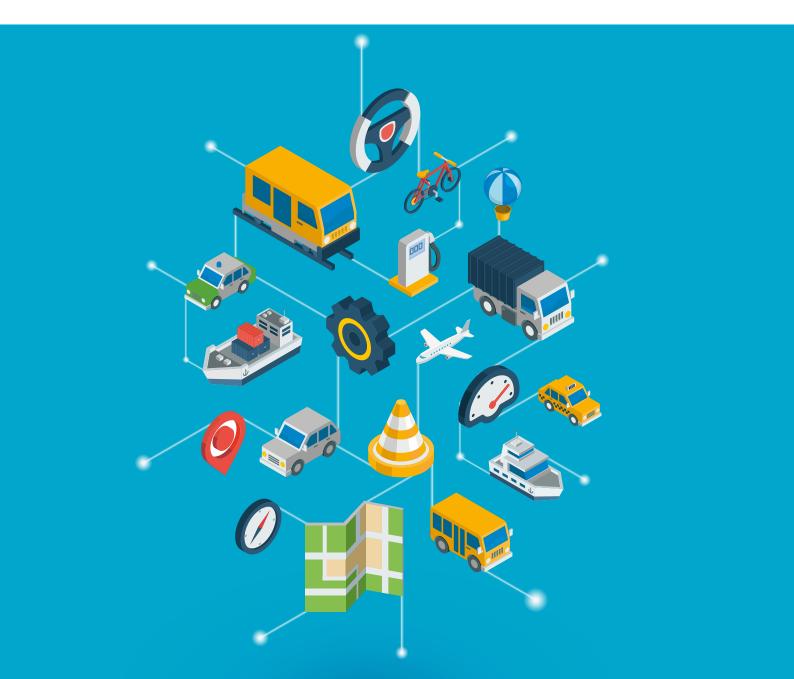


# **Evolution der Mobilität gestalten Impulse des ADAC für 2017–2021**



## > Inhalt

Vorwort		3
		4
	Neue Mobilität fördern	8
II.	Chancen der Digitalisierung nutzen	11
III.	Umwelt- und Gesundheitsschutz erhöhen	13
IV.	Verkehrsinfrastruktur effizient bereitstellen	17
V.	Mobilität im ländlichen Raum für alle gestalten	20
VI.	Tourismus in Deutschland ausbauen	22
VII.	Rechte mobiler Verbraucher stärken	24
VIII	Verkehrssicherheit weiter verhessern	26

#### Impressum

#### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. Hansastraße 19, 80686 München Internet: www.adac.de/impulse2017-2021



#### Vertrieb:

Diese Broschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830651 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bezogen werden.

### Bildnachweis:

Titel und S.4: Shutterstock/Hilch; Rest: Fotolia

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2017 ADAC e.V. München

### > Vorwort

### Evolution der Mobilität gestalten - verlässlich, sicher, bezahlbar, nachhaltig

Mobilität ist für soziale und wirtschaftliche Teilhabe unverzichtbar. Menschen wollen und müssen mobil sein, egal in welchem Alter, an allen Orten und zu jeder Zeit. Persönliche Mobilität entsteht, wenn Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit räumlich voneinander getrennt sind. Wichtigstes Verkehrsmittel für die persönliche Mobilität bleibt das Auto. Aber die Mobilität ist im Wandel, getrieben durch veränderte individuelle Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ebenso wie durch Herausforderungen wie die Digitalisierung oder die Dekarbonisierung. Der ADAC engagiert sich für den Erhalt der persönlichen, nachhaltigen Mobilität in allen Formen, mit allen Verkehrsträgern, motorisiert wie nicht motorisiert, individuell genauso wie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Nachhaltige Mobilität muss sicher, bedürfnisgerecht, bezahlbar und umweltfreundlich sein. Ziel ist ein intelligent verknüpftes Miteinander aller Mobilitätsangebote: ein leistungsstarker öffentlicher Personennahverkehr und attraktive Bedingungen für Fuß- und Radverkehr ebenso wie für den motorisierten Individualverkehr.

#### Heute den Rahmen setzen für die Mobilität von morgen

In der kommenden 19. Legislaturperiode muss die Verkehrspolitik Antworten auf die großen Herausforderungen geben:

- die Digitalisierung der Mobilität
- · die Luftreinhaltung und den Klimaschutz
- · den demografischen Wandel und seine Folgen gerade für den ländlichen Raum
- das anhaltende Wachstum in den Ballungsräumen
- · die Finanzierung sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- · den zielgerichteten Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur für Güter- und Personenverkehr
- · die Verkehrssicherheit und Unfallprävention

Der 19. Deutsche Bundestag muss dafür die geeigneten Rahmenbedingungen setzen. Aus Verbraucher- und Nutzersicht kommt es auf vorhersehbare und planungssichere Regelungen und Maßnahmen an. Der ADAC will wichtige Impulse dafür setzen. Deutschland braucht ein Zielbild und einen Plan für die individualisierte und digitalisierte Welt der Mobilität des 21. Jahrhunderts.



# Wofür wir uns einsetzen

#### I. Neue Mobilität fördern

### Intermodale Personenverkehre neu denken, neue Mobilitätsangebote ermöglichen

- Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) ausbauen
- Attraktivität des ÖV erhöhen
- Bezahl- und Tarifsysteme modernisieren und vereinfachen
- Finanzierung des ÖV stärken
- Personenbeförderungsrecht modernisieren und Verbraucherschutz wahren

### Carsharing weiter in die tägliche Mobilität integrieren

- Carsharinggesetz evaluieren, insbesondere seine Wirkungen hinsichtlich öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Parkraumsituation für alle
- Potenziale des privaten Carsharing durch Anpassung des Rechtsrahmens heben
- Private Carsharing-Projekte sichtbar machen

### Radverkehr fördern

- Radwege und Radfahrstreifen dem wachsenden Bedarf anpassen und sicher ausbauen
- Radschnellwege f\u00f6rdern
- Prüfen, wo "Fahrradstraßen" eine sinnvolle Führungsform des Radverkehrs sein können
- Radwegebenutzungspflicht aus Sicherheitsgründen beibehalten
- Sicherheit der Fußgänger gewährleisten

# Wohnen und Mobilität verbinden – Verkehrs- und Siedlungsplanung besser verzahnen

- Öffentliches Verkehrsangebot der Nachverdichtung in Großstädten anpassen
- (Nah-)Verkehrskonzepte stärker in Stadtplanung integrieren

### II. Chancen der Digitalisierung nutzen

### Automatisiertes und vernetztes Fahren nutzerfreundlich und rechtssicher fortentwickeln

 Rechtsrahmen für hoch-/vollautomatisierte Fahrfunktionen ausfüllen

- Sichere, nutzerfreundliche und intuitive Auslegung automatisierter Fahrfunktionen ermöglichen
- Einheitlichen Rechtsrahmen für fahrerlose Fahrzeuge entwickeln

# Hohes Datenschutzniveau in der Informationsgesellschaft sicherstellen

- Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers über Erhebung, Verarbeitung, Übertragung und Verwendung personenbezogener Daten sicherstellen
- Datenschutzprinzipien in Big-Data-Konzeptionen einbeziehen Privacy-by-Design-Ansatz verfolgen, Pseudonymisierungsund/oder Anonymisierungsverfahren implementieren

# Datensicherheit stärken – Verantwortung der Hersteller gewährleisten

Transparenz sicherstellen – "Auto-Daten-Listen" öffentlich zugänglich machen

Wahlfreiheit des Verbrauchers und fairen Wettbewerb sichern – Zugang zu Daten im Fahrzeug regeln

# Verkehrs- und Reiseinformationen grenzenlos verfügbar machen

- Bereitstellung öffentlicher Daten im Sinne von Open Data verbessern
- Fahrplaninformationen und Vertriebsplattform für den gesamten ÖV flächendeckend zur Verfügung stellen

# III. Umwelt- und Gesundheitsschutz erhöhen

Luftqualität verbessern – generelle Mobilitätsbeschränkungen vermeiden

### Fahrzeugemissionen konsequent senken – strenge Grenzwerte, wirksame Kontrollsysteme und mehr Transparenz durchsetzen

- Gesetzliche Grundlagen für wirksame Abgasminderungstechniken am Fahrzeug schaffen
- Marktüberwachung mittels Prüfstandtests und Straßenmessungen verstärken

- Typgenehmigung und Marktüberwachung strikt trennen
- Manipulationsschutz als Grundlage für die Typgenehmigung implementieren
- Wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen einführen
- Abgasuntersuchung modernisieren,
  Endrohrkontrollen nur bei manipulationsverdächtigen Fahrzeugen wieder einführen
- Möglichkeiten zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen prüfen

### Umfassende Maßnahmenpakete in belasteten Innenstädten über das Auto hinaus umsetzen

- "Grüne Wellen" und adaptive Verkehrssteuerung einsetzen
- Alternative Verkehrsmittel ausbauen und ertüchtigen
- Flotten und Fahrzeuge mit hoher innerstädtischer Fahrleistung auf alternative Antriebe umrüsten
- Lokale Emissionsquellen abseits des Verkehrs berücksichtigen

### CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ambitioniert fortschreiben

Reduktion von  ${\rm CO_2}$ -Emissionen auch im Güterverkehr angehen

Erneuerbare Energien für den Verkehrssektor nutzen – Beitrag zur Energiewende im Interesse der Verbraucher planungssicher und kostenbewusst umsetzen

### Antriebsalternativen technologieneutral unterstützen

- Alle Formen alternativer Antriebe politisch weiterverfolgen
- Elektromobilität nutzerfreundlicher machen "Tanken"/Laden zu transparenten und marktüblichen Preisen ermöglichen, Installation privater Ladepunkte für E-Fahrzeuge in Neu- und Umbauten erleichtern, Weiterentwicklung der Batterietechnologie fördern
- Erdgas weiter unterstützen Biomethan-Anteil ausbauen, Preisauszeichnung verbraucherfreundlich gestalten

# IV. Verkehrsinfrastruktur effizient bereitstellen

# Investitionen in die Bundesverkehrswege auf hohem Niveau verstetigen

#### Infrastrukturgesellschaft nutzergerecht etablieren

- Ausschluss von Möglichkeiten der Privatisierung fest verankern
- Entscheidungskompetenz der Politik sicherstellen
- Übertragung von Staatsschulden auf die Gesellschaft und unbeschränkte Kreditfähigkeit verhindern
- Verbleibende Auftragsverwaltung für die übrigen Bundesstraßen optimieren

### Zuverlässigkeit und Qualität bei allen Verkehrsträgern stärken – Verkehrsinfrastruktur umfassend sanieren und modernisieren

- Erhaltung des Bestandsnetzes nach dem Lebenszyklusprinzip sicherstellen
- Engpassbeseitigung und Knotenausbau bei Straße und Schiene priorisieren
- An Bundesfernstraßen marode Brücken zeitnah ersetzen
- Lkw-Stellplätze weiter ausbauen und bestehende Kapazitäten durch Telematisches Lkw-Parken optimal nutzen
- Elektrifizierung der Schiene weiter vorantreiben
- Schienenlärmreduzierungsziele 2020 weiterverfolgen
- Mehr Güterverkehr auf die Schiene bekommen

# Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur voranbringen

 Ausbau der Mobilfunknetze mit mindestens 50 Mbit/s entlang Verkehrswegen zügig umsetzen

- 5G-Standard in der Mobilität mittelfristig zur Normalität werden lassen
- Erkenntnisse aus dem "Testfeld A9" schnellst möglich in die Fläche bringen
- Leit- und Sicherungstechnik ETCS/ERTMS auf Korridoren im Schienennetz einsetzen

### Verantwortung für kommunale Infrastruktur wahrnehmen – Kooperationsverbot im Verkehrsbereich überprüfen

- Kommunale Verkehrsinfrastruktur dauerhaft finanziell absichern
- GVFG-Bundesprogramm am Bedarf orientieren und dynamisieren
- PBefG weiter für Wettbewerb und beste Angebote für Verbraucher offenhalten

# Straßenverkehr nicht durch neue Gebührensysteme weiter verteuern

- Mehrbelastung der Verbraucher durch Pkw-Maut auch für die Zukunft ausschließen
- Negative Effekte des Verkehrs wirksam an der Quelle reduzieren, keine Mobilitätsverteuerungen durch Anrechnung von Umweltund Staukosten

# V. Mobilität im ländlichen Raum für alle gestalten

#### Nutzergerechte ÖV-Versorgung im ländlichen Raum

- Grundversorgung garantieren
- Finanzierung des ÖV transparent, planbar und bedürfnisgerecht gestalten
- Barrierefreien Zugang sicherstellen

### Flexible Bedienformen und Personenbeförderungsrecht nutzerorientiert weiterentwickeln

- Schaffung flexibler Mobilitätsalternativen im ländlichen Raum fördern
- Abbau von Umsetzungshürden im Personenbeförderungsrecht prüfen

- Potenziale des Radverkehrs heben
- Infrastruktur des ÖPNV besser auf das Fahrrad ausrichten

# VI. Tourismus in Deutschland ausbauen

#### Wassertourismus sichern

- Wassertouristische Infrastruktur unter Einschluss der Bundeswasserstraßen sichern
- Wassersport- und Tourismusverbände beim Bundesprogramm "Blaues Band" weiter einbinden
- Wassertourismuskonzept konkretisieren und umsetzen

#### Barrierefreiheit im Reiseverkehr stärken

- Barrierefreiheit auch bei modernen Mobilitätsangeboten und touristischen Angeboten berücksichtigen
- Bundesweite Plattform von hochwertigen Angeboten schaffen

#### Qualität touristischer Mobilitätsangebote erhöhen

Moderne Mobilitätskonzepte und touristische Angebote im ländlichen Raum verknüpfen

# VII. Rechte mobiler Verbraucher stärken

Durchsetzung von Rechtsansprüchen der Verbraucher erleichtern – Musterfeststellungsklage einführen

Verbraucherschutz im Automobilsektor stärken – Verbraucherbeirat beim Kraftfahrtbundesamt schaffen

Fluggastrechte mit Augenmaß novellieren – Schutzniveau für Flugreisende nicht senken Gewährleistungsrecht modernisieren – Schutz beim Verbrauchsgüterverkauf verbessern

Kein Herstellermonopol für Autoersatzteile – Designschutz für sichtbare Autoteile lockern

Verbraucherschutz in der neuen, digitalen, autonomen und vernetzten Mobilität auf hohem Niveau sicherstellen

### VIII. Verkehrssicherheit weiter verbessern

# Mobilitätskompetenz durch lebenslanges Lernen unterstützen

- Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung stärken
- Fahranfängerausbildung reformieren
- Diskriminierung von älteren Verkehrsteilnehmern entgegenwirken

#### Verkehrsrecht anpassen

- Ablenkung durch elektronische Geräte und Kommunikationsmittel verbieten
- Promillegrenze für Fahrradfahrer Ordnungswidrigkeit bei 1,1 ‰ festlegen
- Reform der MPU durchsetzen Akzeptanz stärken
- Ausweitung der Halterhaftung entgegenwirken – die Unschuldsvermutung als Grundprinzip beibehalten

#### Gebaute Sicherheit erhöhen

- Grundsatz der "Einheit von Bau und Betrieb" im Sinne der selbsterklärenden Straße stärken
- Unfallauffällige Abschnitte gezielt untersuchen und entschärfen
- Neu- und Nachpflanzungen von Bäumen und Sträuchern nur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zulassen



## I. Neue Mobilität fördern

Die Mobilität ist im Wandel, getrieben durch veränderte, individuelle Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ebenso wie durch Entwicklungen wie die Digitalisierung oder die Dekarbonisierung. Die Zukunft gehört integrierten Mobilitätskonzepten. Vernetzung und Kundenfreundlichkeit sind Kernerfordernisse künftiger Mobilitätsmodelle. Menschen müssen emissionsfrei, automatisiert und in einer vernetzten Systemmobilität aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Individualverkehr unterwegs sein können. Für das Hier und Jetzt bedeutet dies eine bessere Vernetzung der Verkehrsoptionen und die Stärkung der Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel. Es bedarf eines leistungsstarken ÖVs, attraktiver Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und gleichermaßen für den MIV. Moderne Mobilitätsangebote können die Qualität sowohl städtischer Kerne als auch ländlicher Räume sichern und verbessern. Deutschlands Ballungsräume erleben eine zunehmende Verdichtung, dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Pendlerströme aus der Peripherie verstärken diese Tendenz. Um den Stadtverkehr zu bewältigen und die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern, brauchen wir neue Lösungen.

#### Wofür wir uns einsetzen

# Intermodale Personenverkehre neu denken, neue Mobilitätsangebote ermöglichen

- Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) ausbauen
- Attraktivität des ÖV erhöhen
- Bezahl- und Tarifsysteme modernisieren und vereinfachen
- Finanzierung des ÖV stärken

In der Zukunft müssen intermodale Verkehre gestärkt werden. Ziel ist ein intelligent verknüpftes Miteinander aller Mobilitätsangebote: ein leistungsstarker ÖPNV und attraktive Bedingungen für Fuß- und Radverkehr ebenso wie für den MIV. Zusätzlich zu den heutigen Nutzern wären viele Menschen bereit, regelmäßig auf den ÖPNV umzusteigen, wenn die Verbindungen schneller, die Fahrpreise günstiger und die Tarifsysteme leichter verständlich würden. Auch Beguemlichkeit ist ein wesentlicher Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Eine optimierte Verknüpfung des ÖPNV mit dem MIV z.B. in den Randbereichen der Ballungsräume kann zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzung und damit zur verkehrlichen Entlastung der Innenstädte führen. Neben dem Angebot von z. B. Park&Ride-Parkplätzen gehört hierzu auch umfassende Information via moderne Kommunikationsmittel. Zugleich sollten die ÖV-Träger dabei unterstützt werden, den ÖV umweltfreundlicher zu gestalten. Die Umrüstung großer Flotten kann einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Stickoxiden, Feinstaub und CO<sub>2</sub> leisten. Zur Umrüstung der Flotten können öffentliche Aufgabenträger und Flotteneigentümer durch zielgenaue Förderinstrumente unterstützt werden. Darüber hinaus sollte sich der Bund weiter komplementär an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen.

 Personenbeförderungsrecht modernisieren und Verbraucherschutz wahren
 Um Angebote neuer Mobilitätsdienste zusätzlich zu bewährten Taxidiensten zu erleichtern, muss das Personenbeförderungsrecht modernisiert werden. Prämisse hierbei muss die Wahrung von Sicherheits- und Beförderungsstandards wie z.B. die Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit der Fahrer, die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge oder ein verlässliches Beförderungsangebot rund um die Uhr an allen Tagen der Woche sein. Auch die Verknüpfung mit dem Internet, z.B. via Apps für Smartphones, kann Anreize schaffen, ÖV, MIV, Fuß- und Radverkehr so sinnvoll und nutzerfreundlich zu verknüpfen, dass Umwelt, Gesundheit und Portemonnaie der Verbraucher geschont werden.

#### Carsharing weiter in die tägliche Mobilität integrieren

 Carsharinggesetz evaluieren, insbesondere seine Wirkungen hinsichtlich ÖPNV und Parkraumsituation für alle

Die Nutzerzahlen beim Carsharing sind kontinuierlich gestiegen. Anfang 2017 gab es 455.000 Fahrtberechtigte beim stationsbasierten Carsharing und 1,26 Mio. Fahrtberechtigte beim stationsunabhängigen Carsharing. Trotz dieser hohen Zahlen hat das Carsharing bislang noch geringe verkehrliche und ökologische Effekte. Zu den Gründen zählt, dass die meisten Nutzer Carsharing selten nutzen und dass die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge mit ca. 17.000 gegenüber einem Pkw-Gesamtbestand von ca. 45 Mio. noch gering ist. Wie stark Carsharing langfristig zur Reduzierung der Pkw-Fahrleistung und zur Verminderung des Parkdrucks beiträgt oder - gerade in Form des sogenannten Carsharing 2.0 – zu vermehrten Bequemlichkeitsfahrten und damit zur Kannibalisierung des ÖPNV führt, muss evaluiert werden. Im Fall solcher Negativauswirkungen sind Anpassungen im Gesetz erforderlich.

- Potenziale des privaten Carsharing durch Anpassung des Rechtsrahmens heben
- Private Carsharing-Projekte sichtbar machen Auch für das private, sogenannte Peer-to-Peer-Carsharing, bei dem ein Fahrzeug durch einen kleineren Kreis einander bekannter Privatpersonen genutzt wird, sind klare Rahmenbedingungen erforderlich: Unter anderem stellen sich Fragen bzgl. Haftung und Anforderungen an Qualität und Zustand der Fahrzeuge. Der ADAC setzt sich für klare

Regelungen zur Zulässigkeit des Angebots und dessen Abgrenzung zum gewerblichen Carsharing bzw. zu klassischen Formen der Selbstfahrvermietung ein. Nur so können interessierte Verkehrsteilnehmer abwägen, ob privates Carsharing für sie wirtschaftliche oder ökologische Vorteile bringt. Die vielen dezentralen, oft kommunalen Initia-

Die vielen dezentralen, oft kommunalen Initiativen sollten unterstützt und durch verbesserte zentrale Informationsangebote für Nutzer gebündelt und sichtbarer gemacht werden.

#### Radverkehr fördern

- Radwege und Radfahrstreifen dem wachsenden Bedarf anpassen und sicher ausbauen
- Radschnellwege f\u00f6rdern
- Prüfen, wo "Fahrradstraßen" eine sinnvolle Führungsform des Radverkehrs sein können
- Radwegebenutzungspflicht aus Sicherheitsgründen beibehalten
- Sicherheit der Fußgänger gewährleisten Der Radverkehr ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen und leistet einen wachsenden Beitrag für eine gesunde, umweltfreundliche Mobilität. Vielerorts erwächst daraus Anpassungsbedarf für mehr und bessere Radverkehrsinfrastruktur. Die finanzielle Beteiligungsmöglichkeit des Bundes beim Bau von Radschnellwegen begrüßen wir. In hochverdichteten Innenstädten ist entlang von Hauptverkehrsstraßen oft kein Platz für Radschnellwege oder Radfahrstreifen. Hier können "Fahrradstraßen" durch die Wohngebiete eine Alternative sein (ggf. auch als Element von Radschnellwegen in hochverdichteten Gebieten). Generell sollte beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur die Verkehrssicherheit oberste Priorität haben. Nicht zuletzt deshalb setzt sich der ADAC für eine Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht ein. Diese darf ohnehin nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit zwingend erfordert. Auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen mit mehreren Fahrspuren, starkem Lkw-Anteil und hohen Differenzgeschwindigkeiten stellt der baulich abgesetzte Radweg meist die bessere Lösung dar als eine Führungsform auf

der Straße. Bei allen Überlegungen zugunsten des umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehrs dürfen die ebenso wünschenswerten Fußverkehre nicht außer Acht gelassen werden. Die Sicherheit und die Bequemlichkeit des Fußverkehrs sollten von Anbeginn an in Planung und Umsetzung miteinbezogen werden.

# Wohnen und Mobilität verbinden – Verkehrs- und Siedlungsplanung besser verzahnen

- Öffentliches Verkehrsangebot der Nachverdichtung in Großstädten anpassen
- (Nah-)Verkehrskonzepte stärker in Stadtplanung integrieren

In vielen Großstädten findet zurzeit eine Nachverdichtung und damit eine deutliche Erhöhung der Einwohnerzahl pro Quadratkilometer statt. Dies erhöht auch den Druck auf die bestehenden Verkehrssysteme. Gleichzeitig verstärken sich Pendlerverkehre, weil viele Menschen in den Städten keinen bezahlbaren Wohnraum mehr finden. Eine "Stadt der kurzen Wege" mit einer starken Wohnraumverdichtung und Mischung der Funktionen (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit) ist geeignet, Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) zu fördern und damit Wege mit dem Auto zu ersetzen. Die Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und MIV (z. B. über Park&Ride-Anlagen) und/oder internetbasierte Mobilitätsplattformen können beitragen, die Siedlungskerne vom MIV zu entlasten. Bei Großstädten sollte dabei auch die Region mitbetrachtet werden, schließlich bestehen in der Regel enge Verflechtungen zwischen Stadt und Umland. Dies ist an starken Pendlerströmen und Wirtschaftsverkehren abzulesen. U. a. muss in den Umlandgemeinden an den Bahnhöfen ein ausreichendes Angebot an Park&Ride-Plätzen bereitgesellt werden. Auch die Errichtung von Parkplätzen im Bereich von Autobahnanschlussstellen stellt eine sinnvolle Maßnahme dar, mit der die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert wird. Die Kernstädte selbst müssen durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen.

# II. Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung hat weitreichende Auswirkungen auf den Mobilitätssektor. Technische Entwicklungen im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens sowie neue Online-Dienste werden die Mobilität, so wie wir sie heute kennen, grundlegend verändern. Bei all diesen Trends spielt die Erhebung, Übertragung sowie Speicherung und damit die Verarbeitung und Nutzung von Daten eine große Rolle.

#### Wofür wir uns einsetzen

### Automatisiertes und vernetztes Fahren nutzerfreundlich und rechtssicher fortentwickeln

- Rechtsrahmen für hoch-/vollautomatisierte Fahrfunktionen ausfüllen
- Sichere, nutzerfreundliche und intuitive Auslegung automatisierter Fahrfunktionen ermöglichen
- Einheitlichen Rechtsrahmen für fahrerlose Fahrzeuge entwickeln

Mit der Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes in 2017 hat der Bundestag die Voraussetzung geschaffen, dass Fahrzeugführer sich zukünftig in bestimmten Situationen von der Fahraufgabe abwenden dürfen. In der kommenden Legislaturperiode muss dieser Rechtsrahmen durch technische Bauartvorschriften, Zulassungsverfahren und Anpassungen der Straßenverkehrsordnung ausgefüllt werden. Nutzern automatisierter Fahrzeugfunktionen muss intuitiv jederzeit bewusst sein, wie viel Aufmerksamkeit ein konkretes System erfordert. Die Hersteller müssen den nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch durch technische Maßnahmen ausschließen. Im industriellen Umfeld oder als Erprobungsfahrzeug wurde die technische Reife von fahrerlosen Systemen bereits gezeigt. Für spezielle Aufgaben (Betriebsdienst, Linienverkehr, Hafenverkehr) sind Anwendungsfälle im öffentlichen Straßenraum bereits kurzfristig denkbar. Dazu muss - auch international - ein einheitlicher Rechtsrahmen entwickelt werden.

# Hohes Datenschutzniveau in der Informationsgesellschaft sicherstellen

 Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers über Erhebung, Verarbeitung, Übertragung

- und Verwendung personenbezogener Daten sicherstellen
- Datenschutzprinzipien in Big-Data-Konzeptionen einbeziehen Privacy-by-Design-Ansatz verfolgen, Pseudonymisierungs- und/oder Anonymisierungsverfahren implementieren

Moderne Pkw zeichnen mit ihren Sensoren kontinuierlich unzählige Messgrößen auf und erzeugen daraus Daten, die für den Fahrzeughersteller und andere Diensteanbieter einen wirtschaftlichen Wert haben. Der ADAC tritt für eine sehr weitreichende Auslegung personenbezogener Daten ein: Daten, die mit einer Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) verknüpft werden, sind personenbeziehbar und unterliegen damit dem Datenschutzrecht. Nur so erhält der Autofahrer einen Rechtsanspruch, um Dritte an der Nutzung der Daten zu hindern oder ggf. eine angemessene Gegenleistung zu erhalten. Der Nutzer muss die Entscheidungsfreiheit darüber haben, ob und wem er seine personenbezogenen Daten zur Verfügung stellt (Zustimmungsvorbehalt). Zugleich muss jederzeit der (zeitweise) Widerruf der Einwilligung sichergestellt sein. Weitere Differenzierungen zwischen personenbezogenen und "unkritischen" nicht personenbezogenen Daten sind nicht zielführend. Dies würde den Datenschutz als wichtiges Rechtsgut untergraben.

Big-Data-Lösungen eröffnen vielseitige Chancen für gesellschaftlichen Fortschritt in vielen Bereichen, so auch im Verkehrssektor. Aber auch hier gilt das Recht auf informationelle Selbstbestimmung mit den Grundprinzipien der Datensparsamkeit und Zweckbindung. Die Datenschutzprinzipien müssen in die Gesamtkonzeption von Big-Data-Anwendungen einbezogen werden: Dies beinhaltet die Beachtung des Privacy-by-Design-Ansatzes sowie die Implementierung von Pseudonymisierungs- und Anonymisierungsverfahren.

# Datensicherheit stärken – Verantwortung der Hersteller gewährleisten

Der Nutzer von vernetzten Mobilitätsdiensten muss sich mit dem Risiko der Ausspähung persönlicher Daten, der Manipulation technischer Systeme bis hin zur zufälligen, versehentlichen oder vorsätzlichen Störung von Softwareprozessen auseinandersetzen (z. B. Tachomanipulation, Keyless-Go-Diebstähle). Offene Funkschnittstellen erhöhen das Risiko. Die Datenverarbeitung im Auto muss zeitgemäß gegen Manipulation und illegale Zugriffe geschützt werden. Der Schutz sollte nach Standards erfolgen, wie sie in anderen Branchen (v. a. IT-Branche) üblich sind, und durch neutrale Stellen bestätigt werden, etwa per Common-Criteria-Zertifizierung nach ISO/ IEC 15408 des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI).

# Transparenz sicherstellen – "Auto-Daten-Listen" öffentlich zugänglich machen

Fahrzeughalter bzw. -führer haben einen Anspruch darauf zu erfahren, welche Daten im Fahrzeug erhoben, übertragen, gespeichert und empfangen werden. Auch wenn einzelne erfasste Daten für sich genommen primär technischer Natur sind, können sie über die Fahrzeugidentifikationsnummer dem Halter bzw. Fahrer zugeordnet werden. Die Automobilhersteller sollten sich verpflichten, für jedes Modell eine Auflistung aller im Fahrzeug erhobenen, verarbeiteten und genutzten Daten ("Auto-Daten-Liste") öffentlich anzubieten. Sie sollte für den Verbraucher kostenlos einsehbar sein und eine neutrale Stelle sollte diese Liste auf die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen überprüfen können.

Wahlfreiheit des Verbrauchers und fairen Wettbewerb sichern – Zugang zu Daten im Fahrzeug regeln Die Wahlfreiheit des Verbrauchers hinsichtlich

der Weitergabe und Verwendung seiner personenbezogenen Daten ist für einen freien und fairen Wettbewerb unabdingbar. Grundlage ist der Zugang zu Fahrzeugdaten über eine zugangsoffene Plattform für Automobilhersteller, unabhängige Werkstätten, Versicherer, Automobilclubs und andere berechtigte Dritte, eine sogenannte offene Telematikplattform (OTP). Eine Zwischenlösung zur Vermeidung eines unfairen Wettbewerbsvorteils der Automobilhersteller kann ein sogenannter Shared Server unter Kontrolle einer unabhängigen Stelle bieten.

# Verkehrs- und Reiseinformationen grenzenlos verfügbar machen

- Bereitstellung öffentlicher Daten im Sinne von Open Data verbessern
- Fahrplaninformationen und Vertriebsplattform für den gesamten ÖV flächendeckend zur Verfügung stellen

Die Digitalisierung ermöglicht eine bessere Routenplanung und durchgängige Reiseketten. Echtzeitinformationen können nicht nur die Attraktivität und Qualität des ÖV deutlich verbessern, sondern die Multimodalität insgesamt befördern. Um das Potenzial vollständig nutzbar zu machen, bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen. Verkehrsnutzer wollen eine Plattform, die Fahrplaninformationen und den Ticketvertrieb für den gesamten ÖV - Nah- und Fernverkehr - zugänglich macht. Oftmals herrscht heute in Deutschland in diesem Bereich "Kleinstaaterei", so dass Informationen nur für bestimmte Regionen oder Transportmittel und nicht vernetzt zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit und Bereitstellung von Daten der öffentlichen Hand und ihrer Unternehmen im Sinne von Open Data muss verbessert werden. Ein nutzerfreundliches Beispiel gibt die Verkehrsauskunft Österreich (VAO), eine verkehrsmittelübergreifende Verkehrsauskunft für ganz Österreich, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt, wie z. B. Pkw-Routing, ÖV-Routing, Fahrrad-Routing, Bike&Ride, Leihfahrräder und Carsharing.

### III. Umwelt- und Gesundheitsschutz erhöhen

Zu den größten Herausforderungen der kommenden Legislaturperiode zählt die Senkung der Emissionen im Verkehr. Die geltenden Schadstoffgrenzwerte für die Luftqualität werden in mehreren Innenstädten weiterhin regelmäßig überschritten. Aus Gründen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes besteht Handlungsbedarf. Der Druck lastet insbesondere auf den Kommunen: Anwohner fordern ihr Recht auf saubere Luft ein, Gerichtsverfahren werden angestrengt, die EU hat Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Auch die Treibhausgasemissionen des Verkehrs müssen sinken, ohne die Mobilität einzuschränken. Hier bedarf es einer ganzheitlichen Herangehensweise: Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind im Straßenverkehr alternative Antriebe und Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien ebenso unverzichtbar wie eine konsequente Optimierung und Emissionsreduktion bei konventionellen Antrieben, eine intelligente Integration und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger und der Einsatz moderner Mobilitätsdienstleistungen auf der Basis digitaler Technologien.



#### Wofür wir uns einsetzen

### Luftqualität verbessern – generelle Mobilitätsbeschränkungen vermeiden

Grundlegende Leitlinie sowohl für die Reduktion von CO<sub>2</sub> als auch von Luftschadstoffen muss es sein, die Emissionen zu senken, ohne die Mobilität zu beschränken. Dafür müssen die Schadstoffe an der Quelle gesenkt werden, das heißt direkt am Fahr-

zeug. Zuallererst braucht es also wirklich saubere Autos, die über alle Betriebszustände und vor allem im Realbetrieb die Abgasgrenzwerte einhalten. Die Ausweitung der Umweltzonenregelung in Richtung einer blauen Plakette ist problematisch. Der ADAC EcoTest zeigt, dass ein schlechteres Emissionsverhalten von Euro-5-Diesel-Fahrzeugen im Vergleich zu Euro 6 nicht durchgehend festzustellen ist. Ein pauschaler Ausschluss

von Euro-5-Dieselfahrzeugen durch eine blaue Plakette wäre nicht verhältnismäßig. Die Einführung einer blauen Plakette als Basis für generalisierende Fahrverbote lehnen wir ab.

### Fahrzeugemissionen konsequent senken – strenge Grenzwerte, wirksame Kontrollsysteme und mehr Transparenz durchsetzen

 Gesetzliche Grundlagen für wirksame
 Abgasminderungstechniken am Fahrzeug schaffen

Die Verbraucher erwarten zu Recht, dass ihre Fahrzeuge mit sauberer Technik ausgestattet werden. Die Automobilindustrie sollte Abgasminderungstechniken einsetzen, die wirksam Emissionen verringern und über alle Betriebszustände die Abgasgrenzwerte einhalten. Die dafür nötigen Techniken sind bereits verfügbar und können von den Automobilherstellern mit geringem Mehraufwand eingebaut werden. Damit das geschieht, ist der Gesetzgeber gefordert, den Herstellern entsprechend strenge Vorgaben zu setzen, die fortlaufend wirksam überwacht werden.

- Marktüberwachung mittels Prüfstandtests und Straßenmessungen verstärken
- Typgenehmigung und Marktüberwachung strikt trennen
- Manipulationsschutz als Grundlage für die Typgenehmigung implementieren
- Wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen einführen

Der Abgasskandal hat gezeigt, dass mehr Unabhängigkeit und Transparenz bei den Fahrzeugprüfungen und eine verstärkte Überwachung bereits zugelassener Autos dringend benötigt werden. Die Marktüberwachung sollte künftig von einer vom Wettbewerb um die Typzulassungen unabhängigen Stelle durchgeführt werden. Erforderlich ist auch eine für den Verbraucher kostenfreie Veröffentlichung der Ergebnisse. Die einzig nachhaltige Lösung gegen Manipulationen an Fahrzeugen – sei es durch Hersteller oder Halter – ist eine hinreichende Manipulationssicherheit der Fahrzeuge. Der ADAC

empfiehlt daher die Aufnahme einer internationalen Regelung zur Sicherstellung, dass nur manipulationssichere Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für Fahrzeuge typgenehmigt werden. Dafür setzen wir uns auf EU-Ebene ein und fordern dafür Unterstützung von der Bundespolitik.

- Abgasuntersuchung modernisieren, Endrohrkontrollen nur bei manipulationsverdächtigen Fahrzeugen wieder einführen Die Abgasuntersuchung muss so modernisiert und dem aktuellen Stand der Fahrzeugtechnik angepasst werden, dass die Onboard-Diagnose und Onboard-Abgas-Sensorik der Fahrzeuge genutzt wird. Hierzu ist es erforderlich, die Zuverlässigkeit der OBD im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens sicherzustellen. Hingegen ist eine generelle Wiedereinführung der Endrohrmessung für alle Pkw nicht geeignet, die Luftqualität wesentlich zu verbessern; die entstehenden Mehrkosten für alle Fahrzeughalter wären ungerechtfertigt. Zielführend wäre stattdessen, bei manipulationsverdächtigen Einzelfahrzeugen bei relevanten Auffälligkeiten im Rahmen der AU anlassbezogen eine Endrohrmessung als vertiefte Untersuchung durchzuführen.
- Möglichkeiten zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen prüfen

Um die Stickoxidemissionen nicht nur von Neufahrzeugen, sondern auch von Fahrzeugen im Bestand zu reduzieren, sollte die Industrie den Autofahrern wirkungsvolle Nachrüstmöglichkeiten zu vertretbaren Kosten anbieten. Des Weiteren ist es notwendig, die Möglichkeit von Software-Updates zur Verbesserung der Emissionen heranzuziehen und diese auch in ihrer Wirksamkeit zu überprüfen. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang insbesondere auch, dass durch eine Nachrüstung der Garantieanspruch der Autokäufer gegenüber dem jeweiligen Fahrzeughersteller nicht erlischt. Für den Verbraucher dürfen dabei keine unangemessenen Nachteile wie etwa ein höherer Verbrauch entstehen.

### Umfassende Maßnahmenpakete in belasteten Innenstädten über das Auto hinaus umsetzen

- "Grüne Wellen" und adaptive Verkehrssteuerung einsetzen
- Alternative Verkehrsmittel ausbauen und ertüchtigen
- Flotten und Fahrzeuge mit hoher innerstädtischer Fahrleistung auf alternative Antriebe umrüsten
- Lokale Emissionsquellen abseits des Verkehrs berücksichtigen

Es gibt viele Maßnahmen abseits von Fahrverboten, deren Potenzial auf kommunaler Ebene noch nicht ausgeschöpft wurde. Durch Verkehrsverflüssigung in Innenstädten kann etwa der NO<sub>x</sub>-Ausstoß um rund 35 bis 50% verringert werden und so ein signifikanter Beitrag zur lokalen Verbesserung der Luftqualität geleistet werden. Eine optimierte Verknüpfung des ÖPNV mit dem MIV, z.B. in den Randbereichen der Ballungsräume, kann zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzung und damit zur Entlastung der Innenstädte führen. Neben dem Angebot von z. B. Park&Ride-Parkplätzen gehört hierzu auch umfassende Information via moderner Kommunikationsmittel. Zugleich sollten die Träger des ÖV dabei unterstützt werden, diesen umweltfreundlicher zu gestalten. Die Umrüstung großer Flotten kann einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Stickoxiden, Feinstaub und CO<sub>2</sub> leisten.

# CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ambitioniert fortschreiben

Wir setzen uns auf EU-Ebene für den ambitionierten CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 70 g/km (NEFZ-Basis) für Neufahrzeuge ab 2025 ein. Mehrfachanrechnungen von Personenkraftwagen mit besonders niedrigen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Berechnung des Flottendurchschnitts (Supercredits) sind dabei nicht erforderlich. Begünstigungen dieser Art führen zu einer "Beschönigung" der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugflotte eines Herstellers und verhindern eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung über die komplette Modellpalette. Darüber hinaus halten wir die

Einführung einer Well-to-Wheel-Betrachtung bei der Weiterentwicklung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für den Zeitraum ab 2030 für sinnvoll. Damit kann eine Berücksichtigung aller CO<sub>2</sub>-Emissionen von der Quelle bis zum Rad und die Vermeidung der Emissionsverlagerung zum Energiesektor erfolgen.

# Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Güterverkehr angehen

Der Güterverkehr trägt zu einem Drittel zu den Emissionen des Straßenverkehrs bei. Die Anstrengungen für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr sind nur dann erfolgversprechend, wenn sie nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr umfassen. Neben der Festschreibung weiterer CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge müssen Technologien zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge entwickelt und zur Anwendung gebracht werden. Neben technischen Maßnahmen am Fahrzeug können hierzu Biokraftstoffe beitragen, sofern diese den Kriterien der Nachhaltigkeit entsprechen und nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen. Auch abfallstämmiges Biomethan, Erdgas aus Windkraft (Power-to-Gas), aber ebenso Wasserstoff und Strom aus erneuerbarer Energie müssen für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden.

### Erneuerbare Energien für den Verkehrssektor nutzen – Beitrag zur Energiewende im Interesse der Verbraucher planungssicher und kostenbewusst umsetzen

Für einen klimafreundlichen Verkehr bedarf es zusätzlicher, regenerativ erzeugter Energie. Elektromobilität und strombasierte Kraftstoffe bieten künftig die Chance, emissionsarm mobil zu sein, wenn Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen eingesetzt wird. Andernfalls werden die Emissionen ins Kraftwerk verlagert – so ergibt zum Beispiel Elektromobilität mit herkömmlichem Strom in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß keinen Vorteil gegenüber der Dieseltechnologie.

Intelligent vernetzt und in das Energiesystem integriert können die Batterien von E-Fahrzeugen die natürlichen Schwankungen bei der Erzeugung von Wind- und Sonnenstrom ausgleichen und so Stromnetze und damit die Versorgungssicherheit insgesamt stabil halten. Wir brauchen regulatorische Rahmenbedingungen, die die Versorgung mit zusätzlichen erneuerbaren Energien für den Verkehr sicherstellen, so dass sauberer Strom für die Mobilität auch wirklich zur Verfügung steht.

# Antriebsalternativen technologieneutral unterstützen

 Alle Formen alternativer Antriebe politisch weiterverfolgen

Ob batterieelektrisch, Wasserstoff, Power-to-X oder Biokraftstoffe der 3. Generation: Ziel ist es, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen sowie die Abhängigkeit von begrenzten Ressourcen zu verringern. Die Politik sollte nicht auf einzelne Technologien setzen, sondern den Rahmen für einen fairen Wettbewerb der verschiedenen technischen Ansätze vorgeben. Aus Sicht der Verbraucher sind verlässliche Rahmenbedingungen und ein planbarer Übergang von der fossilen zur postfossilen, CO<sub>2</sub>-freien Mobilität wichtig.

Elektromobilität nutzerfreundlicher machen – "Tanken"/Laden zu transparenten und marktüblichen Preisen ermöglichen, Installation privater Ladepunkte für E-Fahrzeuge in Neu- und Umbauten erleichtern, Weiterentwicklung der Batterietechnologie fördern Für mehr Alltagstauglichkeit der Elektromobilität müssen Batterietechnik und Ladeinfrastruktur weiterentwickelt werden und Bezahlsysteme an Elektrotankstellen verbrauchergerecht ausgestaltet werden. E-Fahrzeug-Nutzer brauchen heute zahlreiche Ladekarten und Verträge mit verschiedenen Anbietern, wenn sie die Ladesäulen frei wie bei herkömmlichen Tankstellen für Benzin und Diesel nutzen wollen. Bei vielen Anbietern von Ladesäulen muss eine monatliche

Grundgebühr entrichtet werden. Preise für eine Tankladung sind häufig unterschiedlich. Dies trägt nicht dazu bei, dass Nutzer die E-Mobilität als eine einfache und verlässliche Mobilitätsoption wahrnehmen. Die Politik sollte hier verbraucherfreundliche Rahmenbedingungen setzen. Ein echtes Hindernis bei der Entscheidung für ein Elektrofahrzeug ist darüber hinaus die Installation privater Ladepunkte für E-Fahrzeuge in Sammelgaragen: E-Fahrzeug-Käufer in spe werden von ihrem Vorhaben abgebracht, weil sie etwa in ihrer Tiefgarage keine Steckdosen anbringen dürfen. Denn bei baulichen Veränderungen am Gemeinschaftseigentum, zu denen Tiefgaragen gehören, müssen die Miteigentümer zustimmen. Diese Zustimmung wird selten gegeben, noch weniger, wenn es sich um eine gemietete Garage handelt. Miet-, Wohnund Baurecht müssen geändert und die Landesbauvorschriften so angepasst werden, dass privates Laden wesentlich erleichtert wird.

 Erdgas weiter unterstützen – Biomethan-Anteil ausbauen, Preisauszeichnung verbraucherfreundlich gestalten

Erdgas ist ein wichtiges Element zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich. Der ADAC unterstützt die Fortsetzung der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff (CNG). CNG hat das Potenzial, zu 100% regenerativ erzeugt werden zu können. Bereits heute hat Erdgas als Kraftstoff einen rund 20-prozentigen Biomethan-Anteil. Die Bundesregierung sollte weiter Erdgas als klimafreundlichen Kraftstoff unterstützen und speziell Anreize zum Ausbau des Biomethan-Anteils setzen. Die einheitliche Preisauszeichnung an der Tankstelle in Literäquivalent ist ein Schritt in Richtung einer einfacheren Vergleichbarkeit der Preise zwischen herkömmlichem Kraftstoff und Erdgas und damit einer transparenten Verbraucherinformation über die Vorteile von Erdgas als alternativem Kraftstoff.



### IV. Verkehrsinfrastruktur effizient bereitstellen

Eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Bereich staatlicher Daseinsvorsorge. Sie bildet das Rückgrat eines zuverlässigen, sicheren und bedürfnisgerechten Verkehrssystems. Die Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur muss den sich wandelnden Anforderungen der Nutzer genauso gerecht werden wie den technischen Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung. Planbare Reisezeiten, passende Umsteigebeziehungen, alternative Routen und Vernetzung sind Kennzeichen einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur. Die Anforderungen sind hoch: Staus sollten weitestgehend reduziert, Kapazitäten gezielt erweitert und Potenziale der Digitalisierung genutzt werden. Nicht zuletzt muss die Infrastrukturnutzung für die Menschen bezahlbar bleiben. Mit dem Investitionshochlauf, der Neukonzeption des Bundesverkehrswegeplans, der Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bei der Schiene und Verankerung der "Überjährigkeit" im Verkehrshaushalt wurden wichtige Ziele der Infrastrukturpolitik in der ablaufenden Legislaturperiode umgesetzt. Die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird sowohl grundlegende Auswirkungen auf die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung als auch auf die kommunale Verkehrsinfrastruktur haben, und damit die politische Diskussion in der 19. Legislaturperiode prägen.

#### Wofür wir uns einsetzen

# Investitionen in die Bundesverkehrswege auf hohem Niveau verstetigen

Trotz insgesamt deutlich erhöhter Investitionen in der 18. Legislaturperiode bleiben viele Verkehrswege erweiterungs- und renovierungsbedürftig. Für Investitionen in Erhalt, Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege werden in der kommenden Legislaturperiode mehrjährig planbar mindestens 15 Mrd. Euro pro Jahr benötigt. Das Investitionsniveau muss dauerhaft abgesichert sein.

#### Infrastrukturgesellschaft nutzergerecht etablieren

- Ausschluss von Möglichkeiten der Privatisierung fest verankern
- Entscheidungskompetenz der Politik sicherstellen
- Übertragung von Staatsschulden auf die Gesellschaft und unbeschränkte Kreditfähigkeit verhindern
- Verbleibende Auftragsverwaltung für die übrigen Bundesstraßen optimieren

Die Reform der Auftragsverwaltung bietet eine große Chance, die Bereitstellung der Bundesfernstraßen dauerhaft effizienter zu gestalten. Aus Nutzersicht muss Kerngedanke der Errichtung der Gesellschaft die bessere Bereitstellung der Straßen sein. Angesichts ihrer hohen Abgabenbelastung haben die Autofahrer ein berechtigtes Interesse, dass effiziente Organisations- und Finanzierungsstrukturen den Zustand von Straßen und Brücken dauerhaft verbessern und sichern, ohne die Nutzer mehr zu belasten.

### Zuverlässigkeit und Qualität bei allen Verkehrsträgern stärken – Verkehrsinfrastruktur umfassend sanieren und modernisieren

- Erhaltung des Bestandsnetzes nach dem Lebenszyklusprinzip sicherstellen
- Engpassbeseitigung und Knotenausbau bei Straße und Schiene priorisieren
- An Bundesfernstraßen marode Brücken zeitnah ersetzen
- Lkw-Stellplätze weiter ausbauen und bestehende Kapazitäten durch Telematisches Lkw-Parken optimal nutzen
- Elektrifizierung der Schiene weiter vorantreiben
- Schienenlärmreduzierungsziele 2020 weiterverfolgen
- Mehr Güterverkehr auf die Schiene bekommen

Bei Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen ist der Fokus auf die wirksame Staubekämpfung insbesondere im Autobahnnetz zu legen. Die Schwerpunktsetzung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auf die Engpassbeseitigung im überregional bedeutsamen

Fernstraßennetz muss bei der Umsetzung durchgehalten werden. Fehlende Lkw-Stellplätze sind ein Sicherheitsrisiko. Es bedarf weiterhin großer Anstrengungen, um neue Parkstände an den hochbelasteten Strecken zu schaffen. Daneben muss die Nutzung der bestehenden Parkstände durch technische Einrichtungen optimiert werden. Auch bei der Schiene müssen sich Investitionen auf die prioritären Projekte des BVWP 2030 zur Engpassbeseitigung, die Stärkung bestehender Knoten und die zügige Elektrifizierung der verbleibenden rund 40 % der Bahnstrecken konzentrieren. Wichtigste Maßnahmen zur Erreichung des Halbierungsziels 2020 zur Lärmreduzierung bleiben die Umrüstung bzw. entsprechende Neuanschaffung von Güterwagen. Ziele einer neuen Schienenpolitik müssen Verlässlichkeit in der Leistungserbringung und Steigerung der Nutzung von Schienenangeboten durch die Kunden des Güter- und Personenverkehrs sein. Um die Straße weiter zu entlasten, ist insbesondere das Ziel besonders bedeutsam, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen.

# Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur voranbringen

- Ausbau der Mobilfunknetze mit mindestens 50 Mbit/s entlang Verkehrswegen zügig umsetzen
- 5G-Standard in die Mobilität mittelfristig zur Normalität werden lassen
- Erkenntnisse aus dem "Testfeld A9" schnellstmöglich in die Fläche bringen
- Leit- und Sicherungstechnik ETCS/ERTMS auf Korridoren im Schienennetz einsetzen Die Digitalisierung braucht eine "intelligente" Gestaltung der Infrastruktur. Die Modernisierung der Infrastruktur muss mit dem zunehmenden Automatisierungs- und Vernetzungsgrad von Fahrzeugen und auf Seiten der Nutzer Schritt halten. Andernfalls drohen Innovationen und Informationen stecken zu bleiben.

### Verantwortung für kommunale Infrastruktur wahrnehmen – Kooperationsverbot im Verkehrsbereich überprüfen

- Kommunale Verkehrsinfrastruktur dauerhaft finanziell absichern
- GVFG-Bundesprogramm am Bedarf orientieren und dynamisieren
- PBefG weiter für Wettbewerb und beste Angebote für Verbraucher offenhalten Der Bund hat u. a. mit der Förderung finanzschwacher Kommunen einen Schritt zur Stärkung der kommunalen Investitionskraft getan. Die Bundesebene wird auch künftig gefordert sein, Verantwortung für die kommunale Infrastruktur zu übernehmen. Die Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms ist zu begrüßen. Angesichts der bestehenden Herausforderungen ist darüber hinaus eine Anpassung der Mittel am tatsächlichen Bedarf und ihre Dynamisierung notwendig. Vielen Kommunen fehlen bereits heute die Mittel zur Sicherung ihrer Verkehrsverhältnisse, wobei der Wegfall der Entflechtungsmittel diese Probleme verstärken wird. So besteht weiterhin großer Nachholbedarf beim Erhalt und Ausbau der kommunalen Straßeninfrastruktur sowie bei deren Modernisierung. Investitions- und Innovationskraft der Kommunen im Bereich der Mobilität (z. B. Elektromobilität im MIV und ÖV) drohen am Kooperationsverbot zu scheitern, so dass hierüber eine Diskussion in der kommenden Legislaturperiode geführt werden sollte.

Die Mobilität der Zukunft braucht einen attraktiven ÖV auf dem Land und in der Stadt; dafür ist eine Überarbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen unerlässlich. Bei der Erbringung von ÖV-Dienstleistungen müssen Verbraucher von einem funktionierenden Wettbewerb und dem bestmöglichen Angebot profitieren können. Insgesamt gehört dazu auch, das Vergaberecht so zu gestalten, dass künftig Verkehrsräume nicht differenziert nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln geplant und vergeben werden (SPNV, ÖSPV), sondern nach dem

Verkehrsgebiet und den Kundenbedürfnissen. Möglichkeiten wie Carsharing und anderes sind in einem reformierten Vergaberecht ebenfalls zu ermöglichen. Weiterhin ist die Wirtschaftlichkeit der Verkehre zu beachten.

# Straßenverkehr nicht durch neue Gebührensysteme weiter verteuern

- Mehrbelastung der Verbraucher durch Pkw-Maut auch für die Zukunft ausschließen
- Negative Effekte des Verkehrs wirksam an der Quelle reduzieren, keine Mobilitätsverteuerungen durch Anrechnung von Umwelt- und Staukosten

Auch nach Entscheidung für eine Pkw-Vignette in Deutschland wird die Diskussion um die Nutzerfinanzierung nicht enden: Das anstehende Gesetzespaket der EU zum Straßenverkehr (EU Road Package) beinhaltet eine Ausweitung der Anrechnung sogenannter externer Kosten des Straßenverkehrs, wie z.B. von Klimaschäden, Unfällen und Staus, auf die Nutzerfinanzierung. Dazu will die EU-Kommission den Rahmen für eine kilometerabhängige Berechnung der Mautgebühren europaweit einführen. Für den Nutzer bedeutet ein solches Gebührensystem eine weitere Verteuerung des Autofahrens, insbesondere für die Bewohner ländlicher Räume, die in der Regel weite Fahrtstrecken und kaum Alternativen zum Auto haben. Denn die externen Kosten kommen als Zusatzbestandteil der Mautgebühr hinzu, sozusagen "on top" zu den bestehenden Steuern und Gebührenbestandteilen. Negative Effekte des Verkehrs können wesentlich effizienter an der Quelle reduziert werden, wie z.B. durch strengere gesetzliche Grenzwerte für Fahrzeugemissionen und die Schaffung neuer Mobilitätsangebote.

# > V. Mobilität im ländlichen Raum für alle gestalten

Die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum wird immer wichtiger. Bevölkerungsrückgang, Überalterung und die Abnahme ortsnaher Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen: In ländlichen Regionen sind die Auswirkungen des demografischen Wandels besonders zu spüren. Um die soziale und wirtschaftliche Teilhabe für die Menschen zu sichern, ist es erforderlich, dass die Anbindung ländlicher Räume an Mittel- und Oberzentren bewahrt wird. Die Mobilität nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern darüber hinaus attraktiv zu gestalten, ist dabei die große Herausforderung. Das Auto ist im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung: Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stößt, bleibt das Auto heute oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen zurückzulegen. Wir brauchen aber Mobilitätsalternativen für den ländlichen Raum, nicht zuletzt für Jugendliche, mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen, ganz im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge.

#### Wofür wir uns einsetzen

### Nutzergerechte ÖV-Versorgung im ländlichen Raum

- Grundversorgung garantieren
- Finanzierung des ÖV transparent, planbar und bedürfnisgerecht gestalten
- Barrierefreien Zugang sicherstellen Für alle Menschen, egal ob auf dem Land oder in der Stadt, muss ein Mindestangebot an ÖPNV und weiteren Alternativen zum Auto verfügbar sein, damit sie mobil sein können. Neben dem Preis sind für die Nutzer vor allem Pünktlichkeit, Sicherheit und Taktfrequenz sowie aktuelle Informationen wichtige Indikatoren für einen attraktiven ÖPNV. Nicht zuletzt spielt angesichts der demografischen Entwicklung der barrierefreie Zugang im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. Qualitäten hängen dabei stark von der Finanzkraft

der verantwortlichen Landkreise und Gemeinden ab. Fehlen die Fahrgeldeinnahmen, so definiert oftmals der geförderte Schülerverkehr das Angebot. Wegbrechende Schülerzahlen verringern dann zusätzlich das ÖV-Angebot. Eine Diskussion über transparente und einfache Finanzierungsstrukturen im ÖV erscheint auf allen Ebenen dringend notwendig. Dabei sollten gerade für den ländlichen Raum auch neue Finanzierungsinstrumente und die Einbeziehung von Nutznießern der öffentlichen Mobilitätsangebote, wie z. B. die Gesundheitsbranche, in Betracht gezogen werden.

### Flexible Bedienformen und Personenbeförderungsrecht nutzerorientiert weiterentwickeln

 Schaffung flexibler Mobilitätsalternativen im ländlichen Raum fördern



- Abbau von Umsetzungshürden im Personenbeförderungsrecht prüfen
- Potenziale des Radverkehrs heben
- Infrastruktur des ÖPNV besser auf das Fahrrad ausrichten

Um die Mobilität im ländlichen Raum bedürfnisgerecht und nutzerfreundlich zu organisieren, brauchen wir intelligente Konzepte und verkehrsträgerübergreifende Angebote. Dabei wird zunehmend auch die Diskussion über entgeltliche Mitnahmeverkehre an Bedeutung gewinnen. Hier können sich Chancen für die Mobilität im ländlichen Raum ergeben. Flexible Bedienformen wie Anruf-Sammeltaxis und neue Ridesharing-Angebote können den ÖV ergänzen und entlasten. Zur Schaffung von flexiblen Mobilitätsalternativen im ländlichen Raum sollte die Modernisierung des PBefG geprüft werden.

Insbesondere der Abbau von Umsetzungshürden sollte dabei in den Fokus genommen werden.

Fahrradfahren erfährt auch im ländlichen Raum nicht zuletzt durch Pedelecs einen Bedeutungsgewinn. Es gilt, die Potenziale des Fahrrads auch in ländlichen Räumen zu stärken. Schnelle und direkte Radverbindungen, z. B. durch Ausbau und Vernetzung vorhandener Wirtschaftswege, kann die Attraktivität fördern. Zudem muss die Infrastruktur des ÖPNV besser auf das Fahrrad ausgerichtet werden, z. B. durch Mitnahmemöglichkeiten in Fahrzeugen, geeignete Abstellmöglichkeiten an Haltestellen oder Schaffung von Ladeinfrastruktur an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten.

### VI. Tourismus in Deutschland ausbauen

Der Tourismus ist ein wichtiger ökonomischer Faktor in Deutschland. Betrachtet man direkte und indirekte Arbeitsmarkteffekte, sichert der Tourismus mehr Arbeitsplätze in Deutschland als der Automobilbau oder der Bankensektor. Der Standort Deutschland steht hierbei im unmittelbaren Wettbewerb mit den europäischen Destinationen. Qualitativ hochwertige und barrierefreie Reiseangebote sowie eine intakte (wasser-) touristische Infrastruktur sind ein Alleinstellungsmerkmal und Wettbewerbsvorteil und müssen bei politischen Entscheidungen verstärkt ins Bewusstsein rücken.



### Wofür wir uns einsetzen

#### Wassertourismus sichern

- Wassertouristische Infrastruktur unter Einschluss der Bundeswasserstraßen sichern
- Wassersport- und Tourismusverbände beim Bundesprogramm "Blaues Band" weiter einbinden
- Wassertourismuskonzept konkretisieren und umsetzen

Zu den touristischen Attraktionen in

Deutschland zählt auch ein umfassendes wassertouristisches Angebot auf den Seen, Kanälen und Flüssen. Zahlreiche Betriebe, z.B. Hotellerie und Gastronomie sowie Gewerbe sichern ihre Erwerbstätigkeit in diesem Wirtschaftszweig. Der Bund ist gefordert, die revierübergreifende Befahrbarkeit dieses einzigartigen Wasserstraßennetzes zu erhalten sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Investitionsgrundlage in ein attraktives und zukunftsfähiges Freizeitwasserstraßennetz zu schaffen,

damit an (potenziell) touristisch bedeutsamen Wasserstraßen, künftig auch wieder verstärkt in die notwendige Infrastruktur (z. B. Schleusen) investiert werden kann. Mit Blick auf das Wassertourismuskonzept setzt sich der ADAC für eine Nachjustierung und dessen zügige Konkretisierung und Umsetzung ein. Im Rahmen des Bundesprogramms "Blaues Band" soll das 2800 km lange Nebenwasserstraßennetz des Bundes unterschiedlichen Nutzungskonzepten gewidmet werden, hierzu zählt neben dem Naturschutz auch die wassertouristische und freizeitliche Nutzung dieser Wasserstraßen. In diesem Zusammenhang setzt sich der ADAC nach wie vor gegen eine Entwidmung wichtiger freizeitlich genutzter Wasserstraßen ein.

#### Barrierefreiheit im Reiseverkehr stärken

- Barrierefreiheit auch bei modernen Mobilitätsangeboten und touristischen Angeboten berücksichtigen
- Bundesweite Plattform von hochwertigen
  Angeboten schaffen

Bislang ist die touristische Servicekette meist nicht durchgängig barrierefrei. Eine komfortable Infrastruktur mit entsprechenden Dienstleistungsangeboten wird immer bedeutsamer. Der Bund hat mit seinem Förderprogramm zum barrierefreien Ausbau von kleinen Bahnhöfen mit weniger als 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag einen wichtigen ersten Schritt unternommen. Aus touristischer Perspektive ist insbesondere die gesamte Reisekette zu beachten: Ausschlaggebend ist die Verknüpfung zwischen barrierefreien Mobilitätskonzepten und barrierefreien touristischen Angeboten (Museen, Hotels, Restaurants). Trotz des bundesweiten Projektes "Reisen für Alle" mit verbindlichen Zertifizierungskriterien existiert keine bundesweite Angebotsübersicht. Es fehlt an Transparenz, was die Suche nach dem optimalen Zielgebiet für den Endverbraucher erschwert. Der ADAC engagiert sich daher für eine bundesweite Plattform, die barrierefreie touristische Angebote durchgängig und transparent darstellt.

#### Qualität touristischer Mobilitätsangebote erhöhen

Mit der Mobilität wandelt sich auch der Tourismus: So werden auch Urlauber künftig multimodal unterwegs sein. Für öffentliche und private Mobilitätsanbieter bringt ein verändertes Mobilitätsverhalten am Urlaubsort neue Herausforderungen. So muss die Anschlussmobilität noch stärker in den Fokus genommen werden: Fernverkehr, Privat-Pkw und Angebote der Sharing Economy (Car- und Bikesharing) müssen neu vernetzt werden. Hierbei muss auch die Qualität entsprechender (Mobilitäts-)Angebote sichergestellt werden: Tariftransparenz, (Buchungs-) Komfort und Verfügbarkeiten sind essentiell für eine verbraucherfreundliche multimodale Reisekette. Der Bund muss sich dafür einsetzen, qualitätsbasierte anbieter- und länderübergreifende Lösungen zu fördern und voranzubringen.

### Moderne Mobilitätskonzepte und touristische Angebote im ländlichen Raum verknüpfen

In ländlichen Regionen existieren touristische Potenziale, die einen Beitrag zum Erhalt der Lebensqualität abseits der großen Metropolregionen leisten können. Dabei sind Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen nicht nur für die dort lebende Bevölkerung elementar, sondern auch entscheidend für die Attraktivität der Region als touristische Destination. Gerade die Verknüpfung mit touristischen Angeboten könnte helfen, moderne Mobilitätskonzepte, wie Carsharing, Elektromobilität und multimodale Mobilitätsangebote, in die Fläche Deutschlands zu bringen. Ein leistungsfähiger und bedürfnisorientierter ÖPNV unter Ergänzung flexibler Bedienformen könnte helfen, Synergieeffekte zwischen Alltags- und touristischer Mobilität zu nutzen, der rechtliche Rahmen sollte daher auch mit Blick auf flexible Bedienformen überprüft werden. Durch die Sicherung der Mobilität vor Ort lässt sich die Entleerung ländlicher Räume bremsen und die touristische Attraktivität nachhaltig gewährleisten. Das sichert Einkommen und Auskommen.



## > VII. Rechte mobiler Verbraucher stärken

In einer immer komplexer werdenden Welt der Mobilität und der Digitalisierung wachsen die Herausforderungen, das Schutzniveau für die mobilen Menschen zu erhalten und zu stärken sowie einen fairen Ausgleich zwischen den Interessen der Verbraucher und denen der Anbieter zu schaffen. Ereignisse wie der Abgasskandal haben zudem gezeigt, dass das Instrumentarium zum Schutz und zur Durchsetzung von Verbraucherrechten überprüft und verbessert werden muss.

#### Wofür wir uns einsetzen

# Durchsetzung von Rechtsansprüchen der Verbraucher erleichtern – Musterfeststellungsklage einführen

Dem vermehrt geäußerten Bedürfnis nach einem Instrument zur kollektiven Rechtsdurchsetzung sollte Rechnung getragen werden. Die Einführung der Musterfeststellungsklage wäre dafür ein geeigneter Weg, gerade wenn man eine "Klageindustrie" wie in den USA vermeiden will. Sie könnte zur prozessökonomischen Klärung vieler gleichliegender Fälle beitragen und unzählige Einzelgutachten ersparen. Eine Musterfeststellungsklage könnte z. B. für eine

Vielzahl von Fällen klären, ob Sachmängelhaftungsrechte grundsätzlich bestehen und ob die Verjährung von Sachmängelhaftungsansprüchen bis zur Durchführung der Rückrufaktion unterbrochen wird.

### Verbraucherschutz im Automobilsektor stärken – Verbraucherbeirat beim Kraftfahrtbundesamt schaffen

Der Abgasskandal in Deutschland hat Lücken bei der Typzulassung und Überwachung von Pkw offenbart und das Verbrauchervertrauen massiv geschädigt. So etwas darf künftig nicht wieder passieren, dazu schlagen wir u.a. einen Verbraucherbeirat beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) vor. Ein solches Gremium, besetzt von Vertretern der Verbraucherverbände, außergerichtlichen Streitschlichtungssystemen, den Bundesministerien sowie Experten aus der (Rechts- und Ingenieur-)Wissenschaft, könnte die Lösungsfindung bei ähnlich brisanten Fällen wie dem Abgasskandal neutral begleiten bzw. überwachen und darüber hinaus aktuelle Entwicklungen auf dem Kfz-Markt ("Verbrauchertrends") erfassen, analysieren und darüber dem KBA berichten. Auch Verbraucherbeschwerden könnten dort behandelt werden. Vorbild für diesen Verbraucherbeirat beim KBA könnte der Beirat bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sein.

### Fluggastrechte mit Augenmaß novellieren – Schutzniveau für Flugreisende nicht senken

Die avisierte Überarbeitung der Fluggastrechte – zuletzt auf EU-Ebene immer wieder verschoben – darf nicht zu einer Absenkung des bisherigen Schutzniveaus für Verbraucher führen. Die Bundesregierung muss sich dafür einsetzen, dass die bisherigen Regelungen und die EuGH-Rechtsprechung nicht zum Nachteil der Verbraucher verändert werden. Gleichzeitig sollte es den Verbrauchern erleichtert werden, die ihnen aus der Fluggastrechteverordnung zustehenden Rechte auch tatsächlich durchzusetzen. Dafür bedarf es der Präzisierung von bislang unbestimmten Rechtsbegriffen und Problemstellungen im Rahmen der Novellierung.

### Gewährleistungsrecht modernisieren – Schutz beim Verbrauchsgüterverkauf verbessern

In den 15 Jahren seit der Schuldrechtsmodernisierung im BGB haben diverse Rechtsstreitigkeiten gezeigt, dass die Verbrauchsgüterkaufrechte präzisiert werden müssen. Eine Projektgruppe der Verbraucherschutz- und Justizministerkonferenz hat 2016 entsprechende Vorschläge vorgestellt ("Gewährleistung und Garantie"), deren Umsetzung zügig angegangen werden sollte. Dabei geht es z. B. um den Neubeginn der Verjährung, die Gefahrtragung bei der Nacherfüllung, den Nutzungs-

ausfall bei der Nacherfüllung oder den Ort der Nacherfüllung.

### Kein Herstellermonopol für Autoersatzteile – Designschutz für sichtbare Autoteile lockern

Die Autofahrer in Deutschland zahlen zu viel für sichtbare Kfz-Ersatzteile. Denn anders als in vielen Staaten Europas genießen Fahrzeughersteller in Deutschland Designschutz für sichtbare Kfz-Ersatzteile. Die Autobesitzer sind bei diesen Ersatzteilen dem Preismonopol des jeweiligen Automobilherstellers ausgeliefert. Es geht um erhebliche Summen: Mehr als 12 Mrd. Euro geben die Autofahrer für Ersatzteile aus, rund ein Viertel dieses Umsatzes entfällt auf sichtbare Ersatzteile wie Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten. Der Designschutz im Ersatzteilmarkt ist sachlich nicht begründbar. Der ADAC empfiehlt deshalb die Einführung einer Reparaturklausel in das Designrecht, die den Designschutz im Ersatzteilmarkt aufhebt. Die Reparaturklausel wahrt die berechtigten Interessen der Fahrzeughersteller am Schutz ihrer Neuwagendesigns und ermöglicht gleichzeitig Wettbewerb bei Ersatzteilen. Erfahrungen aus anderen Märkten Europas zeigen, dass die Preise relevanter Ersatzteile in der Folge um 30 bis 40% sinken könnten.

### Verbraucherschutz in der neuen digitalen, autonomen und vernetzten Mobilität auf hohem Niveau sicherstellen

Die Digitalisierung verändert die Mobilität grundlegend, mit vielen neuen Chancen für einen sicheren, effizienten, vernetzten, kundenfreundlichen und multimodalen Verkehr. Heute schon sehen wir, was die Zukunft bringen kann: automatisierte, vernetzte und künftig auch fahrerlose Autos, umfassende Verkehrs- und Mobilitätsdaten in Echtzeit, digitale Mobilitätsplattformen, eine große Vielfalt an neuen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen, multimodale Reiseketten. Wir setzen uns dafür ein, dass die Rechte der Verbraucher auch in der neuen Welt der Mobilität gewahrt bleiben (mehr dazu im Kapitel "Chancen der Digitalisierung nutzen", Seite 11).

### VIII. Verkehrssicherheit weiter verbessern

Der Wandel der Mobilität bringt neue Herausforderungen auch für die Sicherheit im Verkehr. Dabei bleiben die Risikosensibilisierung und Stärkung der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer auch künftig wichtige Bausteine für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

#### Wofür wir uns einsetzen

# Mobilitätskompetenz durch lebenslanges Lernen unterstützen

 Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung stärken

Die Erhaltung der Fahrkompetenz kann durch lebenslanges Lernen gestärkt werden. Verkehrserziehung hat auch an den weiterführenden Schulen eine hohe Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Verantwortliches, an den Erfordernissen der Verkehrsteilnahme ausgerichtetes Verhalten von jugendlichen Fahranfängern kann durch eine Fahrschulausbildung allein nicht gewährleistet werden. Der Stellenwert der Schulverkehrserziehung insbesondere in den Sekundarstufen I und II sollte nicht nur in der Schule und Schulverwaltung, sondern auch in Politik und Gesellschaft erhöht werden. Zudem sollte die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Lehrerausbildung verankert werden.

- Fahranfängerausbildung reformieren Junge Menschen im Alter von 18 bis 25 Jahren sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Bei einem Bevölkerungsanteil von etwa 8% machten sie 2015 jeweils über 20% an verunglückten Pkw-Fahrern und an Pkw-Fahrern, die Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden waren, aus. Ein besonderes Augenmerk ist darauf zu legen, dass die jungen Fahrer bei jedem fünften Unfall mit Getöteten und jedem vierten Alkoholunfall Hauptverursacher waren. Das Unfallrisiko ist immer noch zu hoch und muss durch eine umfassende Reform der Fahranfängerausbildung weiter gesenkt werden. Dabei sollte der Lernzeitraum der Fahrausbildung verlängert werden. Auch das Problem der Ablenkung im Straßenverkehr sollte stärker thematisiert werden.
- Diskriminierung von älteren Verkehrsteilnehmern entgegenwirken

Die Gruppe der Senioren ab 65 Jahre mit Führerschein, die regelmäßig am Straßenverkehr teilnimmt, wächst. In der Folge steigen auch die Zahlen von Unfällen mit Beteiligung von Senioren. Um dem zu begegnen, setzen wir uns für lebenslanges Lernen ein und appellieren an alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig vom Alter ihre Fahrkompetenz eigenverantwortlich immer wieder zu reflektieren. Hier braucht es unterstützende Angebote für Senioren. Der ADAC setzt sich mit seinem Angebot zur Fahrverhaltensbeobachtung (FahrFitnessCheck) sowie Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer für eine chancenorientierte Betrachtung älterer Autofahrer ein. Verpflichtende Untersuchungen ab Erreichen eines bestimmten Alters lehnen wir ab. Mit dem Alter steigt für gewöhnlich auch die Fahrerfahrung. Demnach und durch eine besonnene Fahrweise können altersbedingte, meist physische Leistungseinbußen größtenteils kompensiert werden.

#### Verkehrsrecht anpassen

- Ablenkung durch elektronische Geräte und Kommunikationsmittel verbieten Ablenkung am Steuer ist eine konkrete Gefahr. Durch die technischen Entwicklungen und das veränderte Nutzerverhalten ist der aktuelle §23 Abs. 1 a der StVO überholt. Er stellt weitestgehend nur auf das Telefonieren ab, nicht aber auf die Nutzung beispielsweise von Smartphone oder Tablet zum Navigieren, Musikhören oder Nachrichtenverfassen. Eine Neuregelung ist erforderlich: Jede Ablenkung durch elektronische Geräte und Kommunikationsmittel sollte verboten sein. Die Neuregelung sollte geeignet sein, zukünftige technische Entwicklungen mit zu berücksichtigen.
- Promillegrenze für Fahrradfahrer Ordnungswidrigkeit bei 1,1 % festlegen

Anders als bei Kraftfahrzeugen ist bei Radfahrern ohne Ausfallerscheinungen erst bei einer Alkoholisierung von mindestens 1,6 ‰ mit führerscheinrechtlichen Konsequenzen zu rechnen, weil es keinen Ordnungswidrigkeitentatbestand gibt. Dies erscheint unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit kaum mehr zeitgemäß. Aufgrund neuer wissenschaftlicher Untersuchungen sind spätestens ab 1,1 ‰ vermehrt Fahrfehler zu beobachten. Die Schaffung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes - ähnlich § 24a StVG für Kraftfahrzeugführer – wird befürwortet, weil hierdurch unabhängig von einer nachzuweisenden Gefährdung anderer eine Geldbuße verhängt werden kann.

 Reform der MPU durchsetzen – Akzeptanz stärken

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich; in ihrer jetzigen Form jedoch reformbedürftig. Eine umgehende und umfassende Information eines Betroffenen, der zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine positive MPU benötigt, muss sichergestellt werden. Gerade in den Fällen, in denen Abstinenz erwartet wird und über einen längeren Zeitraum nachzuweisen ist, verstreicht sonst ungenutzt viel Zeit. Die gesetzlichen Qualifikationen für Anbieter von Vorbereitungskursen müssen festgeschrieben werden, um die Betroffenen vor unqualifizierter und unseriöser Vorbereitung zu schützen. Ein wichtiger Punkt ist auch die Aufzeichnung der Gespräche im Rahmen der MPU, um die Aussagen der Betroffenen im Nachhinein nachvollziehen zu können.

 Ausweitung der Halterhaftung entgegenwirken – die Unschuldsvermutung als Grundprinzip beibehalten

Im Zusammenhang mit dem EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung von

Geldstrafen und Geldbußen [24.02.2005, RB Geld/Abl.EU 2005 L 76/16] gibt es immer wieder Bestrebungen auf EU- und nationaler Ebene, die eine Ausweitung der Halterverantwortung für Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr vorsehen. Wir lehnen dies ab und bestärken den deutschen Gesetzgeber, diesen Initiativen auch künftig entgegenzutreten. Dies gilt sowohl für straßenverkehrsbezogene Ordnungswidrigkeiten – und Strafverfahren im Inland als auch im Rahmen der Vollstreckung ausländischer Geldsanktionen aus Straßenverkehrsverstößen. Das dem deutschen Ordnungswidrigkeiten- und Strafverfahren immanente Grundprinzip der Unschuldsvermutung darf nicht angetastet werden.

#### Gebaute Sicherheit erhöhen

- Grundsatz der "Einheit von Bau und Betrieb" im Sinne der selbsterklärenden Straße stärken
- Unfallauffällige Abschnitte gezielt untersuchen und entschärfen
- Neu- und Nachpflanzungen von Bäumen und Sträuchern nur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zulassen

Die Berücksichtigung des Grundsatzes "Einheit von Bau und Betrieb" im Sinne der selbsterklärenden Straße sollte sowohl innerorts als auch außerorts zugrunde gelegt werden. Die flächenhafte Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach der ESN 2003 muss durch die zuständigen Baulastträger regelmäßig durchgeführt werden. Unfallauffällige Abschnitte müssen gezielt untersucht und entschärft werden. Die Neu- und Nachpflanzung von Bäumen sollte unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit erfolgen, insbesondere durch Anwendung der "Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall an Bäumen (ESAB)". Im Zweifelsfall ist aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Neupflanzungen zu verzichten.