



Verkehrspolitische Forderungen des ADAC zur Bundestagswahl 2009

- Mobilität bezahlbar machen
- Zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität
- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr

01/MOBILITÄT BEZAHLBAR MACHEN



■ Absenkung der Energiesteuer

Bei einem Benzinpreis von 1,20 Euro je Liter entfallen knapp 85 Cent auf Steuern (Energiesteuer und Mehrwertsteuer). Das sind über 70 % des gesamten Preises. Der ADAC hält diese hohe Steuerbelastung des Autofahrers beim Tanken für ungerecht und unsozial. An dieser Auffassung ändern auch die aus sinkenden Rohölnotierungen resultierenden Preisrückgänge der letzten Monate bei Benzin und Diesel nichts. Auf dem dynamischen Rohölmarkt sind jederzeit wieder kräftige Preisschübe möglich, die zu ähnlich hohen Kostenbelastungen wie im Jahr 2008 führen können. Damals wurden angesichts der Belastung der privaten Haushalte kostendämpfende Maßnahmen zurecht intensiv diskutiert.

Deshalb plädiert der ADAC für eine angemessene Senkung der Kraftstoffsteuer. Nach Auffassung des Clubs stellt eine Reduzierung um zehn Cent je Liter eine wahrnehmbare Entlastung der Bürger dar. Ein solcher Schritt würde auch zu der gewünschten Stärkung der privaten Kaufkraft und Konsumbereitschaft führen. Keinesfalls aber darf es aus Sicht des ADAC nach der Bundestagswahl neue fiskalisch motivierte Verteuerungen des Autofahrens geben.

■ Nein zur Pkw-Maut

Immer wieder wird die Einführung einer Pkw-Benutzungsgebühr für die deutschen Autobahnen diskutiert. Auch auf EU-Ebene werden derzeit Vorschläge beraten, die im Rahmen einer Maut auf die Ein-

führung von Staugebühren beim Pkw abzielen. Der ADAC lehnt die Einführung einer Autobahngebühr für Pkw in Deutschland mit aller Entschiedenheit ab. Jede Form einer Pkw-Maut würde zu Lasten von Nutzern, Kostengerechtigkeit, Verkehrssicherheit und Umwelt gehen.

Eine Gebühr, die ohnehin mit zusätzlichen Verwaltungskosten verbunden wäre, würde die finanzielle Last der deutschen Autofahrer noch mehr erhöhen. Bereits heute bezahlen die Fahrer inländischer Pkw in Deutschland jeden Euro, den sie an Infrastrukturkosten verursachen, über ihre Steuerzahlungen mindestens dreifach wieder zurück. Unausweichliche Folge einer Autobahn-Maut für Pkw wäre auch die Verlagerung von Verkehrsmengen hin zu nachgeordneten Straßen, wo Unfallrisiko und Belastung von Anwohnern deutlich höher als auf unseren Autobahnen sind. Der ADAC fordert, dass Mobilität bezahlbar bleiben muss – eine Pkw-Maut würde hier mehr als kontraproduktiv wirken.

■ Erhöhung der Pendlerpauschale

Das Bundesverfassungsgericht hat die umstrittene Kürzung der steuerlichen Entfernungspauschale für die ersten zwanzig Kilometer des Arbeitsweges für verfassungswidrig erklärt. Nach dem Urteil vom Dezember 2008 gilt heute wieder die bisherige Pauschale von 30 Cent vom ersten Entfernungskilometer an. Allerdings ist auch eine Pendlerpauschale von 30 Cent je Doppelkilometer (Hin- und Rückfahrt) angesichts der weiterhin hohen Autokosten unzureichend. Kein Pkw lässt sich mit 15 Cent



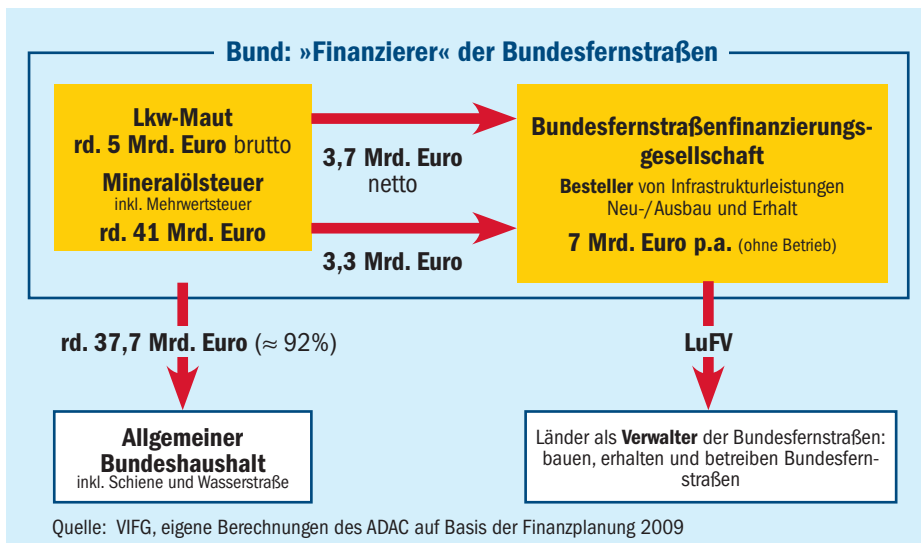
je Kilometer in realistischer Weise betreiben. Deshalb ist aus Sicht des ADAC eine angemessene Erhöhung der Pauschale notwendig. Die Chance, die heute von Arbeitnehmern erwartete Mobilität und Flexibilität zu sichern sowie eine ungerechte und soziale Benachteiligung von Berufspendlern zu vermeiden, bietet sich mit einer Erhöhung der Pendlerpauschale in der neuen Legislaturperiode.

Herausgeber: ADAC e.V., Ressort Verkehr
Am Westpark 8 · 81373 München
Fax (089) 7676 4567 · E-Mail: verkehr.team@adac.de
www.adac.de/verkehrs-experten

© 2009 ADAC e.V., München

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.V.

02/ZUKUNFTSFÄHIGE UND NACHHALTIGE MOBILITÄT



■ Leistungsfähigkeit unserer Verkehrswege sichern

In den letzten Jahren hat sich in Deutschland ein immenser Investitionsstau bei den Bundesfernstraßen gebildet. Die Folge sind Verkehrsstockungen und Staus, Zeitverlust, Unsicherheit über Ankunftszeiten, unnötiger Kraftstoffverbrauch und Fahrzeugverschleiß gehören dadurch zu den Alltagsproblemen deutscher Autofahrer im Berufs- wie im Privatleben und schaden der deutschen Volkswirtschaft in schwierigen konjunkturellen Zeiten. Es gilt, die durch die Investitionsdefizite der letzten Jahre entstandenen Infrastrukturengpässe schnellstmöglich zu beseitigen. Die für die Bundesfernstraßen bereitgestellten Finanzmittel erreichen zwar 2009 und 2010 aufgrund der Konjunkturprogramme sowie der Mehreinnahmen durch die Lkw-Maut ein erfreuliches Niveau. Dennoch kommen diese zusätzlichen Mittel nur in begrenztem Umfang der Engpassbeseitigung im bestehenden Autobahnnetz zugute. Zudem zehren die Baupreissteigerungen der letzten Jahre die Mehrinvestitionen weitgehend auf. Der ADAC fordert daher, die Finanzausstattung für die Bundesfernstraßen langfristig auf ein Niveau von 7 Mrd. Euro zu bringen.

Eine grundsätzliche Neuordnung der Fernstraßenfinanzierung ist jedoch unumgänglich, wenn die benötigten Investitionsmittel für die Straße langfristig und auskömmlich gesichert werden sollen. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (kurz: LuFu) nach dem im Eisenbahnwesen bekannten Modell belegt, dass es möglich ist, auch im bestehenden Haushaltssystem einen festen Betrag mehrjährig für Infrastrukturinvestitionen zu sichern. Der ADAC fordert deshalb die Umsetzung einer LuFu für die Stra-

ße: Damit kann ein größtmögliches Maß an Verstärkung der Infrastrukturausgaben erreicht, und die Erhaltung der Bundesfernstraßen im Rahmen eines echten Finanz- und Qualitätsmanagements realisiert werden.

■ Alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern

Die Ölförderung wird aufwändiger und teurer. Auch die Reduktion der CO₂-Emissionen sowie die Verringerung der Exportabhängigkeit Deutschlands stellen dringende Beweggründe dar, warum im Straßenverkehr eine Umstellung auf alternative Energiequellen und Antriebe erfolgen muss. Selbstverständlich müssen Fahrzeuge mit solchen alternativen Antrieben mindestens das erreichte hohe Sicherheitsniveau gewährleisten. Der ADAC fordert von der neuen Bundesregierung verlässliche Rahmenbedingungen für alternative Antriebe sowie für Kraftstoffe mit niedrigerer CO₂-Intensität (Erdgas, Biokraftstoffe, Elektromobilität bei regenerativer Stromerzeugung). Dies impliziert sowohl einen Strategieplan zur Schaffung einer Versorgungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (insbesondere Erdgas und Elektrizität, langfristig auch Wasserstoff) als auch zusätzliche Fördermaßnahmen für Fahrzeuge, die frühzeitig den Euro-6-Grenzwert erfüllen. Die steuerliche Förderung des Einbaus von NO₂-mindernder Abgastechologie ist ebenfalls entscheidend dafür, dass entsprechende Nachrüstmodelle an breite Käuferschichten gelangen können. Daneben regt der ADAC dringend die Umsetzung einer konsumentenfreundlichen Energieverbrauchskenn-

zeichnung für Pkw an. Diese sollte auf der Angabe der CO₂-Emissionen in g/km basieren und einen Bezug zum Fahrzeuggewicht als Ausdruck des unterschiedlichen Nutzwerts verschiedener Fahrzeugkategorien enthalten. Verbraucher werden so in die Lage versetzt, vor ihrer Kaufentscheidung einen Modellvergleich anhand der durchschnittlichen Kraftstoffkosten und des CO₂-Ausstoßes zu ziehen.

■ Nachhaltige Energieversorgung für den Straßenverkehr sichern

Die individuelle Mobilität der Bevölkerung stellt einen wesentlichen Faktor für Wohlstand und Wachstum in Deutschland dar. Sie kann jedoch nur dann auch in Zukunft erhalten werden, wenn die Energieversorgung für den Straßenverkehr gesichert und auf eine nachhaltige Grundlage gestellt wird. Neben Biokraftstoffen aus umweltschonender Produktion – insbesondere solchen der zweiten Generation – werden künftig Wasserstoff und Elektromobilität eine starke Rolle als Fahrzeugantriebe spielen müssen. Sowohl für die Herstellung von Wasserstoff wie auch für das Aufladen von Autobatterien wird jedoch externe Energie benötigt. Diese wird derzeit noch vor allem aus Öl, Kohle oder Uran gewonnen. Der ADAC fordert von der neuen Bundesregierung die schnellstmögliche Umsetzung einer integrierten und nachhaltigen Gesamtenergiestrategie für die Mobilität in Deutschland, damit künftig ein größerer Anteil der Energie für den Straßenverkehr aus erneuerbaren, klimaschonenden Quellen stammt und für alle Energiennutzer in ausreichender Menge hergestellt werden kann.

03/MEHR SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR

■ Zweistufige Fahrausbildung für Fahreranfänger verpflichtend einführen

Knapp 30 % aller getöteten Pkw-Insassen entstammen der Gruppe der jungen Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren, obwohl diese Altersgruppe gerade einmal 11 % aller Pkw-Führerscheine hält. Leichtsinnt, die fehlende Fähigkeit zur Gefahrenerkennung, Mangel an Fahroutine, Überschätzung der Fahrzeugtechnik oder der eigenen Fähigkeiten, oftmals gekoppelt mit aggressivem Verhalten, gehören ebenso zu den Gründen wie das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss. Der ADAC fordert daher die verpflichtende Einführung fahrpraktischer Übungen für Fahreranfänger einige Monate nach Führerscheinwerb. Der Modellversuch „Zweite Stufe Fahrausbildung“ bietet hierfür die Grundlage. Untersuchungen aus Österreich zeigen, dass ein solches zweiphasiges Ausbildungsmodell eine Senkung des Unfallrisikos um etwa 25 % bewirkt. Flankierend dazu muss in der Fahrschulerausbildung eine verstärkte Aufklärung über die Folgen des Alkohol- und Drogenmissbrauchs erfolgen.



■ Straßeninfrastruktur für mehr Sicherheit optimieren

Mehr als ein Viertel der tödlichen Straßenverkehrsunfälle in Deutschland sind Fahrnfälle mit anschließendem Anprall an Hindernissen. Der ADAC fordert deshalb die Verbesserung der passiven Sicherheit von Straßen. Fahrzeugrückhaltesysteme und Anpralldämpfer können – neben sicheren Fahrzeugen und gut ausgebildeten Fahrern – einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der schweren Unfallfolgen leisten. Die regelmäßige Auswertung

von Unfalldaten, die gezielte Verbesserung von Unfallschwerpunkten und auffälligen Streckenabschnitten sowie die unabhängige Überprüfung der Wirkung bereits eingesetzter Sicherheitsmaßnahmen sind entscheidende Elemente zur Verbesserung der passiven Verkehrssicherheit unserer Straßen. Bei der Neuanpflanzung von Bäumen an Straßen muss ein ausreichender Sicherheitsabstand gewährleistet werden. Die Straßenverwaltungen sollten darüber hinaus verstärkt darauf verpflichtet werden, regelmäßig die von ihnen betriebenen Straßennetze auf Unfallhäufungen und potentielle Unfallgefahren zu untersuchen und Maßnahmenpläne zur Reduktion dieser Gefahren aufzustellen. Der ADAC bietet hierzu Bund und Ländern seine Kooperation an.

■ Innovative Verkehrssysteme an stark belasteten Autobahnabschnitten ausbauen

Dank Verkehrsbeeinflussungsanlagen können Verkehrsdichten entzerrt, alle Autofahrer vor Staus und Gefahren gewarnt und bei Bedarf umgeleitet werden. Denn Staus kosten nicht nur Zeit und Geld, sie erhöhen auch das Unfallrisiko und tragen zu einer stärkeren Belastung der Umwelt bei. Verkehrsbeeinflussungsanlagen erweitern um bis zu 10 % vorhandene Straßenkapazitäten, verkürzen die Reisezeiten um ca. 20 % und reduzieren die Anzahl der schweren Unfälle um ca. 30 %. Der ADAC fordert daher den zügigen Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen an stark belasteten Abschnitten unserer Bundesautobahnen.

■ Intelligente Fahrerassistenzsysteme und automatischen Notruf eCall beschleunigt einführen

Die Entwicklung der Fahrerassistenzsysteme hat für die Autofahrer nicht nur einen Zuwachs an Komfort mit sich gebracht, sondern auch die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss verbessert. Besonders positive Beispiele stellen hier Fahrstabilitätssysteme wie etwa ESP® dar. Sie helfen, schwere Schleuderunfälle um rund zwei Drittel zu verhindern und schließen damit eine wichtige Lücke zur passiven Sicherheit. Bei Vollausstattung mit solchen Systemen würden nach ADAC-Berechnungen jährlich mindestens 525 Menschen weniger auf deutschen Straßen sterben. Unfälle mit Lkw-Beteiligung



weisen eine deutlich größere Unfallschwere auf. Zu den Hauptunfallursachen zählen der zu geringe Abstand und das unkontrollierte Verlassen der Fahrspur. Durch den Einsatz von Abstandsradar (ACC) mit automatischer Notbremse oder Spurhalteassistenten (LDW - Lane Departure Warning) mit automatischer Lenkkorrektur ließen sich Auffahr- und Abkommensunfälle mit Lkw-Beteiligung auf Autobahnen um rund drei Viertel reduzieren.

Angesichts dieser Unfallvermeidungszahlen fordert der ADAC die vorzeitige Einführung der genannten Fahrerassistenzsysteme, zu deren Einführung die Hersteller laut einer kürzlich beschlossenen EU-Verordnung erst ab 2015 verpflichtet sind.

Nach Unfällen ist die genaue Lokalisierung des Unfallortes oft ein Problem, da der Notruf zunehmend per Mobiltelefon erfolgt, und die Beteiligten ihren Standort nicht wissen. Der automatische Notruf eCall kann hier wirksam Abhilfe leisten. Er ermittelt den genauen Standort des Fahrzeugs per Satellitenortung und stellt nach schweren Unfällen automatisch eine Telefonverbindung zu einer Notrufzentrale her – und dies europaweit. Damit wird die Reaktionszeit der Rettungsdienste um bis zu 50 % verringert, die Schwere der Unfallfolgen lässt sich um bis zu 15 % reduzieren. Bis zu 2.500 Menschenleben könnten durch eCall pro Jahr europaweit gerettet werden. Serienreife technische Lösungen sind bereits im Ansatz vorhanden. Der ADAC fordert von der Bundesregierung, sich für die europaweite technische Aufrüstung der Infrastruktur bei den Notfalldiensten einzusetzen und in Brüssel eine EU-weit einheitliche Systemarchitektur auf den Weg zu bringen.