

LIBERALE PARLAMENTSARBEIT 2023

Verkehr

Wir haben uns in diesem Jahr intensiv mit Planungen des Landes befasst, die aus unserer Sicht weder funktionieren können, noch finanzierbar sind: Die **Mobilitäts-Garantie** sowie der **Mobilitätspass**. Dabei sollen alle geschlossenen Ortschaften von fünf Uhr früh bis Mitternacht im Ballungsraum mindestens im 15-Minuten-Takt sowie im Ländlichen Raum im 30-Minuten-Takt bedient werden. Das Land weiß dabei nicht, wie viele zusätzliche Busse und Fahrerinnen und Fahrer dafür benötigt würden und was das alles kosten soll. Leidtragende Finanzierer wären letztlich ohnehin die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger der Busverkehre im ÖPNV. Deshalb auch die Idee des **Mobilitätspasses**. Hierbei kursieren vier Modelle, wie Gemeinden ihre Bürgerinnen und Bürger zur Kasse bitten können: Einwohnerbeitrag, Kfz-Halter-Beitrag, Streckennutzungsgebühr oder Arbeitgeberbeitrag. Wir halten von allen diesen Zusatzbelastungen nichts.

Einen Fokus haben wir auch auf die Situation der **Busunternehmen** gerichtet. Sind diese doch durch die hohe Inflation und den Transformationsdruck ohnehin schon sehr belastet, so überlegt die Landesregierung allen Ernstes, mit einem eigenen **Landes-Mobilitätsgesetz** deutlich früher als der Bund strenge Vorgaben für E-Busse zu treffen. Eine solche einseitige Zusatzbelastung, die die Existenz von kleinen und mittelständischen inhabergeführten Busunternehmen gefährden kann, darf es aus unserer Sicht nicht geben.

Beim Thema ÖPNV darf eine wichtige Neuerung nicht fehlen: Das **Deutschland-Ticket**. Zwar ist es eine Erfindung unseres Bundesverkehrsmi-

nisters, es hat aber auch große Bedeutung fürs Land. Denn seit der großen Bahnreform sind seit dem Jahr 1996 die Länder für den schienen gebundenen Nahverkehr zuständig. Sie erhalten als Ausgleich vom Bund so genannte **Regionalisierungsmittel**. Bund und Länder haben sich bei der Ticket-Einführung darauf verständigt, die Kosten von jährlich drei Milliarden Euro jeweils zur Hälfte zu tragen. Allein der Bund stellt den Ländern dafür über die eigenen Zuständigkeiten hinaus jährlich 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Diese Finanzierung ist bis zum Jahr 2025 vereinbart. Dennoch werden die Länder nicht müde, in einer wenig überraschenden Einmütigkeit beständig noch mehr Mittel vom Bund zu verlangen. Dies, obwohl bereits die planmäßige Dynamisierung auf nun drei Prozent annähernd verdoppelt wurde. Vor dem Hintergrund, dass allein hier im Land 19 von bundesweit über 60 Verkehrsverbünde vorhanden sind, fordert die Fraktion einen Neustart in der Organisation der öffentlichen Nahverkehre.

Im Bereich **Logistik** haben wir uns mit Lang-LKW und mit der von den Grünen geplanten **LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen** befasst. Wir konnten aufdecken, dass der Bund die Technik von Toll Collect zur Abrechnung einer Landes-Maut nicht zur Verfügung stellen wird. Die Landesregierung gab die Auskunft, sie plane eine Einführung ab 2027. Das ist nach der nächsten Landtagswahl und die CDU bekämpft auch heute schon diese unsinnige Idee aus der grünen Ecke.

INITIATIVEN

- » Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) [Drucksache 17/4157](#)
- » Mobilitäts-/ÖPNV-Garantie [Drucksache 17/4606](#)
- » Rabattiertes Deutschlandticket für junge Menschen [Drucksache 17/5268](#)
- » Beschleunigungsperspektiven für die Gäubahn [Drucksache 17/5267](#)
- » Vorgaben und Förderungen für emissionsfreie Busse [Drucksache 17/5389](#)

ANSPRECHPARTNER



Dr. Christian Jung MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

christian.jung@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9250



Friedrich Haag MdL
Sprecher für individuelle Mobilität
friedrich.haag@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9240



Hans Dieter Scheerer MdL
Sprecher für Straßenverkehr und ÖPNV
hansdieter.scheerer@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9280



Markus Flandi
Parlamentarischer Berater
markus.flandi@fdp.landtag-bw.de
T: 0711 2063-9021

Mobilität der Zukunft ist mehr als Elektromobilität

Ein Konzept für alle Bedürfnisse? Kann das funktionieren? Wir setzen auf Technologiefreiheit, um für jede Aufgabenstellung die passende Lösung ermöglichen zu können.

Mit unserer Kampagne „E-Fuels: Kraftstoffe für Klimaschutz“ werfen wir mehr als nur ein Schlaglicht auf die brennende Frage, wie wir in Zukunft klimaneutral mobil sind. Für viele Anwendungsbereiche sind der batterieelektrische oder über Brennstoffzelle der elektrische Antrieb sinnvoll. Die Mobilität der Zukunft ist aber mehr als Elektromobilität. Wir fordern Technologiefreiheit nicht nur für Luft- und Schiffsverkehr oder Sondermaschinen wie beispielsweise die Landwirtschaft. Uns ist es wichtig, dass es eine Perspektive für den Wettbewerb um das passende Konzept auch bei Autos gibt. Deshalb setzen wir auf synthetische Kraftstoffe. Hierbei wird mit so genannten erneuerbaren Energien in der Regel zunächst über Wasserstoff und weitere chemische Reaktionen synthetischer Diesel oder Benzin hergestellt. Wenn die erforderlichen Kohlenstoffe zum Beispiel über CO₂-Abscheidung aus der Luft gewonnen werden, fahren diese Fahrzeuge praktisch klimaneutral. Es geht daher um eine Defossilisierung, also weg vom fossilen Öl aus dem Boden, und nicht um eine Dekarbonisierung. Eine solche ist zu plakativ und zu kurz gedacht. Damit die Herstellung von E-Fuels wirtschaftlich ist, braucht es Energiepartnerschaften mit Regionen, in denen regenerative Energien im Überfluss vorhanden sind. Also dort, wo der

Wind beständig stark weht oder die Sonne vom Himmel brennt. Experten rechnen dann mit Herstellungskosten von rund einem Euro pro Liter. Neben dem Markt für Elektrolyseure eröffnet sich ein noch völlig offener für großindustrielle Anlagen zur CO₂-Abscheidung aus der Atmosphäre. Diese Chancen wollen wir für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg nutzen. Hierfür werben wir vor Ort in Veranstaltungen. Der Auftakt war vor einem Jahr in Pforzheim.

Ein weiterer spannender Ansatz, für den wir uns mit großem Nachdruck eingesetzt haben, ist synthetisierter Kraftstoff auf Basis von Altfetten oder ähnlich geeigneten Ausgangsstoffen. Diese HVO 100 genannten Treibstoffe – „Hydrotreated Vegetable Oil“ – bieten große Vorteile. Es können die Treibhausgasemissionen um bis zu 90 Prozent im Vergleich zu fossilem Diesel reduziert werden. Für uns war es völlig unverständlich und auch erschreckend, dass das grün geführte Bundesumweltministerium die Anpassung des Rechtsrahmens lange Zeit blockiert hat. Denn bisher durfte dieser Kraftstoff nicht in Reinform öffentlich abgegeben werden. Auf Druck der FDP in der Bundesregierung konnte der Weg freigegeben werden. So kann bereits heute ein großer Beitrag für mehr Klimaschutz geleistet werden.

ARBEITSKREIS



Verkehr

ANSPRECHPARTNER

Dr. Christian Jung MdL
Friedrich Haag MdL
Hans Dieter Scheerer MdL



Link zur Internetseite
[fdp-landtag-bw.de/
kraftstoff-fuer-klimaschutz/](https://fdp-landtag-bw.de/kraftstoff-fuer-klimaschutz/)