



Mobilität braucht Ideen und Fähigkeit zu handeln

Forderungen des ACE für die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages



Mobilität braucht Ideen und Fähigkeit zu handeln

Forderungen des ACE für die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

Für Deutschland als ein hoch entwickeltes Land der Industrie und Dienstleistungen bleibt allumfassende Mobilität wichtig. Sie ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und für erfolgreiches Wirtschaften. Zu den Kernaufgaben künftiger Verkehrspolitik gehört es, Mobilität effizient, sicher, umweltschonend und sozial zu gestalten. Besonderes Augenmerk gilt dabei auch dem Einfluss des demografischen Wandels auf unsere mobile Gesellschaft.

Ü60 | Bleib mobil. 

• Fitnesscoaching • Technikworkshop • Fahrertraining

Individuelle Mobilität muss für alle Schichten der Gesellschaft erschwinglich sein, daher müssen zusätzliche unverhältnismäßig hohe Belastungen für Kraftfahrzeugbesitzer abgewendet werden. Mobilitätskosten stellen für private Haushalte schon heute häufig eine schwere Belastung dar.

Angesichts des vielfach kritischen Zustands der Verkehrswege des Bundes, der Länder und der Gemeinden rücken Fragen der Sanierung und

Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur und deren Finanzierung in den Mittelpunkt der politischen Debatte. Daran wird sich der ACE konstruktiv beteiligen und sich nach Kräften dafür stark machen, dass eine intakte Verkehrsinfrastruktur wiederhergestellt und durch bedarfsgerechte Mittelbereitstellung dauerhaft gesichert wird.

Auch die Finanzierung und insbesondere der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellen Länder und Kommunen zunehmend vor Probleme, die sie ohne Zutun des Bundes nicht werden meistern können.

Mit der Aussicht auf mehr Elektromobilität und auf das automobile Wachstum in anderen Weltregionen sieht sich der Automobilstandort Deutschland national und international vor neue Herausforderungen und Erwartungen in seine Innovationsfähigkeit gestellt. Das gilt in besonderer Weise für die Erfüllung der verbindlichen Ziele zur Reduzierung der durch Verkehr verursachten Schadstoffemissionen. Es gilt ebenso für die Erreichung der programatischen Ziele zur Förderung der Verkehrssicherheit und zur stetigen Verminderung der Zahl der Verkehrstoten im Sinne von Vision Zero.





Der ACE Auto Club Europa beschreibt im Folgenden die aus seiner Sicht drängendsten Handlungsfelder künftiger Verkehrspolitik. Er fordert Bundestag und Bundesregierung auf,

- im Interesse der Verkehrsteilnehmer insgesamt,
- der im Verkehrssektor Beschäftigten
- sowie der Nutzer öffentlicher Verkehrsdienstleistungen

entschieden und verantwortungsbewusst zu handeln.



Wolfgang Rose
Vorsitzender



Matthias Knobloch
Abteilungsleiter
Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro

Perspektiven einer nachhaltigen, sozialen und effizienten Mobilität

Die EU postuliert in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ aus dem Jahr 2011 zentrale Herausforderungen für den europäischen Verkehrsraum, diese haben gerade für Deutschland als wichtiges Mobilitätsland große Bedeutung.

Worauf es ankommt, ist, die Abhängigkeit vom Öl zu senken. Zwar werden weltweit neue Ölreserven entdeckt, gleichzeitig gehen damit Umweltrisiken einher, die unter anderem die Förderung betreffen. Hinzu kommt, dass der weltweite an Öl gebundene Energiebedarf voraussichtlich schneller wächst als das erreichbare Fördervolumen. Eng mit der angestrebten Unabhängigkeit vom Erdöl als fossilem Brennstoff verbunden ist das Ziel, den durch den Klimawandel hervorgerufenen Temperaturanstieg mittels Reduzierung von Treibhausgasen spürbar zu bremsen.

Angesichts dieser Vorzeichen besteht die politische Herausforderung darin, unser Verkehrssystem konsequent in Richtung umfassender Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln. Zu erfüllen sind sowohl die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen als auch die Voraussetzungen für erfolgreiches Wirtschaften. Dabei dürfen die unverzichtbaren Belange der Umwelt nicht vernachlässigt werden. Ein daran orientiertes Verkehrssystem muss in hohem Maße seine Effizienz beweisen und es hat sozial und ressourcenschonend zu sein. Ein in dieser Weise an den Maßstäben der Nachhaltigkeit orientiertes Verkehrssystem minimiert milliardenschwere Unfallfolgekosten und es reduziert die ebenso hohen Kosten zur Behebung von Umweltschäden und zur Bekämpfung gesundheitlicher Beeinträchtigungen infolge von Lärm und Umweltverschmutzung.

Erforderlich ist ein neuer **integrierter Masterplan Mobilität**. Darin einzubeziehen ist der bereits vorhandene Masterplan Güterverkehr und Logistik. Ein neuer Masterplan umfasst alle Verkehrsträger; er enthält einen konkreten Handlungskatalog und

bildet einen Orientierungsrahmen dafür, in welcher Weise auf die Mobilitätsanforderungen in Deutschland unter den zu erwartenden Rahmenbedingungen – Demografie, steigende Rohstoffpreise, neue Stadtmobilität und Güterverkehrswachstum – einzugehen ist. Er verbindet Inhalte der bisherigen Bundesverkehrswegeplanung und anderer Rahmenpläne und bezieht außer der Verkehrspolitik auch weitere Politikfelder wie Arbeit und Soziales mit ein. Bei der Erstellung des Planes sind alle gesellschaftlichen Gruppen angemessen zu beteiligen.

Der ACE fordert als Bestandteil des neuen Masterplans unter anderem

- **eine überzeugende Güterverkehrsstrategie**, die im Einklang mit klimapolitischen Zielen steht und die nicht nur wie bisher das nahezu ungebremste Wachstum im straßengebundenen Güterverkehr passiv in Kauf nimmt. Damit verbunden fordert der ACE, die Idee von Groß-Lkw nicht weiter zu verfolgen. Damit würde das „System Straße“ weiter zulasten umweltfreundlicherer Verkehrsträger für rein kommerzielle Zwecke gestärkt.



- **eine den demografischen Wandel aufgreifende Verkehrspolitik**. Die Veränderung der Altersstruktur in Deutschland in Richtung einer länger lebenden Gesellschaft ist längst absehbar und in ihren Folgen kalkulierbar. Es ist daher höchste Zeit, sich damit auch verkehrspolitisch zu befassen, nachdem Wissenschaft und Verbände ihre Aufmerksamkeit auf Fragen der

Mobilität im Alter gelenkt und aus einer Vielzahl neuer Erkenntnisse bedenkenswerte Schlussfolgerungen abgeleitet haben. Der ACE sieht sich auf besagtem Gebiet als praktischer Mobilitätsberater und gesellschaftspolitischer Impulsgeber, der für einschlägige Dienstleistungen und politische Beratung zur Verfügung steht.

- **die Sicherung von Mobilität und Lebensqualität in ländlichen Räumen.** Die Folgen des demografischen Wandels werden augenfällig im vielerorts deutlichen Trend weg vom Land, hin zur Stadt. In der Folge kommt es zu einer schlechteren Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum. Zusammen mit Ländern und Landkreisen fällt dem Bund unter anderem die Aufgabe zu, Modellprojekte zur Entwicklung und Gewährleistung bürgernahe Mobilität im ländlichen Raum zu fördern. Ein wichtiges Betätigungsfeld des Bundes besteht darin, bereits laufende Projekte systematisch zu erfassen und zu vernetzen. Erfahrungen von Einzelinitiativen sind zu nutzen, um ein tragfähiges Gesamtkonzept zu erstellen.
- **eine Verkehrspolitik, die nationale, regionale und kommunale Ansätze mehr als bisher verknüpft.** Hauptakteur bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität sind die Kommunen, ohne deren Engagement die vereinbarten Klimaschutzziele im Verkehr nicht erreicht werden können. Notwendig sind deswegen abgestimmte und in ihrer Wirksamkeit erprobte Konzepte, die im Rahmen angemessener Bürgerbeteiligung weiterzuentwickeln sind. Das föderale System bietet eine Grundlage dafür, dass sich der Bund im Bereich Wissenstransfer engagieren kann. Der nationale Radverkehrsplan und Projekte wie die „Fahrradakademie“ für das Fahrrad oder „Effizient Mobil“ als Vernetzungsplattform im Mobilitätsmanagement sollten ausgebaut und verstetigt werden.
- **eine Neuausrichtung bei der Förderung der Elektromobilität.** Neben der Entwicklung von Batterie- und Fahrzeugtechnik muss die Umsetzung der Elektromobilität als Baustein einer nachhaltigen (Stadt-)mobilität verstärkt unterstützt werden. Hierzu gehört beispielsweise die nutzerorientierte Integration neuer elektrischer Carsharingsysteme in ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr ebenso wie der Aufbau einer Pedelec-geeigneten Infrastruktur. Elektromobilität muss für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich gemacht werden.



- **eine konsequente Strategie zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr.** Hierzu gehört eine sozialverträgliche CO₂-orientierte Besteuerung ebenso wie aussagekräftige Herstellerangaben, die unabhängig vom verwendeten Antriebskonzept den Konsumenten realistische und vergleichbare Informationen zu Verbrauch und CO₂-Ausstoß geben. Darüber hinaus kommt es darauf an, die Effizienz der Mobilität insgesamt zu erhöhen. Eine wichtige Rolle dabei spielen unter anderem die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Ausbau des Nationalen Radverkehrsplans und eine Steuerbefreiung von Arbeitgeberzuschüssen an Beschäftigte zum Erwerb von Jobtickets zwecks Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
- **eine sozial gerechte Modifizierung der Pendlerpauschale.** Derzeit gilt das Prinzip: Je höher das Einkommen, desto größer die Steuerersparnis. Dadurch aber entsteht eine Gerechtigkeitslücke. Der ACE schlägt daher vor, den Aufwand für die Fahrt zur Arbeit nicht mehr als Werbungskosten auszuweisen, sondern direkt von der Steuerschuld in Abzug zu bringen. Damit stünde jedem Berufspendler unabhängig von der Höhe seines Verdienstes für jeden zurückgelegten Kilometer die gleiche Entlastung zu.
- **die Intensivierung geeigneter Maßnahmen zur Einhaltung der Tarif- und Sozialvorschriften** im gewerblichen Güter- und Personenverkehr. Der Bund muss sich auch auf EU-Ebene für humane Beschäftigungsverhältnisse stark machen und gegen Sozialdumping vorgehen.

Perspektiven für eine sichere Mobilität

Bei der Verkehrssicherheit ist das Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu halbieren, ein wichtiger Maßstab. „Keiner kommt um. Alle kommen an“ – diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Der ACE fordert

■ eine engagierte Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes des Bundes.

Die Bundesregierung hat mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm eine Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre gelegt. Jetzt geht es darum, dieses Programm mit konkreten Selbstverpflichtungen zu versehen und es praktisch umzusetzen. Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch die Forderungen nach einem Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht.

■ **die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landstraßen.** Hierzu gehört eine selbstverpflichtende Bürgerbeteiligung, wonach die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos (Car-to-Car- und Car-to-Infrastructure-Communication) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden. Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne eines günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

■ den Ausbau moderner Verkehrsleittechnik.

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien in und außerhalb von Fahrzeugen ermöglichen es, Unfälle zu vermeiden und den Verkehr (energie-)effizient zu steuern. Diese Möglichkeiten gilt es verstärkt zu nutzen und auszubauen.

■ **eine Senkung der Lkw-Unfallrisiken.** Nicht zuletzt die Zunahme des Straßengüterverkehrs erfordert besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung; dabei spielt eine kraft gesetzlicher Vorgaben beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle. Parkplatzmanagement, ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso Maßnahmen, die ihre Wirksamkeit dann voll entfalten, wenn sie intensiviert und verstetigt werden.



■ **eine Qualitätsoffensive in der Mobilitätsausbildung.** Die Erstausbildung zum klassischen Erwerb eines Führerscheins ist zwar immer noch der wichtigste Baustein zur Ausübung individueller motorisierter Mobilität. Neue Aufgabenfelder kommen aber hinzu: Begleitung von Senioren, Coaching von Fahranfängern in einer möglicherweise verlängerten vor- und/oder nachgelagerten Ausbildungsphase sowie die Berufskraftfahrer-Aus-, -Fort- und -Weiterbildung. Um diese Aufgaben zu erfüllen, werden neue Standards in der Ausbildung und neue Netzwerke und Kooperationen benötigt. Dazu gehört auch eine Erweiterung der Mobilitätsbildung in den allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass gerade in Großstädten Menschen häufiger, als dies früher der Fall war, auf den Führerschein verzichten und damit durch die klassische Fahrschulausbildung nicht mehr erreicht werden. Im Hinblick auf Anforderungen und Bedingungen einer modernen Fahrausbildung verweist der ACE auf die Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages und auf eigene dazu angestellte Überlegungen.

■ **eine Auseinandersetzung mit wettbewerbs-, datenschutzrechtlichen und verkehrssicherheitspolitischen Fragen beim „vernetzten Fahrzeug“.** Die rasante Entwicklung der Fahrzeuge



hin zu „fahrenden“ Computern erfordert Regelungen auf einem bisher weitgehend deregulierten Feld. Es muss sichergestellt werden, dass Nutzer unter anderem über die Verwendung von Daten entscheiden können. Monopolstrukturen bei kommerziellen Diensteanbietern sind zu verhindern. Da Notrufsysteme und das Unfallrettungswesen grundsätzlich öffentliche Aufgaben sind, ist eine Kommerzialisierung hier grundsätzlich auszuschließen. Die Anwendung neuartiger Multimediadienste im Auto ist dann zu begrenzen, wenn dadurch die Unfallverhütung beeinträchtigt wird. Unser Credo: So viel systemische Offenheit wie nötig, so wenig Reglementierung wie möglich; im Zweifel aber entscheiden die Erfordernisse der Verkehrssicherheit.

Perspektiven für eine moderne und finanzierbare Verkehrsinfrastruktur

Das Straßennetz in Deutschland muss in weiten Teilen dringend saniert werden. Es zeigt sich, dass die Finanzierungslücke in den letzten Jahren in dramatischer Weise noch größer geworden ist. Die Sperrung von Brücken für den Lkw-Verkehr etwa macht die Dringlichkeit von Sanierungsmaßnahmen deutlich. Auch im Schienenverkehr und in der Binnenschifffahrt sind Zustände erreicht, die sich abseits der Standards eines modernen Mobilitätslandes bewegen. Der ACE begrüßt, dass Bund und Länder mit der „Daehre-Kommission“ und der „Bodewig-Kommission“ aktiv geworden sind. Die nachstehenden Forderungen sind für den ACE

gleichzeitig ein Maßstab, an dem die Ergebnisse und Empfehlungen der Kommissionen zu messen sind.

Bevor über neue Finanzierungsquellen nachgedacht wird, ist zunächst in einer verbindlichen politischen Absichtserklärung sicherzustellen, dass der Bund seine Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten fünf Jahren um jährlich mindestens zwei Milliarden Euro aufstockt. Erst dann und bei Fortbestehen einer Finanzierungslücke kann ernsthaft darüber beraten werden, ob und unter welchen Bedingungen zusätzlich weitere nutzerorientierte Finanzierungsquellen zu erschließen sind.



Der ACE fordert

- **ausreichende Mittel zum Erhalt der Bundesstraßen und Autobahnen.** Erhalt geht vor Neubau; diese Formel ist angesichts der knappen verfügbaren Mittel keine „politische“ Entscheidung mehr, sondern eine reine Notwendigkeit, um die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes aufrechtzuerhalten. Dabei ist für den ACE klar, dass der Neubau der Infrastruktur stets durch Steuermittel zu finanzieren ist, dass aber für den Erhalt Modelle der Nutzerfinanzierung infrage kommen.



- **die Entwicklung eines Finanzkonzeptes,** das auch den Erhalt von Landesstraßen und kommunalen Straßen sicherstellt. Insbesondere bei der kommunalen Infrastruktur besteht großer Handlungsbedarf, der von den Kommunen allein nicht mehr gedeckt werden kann. Das Prinzip der Nutzerfinanzierung bei Investitionen zum Erhalt von Verkehrswegen gilt grundsätzlich auch hier.
- **eine fahrzeug- und streckenbezogene Ausweitung der Lkw-Maut.** Nur so lässt sich eine verursachergerechte Umlage für den Erhaltungsaufwand realisieren. Da Lkw die Straße nachweislich bis zu 60.000 Mal mehr schädigen, als dies Pkw tun, ist die Ausweitung der Lkw-Maut sowohl sachgerecht als auch finanziell sinnvoll. Nach wie vor müssen die Lkw-Mauteinnahmen ausschließlich

zweckgebunden für die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Dabei müssen auch Länder und Kommunen angemessen an den Einnahmen beteiligt werden. Gerade vor dem Hintergrund einer Verlagerung des Güterverkehrs muss allerdings sichergestellt bleiben, dass die Mittel neben ihrer vorrangigen Verwendung für die Straße auch für die umweltfreundlichen Transportwege Schiene und Wasserstraße verwendet werden können.

- **eine grundlegende Reform des Managements des Autobahnnetzes.** Bau und Betrieb müssen sich an betriebswirtschaftlichen Maßstäben orientieren, auch im herrschenden Bundeshaushaltssystem muss eine mehrjährige Planungssicherheit realisiert werden. Eine mögliche Bau- und Betriebsgesellschaft soll privatwirtschaftlich agieren können, muss aber unter Aufsicht und im Eigentum des Bundes bleiben.
- **ein sachgerechtes Finanzierungsmodell.** Sachgerecht ist es, Einnahmen mittels erweiterter Lkw-Maut zu verbessern und mittels eines modernen (Kosten-) Managements im Straßenbau den Aufwand zu dämpfen. Auf dieser Grundlage lässt sich eine gegebenenfalls weiterbestehende Finanzierungslücke neu quantifizieren. Sie ist vorrangig – etwa durch Umschichtungen – aus dem Bundeshaushalt zu decken. Daher und so lange steht für den ACE eine Finanzierung durch private Nutzer (Pkw-Maut) nicht zur Debatte. Schließlich erbringen Kfz-Besitzer und Fahrer durch die Zahlung der Mineralöl- und Kfz-Steuer schon heute genügend hohe Einnahmen, die es dem Staat ermöglichen, seine Investitionen für die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur komplett zu finanzieren.
- **eine gezielte Investitionspolitik für den öffentlichen Verkehr.** Nicht nur aus Klimaschutzgründen ist der öffentliche Personennahverkehr eine wichtige Säule des Verkehrssystems, deren Bedeutung weiter zunehmen wird. Die Politik muss dafür Sorge tragen, dass auch beim öffentlichen Verkehr (ÖV) der Investitionsstau aufgelöst wird und ausreichend Mittel für einen zukunftsfähigen ÖV zur Verfügung stehen. Neben der Sicherung bestehender Finanzierungsinstrumente wird es auch darum gehen, größere Investitionen dort zu tätigen, wo der ÖV heute ohne Netzausbau an seine Grenzen stößt.



24. September 2013