

WHITE PAPER

FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN

acv

Automobil-Club
Verkehr



Bezahlbar und sicher, nachhaltig und fair!



Liebe Leser, liebe ACV Mitglieder,

als einer der größten Automobilclubs in Deutschland gestaltet der ACV Automobil-Club Verkehr die Mobilität von morgen aktiv mit. Dahinter steckt ein klares Konzept für die Verkehrswende. Mit diesem White Paper möchten wir Ihnen einen Überblick über die acht Kernziele geben, an denen sich die Verkehrspolitik unseres Vereins orientiert. Wir greifen damit nach unserer Überzeugung die dringendsten und wichtigsten Themen im Verkehrssektor auf. Natürlich wissen wir, dass es darüber hinaus noch unzählige weitere Fragen gibt, die von großer Bedeutung sind. Dies vor allem vor dem Hintergrund der stetig und rasch fortschreitenden Digitalisierung und den sich daraus ergebenden neuen Möglichkeiten. Deshalb verstehen wir dieses White Paper auch nicht als abgeschlossenes Kompendium sondern als Diskussionsbasis für einen sich sehr dynamisch entwickelnden Bereich unseres täglichen Lebens – eben die Mobilität.

Wichtig ist uns, dass wir bei aller Theorie immer auch an die Menschen denken. Denn die Art, wie wir unterwegs sind, hat viel mit unserer Individualität zu tun. Es ist auch eine Frage der persönlichen



INHALT

Verkehrswende schaffen

Verkehrsraum neu verteilen	4
Multimodale Mobilität ermöglichen	4
Umweltfreundlichkeit fördern	5

Verkehrssicherheit erhöhen

Risiken minimieren	5
Technologien nutzen	6

Mehr Rücksicht nehmen

Fairness fordern und fördern	6
------------------------------	---

Mobilität sichern

Individuelle Mobilität bewahren	7
Mobilität bezahlbar halten	7

Vorliebe, ob wir mit dem Rad fahren, zu Fuß gehen, Bus und Bahn nutzen oder lieber im eigenen Auto sitzen. Wir sollten darauf achten, dass wir keine Gruppe zugunsten einer anderen über Gebühr belasten. Sonst drohen schnell emotional aufgeladene Konflikte. Wir werden zum Beispiel Autofahrer nicht zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bringen, indem wir das Autofahren immer mehr reglementieren, verteuern und verteufeln. In jedem Fall muss das Angebot stimmen. Um unsere Verkehrsmittel frei wählen zu können, brauchen wir deshalb noch etwas: die entsprechende Infrastruktur mit den notwendigen Kapazitäten. Hier hat Deutschland noch großen Nachholbedarf. Bei der Neugestaltung des Verkehrsraumes sollten wir nicht nur bedarfsgerecht sondern auch fair handeln. Wenn uns das gelingt, werden wir alle davon profitieren und eine bessere, effizientere, komfortablere und nachhaltigere Mobilität genießen als es heute der Fall ist. Mit dem vorliegenden White Paper und den darin enthaltenen Handlungsempfehlungen möchten wir als ACV dazu unseren Beitrag leisten.

Holger Küster, Geschäftsführer ACV Automobil-Club Verkehr

Aktuelle Positionen des ACV unter:



acv.de/standpunkte

VERKEHRS- WENDE SCHAFFEN

Die Menschen sind immer mehr unterwegs. Vor allem in den Städten nimmt die Verkehrsleistung deutlich zu, bei gleichbleibender Fläche. So führt die Urbanisierung zu einer Überlastung der Verkehrswege in den Ballungsräumen. Wenn wir unsere Mobilität nicht nur erhalten sondern auch verbessern wollen, werden wir unterwegs künftig weniger Fläche beanspruchen können. Der ACV warnt davor, einzelne Verkehrsarten isoliert zu bevorzugen oder zu verdrängen. Entscheidend ist vielmehr, dass neue Angebote geschaffen werden, die als echter Anreiz wahrgenommen werden. Dafür brauchen wir Mut für neue Formen der Fortbewegung, etwa durch eine intelligenter Kombination verschiedener Verkehrsmittel.

1. VERKEHRSRAUM NEU VERTEILEN

Die Zusammensetzung des Verkehrs, der so genannte Modal Split, wird sich ändern. Während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in den Städten weiter zurückgeht, werden umweltfreundliche Verkehrsmittel wie das Fahrrad wichtiger. Unsere Infrastruktur war dafür aber nicht geplant. Wir sehen vielerorts noch Straßen, die nach der Idee einer „autogerechten Stadt“ gebaut wurden, einem Konzept aus den 60er Jahren. Die Nutzung unserer Verkehrsflächen muss an die veränderten Ansprüche angepasst werden. Dies wird vielerorts eine neue Verteilung der Verkehrsflächen erfordern. Ein Wandel, der Tempo braucht, aber auch Augenmaß. Denn Autofahrer werden nicht über Nacht zu Radfahrern, nur weil man ihnen eine Fahrspur wegnimmt.

Faire Verteilung: Die bestehenden Radwege werden nicht ausreichen, für ihren Ausbau brauchen wir Fläche. Demgegenüber nehmen parkende Autos viel Platz in Anspruch, ohne der Mobilität zu dienen. Flexible Lösungen helfen, eine faire Verteilung zu ermöglichen, zum Beispiel die Öffnung nachts leerstehender Büro-Parkhäuser. Mancherorts werden aber auch Parkplätze ersatzlos wegfallen. Daraus darf sich aber im Sinne der betroffenen Anwohner kein Nutzungszwang für Fahrrad oder ÖPNV ergeben; die motorisierte individuelle Mobilität muss erhalten bleiben, mindestens aber muss es eine für alle akzeptable Alternative geben.

Mehr Komfort: Der Weg in unsere Innenstädte sollte auch ohne Auto komfor-

tabil möglich sein. Dafür muss sich der eigene Wagen am Stadtrand parken lassen, etwa auf einem Park&Ride-Parkplatz. Von dort geht es mit Leih-Rad, Bus oder Bahn im engen Takt in die Innenstadt. Für dieses Konzept brauchen wir mehr Mobilstationen, die an Knotenpunkten die Vernetzung ermöglichen.

Ausbau des ÖPNV: Ein vermehrter Umstieg auf Busse und Bahnen wird nur gelingen, wenn der öffentliche Nahverkehr verlässlich und in hoher Taktung fährt. Dafür müssen Gelder bereitgestellt, anschließend auch abgerufen und verwendet werden. Bessere Fahrgastinformationen, ein angenehmeres Bahnhofsumfeld oder auch WLAN an den Haltestellen erhöhen den Komfort.

2. MULTIMODALE MOBILITÄT ERMÖGLICHEN

Nutzer kombinieren immer öfter unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf. Zum Beispiel Car-, Bike-, Ridesharing oder E-Scooter, die eine individuelle und umweltfreundliche Mobilität ermöglichen. Eine bessere Vernetzung

der Verkehrsmittel ist für die multimodale Mobilität essenziell, denn nur so können Nutzer leicht zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechseln und umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel einbeziehen. Hier gilt es, die Möglichkeiten der

Digitalisierung zu nutzen, wie es die Berliner Verkehrsbetriebe mit ihrer App Jelbi versuchen. Diese bündelt verschiedene Angebote auf einer einzigen Plattform. Das Ziel muss ein angebotsübergreifendes Zugangs- und Bezahlsystem mit einheitlichen Tarifen sein.

3. UMWELTFREUNDLICHKEIT FÖRDERN

Die Verkehrswende muss dem Klimaschutz dienen, deshalb müssen wir umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern. Eine gute Möglichkeit sind finanzielle Anreize für die Nutzer, etwa in Form vergünstigter Jahrestickets im Öffentlichen Verkehr oder für klimaneutral angetriebene Privatfahrzeuge. Entscheidend ist immer die Umweltbilanz, wozu auch der Rohstoffverbrauch und die Wiederverwertbarkeit gehören. Die Entwicklung und der Einsatz neuer umweltfreundlicher

Technologien wie E-Fuels oder Antriebe mit Brennstoffzellen müssen stärker unterstützt werden. Auch an uns selbst haben wir hohe Ansprüche. Deshalb hat der ACV mit dem Erwerb von Klimaschutzzertifikaten die durch seine Tätigkeiten verursachten Emissionen von 2019 bis einschließlich 2021 ausgeglichen – inklusive aller jährlich rund 50.000 Abschleppvorgänge. Damit arbeiten wir als erster Automobilclub in Deutschland klimaneutral.

4. RISIKEN MINIMIEREN

Deutschland liegt im EU-weiten Vergleich auf dem zehnten Platz, was die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr je eine Million Einwohner angeht. In Ländern wie Schweden, Großbritannien oder den Niederlanden fließt der Verkehr deutlich sicherer. Um die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr weiter zu senken, müssen wir uns genau anschauen, wer besonders betrof-

fen ist. Ein Auto bietet den Insassen dank immer besserer Sicherheitssysteme sehr guten Schutz. Dagegen fällt die steigende Zahl der Unfälle mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern auf.



Gefährdete Risikogruppen besser schützen: Dramatisch ist nach wie vor der hohe Anteil der getöteten Radfahrer. Hier gibt es einen Anstieg der Fallzahlen in 2018 um 15 Prozent. Ein Grund ist die zunehmende Verbreitung von Pedelecs, die wiederum gerne von Senioren genutzt werden, die damit mehr und schneller unterwegs sind als mit einem Fahrrad. Aber auch Fußgänger sind besonders gefährdet. Deshalb brauchen wir mehr Schutz durch eine sichere Infrastruktur, beispielsweise mit klar abgetrennten Radwegen, Kreuzungen mit guten Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten. Radfahrende sollten einen Helm tragen. Senioren können ihre Si-

cherheit durch die Teilnahme an Fahrtrainings – für Auto wie für Pedelec – aktiv erhöhen. Der ACV unterstützt entsprechende Angebote. Daneben lenkt der ACV den Fokus auf weitere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer: Motorradfahrer und Fahranfänger und Schulkinder.

Bekanntes Unfallmuster ins Bewusstsein rücken: Bezogen auf die Straßengattung ist es auf unseren Landstraßen am gefährlichsten. Hier gibt es die meisten Verkehrstoten zu beklagen, rund 60 Prozent aller Opfer verlieren dort ihr Leben. Besonders auffällig: Jedes Jahr sterben mehr

VISION ZERO

3.059 Menschen sind im vergangenen Jahr bei Unfällen auf deutschen Straßen ums Leben gekommen. Damit ist Deutschland weit entfernt vom Ziel der VISION ZERO, das auch der ACV verfolgt. Es geht um die Vision einer Mobilität ohne Verkehrstote. Immerhin liegt die Zahl aktuell auf dem niedrigsten Stand seit Beginn der Erhebung vor mehr als 60 Jahren – bei stetig wachsender Verkehrsleistung. Diese Entwicklung ist ein Beleg dafür, dass die große Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sich verantwortungsvoll verhält. Trotzdem stehen gerade Autofahrer zunehmend in der Kritik, werden oft pauschal als Raser verunglimpft. Der ACV wirbt für eine sachbezogene Diskussion. Richtig ist, dass überhöhte Geschwindigkeit Unfallursache Nummer eins ist. Forderungen nach weitreichenden Einschränkungen, etwa in Form flächendeckender Tempolimits, helfen aber nicht weiter. Selbst Tempo 30 kann zu schnell sein, wenn es nicht an die Verkehrssituation angepasst ist. **#visionzero**

Menschen allein durch so genannte Baumunfälle auf Alleen als auf allen deutschen Autobahnen insgesamt. Zu den wichtigsten Zielen des ACV im Kampf um mehr Verkehrssicherheit gehört deshalb die Unfallvermeidung speziell solcher Abkommensunfälle. Wirksame Mittel sind: Analyse der Unfallursachen und falls notwendig örtliche Tempolimits an Unfallschwerpunkten, Verbot von Neupflanzungen am Straßenrand sowie in Einzelfällen auch das Entfernen problematischer Baumbestände. Mit Hilfe der modernen Unfallforschung lassen sich weitere typische Unfallmuster feststellen, etwa in Verbindung mit der Jahres- oder Tageszeit oder der Anschnallquote.

PRÄVENTION

Viele Probleme im Straßenverkehr ließen sich durch eine Verhaltensänderung vermeiden. Der ACV setzt deshalb gezielt auf Prävention. Mit eigenen Kampagnen sprechen wir die Probleme an, klar und deutlich, aber nie mit erhobenem Zeigefinger. Jüngstes Beispiel ist ein eigens für den ACV komponierter Kinder-Song zum Thema Elterntaxi. Eine weitere Kampagne widmet sich den Problemen durch Raser und Poser. Daneben beteiligen wir uns auch an ausgewählten Kampagnen unserer Partner. So setzen wir uns im Rahmen der Aktion „Schöner Verkehren“ für ein faires und rücksichtsvolles Miteinander auf unseren Straßen ein. [#schoenerverkehren](#)

MEHR RÜCKSICHT NEHMEN

5. TECHNOLOGIEN NUTZEN

Digitalisierung und Automatisierung eröffnen neues Potenzial für mehr Verkehrssicherheit. Moderne Assistenzsysteme sind ihr Geld wert: Technik ermüdet nicht, reagiert zuverlässiger und schneller als ein Mensch. Ein wichtiges Ziel ist es, den Anteil von Fahrzeugen mit Notbremssystem und Totwinkel-Warner zu steigern. Ebenso wichtig: Die Weiterentwicklung der Car-to-X-Kommunikation, also des Informationsaustauschs der Fahrzeuge unter-

einander und mit der Infrastruktur. Der ACV setzt sich in verschiedenen Gremien dafür ein, dass die Politik die Rahmenbedingungen durch gesetzliche Vorgaben und Infrastruktur (flächendeckendes 5G-Netz) schafft. Positive Effekte verspricht sich der ACV auch durch eine intelligente Verkehrssteuerung mit Echtzeitdaten zur Vermeidung unfallträchtiger Situationen. Dies kann auch temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen bedeuten.

6. FAIRNESS FORDERN UND FÖRDERN

Nur kurz, nur ein Mal oder ganz schnell eine Ausnahme machen und bestehende Regeln brechen: So entstehen Konfliktsituationen. Viele Menschen reagieren dann ungeduldig oder sogar feindselig. Umgekehrt sind viele Zeitgenossen bei eigenen Fehlern sehr kreativ, wenn es um eine Ausrede geht. Der ACV setzt sich für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr ein.

RÜCKSICHTNAHME: Schon Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung lautet: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dazu gehören die einfachsten Maßnahmen, mit denen jeder bei sich selbst beginnen kann: Nicht drängeln, sondern ausreichend Abstand halten; beim Abbiegen blinken beziehungsweise als Radler ein Handzeichen geben; bei stockendem Verkehr nicht die Kreuzung blockieren; und vor allem: mit Fehlern der anderen rechnen und gelassen reagieren.

REGELN EINHALTEN: Die jüngste StVO-Novelle hat mit härteren Strafen für Parken auf Rad- und Fußwegen oder das Zweite-Reihe-

Stehen wichtige Anreize für regelkonformes Verhalten gesetzt. Im Alltag sollte sich aber jeder Verkehrsteilnehmer korrekt verhalten, egal ob zu Fuß, mit dem Rad, E-Roller, Auto oder Motorrad unterwegs.

AGGRESSIVEM VERHALTEN STÄRKER ENTGEGENTRETEN: Aggressives Verhalten hat im Verkehr nichts zu suchen. Dennoch gehören Fälle von kleinen Unverschämtheiten und Rücksichtslosigkeiten bis hin zu massiver Nötigung und Gefährdung anderer zum Alltag auf Deutschlands Straßen. Der ACV wirbt deshalb für mehr Rücksicht und Gelassenheit am Steuer. Aktuell arbeitet der ACV an einer Kampagne mit dem Ziel, illegale Autorennen und das Autoposing einzudämmen.

Ein Mobilitätssystem der Zukunft sollte in den Städten und auf dem Land eine bezahlbare, sichere und flexible Mobilität gewährleisten. Innovative Mobilitätsangebote können Effizienzpotenziale im Verkehrssystem erschließen und den öffentlichen Verkehr ergänzen. Ganz ohne das eigene Auto wird es aber wohl nicht funktionieren. Der ACV setzt sich dafür ein, dass die individuelle Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet bleibt. Eine Bevormundung der Autofahrer wäre nicht im Sinne einer verantwortungsvollen freiheitlich-individuellen Gesellschaft, die sich über Jahrzehnte ein weltweit vorbildliches – und vor allem sicheres – Verkehrssystem aufgebaut hat.

7. INDIVIDUELLE MOBILITÄT BEWAHREN

Die individuelle Mobilität darf nicht unnötig eingeschränkt werden, sie gewährleistet ein Mindestmaß an Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das gilt für Menschen in Regionen, in denen es kaum Alternativen zum eigenen Auto gibt, für diejenigen, die

beruflich auf das Auto angewiesen sind, aber auch für Senioren. Nach Auffassung des ACV haben wir als Bürger ein Recht darauf, dass unsere individuelle Mobilität nicht unverhältnismäßig beschnitten wird. Viele Menschen fühlen sich in ihrem Auto

sehr wohl und kommen damit sicher ans Ziel. Das Fahrrad dagegen lehnt ein Großteil der Bevölkerung als Verkehrsmittel zur Arbeit ab. Der ACV setzt sich aber grundsätzlich für alle Verkehrsmittel ein, wenn die Nutzung sinnvoll ist.

8. MOBILITÄT BEZAHLBAR HALTEN

Der hohe Kostenaufwand für den Wandel hin zu einem klimafreundlicheren Verkehr darf nicht dazu führen, dass individuelle Mobilität Luxus für einige wenige wird.

Keine neuen Belastungen für Autofahrer:

Die Verkehrswende darf nach Auffassung des ACV nicht hauptsächlich auf Kosten des Verbrauchers erfolgen. Die zu erwartenden Preissteigerungen, verursacht beispielsweise durch Kompensationszahlungen für den CO₂-Ausstoß, müssen sozialverträglich aufgefangen werden. Im Rahmen der Verkehrswende ist eine kontinuierliche Technikfolgenabschätzung deshalb ebenso wichtig wie der verantwortungsvolle Einsatz der politischen Lenkungskräfte, etwa im Bereich der Steuergesetzgebung.

Kfz-Steuer zweckgebunden verwenden:

Rund neun Milliarden Euro beträgt das jähr-

liche Gesamtaufkommen der Kfz-Steuer. Nur ein Teil fließt jedoch in den Bau und die Erhaltung der Straßeninfrastruktur. Der ACV setzt sich dafür ein, die Abgaben der Autofahrer zweckgebunden zu verwenden, um die deutsche Straßen-

infrastruktur zu verbessern und im Sinne der Verkehrswende auszubauen. Beispielsweise sollten die Gelder dafür genutzt werden, mehr Park&Ride-Einrichtungen zu erstellen oder den 5G-Ausbau voranzutreiben.

ANPASSUNG DES BUßGELD-KATALOGS

Die Probleme im Zusammenhang mit der StVO-Novelle 2020 hat der ACV zum Anlass genommen für einen neuen Vorschlag zum Bußgeldkatalog in Form eines Drei-Stufen-Modells innerorts/außerorts/Autobahn: Um schwächere Verkehrsteilnehmer innerorts deutlich besser zu schützen, sollte bereits ab einer Überschreitung von **16 km/h** (statt 21 km/h) ein einmonatiges Fahrverbot erfolgen. Denn bei mehr als 70 km/h besteht für Fußgänger oder Radfahrer bei einer Kollision praktisch keine Überlebenschance. Außerorts sollte der temporäre Verlust des Führerscheins weiterhin ab **26 km/h** zuviel erfolgen. Auf Autobahnen, nachweislich den sichersten Straßen, empfiehlt der ACV ein Fahrverbot ab **36 km/h** (statt 26 km/h) zuviel. Die Folge wäre eine genauere, fairere und der jeweiligen Gefahrenlage besser angepasste Justierung von Strafen und Fahrverboten.



Automobil-Club
Verkehr

WICHTIGE PARTNER DES ACV AUTOMOBIL-CLUB VERKEHR*

*Auswahl.

Allianz für
Entwicklung
und Klima



Allianz
pro Schiene

DEVK

DVF

Deutsches Verkehrsforum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

EAC

European Automobile Clubs

FOKUS
ZUKUNFT



SENAT DER
WIRTSCHAFT

Impressum

White Paper des ACV, Automobil-Club Verkehr, Köln: 2020.

Herausgeber: ACV Automobil-Club Verkehr, Theodor-Heuss-Ring 19-21, 50668 Köln, T: 0221.912691-0, service@acv.de, www.acv.de

Chefredakteur: Gerrit Reichel (verantwortlich)

Redaktion: p.e.p, Presse & PR, Wesseling

Gestaltung: Feines und Buntes Design, Gabriele & Ralf Gottschalk

Bildnachweis:

Titel/S. 2-3: istockphoto – Oleksandr Pupko; S. 2: ACV

Der ACV ist
Mitglied in der:



Ansprechpartner:

Gerrit Reichel, Verkehrspolitischer Sprecher des ACV Automobil-Club Verkehr, reichel@acv.de