliedstaaten beide Säulen, und somit nicht wie bisher in den Programmen zur
621 ländlichen Entwicklung nur die zweite Säule, mit Maßnahmen und Finanzmitteln,
622 um die spezifischen Herausforderungen von Landwirtschaft und ländlichen
623 Räumen möglichst zielgenau zu adressieren. Damit kann die Umsetzung der
624 erste Säule mit dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL)
625 zukünftig von den Mitgliedstaaten stärker als bisher gestaltet und an ihre
626 jeweiligen Erfordernisse angepasst werden.

627 Weiterhin können bis zu 15% der Mittel aus dem EGFL in den EREL
628 umgeschichtet werden. Hinzu kommen weitere Möglichkeiten, Mittel in die 2.
629 Säule umzuschichten. So können die Mitgliedstaaten weitere Umschichtungen
630 bis zu einer Höhe von 15 % der Direktzahlungsmittel für die Finanzierung von
631 Klima- und Umweltbelangen bzw. 2 % für die Junglandwirteförderung im ELER
632 vornehmen. Wie bisher müssen Mittel, die in die 2. Säule umgeschichtet werden,
633 nicht durch die Mitgliedstaaten kofinanziert werden.

634
635 ...Direktzahlungen als unersetzbares Mittel für
636 unsere Landwirtschaft:

637 Die Junge Union Ravensburg begrüßt den Umstand, dass durch diese Stärkung
638 der Subsidiarität bürokratische Hürden abgebaut werden und stärkere
639 Ergebnisorientierung sowie Effizienz im Hinblick auf die Ziele der GAP ermöglicht
640 werden.

641 Zudem spricht sich die Junge Union Ravensburg für die Entscheidung der
642 Kommission, das System der Direktfördermittel beibehalten zu wollen, aus, da
643 die Landwirtschaft besonders strengen Vorschriften und Einschränkungen
644 insbesondere im Bereich Tier- und Umweltschutz ausgesetzt ist und dennoch
645 einen unverzichtbaren und nicht ersetzbaren Teil zum Strukturert, der
646 Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und zum Erhalt der
647 Artenvielfalt in Flora und Fauna im ländlichen Raum beiträgt. Daher sind die
648 Direktzahlungen ein legitimer Ausgleich für besagte Leistungen, die vom Markt
649 nicht adäquat entlohnt werden. Vor allem im Hinblick auf die globale
650 Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Landwirtschaft ist an diesen
651 Direktzahlungen festzuhalten, die auch in schwierigen Zeiten schlechter Ernte für
652 Stabilität sorgen können.

653
654 ...Junglandwirte unterstützen:

655 Ferner unterstützt die Junge Union Ravensburg die Möglichkeit, Junglandwirte
656 im Rahmen der zweiten Säule zu helfen, mit anfänglichen Kapitalkosten und
657 unsicheren Einkommen umzugehen und die europäische Landwirtschaft
658 nachhaltig ökologisch zu stärken. Deshalb ruft die Junge Union Ravensburg die
659 Bundesregierung Deutschlands dringend dazu auf, von dieser Möglichkeit nach
660 2020 Gebrauch zu machen.

661
662 ...Umweltaspekte zielorientiert in den legislativen
663 Rahmen einbetten:

664 Das Erfüllen der als Cross-Compliance bekannten Anforderungen bildet in der
665 laufenden Förderperiode die Voraussetzung für den Erhalt von
666 flächengebundenen Zahlungen im Rahmen der GAP. Für den Erhalt der
667 Ökologisierungskomponente der Direktzahlungen (Greening-Prämie) müssen
668 derzeit die Greening-Anforderungen erfüllt werden. Ziel ist es, die
669 Hektarprämien für die Landwirte um zusätzliche Umweltleistungen zu erweitern,
670 die von allen Landwirten verpflichtend zu erfüllen sind. Eine Nichterfüllung des
671 Greenings kann zur Kürzung der Basisprämie führen. Die Junge Union

672 Ravensburg erachtet derartige Förderprämien für Umweltleistungen als richtiges
673 Mittel, kritisiert allerdings, dass die Flexibilität der Landwirte durch
674 Auswahlmöglichkeiten aus einer Vielzahl an Maßnahmen ineffizient ist.
675 Insbesondere, da eine Vielzahl der Maßnahmen nicht vorrangig an Umwelt-
676 und Klimazielen orientiert sind, sondern vielmehr auf einfache Kontrollierbarkeit
677 und Sanktionierungsmechanismen. Auch der bürokratische Aufwand in der
678 Verwaltung, um die Umsetzung besagter Maßnahmen zu prüfen, als auch auf
679 den landwirtschaftlichen Betrieben, raubt unnötig Ressourcen.

680

681 Den Legislativvorschlägen nach sollen die Grundvoraussetzungen für den Erhalt
682 von Zahlungen als „Konditionalität“ weitergeführt werden. Diese Konditionalität
683 beinhaltet die jetzigen Anforderungen des Cross-Compliance sowie die
684 Verpflichtungen des bisherigen „Greenings“ der ersten Säule. Das System von
685 Konditionalitäten ist im GAP-Strategieplan zu spezifizieren, wo auch die
686 Sanktionen für Verstöße festgelegt werden sollen. Für die erste Säule ist eine
687 neuen Öko-Regelung („Eco-Schemes“) vorgesehen. Diese Eco-Schemes sollen
688 aus dem Budget für die zukünftigen Direktzahlungen finanziert werden. Diese
689 Zahlungen sollen für Bewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen, die den Zielen des
690 Umwelt- und Klimaschutzes dienen. Die Teilnahme der landwirtschaftlichen
691 Betriebe erfolgt auf freiwilliger Basis. Die Eco-Schemes müssen zwar von den
692 Mitgliedstaaten angeboten werden, sind aber nicht mit einem
693 Mindestbudgetansatz hinterlegt.

694 Die Legislativvorschläge lassen zwei Möglichkeiten der Umsetzung für die
695 Mitgliedstaaten zu. In der ersten Möglichkeit können die Mitgliedstaaten
696 vorsehen, dass die Zahlungen für die Maßnahmen der Eco- Schemes zusätzlich
697 zu einer „Einkommensgrundstützung für Nachhaltigkeit“ (diese entspricht der
698 Basisprämie aus den bisherigen Direktzahlungen) erfolgen. Dies bedeutet, die
699 Zahlungen dürfen eine einkommensstützende Wirkung haben. In der zweiten
700 Möglichkeit muss sich die Höhe der Zahlungen an den Kosten bzw.
701 Einkommensverlusten des Landwirtes orientieren, analog zur Regelung für
702 Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen.

703 Die Junge Union Ravensburg befürwortet die erste Möglichkeit der Umsetzung
704 und fordert die Bundesregierung Deutschlands auf, die einkommensstützende
705 Wirkung zu entfalten. Insbesondere die Errechnung der Zahlungen bzw. Kosten
706 sowie der zu entlohnende Wert der Leistungen der Landwirte wird ansonsten in
707 erheblichem Umfang Arbeitskräfte in der Agrarverwaltung binden und die
708 Landwirte mit noch mehr bürokratischem Aufwand belasten, der bereits in der
709 laufenden Förderperiode zu hoch ist und sich negativ auf die Leistungen der
710 Landwirte auswirkt.

711 Grundsätzlich schätzt die Junge Union Ravensburg das neue Format der Eco-
712 Schemes, welches auch für die Landwirte attraktiver sein dürfte, da es ein höheres
713 Maß an Flexibilität bietet. Aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes haben Eco-
714 Schemes ebenfalls den Vorteil, dass keine Probleme im Hinblick auf einen
715 vorzeitigen Maßnahmenbeginn auftreten. Im Rahmen der zweiten Säule können
716 Blühflächen beispielsweise erst im Frühjahr des ersten Maßnahmenjahres
717 angelegt werden, obwohl aus naturschutzfachlicher und agronomischer Sicht
718 eine Anlage im Herbst des Vorjahres oft sinnvoller wäre.

719 ...kleine landwirtschaftliche Betriebe schützen:
720 Für bedauerlich, da strukturpolitisch und langfristig auch umweltpolitisch nicht
721 sinnvoll hält die Junge Union Ravensburg allerdings die Tatsache, dass bisherige
722 Ausnahmeregelungen für kleinere landwirtschaftliche Betriebe beim Greening
723 nicht mehr greifen. Die Junge Union Ravensburg fordert die EU-Kommission
724 dringendst auf, diese Ausnahmeregelungen wieder in die Konditionalitäten
725 aufzunehmen. Vor allem als Stabilitäts- und Sicherheitsfaktor in volatilen
726 Agrarmärkten, von dessen Schwankungen kleine und mittlere landwirtschaftliche
727 Betriebe besonders betroffen sind, sind die Ausnahmeregelungen unerlässlich,
728 um die Wettbewerbsfähigkeit der kleinen und mittleren landwirtschaftlichen
729 Betriebe zu erhalten und somit auch einen Beitrag zur Erreichung der umwelt-
730 und klimapolitischen Ziele zu leisten.

731 ...Kappungsregelung überarbeiten:
732 Für die Mitgliedsstaaten wird die Einführung einer von der Kommission
733 vorgesehenen Kappungsregelung obligatorisch sein, die alle Direktzahlungen
734 inklusive der gekoppelten Zahlungen und der Eco-Schemes betrifft. Übersteigen
735

736 die Direktzahlungen abzüglich der mit landwirtschaftlichen Tätigkeiten
737 verbunden Lohnkosten bzw. Lohnsätze einen Betrag von 60.000€ erfolgt
738 zunächst ein anteiliger und ab 100.000€ ein vollständiger Einbehalt der
739 Direktzahlungen. Die Junge Union Ravensburg hält diese Regelung für
740 widersinnig, da gerade in Regionen, in denen landwirtschaftliche Betriebe große
741 Flächen mit geringem Arbeitseinsatz bewirtschaften, der Anreiz, Maßnahmen der
742 Eco-Schemes umzusetzen, eingeschränkt sein wird. Dies gilt insbesondere,
743 sofern die Umsetzung der Eco-Schemes zu Arbeitseinsparungen führen. Ferner
744 wird die Anrechnung der Lohnaufwendungen und Lohnsätze zusätzlichen
745 erheblichen Aufwand für die Agrarverwaltung bedeuten.

746
747 ...Steuerverschwendung vermeiden:
748 Außerdem stellt sich die Frage, wie die Maßnahmen des Eco-Schemes gegen die
749 Maßnahmen der zweiten Säule abgegrenzt werden können und wie eine
750 Doppelförderung verhindert werden kann, da die Agrarumwelt- und
751 Klimamaßnahmen (AUKM) weiterhin in der zweiten Säule angeboten werden.

752 Gerade, wenn die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit wahrnehmen, bei den
753 Prämien für Maßnahmen der Eco-Schemes über die Kosten und
754 Einkommensverluste hinauszugehen, stellen sich verwaltungstechnische
755 Herausforderungen. Dies gilt insbesondere dann, wenn mit Maßnahmen der
756 zweiten Säule Flächen, die bereits über die Eco-Schemes gefördert werden,
757 weiter qualifiziert werden sollen. Ein Beispiel hierfür wäre der Fall, dass die
758 Basisförderung für den ökologischen Landbau über Eco-Schemes abgewickelt
759 und die Durchführung von bestimmten Arten. Und Biotopschutzmaßnahmen
760 über die zweite Säule durchgeführt wird. Die Junge Union befürchtet, dass hier
761 Doppelförderungen nicht vermieden werden können und eine
762 Überkompensation im Rahmen der Eco-Schemes bei der Kalkulation der Prämien
763 der zweiten Säule nicht gegengerechnet wird. Für besonders bedenklich hält die
764 Junge Union Ravensburg das Risiko, dass die Prämien in der zweiten Säule auf
765 ein solches Niveau absinken, dass die Teilnahme für Landwirte nicht mehr
766 attraktiv ist. Die Junge Union Ravensburg fordert die Kommission deshalb auf,
767 die Legislativvorschläge so zu konkretisieren und überarbeiten, dass besagte
768 Unklarheiten beseitigt und Risiken entgegengewirkt wird. Des Weiteren sieht die
769 Junge Union Ravensburg die Mitgliedsstaaten in der Pflicht, individuelle

770 Regelungen in ihren Strategiepapieren so zu treffen, dass der bürokratische
771 Aufwand für die Landwirte minimiert wird und die Auflagen transparent sowie

772

773

774 ...*Race to the bottom* verhindern:

775 Durch den Gestaltungsspielraum des „Delivery-Modells“ gibt die EU-Kommission
776 den Mitgliedsstaaten den Raum, durch eine ambitionierte Gestaltung der ersten
777 und zweiten Säule effiziente Umweltmaßnahmen umzusetzen. Die Junge Union
778 Ravensburg kritisiert jedoch, dass innerhalb dieses Gestaltungsspielraum auch
779 eine gegenteilige Umsetzung für die Mitgliedsstaaten möglich ist.
780 Unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten, z. B. aufgrund nur sehr geringer
781 Vorgaben zum Umweltschutz innerhalb bestimmter Regionen (z. B.
782 Mitgliedstaaten oder auch Bundesländer), könnten in einem Streben nach
783 Wettbewerbsvorteilen unter den Mitgliedstaaten auch die Tür für „Race to the
784 bottom“-Effekte öffnen und damit ein Risiko für die Umwelt bedeuten. Wenn die
785 Mitgliedstaaten sich aus einem Maßnahmenbündel ihren Umsetzungsweg
786 aussuchen können, um die von der Kommission vorgegebenen Ziele zu
787 erreichen, besteht die Gefahr, dass sich für den Umweltschutz im Agrarbereich
788 der niedrigste Standard durchsetzt. Dieser Effekt hatte sich ebenfalls bereits nach
789 Einführung der Greeningmaßnahmen für die Direktzahlungen eingestellt. Die
790 Junge Union Ravensburg bemängelt, dass hier offensichtlich nicht aus den
791 Fehlern der Vergangenheit gelernt wurde.

792

793 Einen Weg, die Landwirte nicht mit bürokratischem Aufwand, peniblen Auflagen und
794 unnötigen Regelungen zu belasten und dennoch ergebnisorientierte Umwelt- und
795 Klimaschutzpolitik zu verfolgen sieht die Junge Union Ravensburg in der disziplinierten
796 Überprüfung der Strategiepläne einzelner Mitgliedsstaaten durch die Kommission.
797 Doppelungseffekte und Trugschlüsse müssen konsequent vermieden und unterbunden
798 werden.

799

800 III ENERGIE

801

802 Ein umsichtiger Ausstieg aus der
803 Kohlekraft bis 2038...

804 ...Ordnung und Verstand an Stelle von Emotionen und
805 Idealismus:

806 Der Kohleausstieg bis ins 2038 ist richtig und wichtig. Dennoch offenbart uns
807 dieses große Vorhaben noch zahlreiche weitere Möglichkeiten, den Klimaschutz
808 voranzutreiben.

809
810 Die Junge Union Ravensburg ist der Ansicht, dass im Zuge der Debatte um den
811 Kohleausstieg auch mit Gegendruck auf Ordnung verwiesen werden muss,
812 anstatt rein idealistische und emotionsgetriebene Ideen kommentarlos
813 abzunicken.

814
815 In Deutschland, wo über Jahrhunderte im gesamten Kohlezyklus ein großer
816 Wissensvorsprung entstand, werden teils die innovativsten Kraftwerke der Welt
817 abgeschaltet (z.B. Block 9 in Mannheim, während in Entwicklungs- und
818 Schwellenländern zahlreiche neue Kraftwerke mit weit weniger fortschrittlicher
819 Technik ans Stromnetz angeschlossen werden. Betrachtet man den Klimawandel
820 als ein globales Phänomen, das er nunmal ist, ergibt sich daraus ein schreckliches
821 Bild.

822
823 Doch anstatt Kohle als Rohstoff völlig zu dämonisieren und aufstrebende
824 Nationen wegen ihrer Motivation auf eine positive Zukunft auf die Anklagebank
825 zu setzen, spricht sich die Junge Union Ravensburg für mehr Diplomatie und
826 Zusammenarbeit in der Lösungsfindung aus.

827
828 ...technisches Know-How in ertragreichen
829 Kooperationen nachhaltig einsetzen:

830 Eine Möglichkeit sieht die Junge Union Ravensburg in der Zusammenarbeit mit
831 Außenhandelskammern oder Wirtschaftsverbänden, welche es den deutschen
832 Forschungseinrichtungen und Energieunternehmen erleichtern, das deutsche
833 Wissen in genannte Schwellen- und Entwicklungsländer zu exportieren. Dies
834 sollte von Seiten der Ministerien für Äußeres, sowie Wirtschafts- und Energie
835 begünstigt werden, da dieser Schritt eine Bandbreite an Zielen und
836 Querschnittszielen für alle Akteure erreichbar macht. Neben einem erheblichen
837 Anteil an klimaschädlichen Treibhausgasen können durch effizientere Technik
838 auch kostspielige Ressourcen für die jeweilige Volkswirtschaft eingespart werden.

839 Ebenso werden durch die fortwährenden Aufträge qualifizierte Arbeitsplätze in
840 Deutschland gehalten. Zuletzt verbessert es außerdem die deutschen
841 Beziehungen, was sich auf zukünftige wirtschaftliche Interaktionen bezahlt
842 macht.

843
844 Eine erfolgreiche Energiewende
845 erfordert zentrales, dezentrales und
846 internationales Engagement...

847
848 Unabdingbar für eine gelungene Energiewende ist der Umstieg von fossilen auf
849 erneuerbare Energien. Wind- und Solarkraft sind jedoch stark
850 witterungsabhängig, weshalb diese zentral konzentriert auf große Kraftwerke an
851 einzelnen Standorten als Energiequellen nicht alleinig in Frage kommen.

852
853 ...Dezentralisierung und Innovation als Schlüssel:
854 Eine dezentrale Struktur dieser Energiegewinnungsmethoden könnte helfen,
855 die Versorgungssicherheit auch bei unterschiedlichen Wittereinflüssen zu
856 gewährleisten. Ebenso sind weitere Energiegewinnungsmaßnahmen wie
857 beispielsweise Geothermie oder Wasserkraft Optionen, da diese weitaus
858 konstante Energie liefern und so für eine Garantie sorgen. Die Junge Union
859 Ravensburg besteht auf eine breite Verteilung der Energiestruktur, statt nur auf
860 wenige Wege zu setzen.

861
862 ...zeiteffiziente Planung und Umsetzung:
863 Um die Energiewende gelingen zu lassen (und damit weltweit mit gutem Beispiel
864 voranzugehen), müssen Energiequellen, Netzinfrastruktur und
865 Speichermöglichkeiten im Gleichschritt fertiggestellt werden. Doch sorgen
866 zahlreiche Bürgerinitiativen oder andere Protestformen oftmals für
867 Verzögerungen oder Blockaden, welche öfter aus den Folgen unzureichender
868 Bürgerbeteiligungen entstehen. Um dies zu verhindern, fordert die Junge Union
869 Ravensburg normierte Vorgehensweisen wie stärkere Bürgerbeteiligungen im
870 Planungsprozess, sodass derartige Projekte gemäß dem Zeitplan in gewünschter
871 Qualität fertiggestellt werden könne. Ferner sollen Planungen auch international
872 nicht an Grenzen Halt machen, sondern abgesprochen werden.

873

874
875 ...internationale Zusammenarbeit:
876 Am bedeutendsten könnte aber die internationale Zusammenarbeit mit unseren
877 europäischen Freunden bei Netzausbau und -auslastung sein. Ist die deutsche
878 Energiewende heute noch von den teils deutlich überholten Kraftwerken in
879 unseren Nachbarländern – gerade zu Tiefzeiten und zu hohen Gebühren –
880 geschultert, muss in Zukunft stärker auf Zusammenarbeit gesetzt sein. So
881 könnten präzise ausgehandelte Verträge mit unseren Nachbarn für eine weitaus
882 effizientere Energiewende sorgen, welche nicht auf dem Rücken selbiger
883 ausgetragen wird und zudem auch für diese Länder Beteiligungsanreize schafft.
884 Zuletzt könnte Deutschland dadurch Gebühren sparen und der
885 Ressourcenverbrauch international sinken. Die Junge Union Ravensburg fordert
886 mehr internationale Zusammenarbeit, statt weiterhin stures nationales Handeln.

887 IV Aufforstung

888 Aufforsten mit Blick voraus...

889
890 Dass Aufforstung eine bewährte und nützliche Methode zur Erzielung unserer
891 Klimaziele darstellt, wurde spätestens im Juli durch eine Studie der ETH Zürich
892 bewiesen, die besagt, dass durch die Bepflanzung von etwa neun Millionen
893 Quadratkilometern (in etwa die Fläche der Sahara) ein großer Schritt zum Schutz
894 unseres Klimas getan ist. In Deutschland wurden in den letzten Jahrzehnten viele
895 richtige Weichen gestellt, weshalb der Wald (immerhin 32% der deutschen
896 Fläche) ein jährliches Netto-Wachstum von etwa 16,5 Millionen Kubikmetern
897 Biomasse vorweisen kann.

898
899 Dies ist jedoch nicht genug, wenn man die Potenziale von Wäldern im Kampf
900 gegen den Klimawandel, welche von der Kohlestoffspeicherung bis hin zur
901 Wolkenbildung und der damit verbundenen Reflexion der Sonneneinstrahlung
902 reicht, betrachtet. Hierzu fordert die Junge Union Ravensburg weitere
903 Maßnahmen der Aufforstung, speziell von Brachflächen.

904
905 ...gezieltes Einschreiten in der Forstwirtschaft:
906 Die erwarteten Klimaänderungen im 21. Jahrhundert werden jedoch die
907 Zusammensetzung der Baumarten in Deutschlands Wäldern beeinflussen,

908 weshalb es mit der Pflanzung irgendwelcher Bäume nicht getan ist. Wälder waren
909 aufgrund des genetischen Potenzials von Bäumen in der Lage, sich an
910 vergangene Phasen von natürlichem Klimawandel anzupassen. Da die aktuelle,
911 teilweise anthropogen bedingte Klimaveränderung eine höhere Geschwindigkeit
912 als vergleichbare historische Änderungen im Klimasystem aufweist und aufgrund
913 der Langlebigkeit von Bäumen ein Abwarten auf die natürliche Anpassung
914 voraussichtlich nicht vereinbar ist, ist ein gezieltes Einschreiten der Forstwirtschaft
915 mit zukunftsfähigen Baumarten notwendig. Hierzu fordert die Junge Union
916 Ravensburg gesetzliche Rahmenbedingungen und punktuelle finanzielle
917 Förderungen.

918

919 V WASSERSICHERHEIT

920 Nicht erst morgen ein Thema...

921 In den mitteleuropäischen Breiten ist eine Trinkwassergarantie seit Jahrzehnten
922 Standard. Zu verdanken ist es dem lokalen Niederschlagsregime, in welchem
923 konstant über das ganze Jahr Wasser verfügbar ist. Der stattfindende
924 Klimawandel verändert aller Voraussicht nach an der Niederschlagsmenge kaum
925 etwas, jedoch ist bekannt, dass sich die Niederschläge auf weniger, aber größere
926 Ereignisse konzentrieren. Auch werden immer häufiger extreme Wetterereignisse
927 wie z.B. Dürreperioden eintreten. Hier ist es notwendig, die Wasserinfrastruktur
928 mit großen und effektiven Speichermethoden auszustatten und außerdem die
929 Reinhaltung darauf anzupassen. Die Junge Union Ravensburg fordert, auf diesen
930 Gebieten bereits präventiv zu agieren, damit die Region auf kommende
931 Extremwetter-Ereignisse reagieren kann.

932

933 Außerdem ist deutschlandweit größtenteils zu viel Nitrat im Grundwasser, das
934 auch Hauptquelle unseres Trinkwassers ist. Bei der Reinigung bzw. Aufbereitung
935 des Grundwassers zu Trinkwasser haben die Kläranlagen der Kommunen folglich
936 starke und stärker werdende Probleme, die Nitratwerte für unser Trinkwasser
937 einzuhalten und garantieren zu können. Deshalb fordert die Junge Union
938 Ravensburg, dass weitergehende Maßnahmen eingeleitet werden, um die
939 Verwendung von Nitraten als Mineraldünger in der Landwirtschaft zu reduzieren.
940 Dadurch würde gleichzeitig die Trinkwasserqualität verbessert.

941

942 VI RECYCLING

943 Plastik ist aus dem deutschen Alltag als Verpackung nicht mehr wegzudenken.
944 So werden etwa 220 Kilo pro Kopf und Jahr an Verpackungsabfall weggeworfen.
945 Trotz der höchsten Recyclingquote Europas kommt es nicht selten vor, dass
946 Plastikabfall aus Deutschland direkt oder über Umwege in unserer Umwelt landet
947 und dem Ökosystem zum Verhängnis wird. Hieraus ein Plastikverbot zu schließen
948 bedeutet rein kurzfristige Symbolpolitik: Der Ersatz würde Stand heute das
949 Zweifache an Ressourcen verbrauchen – und das Dreifache an Treibhausgasen
950 verursachen. Deutlich hoffnungsvoller klingen weitere Bemühungen im
951 Recycling, welche durch das Verpackungsgesetz ab 2019 in einem ersten Schritt
952 vorangebracht wurden. Jedoch sollte hier nicht Schluss sein. Die Junge Union
953 Ravensburg fordert, dem Markt mittels eines Belohnungssystems weitere Anreize
954 zur Standardisierung von Plastikverpackungen zu geben und dadurch bessere
955 Recyclingsmöglichkeiten zu fördern. Ziel muss die 100%ige Recyclingquote sein.

VII LITERATURVERZEICHNIS

Brasseur G., Jacob D., Schuck-Zöller S. "Klimawandel in Deutschland - Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven" Springer Spektrum (2017): Kap. 7, 15, 16, 19, 24

Dos Santos D. "Was versteht man unter Power-to-Liquid?" euwid.de (2019)

IPCC „Report 2018“ (2018)

Karl T. R., et al. "Possible artifacts of data biases in the recent global surface warming hiatus." *Science* (2015): aaa5632

Kätsch S., Osterburg B., Röder N. „Faktenscheck Agrarreform: Integration von Klimaschutz und Klimaanpassung in die Gemeinsame Agrarpolitik der EU nach 2013“ Thünen Working Paper 11 (2013)

Sadeler J. "Deutschland, Recyclingland?" FAZ (17.09.2018)

Randelhoff M. „Wie kann eine Kommune den Radverkehr zielgerichtet fördern?“
zukunft-mobilitaet.net (2018)

Randelhoff M. „Nutzen verknüpfen, Räume verbinden“ zukunft-mobilitaet.net (2016)

Umweltbundesamt „Umweltschutz in der Landwirtschaft“ (2017)

Umweltbundesamt „FAQs zu Nitrat im Grund- und Trinkwasser“ (2018)

Umweltbundesamt „Flugreisen – unsere Tipps“ (2019)

Umweltbundesamt „Ökologische und ökonomische Potenziale von
Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem
Hintergrund des demographischen Wandels“ (2019)