

## **Rainer Hillgärtner**

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
*ACE Auto Club Europa*

### **Impulsreferat „Anwalt für Mobilität“**

#### **II Verkehrsforum der Gewerkschaft der Polizei (GdP)**

Verkehrslast, Umweltschutz und Mobilität!  
Widerspruch oder defizitäre Koordination?

**28. / 29. April 2009 Potsdam  
Kongresszentrum am Templiner See**

Redetext abrufbar unter [www.ace-online.de/gdp-verkehrsforum](http://www.ace-online.de/gdp-verkehrsforum)

**Impressum:**

ACE Auto Club Europa  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Schmidener Straße 227  
70374 Stuttgart  
Tel.: 0711/5303-266/277  
Fax: 0711/5303-288  
<http://www.ace-online.de/>  
E-Mail: [presse@ace-online.de](mailto:presse@ace-online.de)

Wir ärgern uns über den Stau, als wären nur all die anderen aber nicht wir selbst die Verursacher der Verkehrsblockade.

Wir regen uns auf über Feinstaub und Klimawandel und beanspruchen gleichzeitig Ausnahmen für die Zufahrt in die städtischen Umweltzonen.

Wir kommen mit unserem Auto längst nicht mehr so schnell von A nach B. Aber deshalb gleich Bus und Bahn besteigen?

Wir bauen Unfälle, doch investieren wir viel lieber in eine Sitzheizung statt in ein Bremsassistentensystem.

Wir machen uns mit Jogging fit und lassen uns dafür – Navi sei Dank- auf weit entfernte Waldparkplätze lotsen.

Auto, Mensch und Straßenverkehr – das ist eine nicht endende Geschichte mit Episoden voller Widersprüchlichkeiten. Wir lösen sie bislang vorwiegend elegant-rasant nach einem vom Kreisverkehr vorgegebenen typischen Muster: Ausfahrten gibt's in alle Richtungen. Doch bei den existentiellen Herausforderungen helfen Ausweichmanöver dieser Art wohl nicht mehr. Die Zeit der kleinen Fluchten dürfte vorbei sein.

Und die deutsche Autokultur steht möglicherweise vor einem Wandel, was aber überhaupt kein Verhängnis sein muss:

Wer sagt denn, dass wir angesichts der baldigen Einführung Schmutz abweisender Autolacke jeden Samstag noch vor der Waschanlage stehen müssen?

Und was wäre so schlimm daran, wenn wir angesichts von Microfaser-Universal-Tüchern nicht mehr länger unsere Zahnbürsten mit Superschaum zur Felgenpflege gebrauchen müssten?

Muss eigentlich jeder von uns sein Leben lang im Schnitt tatsächlich 312.000 Euro für seine automobilen Träume investieren, davon 77.000 Euro alleine für Kraftstoffe? (Ausgaben für Bußgelder sind hier nicht eingerechnet).

Im Ernst: Wer unsere mobile Gesellschaft wirklich zukunftstauglich machen will, der sollte sich von alten Gewohnheiten zu lösen versuchen, der sollte zu allererst Blockaden im eigenen Kopf beiseite räumen. Dort brauchen wir freie Fahrt für neue Ideen.

Neue Ideen, neue Wege - sie müssen diskutiert und dürfen nicht von vornherein dämonisiert werden. Sicherlich: Ein in gleichen Maßen wirtschaftlich effizientes, sozial wirkendes und die Umwelt schonendes Gesamtverkehrskonzept lässt sich nicht einfach so aus dem Hut zaubern. Einen solchen Eindruck zu vermitteln wäre anmaßend. Aber Erwartungen äußern, auch solche an uns selbst, das dürfen wir schon. Dabei sollten wir allerdings nicht in Kulturpessimismus verfallen.

Denn immer, wenn in Deutschland vom Auto die Rede ist, werfen viele unter uns gleich sorgenvoll die Stirn in Falten. Weshalb eigentlich?

Halten wir fest: Die Mobilität, vor allem die individuelle, ist in unserer modernen Industrie- und Informationsgesellschaft vor allem ein Motor für Wachstum und Wohlstand. Wer die Forderung nach einem Ausstieg aus der automobilen Gesellschaft verlangt, der ist in höchstem Maße unrealistisch, um nicht zu sagen, ignorant. Die Menschen können und wollen auf ihr Auto nicht verzichten. Es ist Ausdruck und Mittel ihrer individuellen Mobilität. Auch in Zukunft wird es folglich Autos geben. Es muss sie geben. Wer wollte das ernsthaft bestreiten und wer geht her und will aufstrebenden Völkern die Teilhabe an Automobilität verbieten, die für uns so unentbehrlich und selbstverständlich geworden ist?

### **Mobilität: vom Urbedürfnis zum Lebensprinzip**

Wer mobil ist, erlebt mehr. Wer nicht mobil ist, riskiert soziale Nachteile. Längst ist aus dem menschlichen Urbedürfnis nach mobilem Fortkommen ein Lebensprinzip unserer Gesellschaft geworden: Den eigenen Aktionsradius erweitern. Immer mehr erleben, in immer kürzerer Zeit. Diese Triebkräfte der Mobilität entwickeln sich derzeit auch in globalen Dimensionen rasant weiter.

Statistisch gesehen haben hierzulande bereits heute mehr als vier von fünf Haushalten mindestens ein Auto. Unser Verkehrsmittel Auto erweist sich als nahezu konkurrenzlos und unverzichtbar, doch Automobilität stößt auch an gewisse Grenzen, obwohl wir über ein recht gut ausgebautes Straßennetz verfügen. Das zeigt sich besonders im Güterverkehr. Dort sind die Zuwachsraten immens. Internationale Wirtschaftsbeziehungen weiten sich aus. Das birgt für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in allen Teilen unseres Kontinents gewiss mehr Chancen als Risiken. Dennoch stellen sich Fragen.

### **Was wir wollen**

Wie viel Pkw braucht der Mensch? Wie kann das Auto genutzt und der Verkehrskollaps dennoch verhindert und wie der Klimawandel abgebremst werden? Wie lässt sich Mobilität für alle sicherstellen? Welches Verkehrsmittel hat wann Vorfahrt? Muss Mobilität grenzenlos sein oder kann sie reguliert werden?

Wer hier allein auf Vernunft und Einsicht baut oder gar auf die Selbstheilungskräfte des Verkehrsmarktes, der kommt vermutlich nicht weiter.

Wir setzen vielmehr auf eine steuernde Politik, die sich nicht scheut dort einzugreifen, wo es im Interesse der Menschen und der Umwelt geboten ist. Beides ist notwendig: Lenkende Maßnahmen über Ordnungspolitik und Preisgestaltung über den Weg der Verkehrssteuern. An einer europäischen Harmonisierung führt auch hier kein Weg vorbei.

### **Unser Credo**

Schneller Reisen ist nicht alles. Sicher ankommen ist wichtiger. Mobilität mit Vernunft. Nicht freie Fahr für Wenige, sondern sichere Mobilität für alle. Kooperationen und Partnerschaft statt Risiko und Rivalität. Verantwortung statt Gleichgültigkeit. Abschied vom Rennwagen als Leitbild der Automobilentwicklung.

Das sind unsere Vorstellungen von einer humanen Verkehrswelt.

Wir nehmen mit Interesse zur Kenntnis, dass beim Autobauer Daimler eine Kontroverse darüber angefangen hat, ob man sich in der Formel 1 weiter engagieren soll. Der Betriebsrat dort würde es jedenfalls lieber sehen, wenn man sich im Konzern konsequent auf umweltfreundliche Antriebstechnologien konzentrieren würde.

Wir brauchen ein Leitbild für nachhaltige Mobilität. Es bedarf einer gesellschaftlich konsensfähigen Modernisierungsstrategie für den gesamten Verkehrssektor.

Wir brauchen sichere und funktionstüchtige Verkehrswege. Deshalb muss die Verkehrsinfrastruktur in allen Bereichen bedarfsgerecht erhalten, modernisiert und ausgebaut werden. Der durch Staus hervorgerufene volkswirtschaftliche Schaden geht jährlich in die Milliarden.

Wir wollen, dass die Kosten der Mobilität nicht ausufern. Daher müssen die Verbraucherpreise erschwinglich und die Steuern und Abgaben sozialverträglich, maßvoll und berechenbar bleiben. Auch deshalb ist die Beibehaltung der Pendlerpauschale so wichtig.

Wir brauchen noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr, freuen uns über den stetigen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten und befürworten aus diesem Grund weitere Maßnahmen zur Unfallverhütung. Wir sind Sympathisanten der Vision Zero.

Wir wollen humane Arbeitsbedingungen für Beschäftigte in Verkehrsberufen, insbesondere auf dem Gebiet der Beachtung von Sozialvorschriften und Tarifverträgen.

Wir wollen eine starke Verkehrspolizei, die in die Lage versetzt wird, nachhaltig Prävention und Überwachung zu betreiben und der es künftig auch erlaubt wird, Section Control anzuwenden.

### **Die Beweglichkeit der Arbeitnehmer**

Immer mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer legen immer größere Strecken zwischen Wohnungen und Arbeitsstelle zurück. Rund drei Viertel von ihnen benutzen ihren Pkw, um zur Arbeit zu gelangen. Gerade für sie muss Mobilität sicher und bezahlbar bleiben. Jobtickets als Anreiz dafür, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, die Förderung von Fahrgemeinschaften und von Betrieben organisierte Mobilitätsberatung können helfen, den Verkehr auf dem Weg zur Arbeit sinnvoll zu regulieren. Hier tut sich ein hoch interessantes Betätigungsfeld auch für Betriebsräte und gewerkschaftliche Vertrauensleute auf.

Der ACE unterhält in seinem Berliner Büro neuerdings übrigens eine Stabstelle für betriebliches Mobilitätsmanagement. Wir sind damit offizieller Partner des eben gerade gestarteten Projekts effizient mobil, das vom Bundesumweltministerium im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung ins Leben gerufen wurde.

Was die Entlastung der Straßen und Autobahnen zugunsten der Pendler und Reisenden betrifft, ist die Politik ebenso gefordert wie die Logistikbranche. Unsere Hauptverkehrsstraßen können ohne ein am Verkehrsaufkommen orientiertes Steuerungssystem nicht immer noch mehr Lkw verkraften. Davon abgesehen, lassen sich viele Gütertransporte generell auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagern.

Den dazu verabschiedeten Masterplan halten wir für einen zweckdienlichen Orientierungsrahmen. Er setzt auf Kombiverkehr und auch auf eine wettbewerbsfähige und effiziente Bahn und Binnenschifffahrt. Was wir nicht brauchen sind Lkw-Monster namens Gigaliner.

Potenziale für mehr Verkehrseffizienz stecken in der Optimierung von Logistik und Telematik. Modernes Verkehrsmanagement kann den Verkehrsinfarkt vermeiden helfen, sagt uns die Erfahrung.

Gleichwohl werden moderne Technologien alleine nicht reichen, um die Herausforderungen zu meistern. Hinzukommen muss die Bereitschaft, auch eigenes traditionelles Mobilitätsverhalten einer Überprüfung zu unterziehen. Wir müssen deshalb nicht gleich als „Avantgarde der mobilen Zukunft“ mit Rollschuhen auflaufen. Aber zum jeweils günstigsten Verkehrsmittel wechseln, das können wir schon.

### **Lässt sich der Klimawandel ausbremsen?**

Die Hoffnungen in das Ausmaß dessen, was der Verkehrssektor zur Entlastung der Umwelt insgesamt zu leisten vermag, dürfen nicht überhöht werden. Das gilt auch für die kommunalen Umweltzonen. Ebenso falsch wäre es allerdings, die Erwartungen zu drosseln. Das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um 40 Prozent zu senken, ist jedenfalls nur dann zu erreichen,

- wenn sich auch die Autoindustrie revolutioniert, wenn sie andere Fahrzeuge baut, wenn sie Energie sparendere Antriebstechniken entwickelt und so ihren Beitrag für den existentiell wichtigen Klimaschutz leistet und
- wenn die Politik ihre Beschlüsse zur Kfz-Steuerreform so umsetzt, dass tatsächlich bald ohne Einschränkung von Hubraumbemessung auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß umgestellt wird
- wenn die Autokäufer und Autofahrer dem Trend zu effizienteren Fahrzeugen weiter folgen und nicht durch ihr persönliches Konsum- und Fahrverhalten alle ambitionierten politischen Klimaschutzziele wieder hintertreiben.

Denn am Ende sind es ja nicht die Beschlüsse von Berlin, Brüssel oder Bali, die eine Klimakatastrophe verhindern können. Viel mehr sind wir es selbst und unsere Bereitschaft zur Verhaltensänderung, die etwas bewirken. Wir Autokäufer und Autofahrer sind es, die über Produkte mitentscheiden und darüber, was uns in der Beziehung von Auto und Umwelt wie viel wert ist.

## **Die Macht der Verbraucher**

So gesehen gibt es aus Sicht vieler Autofahrer ein berechtigtes und wachsendes Interesse an solchen Pkw, die in Punkto Klimafreundlichkeit allen anderen vorausfahren. Wirklich starke Autos sind solche, die beim Schadstoffausstoß schwach sind. Industriepolitisch heißt das: Standort- und Beschäftigungssicherung im globalen Wettbewerb der Automobilbranche gelingt künftig am erfolgreichsten dort, wo die ökologische Modernisierung der Kraftfahrzeuge am energischsten vorangetrieben wird.

Was bedeutet das in der praktischen Umsetzung?

1. Wir sollten uns beim Kauf von Neu- und Gebrauchtwagen die Energiebilanz und die Kfz-Steuertabelle genau anschauen.
2. Wir sollten unseren Fahrstil den Geboten der Sparsamkeit und der Unfallverhütung unterordnen und zwar selbst dort, wo uns keine Geschwindigkeitsbegrenzung auferlegt ist.
3. Wir sollten bei der Verkehrsmittelwahl nach dem Günstigkeitsprinzip verfahren, das heißt, auch Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen, auch mal in die Pedalen treten, auch mal wieder Fahrgemeinschaften bilden. Kurz gesagt: Wer multimobil ist, bewegt sich an der Spitze des Fortschritts im Verkehr.
4. Wir sollten den Kraftstoff nur noch an den günstigsten Tankstellen zapfen und die Preistreiber links liegen lassen.
5. Wir sollten eine Politik unterstützen, die zum Ziel hat: Weg vom Öl, hin zu erneuerbaren Energien.

Andernfalls begeben wir uns immer weiter in wirtschaftlich und politisch ungewollte Abhängigkeiten. In diesem Fall wird Auto fahren zu einem Privileg für Wenige. Wir als ACE wollen aber, dass Mobilität für alle erschwinglich bleibt und das Auto eine Zukunft hat, auch eine klimaverträgliche Zukunft.

## **Und wenn der Verkehr dann in Rente geht?**

Wie zuvor bei der Rente, verdrängen wir auch im Bereich Auto und Verkehr gerne die Folgen einer alternden Gesellschaft. Das fängt bei der mitunter ziemlich begrenzten Bedienerfreundlichkeit der Armaturentafel in modernen Autos an, geht über die gerne verdrängte Frage nach der Fahrtauglichkeit hoch betagter Senioren und hört bei der gelegentlich zweifelhaften Infrastrukturplanung noch nicht auf.

Wie rasant sich der demografische Wandel vollzieht, erleben wir auf unseren Straßen tagtäglich. Die schnurgerade Fahrt in die Seniorengesellschaft erfolgt zudem mit hohem Tempo. Grund genug, sich endlich darüber Gewissheit zu verschaffen und noch rechtzeitig für eine zukunftstaugliche humane Verkehrswelt zu sorgen.

Beim Straßenbau und seiner Erhaltung etwa sind zwar weiterhin deutliche Anstrengungen notwendig. Der Bedarf muss hier allerdings vielfach neu definiert werden. Benötigen wir heute noch Ortsumgehungen in Regionen, die sich morgen ohnehin entvölkern?

Wie werden Finanzierungslücken geschlossen? Etwa durch steuerliche Zuschüsse und stärkere Nutzerfinanzierung? Was ist zu tun, um die Infrastruktur altersgerecht zu gestalten? Etwa mit Blick auf Unfallverhütung und Verkehrssicherheit.

Wichtige Erkenntnisse haben wir uns schon über Jahre mit der Sicherung von Kindern im Straßenverkehr erworben – entsprechende Überlegungen sollten wir für Senioren anstellen; Stichwort Entschleunigung. Ampelanlagen, Rolltreppen, Drehtüren, Rampen, Rad- und Gehwege müssen künftig nicht nur kind- sondern auch seniorengerecht sein.

Auf dem Lande und in den Randgebieten der Städte werden wir alternative Mobilitätsangebote, beispielsweise einen individuellen Fahrservice oder Bürgerbus etablieren müssen.

Wo eigentlich erheben Senioren heute ihre verkehrspolitische Stimme und wo wird sie erhört?

Damit ist das wohl größte Problem angesprochen: Wir müssen die Politiker auf den Handlungsbedarf hinweisen. Es sind im kommunalen Ehrenamt vielfach selbst unmittelbar Betroffene. Sie bestimmen mit, unter welchen Bedingungen -grau oder bunt- auf welchen Wegen und mit welchen Mitteln der Verkehr in Rente geht. Und was das kostet? Wer das bezahlt? Und wie viel uns nachhaltige Mobilität überhaupt wert sein soll?

Das schöne an einem Impulsreferat ist, dass es genügt, mit ein paar Fragen vielleicht Anstöße geben zu können. Deshalb muss ich hier nicht alles sagen und auch nicht auf alles eine Antwort wissen.

Dafür danke ich der GdP als Veranstalter des Forums und Ihnen danke ich für Ihre Aufmerksamkeit.