

Drei-Fraktionen-Treffen

FDP/DVP Fraktion 
IM LANDTAG BADEN-WÜRTTEMBERG

**Freie
Demokraten**



Fraktion
Bayern **FDP**

**Freie
Demokraten**



Fraktion im
Hessischen Landtag **FDP**

Positionspapier Mobilität der Zukunft

Baden-Württemberg - Dr. Hans-Ulrich Rülke MdL

Hessen - René Rock MdL

Bayern - Martin Hagen MdL

Präambel

Mobilität ist ein wesentliches Grundbedürfnis unserer Gesellschaft und Kernelement unserer Freiheit. Nichts prägt unseren Alltag so sehr wie Mobilität – wir bewegen uns zur Arbeit, zum Einkaufen und auch in unserer Freizeit. Demnach ist Mobilität auch unentbehrlich, denn sie ist die Voraussetzung für soziale Teilhabe und ein selbstbestimmtes Leben.

Darüber hinaus trägt Mobilität in einer global vernetzten Welt auch maßgeblich dazu bei, den Wohlstand unserer Gesellschaft zu sichern und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen zu stärken.

Die Art und Weise wie wir uns fortbewegen, hat sich seit jeher immer wieder maßgeblich geändert und wird sich auch in den nächsten Jahren weiter wandeln. Die Vielfalt an neuen Mobilitätsformen wird bei einem stetig steigenden Mobilitätsbedarf weiterwachsen. Technische und digitale Innovationen liefern bereits vielversprechende Ansätze, um einen Paradigmenwechsel im Personenverkehr voranzutreiben. Ob Shared-Mobility, autonomes Fahren, Microcarrier wie E-Scooter oder auch Flugtaxen – neue Errungenschaften und veränderte Bedürfnisse werden zum Motor innovativer Formen der Fortbewegung.

Hierfür ist es wichtig, die richtigen politischen Weichenstellungen zu setzen, um auch zukünftig - unseren Vorstellungen entsprechend- mobil unterwegs zu sein.

In unserem Mobilitätskonzept wird der Mensch in den Mittelpunkt gestellt. Denn er als Nutzer entscheidet, für welche Zwecke er welches Fortbewegungsmittel nutzen möchte. Fahrverbote, wie sie beispielsweise derzeit in Stuttgart praktiziert werden, lehnen wir ab.

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist eine visionäre Grundsteinlegung, wie wir Freie Demokraten aus Baden-Württemberg, Bayern und Hessen die Weichen für eine fortschrittliche und selbstbestimmte Mobilität stellen möchten, die von Tür-zu-Tür denkt. In einer beliebig kombinierten Mobilitätskette wird man sich intelligent, vernetzt, digital und dekarbonisiert fortbewegen können.¹

Mit diesem „Handlungsleitfaden Mobilität der Zukunft“ skizzieren wir die wesentlichen Diskussionsfelder und setzten Impulse.

Hierbei geht es uns um folgende Handlungsfelder:

- Wahlfreiheit statt Verbotspolitik
- Shared Mobility
- Innovationen für eine dekarbonisierte, klimaneutralen Mobilität
- Digitalisierung und autonome Fortbewegung
- Datenschutz
- Selbstbestimmte Fortbewegung in jeder Lebenslage und Barrierefreiheit
- Leistungsfähige Infrastruktur

¹ Der Bereich Logistik wird an der ein oder anderen Stelle lediglich am Rande angeschnitten und ist nicht Kernbestandteil dieses Papiers

- Beseitigung regulatorischer Hürden

1. Wahlfreiheit statt Verbotspolitik

Bei der Wahl des Fortbewegungsmittels setzen wir uns für eine selbstbestimmte Entscheidungshoheit des Individuums ein. Die Bürgerinnen und Bürger sollen selbst entscheiden können, welche Art der Fortbewegung für sie die geeignetste ist. Wir setzen uns für eine gleichermaßen ausbalancierte Stärkung aller Verkehrsträger ohne die Bevorzugung einzelner ein. Dabei lehnen wir es konsequent ab, bestimmte Angebotsformen durch eine drastische Erhöhung der Preise sowie durch politische Regulierungen und Eingriffe in die Marktwirtschaft gegenüber anderen zu benachteiligen, um somit eine Änderung des Modal Split zu bewirken. Innovationen, Qualität und Zuverlässigkeit müssen die Motivatoren für die Nutzung des ÖPNV sein.

Unsere Zukunftsvision ist die ideale Ergänzung der verschiedenen Verkehrsträger miteinander, um hierdurch eine wirkliche Synergie in der Mobilität zu erreichen. Das Prinzip des Teilens kann dabei sogar die Flexibilität und Optionenvielfalt erhöhen.

Ferner sind wir der Meinung, dass das Auto auch in Zukunft eine wichtige und zentrale Rolle in der Art der Fortbewegung spielt, insbesondere im ländlichen Raum. Wir sprechen uns entschieden gegen flächendeckende Fahrverbote sowie gegen Tempolimits und weitere Einschränkungen aus, die eine Verlangsamung des Individualverkehrs bedeuten, sofern sie nicht aus Sicherheitsgründen notwendig sind.

Ebenso sprechen wir uns konsequent gegen Verbote bei Flugreisen aus. Auch hier soll der Kunde entscheiden, welches Fortbewegungsmittel für ihn am geeignetsten erscheint. In der Diskussion über diese Verbote wird oftmals übersehen, dass zum Beispiel Zubringerflüge eine Bündelung von Langstreckenflügen von zentralen Flughäfen ermöglichen. Dies dient der Effizienz bei der Überwindung großer Distanzen und damit der Ressourcenschonung. Und wir dürfen nicht vergessen, dass nur vier der 21 deutschen Flughäfen an den Schienen-Fernverkehr angebunden sind.

2. Shared Mobility

Sharing verstehen wir als das Leitmotiv einer neuen Generation von Konsumenten, die mit dem Tauschen und Teilen im Internet aufgewachsen ist. Das Motto dabei lautet „nutzen“ statt „besitzen“. Es spielt somit keine Rolle mehr, wer im Besitz des Autos ist, solange man schnell und überall verfügbar das für seine Bedürfnisse am besten passende Fortbewegungsmittel bekommt – für den Umzug einen Transporter, für die Stadt einen Kleinwagen und für den Urlaub ein Familienauto.

Es ist in Tendenzen bereits zu erkennen, dass das eigene Auto nicht mehr als das Statussymbol der unabhängigen Fortbewegung angesehen wird. Denn insbesondere in urbanen Gebieten, die eine hohe Mobilitätsdichte durch den Öffentlichen Nahverkehr aufweisen, benötigt man das eigene Auto bereits immer seltener. Carsharing-Fahrzeuge werden zu eigenen Öffentlichen Verkehrsmitteln und lassen die Grenzen zwischen einem motorisierten Individualverkehr und einem Massentransportmittel aufweichen. Während

das insbesondere für die Großstädte gilt, ist auf dem Land nach wie vor das eigene Auto das Maß aller Dinge, wie es sich auch im Modal Split aufzeigt.

Als weitere Formen des Sharings können Ridepooling (Bündelung von Fahrten) und Ride-Hailing (Anforderung von Fahrdiensten) genannt werden, die oftmals ineinander übergehen. Während Ridepooling insbesondere Chancen zur Verbesserung des Angebots in nachfrageschwachen Gebieten oder Zeiten eröffnet, ermöglicht Ride-Hailing beispielsweise via einer App, Mitfahrten in privaten Pkws zu buchen. Aufgrund gesetzlicher Regelungen zur Personenbeförderung wird es kommerziell betriebenen Unternehmen erschwert, den deutschen Markt zu bedienen – anderenorts erfreuen sich Dienste wie Uber und Lyft steigender Nutzerzahlen. Allerdings sehen wir auch die negativen Auswirkungen wie Sozialdumping.

Daher treten wir für die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens ein und achten auf einen fairen Wettbewerb mit dem Taxigewerbe. Eine größere Popularität von Sharing-Diensten sowohl in den Städten als im ländlichen Raum kann den Öffentlichen Verkehr multimodal verzahnen und dabei die Umwelt entlasten.

3. Innovationen für eine dekarbonisierte, klimaneutrale Mobilität

Bei der notwendigen Transformation von der kohlenstoffbasierten zur dekarbonisierten Ökonomie ist insbesondere auch der Verkehr betroffen. Aus dem Weißbuch der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2011 geht deutlich hervor, dass bis 2050 die Treibhausgasemissionen im Verkehr um mindestens 60 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren sind. Das Pariser Klimaabkommen, zu dem wir uns ausdrücklich bekennen, sieht vor, die Erderwärmung bis Ende des Jahrhunderts auf 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Bei einer differenzierten Betrachtung der jährlichen Treibhausgas-Emissionen nach Sektoren ist festzustellen, dass für das Jahr 2016 der Verkehrssektor für mehr als 18 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich war. Auch wenn modernere Flotten heutzutage deutlich weniger Treibhausgase und Luftschadstoffe als noch vor einigen Jahren emittieren, hebt der hohe Motorisierungsgrad sowie die Tendenz zu größeren und leistungsstärkeren Fahrzeugen diesen Effekt wieder auf.

Unser Ziel ist es, eine dekarbonisierte und klimaneutrale Mobilität der Zukunft zu realisieren und hierbei für alle Bürgerinnen und Bürger auch in Zukunft eine mobile Teilhabe zu ermöglichen. Das Spannungsfeld zwischen einem weltweit stetigen Anwachsen des Fahrzeugbestands und dem Ziel einer jährlichen Reduktion der Treibhausgas-Emissionen kann nicht mit einer einfachen Substitution der Antriebstechnik und schon gar nicht auf nationaler Ebene gelöst werden. Hierbei müssen vielmehr das gesamte Mobilitätssystem, die gesamten Infrastrukturen, das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsakzeptanz in unserer Gesellschaft in den Blick genommen werden. Nur durch eine konsequente Betrachtung der gesamten Mobilitätskette sind langfristig tragfähige Lösungen zu erwarten.

Als weitere zentrale Stellschrauben sehen wir zudem folgende Aspekte:

- Innovative und technologieoffene Lösungen im Bereich der Antriebstechnologien sorgen für eine weitere Dekarbonisierung. Der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Antriebsformen soll nicht durch ungleiche Förderausstattungen verzerrt werden. Neben der Brennstoffzelle und batterieelektrischen Autos (BEV) hat der Verbrennungsmotor insbesondere in Verbindung mit synthetischen Kraftstoffen noch lange

nicht ausgedient. Dies umfasst auch den Bereich von Hybriden-Fahrzeugen. Fortschritte in Effizienz und Umweltverträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs sind unverzichtbar und möglich.

- Bedarfsgerechter und zukunftsgerichteter Ausbau der Infrastrukturen. Beispielsweise können neue Radwege und Radschnellwegen die Attraktivität steigern und zum Umsteigen animieren. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Vielzahl der zurückgelegten Strecken relativ kurz ist. Ferner geht es um die Reaktivierung sowie Elektrifizierung von Bahnlinien.
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV über die Schaffung weiterer Anreize für Jobtickets.
- Ausweitung des EU-Emissionshandels durch eine Ausweitung auf weitere Sektoren (damit auch auf den Verkehrssektor).
- Regulatorischen Rahmen für Ride-Sharing und Ride-Hailing-Dienste weiterentwickeln, so dass sich der Auslastungsgrad des Pkws erhöht.

4. Digitalisierung und autonome Fortbewegung

Digitale Mobilitätsplattformen machen den ÖPNV attraktiver, smarter und besser. Sie verbinden die Nutzung von Bus und Bahn mit E-Bikes, Scootern oder Taxis. Die Nutzerinnen und Nutzer wollen schnell, gut und günstig unterwegs sein. Je nach Zeit, Verkehrslage und Budget integrieren Mobil-Apps öffentliche und private Angebote zu einer Route, die den Bedürfnissen jedes Einzelnen genau entspricht. Tarifdschungel und lange Wartezeiten gehören der Vergangenheit an. Wir möchten die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, um Barrieren abzubauen und Markteintrittshürden für innovative Anbieter verschwinden zu lassen. Dazu zählt beispielsweise die maschinenlesbare Zurverfügungstellung öffentlicher Verkehrsdaten im Rahmen einer Open-Data-Strategie, natürlich im Einklang mit den Vorgaben des Datenschutzes.

Große Chancen für die Verbesserung des ÖPNV bieten digitale Ride-Sharing-Konzepte, besonders für ländliche Regionen, stadtnahe Zonen und Nachtrandstunden. Statt große Busse leer nach starren Fahrplänen übers Land zu schicken, die Jahre im Voraus festgelegt wurden, errechnen hier Algorithmen in Echtzeit die jeweils beste Route. Nutzer werden da abgeholt, wo sie wirklich sind. Busse fahren keine überflüssigen Strecken mehr. Die ÖPNV-Kunden haben trotzdem ein verlässliches Angebot.

Darüber hinaus gilt es, weitere Testfelder für das autonome Fahren und den autonomen Transport zu identifizieren und weiter voranzutreiben. Das autonome Fahren wird zukünftig eine wichtige Rolle einnehmen, so dass einzelne Fahraufgaben sukzessive auf die Maschine bzw. das Auto übergehen können. Das autonome Fahren und automatisierte Assistenzsysteme werden in den kommenden Jahrzehnten ein wichtiger Schlüssel zu einem Verkehr ohne schwere und tödliche Unfälle sein („vision zero“). Hierbei ist auch die Vernetzung des Verkehrs mit der Infrastruktur von Vorteil (Car-to-x Kommunikation). Die in letzter Zeit angekündigten Kooperationen zwischen den deutschen Automobilherstellern begrüßen wir. Die Bündelung von Expertise und das Aufteilen von Investitionskosten werden dazu beitragen, dass wir in Deutschland im Bereich des autonomen Fahrens wettbewerbsfähig bleiben. Das Ziel muss es sein, bis 2030 das autonome Fahren auf Level 4 (hochautomatisiert jedoch Fahrer vorhanden) in den Regelbetrieb zu überführen. Ebenso

muss die Entwicklung des automatisierten Fahrens auf der Schiene forciert werden. Gerade im Zusammenhang mit dem in diesem Jahr bekanntgegebenen Fehlen von Tausenden von Lokführern und den daraus resultierenden Fahrplanausdünnungen wäre eine technologische Weiterentwicklung zu begrüßen. Gleichwohl wird der Beruf des Lokführers auch in Zukunft ein vielfältiger Beruf mit Perspektiven bleiben.

5. Datenschutz

Die Digitalisierung und die Nutzung von Big Data wird, wie im vorherigen Kapitel ausgeführt, wesentlich dazu beitragen die Mobilität von morgen zu gestalten. Um den Kunden und seine Bedürfnisse jedoch zu schützen, ist es uns schon seit jeher ein Anliegen, personenbezogene Daten zu schützen. Die personalisierte Informationshoheit soll demnach auch weiter nur bei der Anwenderin und dem Anwender liegen. Daher wenden wir uns gegen jede anlasslose Erhebung und Speicherung von personenbezogenen Daten, sei es im Zusammenhang mit Vorratsdatenspeicherung, Fluggastdatenerhebung oder automatischer Kennzeichenerfassung. Dies sehen wir auch als unabdingbare Voraussetzung für die gesellschaftliche Akzeptanz neuer Mobilitätsdienste und Mobilitätsformen.

6. Selbstbestimmte Fortbewegung in jeder Lebenslage und Barrierefreiheit

Mobilität ist nicht nur ein Grundbedarf, es ist auch die Grundvoraussetzung für eine soziale Teilhabe. Daher ist es uns wichtig, dass Mobilität keine Frage des ökonomischen Status wird. Das Autofahren und Fliegen darf nicht zum Privileg werden.

Einhergehend mit einer steigenden Anzahl an mobilitätseingeschränkten Personen wachsen die Bedürfnisse und die Nachfrage nach barrierefreier Mobilität. Auch wenn vielerorts entsprechende Angebote vorhanden sind und viele Mobilitätsanbieter dem Rechnung tragen, fordern wir weitere Maßnahmen zu tätigen, um eine vollständige und zuverlässige Mobilität in jeder Lebenslage zu gewährleisten. Hier ist es auch nicht damit getan, lediglich barrierefreie Zugänge zu schaffen. Es muss dem Kunden ein gesamtheitliches Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt werden. Digitalisierte Prozesse und Leitfäden via Apps können an dieser Stelle gut unterstützen.

7. Leistungsfähige Infrastruktur

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für jegliche Form der Mobilität. Dabei ist es wichtig, dass sowohl ausreichend Investitionen in den Erhalt vorhandener, als auch in den Bau neuer Infrastrukturen getätigt werden. Das zentrale Ziel ist es, vorhandene Engpässe an zentralen Verkehrsknotenpunkten zu beseitigen, um den zunehmenden Verkehr bedarfsgerecht und nutzerorientiert bewältigen zu können. Dabei sollen auch neue, zentrale Verknüpfungspunkte geschaffen werden, die den Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln innerhalb einer Reisekette erleichtern. Längst überfällige Infrastrukturprojekte lassen weiter auf sich warten. Die Planungs- und Genehmigungsprozesse sind zu langwierig. Zudem wird oftmals die Bevölkerung vor Ort nicht rechtzeitig mit eingebunden, was Widerstände geradezu hervorruft. Klimaschutz und umweltverträgliche Mobilität gehen nicht ohne eine moderne

Infrastruktur. Wir sehen uns als klaren Befürworter des Infrastrukturausbaus und möchten dabei bereits frühzeitig die Bevölkerung bei vollkommener Transparenz beteiligen. Die Einbindung von Mediatoren halten wir an dieser Stelle für angemessen.

Das Straßennetz in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen ist vielerorts marode. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Hinsichtlich des Baustellenmanagements ist darauf zu achten, dass negative Auswirkungen für die Autofahrerinnen und Autofahrer zu minimieren sind. Dafür sollte die Anzahl der Fahrstreifen in Baustellen unbedingt aufrechterhalten werden. Dadurch lassen sich Staus und in der Folge Auffahrunfälle am Stauende vermeiden. Ebenfalls sehen wir Verbesserungspotential in der Bauzeit: An zu vielen staukritischen Baustellen ruhen die Arbeiten zu lange. Wir möchten die Bauzeiten durch konsequentere Ausnutzung der Tageshelligkeit, regelmäßige Samstagarbeit sowie Sonntags- und Nachtarbeit ausweiten.

Um Stauzeiten zu verringern, wollen wir mehr telematische Verkehrsleitsysteme einsetzen. Außerdem soll die Freigabe des Standstreifens bei erhöhtem Verkehrsaufkommen auf geeigneten Autobahnabschnitten ermöglicht werden. Oft sind Parkplätze und Raststätten überfüllt, weil LKW-Fahrer keine Stellflächen finden, um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Deshalb wollen wir ein Ausbauprogramm für Parkplätze und Raststätten auf den Weg bringen und Rastanlagen mit Telematiksystemen ausstatten, so dass LKW-Fahrer frühzeitig erkennen, ob und wo Parkflächen zur Verfügung stehen. Damit erhöhen wir die Auslastung der verfügbaren Parkplätze und verbessern die Sicherheit auf den Autobahnen, wo sich heute oft LKWs bis auf die Fahrbahn stauen.

Auch im Bereich des Schienenverkehrs ist eine stetige Modernisierung und ein Ausbau der Infrastruktur notwendig, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Immer mehr Personen, gerade in den urbanen Räumen, nutzen täglich den ÖPNV. 2017 nutzten PricewaterhouseCoopers und Intraplan zufolge 10,32 Mrd. Personen den ÖPNV in Deutschland und sorgten damit im 20. Jahr nacheinander für einen Fahrgastrekord. Allerdings lässt die Kundenzufriedenheit zunehmend nach. Laut dem Bericht zur Mobilität in Deutschland gab lediglich ein Drittel der Befragten an, gerne Bus oder Bahn zu fahren. Dies liegt auch an der Unzuverlässigkeit und nicht ausreichenden Angeboten. Um hierbei schneller gegensteuern zu können, müssen mehr Mittel vom Bund bereitgestellt werden und Genehmigungs- und Planungsverfahren langwieriger Infrastrukturvorhaben beschleunigt werden. Hierbei bedarf es einer konsequenten Umsetzung des am 7. Dezember 2018 in Kraft getretenen Planungsbeschleunigungsgesetzes. Wir glauben daran, dass das Produkt ÖPNV durch die Optimierung eines wettbewerbsfähigen Konkurrenzprodukts attraktiver wird (d.h. mehr Komfort, bessere Anbindequalität und Taktung).

Ferner ist festzustellen, dass das Fahrrad hinsichtlich der Popularität als Fortbewegungsmittel eine Renaissance erlebt. Hierfür ist es wichtig, dass nicht nur öfters, sondern auch weitere Distanzen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Laut dem Umweltbundesamt ist das Fahrrad bereits jetzt auf Kurz- und Mittelstrecken das schnellste Fortbewegungsmittel. Durch Erhöhung der Sicherheit, Bau weiterer überdachter Abstellplätze und durch die Initiierung weiterer Radschnellwege werden weitere Personen automatisch auf das Fahrrad umsatteln.

Neben einer intakten analogen Infrastruktur, ist auch der stringente Ausbau einer digitalen Infrastruktur vonnöten. Hierbei ist es wichtig, dass der Ausbau der WLAN-Infrastruktur an Bahnhöfen und weiteren Knotenpunkten vorangetrieben wird. Um dauerhaft wettbewerbsfähig zu sein, bedarf es in den Kernpunkten des Öffentlichen Verkehrs einer Anhebung der Qualität und des Komforts. Darüber hinaus benötigt ein intelligentes Mobilitätssystem eine Datenkommunikation über Mobilfunk. Die 5. Generation (5G) wird nicht nur den Datenaustausch weiter beschleunigen, sondern auch kritische und notwendige Voraussetzungen für die Mobilität von morgen sein. Daher fordern wir, dass bis 2021 ein leistungsfähiger Mobilfunk und bis 2025 5G flächendeckend verfügbar ist.

8. Beseitigung regulatorischer Hürden

Der digitale Fortschritt hat maßgeblichen Einfluss auf die Ausgestaltung der Mobilität von morgen. Neue Marktteilnehmer und neue Geschäftsmodelle drängen im Zuge der Digitalisierung auf den Mobilitätsmarkt und verändern die Mobilitätsnachfrage unserer Gesellschaft. Hier ist die Politik gefragt, die richtigen Weichenstellungen zu setzen. Wir setzen auf einen Rechtsrahmen, der für einen fairen Wettbewerb zwischen diesen innovativen Angeboten und der Taxi-Branche sorgt.