

**ADAC**

# **Gemeinsam zur Mobilität von morgen**

**Impulse für 2021-2025**



## **Impressum**

### **Ansprechpartner:**

ADAC Büro Berlin  
Unter den Linden 38, 10117 Berlin  
Email: buero-berlin@adac.de

### **Verfasser und Herausgeber:**

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.  
Hansastraße 19, 80686 München  
Internet: [www.adac.de/Impulse2021](http://www.adac.de/Impulse2021)



### **Agenturen:**

Köster Kommunikation  
GDE Kommunikation gestalten

© 2021 ADAC e.V., München

## Vorwort

# Gemeinsam zur Mobilität von morgen

Die Corona-Pandemie hat in den vergangenen Monaten deutlich vor Augen geführt, wie bedeutsam Mobilität für soziale und wirtschaftliche Teilhabe der Menschen sowie für Wachstum und Beschäftigung ist. Die Folgen dieser Krise werden unser Land noch über viele Jahre prägen. Umso wichtiger ist es, jetzt gemeinsam die Zukunft in den Blick zu nehmen.

Die über 21 Millionen Mitglieder des ADAC wollen und müssen mobil sein. Dabei ist nach wie vor das Auto das mit großem Abstand wichtigste Verkehrsmittel, es bleibt ein unverzichtbarer Bestandteil unseres Verkehrssystems. Gleichzeitig sind immer mehr Menschen multimodal unterwegs. ADAC Mitglieder sind nicht nur Autofahrerinnen und Autofahrer, sondern auch zu Fuß, mit dem Fahrrad, Pedelec, eScooter sowie mit Bus, Eisenbahn oder Flugzeug unterwegs. Deshalb engagiert sich der ADAC für den Erhalt der persönlichen Mobilität in allen Formen, mit allen Verkehrsträgern, motorisiert wie nicht motorisiert, individuell genauso wie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Herausforderungen in der Verkehrspolitik sind gewaltig. Um das Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, die Erderwärmung deutlich unter 2°C zu halten, muss auch der Verkehr bis 2050 klimaneutral werden. Damit dies gelingen kann, muss die Antriebswende im Straßenverkehr weiter technologieneutral vorangetrieben, und der Hochlauf der Elektromobilität ebenso wie der Einstieg in die erneuerbaren Kraftstoffe auch für den Pkw ermöglicht werden. Zudem gilt es, die Chancen der Digitalisierung und Vernetzung der Verkehre zu nutzen sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern. Erforderlich sind innovative Lösungen für die zunehmende Flächenknappheit in den Städten ebenso wie für den Erhalt der Mobilität im ländlichen Raum. Die Menschen in Stadt und Land brauchen ein vielfältiges Angebot an attraktiven und komfortablen Mobilitätsoptionen auch über das Autos hinaus, damit sie nachhaltig, vernetzt und multimodal mobil sein können.

Dabei liegt die Lösung nicht darin, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Vielmehr bedarf es eines ausgewogenen Miteinanders von Auto, Rad, ÖPNV sowie Fußgängerinnen und Fußgängern. Nur so lassen sich Kompromisse für nachhaltige Lösungen erreichen, die von allen Betroffenen akzeptiert werden. Ziel muss ein effektives Miteinander der Verkehrsmittel sein, in dem jedes seine Stärke optimal ausspielen kann. Es geht darum, die Mobilität der Zukunft gemeinsam zu gestalten.

Die Transformation des Verkehrssystems wird nicht nur der Wirtschaft enorme Leistungen abverlangen. Sie setzt auch eine erhebliche Anpassungsbereitschaft der Gesellschaft voraus, denn Veränderung braucht Akzeptanz. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher kommt es dabei vor allem auf vorhersehbare und planungssichere Entwicklungen an, dann haben sie Zeit, sich auf den Wandel einzustellen und sich zum Beispiel beim Autokauf darauf einzulassen. Zudem dürfen die Maßnahmen in ihrem Zusammenwirken die Menschen nicht überfordern und die Akzeptanz für den Klimaschutz nicht gefährden. Das Gesamtbelastungsniveau sollte insgesamt ausgewogen bleiben, und Verteuerungen müssen sozial abgefedert werden. Individuelle Mobilität muss auch künftig für alle Menschen bezahlbar bleiben.

Die Mobilitätspolitik zählt zu den entscheidenden Handlungsfeldern der kommenden Legislaturperiode. Es geht darum, unser Verkehrssystem auch im Hinblick auf die gesellschaftlichen Klimaschutzziele zukunftsfähig zu machen und bestmögliche Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Menschen auch künftig sicher, bedürfnisgerecht, bezahlbar und umweltfreundlich mobil sein können. Der 20. Deutsche Bundestag muss dafür die geeigneten Rahmenbedingungen setzen. Dafür will der ADAC mit diesen Impulsen Anregungen geben und Lösungswege aufzeigen.

# Inhaltsverzeichnis



<b>1. Nachhaltige und verlässliche Mobilität für alle möglich machen – mit dem Auto und über das Auto hinaus</b> .....	6
Den Hochlauf der Elektromobilität weiter vorantreiben .....	7
Klimaneutrale Mobilität technologieneutral regulieren .....	8
Die Einführung klimaneutraler Kraftstoffe voranbringen .....	9
Ein attraktives Angebot verschiedener Mobilitätsoptionen für die Verbraucherinnen und Verbraucher schaffen .....	10
Luftqualität verbessern und individuelle Mobilität bewahren .....	11
Bezahlbarkeit der Mobilität für alle gewährleisten .....	12



<b>2. Multimodale, vernetzte Mobilität in der Stadt und auf dem Land</b> .....	13
Mehr Verlässlichkeit und bessere Angebote für den Fernverkehr schaffen .....	14
Stadtverkehr auch mit dem Auto multimodal, vernetzt und effizient organisieren .....	15
Den öffentlichen Verkehr stärken und attraktiver machen .....	16
Sichere Wege für mehr Radverkehr schaffen .....	17
Fußgängerinnen und Fußgängern sicheren Raum geben .....	18
Die Mobilität auf dem Land sichern .....	18
Stadtrand und Umland besser anbinden .....	19
Sharing-Angebote in der Stadt und auf dem Land sinnvoll einbinden .....	20
Mobilität über die Verkehrspolitik hinaus gestalten .....	20



<b>3. Eine zukunftsfähige Infrastruktur schaffen</b> .....	21
Ein hohes Investitionsniveau bei den Bundesverkehrswegen erhalten .....	22
Bedarfsgerechten Straßenbau auch künftig ermöglichen .....	22
Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben .....	23
Schneller planen und bauen – Planungsbeschleunigungsgesetze umsetzen und evaluieren .....	24
Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe vorantreiben .....	24



<b>4. Mobilität von morgen – digital und vernetzt</b> ....	25
Datentransparenz & Datensicherheit im vernetzten Pkw erhöhen .....	26
Fernzugang zu Fahrzeugdaten gesetzlich sicherstellen .....	26
Einen sicheren und nutzerfreundlichen Rahmen für das Automatisierte und Autonome Fahren schaffen .....	27
Kompatible Kommunikationsstandards für Fahrzeuge schaffen .....	28
Ausbau der Telekommunikations-Infrastruktur vorantreiben .....	28
Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten erhöhen und ihre sichere Nutzung ermöglichen .....	29



<b>5. Deutschlands Straßen sicherer machen</b> .....	30
Fahranfängerausbildung verbessern und verlängern .....	31
Ausbau von dreistreifigen Landstraßen vorantreiben .....	31
Radfahrerinnen und Radfahrer stärken und schützen .....	32
Sicherheit von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern erhöhen .....	32
Schutz vor Lkw-Abbiegeunfällen verbessern .....	33
Potenzial von Notbremsassistenten in Lkw und Bussen besser ausschöpfen .....	33
Lkw-Sicherheit durch zusätzliche Stellplätze und höhere Kontrolldichte erhöhen .....	34
Den Gefahren von Alkohol im Straßenverkehr entgegenwirken .....	35
Mehr Vorbeugung und Kontrollen gegen illegale Drogen im Straßenverkehr .....	35
Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr nicht diskriminieren .....	36
Die MPU reformieren .....	36
Bußgeldsätze stärker am Gefährdungspotenzial ausrichten und Kontrollen verbessern .....	37
Die Straßenverkehrsordnung kontinuierlich weiterentwickeln .....	37
Tempolimit auf Autobahnen wissenschaftlich analysieren .....	38
Keine Halterhaftung für Verkehrsdelikte im fließenden Verkehr .....	38
Bauliche Verkehrssicherheit erhöhen .....	39



<b>6. Mobile Verbraucherinnen und Verbraucher besser schützen</b> .....	40
Schutzniveau für Flugreisende aufrechterhalten .....	41
Flugreisende bei Insolvenzen von Fluggesellschaften besser schützen .....	41
Zahlungsmodelle für Flugreisen überprüfen .....	42
Durchsetzung von Ansprüchen Flugreisender erleichtern .....	43
Informationspflichten von Reiseveranstaltern konkretisieren .....	43
Umsetzung der europäischen Verbandsklage verbraucherfreundlich ausgestalten .....	44
Reparaturklausel in das europäische Designrecht aufnehmen – Herstellermonopol für Autoersatzteile verhindern .....	44



<b>7. Tourismus in Deutschland nachhaltig voranbringen</b> .....	45
Tourismus als politische Querschnittsaufgabe festschreiben .....	46
Die Rahmenbedingungen des Wassertourismus verbessern .....	46
Dem Boom des Reisemobiltourismus Raum geben .....	47
Barrierefreiheit touristischer Angebote verbessern .....	48
Qualität und Nachhaltigkeit touristischer Mobilität erhöhen .....	48
Strukturschwache Regionen mit Synergieeffekten stärken .....	49
Sommerferienkorridor ausweiten .....	50
Reduzierung von Verkehrslärm entlang touristisch beliebter Strecken .....	50



# 1. Nachhaltige und verlässliche Mobilität für alle möglich machen – mit dem Auto und über das Auto hinaus

Eine der Kernaufgaben für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Der ADAC unterstützt das Ziel des Pariser Klimaabkommens, die Erderwärmung deutlich unter 2°C zu halten. Um dies zu erreichen, muss der Verkehr klimaneutral werden. Gleichzeitig gilt es, Mobilität zu erhalten, denn sie ist die Grundlage für soziale, wirtschaftliche und gesellschaftliche Teilhabe. Es bedarf einer nachhaltigen und verlässlichen Mobilität für alle. Klimaschutz und Verkehr sind vereinbar. Dafür müssen sich Antriebstechnologien und Kraftstoffe ändern, und die Mobilitätsangebote besser und vielfältiger werden. Je breiter die Maßnahmen zur Einsparung von CO<sub>2</sub> im Verkehr aufgestellt sind, desto besser wird es gelingen, das Klimazwischenziel 2030 und die Klimaneutralität des Verkehrs bis 2050 zu erreichen. Diesen Wandel gilt es in den nächsten Jahren politisch zu ermöglichen und voranzutreiben.

# Den **Hochlauf der Elektromobilität** weiter vorantreiben

Die Elektromobilität ist einer von mehreren entscheidenden Bausteinen, um die Klimaneutralität des Verkehrs zu erreichen. Die in den vergangenen Legislaturperioden gesetzten guten Rahmenbedingungen für die Elektromobilität müssen deshalb konsequent genutzt, kontinuierlich evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt werden. Strom laden muss für die Verbraucherinnen und Verbraucher so einfach wie heute das Tanken sein, der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss vorangetrieben werden, die Förderinstrumente müssen an den Hochlauf der Elektromobilität angepasst werden, die Forschungsförderung ist fortzusetzen, und vor allem muss die Energiewende gelingen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Verbraucherfreundliche Lademöglichkeiten** müssen konsequent durchgesetzt werden. Insbesondere ist zu prüfen, ob die jüngste Novelle der Ladesäulenverordnung ihre Ziele erreicht, unter anderem Preistransparenz und nutzerfreundliche, barrierefreie Zahlungsmodalitäten. Bei Bedarf sollte der Gesetzgeber nachbessern und sich in der EU für einheitliche verbraucherfreundliche Regelungen einsetzen, zum Beispiel im Rahmen der Novelle der EU-Richtlinie zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID).
- » **Rascher Aufbau eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Netzes an Ladepunkten**, insbesondere Schnellladepunkten außerorts und innerorts. Die Wirkung des Schnellladegesetzes ist rechtzeitig zu evaluieren, ggf. muss nachgesteuert werden. Kommunen sind beim Aufbau von Planungs- und Beratungskompetenzen zu unterstützen.
- » **Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten Raum**, insbesondere zu Hause und am Arbeitsplatz. Dabei ist zu prüfen, ob die gesetzlichen Reformen der letzten Legislaturperiode zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten Raum (Wohnungseigentums- und Mietrechts-Novelle (WEMoG) sowie Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)) ausreichend wirken oder einer Korrektur bedürfen. Der Anschluss privater Ladeinfrastruktur sollte auch nicht an fehlenden Netzkapazitäten scheitern.
- » Die **finanzielle Förderung privater Ladestationen für Elektroautos an Wohngebäuden** ist zu verlängern, da gerade an privaten Stellplätzen großer Bedarf an Ladeinfrastruktur besteht. Das wird insbesondere dadurch belegt, dass die bisherigen Fördermittel rasch aufgebraucht waren.
- » Die **Förderkulisse für Elektrofahrzeuge ist entsprechend der Marktdurchdringung anzupassen**. Die staatlichen Prämien sollten so gestaltet sein, dass sie keine Mitnahmeeffekte bewirken und ihren Charakter als Anschubfinanzierung behalten. Vor allem dürfen sie die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nicht dauerhaft belasten.
- » **Plug-in-Hybride sollten gekoppelt an ihre tatsächliche elektrische Fahrleistung gefördert werden**, damit sie ihre potenziellen Klimavorteile entfalten und ihrer Rolle als Einstieg in die Elektromobilität gerecht werden.
- » Die **Forschungsförderung im Bereich der Elektromobilität** ist fortzusetzen, insbesondere mit Blick auf die Batterietechnik. Energiedichte, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit von Batterien sind maßgeblich sowohl für die Energiebilanz als auch für die Kundenakzeptanz dieser Antriebstechnologie.



- » Es muss schnellstmöglich ein **Ordnungsrahmen für nachhaltige Fahrzeugbatterien** geschaffen werden. Die Bundesregierung muss sich in der EU für eine effiziente und den Nachhaltigkeitszielen wirksam dienende Batterie-Verordnung einsetzen. Kern muss sein, schon bei Konzeption und Produktion der Batterien einen sparsamen und effizienten Ressourceneinsatz sicherzustellen, und nach Nutzungsende der Batterien deren leichte Wiederverwertung zu gewährleisten.
- » Die **Energiewende muss konsequent weitergeführt werden**. Sie ist zwingend nötig, um das Klimapotenzial der Elektromobilität auszuschöpfen, denn nur wenn sowohl der Fahrstrom als auch der Strom für die energieintensive Produktion von Fahrzeug und Batterie aus regenerativen Quellen stammen, ist die Elektromobilität wirklich CO<sub>2</sub>-frei.

## Klimaneutrale Mobilität technologieneutral regulieren



Damit der Straßenverkehr klimaneutral werden kann, müssen die Rahmenbedingungen technologieneutral gesetzt werden. Eine reine Fokussierung auf die Elektromobilität ist nicht zielführend. Um die Klimaziele im Verkehr zu erfüllen, reicht es nicht, die Neuwagenflotte zu betrachten. Auch der Fahrzeugbestand muss zum Klimaschutz beitragen. Dieser umfasst auf deutschen Straßen aktuell fast 48 Mio. Pkw, von denen rund 46,5 Mio. mit Benzin- und Dieselmotoren angetrieben werden. Dazu kommen noch rund 4,5 Mio. Krafträder mit diesen Antriebsarten. Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugalter der Pkw im Bestand von inzwischen rund zehn Jahren werden auch bei Hochlauf der Elektromobilität auf zehn Millionen Fahrzeuge in 2030 noch weit über diesen Zeitpunkt hinaus überwiegend Verbrennerfahrzeuge im Verkehr sein. Für sie müssen klimaneutrale Kraftstoffe eingeführt werden. Zudem wird die Elektromobilität voraussichtlich auch in Zukunft nicht jedem Mobilitätsbedarf gerecht werden können. Deshalb sollten andere Antriebsformen wie Wasserstoff und der klimaneutral betankte Verbrennungsmotor nicht dem Pkw-Verkehr vorenthalten werden. Darüber hinaus sollte nicht vergessen werden, dass weite Teile der Welt weiterhin den Verbrennungsmotor nutzen werden, da sich dort eine Ladeinfrastruktur nicht flächendeckend aufbauen lassen wird. Somit bleiben der Verbrennungsmotor beim Pkw und erneuerbare Kraftstoffe international ein Zukunftsfeld, in dem Deutschland im Interesse des globalen Klimaschutzes Kompetenz vorweisen sollte.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Förderkulisse und gesetzliche Rahmenbedingungen müssen für alle Antriebstechnologien wettbewerbsneutral gestaltet werden.** Maßstab muss sein, wie Treibhausgas-Emissionen am effizientesten vermieden werden können. Dabei muss der gesamte Lebenszyklus betrachtet werden – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Entsorgung.
- » Ein **gleichberechtigter Zugang zu neuen Technologien und Kraftstoffen** muss auch für Pkw geschaffen werden. Dabei kann ein größerer Absatzmarkt auch die Kostendegression befördern und somit auch Marktteilnehmern im Luft-, Schiffs- und Güterverkehr dienen.
- » **Kein direktes oder indirektes Verbot der Verbrennertechnologie**, etwa durch eine extreme Absenkung der Emissionsgrenzwerte im Zuge der Euro-7-Abgasnorm oder die Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte auf EU-Ebene. Der Verbrenner hat sein Effizienzpotenzial noch nicht ausgereizt und kann – klimaneutral betankt – zukünftig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

- » **Alternative Kraftstoffe sollten angerechnet werden können auf die Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Flotengrenzwerte** unter Berücksichtigung der gesamten Nutzungszeit eines Pkw.
- » **Die nationale und die europäische EU-Wasserstoffstrategie müssen konsequent umgesetzt werden. Wasserstoff sollte auch für den Einsatz im Straßenverkehr nutzbar gemacht werden – auch mit Blick auf den Pkw.** Das Ziel muss dabei die Herstellung und Nutzung von zu 100 Prozent grünem Wasserstoff sein, der keinem Sektor exklusiv vorbehalten wird. „Türkiser Wasserstoff“ aus Erdgas kann unterstützt werden, wenn ausgeschlossen ist, dass bei der Förderung unabsichtlich Methan freigesetzt wird und dadurch erhebliche Umweltschäden entstehen.
- » Die Novelle der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen (**Pkw-EnVKV**) **muss zeitnah abgeschlossen werden**, um Verbraucherinnen und Verbrauchern einen einfachen Vergleich zwischen unterschiedlichen Antrieben zu ermöglichen.

## Die Einführung klimaneutraler Kraftstoffe voranbringen

*Klimaneutrale Kraftstoffe, die auf Basis von Strom aus erneuerbaren Quellen und der Entnahme von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre hergestellt werden – eFuels –, sowie fortschrittliche Biokraftstoffe sind unverzichtbar für einen klimaneutralen Verkehr. Für ihre Produktion müssen strenge Kriterien mit Blick auf Nachhaltigkeit, Flächenkonkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und Sozialstandards gelten. Zugleich müssen sie sowohl für die Bestandsflotte als auch für Neufahrzeuge zugänglich sein. Ihre Einführung muss so gestaltet werden, dass sie die Verbraucherinnen und Verbraucher preislich nicht überfordert. Das vielfach vorgebrachte Argument der mangelnden Energieeffizienz dieser Kraftstoffe gegenüber der Direktverwendung von Strom trägt nicht. Die sogenannten Dunkelflauten in Deutschland und Europa machen ohnehin die Speicherung von überschüssigem Grünstrom erforderlich, damit zum Beispiel Windräder nicht abgeregelt werden müssen, wenn deren Strom im Netz gerade nicht gebraucht wird. Auch dabei handelt es sich um Umwandlungsprozesse, weshalb der Effizienzvorteil direkter Stromnutzung nur für einen Teil der Stromnachfrage zutrifft. Darüber hinaus sind Pkw als Nachfrager wichtig, weil sie den potenziellen Absatzmarkt in der Hochlaufphase vergrößern und damit die Investoren dazu anreizen, ihre eFuel-Produktionskapazitäten schneller aufzubauen. Davon profitieren auch die Sektoren, die nicht mit Strom klimaneutral werden können – zum Beispiel der Luftverkehr. Die Sorge, dass erneuerbare Kraftstoffe nicht ausreichend zur Verfügung stehen könnten, lässt die Möglichkeit von Importen außer Betracht. eFuels können in anderen Teilen Europas oder der Welt überall dort produziert werden, wo ausreichend Strom aus erneuerbaren Energien (EE-Strom) verfügbar ist, und dieser Strom zu niedrigen Kosten erzeugt werden kann. Voraussetzung ist, dass soziale und ökologische Standards eingehalten werden.*



### → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Alternative Kraftstoffe für Pkw über schrittweise steigende Beimischungen einführen**, so dass 2030 ein Anteil von 20 Energie-Prozent THG-arter alternativer Kraftstoffe erreicht wird. Schrittweise steigende Beimischungsquoten und die zu erwartende Kostendegression in der Produktion begrenzen den Kostenanstieg für die Verbraucherinnen und Verbraucher.
- » **Für das Inverkehrbringen neuer klimaneutraler Kraftstoffe müssen die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden.** Dafür sind die EU-Kraftstoffqualitätsrichtlinie und darauf aufbauend die 10. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (BImSchV) anzupassen.

- » Zuverlässige und belastbare **Herstellerfreigaben für die Nutzung alternativer Kraftstoffe** und ihre höhere Beimischung in Neu- ebenso wie in Bestandsfahrzeugen.
- » Intensivere Information und **Aufklärung über den heute schon verfügbaren E10-Kraftstoff**. Würden schon heute alle Pkw mit E10 betankt, die dafür von den Herstellern freigegeben sind, könnten bis zu drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich eingespart werden.
- » **E20 zulassen** unter der Voraussetzung, dass Nachhaltigkeitsanforderungen (insbesondere keine Verwendung von Anbaubiomasse) erfüllt werden, eine entsprechende Kraftstoffnorm verabschiedet wurde, und die Hersteller Fahrzeuge dafür freigegeben haben.
- » **Klimaneutrale Kraftstoffe auf die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw anrechnen** mit einem angemessenen Verfahren (unter anderem mit realistischen Annahmen für die lebenslange Laufleistung einschließlich der Nutzung nach Export des Altfahrzeugs in Nicht-EU-Staaten und des Kraftstoffverbrauchs im realen Betrieb). Dafür sollte sich Deutschland auf EU-Ebene einsetzen.

## Ein attraktives Angebot verschiedener Mobilitätsoptionen für die Verbraucherinnen und Verbraucher schaffen

*Um die Klimaziele im Verkehr 2030 und 2050 zu erreichen, ist ein technologieoffener Pfad zu klimaneutralen Antrieben und Kraftstoffen im motorisierten Individualverkehr allein nicht ausreichend. Es müssen mehr Menschen multimodal unterwegs sein, öfter auf Alternativen wie Fahrrad, ÖPNV und die Schiene umsteigen oder Wege einsparen (etwa durch vermehrtes Homeoffice). Dafür brauchen wir geeignete Anreize und attraktive Angebote für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Nur dort, wo die Alternativen bedarfsgerecht, verfügbar, verlässlich, bezahlbar, komfortabel und sicher sind, werden die Menschen ihr Mobilitätsverhalten gerne und freiwillig ändern.<sup>1</sup>*

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Eine **höhere Attraktivität der Eisenbahn mit Blick auf den Personen- und Güterverkehr**. In diesem Sinne müssen zügig Engpässe beseitigt und die Schiene weiter elektrifiziert, mehr Groß- und Mittelstädte an den Fernverkehr angebunden und der Deutschlandtakt umgesetzt werden.
- » Den **ÖPNV stärken und attraktiver machen** durch Ausbau von Infrastruktur und Angebot, bessere Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten und attraktive Tarife, verbesserte Information und höhere Zuverlässigkeit sowie weniger Zugangsbarrieren.
- » Die in den vergangenen Jahren erheblich ausgeweiteten **Investitionsmittel für den ÖPNV** (GVFG-Mittel) und die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalisierungsmittel) müssen für diese Zwecke zielgerichtet eingesetzt werden.

<sup>1</sup> Siehe Kapitel 2 – Multimodale, vernetzte Mobilität in der Stadt und auf dem Land

- » Ein **besseres Mobilitätsangebot für Pendlerinnen und Pendler**, insbesondere durch den Ausbau des ÖPNV im Umland einschließlich ausreichender Abstellmöglichkeiten an den Umsteigepunkten (Park&Ride und Bike&Ride).
- » **Sichere Wege für mehr Radverkehr** schaffen, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land.

## Luftqualität verbessern und individuelle Mobilität bewahren

*Die Luftqualität in den Städten hat sich in den vergangenen Jahren insgesamt deutlich verbessert. Dazu hat die Flottenerneuerung wesentlich beigetragen. Doch auch der weitere Ausbau alternativer Mobilitätsangebote und die Optimierung des Verkehrsflusses spielen eine wichtige Rolle, um diese Entwicklung für die Zukunft zu verstetigen und zu stärken. Es muss vermieden werden, die Mobilität einzuschränken. Fahrverbote als drastischer Eingriff in Eigentums- und Freiheitsrechte kommen nur dann als Mittel zur Reduktion der Schadstoffemissionen in Städten in Frage, wenn alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft und ohne Erfolg geblieben sind. Ebenso wichtig ist, die Abgasgrenzwerte am technisch Machbaren orientiert weiterzuentwickeln und damit direkt an der Quelle anzusetzen. Der Verbrenner kann sauber sein. Das zeigen neue Pkw, die heutige Emissionsstandards teilweise erheblich unterschreiten.*



### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Bei der Revision der Luftqualitätsrichtlinie und der Gestaltung der Euro-7-Abgasnorm ist von Anfang an darauf zu achten, dass sich die **Grenzwerte am technisch Machbaren orientieren** und Emissions- und Immissionsgrenzwerte zusammenspielen.
- » **Darüber hinaus muss Euro 7 eine Abgasnorm bleiben**, andere Emissionen – zum Beispiel aus Reifen- oder Bremsenabrieb – sind gesondert zu regulieren.
- » **Alternativen zum Pkw-Verkehr in Städten** müssen auch unter dem Gesichtspunkt einer besseren Luftqualität weiter ausgebaut und attraktiv gestaltet werden.
- » Die **Luftqualität kann nur über ein ganzes Bündel von Maßnahmen verbessert werden**. Ähnlich wie im Klimaschutz gibt es nicht die eine Lösung, die die vielfältigen Ursachen für negative Einflüsse beseitigt. Neben der Modernisierung der großen Fahrzeugflotten in öffentlicher und privater Hand gehört dazu auch die Optimierung des Verkehrsflusses, zum Beispiel durch eine adaptive Verkehrssteuerung, denn vor allem Anfahren und Beschleunigen sowie Bremsen verursachen erhöhte Emissionen. Flächendeckendes Tempo 30 innerorts ist keine zielführende Lösungsoption und führt zu Ausweichverkehren in bis dato verkehrsberuhigte Gebiete.

# Bezahlbarkeit der Mobilität für alle gewährleisten



*Klimaschutzmaßnahmen haben ihren Preis: Neue Technologien, neue Antriebe, neue klimaneutrale Kraftstoffe und der Ausbau der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr kosten viel Geld – auch wenn sie am Ende weniger kostspielig sind als die Folgen eines ungebremsten Klimawandels. Gleichzeitig sind die Menschen in Deutschland angewiesen auf Mobilität, um ihr Leben sozial und wirtschaftlich gestalten zu können. Deshalb dürfen sie finanziell nicht überfordert werden. Das Gesamtsystem der im Verkehr erhobenen Steuern und Abgaben muss dazu im Blick behalten werden. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben, insbesondere auch für Haushalte mit niedrigem Einkommen, nicht zuletzt um die gesellschaftliche Akzeptanz einer Umgestaltung des Verkehrssystems zu sichern.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Änderungen im Preisgefüge müssen planbar und verlässlich sein**, damit die Menschen ausreichend Zeit haben, sich und ihr Mobilitätsverhalten darauf einzustellen.
- » **Einseitige Belastungen dürfen nicht isoliert von anderen Abgaben bewertet werden.** So würde etwa eine Angleichung der Energiesteuerrichtlinie für Benzin- und Dieselmotoren eine entsprechende Entlastung vom Dieselmotorschlag im Bereich der Kfz-Steuer voraussetzen.
- » **Kostensteigerungen müssen sozial abgefedert werden.** Mit dem Brennstoffemissionshandelssystem ist die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehr gestartet. Vor jeder Weiterentwicklung oder Preiserhöhung ist sorgfältig zu prüfen, ob für die Menschen attraktive und bedarfsgerechte Mobilitätsalternativen zur Verfügung stehen. Übermäßige Belastungen für die Menschen müssen auch künftig kompensiert werden, zum Beispiel mit Hilfe der Entfernungspauschale oder Mobilitätsprämie.
- » Die grundsätzliche **Entscheidungsfreiheit über die Einführung wie auch die Wahl eines Mautsystems für Pkw (zeit- oder streckenbasiert) muss auf nationaler Ebene bleiben.** Die Revision der europäischen Wegekosten-Richtlinie darf nicht zur Einführung einer obligatorischen Maut für Pkw führen. Es darf auch nicht zu obligatorischen „Gebühren für externe Kosten“ (zum Beispiel Lärm, Luftverschmutzung) kommen, denn das käme einer streckenabhängigen Maut „durch die Hintertür“ gleich.



## 2. **Multimodale, vernetzte Mobilität** in der Stadt und auf dem Land

Das Bedürfnis der Menschen, mobil zu sein, ist unverändert hoch. Alles spricht dafür, dass die Mobilität nach Bewältigung der Corona-Krise wieder erheblich anwachsen wird. Deshalb braucht Deutschland ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das allen Verbraucherinnen und Verbrauchern eine sichere, umweltfreundliche, bedürfnisgerechte, verlässliche und bezahlbare Mobilität sichert. Hierfür wird eine breite Vielfalt von gut aufeinander abgestimmten Angeboten und Mobilitätsoptionen im Nah-, Regional- und Fernverkehr benötigt, in der alle Verkehrsträger miteinander vernetzt sind. Dabei unterscheiden sich die Herausforderungen in Stadt und Land deutlich voneinander. In den Städten wird der Platz zunehmend knapper, und die Konkurrenz um die Verkehrsflächen verschärft sich, begleitet von einer immer stärker polarisierten Debatte über die Rollenverteilung zwischen den Verkehrsträgern. Dabei liegt die Lösung nicht darin, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Vielmehr braucht es ein ausgewogenes Miteinander von Auto- und Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern sowie ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern. Nur so lassen sich Kompromisse für nachhaltige Lösungen erreichen, die von allen Betroffenen akzeptiert werden. Ganz anders stellt sich die Situation im städtischen Umland und im ländlichen Raum dar, wo das Auto unverändert die tragende Säule der Mobilität bleibt. Auf dem Land ist die Zufriedenheit der Menschen mit ihrer Mobilitätssituation hoch – solange sie Zugang zu einem Auto haben. Deshalb brauchen die Verbraucherinnen und Verbraucher im ländlichen Raum attraktive Mobilitätsalternativen über das Auto hinaus.

# Mehr Verlässlichkeit und **bessere Angebote für den Fernverkehr schaffen**



*Für die meisten Menschen bleibt – auch über die Zeit der Corona-Pandemie hinaus – das Auto mit großem Abstand das wichtigste Verkehrsmittel im Fernverkehr. Deshalb benötigt Deutschland auch in der Zukunft ein bedarfsgerechtes und gut ausgebautes Fernstraßennetz. Der öffentliche Verkehr muss nach dem Einbruch der Fahrgastzahlen in der Corona-Pandemie stabilisiert und gestärkt werden, und er muss das Vertrauen der Passagiere zurückgewinnen. Damit Fernbus und Eisenbahn für mehr Reisende zu einer attraktiven Alternative zum eigenen Auto werden, müssen sie verlässlicher und in der Reisekette schneller werden, sowie besser mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt werden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Die Bundesfernstraßen müssen zuverlässiger werden. Dafür müssen sie rechtzeitig erhalten, umfassend modernisiert, bedarfsgerecht ausgebaut und verlässlich finanziert werden.** Bundesweit ist ein verbessertes Baustellen- und Verkehrsmanagement nötig. Aus Nutzersicht sind dabei wesentliche Ziele, die Bauzeiten zu verkürzen und insbesondere die Staus zu verringern. Die Autobahngesellschaft des Bundes bietet die Chance, mehr Effizienz bei der Planung und Umsetzung in der Fläche zu gewährleisten. Die Rastanlagen an den Autobahnen sind mit ausreichend Schnellladesäulen für Elektrofahrzeuge auszustatten.
- » Bei der Eisenbahn ist ein ehrgeiziges Programm zur Stärkung des Personenfernverkehrs umzusetzen und der Wettbewerb zu stärken. **Der ADAC bekennt sich dazu, einen verkehrspolitischen Schwerpunkt auch auf die Schiene zu legen.** Sie ist ein wichtiger Baustein für ein vielfältiges Mobilitätsangebot und zum Erreichen der Klimaziele. Damit künftig mehr Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird, müssen Pünktlichkeit, hohe Qualität und guter Service zum Markenzeichen der Eisenbahnen werden. Infrastrukturseitig sind Kapazität und Zuverlässigkeit so zu steigern, dass die Zugbetreiber attraktive, umsteigefreie oder gut vertaktete Verbindungen anbieten können. Im Sinne einer multimodalen Vernetzung sollten Fernbus-Bahnhöfe grundsätzlich zentral gelegen sein und eine gute Anbindung an den ÖPNV haben. Zahlreiche Fernbusbahnhöfe müssen noch nutzerfreundlich und barrierefrei um- oder ausgebaut werden. Mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat der Schienenpersonenfernverkehr einen klimafreundlichen Wettbewerber erhalten, dessen Potenzial genutzt werden sollte.
- » **Bessere Anbindung und Vernetzung von Luftverkehr, Eisenbahn und Bus:** Zwar wurden Flughäfen in den letzten Jahren immer besser an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr mit Bus und Bahn angebunden. Dennoch muss an einigen wichtigen Standorten noch gehandelt werden, damit sie aus der Region besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, und die Anreise zu internationalen Flugreisen auch ohne innerdeutschen Zubringerflug leichter wird.

# Stadtverkehr auch mit dem Auto multimodal, vernetzt und effizient organisieren

*Immer mehr Menschen leben in Städten. Andere pendeln regelmäßig in die Städte ein, um dort zu arbeiten, sich zu versorgen oder ihre Freizeit zu verbringen. Der Platz ist vielerorts knapp, die Konkurrenz um die Verkehrsflächen nimmt zu. In den Städten wächst die Herausforderung, Lebensqualität, Gesundheit, Klimaschutz und Mobilität zu vereinen, und den Interessen von Anwohnerinnen und Anwohnern, Einpendelnden, Besucherinnen und Besuchern sowie der Wirtschaft gleichermaßen gerecht zu werden. Weder der Individualverkehr noch der ÖPNV sind für sich allein in der Lage, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu bedienen. Ziel muss daher ein intelligent verknüpftes Miteinander aller Mobilitätsangebote sein: ein leistungsstarker ÖPNV und attraktive Bedingungen für Fuß- und Radverkehr ebenso wie ein effizienter motorisierter Individualverkehr (MIV). Die Aufteilung des Straßenraums sollte die Stärken aller Verkehrsmittel optimal zur Geltung bringen, Erreichbarkeit gewährleisten und allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Sinne eines Gesamtsystems Stadtverkehr nutzen. Denn auch das Auto wird im Stadtverkehr der Zukunft gebraucht, gerade für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen, für Personbeförderungsdienste, Einkäufe sowie Liefer- und Wirtschaftsverkehre. Für Besucherinnen und Besucher oder Einpendelnde sind zudem heute vielfach noch keine Alternativen verfügbar.*



## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Der **städtische Autoverkehr ist auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln**, um Ausweichverkehre in Wohngebiete und Nebenstraßen zu vermeiden, unter anderem durch differenzierte innerstädtische Geschwindigkeitsniveaus. Von Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts sollte daher abgesehen werden.
- » Bei der Neuaufteilung des knappen Verkehrsraumes sind **etablierte Planungs- und Beteiligungsprozesse einzuhalten, um** über dauerhafte, sichere Lösungen den Konsens aller Betroffenen und **gesellschaftliche Akzeptanz zu sichern**.
- » Wenn Parkstreifen für andere Verkehrsträger oder Nutzungszwecke umgewidmet werden, müssen **alternative Parkmöglichkeiten** geschaffen werden (zum Beispiel Parkflächen in Quartiersgaragen, Parkhäusern, Tiefgaragen oder automatische Parksysteine). Insbesondere ist auf Parkraum für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen zu achten.
- » Es sollten innovative Lösungen erprobt werden, um das **Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen am Straßenrand für den Autoverkehr** sicher und ohne Behinderung Dritter möglich zu machen. Dafür sollten Haltemöglichkeiten vor Arztpraxen oder Altersheimen sowie Liefer- und Ladezonen mit entsprechenden Markierungen und Verkehrszeichen im Rahmen von Modellversuchen erprobt werden.

# Den öffentlichen Verkehr stärken und attraktiver machen

Um den Menschen attraktive Mobilitätsoptionen anzubieten und den Straßenverkehr zu entlasten, brauchen wir in der Stadt und auf dem Land einen leistungsfähigen und starken öffentlichen Verkehr, der überall verfügbar, zuverlässig, komfortabel und bezahlbar ist. Um die Potenziale des öffentlichen Verkehrs weiter auszuschöpfen, verlangen städtische und ländliche Regionen nach unterschiedlichen Lösungen. Während der ÖPNV in Ballungsräumen vor der Corona-Pandemie oftmals an seine Kapazitätsgrenzen stieß, ist die Herausforderung in ländlichen Regionen vor allem die Verbesserung eines flächendeckenden Angebots, zum Beispiel durch höhere Taktfrequenz des Linienverkehrs. Ein wichtiges Qualitätskriterium für den ÖPNV stellt auch die Barrierefreiheit dar. In den vergangenen Jahren wurde der barrierefreie Ausbau des ÖPNV intensiv vorangetrieben. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) müssen die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen darlegen, wie sie das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV möglichst bis zum 1. Januar 2022 erreichen wollen. Hier besteht noch erheblicher Handlungsbedarf.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Die **Finanzierung eines attraktiven ÖPNV** ist weiter sicherzustellen, sein Ausbau und die Förderung durch den Bund ist fortzusetzen, insbesondere zur Schließung von Netzlücken.
- » Eine **bessere Qualität des ÖPNV-Angebots**, insbesondere kürzere Takte, höhere Zuverlässigkeit und aktuelle Informationen für Fahrgäste.
- » **Einfachere Tarifsysteme für mehr Nutzerfreundlichkeit und flexiblere Ticket-Angebote**, zum Beispiel für Homeoffice-Nutzerinnen und -Nutzer sowie Teilzeitbeschäftigte, die nicht an fünf Tagen in der Woche unterwegs sind.
- » Der **ÖPNV ist besser mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen**, auch im Umland der Ballungsräume. **Inter- und multimodale Mobilitätslösungen** müssen für die Nutzerinnen und Nutzer leicht zugänglich und einfach gestaltet sein.
- » Die Möglichkeiten des PBefG für eine **Integration von Sharing-Angeboten in den ÖPNV** sollten genutzt werden.
- » Perspektivisch sind die **Kosten im ÖPNV-Betrieb durch fahrerlose Linienverkehre zu verringern** und dazu neue rechtliche Möglichkeiten für Pilotanwendungen zu nutzen.
- » Es ist zu überprüfen, ob die Vorgaben des PBefG zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV umgesetzt wurden. Künftig sollte auch der **Ausbau von barrierefreien Informationsangeboten** stärker vorangetrieben werden. Denn die vollständige Barrierefreiheit umfasst die gesamte Nutzung des ÖPNV und beginnt bereits bei der Fahrplanauskunft.
- » **Bessere barrierefreie Mobilitätsangebote auch für Menschen mit kognitiven Einschränkungen**. Bisher liegt der Fokus vor allem auf den Anforderungen von körperbehinderten sowie hör- und sehbehinderten Menschen.

# Sichere Wege für **mehr Radverkehr** schaffen

Radfahren wird immer beliebter, und der Radverkehr nimmt weiter zu. Gleichzeitig drängen neue Zweirad-Varianten wie Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern, Pedelecs und E-Tretroller auf die Radverkehrsanlagen, der Raum dort wird knapper und es besteht Handlungsbedarf. Zudem zeigt der ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ regelmäßig, dass Radfahrende diejenigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind, die sich subjektiv am wenigsten sicher fühlen. Auch die Unfallzahlen belegen, dass für die Sicherheit von Radfahrenden mehr getan werden muss.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs müssen mit sicheren, schnellen und komfortablen Verbindungen verknüpft werden. Dafür ist ein **hierarchisch gestuftes Radverkehrswegenetz** nötig.
- » **Radwege und Radfahrstreifen müssen dem wachsenden Bedarf angepasst und sicher ausgebaut werden**, Lücken und Kapazitätsengpässe im Radverkehrsnetz sind zeitnah zu beseitigen.
- » **Möglichst separierte Führungen von Rad- und Autoverkehr** realisieren, um Konfliktsituationen zu verhindern. Radwege und Radfahrstreifen in ausreichender Breite entlang der Hauptverkehrsstraßen einrichten. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, ist über alternative Führungen durch die Wohngebiete (vor allem in Form von Fahrradstraßen) nachzudenken.
- » Den **Bau von Radschnellwegen vorantreiben**, um die Nutzung des Fahrrads auf längeren Strecken – zum Beispiel Pendeln mit dem Pedelec – zu fördern.
- » Die **Radwegebenutzungspflicht aus Sicherheitsgründen beibehalten**.



# Fußgängerinnen und Fußgängern sicheren Raum geben



Etwa ein Fünftel aller Wege in Deutschland wird zu Fuß zurückgelegt. Fast jeder Weg startet und endet mit einem Fußweg. Deshalb muss eine moderne und ganzheitliche Mobilitätspolitik auch die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger stärker berücksichtigen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Ausreichend **breite Gehwege**.
- » **Fuß- und Radwege sind nach Möglichkeit zu entflechten**, um Konfliktsituationen zu verhindern.
- » Ausreichende und **attraktive Verweil- und Ruhemöglichkeiten**, um den Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger aufzuwerten.
- » **Querungshilfen erweitern** und Knotenpunkte auch für Fußgängerinnen und Fußgänger sicher und zügig passierbar machen.

# Die Mobilität auf dem Land sichern

Die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum wird immer wichtiger. In ländlichen Regionen ist der demografische Wandel besonders zu spüren: Die Bevölkerung geht zurück, wird immer älter, und ortsnahe Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen schwinden. Um die soziale und wirtschaftliche Teilhabe für die Menschen weiterhin zu gewährleisten, muss die Anbindung ländlicher Räume an die Zentren sichergestellt sein. Dabei spielt das Auto auch künftig eine zentrale Rolle: Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stößt, ist das Auto heute oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen zurückzulegen. Zusätzlich brauchen wir aber auch im ländlichen Raum bessere und möglichst umweltfreundlich gestaltete Mobilitätsalternativen, nicht zuletzt für Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen, ganz im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe auch im ländlichen Raum**, denn dort bleibt das eigene Auto auch in Zukunft die tragende Säule der Mobilität.
- » **Ausbau eines verlässlichen öffentlichen Verkehrsangebots im ländlichen Raum**, um die Mobilität ohne Pkw zu verbessern. Zu diesem Zweck muss der ÖPNV im ländlichen Raum auskömmlich finanziert werden.
- » **Für einen attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum** müssen verstärkt **flexible und pragmatische Lösungen** genutzt werden, zum Beispiel in Form von mehr On-Demand-Verkehren, dem Einsatz kleinerer Fahrzeuge oder dem fahrerlosen Betrieb.

- » Der Bund muss engmaschig beobachten, ob die Kommunen den mit der Reform des **PBeFG** gewonnenen **Gestaltungsspielraum ausschöpfen** (können), damit er gezielt fördern und im Zweifel frühzeitig gesetzgeberisch nachsteuern kann.
- » **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur**, denn nicht alle Wege im ländlichen Raum sind weit – es fehlt jedoch an einer Infrastruktur neben der Straße. Bessere Bedingungen für den Radverkehr eröffnen neue Mobilitätsoptionen auch im ländlichen Raum.

## Stadtrand und Umland besser anbinden

*Städte und ihr Umland sind eng miteinander verflochten. Die Städte übernehmen zahlreiche öffentliche Versorgungsfunktionen auch für die umliegende Region. Deshalb müssen die Städte nicht nur für Wirtschafts- und Einkaufsverkehr erreichbar bleiben, sondern auch für Pendlerströme, ebenso wie für den Tourismus und andere Besucherinnen und Besucher. Im Corona-Lockdown ist der tägliche Pendlerverkehr deutlich zurückgegangen. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Verkehr nach der Pandemie wieder deutlich anwachsen wird. Für die Städte wächst die Herausforderung, den Verkehr mit den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner nach mehr Lebensqualität, Gesundheits- und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Bessere Lösungen sind dabei insbesondere für die Pendlerinnen und Pendler erforderlich. Steigende Mieten und zu wenig Wohnraumangebote in den Städten, aber auch persönliche Umstände und Motive haben in den letzten Jahren die Pendlerzahlen und die Pendeldistanzen weiter anwachsen lassen. Viele Pendlerinnen und Pendler sind dabei heute auf das Auto angewiesen, weil bedarfsgerechte Alternativen nicht zur Verfügung stehen.*



### → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Anschluss des städtischen ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur an das Umland.**
- » Der **Ausbau vernetzter inter- und multimodaler Mobilität für Pendlerinnen und Pendler** muss ein Schwerpunkt werden. Dafür muss das Angebot von Park&Ride- und Bike&Ride-Plätzen im Umland der Ballungsräume verbessert werden.
- » **Innerstädtische Umsteigepunkte und Mobilitätsstationen** müssen **bedarfsgerecht ausgebaut** werden, um den Umstieg vom Auto in den ÖPNV zu fördern und so die Stadtzentren von Verkehr zu entlasten.
- » **Pendlerpauschale und Mobilitätsprämie** müssen erhalten und kostenorientiert fortgeschrieben werden.
- » **Auf eine City-Maut ist zu verzichten**, da die Zufahrt in Städte keine Frage des Einkommens sein sollte. Die Herausforderungen sollten durch attraktive Alternativen wie besseren ÖPNV und Radverkehr gelöst werden.

# Sharing-Angebote in der Stadt und auf dem Land sinnvoll einbinden



„Nutzen statt besitzen“ in Form von Carsharing, Bikesharing, Ridesharing oder Ähnlichem kann ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität werden. Sharing-Angebote stellen eine Alternative zum eigenen Pkw dar oder helfen, die letzte Meile vom und zum ÖPNV zu überbrücken. Als wirkliche Alternative kommen diese Angebote aber erst in Frage, wenn Sharing auch für die dezentral wohnende Bevölkerung verfügbar gemacht wird. Dazu ist aber ein Ausbau des Angebots im gesamten Stadtgebiet sowie in das Umland notwendig. Dabei ist entscheidend, dass Sharing-Dienste das Verkehrssystem in der Praxis tatsächlich sinnvoll ergänzen und entlasten, und nicht zu mehr Verkehr und höheren Sicherheitsrisiken führen. Vielversprechend erscheinen insbesondere Konzepte, die in den ÖPNV integriert sind und somit helfen, MIV und ÖPNV zu verknüpfen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Erprobung neuer intermodaler Konzepte** und Ausbau von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV.
- » **Datenschutz bei App-basierten Sharing-Angeboten** gemäß den nationalen und europäischen Richtlinien.

# Mobilität über die Verkehrspolitik hinaus gestalten

Politik für die Mobilität der Zukunft muss über die Verkehrspolitik im engeren Sinne hinausblicken. Urbane Mobilität darf nicht allein auf die verkehrlichen Aspekte reduziert werden, sondern muss auch im Städtebau mitgedacht werden. Kompakte Siedlungsstrukturen mit hoher Nutzungsmischung lassen viel Kfz-Verkehr gar nicht erst entstehen und ermöglichen es, dass ein großer Teil der Wege fußläufig oder mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Ebenso müssen städtische Verkehrsprobleme immer im regionalen Kontext angegangen werden. Eine integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung muss deshalb die Mobilitätsbedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern sowie Anwohnerinnen und Anwohnern gleichermaßen berücksichtigen. Eine stärkere Flexibilisierung und die fortschreitende Digitalisierung können dazu beitragen, Verkehrsströme zu entzerren und die Infrastruktur gleichmäßiger auszulasten. Beides hat in der Lockdown-Phase der Corona-Pandemie in Deutschland einen enormen Schub erhalten. Digitalisierte Behördenleistungen, flexibilisierte Arbeitszeiten, Homeoffice sowie Telefon- und Videokonferenzen, die Reduzierung von Dienstreisen oder die Entzerrung von Ferienkorridoren, Schulbeginn oder Ladenöffnungszeiten können auch in Zukunft helfen, Verkehrsspitzen zu glätten. Nach der Pandemie wird es darauf ankommen, diese neuen Erfahrungen in die Zukunft zu überführen, wo immer dies sinnvoll und möglich ist.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Kompetenzen der Regionalplanung zu stärken**, um die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung besser zu steuern.
- » **Digitalisierung und Flexibilisierung stärker zu nutzen**, um Verkehrsspitzen zu glätten und die Verkehrsinfrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im Auto- und Radverkehr effizienter auszulasten.



### 3. Eine **zukunftsfähige** **Infrastruktur** schaffen

Unsere Gesellschaft braucht Mobilität, und Mobilität braucht Infrastruktur – seien es Straßen, Fahrradwege, Schienenstränge oder auch Datenleitungen. Die Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur sind hoch: Sie soll Erreichbarkeit sicherstellen, nachhaltige Mobilität ermöglichen und anregen, Sicherheit fördern, Verkehr sinnvoll kanalisieren, dabei aber Engpässe vermeiden. Nicht zuletzt: Ihre Nutzung muss für die Menschen bezahlbar bleiben. Ein hohes Investitionsniveau in die Verkehrsinfrastruktur ist deshalb von entscheidender Bedeutung. Erhalt und Modernisierung in allen Bereichen sind notwendig, ein Ausbau vielerorts erforderlich. Die Anstrengungen zu besseren Infrastrukturen für Straßen- und Bahnverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr dürfen ebenso wenig nachlassen wie der Infrastrukturausbau für alternative Antriebe und Kraftstoffe. Nur so kann den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine breite Palette an Mobilitätsangeboten zur Verfügung gestellt werden. Aber auch für den Gütertransport sind Straßen, Schienen und Wasserstraßen fit für die Zukunft zu machen.

# Ein hohes Investitionsniveau bei den Bundesverkehrswegen erhalten

*Die Überjährigkeit im Bundeshaushalt, die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung und der Investitionshochlauf waren wichtige Schritte, um die Investitionen in die Straße nicht nur zu erhöhen, sondern auch effizienter zu gestalten. Daran muss angeknüpft und das erreichte Investitionsniveau verstetigt werden. Die Straße wird weiter wichtig sein für die Mobilität in Deutschland – sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr. Eine marode Straßeninfrastruktur mit stau- und damit emissionsintensiven Engpässen würde Kernziele in der Verkehrssicherheit ebenso wie im Klimaschutz konterkarieren. Das kann sich Deutschland nicht leisten – auch nicht, wenn finanzielle Spielräume wieder enger werden. Eine intakte Infrastruktur ist Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg und damit auch für dauerhaft solide öffentliche Haushalte.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Fortschreibung des Investitionsniveaus in die Bundesverkehrswege und die Bundesfernstraßen auf dem aktuellen Niveau in den kommenden Jahren, um die Ziele des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) erreichen zu können.
- » Regelmäßige, transparente und allgemein zugängliche **Veröffentlichung eines** auf Basis objektiver Kriterien und Bewertungsschemata erstellten **Infrastrukturzustandsberichts** für die Bundesfernstraßen. Dies würde Transparenz herstellen und eine sachliche Debatte über den notwendigen Investitionsbedarf ermöglichen.
- » Langfristige **Absicherung der Investitionsmittel** für die Verkehrsinfrastruktur über den Bundeshaushalt.
- » Massiver **Ausbau digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze** entlang der Bundesfernstraßen.

## Bedarfsgerechten Straßenbau auch künftig ermöglichen



*Deutschland braucht eine moderne Straßenverkehrsinfrastruktur, dies gilt insbesondere auch für ländliche Gebiete. Beim Aus- und Neubau hat der BVWP 2030 einen Schwerpunkt auf die Beseitigung von Verkehrsengpässen gesetzt. Der Neubau von Bundesstraßen dient überwiegend der Entlastung von stark frequentierten Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr. Davon profitieren die Anwohnerinnen und Anwohner in den Ortschaften unmittelbar durch weniger Lärm, bessere Luftqualität und höhere Verkehrssicherheit. So können Orte wieder lebenswert werden. Der Neubau von Bundesfernstraßen sollte daher nicht ausgeschlossen werden. Ebenso wenig sinnvoll wäre es, Straßenbaumittel auf andere Verkehrsträger zu verschieben. Die Investitionsmittel fließen hier bereits heute in den Erhalt und die Modernisierung der Bundesfernstraßen.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Der **Neubau von Straßen muss weiter möglich sein**, auch wenn der Grundsatz „Erhalt und Ausbau vor Neubau“ gilt.
- » Der **Bundesverkehrswegeplan 2030** setzt insgesamt die richtigen Prioritäten – er **muss weiter umgesetzt werden**.
- » Der **Ausbau der Schiene muss unabhängig von der Straße angemessen finanziert werden** – die Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

## Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben

*Hier ist vor allem in der vergangenen Legislaturperiode viel erreicht worden. Soll das Fahrrad als Alternative zum Pkw attraktiver werden, müssen diese Investitionen verstetigt werden. Da der Bund aber aus guten Gründen nur für das übergeordnete Verkehrsnetz zuständig ist, sollte an der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern grundsätzlich nicht gerüttelt werden. Die Länder und vor allem die Kommunen vor Ort wissen am besten, wo die Radinfrastruktur ausgebaut werden muss.*

## → Wofür wir uns einsetzen: <sup>2</sup>

- » Weiterer **Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen**. Die dafür vorgesehenen Bundesmittel sind zu verstetigen und bedarfsgerecht anzupassen.
- » **Konsequente Nutzung** der auf Bundesebene bereitgestellten **Förderprogramme zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** durch die Kommunen.
- » Der Nationale Radverkehrsplan (**NRVP 3.0**) ist **zielgerichtet umzusetzen**.
- » Die als Folge der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen bei den Kommunen **frei werdenden Mittel sind für den Ausbau der Radinfrastruktur einzusetzen**.



<sup>2</sup> Siehe auch Kapitel 2 Multimodale, vernetzte Mobilität in der Stadt und auf dem Land

# Schneller planen und bauen – Planungsbeschleunigungsgesetze umsetzen und evaluieren

*Nach wie vor vergeht bei Infrastrukturvorhaben in Deutschland von der ersten Planung bis zur Realisierung häufig mehr als ein Jahrzehnt. In der vergangenen Legislaturperiode sind mehrere Gesetze verabschiedet worden, die diesem Problem abhelfen sollen. Diese Gesetze gilt es nun konsequent anzuwenden und möglichst frühzeitig zu evaluieren, um bei Bedarf rechtzeitig nachsteuern zu können. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen beschleunigt werden, ohne angemessene Beteiligungsrechte zu beschneiden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Aufbau zusätzlicher Planungskapazitäten** für Verkehrsinfrastrukturprojekte in den zuständigen Behörden.
- » **Frühzeitige Evaluation** des Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und des Maßnahmenvorbereitungsgesetzes sowie bei Bedarf deren Überarbeitung.
- » Ausreichender – auch finanzieller – **Handlungsspielraum für die Kommunen** zum Ausbau und Erhalt ihrer Verkehrsinfrastrukturen.

# Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe vorantreiben

*Der flächendeckende und bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur ist nach wie vor eine Herausforderung für den Hochlauf der Elektromobilität. Hier ist in den vergangenen beiden Legislaturperioden einiges erreicht worden. Das gilt es konsequent fortzusetzen, und wo nötig, nachzusteuern. Da Klimaschutz im Verkehr nicht ausschließlich mit Elektromobilität erreicht werden kann, bedarf es auch einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Vielfach kann die vorhandene Tankstellen- und Pipelineinfrastruktur genutzt werden. Dies gilt jedoch nicht oder nur sehr begrenzt für Wasserstoff.*

## → Wofür wir uns einsetzen:<sup>3</sup>

- » **Ladesäulenverordnung und Schnellladegesetz** sind auf Basis der Kriterien Flächendeckung, Bedarfsgerechtigkeit und Komfort **umzusetzen und zu evaluieren**. Das Laden von Strom muss so bequem sein wie das Tanken von herkömmlichen Kraftstoffen.
- » Die **Miet- und Eigentumsgesetzgebung** ist hinsichtlich weiterhin bestehender Hindernisse für die Installation von Ladepunkten in Tiefgaragen zu **evaluieren**.
- » **Tankstellen und Leitungsnetze für Wasserstoff** sind bedarfsgerecht auszubauen.

<sup>3</sup> Siehe Auch Kapitel 1 Nachhaltige und verlässliche Mobilität – mit dem Auto und über das Auto hinaus



## 4. **Mobilität von morgen** – digital und vernetzt

Die Digitalisierung bietet erhebliche Chancen für eine saubere, effizientere und bedarfsorientierte Mobilität ebenso wie für mehr Komfort, Verlässlichkeit und Planbarkeit. Ob Verbraucherinformationen, datengetriebene Dienstleistungen, digitale Verkehrslenkung, autonome Fahrzeuge oder die Vision einer nahtlosen multimodalen Mobilitätskette: Mit der zunehmenden Digitalisierung erhält die Mobilitätsdebatte neue Perspektiven, aber auch neue Herausforderungen. Dabei muss sichergestellt werden, dass der rechtliche Rahmen den Anforderungen einer digitalen Welt gerecht wird, sowohl mit Blick auf Sicherheit und fairen Wettbewerb als auch bei effektivem Datenschutz und dem Schutz der Rechte von Verbraucherinnen und Verbrauchern.

# Datentransparenz & Datensicherheit im vernetzten Pkw erhöhen



Zurzeit wissen nur die Fahrzeughersteller im Detail, welche Daten in Autos erzeugt, verarbeitet, gespeichert und gesendet werden. Hier ist für mehr Transparenz und bessere Information für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu sorgen. Daneben muss dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung Rechnung getragen werden. Verbraucherinnen und Verbraucher sollten die Wahl haben, ob und wem die im Zuge ihrer Autofahrten entstehenden personenbezogenen Daten zur Verfügung gestellt werden können, gesetzlich vorgeschriebene Daten wie den eCall ausgenommen. Mindestens genauso wichtig ist die IT-Sicherheit. Um sie zu gewährleisten, müssen die Hersteller zum zeitgemäßen Schutz von Hard- und Software über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg verpflichtet werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

» Die Automobilhersteller sollten verpflichtet werden, für jedes Modell eine **Auflistung aller im Fahrzeug erhobenen, verarbeiteten, gespeicherten und extern übermittelten Daten** öffentlich anzubieten („**Auto-Daten-Liste**“). Diese Sammlung muss für die Verbraucherinnen und Verbraucher mit vertretbarem Aufwand einsehbar sein,

zum Beispiel beim Vertragshändler oder im Internet. Zusätzlich sind Stichproben erforderlich, ob der Hersteller tatsächlich eine vollständige Liste vorgelegt hat. Beim Marktstart eines neuen Fahrzeuges muss die Daten-Liste von neutraler Stelle auf Einhaltung der Datenschutz-Bestimmungen überprüft werden.

» Die Verbraucherinnen und Verbraucher sind in die Lage zu versetzen, die **Datenverarbeitung und -weiterleitung durch ein sogenanntes Opt-Out-Verfahren unkompliziert abzuschalten**, soweit diese nicht zwingend für den Betrieb erforderlich ist (vgl. Schlüssel-Schalter für Beifahrer-Airbag-Deaktivierung) oder die Datenerhebung gesetzlich vorgeschrieben ist.

» Die Automobilhersteller sollten zum **zeitgemäßen Schutz der Daten und der IT-Sicherheit über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs** verpflichtet werden. Das beinhaltet regelmäßige Software-Updates und sicherheitsrelevante Hardware-Anpassungen. Hierzu ist ein neutraler Nachweis vorzulegen, zum Beispiel durch Zertifizierung gemäß Common Criteria ISO/IEC 15408 über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI).

# Fernzugang zu Fahrzeugdaten gesetzlich sicherstellen

Bei modernen, vernetzten Fahrzeugen müssen alle Marktteilnehmer einen offenen, standardisierten und diskriminierungsfreien Datenzugang haben. Nur so können Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zwischen verschiedenen Werkstätten und Service-Anbietern frei wählen. Aktuell haben jedoch nur die Automobilhersteller vollumfänglichen Erstzugriff auf die von einem Fahrzeug generierten Daten. Sie können folglich als Gatekeeper im Markt agieren. Der diskriminierungsfreie Zugang zu den vom Fahrzeug generierten Daten muss daher gesetzlich geregelt werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Eine Regulierung, die es der Verbraucherin bzw. dem Verbraucher ermöglicht, die eigenen Daten an Anbieter ihrer bzw. seiner Wahl zu übermitteln, ohne vom Wohlwollen einzelner Fahrzeughersteller abzuhängen. Die Bundesregierung sollte sich auf europäischer Ebene für die **sichere On-board Telematik-Plattform (OTP)** im Fahrzeug einsetzen. Als **Zwischenlösung** kommt ein **unabhängig verwalteter Shared Server** in Betracht, wo ebenfalls die Verbraucherin bzw. der Verbraucher über die Freigabe ihrer bzw. seiner Daten entscheidet.

# Einen sicheren und nutzerfreundlichen Rahmen für das **Automatisierte und Autonome Fahren** schaffen

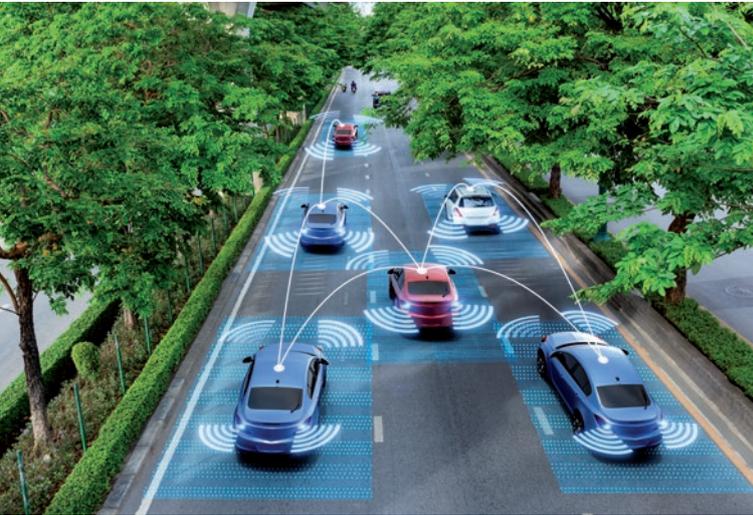
*Fahrzeuge mit automatisierten oder auch autonomen Fahrfunktionen haben das Potenzial, Mobilitätsbedürfnisse noch besser zu bedienen. Sie bieten Chancen, Verkehrsströme durch intelligentere Steuerung zu entzerren, die Verkehrssicherheit zu steigern sowie den Zugang zur Mobilität zu verbessern, zum Beispiel durch ihren Einsatz im ÖPNV in ländlichen Gebieten. Gleichwohl wird ein automatisierter oder autonomer Fahrbetrieb die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf erst langfristig positiv beeinflussen können, da der Mischverkehr in der Übergangsphase (noch) neue Gefahrenpotenziale birgt. Voraussetzung dafür, dass automatisiertes und vernetztes Fahren breit akzeptiert wird, sind Unfall- und Betriebssicherheit, Nutzerfreundlichkeit sowie Rechts- und IT-Sicherheit. Zudem müssen sich Hersteller sowie Verbraucherinnen und Verbraucher darauf verlassen können, dass der Einsatz automatisierter Fahrfunktionen grenzüberschreitend zulässig ist.*



## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Eine zügige **Ausgestaltung der technischen Grundlagen für das autonome Fahren auf UNECE-Ebene** und auf dieser Basis baldmöglichst die Schaffung eines einheitlichen gesetzlichen Rahmens in Europa.
- » **Kontinuierliche Dokumentation des Fahrens** im automatisierten und autonomen Betrieb, um immer eindeutig nachweisen zu können, ob bei Vorkommnissen während einer Fahrt die Verantwortung bei der Nutzerin bzw. beim Nutzer oder beim Hersteller lag. Dabei sind Datenschutz und Datensicherheit konsequent zu berücksichtigen. Unerlässlich ist auch eine zeitgemäße IT-Sicherheit gegen Cyber-Angriffe und Manipulationen im Fahrzeug.
- » Die unterschiedlichen **Überwachungsanforderungen** von Assistenz- und Automatisierungsfunktionen **sollen für die Nutzerin bzw. den Nutzer intuitiv verständlich sein**. Zudem sollten **überwachungsbedürftige Assistenzfunktionen auf einzelne Fahrmanöver oder kurze Zeiträume begrenzt sein**, da Menschen nur bedingt geeignet sind, einen automatisierten Prozess dauerhaft zu überwachen.
- » Beim autonomen Fahren ist es wichtig für die Verbraucherinnen und Verbraucher, dass die **Haftung klar geregelt** ist. In Deutschland ist bereits gesetzlich festgelegt, dass sich die bzw. der Geschädigte immer an die Kfz-Haftpflichtversicherung des Gegners wenden kann. Wünschenswert wäre, dass die anderen europäischen Staaten diese Regelung übernehmen. Dafür sollte sich Deutschland einsetzen.

## Kompatible Kommunikationsstandards für Fahrzeuge schaffen



Bei den Kommunikationsstandards für den Datenaustausch von Fahrzeugen untereinander (Car2Car) und mit der Straßeninfrastruktur (Car2X) ist darauf zu achten, dass keine inkompatiblen Insellösungen entstehen. Die Sicherheitspotenziale kooperativer Systeme beruhen darauf, dass möglichst viele Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer und Infrastrukturelemente Nachrichten in Echtzeit austauschen können. Technologieneutralität stößt an dieser Stelle an Grenzen, wenn unterschiedliche Hersteller konkurrierende, nicht kompatible Standards einführen und durchsetzen wollen. Ein solcher Wettbewerb würde letztlich dazu führen, dass die Nutzerinnen und Nutzer mit der „falschen“ Technik schlechter gestellt werden. Das führt zu unnötig hohen Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher und wird die Einführung der neuen Technik insgesamt verzögern. Dadurch bleiben Potenziale für mehr Verkehrssicherheit ungenutzt, nicht zuletzt weil Infrastrukturbetreiber ihre Investitionen so lange zurückhalten werden, bis klar ist, welche Lösung sich durchsetzt.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Sicherstellen, dass bei den Kommunikationsstandards für den Datenaustausch von Fahrzeugen untereinander und mit der Straßeninfrastruktur (**Car2X**) **keine inkompatiblen Insellösungen** entstehen.

## Ausbau der Telekommunikations-Infrastruktur vorantreiben

Für das automatisierte und vernetzte Fahren ebenso wie für neue Service-Angebote ist eine moderne, digitale Telekommunikations-Infrastruktur unentbehrlich. Sie ist deshalb mit hoher Priorität auszubauen. Dabei ist es besonders wichtig, dass der Ausbau auch ländliche Regionen ausreichend erfasst. Verkehrssicherheit und technischer Fortschritt dürfen keine Frage des Wohnorts sein.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Zügiger **Ausbau der Mobilfunknetze an Verkehrswegen** auf mindestens 50Mbit pro Sekunde, mittelfristig muss flächendeckend 5G als Mobilfunkstandard bereitgestellt werden.
- » Einhaltung der Fristen der Bundesnetzagentur für den **Ausbau von 5G** entlang von Bundesautobahnen und Bundesstraßen.
- » Besondere Berücksichtigung und – falls notwendig – zusätzliche Unterstützung des **Ausbaus der Glasfaser-Infrastruktur in ländlichen Regionen**.

# Verfügbarkeit von **Mobilitätsdaten** erhöhen und ihre sichere Nutzung ermöglichen

Um die Potenziale der Digitalisierung in der Mobilität nutzen zu können, ist die Verfügbarkeit von Daten eine Kernvoraussetzung. Daten der öffentlichen Hand und ihrer Unternehmen müssen ebenso wie die von privaten Mobilitätsanbietern in einer gemeinsamen Dateninfrastruktur auf wirtschaftlicher Basis bereitgestellt werden. Ebenso ist zu gewährleisten, dass die unterschiedlichen Akteure die jeweiligen Mobilitätsdaten aktuell, zuverlässig, vollständig, datenschutzkonform, diskriminierungsfrei und nutzerfreundlich zur Verfügung stellen. Die Projekte GAIA-X und der Datenraum Mobilität sollten in diesem Sinne weiter ausgebaut und vorangetrieben und sinnvoll miteinander vernetzt werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Offene Standards für den Austausch von Mobilitätsdaten** unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorgaben.
- » **Anbieter** von Personenbeförderungsdiensten und Mobilitätsplattformbetreiber **sollten verpflichtet werden, standardisierte Daten** zu ihren Dienstleistungen für Kommunen und Dritte über standardisierte Schnittstellen **bereitzustellen**. Diese Daten könnten als Basis für intelligente Mobilitätslösungen der Zukunft genutzt werden und durch eine effizientere Verkehrssteuerung auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.
- » **Weiterentwicklung von Datenraum Mobilität und GAIA-X**. Dabei sind die Verbraucherschutzinteressen zu berücksichtigen, zum Beispiel in Bezug auf Information und Transparenz sowie Hoheit über die eigenen Daten.





## 5. Deutschlands Straßen sicherer machen

In den letzten Jahren ist die Zahl der schweren und tödlichen Verkehrsunfälle in Deutschland leicht zurückgegangen. Aktuell wird der niedrigste Wert seit der Einführung der Verkehrsunfallstatistik für die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verzeichnet. Um diese Entwicklung zu verstetigen und zu stärken, sind weitere Anstrengungen in der Verkehrssicherheitsarbeit nötig, insbesondere, um die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besser zu schützen. Potenziale für mehr Verkehrssicherheit sehen wir vor allem bei der aktiven Fahrzeugsicherheit im Auto, einer sicherheitsorientierten Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur und einer verbesserten Mobilitätskompetenz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Wichtig ist darüber hinaus, den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gute und gefährdungsorientierte Verhaltensregeln an die Hand zu geben und in diesem Sinne den Rechtsrahmen schlüssig weiterzuentwickeln.

# Fahranfängerausbildung verbessern und verlängern

18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer haben immer noch das höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Eine stärker an den spezifischen Unfallrisiken ausgerichtete und intensivere Fahranfängerausbildung kann daher die Verkehrssicherheit deutlich verbessern. Dafür ist es insbesondere wichtig, den Lernzeitraum zu verlängern.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf 16-jährige** und damit eine Verlängerung des Lernzeitraums auf bis zu zwei Jahre.
- » **Neue (verpflichtende) Lernmodule nach Erhalt der Fahrerlaubnis**, damit einem der Sicherheit abträglichen Verkehrsverhalten innerhalb der Probezeit aktiv entgegengewirkt werden kann, und es sich nicht verstetigt.
- » Die **Ausweitung des absoluten Alkoholverbots für junge Fahrer** über das 21. Lebensjahr auf 24 Jahre hinaus.
- » Die **Digitalisierung der Lehr- und Lernformen** im Rahmen des theoretischen Fahrschulunterrichts vergleichbar zum Präsenzunterricht sollte möglich gemacht werden.
- » Der **Inhalt der Unterrichtseinheiten sollte an die neuen Entwicklungen angepasst werden**, zum Beispiel an die Besonderheiten alternativer Antriebe.



# Ausbau von dreistreifigen Landstraßen vorantreiben

Überholen auf zweistreifigen Landstraßen ist aufgrund geringer Sichtweiten eines der komplexesten und gefährlichsten Fahrmanöver, mit dem Auto- und Motorradfahrerinnen bzw. Auto- und Motorradfahrer regelmäßig konfrontiert werden. Vor allem das fehlende Bewusstsein für ausreichende Sichtweiten beim Überholen führt zu kritischen Situationen und Unfällen. Autofahrende schätzen Geschwindigkeiten und Distanzen häufig falsch ein. Abschnittsweise dreistreifige Fahrbahnen mit Überholfahrstreifen erlauben ein sicheres und kontrolliertes Überholen auf dicht befahrenen oder schwer einsehbaren Landstraßen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Abschnittsweiser Ausbau von Landstraßen auf drei Fahrstreifen** mit alternierenden und sicheren Überholfahrstreifen.
- » **Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen**, um Autofahrerinnen und Autofahrer speziell beim Überholen auf Landstraßen zu unterstützen.

## Radfahrerinnen und Radfahrer stärken und schützen



Radfahrerinnen und Radfahrer gehören zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Wenn der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer am Verkehrsmix steigt, wachsen auch die Sicherheitsrisiken. Für ihre Sicherheit muss deshalb noch mehr getan werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die zunehmend beliebten Pedelecs zu richten.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** unter Berücksichtigung des wachsenden Radverkehrs und der Zunahme von Pedelecs.
  - » Nach Möglichkeit **getrennte Wegeführung von Auto-, Rad- und Fußverkehr**. Schmale Schutz- und Radfahrstreifen sowie gemeinsame Geh- und Radwege und Gehwege mit „Radfahrer frei“ sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
  - » **Beibehalt der Radwegebenutzungspflicht.**
- » Den „**Holländischen Griff**“ zur Vermeidung von Dooring-Unfällen populärer machen.
- » Die **Eigenverantwortung stärken**. Keine Helmpflicht, aber auch keinen Vorschub zur Sorglosigkeit leisten. Fast jeder dritte getötete Radfahrende ist auf einen Alleinunfall, also einen Unfall ohne Fremdverschulden, zurückzuführen. Ablenkung und Selbstüberschätzung bei der Nutzung von Pedelecs ist durch Information entgegenzuwirken.

## Sicherheit von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern erhöhen

Fast zwölf Millionen Menschen in Deutschland haben einen Motorradführerschein. Die Zulassungszahlen steigen. Das Risiko, als MotorradfahrerIn im Straßenverkehr zu verunglücken, ist überdurchschnittlich hoch, deshalb besteht hier Handlungsbedarf. Bewährt haben sich der Unterfahrschutz an Schutzplanken und eine bessere Kennzeichnung besonders gefährlicher Strecken für Motorradfahrende. Notdürftig reparierte Schlaglöcher sowie Risse im Asphalt sind eine nicht zu unterschätzende Gefährdung der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. Hier kann die konsequente Beseitigung von Straßenschäden erheblich zu mehr Sicherheit beitragen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Mehr **motorradfreundliche Schutzeinrichtungen** (Unterfahrschutz).
- » Bessere **Kennzeichnung besonders gefährlicher Strecken** für Motorradfahrende.
- » Mehr Mittel für die **Beseitigung von Straßenschäden**.
- » Regelmäßige **Bestandsaudits der Motorradstrecken**.
- » Die Empfehlungen aus dem **Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot)** sind zu berücksichtigen.

## Schutz vor **Lkw-Abbiegeunfällen** verbessern

*Die Entwicklung leistungsfähiger Lkw-Abbiegeassistenten und ihr Einbau können dazu beitragen, dass tragische Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern vermieden werden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Nachrüstung der Lkw-Bestandsflotte mit Abbiegeassistenten** weiter fördern.
- » Die **Kriterien für förderfähige Lkw-Abbiegeassistenzsysteme** sind **an den Stand der Technik anzupassen**, damit Lkw mit qualitativ hochwertigen Systemen ausgestattet werden.
- » Die verbesserte Technik sollte von weiterer **Aufklärung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über die Gefahren des toten Winkels** und einer unter Sicherheitsgesichtspunkten **optimierten Infrastruktur** flankiert werden.
- » **Umsetzung eines Bußgeldtatbestandes** beim Verstoß gegen § 9 Absatz 6 StVO (Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen innerorts mit Kfz über 3,5 t zGM).



## Potenzial von **Notbrems-** **assistenten** in Lkw und Bussen besser ausschöpfen

*Automatische Notbremsassistenzsysteme können einen großen Teil der Unfälle mit Lkw vermeiden oder abmildern. Schon heute müssen neu zugelassene Lkw und Busse mit Notbremsassistenten ausgestattet werden. Allerdings bleiben die gesetzlichen Anforderungen deutlich hinter den heutigen technischen Möglichkeiten zurück. Hier sollte der Gesetzgeber zügig nachbessern.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Die im Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von Januar 2020 empfohlenen **technischen Anforderungen für Notbremsassistenten von Lkw sollten in die UNECE-Regelung 131 aufgenommen werden.**
- » Die Notbremsassistentensysteme sollten so ausgestaltet werden, dass **Auffahrunfälle** in allen auftretenden Konstellationen **vermieden werden.**
- » Die **Notbremsassistenten-Funktion sollte permanent verfügbar sein.** Ein manuelles Abschalten sollte nicht zulässig sein und verboten werden. Die Fahrerin bzw. der Fahrer muss zwar weiterhin die Möglichkeit haben, Notbremsassistenten zu übersteuern, dafür sollen aber nur bewusste Lenk- oder Bremsaktionen zulässig sein.

## **Lkw-Sicherheit** durch zusätzliche Stellplätze und höhere Kontrolldichte erhöhen



*Unfälle von Lkw haben häufig schwere Folgen. Gerade auf Autobahnen sind übermüdete und abgelenkte Fahrerinnen und Fahrer ein besonderes Risiko. Deshalb ist es einerseits wichtig, die bestehenden Regeln für Lkw durch konsequentere Verkehrskontrollen zu überwachen und durchzusetzen. Doch es gilt dabei auch den Schutz der Fahrerinnen und Fahrer zu verbessern, die wesentlich zur logistischen Versorgung Deutschlands beitragen: Lenk- und Ruhezeiten müssen konsequent überwacht und Verstöße geahndet werden. Auch muss es den Fahrerinnen und Fahrern erleichtert werden, die vorgeschriebenen Ruhezeiten auf geeigneten Parkplätzen entlang der Autobahnen einhalten zu können. Der Bund sollte deshalb den Ausbau der Stellplätze schnell vorantreiben.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Mehr Verkehrskontrollen bei Lkw**, um die bestehenden Regelungen durchzusetzen.
- » **Stellplatzkapazitäten** sollten durch **Neu- und Ausbau sowie durch intelligente Parksyste**me an bestehenden sowie neuen Rastanlagen erweitert werden. Auch private Firmengelände sollten stärker für Stellplätze genutzt, und die Schaffung von Plätzen durch Privatinvestoren gefördert werden.
- » Die **Entwicklung von Parkleitsystemen**, die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer über die Belegung von Stellplätzen frühzeitig informieren, sollten vorangetrieben werden.

# Den Gefahren von **Alkohol im Straßenverkehr** entgegenwirken

*Auch wenn der Anteil der Alkoholunfälle langfristig betrachtet zurückgeht, ist in absoluten Zahlen das Niveau der Unfälle unter Alkoholeinfluss in den letzten Jahren unverändert geblieben. Um diesen Zustand der Stagnation zu verlassen, sollten bekannte Maßnahmen verstärkt sowie zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Höhere Kontrolldichte**, um geltende Grenzwerte besser durchzusetzen.
- » **Pilotprojekt**, um den Nutzen von **Alkohol-Wegfahrsperrn** in Kombination mit rehabilitativen Maßnahmen zur Reduzierung der Rückfallquote alkoholauffälliger Fahrerinnen und Fahrer zu erforschen.
- » **Ausdehnung des absoluten Alkoholverbots im Straßenverkehr** bis einschließlich 24 Jahre, denn junge Fahrerinnen und Fahrer sind besonders gefährdet.



# Mehr Vorbeugung und Kontrollen gegen **illegale Drogen im Straßenverkehr**

*Auch der Konsum von illegalen Drogen birgt große Gefahren für die Teilnahme am Straßenverkehr. Insofern sind auch hier weitere Schritte nötig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Mehr Aufklärungsarbeit über die Gefahren von Drogen im Straßenverkehr** und die Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis.
- » **Vermehrte Drogenkontrollen mit Mehrfachsubstanznachweis.**
- » Erweiterung der bereits bestehenden Screening-Möglichkeiten, um auch den **Nachweis neuer Drogen** zu gewährleisten oder zu verbessern.

# Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr nicht diskriminieren



Seniorinnen und Senioren gefährden die Verkehrssicherheit nicht mehr als andere Verkehrsteilnehmer. Sie sind allerdings altersbedingt erhöhten Risiken ausgesetzt. So ist fast die Hälfte der getöteten Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Radfahrenden über 65 Jahre alt. Das mit dem Alter nachlassende Seh- und Hörvermögen sowie zunehmende Medikamenteneinnahme bedingen auch bei der motorisierten Verkehrsteilnahme besondere Vorsichtsmaßnahmen. Autofahrerinnen und Autofahrer sollten sich freiwillig und regelmäßig ärztlich untersuchen lassen und das eigene Fahrverhalten kritisch reflektieren, unabhängig vom Lebensalter. Eine verpflichtende Überprüfung der Fahreignung ab einem bestimmten Alter lehnt der ADAC ab, da sie nicht zuletzt aufgrund nicht ausreichend altersgerechter Prüfverfahren unverhältnismäßig ist. Angebote, bei denen Seniorinnen und Senioren im Rahmen einer freiwilligen Realfahrt unterstützende Hinweise zur Verbesserung der Fahrkompetenz erhalten, befürwortet der ADAC.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Aufklärung** zu den spezifischen Risiken im Straßenverkehr im höheren Lebensalter.
- » **Vermeidung von Altersdiskriminierung.**
- » **Förderung von freiwilligen Angeboten**, die die Fahrkompetenz im höheren Lebensalter durch Verhaltensanpassungen positiv beeinflussen.

## Die MPU reformieren

Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) ist für die Verkehrssicherheit unverzichtbar, in ihrer jetzigen Form aber reformbedürftig. Betroffene, die zur MPU gehen sollen, müssen umgehend und umfassend über die anstehende Maßnahme informiert werden. Die Anordnung der MPU durch die Fahrerlaubnisbehörde muss zudem gerichtlich überprüfbar werden. Des Weiteren müssen für die Anbieter von Vorbereitungskursen die nötigen Qualifikationen rechtlich festgeschrieben werden, um Betroffene vor unqualifizierten und unseriösen Anbietern zu schützen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Rechtzeitiger Hinweis** von Verwaltungsbehörden oder Gerichten an Betroffene, dass sie zur MPU müssen, um die Fahrerlaubnis zu behalten oder wiederzuerlangen.
- » **Gerichte müssen überprüfen dürfen, ob eine MPU berechtigt angeordnet worden ist.**
- » **Qualitätssicherung** für Vorbereitungskurse durch **rechtliche Vorgaben für Anbieter.**

# Bußgeldsätze stärker am Gefährdungspotenzial ausrichten und Kontrollen verbessern

*Seit geraumer Zeit ist geplant, den Bußgeldkatalog zu evaluieren und zu überarbeiten. Oberstes Ziel dieser Novelle sollte es sein, eine angemessene und schlüssige Hierarchie der Geldbußen herzustellen, orientiert am Gefährdungspotenzial der jeweiligen Tatbestände. Es ist daher nicht sinnvoll, die Sätze pauschal anzuheben. Vielmehr bedarf es einer punktuellen Anpassung, die im Gesamtgefüge des Bußgeldkatalogs abgewogen ist. Zudem sind mehr gezielte Kontrollen durch die Polizei notwendig. Nur wenn angemessene Strafen und eine hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit zusammenwirken, werden sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besser an die Regeln halten.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Differenzierte Überarbeitung der Bußgeldsätze** im Hinblick auf das Gefährdungspotenzial.
- » **Mehr gezielte Verkehrskontrollen**, möglichst mit Anhalten unmittelbar nach dem Verstoß.



# Die Straßenverkehrsordnung kontinuierlich weiterentwickeln

*Die Straßenverkehrsordnung zu modernisieren, ist eine kontinuierliche Aufgabe der Politik, um die Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen weiter zu verbessern und mit neuen Mobilitätstechnologien und -formen Schritt zu halten. Neue Regelungen müssen dabei dem Ziel treu bleiben, die Verkehrssicherheit zu fördern und Rechtssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die Straßenverkehrsordnung sollte nicht mit weiteren Regelungszielen überfrachtet werden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Rechtssichere Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts** mit dem Zweck, ein sicheres und zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern (Auto, Lkw, Bus, Fahrrad, Fußgängerinnen und Fußgänger, eKfz-Nutzerinnen und -Nutzer) ausbalanciertes Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.
- » **Konzentration des Regelungszwecks der Straßenverkehrsordnung auf die Verkehrssicherheit.**

# Tempolimit auf Autobahnen wissenschaftlich analysieren

*Die Debatte zum allgemeinen Tempolimit auf Autobahnen muss sachlicher werden. Dazu sollte die Politik das Thema umfassend wissenschaftlich untersuchen und aufbereiten lassen. Wichtig ist es, Grenzen und Möglichkeiten eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen für die Verkehrssicherheit genau zu analysieren. Im Hinblick auf den Klimaschutz hat das Umweltbundesamt mittlerweile die Auswirkungen quantifiziert. Doch in Bezug auf die Verkehrssicherheit liegen die heutigen Schätzungen noch weit auseinander. Zu berücksichtigen wäre auch die Ausweitung flexibler Geschwindigkeitsregelungen durch Wechselverkehrszeichen, insbesondere an Strecken mit vielen Unfällen. Deshalb ist eine wissenschaftliche Untersuchung unabdingbar, die über einzelne Pilotstrecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen hinausgeht.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Versachlichung der Diskussion zum allgemeinen Tempolimit auf Bundesautobahnen** auf Basis einer umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchung von Grenzen, Möglichkeiten und Alternativen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen.
- » **Berücksichtigung aller Unfallursachen bei der Analyse**, um gezielter gegensteuern zu können. Das gilt insbesondere für nicht angepasste Geschwindigkeit, wie auch die Gefahren von selbst verursachter Ablenkung und Übermüdung auf monotonen Streckenabschnitten.

## Keine Halterhaftung für Verkehrsdelikte im fließenden Verkehr

*Im Zusammenhang mit der Novelle der EU-Richtlinie 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gibt es immer wieder Bestrebungen auf EU-Ebene, die Halterverantwortung für Verstöße im Straßenverkehr im Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht auf den fließenden Verkehr auszuweiten. Diesen Bemühungen – wie auch etwaigen Bestrebungen der EU, Führerscheinmaßnahmen pauschal EU-weit anzuerkennen – sollte der deutsche Gesetzgeber auch künftig entgegenreten. Dies gilt sowohl für straßenverkehrsbezogene Ordnungswidrigkeiten und Strafverfahren im Inland als auch für die Vollstreckung ausländischer Geldsanktionen aus Straßenverkehrsverstößen. Das dem deutschen Ordnungswidrigkeiten- und Strafverfahren immanente Schuldprinzip, wonach niemand für eine Tat bestraft werden darf, wenn ihn kein eigenes Fehlverhalten trifft, darf nicht angetastet werden.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Keine Ausweitung der Halterhaftung** für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im fließenden Straßenverkehr und keine EU-weite Anerkennung von Führerscheinmaßnahmen und Punktesystemen.
- » Der **Verantwortlichkeitsnachweis als Grundprinzip** für Rechtsfolgen bei Ordnungswidrigkeiten und Strafverfahren muss beibehalten werden.

## Bauliche Verkehrssicherheit erhöhen

*Die Straßeninfrastruktur muss zu einem sicheren Straßenverkehr beitragen. Sie soll einerseits „selbsterklärend“ sein, das heißt, die Fahrerin bzw. den Fahrer intuitiv zum richtigen Fahrverhalten führen und möglichst wenig Verhaltensfehler entstehen lassen. Andererseits soll sie „fehlerverzeihend“ sein, also im Zusammenwirken mit den Schutzeinrichtungen des Fahrzeugs die (Unfall-)Folgen eines Fahrfehlers möglichst gering halten. Die Straßenverkehrssicherheit sollte entsprechend bei Planung, Bau und Betrieb einer Straße an vorderster Stelle stehen. Zudem sollten Fernstraßen verstärkt auf ihre Sicherheit hin analysiert und verbessert werden. Schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollten besonders berücksichtigt werden, auch um die Attraktivität für aktive Mobilität zu stärken.*

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit beim Bau von Straßen** sowie fortlaufende Analyse und Verbesserung der Verkehrssicherheit des Bestands.





## 6. Mobile Verbraucherinnen und Verbraucher besser schützen

Auf Reisen sind die Verbraucherinnen und Verbraucher besonderen finanziellen Risiken ausgesetzt. Sie gehen oftmals in erheblichem Umfang in Vorleistung für ihre Reise. Unterwegs sind sie auf zuverlässige Hilfe angewiesen, wenn Störungen der Reise auftreten. Dass die bestehenden Schutzmechanismen nicht immer ausreichen und nachgebessert werden müssen, haben der Verspätungssommer im Luftverkehr 2018, die Thomas-Cook-Insolvenz 2019 und die teils stockenden Rückzahlungen von Kundengeldern nach den Pandemie-bedingten Reise- und Flugstornierungen 2020 deutlich illustriert. Doch nicht nur als Kundinnen und Kunden bei Flug, Bahn, Schiff und Bus müssen mobile Verbraucherinnen und Verbraucher vor Schaden wirkungsvoll abgesichert werden. Auch als Fahrzeugkäuferinnen und -eigentümerinnen bzw. Fahrzeugkäufer und -eigentümer tragen sie Risiken, die rechtlich teilweise noch nicht ausreichend erfasst sind. Die Musterfeststellungsklage und die Reparaturklausel im Designrecht, die preisgünstigere Ersatzteile ermöglicht, waren dafür erste Schritte, auf denen in den kommenden Jahren aufgebaut werden muss.

# Schutzniveau für Flugreisende aufrechterhalten

Die notwendige und lange überfällige Überarbeitung der Fluggastrechte auf EU-Ebene darf das bisherige Schutzniveau für Verbraucherinnen und Verbraucher nicht verringern. Die Bundesregierung sollte die Novelle der Verordnung weiter vorantreiben und muss sich dafür einsetzen, dass die bisherigen Regeln nicht zum Nachteil der Verbraucherinnen und Verbraucher verändert und die EuGH-Urteile im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher in die Verordnung aufgenommen werden. Unannehmlichkeiten, die durch die Ausgleichszahlung ausgeglichen werden sollen – zum Beispiel Zeitverlust, Verpassen wichtiger persönlicher oder beruflicher Termine oder Verlust eines Urlaubstages –, entstehen nicht erst in Extremfällen. Auch wenn es sich bei der Flugzeugbeförderung nach Ansicht des BGH nicht um ein absolutes Fixgeschäft handelt, so muss doch dem Interesse der Fluggäste an einer Beförderung, die zumindest annähernd ihren Plänen entspricht, Rechnung getragen werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Fluggesellschaften dieses Interesse auch gesondert vergüten lassen. Zum Beispiel ist ein früher Abflug oftmals teurer als einer zu anderen Zeiten.



## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Die **Grenze für sanktionslose Verspätungen** von derzeit drei Stunden darf **nicht angehoben** werden. Sonst gäbe es Ausgleichszahlungen für Verspätungen nur noch in seltenen, extremen Fällen.
- » **Keine abschließende Formulierung der geplanten Liste für „außergewöhnliche Umstände“**, unter denen kein Ausgleich gezahlt wird. So bleibt die Liste weiterhin für die Einzelfallprüfung der Gerichte geöffnet. Bei einer verbindlichen Liste besteht regelmäßig die Gefahr, dass sie als abschließend gilt, und damit viele Fälle gar nicht erfasst werden. Wie zahlreiche Gerichtsurteile zeigen, kann es sehr ungewöhnliche Ursachen für Flugstörungen geben, die nicht alle im Vorhinein bedacht werden können.

# Flugreisende bei Insolvenzen von Fluggesellschaften besser schützen

Flugreisende sollten bei Insolvenzen von Fluggesellschaften deutlich besser abgesichert werden. Wie die Fälle der letzten Jahre deutlich zeigen, reichen die heute bestehenden Regelungen für Flugreisen – Aufsicht über die Airlines durch das Luftfahrtbundesamt LBA, informelle Abstimmung in der IATA zur Passagiermitnahme bei Airline-Insolvenzen – nicht aus. Im Grundsatz sollte der Insolvenzschutz vor allem aus Wettbewerbsgründen auf internationaler oder mindestens europäischer Ebene geregelt werden. Das ist jedoch realistischlicherweise auf absehbare Zeit nicht zu erwarten. Deshalb sollte Deutschland auf nationaler Ebene zugunsten der Verbraucherinnen und Verbraucher vorangehen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Eine **europäische oder sogar globale Kundengeldabsicherung im Luftverkehr** auf EU- und ICAO-Ebene.
- » Parallel eine **nationale Lösung analog der Insolvenzabsicherung von Reiseveranstaltern**. Dabei muss sichergestellt werden, dass ein solcher Versicherungsschutz für alle Airlines erhältlich ist. Minimal sollten die Fluggesellschaften verpflichtet werden, den Kundinnen und Kunden eine entsprechende Versicherung zur Buchung als freiwillig buchbare Extraleistung anzubieten.

## Zahlungsmodelle für Flugreisen überprüfen



Die Airline-Insolvenzen der letzten Jahre ebenso wie die verzögerten und zum Teil verweigerten Flugpreis-Rückzahlungen für Pandemie-bedingt stornierte Flüge haben deutlich gemacht, dass das heute auf voller Vorauszahlung des Ticketpreises aufgebaute Finanzierungsmodell der Fluggesellschaften langfristig beide Seiten nicht befriedigt. Die Verbraucherinnen und Verbraucher warten unzumutbar lange auf Erstattung ihrer Tickets, obwohl sie nach der Fluggastrechteverordnung innerhalb von sieben Tagen erfolgen muss, oder erleiden sogar einen Totalausfall ihres Rückforderungsanspruchs. Die Airlines kämpfen nicht nur mit einem Vertrauensverlust ihrer Kundinnen und Kunden, sondern auch mit dem Abzug von Liquidität in teils existenzbedrohender Höhe, weil Rückerstattungssummen in Milliardenhöhe auflaufen. Grundsätzlich sieht das Werkvertragsrecht, das für Flugreisen zur Anwendung kommt, eine Bezahlung nach der Abnahme des Werkes vor. Bei Teilabnahmen sind Teilzahlungen fällig. Die übliche Vorleistungspflicht der Bestellerin bzw. des Bestellers ist daher im Grundsatz gesetzlich nicht vorgesehen. Die Vorleistungspflicht bei Flugreisen gilt jedoch unabhängig davon, wann der Flug ansteht, und wie teuer die Reise ist. Die Fluggesellschaften erhalten so einen komfortablen Finanzierungs- und Liquiditätsvorteil, der in dieser Form in keiner anderen Branche besteht. Deshalb sollten Flugreisende vor den Risiken von Vorauszahlungen bei Flugbuchungen besser geschützt werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Die **Vorauszahlungspraxis bei Flugtickets muss überprüft werden**. Es werden bereits neue Zahlungsmodelle für Flugtickets diskutiert, zum Beispiel wie bei Pauschalreisen (Anzahlung einer angemessenen Höhe, Restzahlung dann kurz vor der Reise). Aber auch die Einführung eines Zahlungsmodells wie bei Hotelbuchungen oder eine sogenannte Pay-as-you-check-in-Lösung bei bargeldlosen Zahlungsmitteln (automatische Zahlung der Ticketkosten erst beim Einchecken am Flughafen) sind Gegenstand der aktuellen Debatte.
- » Im Dialog mit Verbrauchervertretern und der Reisebranche sollten Lösungsvorschläge für eine **bessere Risikoverteilung** erarbeitet werden.

# Durchsetzung von Ansprüchen Flugreisender erleichtern

Politik und Luftverkehrsbranche müssen das Schutzniveau der Fluggastrechte nicht nur beibehalten, sondern es den Fluggästen auch erleichtern, ihre gesetzlich verbrieften Entschädigungsansprüche tatsächlich durchzusetzen. Zum einen sollten die Fluggesellschaften die Gründe für Verspätungen und Ausfälle transparent kommunizieren, damit Fluggäste schnell nachvollziehen können, ob sie einen Entschädigungsanspruch haben. Zum anderen müssen die Airlines ermöglichen, Entschädigungsanträge auf dem gleichen Weg zu stellen wie sie Tickets verkaufen – also auch online. Digitale Lösungen – zum Beispiel automatische Entschädigungen zumindest für unstrittige Forderungen – sollten geprüft und ggf. umgesetzt werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

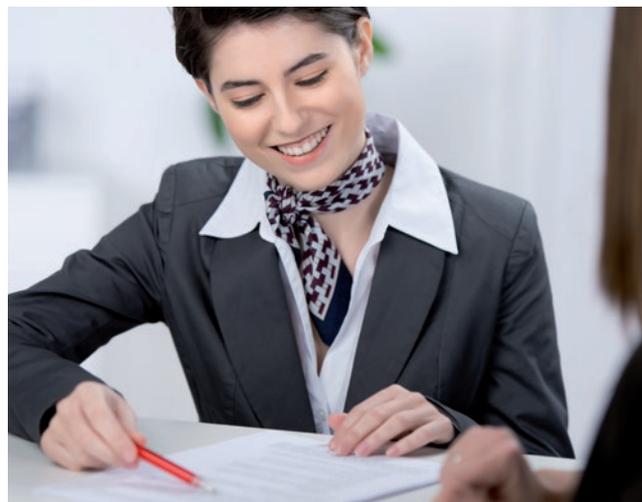
- » Transparente Kommunikation von Entschädigungsansprüchen und die **Möglichkeit, Entschädigungsanträge digital zu stellen**.
- » Prüfung, ob **automatische Entschädigungsmechanismen** bei unstrittigen Forderungen möglich sind.

# Informationspflichten von Reiseveranstaltern konkretisieren

Nicht erst im Zuge der Corona-Pandemie, in der Reisen vielfach umgeplant werden mussten, hat sich gezeigt, dass Reisende häufig erst unmittelbar vor Reiseantritt erfahren, ob und wie genau die Reise stattfindet. Reisende werden bei solchen extrem kurzfristig mitgeteilten Änderungen faktisch in ihrem Wahlrecht beschränkt, ob sie die erheblichen Änderungen annehmen oder vom Vertrag zurücktreten wollen. Für eine bessere Planungssicherheit sollten die Reisenden daher innerhalb einer festen Frist darüber informiert werden, ob die Reise stattfinden kann, oder welche Leistungsänderungen zu erwarten sind.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Aufnahme einer Frist im § 651g BGB, innerhalb derer dem Reisenden eine Auskunft gegeben werden muss, ob die Reise stattfinden kann, oder welche Leistungsänderungen zu erwarten sind, damit es ihm noch möglich ist, zu entscheiden, ob er die Änderungen akzeptieren möchte oder nicht.



# Umsetzung der europäischen Verbandsklage verbraucher- freundlich ausgestalten

Die 2018 eingeführte Musterfeststellungsklage war ein wichtiger Schritt für Verbraucherinnen und Verbraucher, die in gleichgelagerten Fällen ihre Rechte durchsetzen wollen. Die Ende 2020 verabschiedete EU-Richtlinie 2020/1828 über Verbandsklagen ermöglicht es, die gemeinsamen Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern besser durchzusetzen. Positiv ist, dass die Richtlinie grundsätzlich die Möglichkeit eines einstufigen Verfahrens vorsieht, in dem gleich auf Entschädigung, Reparatur oder Ersatz geklagt werden kann – anders als im zweistufigen deutschen Musterfeststellungsverfahren. Allerdings eröffnet sie auch Missbrauchsrisiken, die einer Klageindustrie nach US-Vorbild Vorschub leisten könnten. Deshalb sollten im Umsetzungsgesetz zu der Richtlinie insbesondere die Bedingungen für Verbände, die eine Klagebefugnis erhalten wollen, schärfer gefasst werden.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Möglichkeit eines einstufigen Verfahrens zur Klage auf Entschädigung im Rahmen der europäischen Verbandsklage-Richtlinie in geeigneten Fällen, wo die individuellen Schäden der Verbraucherinnen und Verbraucher vergleichbar beschaffen sind, oder der Schaden nur geringfügig ist.
- » Durch schärfere Richtlinien für Verbände mit Klagebefugnis eine Klageindustrie vermeiden.
- » Verbandstätigkeiten über die Grenzen des Verbrauchermandats hinaus vermeiden.

# Reparaturklausel in das europäische Designrecht aufnehmen – Herstellermonopol für Autoersatzteile verhindern

Deutschland sollte sich auf EU-Ebene für die Aufnahme einer Reparaturklausel in das europäische Designrecht einsetzen, aufbauend auf der kürzlich in Deutschland eingeführten Reparaturklausel. Ziel muss sein, den Markt für sichtbare Autoersatzteile vollständig zu liberalisieren und damit mit dem regulatorischen Flickenteppich in Europa aufzuräumen. Dabei sollte eine Übergangsregelung für bereits zum Inkrafttreten der Reparaturklausel bestehende oder angemeldete Designrechte mit eingeführt werden. Da dies in der deutschen Regelung nicht erfolgt ist, sind hierzulande eingetragene Designrechte bis zu 25 Jahre geschützt. Deswegen wird es noch viele Jahre dauern, bis die Verbraucherinnen und Verbraucher die preis-dämpfende Wirkung von mehr Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt auf breiter Basis spüren können.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Aufnahme einer Reparaturklausel in das europäische Designrecht zur Aufhebung des Designschutzes im Ersatzteilmarkt mit einer Übergangsfrist von zehn Jahren.



## 7. **Tourismus in Deutschland** nachhaltig voranbringen

Der Tourismus ist einer der am stärksten von der Pandemie getroffenen Sektoren. Doch alles spricht dafür, dass der Wunsch zu reisen nach der Krise wieder auf das gewohnte Niveau steigen wird. Es ist deshalb notwendig, den Tourismussektor zu stabilisieren und auf eine gute, zukunftssichere Grundlage für einen Neustart zu stellen. Ebenso wichtig ist es, Tourismuspolitik stärker in den Fokus zu nehmen und besser zu koordinieren. Wesentliche Voraussetzung dafür, dass sich der Tourismus in Deutschland nachhaltig positiv entwickelt, ist, ihn als Querschnittsaufgabe zu behandeln und seine Belange auf fachpolitischer Ebene stärker in den Blick zu nehmen.

## Tourismus als politische Querschnittsaufgabe festschreiben

Die Rahmenbedingungen für den Tourismus werden durch viele Politikbereiche beeinflusst – sei es durch die Verkehrspolitik, die Wirtschafts- oder die Umweltpolitik. Deshalb ist für eine abgestimmte, nachhaltige und bedarfsgerechte Tourismusförderung aus einem Guss eine ressortübergreifende und über alle föderalen Ebenen angelegte Tourismuspolitik nötig. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass gerade im Tourismus, wo die Zuständigkeiten weit verteilt sind, die politische Koordination bislang nicht ausreicht.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Deutliche **personelle Stärkung des Referat Tourismuspolitik** im federführenden Bundeswirtschaftsministerium.
- » **Zügige Einsetzung eines Staatssekretärsausschusses**, um die Abstimmung zwischen den Ressorts zu verbessern, die mit touristischen Aufgaben befasst sind.
- » **Bessere Koordinierung und Evaluierung tourismuspolitischer Maßnahmen** und Instrumente über alle föderalen Ebenen hinweg, beispielsweise durch die Stärkung der Zusammenarbeit im Bund-Länder-Ausschuss.
- » **Verstetigung der Mittel für das Kompetenzzentrum Tourismus des Bundes.**

## Die Rahmenbedingungen des Wassertourismus verbessern



Deutschland besitzt ein europaweit einzigartiges vernetztes System befahrbarer Wasserstraßen. Nebenwasserstraßen, die von der Berufsschifffahrt nicht mehr genutzt werden, sind beliebte wassertouristische Ziele für mehr als sechs Millionen aktive Wassersportler in Deutschland. Sie sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in ihren jeweiligen Regionen und bieten Chancen für Gastronomie, Hotellerie, Marinas, Sportbootverleihe und Ausflugsanbieter. Dennoch wurde diese Infrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten wenig gepflegt. Die langjährige Vernachlässigung gefährdet inzwischen den Erhalt der Nebenwasserstraßen. Dem muss dringend entgegengewirkt werden. Darüber hinaus sollte der rechtliche Rahmen für den Wassersport modernisiert werden, um die positive Entwicklung des Wasser-tourismusstandorts Deutschland voranzutreiben.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Einen **eigenen und auskömmlichen Haushaltstitel zum Erhalt der Nebenwasserstraßen** sowie die Bereitstellung der erforderlichen Planungskapazitäten.

- » **Regelmäßige Erhebung des Verkehrsaufkommens auf den Nebenwasserstraßen** sowie detaillierte **Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands von Schleusen und Wehren**; daraus abgeleitet ein Sanierungsfahrplan.
- » **Ausbalancierung der Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen im „Bundesprogramm Blaues Band“** durch die Politik, um Tourismus und Naturschutz in Einklang zu bringen.
- » Konkretisierung und zeitnahe **Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Freizeitschifffahrt** sowie dessen kontinuierliche Weiterentwicklung in den kommenden Jahren.
- » **Modernisierte Wassersportgesetzgebung**: Die Wassersportausbildung ist zu verbessern und das Sportbootführerscheinwesen weiter zu modernisieren. Die Regelungen zur Sportbootvermietung müssen überarbeitet und konsolidiert werden. Zudem sollten die Kennzeichnungspflichten für Sportboote vereinheitlicht und optimiert werden.
- » **In Steuerfragen besteht Anpassungsbedarf**; unter anderem sollten die Nachweispflichten für die Entrichtung der Umsatzsteuer bei grenzüberschreitenden Bootskäufen vereinfacht werden.

## Dem Boom des **Reisemobilitourismus** Raum geben

*Reisemobilitourismus liegt im Trend. Dies verdeutlichen die Neuzulassungen, die in den vergangenen Jahren und insbesondere im Jahr 2020 enorm zugelegt haben. Gerade jüngere Menschen interessieren sich immer häufiger für diese Urlaubsform. Um einen fortgesetzten Boom in Deutschland zu ermöglichen und weitere Wachstumspotenziale zu erschließen, muss dieses Tourismussegment reizvoll, erschwinglich und für alle Generationen ohne Hürden erlebbar bleiben. Daher sind die Rahmenbedingungen für den Reisemobilitourismus zu verbessern.*

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » **Förderung einer reisemobilfreundlichen Infrastruktur**, um die wirtschaftliche Wachstumsdynamik dieses Tourismussegments zu erhalten. Dazu ist eine adäquate und am Bedarf orientierte Stellplatz-Infrastruktur notwendig. Deren Ausbau sollte daher vorangetrieben werden, wobei auf pragmatische Anforderungen an deren Ausgestaltung und Betrieb zu achten ist.
- » **Vereinfachte, pragmatische und europaweit einheitliche Führerscheinregelung für schwere Reisemobile** zwischen 3,5 und 4,25t zGM analog zur Fahrerlaubnis B 96 für schwere Wohnwagenspanne. Damit wird auch jüngeren Fahrerinnen und Fahrern, die sonst einen Lkw-Führerschein benötigten, der Zugang zum Reisemobilitourismus erleichtert.
- » Eine **bundeseinheitliche Lösung für Überholverbote von Reisemobilen**. Im Hinblick auf die gute Verkehrssicherheit und starke spezifische Motorleistung von Reisemobilen sollten diese von 3,5 bis 7,5t zGM – analog zu Bussen – vom Lkw-Überholverbot ausgenommen werden.
- » **Ausnahme von Reisemobilen von Diesel-Fahrverboten** in Städten aufgrund ihres geringen Beitrags zur Stickoxid-Belastung. Mindestens sollte es Ausnahmen für Halterinnen und Halter geben, die in Fahrverbotszonen wohnen, um diesen das Be- und Entladen ihres Reisemobils zu ermöglichen.



# Barrierefreiheit touristischer Angebote verbessern



Mehr Barrierefreiheit muss eines der Ziele der deutschen Tourismuspolitik sein. Dazu sollten Erwartungen an touristische Anbieter formuliert und Anreize dafür geschaffen werden, die Barrierefreiheit der gesamten Reisekette herzustellen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Vergabe von Fördermitteln für touristische Projekte an die Berücksichtigung von Barrierefreiheit knüpfen.
- » Branche und Öffentlichkeit für die Notwendigkeit von Barrierefreiheit sensibilisieren.
- » Die Informationsmöglichkeiten zur Barrierefreiheit von Reisen verbessern.

# Qualität und Nachhaltigkeit touristischer Mobilität erhöhen

Tourismus geht nicht ohne Mobilität. Heute ist der Pkw für über 70 Prozent der innerdeutsch touristisch Reisenden das Hauptverkehrsmittel. Bei der Gestaltung der Mobilität von morgen und der Dekarbonisierung des Verkehrs müssen daher aus Sicht des ADAC die Anforderungen des Tourismus berücksichtigt werden. Eine veränderte Anbindung deutscher Tourismusregionen oder eine verteuerte Erreichbarkeit können unmittelbare Folgen für ihre Wettbewerbsfähigkeit haben. Umgekehrt besteht gerade bei touristischer Mobilität, wo Menschen außerhalb ihrer gewohnten Wege reisen, die Chance, nachhaltiges Reiseverhalten anzuregen.

## → Wofür wir uns einsetzen:

- » Erhebung und Analyse des spezifisch touristischen Mobilitätsbedarfs in Deutschland.
- » Bessere Vernetzung von Anreise- und Vor-Ort-Mobilität, um Urlaubsdestinationen für Gäste attraktiver zu machen, und gleichzeitig die Alltagsmobilität der Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern.
- » Aufgestocktes ÖPNV-Angebot zu Hauptreisezeiten und mehr Möglichkeiten zur Mitnahme von Kinderwagen, Gepäck und Fahrrädern in der Eisenbahn.
- » Errichtung von E-Ladesäulen und Tankstellen für alternative Kraftstoffe auch unter dem Gesichtspunkt des touristischen Bedarfs.

- » **Entlastung des Stadtverkehrs** in touristisch interessanten Ballungsgebieten durch Schaffung von Parkplätzen außerhalb der Städte und deren Anbindung an den ÖPNV (Park&Ride), wobei Reisemobilstellplätze mitzudenken sind.
- » **Digitalisierung als zentrale Stütze einer nachhaltigen Mobilität und Besucherlenkung.** Dafür sind Lücken im Mobilfunknetz zu schließen und das Breitbandnetz auszubauen, damit Anwendungen und Plattformen für digital gestützte lückenlose Reiseketten und Echtzeit-Infos zu Verkehrsinformationen und Verkehrsmitteln möglich werden.

## Strukturschwache Regionen mit Synergieeffekten stärken

*Der ländliche Tourismus hat das Potenzial, strukturschwache Regionen zu stärken und zugleich überlastete touristische Hotspots („Overtourism“) zu entlasten. Deshalb sollten mögliche Synergieeffekte zwischen der Förderung ländlicher Räume und der Tourismusförderung geprüft und besser genutzt werden.*

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Die **Vergabe von GRW-Mitteln** (Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) **sollte vor allem langfristig wirkende, synergetische Maßnahmen berücksichtigen**, die sowohl die Lebensverhältnisse der Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gebiete verbessern als auch Besucherinnen und Besuchern zugutekommen, zum Beispiel eine bessere verkehrliche Anbindung oder der Ausbau von Radwegen.
- » Die **Mittel für das „Bundesprogramm Ländliche Entwicklung“** **sollten verstetigt und mit Blick auf touristische Bedürfnisse weiterentwickelt werden**, zum Beispiel durch Berücksichtigung der touristischen Mobilität im Rahmen des Bausteins LandMobil.



## Sommerferienkorridor ausweiten

Regelmäßig ballen sich in den Sommerferien Hin- und Rückreiseverkehre an einzelnen Wochenenden. Von einer maximalen Ausnutzung des Ferienkorridors würden die Verbraucherinnen und Verbraucher profitieren, weil es weniger Staus auf den Haupturlaubsrouten gäbe. Zudem würde ein gespreizter Ferienkorridor die Touristenströme gleichmäßiger verteilen und durch die verteilte Nachfrage den Preisdruck in der Hauptsaison verringern.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Spreizung des sogenannten Sommerferienkorridors über 90 Tage.

## Reduzierung von Verkehrslärm entlang touristisch beliebter Strecken



Viele Menschen fühlen sich von Verkehrslärm belästigt und gesundheitlich beeinträchtigt. Daher ist anzustreben, Verkehrslärm generell zu verringern, ohne dabei die Mobilität einzuschränken. Insbesondere an beliebten Freizeitrouten sind Anwohnerinnen und Anwohner vor unnötigen Geräuschemissionen von Motorrädern und anderen geräuschtechnisch modifizierten Fahrzeugen zu schützen. Pauschale Verbote wie lokale Streckensperrungen und Fahrverbote oder auch willkürlich eingeführte Grenzwerte für bestimmte Regionen sind jedoch keine (nachhaltige) Lösung des Problems. Die Mehrheit der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Autofahrerinnen und Autofahrer ist ordnungsgemäß und akustisch vernünftig unterwegs und sollte nicht aufgrund einzelner Ausreißerinnen und Ausreißer benachteiligt werden. Stattdessen sollten alle technisch möglichen Maßnahmen zur Lärminderung ausgeschöpft, unzulässige Auspuffsysteme konsequent sanktioniert und eine verantwortungsbewusste Fahrweise eingefordert werden.

### → Wofür wir uns einsetzen:

- » Appell an die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Autofahrerinnen und Autofahrer, möglichst vernünftig, leise und umweltverträglich zu fahren.
- » Verzicht auf kollektive und willkürliche Fahrverbote. Lokale Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmdisplays oder anlassbezogene Kontroll-(schwer)punkte können dazu beitragen, eine nachhaltige Lärminderung vor Ort in der Motorradsaison zu erzielen.
- » Motorradhersteller sollten geräuschkennende Updates und Nachrüstmöglichkeiten für bereits verkaufte Motorräder im Bestand bereitstellen.
- » Freiwilliger Verzicht der Motorradhersteller auf legales Soundtuning und ein hohes Geräuschniveau abseits des Prüfzyklus.
- » Verbesserung der Vorgaben zur Typprüfung von Motorrädern und Anbauteilen im Rahmen der UN-Regelung 41. Kurzfristig sollte der Bereich, in dem die zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen (ASEP) erfüllt werden müssen, von 80 km/h auf 100 km/h erweitert werden.

**ADAC e.V.**  
Hansastraße 19  
80686 München

