Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Bayern

UND WEITER GEHT'S

Mobilität in Bayern – Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Bayern ist mit 70.500 Quadratkilometern das flächenmäßig größte und mit rund 12,8 Mio. Einwohnern nach Nordrhein-Westfalen das zweitbevölkerungsreichste Bundesland.

Der Freistaat verfügt über ein Straßennetz von insgesamt 132.106 km Länge. Mobilität ist für die Menschen in Bayern ein hohes Gut. Auf dieses Straßennetz entfällt der Hauptanteil des Güter- und Personenverkehrs: Wir alle sind jeden Tag auf ein funktionierendes und vor allem sicheres Straßennetz angewiesen. Im Freistaat sind derzeit knapp 9,5 Millionen Fahrzeuge zugelassen. Bis 2025 soll der Kfz-Verkehr in Bayern nach Vorausberechnungen um rund 20 % zunehmen. Auch der Radverkehr wird auf absehbare Zeit weiter zunehmen. Zudem stellt der demografische Wandel eine neue Herausforderung für den Verkehr und die Verkehrssicherheit dar. In einer älter werdenden Gesellschaft steigt gleichzeitig der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer. Deren spezifischen Bedürfnissen ist verstärkt Rechnung zu tragen.

Wirtschaftswachstum geht mit Mobilitätswachstum einher – für den ACE Auto Club Europa sozial verträglich und umweltverträglich. Mobilität ist daher ein Schlüsselthema für den Wirtschaftsstandort Bayern. Nachhaltige Mobilität muss gestaltet werden.

Wir werden deshalb die politisch Handelnden daran messen,

- wie sie die Infrastrukturfinanzierung mit dem Ziel Erhalt vor Neubau weiter sichern wollen, um das Vermögen des Landes nachhaltig zu erhalten;
- welche Konzepte sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln;
- welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern wollen;
- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten weiter zu senken und
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis stark machen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papieres – wollen der ACE-Regionalvorstand und die ACE-Kreise in Bayern die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperioden begleiten. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.

Markus Retsch
ACE Auto Club Europa
Regionalvorsitzender Bayern

Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

1. Erhalt vor Neubau

Straßen
Die Straßeninfrastruktur ist ein hohes volkswirtschaftliches Gut. Überörtlich umfasst das Straßennetz 2.500 km Bundesautobahnen, 6.300 km Bundesstraßen, 13.600 km Staatsstraßen und rund 3.100 km Kreisstraßen mit 14.500 Brücken, 61 Tunneln und über 6.000 km Radwegen[1].
Das Gesamtstraßennetz beläuft sich auf knapp 132.000 km. Neben den Pendlern ist der Durchgangsverkehr aus anderen Bundesländern auf bayerischen Straßen unterwegs und der Verkehr aus anderen europäischen Staaten, da Bayern im europäischen Raum ein Transitland ist.

An mancherlei Stellen sind die Grenzen der Kapazitäten für das Netz erreicht oder sogar überschritten. Staus gehören mittlerweile zum gewohnten Bild auf Bayerns Straßen. Staus führen zur Einschränkung der Verkehrsqualität, sie belasten die Umwelt, beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und verursachen entsprechende Kosten. Gerade die Autobahnen sind davon betroffen. Zur Einordnung: Eine vierspurige Autobahn gilt bei 65.000 Fahrzeugen pro Tag als überlastet, eine sechsspurige Autobahn ab 100.000 Fahrzeugen.

Bayern nimmt bundesweit einen Spitzenplatz – neben Baden-Württemberg und NRW – bei der Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen ein.

Der ACE fordert eine zügige Beseitigung des Investitionsstaus. Dabei muss es eine Vorrangplanung für besonders betroffene Bereiche geben. Wir wollen keine Entwicklung des Freistaats, die sich nur auf Ballungsräume konzentriert. Der Verfassungsauftrag ist klar: die Förderung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land. Daher dürfen die ländlichen Räume nicht abgehängt werden, weder bei den Erhaltungsmaßnahmen noch bei anderen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Das bayerische Straßennetz gehört zu den Lebensadern der Menschen. Pendler erreichen ihre Arbeitsplätze, Lieferanten ihre Kunden. Daher ist ein Kirchturmsdenken in der Verkehrspolitik völlig unangebracht, die transparentere Katalogisierung der Mängel auf den Straßen ist erforderlich.
Dabei müssen Regionalproporz und sonstige Befindlichkeiten überwunden werden.
Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans hat in der Vergangenheit stets zu lange gedauert. Künftig müssen die Projekte zügiger umgesetzt werden. 15 Jahre sind im Schnitt zu lang.

© franz12/Fotolia.com

1 BMVI, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehr-in-zahlen-pdf-2016-2017.pdf?__blob=publicationFile

© franz12/Fotolia.com

Radwege
Gerade innerhalb der Städte und Gemeinden erfährt der Radverkehr eine zunehmend wichtigere Bedeutung. Vor allem in Alltagssituationen – vom Weg zur Arbeit über Einkaufsfahrten – ist das Rad ein viel und gern genutztes Verkehrsmittel und damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und zum ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr).

Der ACE begrüßt die Pläne für den Bau von Radschnellverbindungen in der Metropolregion Nürnberg und Loisachtal. Radschnellwege sind die anspruchsvollste Form der Fahrradinfrastruktur. Pendlern kann mit diesen sog. Radschnellwegen der Umstieg vom Auto auf das Rad vereinfacht werden. Im Unterschied zur klassischen Radverkehrsinfrastruktur werden Radschnellwege meist als eigenständige, qualitativ hochwertige Infrastruktur unabhängig vom Kfz-Verkehr geplant und umgesetzt. Allerdings muss der Bau solcher Radschnellwege zügig vorangetrieben werden, damit der Radverkehr eine echte Alternative zum MIV und ÖPNV ist. Gleichzeitig können Radschnellwege zur extremen Stauentlastung in der Metropolregion Nürnberg beitragen. Der ACE begrüßt die vom Bund bereitgestellten Mittel von 25 Mio. € für alle Bundesländer für den Bau von Radschnellwegen. Die Summe ist jedoch lediglich ein Tropfen auf den heißen Stein und kann nur ein erster Schritt sein.

© Alexander Zamaraev/Fotolia.com

Darüber hinaus sieht der ACE Handlungsbedarf beim umweltverträglichen Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den Innenstädten. Wir fordern den Ausbau des nationalen Radverkehrsplans und die Installation von Radfahrampeln bei stark frequentierten Radwegen. Dem Radverkehr kommt damit gegenüber dem Fußgängerverkehr eine längere Grünzeit zugute.

Bei der Verkehrsentwicklungsplanung muss das Rad aber künftig besser beachtet werden und als vollwertiges Verkehrsmittel berücksichtigt werden. In den Innenstädten muss die gleichberechtigte Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Ferner könnte die stetige und dauerhafte Etablierung von Fahrradverleihsystemen in allen Städten zur Attraktivitätssteigerung – nicht nur in den Metropolregionen Nürnberg und München – noch weitaus mehr beitragen.

Einen begrüßenswerten Aufschlag hat das Bundesumweltministerium im Januar 2017 gemacht: Insgesamt 4 Projekte wurden in Bayern mit 4,8 Mio. € durch den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ ausgewählt und gefördert.

2. Mobilität modern gestalten

Stärkung / Ausbau des ÖPNV
Voraussetzung für eine Reduzierung des MIV ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr. Die Attraktivität ist Garant für ein nachhaltiges Mobilitätssystem: zeitliche und räumliche Verdichtung des bestehenden Netzes, kurze Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichtes Haltestellennetz, Zuverlässigkeit, Sicherheit und ein gut integriertes Sharing-System. Der ACE fordert eine Gesamtbetrachtung des Nahverkehrsnetzes in Bayern, um insbesondere den Individualverkehr von der Straße auf den ÖPNV zu verlagern.
In Bayern existieren insgesamt zehn Verbünde mit SPNV-Integration und 17 ohne SPNV-Integration. Weitere acht Verbünde kennen keinen Gemeinschaftstarif, sie sind nur für die Fahrplankoordinierung zwischen den einzelnen Busunternehmen zuständig. Damit ist der Freistaat jedoch nicht voll-

ständig mit Verbünden abgedeckt. Hier sieht der ACE Handlungsbedarf: Das Kirchturmdenken im Bereich des ÖPNV ist hinderlich und muss überwunden werden. Wir fordern einen stärkeren Ausbau des ÖPNV in den ländlichen Räumen, damit niemand abgehängt wird. Durch verbesserte Taktung, ein dichtes Haltestellennetz, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen sowie gute Anschlussmöglichkeiten wird der ÖPNV attraktiv und stellt somit eine echte Alternative zum Pkw dar. Darüber hinaus fordert der ACE flächendeckend Tarifverbünde für Bayern. Nur der Verbund kann ein einheitliches Tarifsystem gewährleisten und sorgt dafür, dass Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.

Mobilität in den ländlichen Räumen

Neben einer grundsätzlichen Steigerung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit fordert der ACE den stärkeren Ausbau und die Förderung des ÖPNV in den ländlichen Räumen. Die ländlichen Regionen in Bayern zählen eher zu den starken Regionen. Das wirtschaftliche Wachstum in den letzten Jahrzehnten hat sich keineswegs nur auf die Ballungsräume konzentriert. Im Gegenteil, die ländlichen Räume Bayerns haben sich in vielen Bereichen überdurchschnittlich entwickelt. Der ACE fordert, auch die Mobilität in den ländlichen Räumen auf Dauer sicherzustellen. Denn die Raumordnungsproblematik in Bayern hat fast ausschließlich die Ballungsräume und die Städte im Blick. Zudem wächst die Zahl der älteren Menschen, die länger mobil bleiben, kontinuierlich. Ältere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für diese wachsende Gruppe, die zunehmend der modernen Technik aufgeschlossen gegenübersteht, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV

Diese Angebote müssen die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität ausschöpfen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

In Bayern sind wenige Bürgerbusse im Einsatz. Die flexibel einsetzbaren Bürgerbusse sind bislang noch kein fester Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Grundlage ist die aus England stammende Idee: „Bürger fahren für Bürger". Basis ist das Ehrenamt der Menschen vor Ort.

Der ACE fordert nicht nur aufgrund der demografischen Entwicklung eine Barrierefreiheit bei Gebäuden, ÖPNV, Gehwegen und öffentlichen Einrichtungen. Die Nutzung dieser Einrichtungen muss so ausgestaltet sein, dass diese ohne fremde Hilfe nutzbar sein können. Mobilitätseingeschränkt sind neben Älteren und Rollstuhlfahrern eben auch Personen mit Rollatoren, Blinde, Gehörlose, Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck etc. Diese Personen können in besonderem Maße sich und andere im Straßenverkehr in Gefahr bringen. Daher muss deren uneinge-

schränkte Mobilität sichergestellt werden. Denn Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung zur Teilhabe am öffentlichen und gesellschaftlichen Leben. Der Maßstab für unser Handeln und Wirken ist das Konzept der bayerischen Staatsregierung „Bayern barrierefrei 2023". Wir werden die jetzige und die künftige Landesregierung daran messen, inwieweit die Ziele umgesetzt und erreicht werden.

Maut für Fernbusse

Im Jahr 2016 nutzten 25 Millionen Fahrgäste die Linienfernbusse. Bislang sind diese von der Maut ausgenommen. Diese Ausnahme darf es künftig nicht mehr geben. Der ACE fordert, auch die Fernbusse in das System der Lkw-Maut einzubeziehen. Fernbusse können damit zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen, denn sie tragen in erheblichem Maße zur Abnutzung der Fernstraßen und Brückenbauwerke bei.
Das Bundesverkehrsministerium hat ausgerechnet, dass eine Fernbusmaut, die der Lkw-Maut entspricht, mit 0,2 Cent pro Fahrgast und Kilometer zu Buche schlüge. Wenn die Unternehmen das in voller Höhe weitergäben, würde sich der Preis für eine Strecke von 100 Kilometern um 20 Cent erhöhen. Bei 500 Kilometern wäre es ein Euro mehr.

Gurtpflicht ohne Ausnahmen in Schulbussen

Die Beförderung von Schülern auf dem Weg zur Schule ist Aufgabe der kreisfreien Gemeinde oder des Landkreises, in der oder in dem die Schüler wohnen. Vielfach sind auf diesen Strecken ältere Schulbusse im Einsatz oder Busse, die eigentlich für den Nahverkehr bestimmt sind. Da diese Busse in der Regel für stehende Fahrgäste gebaut sind, sind sie nicht mit Sicherheitsgurten ausgestattet. Dadurch sind viele Schulbusse von der Gurtpflicht ausgeschlossen.

Der ACE fordert die Aufhebung des Bestandsschutzes für ältere Schulbusse und fordert eine Nachrüstpflicht in älteren Bussen für Sicherheitsgurte. Busse, die ursprünglich im Nahverkehr unterwegs sind, sollten grundsätzlich nicht für die Beförderung der Schüler genutzt werden, da es hier vielfach zu schweren Unfällen kam.

© Volker Werner/Fotolia.com

Garagenverordnung in Bayern

Garagen und Parkplätze entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Zeit. In viele Parkhäuser ist seit Jahrzehnten nicht mehr investiert worden. Die heutigen modernen Fahrzeuge sind allesamt breiter als noch vor einigen Jahren. Die Parkbuchten hingegen sind nicht verbreitert worden. Die alten Standardbreiten sind für die modernen Fahrzeuge zu schmal. Die Parkbuchten müssten dem heutigen Raumbedarf entsprechend auf mindestens 2,50 Meter verbreitert werden. Dazu müssten die Länder ihre Garagenverordnungen zügig überarbeiten. Der ACE rät Betreibern von unmodernisierten Parkhäusern, nach dem Prinzip „aus drei mach zwei" umzurüsten.

Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern.

Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis vorgehalten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar ist.

Betriebliches Mobilitätsmanagement
In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern sollten verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit" (http://www.gute-wege.de), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

Elektromobilität fördern
Bereits 2009 hat die Bundesregierung eine Zielmarke vorgegeben: Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität zu machen, sollen bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren – sowohl vollelektrisch betriebene Autos als auch Hybride, also Verbrenner mit unterstützendem Elektroantrieb. Nach dem zugehörigen Zeitplan müsste sich Deutschland momentan also in einer dynamischen Markthochlaufphase befinden – doch die Realität sieht anders aus. Nach den aktuellen Zulassungszahlen (Stand 04/2016) sind momentan lediglich etwas mehr als 37.000 Elektrofahrzeuge (ohne Hybride) in Deutschland unterwegs[2].

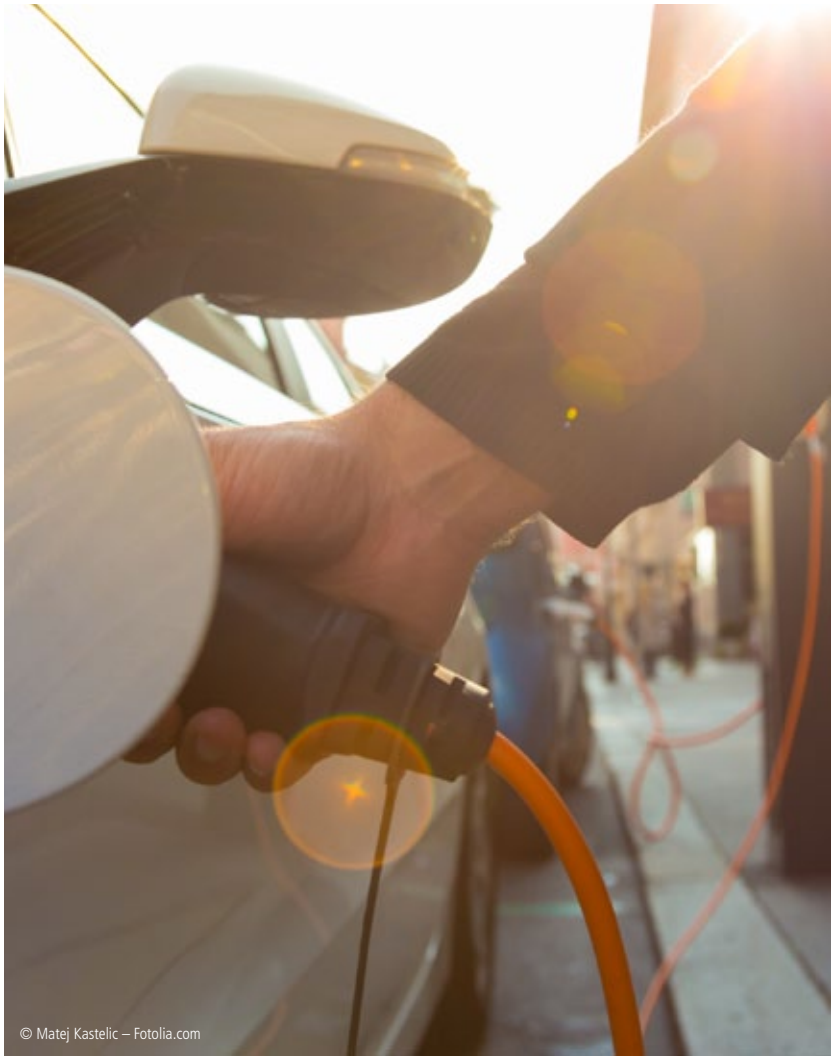
Im Bundesvergleich liegt Bayern in Sachen Elektromobilität auf Platz 1. Zum 1. Januar 2016 waren dort 5.760 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb und 23.020 Hybridfahrzeuge zugelassen, die Tendenz steigt. Zum 30. Juni 2016 gab es in Bayern 937 öffentliche Ladepunkte.
Allerdings ist die regionale Verteilung der Zulassungen und der damit einhergehenden Ladeinfrastruktur sehr unterschiedlich. Hier sieht der ACE extrem großen Handlungsbedarf.
Die ländlichen Räume sind bislang nicht mit einer ausreichenden Ladeinfrastruktur ausgestattet. Somit gibt es für verschiedene Regionen überhaupt keine Kaufanreize für ein Elektrofahrzeug, wenn die nächste Ladestation teilweise bis zu 100 km entfernt liegt.

© iStock.com/ HyKoe

2 Vgl. https://www.e-stations.de/elektroautos/zulassungszahlen

Der ACE macht sich dafür stark, dass auch das Car- und Bike-Sharing mit E-Mobilen gefördert wird, um so eine breite Masse potenziell interessierter Nutzer zu erreichen. Daneben sollten die Städte und Gemeinden mit gutem Beispiel vorangehen und verstärkt ihre Fuhrparks auf Elektromobile umstellen. Ferner sollten Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Gewerbekunden geschaffen werden; und auch durch die Schaffung bestimmter Privilegien (kostenlose Parkplätze, Nutzung von Busspuren) kann die Attraktivität für Elektrofahrzeuge gesteigert werden.

Der ACE hat in den vergangenen Jahren immer wieder Forderungen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gestellt.
Deshalb begrüßen wir die Beschlüsse der Bundesregierung, hier eine Milliarde Euro in eine Kaufprämie, den Ausbau der Ladeinfrastruktur, den zu elektrifizierenden Fuhrpark des Bundes und in eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie Aufladen privater Elektroautos zu investieren.


© Matej Kastelic – Fotolia.com

Darüber hinaus fordert der ACE ein einheitliches Bezahlsystem, weitere Anreizprämien und Abschreibungsmöglichkeiten sowie eine ausreichende Beschilderung von Lademöglichkeiten und den Ausbau von Ladestationen in Parkhäusern und im öffentlichen Raum.

Um Leitanbieter für Elektromobilität zu sein und den Heimatmarkt auszubauen, sind weitere Investitionen in die Forschung und Entwicklung der dazugehörenden Technologien erforderlich. Hier ist auch die Automobilindustrie gefordert. Das Thema Elektromobilität wird zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft ihrer Stellung auf dem Weltmarkt entscheiden.

Auch die steigenden Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung müssen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gesehen werden. Deutsche Städte haben mit einer zunehmenden Feinstaubbelastung zu kämpfen. Die Europäische Kommission hat gegen 31 deutsche Städte ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, weil sie die Europäische Luftqualitäts-Richtlinie nicht einhalten. Um diesem Problem zu begegnen, könnten Fahrverbote zukünftig zur Regel werden und der öffentliche Nahverkehr wird dem dann stark anwachsenden Fahrgastaufkommen kaum gerecht werden. Langfristig bedarf es also sauberer Autos auf deutschen Straßen.
Da Elektrofahrzeuge nur so sauber sind wie der Strom, mit dem sie fahren, fordern wir die Bundesregierung und die bayerische Landesregierung zudem auf, ihre Bemühungen um einen grünen Strommix in Deutschland zu verstärken.

Wir finden es wichtig, mehr Angebote in den niedrigeren Preissegmenten zu schaffen, damit der Kauf eines Elektrofahrzeugs nicht nur denjenigen vorbehalten ist, die ein relativ hohes Einkommen haben und sich lediglich beim Kauf des Zweitwagens für ein Elektrofahrzeug entscheiden[3].

3 Vgl.: Frenzel, I. / Jarass, J. / Trommer, S./ Lenz, B. (2015): Erstnutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Nutzerprofile, Anschaffung, Fahrzeugnutzung. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „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.
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 neben der Verkehrspolitik 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 auf hohem Niveau fortführen, in der sich auch viele Ehrenamtliche engagieren.

An der Verkehrssicherheitsarbeit in Bayern sind viele Akteure beteiligt, die von der Verkehrssicherheitskommission koordiniert werden. In enger Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht und den örtlichen Verkehrswachten richtet sich die Verkehrssicherheitsarbeit an die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer – Kinder im Vor- und Grundschulalter, Radfahrer und junge Erwachsene mit Führerschein. Das Ziel der zukünftigen Landesregierung muss es sein, sicherzustellen, dass diese Arbeit durch ausreichende finanzielle Mittel gewährleistet und erfolgreich weitergeführt werden kann.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die

© SZ-Designs – Fotolia.com

Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car"-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure"-Kommunikation) 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 Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

- Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden. Wir unterstützen den vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Verordnungsentwurf für die StVO, der unter anderem die Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kitas und Senioreneinrichtungen erleichtert.

© querbeet – istockphoto.com
© Manfred Steinbach/Fotolia.com

▰ Lkw-Stellplätze an Rastanlagen
Dabei spielt eine durch gesetzliche 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.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Bayern dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Es müssen ausreichend Rastplätze und sanitäre Anlagen für die Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, besonders stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten. Die so gewonnenen Daten sollen für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung stehen. Die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen auf seiner Strecke – nicht nur die auf dem nächstgelegenen Rastplatz – sollte dem Fahrer direkt ins Fahrerhaus geschickt werden. Auch könnten kostenlose Parkplätze in Industrieanlagen und Hafenanlagen zur Verfügung gestellt werden.

▰ Güterverkehr und Gigaliner
Der ACE steht der von Bundesminister Dobrindt erlassenen Regelzulassung der sog. Gigaliner (Lang-Lkw) skeptisch gegenüber, da die Gigaliner teuer, gefährlich und nicht umweltverträglich sind. Zwingend notwendig ist ein politisches Gesamtkonzept für den Güterverkehr in Bayern sowie deutschlandweit. Straße, Schiene und Wasserwege sind im Güterverkehr keine Konkurrenten, sondern müssen aufeinander abgestimmt werden, um die Logistikanforderungen wirtschaftlich, umweltfreundlich und sozial zu erfüllen. In einem Gesamtkonzept muss daher diskutiert werden, wie der Straßengüterverkehr optimiert werden kann – den umweltverträglicheren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße ist dabei Vorrang einzuräumen. Darüber hinaus muss eine tragfähige Infrastruktur an den Containerbahnhöfen den Umschlag sicherstellen.

In Ausnahmefällen und unter unbedingter Beachtung der Verkehrssicherheit könnten auch Groß-Lkw in ein Güterverkehrskonzept integriert werden. Im Umkehrschluss lehnt der ACE aber größere Lkw außerhalb eines Güterverkehrskonzeptes strikt ab, da dadurch nicht das Miteinander im Güterverkehr gestärkt, sondern die Konkurrenz Schiene-Straße verschärft würde.

Darüber hinaus fordert der ACE auf zweispurigen Autobahnen ein Überholverbot für Lkw. Überholende Lkw sind einer der größten Verursacher gefährlicher Situationen und unnötiger Verlangsamungen des Verkehrsflusses. Auf dreispurigen Autobahnen müssen im Sinne der Verkehrssicherheit streckenbezogene Überholverbote ausgebaut werden.

Auch plädiert der ACE dafür, verpflichtend in alle Lkw nicht abschaltbare Abstandswarner und Notbremsassistenten (Advanced Emergency Braking System, AEBS) einzubauen und die bisherigen Regeln zu modernisieren. Notbremssysteme können Auffahrunfälle nicht gänzlich vermeiden, aber zumindest – je nach Baujahr – die Aufprallgeschwindigkeit um zehn beziehungsweise 20 km/h pro Stunde reduzieren. Die Zahl der Auffahrunfälle kann aber mithilfe der Notbremsassistenten signifikant reduziert werden.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Bayern der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren ein anerkanntes Politikziel und im Rahmen zahlreicher Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind, steigert das deren Akzeptanz. Folglich müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

5. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE hat sich stets für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft eingesetzt. Der Bau, die Erhaltung und der Betrieb von Bundesfernstraßen wären dann unabhängig von öffentlichen Haushalten und politischen Prozessen und im Wesentlichen aus Nutzergebühren finanziert.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Über 41 Mrd. € hat der Staat 2014 an Mineralölsteuern eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuereinnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also aufkommensseitig vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine zukunftsträchtige Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen gewinnorientiert sind. Das kann kein Zukunftsmodell für Deutschland sein. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt worden sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.

Die im Herbst 2016 erzielte Einigung zwischen Bund und Ländern auf eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft, die in Zukunft für Planung, Bau und Unterhalt der Fernstraßen zuständig sein wird, begrüßt der ACE ausdrücklich. So kann der Erhalt von Deutschlands Straßen und Brücken langfristig gesichert werden. Der Beschluss ist ein wichtiger Schritt zum Erhalt der Straßeninfrastruktur, denn eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft kann Bauprozesse viel effizienter umsetzen, als es die Länder-Lösung bisher vermochte.

Impressum
Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
Redaktion: Kerstin Hurek, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Bildnachweis: © ake1150 – fotolia.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: März 2017

ACE-Regionalvorstand Bayern

Markus Retsch, 1. Vorsitzender
E-Mail: retschmarkus@aol.com

Bernd Vilsmeier, 2. Vorsitzender
E-Mail: bvilsmeier@gmx.de

Harald Eckart, Schriftführer
E-Mail: ACE@eckart-augsburg.de

Helmut Steinmeier, Beisitzer
E-Mail: helmut_steinmeier@t-online.de

Manfred Rühl, Beisitzer
E-Mail: gisela_manfred@yahoo.de

Peter Lihs, AR-Mitglied
E-Mail: lihs@clausen-doll.de

Bernhard Roos, stellv. AR-Mitglied
E-Mail: buergerbuero@bernhard-roos.de

ACE-Regionalbeauftragte Club Bayern

Petra Dieterich
Telefon: 0170 572 40 15
E-Mail: petra.dieterich@ace.de

Florian Baar
Telefon: 0151 17 48 33 00
E-Mail: florian.baar@ace.de

ACE Auto Club Europa e.V.
Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
www.ace.de

2017_03_web