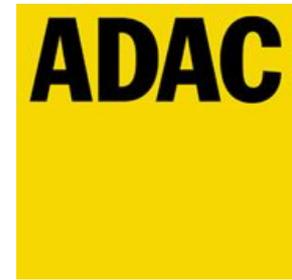


Europäische Kommission
Generaldirektion Verkehr und Energie
Herrn Santamato
Referat TREN. A.1
Rue De Mot 24-26
B-1049 Brüssel



Per E-Mail: tren-future-of-transport@ec.europa.eu

Stellungnahme des ADAC zur Mitteilung der EU-Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ [KOM (2009) 279/4]

München, den 30.09.2009

1. Überblick

- Die Co-Modalität sollte auch weiterhin ein Leitmotiv der EU-Verkehrspolitik sein. Verlagerung, Vermeidung und Verteuerung sind dagegen keine sinnvollen Ansätze zur Weiterentwicklung der EU-Verkehrspolitik.
- Die Verkehrssicherheit stellt eine zentrale Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik dar und kommt in der vorliegenden Mitteilung zu kurz. Der ADAC hat hierzu detaillierte Anmerkungen.
- Das von der EU-Kommission verfolgte Konzept zur „Internalisierung der externen Kosten“ über neue Gebühren lehnt der ADAC aus Sicht der Straßennutzer strikt ab.
- Die EU-Kommission muss die TEN-Finanzierung künftig stärker an den Kriterien der Binnenmarktrelevanz und des gesamteuropäischen sozioökonomischen Nutzens ausrichten. Die Mittelvergabe sollte an einen hohen Sicherheitsstandard der gebauten Infrastruktur geknüpft werden.
- Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des europäischen Infrastrukturnetzes fordert der ADAC intelligente Verkehrssysteme für alle stark belasteten Streckenabschnitte.
- Im Hinblick auf alternative, zukunftsfähige Antriebskonzepte ist die Europäische Kommission aufgefordert, Forschung und Entwicklung zu fördern und so zu einem Wettbewerb der Lösungsansätze beitragen.
- Der ADAC fordert von der EU-Kommission die Erarbeitung einer Gesamtenergiestrategie für den europäischen Verkehrssektor auf Basis der einzelstaatlichen Energiepläne.
- Im Bereich der städtischen Mobilität sieht der ADAC für die EU-Ebene keinen Handlungsbedarf. Es wird jedoch begrüßt, wenn die EU-Kommission als Ideengeber fungiert und eine Plattform zum Austausch von Ideen und Best Practice bereitstellt.

2. Vorwort

Der ADAC begrüßt, dass die Kommission in ihrer Mitteilung eine Strategie für eine Verkehrspolitik für die kommenden zehn Jahre anstrebt und hierzu einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen möchte, der die Belange des Personen- und Güterverkehrs gleichgewichtig gegenüberstellt.

Der ADAC setzt sich für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik ein, die die Ziele individuelle Mobilität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit bestmöglich vereint. Die Sicherung der Mobilität stellt dabei enorme Herausforderungen. Deshalb unterstützt der ADAC das Ziel der EU-Kommission, den gestiegenen Anforderungen an das Verkehrssystem durch Verkehrswachstum, demografischen Wandel, Umwelt- und Klimaschutz sowie Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.

Maßnahmen, die eine ungerechtfertigte Belastung oder Behinderung eines Verkehrsnutzers bzw. eines Verkehrsträgers zum Ziel haben, lehnt der ADAC hingegen ab. Verlagerung, Vermeidung und Verteuerung sind keine sinnvollen Maßstäbe für die Europäische Verkehrspolitik sondern Ausdruck eines Politikverständnisses, das die Wünsche der Nachfrager nach Verkehrsleistung und die Ergebnisse des Wettbewerbs negiert. Moderne Verkehrspolitik bedeutet, die Interdependenzen zwischen Umwelt, Verkehr, Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Nachhaltigkeit zu beachten, um die richtigen Rahmenbedingungen für einen effizienten Verkehr setzen zu können.

Die individuelle Mobilität ist der Motor, der Wirtschaft und Gesellschaft antreibt und damit unseren Wohlstand sichert. Für die Zukunft gilt es, diese Mobilität zu erhalten und noch weiter zu verbessern. Die Europäische Verkehrspolitik muss hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

3. Kommentare und Ergänzungen

Abschnitt 2: Die Europäische Verkehrspolitik im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhundert

Ad Ziffer 7:

Der ADAC stimmt mit der Einschätzung der EU-Kommission überein, dass der Verkehr ein Schlüsselfaktor für die europäische Wirtschaft ist. Ergebnisse einer ADAC-Studie¹ belegen dies für den Straßenverkehrssektor. In Deutschland ist etwa jeder siebte Arbeitsplatz direkt im Straßenverkehr angesiedelt oder indirekt damit verbunden. Vom Nutzen des Straßenverkehrs profitiert die gesamte Gesellschaft, da Straßenverkehrsleistungen in wirtschaftliche Wertschöpfungsprozesse ebenso fest integriert sind wie in den Alltag der Menschen.

Eine weitere Untersuchung² des ADAC zeigt, dass der Straßenverkehr nicht nur ein Wirtschaftsfaktor, sondern auch ein bedeutender Produktivitätsfaktor ist: Im Ergebnis wird belegt, dass diejenigen EU-Staaten, die ein besonders hohes Verkehrsniveau verzeichnen, in der Regel wohlhabender sind als Staaten mit niedrigem Verkehrsniveau. Dabei ist der Zusammenhang zwischen Wohlstand und Personenverkehr sogar noch stärker als der Zusammenhang zwischen Wohlstand und Güterverkehr. Dies beweist, wie wichtig die Personenmobilität für den Wohlstand einer Volkswirtschaft ist.

¹ Kurte, J./Esser, K., Nutzen des Straßenverkehrs, ADAC-Studie zur Mobilität, im Auftrag des ADAC (Hrsg.): KE-Consult, München 2008

² Kurte, J./ Esser, K., Einfluss des Straßenverkehrs auf die Produktivität und die wirtschaftliche Entwicklung einer Volkswirtschaft, Querschnittsanalyse, Studie für den ADAC (Hrsg.): KE-Consult, München 2008

Mobilität ist nicht Bedrohung unserer Lebensqualität sondern essentieller Teil von ihr. Negative Folge dieser Mobilität können und müssen reduziert werden, ohne die positiven Effekte zu gefährden.

Ad Ziffer 10:

Die Verbesserung der Luftqualität konnte durch technischen Fortschritt bei der Abgasminderung erreicht werden, unterstützt durch stetige Verschärfung der Abgasnormen. Dieser Weg muss auch in Zukunft weiterverfolgt werden, insbesondere hinsichtlich Partikel- und Stickoxidemissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb. Dies gilt für Pkw, schwere und – besonders – für leichte Nutzfahrzeuge. Damit kann die Schadstoffbelastung nicht nur wirksamer, sondern auch kostengünstiger, sozialverträglicher und mit größerer gesellschaftlicher Akzeptanz verringert werden als mit Mobilitätsbeschränkungen.

Das Thema Verkehrssicherheit wird zwar angesprochen, konkrete Ziele und Maßnahmen sind in dem vorliegenden Konsultationsdokument jedoch nicht enthalten. Der ADAC vertritt die Ansicht, dass die Verkehrssicherheit in der künftigen EU-Verkehrspolitik einen hohen Stellenwert einnehmen muss. Dies muss sich auch in einem Strategiepapier zur künftigen Verkehrspolitik widerspiegeln, selbst wenn ein eigener EU-Aktionsplan zur Verkehrssicherheit geplant ist.

Ad Ziffer 15:

Die Erfahrungen aus Deutschland, wo die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) des Verkehrs seit 1999 rückläufig sind, belegen dass Erfolge mit den verfügbaren Maßnahmen möglich sind. Die größten Minderungen wurden beim Pkw-Verkehr erzielt. Dies ist vor allem eine Folge von Effizienzverbesserungen und erhöhtem Diesel-Anteil. Im Bereich der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den EU-Mitgliedsstaaten. Deutschland nimmt bei der Minderung von Treibhausgasemissionen einen Spitzenplatz ein. Die zuletzt beschlossenen Flottengrenzwerte im Pkw-Bereich wie auch andere bereits in Kraft getretene Vorgaben (z.B. zur Nutzung von biogenen Kraftstoffen) werden diese Entwicklung deutlich beschleunigen. Offensichtlich sind den Mitgliedsstaaten also effektive Rahmenbedingungen gegeben, eine erfolgreiche Klimapolitik im Verkehr umzusetzen. Dies muss die Kommission bei der Bewertung möglicher zusätzlicher Maßnahmen berücksichtigen.

Die Gefahren, die von einer Klimaänderung ausgehen, sind als Problem erkannt. Sowohl zur weiteren Einsparung von Energie, als auch für die Verwendung von Energieträgern mit geringerer CO₂-Intensität sind innovative Technologien erforderlich. Bei der Entwicklung dieser Zukunftstechnologien kann die Industrie in Europa einen Spitzenplatz einnehmen. Gerade im Verkehrsbereich besteht sowohl im Bereich Fahrzeuge (Kraftstoffverbrauch), auf dem Sektor Energieträger (Erdgas, Biokraftstoffe, Wasserstoff) sowie im Bereich Information und Kommunikation (Telematik, Stauvermeidung) hohes Entwicklungspotential zur Verringerung der CO₂-Emissionen.

Ad Ziffer 16:

Der Anstieg der Treibhausgasemissionen ist auf den zunehmenden Güterverkehr zurückzuführen, im Personenverkehr ist der steigende Trend bereits gebrochen. Maßnahmen für einen nachhaltigen Straßenverkehr müssen diesem Faktum Rechnung tragen.

Ad Ziffer 17:

Die EU-Kommission stellt fest, dass bisher „bei der Verlagerung der Verkehrsmengen auf effizientere Verkehrsträger (...) nur begrenzte Fortschritte“ zu verzeichnen waren. Hierzu ist einzuwenden, dass die Kommission von nicht realistischen Annahmen zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Schienenverkehrs ausgeht. Auch wenn die Schiene noch

Potential besitzt, welches es nach Meinung des ADAC auszuschöpfen gilt, kann sie das allgemeine Verkehrswachstum nicht abfangen. Die Schiene wird auch in Zukunft nur eine wichtige Ergänzung der Straße darstellen können. Dieser Realität muss sich die EU-Verkehrspolitik stellen und beide Verkehrsträger nach ihrer Bedeutung für den Verkehr in Europa behandeln.

Die Aussage, die Effizienzgewinne des Verkehrs würden von den Verkehrszunahmen überkompensiert werden, stimmt nicht für alle Mitgliedsstaaten. In Deutschland nahm von 1999 bis 2007 die Straßenverkehrsleistung im Güterverkehr um 48% zu, im Personenverkehr um 5%, während die CO₂-Emissionen um 15% abnahmen.

Der Verkehr wächst, weil Mobilität zu einem Schlüsselfaktor für die Fortentwicklung unserer Gesellschaft und unserer Wirtschaft geworden ist. Maßnahmen, die den steigenden Verkehrsmengen durch Effizienzerhöhungen bei den Transportketten zu begegnen versuchen, werden ausdrücklich begrüßt. Verlagerung und Vermeidung von Verkehr können dagegen kein Selbstzweck in der Verkehrspolitik sein. Eine Politik, welche ohne Berücksichtigung der realistischen Angebotsqualitäten der Verkehrsträger und der Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmern und Verladern eine solche Verlagerung propagiert, riskiert Ineffizienzen im Verkehrssektor die sich bei Wachstum und Wohlstand negativ niederschlagen.

Abschnitt 3 Trends und Herausforderungen

3.3. Ökologische Herausforderungen

Ad Ziffer 25 (vgl. auch Anmerkungen zu Ziffern 15 und 16):

Der ADAC stimmt mit der EU-Kommission darin überein, dass der Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs bei der Lösung der Klimaprobleme eine wichtige Rolle zukommt. Bei allen Lösungsansätzen zur Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs müssen jedoch die Opportunitätskosten der Klimapolitik – die Nutzenverluste, die dadurch entstehen, dass Menschen wegen klimapolitischen Maßnahmen ihr Verhalten ändern müssen – erfasst werden. Deshalb müssen über alle Sektoren diejenigen Maßnahmen ergriffen werden, welche das beste Verhältnis aus Emissionsminderung und Kosten aufweisen. Gerade im Pkw-Verkehr sind zwischenzeitlich hoch ambitionierte Rahmenbedingungen zur CO₂-Minderung geschaffen. Diese führen zu erheblichen Kosten für die Nutzer, sowohl monetärer als auch nichtmonetärer Art. Die Notwendigkeit weitergehender belastender Maßnahmen ist derzeit nicht zu erkennen.

Abschnitt 4 Politische Ziele für einen nachhaltigen Verkehr

Die Straße hat heute und wird auch in Zukunft die größte Netzdichte besitzen. Kapazitätsanpassungen sind vergleichsweise einfacher und kostengünstiger realisierbar als bei anderen Verkehrsträgern. Dennoch kann die Mobilität in angemessener Qualität nur durch eine verbesserte Vernetzung, welche die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger berücksichtigt, gesichert werden. Dagegen sind Ansätze abzulehnen, die von der Vorteilhaftigkeit einzelner Verkehrsträger ausgehen. Grunderkenntnis und Basis des marktwirtschaftlichen Systems ist, dass nur die Nachfrager in der Lage sind, aus der Vielzahl von Angeboten und Qualitäten die für sie optimalen Güter auszuwählen. Der Gedanken der Co-Modalität sollte für die Kommission auch die nächsten Jahre ein Leitmotiv der Verkehrsinfrastrukturpolitik darstellen.

4.1 Ein qualitativ hochwertiger und sicherer Verkehr

Ad Ziffer 41:

Der ADAC sieht die Verbesserung der Verkehrssicherheit als zentrale Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik (siehe Anmerkungen zu Ziffern 10 und 84).

4.2 Ein gut instand gehaltenes und vollständig integriertes Netz

Ad Ziffern 44 - 47:

Nur eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur garantiert allen Bürgern – auch in Randlagen und bevölkerungsschwachen Gebieten – den Zugang zu einem breiten Angebot an Waren und Dienstleistungen sowie die Teilnahme am Erwerbsleben und an anderen gesellschaftlichen Aktivitäten, zur Pflege sozialer Kontakte wie auch zur Erholung.

Der ADAC stimmt mit der Europäischen Kommission überein, dass neue Infrastruktur mit Blick auf die Maximierung des sozioökonomischen Nutzens geplant werden sollte. Insofern sollte sich die Europäische Kommission künftig freimachen von nationalen Eigeninteressen und die TEN-Finanzierung strikt an den Kriterien des europäischen Mehrwerts, des Ausbaus von für den Binnenmarkt relevanten Knoten- / Versorgungspunkten und der Verkehrssicherheit ausrichten. Die Effizienz der Mittelvergabe für die Transeuropäischen Verkehrsnetze kann dadurch wesentlich gesteigert werden.

Der ADAC unterstützt Maßnahmen, die eine optimale Nutzung der Verkehrswege sowie die Entmischung von Personen- und Güterverkehr zum Ziel haben. Kapazitätserweiterungen führen zur Verringerung staubedingter Umweltkosten und stellen daher ein geeignetes Mittel zur Reduzierung negativer Effekte dar. Insbesondere die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr durch den beschleunigten Ausbau der Infrastruktur und durch verbessertes Verkehrsmanagement bedürften wesentlicher finanzieller Anstrengungen. Der ADAC vermisst allerdings klare Aussagen, wie das von der EU-Kommission propagierte Ziel „Ein gut instand gehaltenes und vollständig integriertes Netz“ erreicht werden soll, insbesondere hinsichtlich des Finanzmittelbedarfs und der Finanzierung.

4.3 Ein ökologisch nachhaltigerer Verkehr

Ad Ziffern 48 bis 49, siehe auch Anmerkungen zu Kapitel 5.3:

Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Verringerung der Importabhängigkeit und Erhöhung der Kostenstabilität für Energie und Kraftstoffe sind Beweggründe, warum der ADAC im Straßenverkehr zukünftig eine wichtige Rolle alternativer Energiequellen und Antriebe sieht. Die Europäische Kommission muss hier noch stärker als bisher die Rolle des Vordenkers und Förderers einnehmen. Die Aufgaben der Politik insgesamt wie auch der Europäischen Kommission im Besonderen liegen in der Förderung von Forschung und Entwicklung, in Information und Wissensaustausch, in der Schaffung geeigneter Infrastrukturen und intelligenter Anreizsysteme, welche die Kostenbelastung für die Verkehrsnutzer insgesamt aber nicht erhöhen dürfen.

4.6 Verkehrssteuerung durch intelligente Preisbildung

Ad Ziffern 55 bis 57

Die einseitige Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr ist nicht zur Reduzierung negativer Effekte bzw. zur Verkehrslenkung geeignet (vgl. auch Anmerkungen zu Abschnitt 5.2). Wo der Markt versagt, korrekte Preissignale zu setzen, ist der Gesetzgeber und Regulator erst recht aufgrund von Informations- und Bewertungsproblemen überfordert. Wenn negative Folgen des Verkehrs für die Allgemeinheit ein akzeptables Maß übersteigen, haben sich ordnungspolitische Maßnahmen wie Abgasnormen oder die aufkommensneutrale

Differenzierung bestehender Abgaben als überaus wirksame Mittel erwiesen. Angesichts nicht nur der hohen bestehenden Abgaben sondern auch der gesellschaftlichen Nutzen ist der Straßenverkehr, insbesondere der Pkw-Verkehr, keinesfalls eine Belastung der Allgemeinheit oder mit ungenügenden Kosten belegt.

Eine Preisdifferenzierung zwischen der Straßennutzung zu Stoßzeiten und der Nutzung außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Ziffer 55), lehnt der ADAC strikt ab: Arbeitnehmer/innen etwa, die von ihrem Wohnort zur Arbeitsstelle pendeln, haben in den meisten Fällen keine echte Wahl zwischen den Verkehrsmitteln (ÖPNV, Bus oder Bahn versus eigener Pkw) noch können sie aufgrund vorgeschriebener Arbeits-, Geschäfts- oder Lieferzeiten den Stoßzeiten ausweichen. Eine Verkehrssteuerung durch Preisdifferenzierung würde am Ziel der Verkehrslenkung vorbei gehen und zudem in hohem Maße unsozial wirken.

4.7 Planung mit Blick auf den Verkehr: Verbesserung der Zugänglichkeit

Ad Ziffer 61:

Die Ansicht der EU-Kommission, der Transportbedarf könne auch durch „zunehmende virtuelle Zugänglichkeit mit Hilfe der Informationstechnologie“ verringert werden, kann nicht geteilt werden. Vielmehr zeigt die alleinige Nennung der „Telearbeit“ als vermeintlich „transportverringender“ Faktor, dass die Kommission noch keine echten Lösungsansätze für die Verkehrsbedarfe der Zukunft anbieten kann. Der ADAC erwartet hier weitergehende und auf realistischen Annahmen beruhende Aussagen seitens der EU-Kommission.

Abschnitt 5 Politik im Interesse nachhaltigen Verkehrs auf verschiedenen Gebieten

5.1 Infrastruktur: Instandhaltung, Entwicklung und Integration der modalen Verkehrsnetze

Ad Ziffer 63:

Der ADAC stimmt mit der EU-Kommission überein, dass eine Schwerpunktsetzung beim Infrastrukturausbau erfolgen muss, wenn Staus und Zeitverluste im Verkehr reduziert werden sollen. Bei den einzelnen Verkehrsträgern wie auch intermodal muss die Verbesserung der Integration und der Interoperabilität das Ziel sein.

Ad Ziffer 66:

Intelligente Verkehrssysteme sind dazu geeignet, die Leistungsfähigkeit des Infrastrukturnetzes auszubauen. Gerade an stark belasteten Autobahnabschnitten können dadurch Verkehrsdichten entzerrt, alle Autofahrer vor Staus und Gefahren gewarnt und bei Bedarf umgeleitet werden. Denn Staus kosten nicht nur Zeit und Geld, sie erhöhen auch das Unfallrisiko und tragen zu einer stärkeren Belastung der Umwelt bei. Verkehrsbeeinflussungsanlagen erweitern um bis zu 10% vorhandene Straßenkapazitäten, verkürzen die Reisezeiten um ca. 20% und reduzieren die Anzahl der schweren Unfälle um ca. 30%.

Ad Ziffer 67:

Der ADAC unterstützt die Forderungen nach beschleunigtem Ausbau und zusätzlichen Investitionen zur Engpassbeseitigung. Kapazitätserweiterungen führen zur Verringerung staubedingter Umweltkosten und stellen daher ein geeignetes Mittel zur Reduzierung negativer Effekte dar.

5.2 Finanzierung: Mobilisierung der Ressourcen für einen nachhaltigen Verkehr

Die Rahmenbedingungen einer erfolgreichen Verkehrspolitik sollten so gesetzt werden, dass sie die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Umwelt, Verkehr und Wirtschaftswachstum bestmöglich beachten.

Ad Ziffer 74 (vgl. auch Anmerkungen zu Ziffern 55 bis 57):

Der ADAC begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen, die negativen Externalitäten des Verkehrs zu vermindern. Allerdings sieht der ADAC in dem methodischen Konstrukt der „Anlastung externer Kosten“ über Gebühren dafür keine Lösung. Ziel sollte die Verringerung negativer Effekte und damit die Reduktion der externen Effekte an der Quelle sein. Das Konzept die Mobilität mit weiteren Gebühren für vorgeblich ungedeckte Kosten für Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen zu belegen – ist in der praktischen Wirtschaftspolitik nicht anwendbar. Sinnvoller ist es hingegen, die verursachten Kosten etwa durch technische Verbesserungen und steuerliche Anreize weiter zu senken.

Die angesprochene Anlastung sog. „Verkehrsstaukosten“ lehnt der ADAC kategorisch ab. Damit werden vielmehr Anreize für die öffentliche Hand gesetzt, Mehreinnahmen zu generieren, ohne das Problem der Verkehrsstaus zu lösen. Staukosten sind nicht etwa negative Folgen des Verkehrs für die Allgemeinheit, sondern die Belastung von Nutzern der Verkehrswege durch eine Kapazität, die nicht der Nachfrage entspricht. Vielerorts könnte Stau bereits heute vermieden werden, wenn nur ein Teil der existierenden Abgaben des Straßenverkehrs zweckgebunden für den Ausbau und die Optimierung der Straßeninfrastruktur verwendet würden. Keinesfalls sind zusätzliche Belastungen für die Verkehrsteilnehmer zu rechtfertigen, die bereits durch die staubedingten Zeitverluste belastet sind.

Ad Ziffer 75:

Gebühren für die „Nutzung überlasteter Infrastrukturabschnitte, welche die Kosten der Infrastrukturknappheit widerspiegeln“, lehnt der ADAC ab. Die meisten in der Mitteilung angesprochenen Maßnahmen mit dem Ziel der Verkehrslenkung lassen eine Erhöhung der relativen Preise des Straßenverkehrs befürchten. Verdeckte Preiserhöhungen in Form von Lenkungsabgaben sind aber ein untaugliches Mittel zur Reduzierung negativer Effekte, da der Staat nicht in der Lage ist, den Gesamtverkehr über lenkende Eingriffe in einen optimalen Zustand zu versetzen, so dass Wohlfahrtsverluste drohen.

Substantielle Erfolge hinsichtlich Umweltschutz und Verkehrssicherheit konnten in den letzten Jahren durch technische Innovationen (z.B. ABS/ESP, Partikelfilter) und sachgerechte ordnungsrechtliche Regulierung (Euronormen) erzielt werden. Kapazitätserweiterungen auf Autobahnen und nachgeordneten Straßen führen zur Verringerung von Staukosten und entfalten größeren gesellschaftlichen Nutzen als etwa die Reduktion des Verkehrs.

5.3 Technologie: Beschleunigung des Übergangs zu einer Gesellschaft mit geringer Kohlenstoffintensität und Führungsstellung bei globalen Innovation

Die Regierungen der EU-Staaten und die Europäische Kommission müssen die Herausforderung, Europa auf eine CO₂-sparende Zukunft einzustellen, verstärkt angehen. Die Europäische Kommission sollte hier die wichtige Rolle des Förderers und Mittlers einnehmen. Sie muss einen Wettbewerb der Lösungsansätze fördern und insbesondere dazu beizutragen, dass Forschung und Entwicklung zu allen zukunftsfähigen Antriebskonzepten vorangetrieben werden kann.

Die zukünftigen Konzepte erstrecken sich vom verstärkten Einsatz der Biokraftstoffe (insbesondere der zweiten Generation) über Elektrofahrzeugen bis hin zu Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb. Insbesondere bei Wasserstoff- und Elektroautos verlagert sich die Emissionsproblematik von den Fahrzeugen selbst hin zu den Energielieferanten. Sie sind es, die künftig für eine ausreichende und saubere Energieproduktion sorgen müssen. Die EU-Ebene muss deswegen auf Basis nationaler Energiepläne ein Gesamtenergiekonzept für Europa erstellen, das einen reibungslosen und tragfähigen Übergang von der fossilen

Energiewirtschaft bis hin zu erneuerbaren Energiequellen sicherstellt und dafür sorgt, dass genug Energie für die Produktion von Wasserstoff und für die Elektromobilität zur Verfügung gestellt werden kann.

Auf dem Weg zur völligen Unabhängigkeit von fossilen Energiequellen müssen in der Übergangsphase verstärkt alternative Kraftstoffe wie Auto- und Erdgas (LPG, CNG) eingesetzt werden, für die eine europaweite, einheitliche und ausreichende Infrastruktur vorhanden sein muss. Parallel dazu sollten bereits heute konkrete Planungen zum Aufbau einer funktionierenden Infrastruktur für Wasserstoff-Tankstellen und Ladestationen für Elektroautos begonnen werden.

Die EU-Kommission ist aufgefordert, bei den anstehenden Aufgaben koordinierend und vor allem fördernd einzugreifen:

1. Energiestrategie für Europa entwickeln.

Für die zukünftige Mobilität muss ausreichend Energie für Elektroautos oder Wasserstoffherstellung aus erneuerbaren, klimaschonenden Quellen gewonnen werden.

2. Rahmen für nachhaltige Kraftstoffproduktion schaffen.

Ölförderung und Produktion von Biosprit müssen nicht nur nach Umweltkriterien, sondern auch unter sozialen Aspekten verbindlich betrachtet werden.

3. Rechtzeitig in bedarfsgerechte Ölförderung investieren.

Versorgungsengpässe würden zu unkalkulierbaren Energiepreisen führen und sowohl die Mobilität wie auch die wirtschaftliche Entwicklung weltweit gefährden.

4. Energie und Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen entwickeln.

Alternative Kraftstoffe und Energie verringern die Importabhängigkeit und tragen so zur Preisstabilität an der Zapfsäule, aber auch zum Klimaschutz bei.

5. Biokraftstoffe der zweiten Generation entwickeln.

Bioerdgas und BtL-Biokraftstoffe haben das größte Potential, um aus Pflanzenresten oder Holz auf kleinstmöglicher Ackerfläche umweltfreundliche Kraftstoffe herzustellen.

6. Kraftstoffverbrauch durch Einsatz der Hybrid- und Motorentchnik verringern.

Bewusste Kaufentscheidung für Autos mit modernen Antriebstechnologien spart Betriebskosten, schont natürliche Ressourcen und die Umwelt.

7. Neuwagenangebot mit Gasantrieb ausweiten.

Der Einsatz von Gasautos hilft dank steuerlicher Subventionen, Geld zu sparen und verringert die Abhängigkeit von Benzin und Diesel bei gleichzeitig geringerer Umweltbelastung.

8. Alternative Antriebe auf Basis erneuerbarer Energieträger entwickeln.

Elektroautos oder Wasserstoffantriebe können die Abhängigkeit vom Öl verringern – vor allem dann, wenn Strom und Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen produziert werden.

9. Infrastruktur für die Zukunftstechnologien rechtzeitig entwickeln.

Die Versorgungsinfrastruktur (z.B. Wasserstofftankstellen oder Ladestationen für Elektroautos) muss parallel zum technischen Fortschritt geplant, entwickelt und aufgebaut werden.

10. Qualifizierung des Servicepersonals sicherstellen.

Werkstatt-Techniker, Feuerwehr, Rettungsmannschaften oder Pannendienste müssen für die Hochspannungssysteme der Elektroantriebe qualifiziert werden.

5.5 Verbraucherpolitik

Ad Ziffer 84:

In der Mitteilung der Kommission wird nicht auf das große Potenzial zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr durch spritsparende Fahrweise eingegangen. Durch entsprechendes Training kann der Verbrauch um bis zu 20% verringert werden. Dieses Potenzial besteht, vor allem im Stadtverkehr, bei privaten Pkw-Fahrern, im Lieferverkehr und bei öffentlichen Flotten. Die Kosten für die Trainingskurse werden meist innerhalb einiger Monate eingespart, allerdings ist aktive Öffentlichkeitsarbeit und Promotion der Kurse erforderlich. Gerade auch Verwaltungen und Behörden sollten mit gutem Beispiel vorangehen.

Teil der Verbraucherpolitik im Verkehrssektor muss auch die Verkehrssicherheitsarbeit sein. Im Bereich Verkehrssicherheit/ Verkehrserziehung sollte noch mehr an Informations- und Aufklärungsarbeit geleistet werden, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. So sieht der ADAC die Verbesserung der Verkehrssicherheit als zentrale Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik (siehe auch Anmerkungen zu Ziffern 10 und 41) und möchte hierzu folgende weitergehende Anregungen geben:

Die Kommission sollte bei dem von ihr in den kommenden Monaten zu erstellenden 4. Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit der Arbeit an europaweiten Aufklärungs-, Informations-, und Sensibilisierungskampagnen zu Verkehrssicherheitsthemen einen höheren Stellenwert einräumen. Entsprechende Informationsarbeit sollte, zusammen mit den Mitgliedstaaten und relevanten Organisationen und Akteuren, zusätzlich zu den national zu setzenden Schwerpunkten auch auf europäischer Ebene geplant werden. Die Kommission sollte hierfür im kommenden Finanzzeitraum ab 2014 Budget bereitstellen.

Im Sinne der Vergleichbarkeit und zur Erleichterung der Kooperation zwischen den EU-Staaten sind die Vereinheitlichung der relevanten Statistiken sowie deren einheitliche Erfassung unverzichtbar. Die Europäische Kommission sollte hier den lange fälligen entscheidenden Impuls geben. Dies gilt sowohl für die Unfallstatistik (Definition von Getöteten) als auch für die Verkehrsstatistik (fehlende Angaben zu Fahrleistungen z. B. nach Straßenarten). Verkehrsunfalldaten sollten für alle interessierten Parteien diskriminierungsfrei zugänglich sein.

Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen leisten einen erheblichen Beitrag zur Unfallvermeidung und zur Reduzierung von Unfallfolgen. Der ADAC sieht die Europäische Kommission in der Pflicht, einheitliche Standards und finanzielle Anreize für die sicherheitstechnische Optimierung des europäischen Straßennetzes, insbesondere der Landstraßen, zu setzen. Die jeweiligen Baulastträger sind dafür verantwortlich zu machen, dass ihre Straßeninfrastruktur den erforderlichen Beitrag zu einem sicheren Gesamtsystem Straßenverkehr leistet (s. a. Richtlinie 2008/96/EC Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur). Dazu müssen analog zu anderen Verkehrsträgern, wie z. B. dem Bahn-, Luft- und Seeverkehr, auch die Bestandsnetze sicherheitstechnisch auf den heutigen Stand der Technik verbessert werden. Für die Verkehrsteilnehmer ist ein verbrieftes Recht auf sichere, selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen, anzustreben.

Im Bereich des menschlichen Verhaltens bieten sich ebenfalls Ansätze zur weiteren Reduzierung der Unfallzahlen in Europa: Essentiell ist hier unter anderem die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen. Auch junge Fahrer sind eine besonders

wichtige Zielgruppe. Die EU-Kommission sollte bei einer künftigen Novellierung der Führerscheinrichtlinie eine Ausrichtung der Führerscheinprüfung an der „Best Practice“ der EU-Mitgliedstaaten vorantreiben. Dies würde bedeuten, auf die guten Ergebnisse der zweistufigen Fahrausbildung unter anderem in Finnland und Österreich zurückzugreifen und diesen Ansatz für alle EU-Staaten zu übernehmen.

Wichtig ist auch die direkte Ansprache der älteren Verkehrsteilnehmer, deren Zahl in Zukunft steigen wird. Statt verpflichtende Eignungstests für Senioren einzuführen, sollten die EU-Staaten an ihre älteren Bewohner appellieren, regelmäßige Gesundheitschecks auf freiwilliger Basis durchzuführen, zumal diese Altersgruppe in der Unfallstatistik bisher nicht auffällig geworden ist.

Nach wie vor birgt auch der Missbrauch von Alkohol, Drogen und Medikamenten große Gefahren. Ansätze zur Verhaltensänderung lägen in gezielten Informationen, verbesserten Nachweisverfahren sowie in verstärkten Kontrollen und Sanktionen.

Auch wenn die genannten Aktionsfelder ausschließlich in der Kompetenz der Mitgliedstaaten liegen, könnte die Europäische Kommission einen Best Practice-Austausch zwischen den Mitgliedstaaten anregen, sowie durch europaweite Sensibilisierungskampagnen Bewusstsein schaffen und nicht zuletzt ein eigenes Budget für gesamteuropäische Projekte und Vorhaben im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit bereitstellen.

Im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind ebenfalls längst noch nicht alle Potenziale für mehr Sicherheit ausgeschöpft. Die Möglichkeiten, passive Sicherheit auch bei Zusammenstößen zwischen schweren und leichten Fahrzeugen oder zwischen Fußgängern und Fahrzeugen zu erhöhen, müssen konsequenter genutzt werden.

Dem Rettungswesen kommt in diesem Kontext ebenfalls eine Schlüsselrolle zu. Alle Neufahrzeuge in der EU sollten mittelfristig mit dem Notrufsystem eCall ausgestattet werden, und der eCall-Notruf europaweit kompatibel und verfügbar sein.

5.6 Verwaltung: Wirksame und koordinierte Maßnahmen

Ad Ziffer 88:

Aus Sicht des ADAC ist eine weitere Verbesserung der Koordinierung zwischen den mit verkehrspolitischen Entscheidungen betrauten Ebenen zu verbessern; hier muss eine engere sachgerechte Abstimmung stattfinden.

Ad Ziffer 88 Zweiter Spiegelstrich „Das Problem der Ballungsräume“:

Die Rolle der EU bei der Regulierung des Stadtverkehrs ist nicht nur begrenzt, wie die Kommission in ihrer Mitteilung feststellt. Vielmehr ist die EU für städtische Verkehrsprobleme grundsätzlich nicht zuständig. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sind hoheitliche Aufgaben von den Städten selbst zu lösen. Zudem ist der Verkehr in den europäischen Städten viel zu unterschiedlich, als dass mit standardisierten Lösungen „von oben nach unten“ gearbeitet werden kann. Die Städte und Gemeinden können daher am besten beurteilen, welche Ansätze zur Lösung ihrer jeweiligen Verkehrsprobleme angebracht sind.

Zwar kann ein europäischer Orientierungsrahmen für eine nachhaltige Verkehrsplanung und –politik für manche Stadtregionen eine nützliche Zusatzhilfe sein. Jedoch muss auch dieser Rahmen auf strikt freiwilliger Basis anwendbar sein. Der ADAC sieht die Rolle der EU-Kommission als Ideengeber und als Bereitsteller einer Plattform für Best Practice im Bereich städtischer Verkehrslösungen.

Der Stadtverkehr ist nicht isoliert zu betrachten, sondern stets in seinem Kontext mit Stadtentwicklung, Umwelt und Energie. Bereits heute setzen zahlreiche Brüsseler ADAC e.V. – Ressort Verkehr – Am Westpark 8 – D-81373 München
E-Mail: verkehr.team@adac.de

Gesetzesvorschriften aus verschiedenen Politikfeldern an der lokalen Ebene an und wirken damit auch auf den lokalen Verkehr. Dementsprechend sind schon heute restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr in Kraft, die auf europäischen Vorgaben beruhen. Weitere verbindliche Maßnahmen ohne nachweisliche Wirkung für die städtische Umwelt lehnt der ADAC ab. Dazu zählen vor allem Citymaut-Konzepte und Umweltzonen, die schon allein aufgrund ihrer räumlichen Beschränkung auf die Innenstadt nur wenig positive Auswirkungen auf die gesamtstädtische Verkehrs- und Umweltbilanz erwarten lassen.

Aus Sicht des ADAC sollten zur Lösung der städtischen Verkehrs- und Umweltprobleme intelligentes Verkehrsmanagement und optimierte Fahrzeugtechnik verstärkt zum Einsatz kommen. Im Bereich des Verkehrsmanagements haben sich vor allem dynamische Verkehrssteuerungstechnologien (z.B. „intelligente“ grüne Wellen) und Verkehrsinformationssysteme (z.B. ÖPNV-Haltestellenanzeigen, Stauhinweise mit Umfahrungsempfehlungen) bewährt. Die europäische Ebene sollte hier die finanzielle Bezuschussung geeigneter, vorbildhafter Demonstrationsprojekte ausbauen.

Auch die technische Optimierung der Fahrzeuge sowie ein leistungsfähiger ÖPNV und attraktive Rad- und Fußwege können nach Ansicht des ADAC zur Entlastung der Städte beitragen. Hier kann die EU-Kommission ebenfalls mit der Förderung von Demonstrationsprojekten, der Unterstützung beim Best Practice-Austausch und der Bereitstellung von Studien eine gute Zusatzunterstützung geben. Ausdrücklich begrüßt werden Initiativen wie das Online-Portal für die städtische Mobilität „Eltis“ der Generaldirektion Energie und Verkehr.

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit derzeit rund 16,6 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.