

## Mobilitätsoffensive Baden-Württemberg 23

Mobilität ist für die Menschen ein unverzichtbares Element persönlicher Freiheit und einer der wichtigsten Wirtschafts- und Standortfaktoren. Andererseits belastet der Verkehr Lebensqualität, Umwelt und Ressourcen in zunehmendem Maße und immer häufiger sind die Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur erreicht. Die FDP/DVP Fraktion setzt bei der Lösung der Probleme in der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg auf ein konzertiertes sachorientiertes Konzept. Der Handlungsbedarf ist offenkundig: Die täglichen Staus sprechen für sich. Die Aufnahmefähigkeit der Verkehrswege ist nur noch begrenzt zu steigern, nicht zuletzt wegen der Kosten immer aufwendigerer Verkehrsprojekte.

**Um nicht vor dem Stau zu kapitulieren, bedarf es neuer Konzepte für den Verkehr von morgen. Der Straßenzustand und insbesondere der bauliche Zustand der Brücken sind dringend zu verbessern. Die Landesregierung hat hierauf noch nicht die richtigen Antworten gefunden. Stattdessen ist der Radverkehr ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des grünen Verkehrsministers Hermann. Als wirtschaftspolitisches Schwergewicht in Europa brauchen wir jedoch andere Antworten.**

Mit der **Mobilitätsoffensive Baden-Württemberg 23** soll ein Weg aufgewiesen werden, wie Baden-Württemberg bis zum Jahr 2023 durch innovative und sachorientierte Verkehrspolitik seine Wettbewerbsfähigkeit stärken und damit den Wohlstand im weltweiten Wettbewerb sichern kann.

Es werden vier Handlungsfelder identifiziert:

### **Verkehrsmanagement**

- **Zukunftstechnologie**
- **Mobilitätsdienste**
- **Logistik**

Innerhalb dieser vier Oberbegriffe geht es insbesondere um:

### **Bessere Nutzung vorhandener Infrastruktur – Seitenstreifennutzung bei Autobahnen**

Während im Durchschnitt täglich auf jedem deutschen Autobahnkilometer ca. 52.000 Fahrzeuge fahren, so sind es beispielweise in der Region Stuttgart teilweise über 150.000 Fahrzeuge. Die temporäre Seitenstreifenfreigabe erhöht in den Spitzenstunden gezielt die Kapazitäten der vielbefahrenen Autobahnabschnitte. Ein Streckenabschnitt, der regulär drei Fahrstreifen aufweist, kann bis zu 25 Prozent zusätzliche Fahrzeuge aufnehmen. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Verkehrssicherheit. Bereits am 13.05.13 wurde auf der A 8 auf kurzem Abschnitt zwischen Kreuz Stuttgart – Ausfahrt Möhringen ein entsprechender Abschnitt in Betrieb genommen. Dieser Ansatz ist weiterzuentwickeln und auszudehnen. Hierzu ist ein **Masterplan** erforderlich. Hessen hat beispielsweise eine Erhöhung von 80 km auf bis zu 300 km im Visier. Die Seitenstreifennutzung zeigt auch, wie sinnvoll die Weiterentwicklung von C2X-Kommunikation zur Erhöhung der Sicherheit ist.

## Baustellenmanagement

Zwar gibt es bereits heute mit dem zentralen Baustellenkoordinator der Straßenverkehrszentrale eine Unterstützung der Bauleitungen vor Ort, gleichwohl zeigen die Staus bei Autobahnbaustellen, dass weiteres Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Baustellen müssen noch besser aufeinander abgestimmt und die Bauarbeiten weiter beschleunigt werden. Ein **Baustellen-Slotmanagement** dient dazu, Tages- und Dauerbaustellen so zu planen, dass sie den Verkehrsfluss so wenig wie möglich beeinträchtigen. Das erhöht auch die Verkehrssicherheit. Per Onlinesystem ermittelt das System für die beabsichtigten Arbeiten geeignete Slots – also Zeitfenster - und bietet sie zur Auswahl an, in denen Baustellen in den Verkehr eingreifen und ebensolche, in denen der Verkehr weitgehend uneingeschränkt weiterfließen kann. Es orientiert sich an den Buchungssystemen für Flug- und Bahntickets und erspart so umständliche schriftliche Anträge und Genehmigungen.

## Ampeloptimierung

Nicht sachgerechte Ampelstandorte sowie -steuerungen können eine wesentliche Stauursache sein. Neben einer Prüfung von baulichen Alternativen (Kreisverkehren) muss es unter der Einbeziehung von C2X-Kommunikation um bedarfsgerechte Phasensteuerung zur Optimierung des Verkehrsflusses gehen.

## Innovative Telematik unter Einbeziehung der Möglichkeiten von Navigationsgeräten und Smartphones

Die bereits seit 2009 existierende Verkehrsrechnerzentrale könnte durch kooperative Systeme – die so genannte C2X-Kommunikation – wesentlich aufgewertet werden. Die Verkehrsbeeinflussungsanlagen wären wesentlich leistungsfähiger als heute. Die dynamischen Wegweiser mit integrierten



Stauinformationen (dWiSta) zur Netzbeeinflussung würden so wesentlich weiterentwickelt. Die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander (Navigationsgeräte/Smartphones) sowie mit der Verkehrsrechnerzentrale ließe unter Wahrung des Datenschutzes individuelle sinnvolle Stauumfahrungen und Stauvermeidungen durch dynamische und intelligente Routenwahl zu. Die Kommunikation Infrastruktur-Fahrzeug ließe es auch zu, Wechselverkehrskennzeichen und sonstige Verkehrszeichen in Echtzeit in die Fahrzeuge zu übertragen und so für ein Mehr an Sicherheit und verbesserten Verkehrsfluss zu sorgen. Es gibt in diesem Bereich bereits vielversprechende Forschungsprojekte, wie AKTIV, sim<sup>TD</sup> oder DIANA I und II in Hessen.

(Erläuterungen: AKTIV steht für adaptive und kooperative Technologien für den intelligenten Verkehr.

sim<sup>TD</sup> für sichere intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland. DIANA I und II (Dynamic Information und Navigation Assistance) hat das Ziel, die Verkehrsteilnehmer direkt, individuell und vor allem rechtzeitig vor aktuellen Gefahren auf den einzelnen Strecken zu warnen – beispielsweise vor Stauenden hinter Kurven oder Baustellen.

Car-to-X-Kommunikation ist der Oberbegriff für verschiedene Kommunikationstechniken in der Automotive-Technik. Car-to-Car-Kommunikation (C2C) ist eine davon, Car-to-Infrastructure (C2I) eine weitere. Bei Car-to-X geht es darum, die Bewegungsdaten des Fahrzeugs an Dritte zu übermitteln. Die Informationsübermittlung kann unmittelbar zwischen Fahrzeugen über IEEE 802.11p erfolgen wie bei der C2C-Kommunikation, sie kann aber auch über die am Straßenrand aufgebauten infrastrukturellen Komponenten, wie die Roadside Units (RSU), oder über die vorhandenen Mobilfunknetze erfolgen.

Quelle: [www.itwissen.info](http://www.itwissen.info); zu sim<sup>TD</sup>

[http://www.simtd.de/index.dhtml/6151ac9915482132195h/object.media/deDE/7957/CS/-/backup\\_publications/Informationsmaterial/simTD-project\\_presentation2012\\_DE\\_view.pdf](http://www.simtd.de/index.dhtml/6151ac9915482132195h/object.media/deDE/7957/CS/-/backup_publications/Informationsmaterial/simTD-project_presentation2012_DE_view.pdf).

## **Automobile Zukunft - Assistenzsysteme**

Die Forschung an Assistenzsystemen ist zu forcieren. Baden-Württemberg hat nachhaltige Mobilität und IT in Produkten bereits im Jahr 2010 als wesentliche Wachstumsbereiche identifiziert. Durch verbesserte Assistenzsysteme wäre ein dichteres „Bepacken“ der Autobahnen möglich, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit und der Abstand zentral gesteuert und die Fahrzeuge untereinander kommunizieren können. Das ist ein technisches Fernziel, das unter dem Gesichtspunkt des selbstbestimmten und sicheren Fahrens umsichtig entwickelt werden sollte. Klar ist: Diese Technik kann nur bei sachlicher Notwendigkeit aufgrund der Verkehrssituation zur Anwendung kommen. Ansonsten müssen Fahrerinnen und Fahrer innerhalb der Verkehrsregelungen selbstbestimmt ihr/sein Fahrzeug führen können.

## Logistik

In einer globalisierten Welt, in der Produktionsstandorte und Absatzmärkte oft mehrere tausend Kilometer voneinander entfernt liegen, aber auch in einem Land, in dem Just-in-Time-Produktion einen Wettbewerbsvorteil darstellt, ist die optimale Anbindung an das Verkehrsnetz eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Baden-Württemberg als wirtschaftliches Kraftzentrum in Europa braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Ohne Logistik keine Wirtschaft. Die Exportquote der Unternehmen im Land liegt bei rund 50 Prozent – bei Betrieben aus Leitbranchen wie dem Fahrzeug- und Maschinenbau sogar noch weit darüber.

Ein **intermodales Logistikkonzept** ist deshalb erforderlich. Die Vernetzung des Güterverkehrs durch Kombinierten Verkehr hat großes Potenzial. Unverständlich ist es, dass Baden-Württemberg den **Modellversuch für Lang-Lkw** nicht unterstützt. Lang-Lkw können in ihrem Einsatzbereich maßgeblich zur CO<sub>2</sub>-Einsparung beitragen. Moderne Lkws stoßen kaum noch entsprechende Schadstoffe aus. Für derartige umweltfreundliche Lkws sind Ausnahmen bei Durchfahrtsverboten und Umweltzonen zu prüfen und umzusetzen, um nicht für erzwungene Umfahrungen wertvolle Ressourcen zu verbrauchen. „Grüne Logistik“ erfordert eine ganzheitliche Betrachtungsweise.

**An erster Stelle steht jedoch die Stärkung des straßengebundenen Güterverkehrs durch Sanierung von Straßen und Brücken sowie des Lückenschlusses im Bestandsnetz. Der Bund stellt die Mittel zur Brückensanierung in seiner Verantwortung bereit. Nachzügler ist das Land. Der Verkehrsminister muss ein Brückensanierungskonzept vorlegen und ein Netzkonzept Logistik/Schwerlast vorlegen. Brückensperrungen an sich sowie große Umwege durch Brückensperrungen müssen unbedingt vermieden werden.**

Stichwort **Innenstadtlogistik mit Zukunft**: Die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen sowie die Entsorgung von nicht mehr benötigten Gütern sind für die Lebensfähigkeit der Stadt, ihrer Bewohner und Unternehmen unverzichtbar. Gleichzeitig sind der Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen und der Güterverkehr im Speziellen eine Belastung für die Stadt: Sie verursachen Lärm und Luftverschmutzung, verschärfen die Verkehrssituation und blockieren städtischen Raum. Auch hier kann das Land Impulse setzen und zum Beispiel Integrierte Wirtschaftsverkehrspläne und Aktionspläne für die Lieferinfrastruktur und Straßenraumgestaltung, Liefer- und Zugangsbeschränkungen sowie Parkraummanagement fördern.

## Schließung eklatanter Lücken im Straßennetz

## Lösung der Finanzierungsfrage und des Investitionsstaus

Die Schwachstellen in der Verkehrsinfrastruktur im Land sind offenkundig. Ob es die Kür Stuttgarts zur Stauhauptstadt ist, der Alaufstieg auf der A 8 oder die A 6 - um nur einige Beispiele zu nennen. Verkehrsminister Hermann muss seine Schlussfolgerungen aus der Daehre- und der Bodewig-Kommission vorlegen. **Mit Überlegungen aus dem Baukasten des Bestrafens und der Bevormundung, wie City-Maut und Maut auf allen Straßen kann man allerdings ein High-Tech-Land wie Baden-Württemberg nicht in eine gute Zukunft führen.**

## Verkehrsträgerentwicklung

Neben der Straße und der Schiene ist die Schifffahrt weiter zu entwickeln. Dieser Verkehrsträger hat noch erhebliches Wachstumspotenzial und erfreut sich höchster Umweltverträglichkeit. Eine Ertüchtigung der Neckarschleusen für 130-m-Schiffe könnte den Hafen Stuttgart wesentlich weiterentwickeln und die Containerfrachtraten erhöhen.

## Reisewegemanagement

E-Mobilität und Car-Sharing bieten neue Möglichkeiten des modal split. Baden-Württemberg als Ursprung und Heimat der modernen Mobilität muss hier eine Vorreiterrolle zukommen. Als ein wichtiges Schaufenster Elektromobilität gilt es, nachhaltige Impulse zu setzen. Wir brauchen daneben ein klares Bekenntnis zum Automobil als wichtigster Verkehrsträger im Flächenland Baden-Württemberg.

Die FDP/DVP Fraktion setzt auf eine Verkehrspolitik der Vernunft. In Hessen wurde seinerzeit unter FDP-Führung das erfolgreiche Konzept „Staufreies Hessen 2015“ aufgelegt, das wichtige Impulse gesetzt hat. Vgl. hierzu [http://www.staufreieshessen2015.hessen.de/irj/Staufrei\\_Internet](http://www.staufreieshessen2015.hessen.de/irj/Staufrei_Internet)