

Presse-Information

Nr. 845

04. Oktober 2007

Heute mit folgenden Themen:

Bußgeld: Höhere Tarife für Rowdys und Alkoholsünder

Wie Steuergelder im Verkehrsbereich verschwendet werden

Experten diskutieren bessere Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche

EU-Kommission sucht Verkehrslösungen für die Stadt

Vom Ende des Fernfahrer-Mythos

Bußgeld: Höhere Tarife für Rowdys und Alkoholsünder

Bad Windsheim (ARCD) – Mit teilweise drastisch erhöhten Bußgeldern will Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Raser, Drängler und Alkoholsünder stoppen. Besonders belastet werden sollen Verkehrsteilnehmer, die sich und andere gefährden; Strafen für Fußgänger sollen unverändert bleiben. Laut einem Sprecher des Ministeriums sind die Pläne noch in der „Phase der Anhörung“; man wolle sich erst mit den Ländern abstimmen, danach werde man dem Parlament einen Vorschlag unterbreiten. Aus den Ländern kam bereits Kritik. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke etwa sprach von einem Eklat und von Abzocke. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) befürwortet dagegen die Erhöhung dort, wo durch riskantes Fehlverhalten Unfälle geradezu heraufbeschworen werden – etwa bei Alkohol am Steuer, Drängerei auf der Autobahn oder außergewöhnlicher Missachtung der Höchstgeschwindigkeit. Der Club fordert aber auch, die Einhaltung der Verkehrsregeln wirksamer als bisher zu kontrollieren, um die abschreckende Wirkung höherer Bußgelder durch die fehlende Präsenz der Überwachungsorgane nicht wieder zu zerstören.

ARCD

Bußgeld-Delikte (Auswahl):

	Bußgeld bisher	Bußgeld geplant
Drängeln oder zu dicht auffahren	250	400
Behindern durch ständiges Linksfahren	40	80
Auf Autobahnen die Vorfahrt missachten	50	75
Bis 10 km/h zu schnell fahren	15	20
mehr als 60 km/h zu schnell fahren	425	680
Benutzung eines Radarwarngeräts	75	150
Teilnahme an illegalen Straßenrennen	150	250
Erstmals mit Alkohol am Steuer erwischt	250	500
Am Steuer mit dem Handy telefonieren	40	70
Beim Rechtsabbiegen Fußgänger oder Radfahrer gefährden	40	70
Höchststrafe bei überladenem Lkw	225	425
Lkw nicht verkehrssicher:		
Bußgeld für Fahrer	100	180
Bußgeld für Fahrzeughalter	150	270
Verstoß gegen Sonntagsfahrverbot:		
Bußgeld für Fahrer	40	75
Bußgeld für Fahrzeughalter	200	380

Quelle: Bundesverkehrsministerium



Presse-Information

Wie Steuergelder im Verkehrsbereich verschwendet werden

Bad Windsheim (ARCD) – Immer wieder kabarettreife Geschichten liefert das Schwarzbuch über die öffentliche Verschwendung. Aus der aktuell vom Bund der Steuerzahler in Berlin vorgestellten 35. Ausgabe liefert der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) hier einige Kostproben:

Am Bahnhof im saarländischen Burbach zählte der Bau eines Brückenturms als Zugang zu einer Fußgängerbrücke zu den umfangreichen Umbaumaßnahmen. Der Steuerzahlerbund nennt das Bauwerk einen „So-da-Turm“, der nur „so da“ steht. Nach fünf Jahren ist die Brücke noch immer nicht gebaut und zum Teil noch nicht einmal in Auftrag gegeben. Bisherige Planungskosten: 500.000 Euro.

Bei Dortmund wurde in den vergangenen Monaten die A2 von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert und die neue Brücke „An der Kemnau“ gebaut. Rund 40% der Bausumme von 850.000 Euro zahlte der Bund. Die Überführung dient nur wenigen Landwirten für die Fahrt zu den Feldern. Die nächste Brücke „Brechtener Straße“ liegt in knapp hundert Metern Abstand in Sichtweite. Der Steuerzahlerbund fragt, warum man den Landwirten diesen kleinen Umweg nicht zumuten wollte und auf den Neubau einer wenig genutzten Brücke verzichtete?

Am Main-Donau-Kanal errichtete die Stadt Bamberg eine Rad- und Rollstuhlfahrerrampe. Aus Hochwasserschutzgründen baute man zusätzlich an den Uferseiten zwei bis zu sechs Meter hohe und bis zu 84 Meter lange Mauern mit Kosten von fast 500.000 Euro. Die „Ästhetische Gestaltung“ dieses monströsen Bauwerks führte zu Protesten in der Bevölkerung, woraufhin die Mauern für 140.000 Euro um durchschnittlich 1,35 Meter gestutzt wurden.

Zu einem laut Steuerzahlerbund „Fass ohne Boden“ entwickelt sich der Regionalflughafen Nordholz im Landkreis Cuxhaven, der seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 bis 2006 Betriebsverluste von rund 4,3 Mio. Euro einfuhr. Jeder Start und jede Landung „verbraucht“ jeweils 2.027 Euro Subventionen. Der zivile Ausbau des ehemaligen Marineflughafens kostete sieben Millionen Euro Steuergelder. Bis 2016 sind weitere 3,6 Mio. Euro an Zuschüssen erforderlich. Nach wie vor fehlt es an einem tragfähigen wirtschaftlichen Konzept. Der Steuerzahlerbund fordert deshalb „Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“.

Über sein Radwegeprogramm beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Radwegen entlang von Bundesstraßen. Die vier Kilometer lange Trasse zwischen den Orten Häusern und Blasiwald im Hochschwarzwald kostet pro Kilometer 375.000 Euro, normal wären durchschnittliche Kosten von 150.000 Euro. In der Nähe der B500 gibt es schon von Radfahrern genutzte Wege zwischen den beiden Orten.

Seit sieben Jahren von der Weserschifffahrt nicht wirklich angenommen wird der 63.296 Euro teure Schiffsanleger in der Stadt Achim. Seine Lage ist wegen der weiten Wege zur örtlichen Gastronomie für Fahrgäste auf den Ausflugschiffen nicht attraktiv genug. Touristen haben kaum Zeit zum Verweilen im Ort, da der Halt der Schiffe am Anleger nur maximal 30 Minuten dauern darf.



Presse-Information

Insgesamt schätzt Steuerzahlerbund-Präsident Karl Heinz Däke die Kosten der jährlichen Verschwendung (Motto: „Es ist ja nicht mein Geld“) durch Politik und Verwaltung auf jährlich bis zu 30 Mrd. Euro. **ARCD**

Experten diskutieren bessere Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche

Bad Windsheim (ARCD) – Pro Tag verunglücken in Deutschland 68 Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Das sind pro Jahr (Stand 2006) 61.440 junge Menschen, 309 von ihnen starben bei einem solchen Unfall. Bei einem vom Gesamtverband der Deutschen Versicherer und von der Bundesarbeitsgemeinschaft „Mehr Sicherheit für Kinder“ in Berlin veranstalteten Symposium berieten rund 100 Experten Vorschläge für mehr Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche. Über die wichtigsten Empfehlungen berichtet der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD):

So müssten Eltern ihre zentrale Rolle bei der Verkehrserziehung der Kinder auch als Vorbild stärker wahrnehmen. Im Elementarbereich sollten Erzieherinnen und Erzieher befähigt sein, Mobilitätserziehung und Bewegungsförderung zu vermitteln. In der Schule sollte die Radfahrausbildung früher beginnen, die Eltern müssten mit einbezogen sein. Verkehrserziehung sei Aufgabe der Schule und müsse in die Aus- und Fortbildung des Lehrpersonals eingebunden werden. Vielversprechend erscheinen so genannte Peergroup-Konzepte, bei denen andere Jugendliche in einer Art Patenschaft dem mobilen Nachwuchs helfen, gemeinsam Gefahren, Risiken oder Konfliktpunkte im Straßenverkehr zu erkennen und zu vermeiden.

Teilnehmer forderten weiter geeignete bauliche Maßnahmen für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, vor allem an Knotenpunkten und Querungsstellen. Im Bereich „Infrastruktur“ hätten intelligente bauliche Maßnahmen ein sehr hohes und vor allem dauerhaftes Unfallvermeidungspotential. Vierspurige Tempo-30-Zonen seien kontraproduktiv. Die Experten für Fahrzeugsicherheit forderten weniger aggressive Fahrzeugfronten für Fußgänger und Radfahrer, das Tragen von Fahrradhelmen bei jugendlichen Radfahrern und aktive Sicherheitssysteme in den Fahrzeugen, wie z.B. Bremsassistent, Kollisionswarnung und Systeme zur Vermeidung des Toten Winkels. Auch müsse die Wahrnehmbarkeit von Kindern durch entsprechende Kleidung erhöht werden. Es sollten zudem keine Kindersitze verkauft und benutzt werden, die nicht dem neuesten Stand entsprechen.

In einem Punkt waren sich alle Experten einig: Die allgemein schlechte Regelbefolgung im Verkehr muss durch schärfere Sanktionen in Gesetzen und Urteilen bekämpft werden. Gefordert wurden mehr Kontrollen speziell in Bereichen, wo Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind. **ARCD**

EU-Kommission sucht Verkehrslösungen für die Stadt

Bad Windsheim (ARCD) – Viele Fragen, wenig Antworten: So präsentiert sich das erste „Grünbuch zur städtischen Mobilität“ der europäischen Kommission, das Verkehrskommissar Jacques Barrot dieser Tage dem europäischen Rat und Parlament vorgestellt hat. Ziel des Grünbuchs sei es, Denkanstöße für eine „neue Kultur der Mobilität in der Stadt“ liefern, und



Presse-Information

nicht zentralistisch Lösungen vorzuschreiben. Die Situation sei jedoch alarmierend: Allein die Staukosten beziffert die Kommission mit 100 Mrd. Euro jährlich! „Bürger und Entscheidungsträger müssen über Verhaltensänderungen nachdenken. Nur durch ein Umdenken können wir erreichen, dass unsere Städte ihre Attraktivität als Wohnort und Reiseziel bewahren und auch künftig als Motoren der europäischen Wirtschaft funktionieren. » Die Kommission hofft damit eine grenzüberschreitende Diskussion in Gang zu bringen, wie die Hauptprobleme des modernen Stadtverkehrs zu lösen sind. „Trotz ihrer Unterschiede sind die europäischen Städte mit ganz ähnlichen Problemen konfrontiert: Verkehrsüberlastung, Klimawandel, Umweltverschmutzung und Sicherheit. Das Grünbuch wird (...) innovative Strategien beleuchten, die in Städten, die mit gutem Beispiel vorangehen, bereits umgesetzt werden“, erläuterte Barrot. Dem Grünbuch waren eingehende Befragungen von Bürgern, Wirtschaft und Behörden vorangegangen. Dabei kristallisierte sich heraus, dass Staus für 59,8 % das Problem Nummer eins darstellen, gefolgt von Luftverschmutzung (56,2 %) und Klimabeeinträchtigung (44,2 %). Ganze 42 % beanstandeten auch die mangelnde Service-Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel. Die erforderlichen Investitionen in intelligente Nahverkehrs-Infrastrukturen, intermodale „Umsteigplätze“ und Wartung der Netze sowie Modernisierung der Fahrzeugflotte könnten, so heißt es im Arbeitspapier der Kommission, durch Straßennutzungs- oder Parkgebühren finanziert werden. Eine neuerliche Befragung zu möglichen Maßnahmen läuft bis 15. März. Weitere Informationen zum Grünbuch der Kommission unter der Internetadresse

http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm.

ARCD

Vom Ende des Fernfahrer-Mythos

Bad Windsheim (ARCD) – Europas Frachtwirtschaft droht Opfer ihres eigenen Erfolgs zu werden: Die Auftragsbücher sind voll, Lkw und Autobahnen dicker beladen und stärker belastet denn je – nur will sich keiner mehr hinters Brummi-Lenkrad setzen! Laut Berechnungen des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) fehlen alleine in Deutschland heute bereits 14 000 Lkw-Fahrer. Zum Teil sei der Quasi-Wegfall des Wehrdiensts dafür verantwortlich, meint DSLV-Vorsitzender Michael Kubenz, da viele Jugendliche früher dort die Gelegenheit zum Erwerb eines Lkw-Führerscheins nutzten. Hauptgrund für das mangelnde Interesse von Berufsanfängern seien jedoch das schlechte Image des Berufs und die miese Bezahlung. Hinzukommen die negativen Auswirkungen auf das Familien- und Privatleben, die immer weniger junge Menschen in Kauf nehmen wollen, um die Luft der unendlichen Weiten europäischer Autobahnen zu schnuppern ... oder im Stau zu husten! Das Durchschnittsalter deutscher Lkw-Fahrer liegt heute bereits jenseits der 40 Jahre, nur 2,5 % der Fahrer sind nicht älter als 25 Jahre. Das Problem hat internationale Ausmaße erreicht, denen die internationale Straßengüterverkehrs-Union IRU sogar ihren jüngsten Kongress widmen musste. „Der Mangel an Fahrern stellt Speditionen heute weltweit vor Wachstums- und Überlebensprobleme“, so Rolf Lehmann, Generalsekretär der UICR (Internationale Union der Lkw-Chauffeure). Es sei dringend notwendig, Arbeitsbedingungen und Löhne attraktiver zu gestalten und vor allem gegen das Negativ-Image des Berufs in weiten Kreisen der Öffentlichkeit anzukämpfen – unter anderem, indem man Fahrern eine bessere Ausbildung angedeihen lassen will. **ARCD**

