

Peter Heidt, FDP

E-Mail: peter.heidt.wk@bundestag.de

Peter Heidt bezog über unsere Fragen hinaus noch zusätzlich Stellung zu Aspekten der Verkehrspolitik, die der FDP wichtig sind. Seine Kommentare sind nach den Antworten zu unseren Fragen dokumentiert.

Pendlermobilität

Der Wetteraukreis ist ein ausgeprägter Pendler-Landkreis. Wie stehen Sie vor diesem Hintergrund zu dem geplanten Ausbau der A5 zwischen der Anschlussstelle Friedberg und dem Frankfurter Kreuz auf bis zu zehn Spuren? Wenn Sie den Ausbau für notwendig halten: Für welche Maßnahmen zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs auf den Zubringerstraßen im Wetteraukreis werden Sie sich einsetzen? Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Pendlerströme weg vom motorisierten Individualverkehr zu lenken?

Die FDP setzt sich für eine Modernisierung der Straßeninfrastruktur ein, insbesondere für den Ausbau von Autobahnen und Hauptverkehrsachsen. Ein Ausbau der A5 könnte aus FDP-Sicht zur Entlastung des Verkehrs beitragen. Zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs auf den Zubringerstraßen könnten Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung durch Digitalisierung (z. B. smarte Ampelschaltungen, KI-gestützte Verkehrssteuerung) helfen, um Staus zu reduzieren.

Gleichzeitig unterstützt die FDP den motorisierten Individualverkehr und setzt sich für weniger Einschränkungen für Autofahrer ein. Maßnahmen zur Lenkung der Pendlerströme weg vom Auto stehen nicht im Fokus der FDP-Position. Stattdessen wird auf Technologieoffenheit gesetzt, etwa durch E-Fuels, um Verbrennungsmotoren klimafreundlicher zu machen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV im Wetteraukreis steht derzeit wegen häufiger Verspätungen, Zugausfällen, mangelnder Fahrgastinformation, etc. in der Kritik. Durch welche infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen kann die Zuverlässigkeit des ÖPNV aus Ihrer Sicht am effizientesten und schnellsten gesteigert werden? Können Sie konkrete Ausbaumaßnahmen im ÖPNV nennen, die Sie unterstützen werden (z. B. Taktverdichtung, Umsteigezeiten, Kapazitätsausbau, Elektrifizierung, etc.)?

Ein zuverlässiger ÖPNV braucht digitale Echtzeitsysteme, um Fahrgastinformationen zu verbessern, flexiblere Angebote wie Rufbusse für den ländlichen Raum und eine Taktverdichtung. Zudem setzen wir auf Elektrifizierung und emissionsarme Antriebe, um den Nahverkehr nachhaltiger zu machen. Statt pauschaler Subventionen braucht es gezielte Investitionen in moderne Infrastruktur und smarte Steuerungssysteme.

Förderung und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs

Die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes gibt den Kommunen mehr Freiraum bei der Gestaltung der Verkehrsströme. Wie stehen Sie zur Förderung von Maßnahmen, die den über- und innerörtlichen Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver machen (z. B. Ausbau von Radwegen, sichere Abstellanlagen, Bahn & Bike, steuerliche Anreize, etc.)? Welche Möglichkeiten unterstützen Sie, um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs insbesondere im Umfeld von Schulen zu erhöhen (z. B. Einführung von Schulstraßen, temporäre Sperrung von Straßen vor Schulen, Bicibus, etc.)?

Die FDP steht für eine ausgewogene Verkehrspolitik, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Fuß- und Radverkehr sollen sicherer und attraktiver werden, aber ohne ideologische Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr. Wir setzen auf gezielte Investitionen in sichere Radwege, Abstellanlagen und Bahn-&-Bike-Angebote, um eine sinnvolle Ergänzung zum Auto zu schaffen.

Gerade im Umfeld von Schulen braucht es maßgeschneiderte Lösungen, die Sicherheit und Verkehrsfluss in Einklang bringen. Temporäre Straßensperrungen oder Schulstraßen sehen wir kritisch, da sie oft nur zu einer Verlagerung des Problems führen. Stattdessen setzen wir auf intelli-

gente Verkehrssteuerung, sichere Übergänge und gute Alternativen für den Schulweg, die für alle praktikabel sind. Mobilität muss flexibel, effizient und technologieoffen gestaltet werden.

Planungs- und Finanzierungsaspekte

Wie stehen Sie zu der u. a. von ADAC und ADFC geforderten Planungsbeschleunigung beim Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie von Radschnellwegen? Wie stellen Sie sich die verlässliche Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund an Länder und Kommunen zur Umsetzung einer zukunftsweisenden, klimagerechten Verkehrspolitik vor?

Die FDP setzt sich für eine effiziente und technologieoffene Infrastrukturplanung ein. Planungsbeschleunigung ist dringend notwendig – sowohl für den Ausbau von Straßen als auch für Radwege an Bundes- und Landesstraßen sowie Radschnellwege, wo es sinnvoll und nachgefragt ist. Statt ideologischer Verkehrspolitik setzen wir auf bedarfsgerechte Lösungen, die Mobilität für alle verbessern.

Bei der Bereitstellung von Finanzmitteln fordern wir eine effiziente Mittelverwendung, die sich am tatsächlichen Bedarf orientiert. Neben staatlichen Investitionen sehen wir private Beteiligungen als Schlüssel, insbesondere bei der Ladeinfrastruktur und neuen Mobilitätskonzepten. Unser Ziel ist eine moderne Verkehrspolitik, die Innovation statt Verbote fördert und alle Mobilitätsformen sinnvoll integriert.

Peter Heidt zu weiteren Aspekten der Verkehrspolitik, die der FDP wichtig sind

Allgemein:

Der digitale Fortschritt verändert unser alltägliches Leben - ob in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Industrie 4.0, Autonomes Fahren oder Online-Banking sind nur einige Anwendungsbereiche, die einer modernen und international wettbewerbsfähigen Gesellschaft neue Chancen eröffnen.

Das gilt auch für die Mobilität innerhalb unserer Gesellschaft. Im Zuge der Digitalisierung drängen insbesondere in der Personenbeförderung immer mehr Unternehmen mit innovativen Konzepten auf den Markt. Der Gesetzgeber kommt jedoch hinsichtlich der vielen neuen Formen in der Personenbeförderung nicht hinterher. Aus diesem Grund bedarf es einer Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an die Ansprüche des digitalen Zeitalters.

Das Ziel von uns Freien Demokraten im Bundestag ist es einerseits innovative neue Konzepte oder Geschäftsmodelle zu ermöglichen, andererseits aber auch dem traditionellen Taxigewebe Chancen zu eröffnen.

Konkret setzen wir uns für die Aufhebung der Tarifpflicht ein. Aus unserer Sicht sollte sich der Preis durch den freien Wettbewerb regulieren und nach oben mit einem Höchstpreis begrenzt sein. Dies wird zur Folge haben, dass für verschiedene Personengruppen oder Tageszeiten unterschiedliche flexible Preise angeboten werden können. Studentenrabatte oder Nachttarife können so auch die Auslastung der Taxis und die Rentabilität für Taxiunternehmer (wie Sie) erhöhen.

Taxiunternehmer haben viele Auflagen zu erfüllen, was einen hohen bürokratischen Aufwand zur Folge hat. Die Verpflichtung zur Dauerbereitschaft der Taxiunternehmen, insbesondere in der Nacht oder in ländlichen Regionen, ist flächendeckend nicht rentabel für Taxiunternehmer. Damit sich das Taxigewerbe auch in Zukunft noch rechnen kann, setzen wir Freie Demokraten uns für eine Abschaffung der Betriebspflicht ein.

Um in Zukunft unökonomische und unökologische Leerfahrten zu verhindern, muss die Rückkehrpflicht aus unserer Sicht für Mietwagen aufgehoben werden. Leerfahrten entstehen aber auch weil Taxiunternehmer potenzielle Gäste nur in dem Bundesland der Anmeldung und Konzessionsausstellung aufgenommen werden dürfen. Ein Taxi darf beispielsweise einen Fahrgast von Berlin Mitte zum Flughafen Schönefeld in Brandenburg mitnehmen, muss allerdings die Rückfahrt allein antreten. Aus diesem Grund setzen wir Freie Demokraten im Bundestag uns für eine bundeseinheitliche Regelung des Laderechts ein.

Obwohl wir uns für eine Öffnung und Deregulierung des Taximarktes einsetzen, ist es uns von großer Bedeutung, bestimmte Alleinstellungsmerkmale von Taxiunternehmen zu sichern. Dazu gehören beispielsweise die äußerliche Kennzeichnung der Taxis sowie die Möglichkeit der Nutzung spezieller Taxistände. Dadurch werden Taxibetreiber auch in Zukunft einen entscheidenden Vorteil gegenüber Anbietern wie Uber haben, denn sie sind von weitem erkennbar und haben jederzeit eine Möglichkeit ihr Auto abzustellen.

Zusammenfassend geht es uns Freien Demokraten bei der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes darum, Chancen und Innovationen in der Mobilität zu ermöglichen – sowohl für bewährte, als auch für neue Anbieter.

Tempolimit:

Die Diskussion über Tempolimits wird in Deutschland seit jeher sehr emotional geführt. Fakt ist aber, dass Autobahnen die mit Abstand sichersten Straßen in Deutschland sind. Dies liegt auch an den lokalen Tempolimits, die auf vielen Streckenabschnitten notwendig und gerade bei Gefahrenstellen unumgänglich sind.

Ein generelles Tempolimit für Autobahnen halte ich jedoch für Symbolpolitik. Länder wie Österreich oder die USA schneiden trotz Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht besser ab als Deutschland und innerdeutsche Strecken mit Tempolimit nicht besser als Streckenabschnitte ohne Tempolimit. Fakt ist, dass die Autobahnen schon heute die sichersten Straßen sind. Jeder dritte Pkw-Kilometer wird auf Ihnen zurückgelegt, aber nur 12,3% aller Verkehrstoten und 6,9 % aller Unfälle mit Personenschaden überhaupt werden auf Autobahnen gezählt. Die gefährlichsten Straßen sind seit Jahren Landstraßen, auf denen rund 60% der Verkehrstoten zu beklagen sind und auf denen es ja auch schon heute weitestgehend ein Tempolimit gibt. Bereits heute besteht auf vielen Streckenabschnitten aus Verkehrssicherheitsgründen ein Tempolimit. Eine höhere Unfallschwere lässt sich auf diesen Streckenabschnitten aber nicht feststellen. Auch der Blick in andere Länder mit Tempolimit kann die These nicht stützen. So lagen die Unfallzahlen beispielsweise in Frankreich mit 5,5 Unfalldtoden und Österreich mit 5,2 Unfalldtote auf je 100.000 Einwohner höher als in Deutschland mit 4,1 je 100.000 Einwohner. Ein großes Problem ist die Handynutzung. Am Beispiel Österreich zeigt sich hier eine ständige Zunahme, sodass dort inzwischen pro Tag knapp 200.000 Textnachrichten verschickt und knapp 900.000 Anrufe ohne Freisprecheinrichtung geführt werden. Alleine die Textnachrichten sind für ca. 14.000 km "Blindflug" im Straßenverkehr verantwortlich.

Ein weiteres Argument ist immer, dass ein Tempolimit den CO₂ Ausstoß signifikant reduzieren würde und somit gut für den Klimaschutz sei. Das Umweltbundesamt kam allerdings in einer Untersuchung bereits im Jahr 1999 zu dem Ergebnis, dass ein Tempolimit von 120 km/h für Pkw auf Autobahnen eine CO₂ Einsparung von gerade mal 9% erbringen würde. Bedenkt man, dass nur rund ein Drittel aller Pkw-Fahrstrecken auf Autobahnen zurückgelegt werden, so läge die tatsächliche Minderung bei nur lediglich 3%, der Lkw-Verkehr ist hier noch nicht einmal berücksichtigt, der ja bereits heute einem Tempolimit unterliegt. Und wenn man den Blick über den nationalen Tellerand wirft und eine globale Sichtweise einnimmt, so kommt man zu noch viel ernüchternden Ergebnissen. Deutschlands Kohlendioxidemissionen lagen in 2016 bei insgesamt 909 Mio. Tonnen. Bei einem weltweiten Ausstoß von jährlich rund 36 Milliarden Tonnen, macht das gerade mal 2,5% Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen aus. Rund 20 % entstammen in Deutschland dem Verkehr. Das sind gerade mal 0,5% aller weltweiten CO₂-Emissionen, von denen dann lediglich 3% reduziert werden könnten. Das wären rund 0,015% des weltweiten CO₂ Ausstoßes. Eine verschwindend geringe Zahl. Will man wirklich etwas für den Klimaschutz unternehmen, so kommt man nicht umher, den Verkehr in das Europäische Emissionshandelssystem mit aufzunehmen. Nur so können durch Marktanreize Emissionen an der Stelle eingespart werden, wo es am effizientesten ist. Dem Klima ist es letztendlich egal, wo das CO₂ eingespart wird. Das Tempolimit verliert auch dann automatisch an Wirkung, sobald in Zukunft mehr Autos mit Elektro- bzw. Wasserstoffantrieb oder synthetischen Kraftstoffen auf den Straßen unterwegs sind.

Weiterhin gibt es bereits heute eine Vielzahl an Einschränkungen, die richtig sind und sich für die Sicherheit auf den Straßen seit Jahren bewährt haben. Dazu gehören z.B. die Auffahrverbote, Ab-

standskontrolle, Überholverbote sowie die Sonn- und Feiertagsfahrverbote für Lkw. Nach § 3 der Straßenverkehrsordnung gibt es, neben der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) von 130 km/h, zusätzliche situative Geschwindigkeitsbegrenzungen: „Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist.“ Es ist also bereits heute geregelt, dass die Geschwindigkeit den jeweiligen Verhältnissen Rechnung tragen muss. Wer dennoch auf der Autobahn drängelt und andere Teilnehmer im Straßenverkehr nötigt, muss mit einer Strafe nach § 240 StGB rechnen. Aber wenn es Verkehrsaufkommen und Wetter zulassen, sollte man auch in Zukunft schneller als 130 km/h fahren dürfen.

Anstelle starrer Tempolimits plädiere ich deshalb für eine dynamische Verkehrslenkung, die sich nach Gefahren wie Nässe oder Verkehrsaufkommen richtet. So lassen sich die Limits flexibel und digital steuern, um so für einen besseren und sicheren Verkehrsfluss zu sorgen.