

Mobilitätspolitik

Die aktuelle Lage

Mobilität stärkt Freiheit, Eigenverantwortung und Flexibilität; mehr Mobilität schafft mehr Freiräume für persönliche und selbst verantwortete Lebensgestaltung. Mobilität ist das Rückgrat einer prosperierenden Volkswirtschaft. Verkehrspolitik gestaltet eine wesentliche Grundlage für unsere persönliche Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und an der wirtschaftlichen Entwicklung und leistet damit einen wichtigen Beitrag für eine selbständige Lebensführung. Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Städte und Landkreise ist eng an das Bestehen einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur geknüpft. Daneben ist die Verkehrswirtschaft selbst ein wichtiger eigenständiger Wirtschaftsbereich. Die Verkehrsmittelproduktion trägt in hohem Maße zum Bruttosozialprodukt bei. Jeder 7. Arbeitsplatz ist direkt oder indirekt vom Verkehr abhängig. Für die Sicherung und Entwicklung unserer Wirtschaftsstandorte sind leistungsfähige Verkehrsanbindungen eine unverzichtbare Voraussetzung. Für die FDP sind alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel in eine optimale Konzeption einzubeziehen – Fußgänger, Fahrradfahrer, Motorradfahrer, Autofahrer und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Liberale Grundsätze

Straßenneu- und -ausbau, Straßenerhaltung: Die Mittel für den Bau von Kreis- und Gemeindestraßen müssen anhaltend auf ein höheres Niveau gesteigert werden. Damit können zukünftig vermehrt dringend notwendige Investitionen zügig verwirklicht werden und Bauzeiten verkürzt werden. Viele Straßen sind in einem beklagenswert schlechtem Zustand und völlig überlastet. Bedarfsgerechte Erhaltung und Unterhaltung dieser Straßen sind, auch mit Rücksicht auf nachfolgende Generationen, vorrangig zu finanzieren, da sonst ein Substanzverlust der Infrastruktur droht. Die Kosten dafür können in den Städten teilweise durch eine zweckgebundene Finanzierung durch Parkgebühren gedeckt werden.

Bündelung von Verkehrsinfrastruktur: Berufs-, Einkaufs-, Schüler- und Freizeitverkehr sollen durch gemeinsame Nutzung der vorhandenen Infrastruktur keine zusätzlichen Kapazitäten erfordern. Behörden, Betriebe, Einkaufszentren und Sporteinrichtungen können durch intelligentes Parkplatzmanagement sowie durch geschickte Planung die bereits vorhandenen Parkplätze, Zufahrtswege und ÖPNV-Haltestellen zeitanteilig gemeinsam nutzen.

Optimierung des Verkehrsablaufs: Ziel der kommunalen Verkehrsplanung muss eine Optimierung des Verkehrsablaufs sein. Dazu zählt die möglichst effiziente Abwicklung und Koordinierung von Baumaßnahmen, die Einführung grüner Wellen sowie die Einrichtung von Wechsellspuren mit bedarfsgerechter Freigabe über dynamische Verkehrszeichen.

Kein Feinstaub-Bürokratismus: Die FDP lehnt die im Rahmen der Aktionspläne der Regierungspräsidien eingeführten kleinräumigen Fahrverbote ab. Ihr Nutzen ist nicht belegbar und sie treffen vor allem sozial schwächere Besitzer älterer Kraftfahrzeuge. Anstelle dieser örtlichen Fahrverbote befürwortet die FDP die Erneuerung der Fahrzeugflotte mit modernen Technologien z.B. E-Mobilität, Verkehrsverlagerung und dem Einsatz von Verkehrstelematik.

Unfallvermeidung: Bei Investitionen in das Verkehrswegenetz sind Sicherheitsaspekte verstärkt zu berücksichtigen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei müssen schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgängern – insbesondere Kinder und Senioren – vorrangig geschützt werden.

Städtischer Schienenverkehr: In vielen Städten sorgt ein hohes Verkehrsaufkommen für unzumutbare Belastungen. Aus städtebaulichen Gründen ist es unmöglich, dieses Verkehrsaufkommen ausschließlich als Individualverkehr auf Straßen abzuwickeln. Ein leistungsfähiger, straßenunabhängiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere mit einem leistungsfähigen S-Bahn- und Stadtbahn- bzw. Straßenbahnnetz als Rückgrat urbaner Mobilität ist in den größeren Städten des Landes unverzichtbar. Dieses Rückgrat muss durch bedarfsgerechte Busverkehre ergänzt werden, die in kleineren Städten und Gemeinden die komplette ÖPNV-Versorgung übernehmen.

Rufbusse und Sammeltaxen: Im ländlichen Raum sind im Hinblick auf die demographische Entwicklung und die knappen Finanzmittel verstärkt neue Formen des ÖPNV einzurichten. Dazu müssen flexible

Bedarfsverkehre (z. B. Rufbus, Anruf-Sammel-Taxen) weiter fortentwickelt werden. Die gezielte Kooperation mit Taxiunternehmen oder die Einrichtung ehrenamtlicher Bürgerbusse können ebenfalls zu Kosteneinsparungen bei weiterhin bedarfsgerechtem Angebot beitragen.

Nachtbusse: Die FDP befürwortet die Schaffung und den Ausbau attraktiver Alternativangebote für junge Menschen wie z. B. Disco- und Nachtbusse zur Verlagerung vom Autoverkehr auf weniger unfallgefährdete Verkehrsmittel.

Umstieg auf ÖPNV: Um die Verkehrsbelastung der Ballungsräume und auch vieler Mittelzentren zu reduzieren, sind Anreize zu schaffen, um Autofahrer speziell im Berufs- und Ausbildungspendler zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Dazu dienen u. a. eine attraktive Taktung der Verkehre, eine Vereinfachung der Tarifstruktur sowie ein weiterer Ausbau von Park & Ride-Anlagen.

Bürgerbusinitiativen aktiv unterstützen: Lokale Bürgerbusprojekte mit ehrenamtlicher Durchführung sind eine sinnvolle Ergänzung des überörtlich ausgerichteten ÖPNV-Systems.

Fahrgemeinschaften fördern: Durch Fahrgemeinschaften kann der städtische Verkehr insbesondere im Berufsverkehr entlastet werden. Die Bildung von Fahrgemeinschaften soll durch die verstärkte Einrichtung von Zustiege-Parkanlagen sowie durch die vorrangige Benutzung von Parkplätzen auf Werksgeländen gefördert werden.

Car-Sharing: Das Car-Sharing entwickelt sich in immer mehr Städten zu einer interessanten Alternative zum individuellen Fahrzeugbesitz. Die kombinierten Angebote von ÖPNV-Betrieben und Car-Sharing-Anbietern sind fortzuentwickeln. Die Bereitstellung besonderer Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge muss in den Kommunen vorangetrieben werden.

Radverkehr: Eine ökologische und gesunde Alternative zum Autoverkehr ist der Radverkehr. Um kombinierte Wegeketten mit dem ÖPNV zu erleichtern, sind an Haltestellen und Bahnhöfen Boxen und ggf. auch Parkgebäude zum Einstellen von Fahrrädern anzubieten. Innerhalb der Kommunen soll das Radwegenetz auch auf die Erfordernisse von Berufspendlern ausgerichtet und unterhalten werden.

Güterverkehr: Der zur Ver- und Entsorgung der Bevölkerung und Wirtschaft notwendige Güterverkehr soll möglichst nicht durch Wohngebiete gelenkt werden und wo immer realisierbar auf eigene Straßen und Schienenstrecken verlagert werden. Verkehrsträger-übergreifende Containerterminals (Straße/Schiene/Schiff) können

ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des Güterverkehrs in den Kommunen leisten.

Mautausweichverkehre: Die Autobahnmaut führt auf etlichen städtischen Durchfahrtsstraßen zu einer Zunahme des Schwerverkehrs. Statt eines Flickenteppichs von Fahrverboten, die den Verkehr meist nur auf Nachbargemeinden verlagern, muss der Schwerverkehr mittel- bis langfristig durch eine differenzierte Flächenmaut auf die überörtlichen Straßen verlagert werden.

Zur Situation in Waiblingen

Der Zustand vieler Straßen erfordert in Waiblingen mehr als nur Flickwerk.

Seit Inbetriebnahme der Waiblinger Westumfahrung im November 2004 hat der Durchgangsverkehr (und hierbei insbesondere der ausnehmend belastende Schwerlastverkehr) durch Hegnach in großem Maße zugenommen. Ein erster Anfang zur Verbesserung der Situation dort wurde mittels der durchgehenden Geschwindigkeitsbeschränkung in der Neckarstraße auf 30 km/h gemacht. Hierdurch sind auch die Standzeiten an den Ampeln verringert worden.

Auch die Ortschaften Neustadt und Hohenacker leiden zunehmend unter dem Anstieg des Durchgangsverkehrs.

Die Radwegeplanung ist in Waiblingen unzureichend. Ein Beispiel hierfür ist der die Mayenner Straße abwärts führende Radweg, der kurz vor dem Postplatz ohne entsprechende Weiterleitung schlicht aufgelöst wird.

Trotz durchgeführter Umbaumaßnahmen im Bereich Fronackerstraße bleibt der Verkehrsfluss hier unbefriedigend. Der in diesem Bereich oft anzutreffende Belieferungsverkehr mit Halt am Straßenrand führt aufgrund der Verkehrsführung in beiden Richtungen regelmäßig zu erheblichen Behinderungen und Rückstaus. Die Vision eines „grünen Rings“ im Karree Querspange / Fronackerstraße / Ludwigsburger Straße / Bahnhofstraße wurde somit nicht erfüllt.

Die Grünphasen für Fußgänger an den Ampeln rund um den Alten Postplatz entsprechen nicht den tatsächlichen Anforderungen. Insbesondere Schulkinder des Staufer-Schulzentrums ignorieren deshalb mittlerweile regelmäßig die roten Fußgängerampeln in diesem Bereich.

Das Angebot des ÖPNV ist in Waiblingen allgemein als befriedigend anzusehen.

Standpunkte der FDP Waiblingen

Eine Lösung für den Ziel- und Quellverkehr in der Region muss gefunden werden. Aus Sicht der FDP Waiblingen ist hierbei vor allem die weitere Entlastung der Ortschaft Hegnach vom Durchgangsverkehr vorrangig zu behandeln. Beachtet werden muss, dass es bei jeder Art der Veränderung zu keinen neuen Verkehrslasten für die anderen Waiblinger Ortschaften kommt.

Waiblingen muss in viel stärkerem Maße als bisher zu einer radfahrerfreundlichen Stadt entwickelt werden.

Die bestehenden Bestrebungen, die P+R-Plätze privatwirtschaftlich zu betreiben, werden grundsätzlich von der FDP Waiblingen unterstützt. Hierbei muss jedoch der Anreiz zur Nutzung des ÖPNV durch eine attraktive Gebührenstruktur für die P+R-Parkplätze erhalten bleiben.

Der Busverkehr muss in den Abendstunden und an Wochenenden weiter optimiert werden.

Der Einsatz von Bussen mit umweltverträglichem Antrieb sollte verstärkt in Erwägung gezogen werden.

Die seit Jahren unterstützte Forderung nach einer Einbahnstraßenregelung in der Fronackerstraße sollte erneut aufgenommen und in Erwägung gezogen werden. Nur so kann ein befriedigender und sicherer Verkehrsfluss in diesem Bereich gewährleistet sein. Dies sollte auch in Hinblick auf die dort in absehbarer Zeit zu erwartende Großbaustelle erneut überdacht werden.

Aktualität und Vollständigkeit der Straßen- und Verkehrsbeschilderungen sowie Optimierung von Ampelschaltungen und -phasen sollten einmal im Jahr überprüft und in einem Bericht dokumentiert werden.

Die FDP Waiblingen legt Wert darauf, dass in Verkehrsplanungsprozessen stets zu überprüfen ist, ob die angestrebte Lösung auch Menschen mit eingeschränkter Wahrnehmungsfähigkeit oder verminderter körperlicher Mobilität eine sichere und barrierefreie Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglicht. Im Zweifel sind Vertreter der örtlichen Behindertenorganisationen und -einrichtungen als Sachverständige heranzuziehen.