

Mobilität in Sachsen-Anhalt

Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa



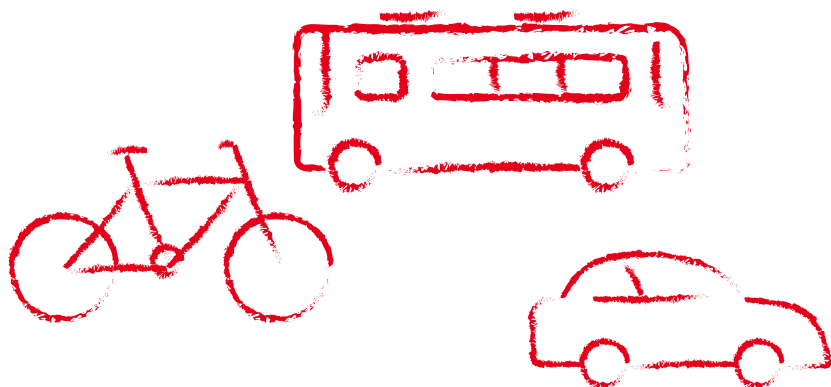
Mobilität in Sachsen-Anhalt

In Sachsen-Anhalt wird am 13. März 2016 ein neuer Landtag gewählt. Im Land leben 2,25 Millionen Menschen. Das mitteldeutsche Bundesland vereint viele geographische Gegensätze, die auch für die Verkehrspolitik eine Herausforderung darstellen: Im Norden befindet sich die dünn besiedelte Altmark. Der Nationalpark Harz und die Vorharzstädte im Westen sind ein großer Touristenmagnet. Die landwirtschaftlich geprägte Börderegion in der Landesmitte umgibt die Landeshauptstadt Magdeburg. Zentral gelegen ist auch die Kulturlandschaft Dessau-Wörlitz. Im Süden befindet sich Halle, eingebettet in den Großraum Halle-Leipzig und das Burgenland. In Sachsen-Anhalt pendeln täglich fast 140.000 Menschen zur Arbeit in ein anderes Bundesland. Hinzu kommen knapp 60.000 Einpendler, die aus anderen Bundesländern zur Arbeit ins Land kommen. Sie sind, wie die Wirtschaft in Sachsen-Anhalt, die verlässliche Rahmenbedingungen für den Transport von Waren und Gütern braucht, auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

- Die Parteien werden wir deshalb 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 Papiers – wollen der ACE Regionalvorstand Ost und die ACE-Kreise Sachsen-Anhalt den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H.-U. Franke'.

Dr. Hans-Ulrich Franke
ACE Auto Club Europa
Vorsitzender
Regionalvorstand Ost

Unsere Forderungen in Kürze

1. Erhalt vor Neubau

Grundsätzlich gilt für den ACE das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Wenn also die in Sachsen-Anhalt bisher nicht fertig gestellten Teilprojekte aus den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) abgeschlossen sind, gilt es, die vorhandene Infrastruktur nachhaltig zu pflegen und instand zu setzen. Besonderen Handlungsbedarf sehen wir bei folgenden Infrastrukturmaßnahmen:

- A14 Nordverlängerung
- A143 Westumfahrung Halle
- Diverse Ortsumfahrungen
- Brücken in einem „ungenügenden Zustand“
- Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen

2. Bürgerbeteiligung

Der ACE fordert, dass die künftige Landesregierung in Sachsen-Anhalt der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen höheren Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, sollte zu einem anerkannten Politikziel werden. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens.

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

- Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind, gemessen an deren Wirksamkeit, zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.
- Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen sollten Lückenschlüsse realisiert und, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden.
- Der ACE lehnt ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern ab. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen.
- Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben.
- Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Sachsen-Anhalt dem



© Razvan Radu-RazvanPhotography – Fotolia.com

aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Auch die beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme spielt eine wichtige Rolle. Daneben muss ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge, sowie der Lenk- und Ruhezeiten bereitgestellt werden.

- Der ACE in Sachsen-Anhalt fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen.

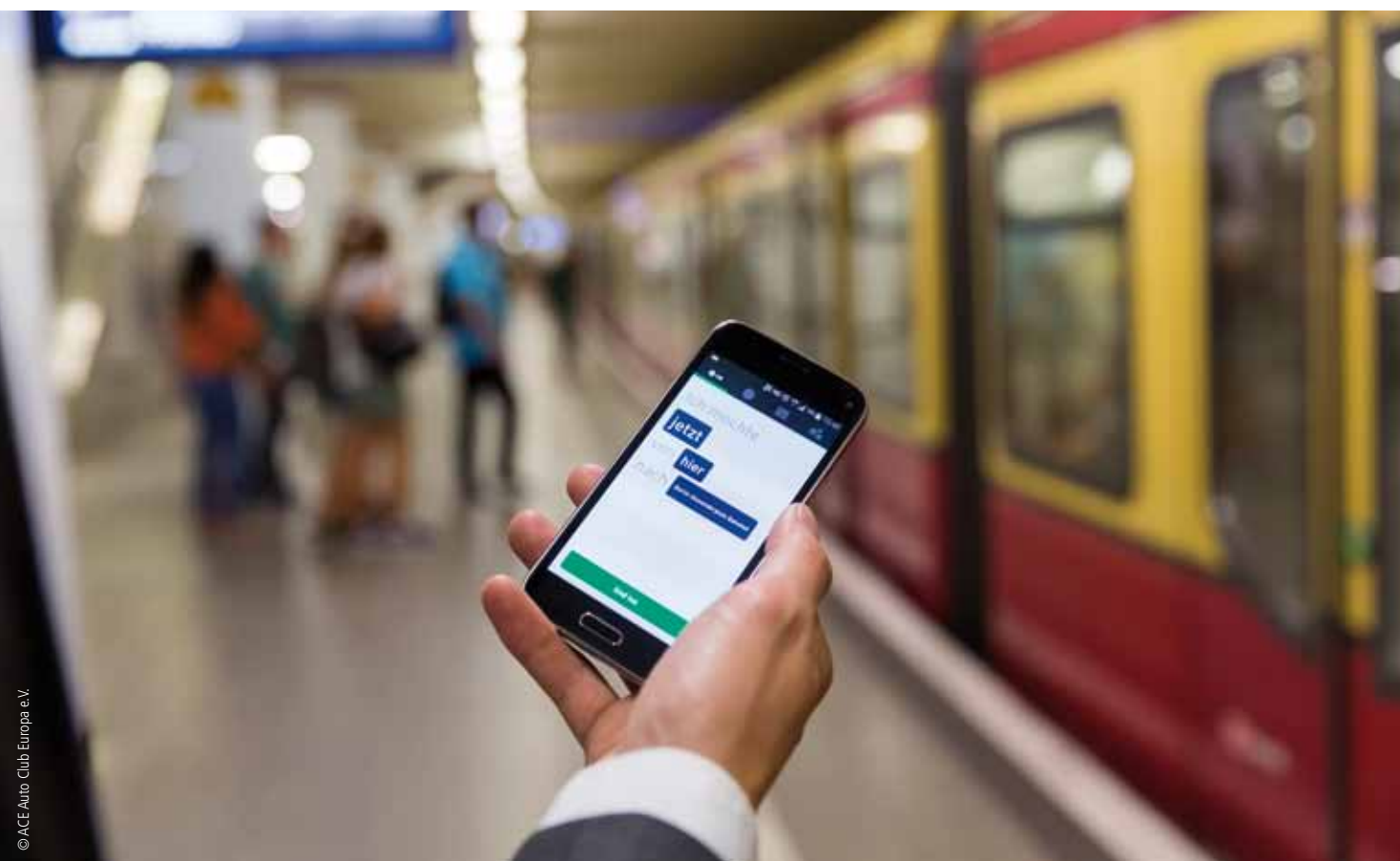
4. Mobilität neu denken

- Ausreichende Mittel für den Bus und Schienenverkehr bereitstellen.
- Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen müssen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen.

- In den Unternehmen im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden. Es gilt, die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, Car-Sharing, ÖV und Fahrrädern/ Pedelecs zu verbessern. Dabei können Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze wertvolle Beiträge leisten.

- Eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ist notwendig. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der modernen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.

- Im Bundesvergleich schwächelt Sachsen-Anhalt im Bereich Elektromobilität. Der ACE begrüßt deshalb alle Maßnahmen, die den Einsatz von Elektromobilität fördern.



Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

1. Erhalt vor Neubau

Verkehrsträger Nummer eins im Land ist die Straße. Die meisten Pendler sind mit dem Pkw unterwegs; ein Großteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und für eine funktionierende Wirtschaft.

Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), von denen fünf Schienen-, vier Straßen- und ein Wasserstraßenprojekt auf dem Gebiet des Bundeslandes Sachsen-Anhalt verlaufen, ist viel Geld in die Infrastruktur des Landes investiert worden. Wenn also die bisher nicht fertig gestellten Teilprojekte abgeschlossen sind, gilt für den ACE hier, wie im Rest der Bundesrepublik, das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. In Sachsen-Anhalt umfasst das Netz der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen insgesamt 10.960 Kilometer. Davon entfallen 4.043 Kilometer auf Landesstraßen. Diese vorhandene Infrastruktur muss nachhaltig gepflegt und in Stand gesetzt werden.

Der ACE begrüßt, dass für die aktuelle Landesregierung der Erhalt, Um- und Ausbau bestehender Fahrbahnen und Brücken sowie der Erhalt und die Ergänzung straßenbegleitender Radwege im Netz der Landesstraßen Priorität haben.

Besonderen Handlungsbedarf sieht der ACE in Sachsen-Anhalt bei folgenden Projekten:

Straßen

A14 Nordverlängerung („Altmark-Autobahn“)
Die A14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin verläuft auf einer Gesamtlänge von 155 Kilometern durch Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Ende September 2014 wurde in Sachsen-Anhalt das erste Teilstück frei gegeben. In den anderen beiden Ländern sind Ende Dezember 2015 weitere Abschnitte hinzugekommen. Ein Großteil der Bauabschnitte befindet sich derzeit in der Planfeststellung.

Der ACE fordert die künftige Landesregierung auf, alles daran zu setzen, dass es zu keinen weiteren Verzögerungen mehr kommt und die verbliebenen Bauabschnitte unverzüglich gebaut werden können.

A143 Westumfahrung Halle

Die 12,6 Kilometer lange Westumfahrung Halle ist ein großes Infrastruktur-Projekt in Sachsen-Anhalt, dessen Umsetzung in Verzug geraten ist. Die A143 soll als Teil des Autobahnringes die Saalestadt entlasten und die A14 im Norden mit der A38 im Süden verbinden. Derzeit müssen Autofahrer, die von der A14 zur A38 wollen, quer durch Halle fahren. Folglich gehören Staus in der Innenstadt zum Alltag.

Der ACE fordert die künftige Landesregierung auf, alle erforderlichen (technischen) Maßnahmen in Angriff zu nehmen, um zügig mit dem Weiterbau der A143 fortzufahren. Umweltverbände und die betroffenen Anwohner sollten unbedingt in diesen Prozess mit einbezogen werden.

Ortsumfahrungen

Der ACE begrüßt, dass die drei Ortsumfahrungen in Eutzsch (Landkreis Wittenberg), Halberstadt-Harsle-



ben (Landkreis Harz) und Theißen (Burgenlandkreis) gebaut werden sollen. Der ACE würde darüber hinaus noch eine Umfahrung an der B184 Roßlau/Tornau begrüßen.

Brücken

In Sachsen-Anhalt sind 22 von insgesamt 1.621 Brücken an Bundesfernstraßen in einem „ungenügenden Zustand“. Bei diesen Bauwerken sind die Standsicherheit und/ oder die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Weitere 57 Brücken an Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt sind in „nicht ausreichendem Zustand“. An diesen Brücken ist in „näherer Zukunft“ eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen.¹

Der ACE fordert, dass die Reparatur dieser Brücken umgehend in Angriff genommen wird. Ihre Sicherheit muss unbedingt gewährleistet sein.

Lärm- und Umweltschutz

Der Lärm aus dem Straßen- und Eisenbahnverkehr stellt für die Bürgerinnen und Bürger in Sachsen-Anhalt eine besondere Belastung dar. Wir fordern

über das bisherige Engagement der Landesregierung hinaus eine Ausweitung der Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen, stark befahrenen Bundesstraßen und Eisenbahnstreckenabschnitten. Wo es möglich und ökonomisch sinnvoll ist, sollte – auch zum Schutz der Umwelt - der Verkehr von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserwege verlagert werden.

2. Bürgerbeteiligung

Der ACE fordert, dass die zukünftige Landesregierung in Sachsen-Anhalt der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen höheren Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, sollte zu einem anerkannten Politikziel werden.

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



¹ Vgl.: Deutscher Bundestag: 79 marode Brücken in Sachsen-Anhalt. Antwort der Bundesregierung (18/5829) auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (18/5534) vom 8. September 2015. Unter: www.bundestag.de/presse/hib/2015_09/-/387044.

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.

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 auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen, für die sich auch viele Ehrenamtliche engagieren. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

Für Sachsen-Anhalt fordert der ACE eine finanzielle Absicherung der Landesunfallpräventionsprogramme. Dem Trend, bei der Landespolizei Stellen für Präventionsbeamte zu streichen, muss die künftige Landesregierung entgegenwirken und wieder den Status des Jahres 2005 erreichen. Auch bei der Fahrradausbildung von Viertklässlern in Sachsen-



Anhalt muss die bewährte Mitwirkung der Landespolizei sichergestellt werden.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

■ Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

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.

Der ACE steht Gigalinen skeptisch gegenüber, da eine Vielzahl an Problemen ungelöst ist. Die Ergebnisse der Testversuche müssen berücksichtigt werden.

■ Radwege

Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Wichtig ist uns, dass auch die Kommunen in Sachsen-Anhalt ihre diesbezüglichen Bemühungen fortsetzen und die innerstädtischen und ländlichen Rahmenbedingungen und das Radwegenetz weiter verbessern. Bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen sollten Lückenschlüsse realisiert und, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden. Die zunehmende Zahl der Benutzer von Pedelecs ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen.

■ Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt,

sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen. Die grundsätzliche Implementierung von Tempo 30 in der Straßenverkehrsordnung halten wir für unangemessen.

Unabhängig davon sind Tempo 30 Zonen vor Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Krankenhäusern erforderlich. Wo möglich, sollten diese tageszeitlich begrenzt sein.

■ Kreisverkehre statt Ampelanlagen

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Kreisverkehre sind sicherer: Die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit, sie sind übersichtlicher und Unfälle laufen glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Sie erhöhen den Verkehrsfluss, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.

■ Lkw-Stellplätze an Rastanlagen

Nicht zuletzt die Zunahme des Straßengüterverkehrs erfordert besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung. 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.

Die Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen in Sachsen-Anhalt ist besonders an Wochenenden schwierig. Die Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Sie finden in Abhängigkeit von Uhrzeit und Strecke aber nicht überall ausreichend Parkraum vor. In der Konsequenz kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrer ihre Lenkzeiten nicht einhalten können, die Fahrzeuge sich gegenseitig blockieren oder auf den Standspuren an der Ein- oder Ausfahrt der Rastanlage abgestellt werden.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Sachsen-Anhalt 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 müssen 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.

■ **Breitere Parkplätze**

Der ACE in Sachsen-Anhalt fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen. Angesichts immer größer und breiter werdender Fahrzeuge müssen auch die Stellplatzbreiten angepasst werden. Andernfalls ist ein bequemes Ein- und Aussteigen kaum möglich, ohne nebenstehende Autos zu beschädigen.

4. Mobilität neu denken

Sachsen-Anhalt ist ein Bundesland, das eher ländlich geprägt ist. Die Bevölkerungszahl ist von 1990 bis 2011 um etwa 561 Tausend Einwohner zurückgegangen. Gerade in den ländlichen Regionen sinken

die Einwohnerzahlen, die Bevölkerungsstruktur verschiebt sich. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung und auch deren Mobilität steigen an und die Zahl der jüngeren Menschen sinkt. Die örtliche Infrastruktur nimmt aufgrund der so sinkenden Wirtschaftskraft ab. Der "klassische" ÖV wird zurückgefahren.

Gerade vor diesem Hintergrund muss sichergestellt werden, dass die gute Qualität des ÖPNV und insbesondere des Schienenverkehrs gesichert wird. Der ACE fordert deswegen, dass Sachsen-Anhalt bei der Neuverteilung der Regionalisierungsmittel nicht benachteiligt werden darf, ein Rückgang der Zuweisungen gefährdet deutlich weitere Fortschritte bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität.

Ältere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für diese wachsende Gruppe, die zudem zunehmend der modernen Technik aufgeschlossen gegenüber steht, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

Diese Angebote müssen sich die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität zunutze machen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage

von Mobilität zueinander finden. 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.

Hier gilt auch weiterhin unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der modernen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes hinfällig werden. Park & Ride-Angebote sowie

Mitfahrer-Parkplätze sind bedarfsorientiert auszubauen und Car-Sharing-Systeme sind zu unterstützen. Dann können noch mehr Berufspendler von der bereits existierenden Partnerschaft Sachsen-Anhalts mit einem Pendlerportal profitieren. Das gleiche gilt für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs in unmittelbarer ÖPNV-Nähe.

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 können 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

Im Bundesvergleich schwächelt Sachsen-Anhalt in Sachen Elektromobilität. In 2015 waren dort nur





etwa 150 Elektrofahrzeuge zugelassen. Der ACE begrüßt deshalb alle Maßnahmen, die den Einsatz von Elektromobilität fördern: Kaufanreize für Privatkunden, Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Gewerbetreibende und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

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 Ende 2014) sind momentan lediglich 126.702 E-Mobile in Deutschland unterwegs – davon 107.754 Hybridfahrzeuge und nur 18.948 reine Elektrofahrzeuge. Damit fallen diese Fahrzeuge im Straßenbild nahezu nicht auf – statt durch ihre Präsenz Werbung für die E-Mobilität zu machen, sind sie de facto unsichtbar. Ohne eine klare Kurskorrektur bei der Förderung der Elektromobilität wird sich an der Entwicklung der Zulassungszahlen nichts Entscheidendes ändern. Deshalb prognostizieren Experten für 2020 nur eine halbe Million zugelassener Elektroautos – womit das Regierungsziel, Deutschland zum Leitmarkt der E-Mobilität zu machen, weit verfehlt wird. Zwar gibt es bereits finanzielle und auch nicht-monetäre Kaufanreize, doch diese hatten keine einschlägige Wirkung. Tatsächlich scheint es sogar so zu sein,

dass für die Erstnutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland Maßnahmen, wie zum Beispiel die Benutzung von Busspuren oder bevorrechtigtes Parken oder aber auch der Wegfall der Kfz-Steuer für Elektrofahrzeuge nicht das Kaufargument waren. Ausschlaggebend waren hier das Interesse an der neuen Technologie und der Wunsch, etwas zur Reduzierung der Umweltbelastung beizutragen.²

Der ACE fordert, die weitere Marktentwicklung der Elektromobilität voranzutreiben. Das im Moment geplante Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität, das eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie oder verbilligte Aufladen privater Elektroautos und eine Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge und Ladevorrichtungen im betrieblichen Bereich vorschlägt, ist ein guter Anfang. Um Leitanbieter für Elektromobilität zu bleiben und den Heimatmarkt auszubauen, sind weitere Investitionen in die Forschung und Entwicklung der Technologie erforderlich. Auch die steigenden Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung müssen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gesehen werden. 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. Um das 2020-Ziel zu erreichen, muss die Bundesregierung sich jetzt zu großen, weitreichenden, mutigen Maßnahmen durchringen. Andernfalls sollte sie sich von diesem Ziel offiziell verabschieden.

² 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). Unter: bit.ly/1MvjWB5.

ACE Auto Club Europa e.V.

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro

Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5

E-Mail: verkehrspolitik@ace-online.de

www.ace-online.de

ACE-Kreise Sachsen-Anhalt

Dr. Hans-Ulrich Franke, Vorsitzender ACE-Regionalvorstand Ost

E-Mail: h-u.franke@ace-saw.de

Telefon: 03922 3624788