

# **Acht-Punkte-Plan zu den Anforderungen an eine Metropolmobilität der Zukunft am Beispiel der Region Stuttgart**

## **Innovationen statt Verbote**

Die FDP/DVP Landtagsfraktion ist der Auffassung, dass Fahrverbote ab dem Jahr 2018 den Potenzialen des Innovations- und Industriestandorts Baden-Württemberg und der Umweltproblematik in der Gesamtbetrachtung nicht gerecht werden. Zudem zeigt das beim Bundesverwaltungsgericht anhängige Verfahren, dass weitergehende Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge in Umweltzonen auf tönernen Beinen stehen.

Fahrverbote für wenig mehr als 2 Jahre alte Autos sind nicht verhältnismäßig und sozial nicht ausgewogen, die vorgestellte Ausnahmekonzeption springt zeitlich und inhaltlich zu kurz und wirft vielfältige Anwendungsfragen auf, wie beispielsweise Ausnahmen für Schicht arbeitende Menschen oder medizinisch notwendige Fahrten von Patientinnen und Patienten.

Neben der Verbesserung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge durch Nachrüstungen und die Erneuerung des Bestands setzen wir auf folgende Punkte:

### **1. Objektivierung der Debatte zu Stickoxiden**

Die blaue Plakette ist nicht die Lösung des Problems. Abgesehen vom in aller Deutlichkeit zu verurteilenden VW-Abgasskandal haben die Hersteller die Vorgaben eingehalten. Es gibt bereits deutliche Verbesserungen. Während an der Messstelle Neckartor im Jahr 2005 der NO<sub>2</sub>-Stundenwert von 200 Mikrogramm noch während 848 Stunden überschritten wurde, waren es im Jahr 2015 nur noch 61 Stunden. Der vorläufige Wert für 2016 geht von 35 Stunden aus. Durch eine Nachrüstung von Euro-5-Fahrzeugen (Software, ggf. Hardware) sowie den ersten Stufen von Euro 6 (Software) an die aktuellen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung ließen sich ganzjährig bessere Effekte erzielen als mit Fahrverboten. Denn die ersten Stufen für Euro 6 gingen von Laborwerten aus, die im realen Fahrbetrieb mit stärkeren Beschleunigungen und niedrigeren Temperaturen nicht eingehalten werden mussten und teilweise nach damaligem Stand auch nicht eingehalten werden konnten. Bund und Land müssen nun den Rahmen für die Nachrüstung gestalten.

## **2. Stärkung des Wettbewerbs der Antriebskonzepte.**

Es ist keineswegs ausgemacht, dass der batterieelektrische Antrieb flächendeckend das Konzept der Zukunft ist. Für gewisse Anwendungen ist dieser sicherlich sinnvoll, es stehen aber gravierende Nachteile wie Preis, Reichweite, Ladezeiten, nicht ausreichende Leitungskapazität der Stromnetze, Gewicht, CO<sub>2</sub>-Bilanz sowie fehlendes Recycling im Raum. Synthetische Kraftstoffe ermöglichen hingegen eine abgasfreie und klimaneutrale Mobilität. Deshalb ist die Forschung in allen Antriebstechnologien zu fördern, denn keiner kann ernsthaft behaupten, welches Antriebskonzept die Zukunft gehört. Auf diesem Weg werden wir die Verbrennungsmotoren noch lange brauchen.

## **3. Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

In Metropolregionen ist der ÖPNV heute bereits in einem Umfang genutzt, der für die Bürgerinnen und Bürger nicht mehr als attraktiv angesehen wird. Er stellt in der jetzigen Form nicht die versprochene Mobilitätsalternative dar. Dies betrifft auch die Punkte Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit sowie Preisgestaltung. Es braucht deshalb Investitionen und Innovationen um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Aufgrund der Revision ergeben sich für Baden-Württemberg in den Jahren 2016 bis 2031 Mehreinnahmen von rund insgesamt 3,2 Mrd. Euro. Neben der Zugsteuerung ETCS im Bereich der S-Bahnen bedarf es einer Erhöhung der Kapazitäten im SPNV und nicht wie geschehen eine Verknappung im Rahmen der Neuausschreibung durch Verzicht auf Doppelstockwagen. In Metropolen sind Stadtbahnen neben den Bussen das Rückgrat des öffentlichen Transports. Das Land muss daher die Fördersätze nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Stadtbahnprojekte erhöhen und die Fahrzeugförderung ausbauen.

## **4. Anreize zum Umstieg**

Für Bürgerinnen und Bürger im Berufsverkehr sind die Faktoren Reisezeit und Erreichbarkeit von großer Bedeutung. Das P+R Angebot reicht an vielen Bahnhöfen nicht mehr aus. Wir erachten es als notwendig, dass das Land die Ausbauplanungen unterstützt. Wir sprechen uns dafür aus, die Voraussetzungen für einen tragfähigen Modellversuch mit automatisierten Parkhäusern zu schaffen. An den Verkehrsknotenpunkten müssen attraktive Anschlüsse sowie Alternativen (Pedelec, carsharing) bestehen.

## **5. Innovations- und Investitionsoffensive für die Digitalisierung der Metropolmobilität**

Das automatisierte und vernetzte Fahren wird greifbare Realität. Deshalb müssen jetzt die Voraussetzungen für Car-to-X-Kommunikation geschaffen werden. Die Ampelanlagen müssen kommunikationsfähig werden. Denn flüssiger Verkehr

bedeute deutlich geringeren Verbrauch und Emissionen. Deshalb sind Fußgängerampelanlagen parallel zu vorhandenen Fußgängerunterführungen einer kritischen Prüfung zu unterziehen (in Stuttgart beispielsweise B14 und Hauptbahnhof) Vernetzungen, wie im Projekt moveBW angestoßen, müssen ausgebaut werden. Mit dynamischen verkehrsträgerübergreifenden Routen- und Parkraummanagement lassen sich Effizienzreserven heben. Hierzu müssen alle Daten über Verkehrsbeschränkungen wie Baustellen und Unfälle sowie Verkehrsbehinderungen infolge von Streckenüberlastungen ebenso in Echtzeit vorliegen, wie Informationen über Parkkapazitäten und alternative Mobilitätsketten.

## **6. Logistik-Konzeption**

Eine umfassende Logistik-Konzeption muss die City-Logistik mit der „letzten Meile-Problematik“ aufgreifen. Die Stärkung des kombinierten Verkehrs und eine Güterverkehrsoffensive im Bereich Schiene und Schiffsverkehr erhöhen die Attraktivität dieser Verkehrsträger. Es braucht ausreichend Umschlagsflächen im Bereich der Abnehmer um eine Vielzahl kleinteiliger Verteilfahrten im Mittelstreckenverkehr bündeln zu können. Im städtischen Bereich gehört auch der Einsatz von Lastenfahrrädern in die Konzeption.

## **7. Verkehre vermeiden, die nicht die Metropolregion als Ziel haben**

Stuttgart mit seiner Kessellage hat nicht nur das Problem des mangelnden Luftaustausches insbesondere bei Inversionswetterlage und im Winter. Die Stadt muss auch Durchgangsverkehr erdulden, der ganz andere Ziele hat. Es fehlt eine Verbindung vom Neckartal auf die Filderebene und die A 8/A81. Die Planungen einer Achse B14/B10 – A8/A81 sind wieder aufzunehmen.

## **8. Situation am Neckartor**

Bei den Feinstaubimmissionen ist in Stuttgart nur noch die Messstelle am Neckartor auffällig. Neben den bereits begonnenen weiteren Maßnahmen wie Nassreinigung sowie Mooswand-Versuch sollten weitere Überlegungen angestellt werden. Neben technischen Modelle von Luftreinigungsanlagen könnte insbesondere ein Modellversuch zu den Wirkungen der Dauergrünschalung auf der Hauptfahrtrichtung B 14 und Sperrung der Möglichkeiten des Einbiegens von den Seitenstraßen der Neckartorkreuzung auf die B 14 geprüft werden.

Diese Veröffentlichung der FDP/DVP-Landtagsfraktion dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.