



## IMPULSPAPIER

HANDLUNGSLFITFADEN  
MOBILITÄT DER ZUKUNFT



**Freie  
Demokraten**  
FDP

## Inhaltsverzeichnis

I.	Straßenverkehr .....	3
II.	Logistik.....	5
III.	Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenverkehr .....	6
IV.	Radverkehr.....	6
V.	Schifffahrt .....	7
VI.	Haushaltspolitik des Landes .....	7

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Auf diese spannende Frage meinen manche, die Antwort schon zu wissen, wieder andere arbeiten mit Verboten. Wir Freie Demokraten wollen die Wettbewerbsfähigkeit aller Verkehrsträger stärken und neue Wege der Vernetzung – Stichwort Digitalisierung – beschreiten, sowie den Forschungs- und Entwicklungsstandort Baden-Württemberg stärken. Statt einer Bevormundungspolitik in technologischer Sicht und im Hinblick auf die tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel setzen wir darauf, dass sich im Wettbewerb um die beste Idee letztlich die Produkte durchsetzen werden, die den Interessen der Bürgerinnen und Bürger am besten entsprechen. Wir bauen auf die freie Entscheidung und Selbstbestimmung der Menschen und setzen auf Anreize statt auf Verbote. Mit diesem „Handlungsleitfaden Mobilität der Zukunft“ skizzieren wir die wesentlichen Diskussionsfelder und verstehen es in Nachfolge der „Mobilitätsoffensive Baden-Württemberg 23“ als Fortschreibung dieses Papiers aus dem Jahr 2013.

Hierbei geht es uns um folgende Handlungsfelder:

- Straßenverkehr mit den Schwerpunkten Zukunftstechnologien, Verkehrsmanagement und Mobilitätsdiensten, Verbesserungen des Straßenzustands, Ausbau des Netzes und Antriebstechnologien
- Logistik
- Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenverkehr
- Radverkehr
- Schifffahrt
- Haushaltspolitik des Landes

## I. Straßenverkehr

### Zukunftstechnologien zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit

Zur Weiterentwicklung des **Verkehrsmanagements** bedarf es eines **Masterplans**. Schnelles mobiles Datennetz (5 G) sowie wesentlich höhere Datenübertragungen und erhöhte Reaktionszeiten (so genannter ping) als heute noch vielerorts verfügbar sind die Voraussetzungen für **Connectivity und Car-to-X-Kommunikation** und damit die Mobilität der Zukunft, die auf Vernetzung baut. Neben der Investition in die **Infrastruktur** zur Digitalisierung sind auch die Automobilhersteller aufgerufen, tatsächlichen Mehrwert beispielsweise in den Bereichen Komfort und Sicherheit durch die **Vernetzung der Fahrzeuge** für die Kunden zu schaffen. Mit einer **umfassenden Digitalisierungsstrategie** wollen wir die Voraussetzung für **autonomes Fahren** und **Assistenzsysteme**, die zur Erreichung der Ziele der „**Vision Zero**“ (Null Schwerverletzte und Verkehrstote) erforderlich sind, umsetzen. Autonomes Fahren bietet in einer älter werdenden Gesellschaft neue Möglichkeiten der Mobilität, auch unter Einbeziehung innovativer Angebote auf Basis des Sharing-Gedankens. Nicht nur die Fahrzeuge selbst müssen untereinander kommunizieren können, auch Informationen über Ampelschaltungen und Baustellen bzw. Streckenstörungen und -sperrungen sind einzubeziehen. Stauvermeidung ist ein wesentlicher Baustein. Hierzu zählt ein umfassendes **Baustellenmanagement**. Durch den Erhalt der Anzahl der Fahrstreifen, das Abstimmen von Baustellenstandorten und ein **Baustellen-Slotmanagement** können die Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert werden. Die Verstetigung des Verkehrsflusses und eine höhere Verkehrsdichte durch kürzere Abstände im Zuge des autonomen Fahrens sind neben der flexiblen Nutzung von Seitenstreifen auf Autobahnen weitere

Ergänzungen. Einen wesentlichen Einflussfaktor stellen Ampelanlagen dar. Die **Optimierung der Ampelschaltungen** und die bereits erwähnte **Einbeziehung der Ampelinformationen in das Telematiksystem** machen diese relevanten Steuerungsdaten überhaupt erst nutzbar. Die Gesamtlage aller Informationen kann über die Verkehrsrechnerzentrale vernetzt werden und bei entsprechender Nutzung ergeben sich hieraus deutliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit. Die dynamische Routenplanung muss verkehrsträgerübergreifend aufgebaut sein aber gleichzeitig Wahlfreiheit garantieren. Eine solche verdient ihren Namen erst dann, wenn alle Parameter einfließen. Echtzeitinformationen über die tatsächliche Verkehrslage sind hierzu unerlässlich. Der Forschungsstandort Baden-Württemberg muss auch im Bereich des autonomen Fahrens – Stichwort „Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg“ – weiter gestärkt werden.

Bei der Entwicklung und Anwendung in der Praxis setzen wir auf Datensicherheit und Datenschutz. Wir wenden uns gegen jede anlasslose Erhebung und Speicherung von personenbezogenen Daten, sei es im Zusammenhang mit Vorratsdatenspeicherung, Fluggastdatenerhebung, automatischer Kennzeichenerfassung mit dauerhafter Datenspeicherung oder der identifizierbaren Erfassung und Übermittlung von Verkehrsteilnehmern durch automatisierte Fahrzeuge.

### **Verbesserung des Straßenzustands**

Noch immer ist der Zustand der Straßen – und vor allem der Brücken im Land – nicht ausreichend gut. Es kann nicht hingegenommen werden, dass schwere Transporte lange Umwege in Kauf nehmen müssen, weil Brücken nicht ausreichend tragfähig sind. Das ist ökonomisch und ökologisch nicht vertretbar. Die Mittel für den Erhalt müssen deshalb weiter erhöht und die Planungsprozesse beschleunigt werden. Es ist für Außenstehende kaum verständlich, weshalb Ersatzbauten für vorhandene Brücken langwierige Genehmigungsprozesse durchlaufen müssen. Hier fordern wir den Abbau unnötiger Bürokratie.

### **Ausbau des Netzes**

Unter Verantwortung des grünen Verkehrsministers wurde der Maßnahmenplan nach dem Generalverkehrsplan von 734 auf 123 Maßnahmen zusammengestrichen. Wir brauchen jedoch weiterhin Ortsumfahrungen, Neubauten zum Netzschluss und Ausbauten, um dem gestiegenen Mobilitätsbedürfnis entsprechen zu können. Insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 muss das Land rasch die Vorhaben planen, damit der Bund die Realisierung genehmigen kann. Auch um überschüssige Bundesmittel abrufen zu können, ist es essenziell, Vorhaben fertig geplant in der Rückhand zu haben. Es darf nicht mehr vorkommen, dass – wie bisher bereits in den Jahren 2013 und 2016 geschehen – verfügbare Bundesmittel nicht abgerufen werden. Die Impulse der auf Ebene des Bundes gestarteten „Strategie Planungsbeschleunigung“ sind im Land aufzugreifen.

## **Antriebstechnologien**

Politische Vorgaben zu Antriebstechnologien, wie das von den Grünen beschlossene Verkaufsverbot von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 oder Pflichtquoten für Elektromobile lehnen wir aus guten Gründen ab. Denn es muss der Industrie und den Verbrauchern überlassen werden, mit welchen Maßnahmen sie politisch flankierte Ziele, wie beispielsweise Abgasgrenzwerte, erreichen. Wir treten für verlässliche Rahmenbedingungen und Zielgrößen ein und setzen auf eine offene Grundlagen- und anwendungsorientierte Forschung. Die weitergehenden wirtschaftspolitischen Erwägungen sind hier jedoch nicht vertiefend darzustellen, da es um verkehrspolitische Argumente geht. Die Elektromobilität – sei es batterieelektrisch oder mittels Brennstoffzelle – kann zweifellos Mobilität übernehmen, vor allem in Ballungsräumen. Sie ist aber kein Allheilmittel, denn beispielsweise emittiert beim derzeitigen Energiemix in Deutschland ein modernes Dieselfahrzeug bei einer Gesamtbeurteilung auch des Produktionsaufwands in der Regel weniger Kohlendioxid als ein Elektrofahrzeug. Verbrennungsmotoren und insbesondere Dieselfahrzeuge sind keine Übergangstechnologien, sondern werden noch viele Jahrzehnte eine wichtige Mobilitätsfunktion übernehmen. Denn es gibt physikalische Grenzen. Schwere Baumaschinen oder Fernverkehr im Schwerlastbereich sind auf batterieelektrischer Basis nahezu unvorstellbar. Auch wird es nahezu unmöglich sein, bei einer gänzlichen Umstellung die Ladebedürfnisse im Fernverkehr zu decken. Die Potenziale synthetischer Kraftstoffe für den Verkehrssektor müssen deshalb ebenso nach Kräften gefördert werden, wie die Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren. Daneben darf beim Klimaschutz der große Anteil der Wärmezeugung in Gebäuden nicht übersehen werden. Durch die Nutzung technisch möglicher Optimierungen und den Ersatz älterer Fahrzeuge durch modernere wird es möglich, Grenzwerte für Luftschadstoffe auch ohne Fahrverbote einzuhalten. Zum Thema Fahrverbote sei auf unser Papier „Grün-Schwarzes Fahrverbot in Stuttgart“ (abrufbar unter [www.fdp-dvp.de/downloads](http://www.fdp-dvp.de/downloads)) hingewiesen. Wir lehnen diese nicht zuletzt aus Gründen des Vertrauens- und Verbraucherschutzes ab.

## **II. Logistik**

Mit einem intermodalen Logistikkonzept sind gemeinsam mit den wesentlichen Akteuren sachgerechte Lösungen zu entwickeln. Verlagerungspotenziale des Verkehrs auf die Schiene sind in Angriff zu nehmen, insbesondere im Hinblick auf das wachsende Güterverkehrsaufkommen. Der kombinierte Verkehr kann zu einer Bündelung beitragen. Wichtig ist es aber auch, im Bereich von relevanten Absatzmärkten ausreichende Logistikflächen zu haben, um die Unterverteilung der Warenströme auf den Regional- und Nahverkehr vornehmen zu können. City-Logistik-Konzepte können nicht funktionieren, wenn es kein verlässliches Verladen vom großvolumigen Fernverkehr gibt. Zu einer sachgerechten Verkehrspolitik gehört für uns auch, Lang-LKW bei gleicher zulässiger Gesamtmasse endlich in den Regelbetrieb ohne gesonderte Trassengenehmigung (so genanntes Positivnetz) zu überführen. Die Vorteile – auch in ökologischer Hinsicht – des Lang-LKWs sind durch entsprechende Forschungsergebnisse bestätigt. Ergänzend wollen wir verlängerte Auflieger (Eurotrailer mit einer um 1,30 Meter verlängerten Aufliegerlänge von rund 15 Metern), die bisher im Zuge von Sondergenehmigungen eingesetzt werden, im Regelbetrieb ermöglichen.

### **III. Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenverkehr**

Der öffentliche Personennahverkehr bietet vielen Menschen schon heute komfortable und gute Verbindungen. Es braucht eine mittelstandsfreundliche Nahverkehrspolitik, die den gewachsenen und bewährten Strukturen der Busverkehre gerecht wird. Schienen- und Busverkehre müssen gut vernetzt sein, um verlässliche Reiseketten überhaupt erst zu ermöglichen. Die Echtzeitinformationen müssen verknüpft und die Kommunikation sichergestellt werden, damit nicht der Bus wegen einer Minute Verspätung des Zuges sprichwörtlich vor der Nase davon fährt. Die Herstellung der Barrierefreiheit muss vorangetrieben werden und der ländliche Raum muss attraktiv angebunden sein. Modelle des autonomen Fahrens sind nicht nur im motorisierten Individualverkehr ein Thema. Vielmehr bieten sich Schiene und auch Projekte im Busverkehr an. Flexibel abrufbare Bussysteme können über angepasste Fahrzeuggrößen und Haltestellenbedienungen deutlich mehr Komfort bieten und die Attraktivität der Busverkehre erhöhen.

Der Verkehrsträger Schiene hat vor allem in Ballungsräumen immer größere Schwierigkeiten, die Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu befriedigen. Neben dem Ausbau der Infrastruktur, wie dies mit dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, der Europatrasse Baden 21 oder den verschiedenen Elektrifizierungen der Fall ist, muss auch die Leistungsfähigkeit auf den vorhandenen Schienenwegen erhöht werden. Mit Relais-Technik aus dem letzten Jahrhundert ist heute kein Verkehr mehr zu machen. Wir treten für eine Digitalisierung (Stichwort ETCS) des Schienenverkehrs ein und wollen eine diskriminierungsfreie Nutzung der Infrastruktur durch andere Eisenbahnunternehmen. Zur Stärkung des kombinierten Verkehrs und der Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene sind Ausbauten des Netzes erforderlich.

### **IV. Radverkehr**

Der Radverkehr bietet durch seine Elektrifizierung ganz neue Perspektiven als noch vor wenigen Jahren. Sowohl für Pendlerverkehre, als auch im Bereich der City-Logistik bieten sich interessante Einsatzmöglichkeiten. Dies setzt – wie auch im Bereich des Straßenverkehrs – eine leistungsfähige Infrastruktur voraus. Wir treten für die Attraktivität des Radverkehrs ein. Neben einem allgemeinen Radverkehrsnetz kann durch Radschnellwege die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden. Unerlässlich ist es jedoch, die vorhandenen Lücken im normalen Radwegenetz prioritär zu schließen. Auch halten wir eine Übergewichtung des Radverkehrs für problematisch, wenn das Land die sonstige Finanzierungsaufteilung beiseiteschiebt und sämtliche Kosten der Radschnellwege übernimmt. Ein flächendeckendes Netz von Ladestationen für Elektrofahrräder und der Ausbau von Radmietangeboten („BikeSharing“) erhöhen die Attraktivität und stärken das Fahrrad im Wettbewerb der Verkehrsträger.

## **V. Schifffahrt**

Kein Verkehrsträger bietet ähnliches Steigerungspotenzial wie der Schiffsverkehr. Er ist zudem besonders energieeffizient. Wir nehmen es nicht hin, dass der Ausbau des Neckars für lange Containerschiffe (135m) nach derzeitiger Planung erst zum Ende des Jahrhunderts erfolgen soll.

## **VI. Haushaltspolitik des Landes**

Wir treten für einen Mitteleinsatz ein, der den tatsächlichen Herausforderungen und Schwerpunkten entspricht. Einseitige Bevorzugungen, wie es derzeit in der Übergewichtung des Radverkehrs der Fall ist, wollen wir überwinden. Mit modernen Steuerungsinstrumenten und überjährigen Haushaltsmitteln können Effizienz und Effektivität der Verkehrsentwicklung gesteigert werden. Für die Umsetzung dieses Handlungsleitfadens sind zusätzliche Mittel verfügbar.

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