Verkehrspolitische Empfehlungen

des ADAC in Nordrhein-Westfalen zur Landtagswahl 2017

ADAC NRW

Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Nordrhein, Ostwestfalen-Lippe und Westfalen die Interessen von über 4,45 Millionen Mitgliedern. Dabei setzt der ADAC sich für eine leistungsfähige, umweltfreundliche, bezahlbare und sichere Mobilität ein – denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Die nordrhein-westfälische Politik muss hierfür die Rahmenbedingungen schaffen. Daneben ist die Politik aufgefordert, ihren Einfluss im Bund und in der EU mit dem Ziel zu nutzen, die soziale und wirtschaftliche Stabilität im Land Nordrhein-Westfalen zu sichern und auszubauen.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Leistungsfähigkeit der Verkehrswege muss gewährleistet sein

Bereits heute sind viele Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen chronisch überlastet. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, besonders durch steigende Zahlen im Transportsektor, sind enorm und werden weiter steigen.

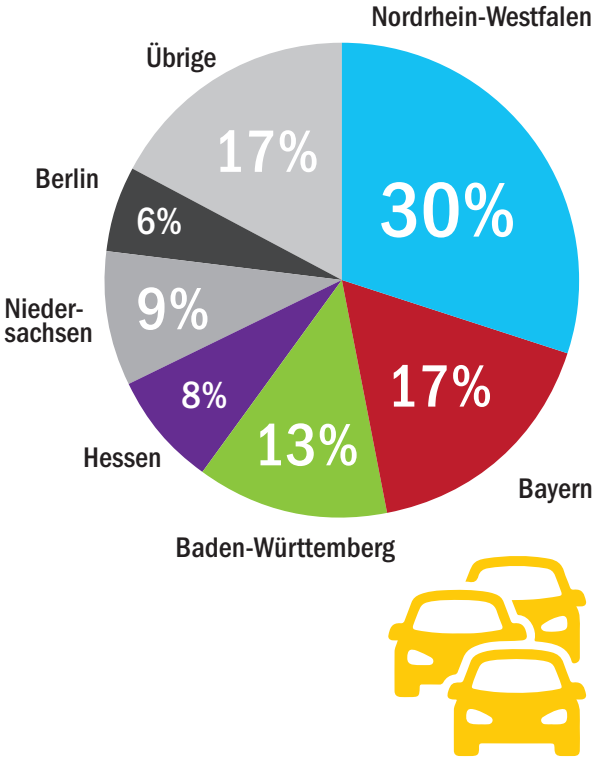
Dabei ist der Zustand der Straßen bedenklich. In den letzten Jahren haben immer wieder Planungs- und Umsetzungsprobleme seitens der Politik, begründet durch fehlendes Finanz- und Personalvolumen, zu verschärften Situationen auf maroden Straßen und Brücken geführt. Verkehrsengpässe mit wirtschaftlichen Schäden in Millionenhöhe waren die unangenehme Folge für viele Verkehrsteilnehmer sowie für die Wirtschaft. NRW ist Stauland Nr. 1 (siehe Grafik zur ADAC Staubilanz).

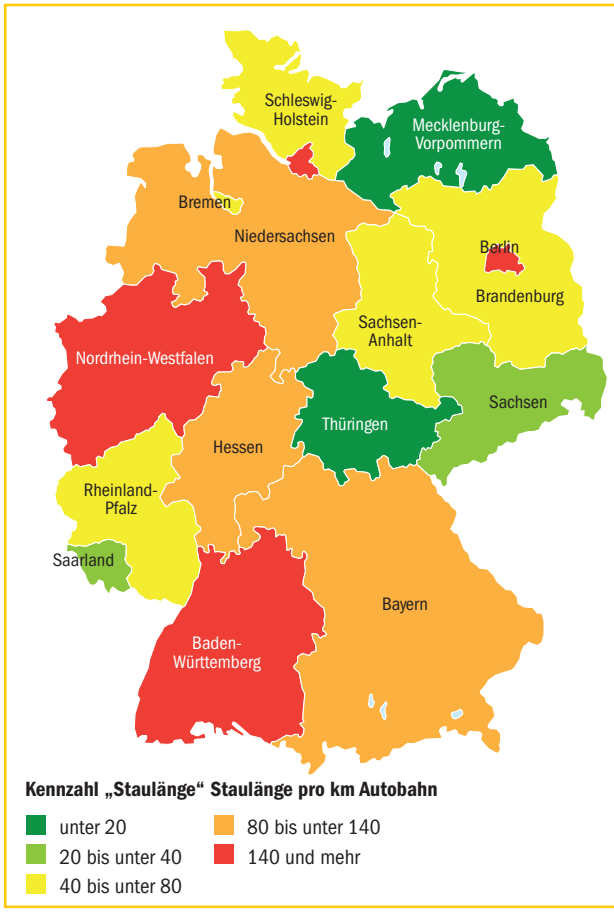
Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan hat der Bund darauf reagiert. Rund 13,8 Milliarden Euro sollen dem Land Nordrhein-Westfalen in Zukunft für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

Nun wird es darauf ankommen, die Mittel sinnvoll zu steuern und eine Verkehrsplanung mit mehr Voraussicht zu betreiben, um weitere Verkehrseinschränkungen in ohnehin schon überlasteten Abschnitten zu vermeiden. Wichtig ist, dass die Investitionsmittel sinnvoll und nachhaltig verwendet werden und nicht nur für Schönheitsreparaturen (z.B. Erneuerung der Deckschicht). Notwendig ist eine schnelle Realisierung baureifer Projekte.

▶ **Der ADAC empfiehlt der künftigen Landesregierung, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, um in Zukunft effektive Verkehrsplanung betreiben zu können. Eine rechtzeitige Identifikation und Koordinierung von Projekten wird entscheidend dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege zu gewährleisten und eine überjährige Finanzmittel-Fixierung zu sichern.**

Verteilung der gemeldeten Staustunden nach Bundesländern (2016)





Quelle: ADAC Staubilanz 2016

Zustand der Brücken verschlechtert sich

Im Bereich des Straßennetzes in Nordrhein-Westfalen gibt es 10.083 Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von 377,9 Kilometern (Stand: 2015).
Für den Verkehr übernehmen die Brücken im Wortsinn eine tragende Rolle. Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass vor allem bei Großbrücken, die vor Mitte der 1980er-Jahre gebaut wurden, die bisher vorhandenen Tragfähigkeitsreserven nahezu aufgebraucht sind. Sie können den nach wie vor ansteigenden Schwerlastverkehr nur noch für eine begrenzte Zeit bewältigen.
Für einen Teil dieser Brücken mussten bereits Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden. Die Auswirkungen haben meist weitreichende Folgen. Exemplarisch ist die Sperrung der Rheinbrücke Leverkusen (A1) für den Schwerlastverkehr ab 3,5 Tonnen. Weite Umwege für den Güterverkehr und kilometerlange Staus für alle Verkehrsteilnehmer werden noch eine Weile zum Alltag gehören.

▶ **Um eine weitere Verschlechterung des Gesamtzustands der Brücken zu vermeiden, empfiehlt der ADAC der künftigen Landesregierung, in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Ertüchtigung und Erhaltung der Brückenbauwerke des Landes zu investieren.**

Lkw-Stellplätze weiter ausbauen

Lkw-Fahrer brauchen Parkraum, um die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten einzuhalten. Derzeit gibt es rund 6.750 ausgewiesene Lkw-Parkstände auf Rastanlagen in NRW.
Der Bund hat die Haushaltsmittel für den Bau von Rastanlagen in den letzten Jahren erheblich aufgestockt und stellt den Ländern zu diesem Zweck entsprechende Finanzmittel zur Verfügung. Laut der derzeit noch gültigen Prognose fehlen bis 2025 in NRW rund 4.000 Lkw-Parkstände.
Neue Lkw-Stellplätze müssen in erster Linie durch konventionelle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen geschaffen werden. Zudem können durch die optimierte Nutzung bestehender Rastanlagen („Telematisches Lkw-Parken“) weitere Parkstände geschaffen werden. Hier besteht für die Zukunft nach Ansicht des ADAC noch beträchtliches Potenzial, um die heute teilweise zu beobachtenden katastrophalen Verhältnisse auf den Rastanlagen zu verbessern.
Die flexible und legale Nutzung von Pkw-Stellplätzen auf Rastanlagen für Lkw (z. B. Freigabe zwischen 20 und 6 Uhr) kann bei Sicherstellung eines notwendigen Pkw-Kontingents ebenfalls einen – wenn auch begrenzten – Beitrag leisten. Der Ausbau von telematischen Lkw-Parkleitsystemen ist notwendig, um Lkw-Fahrern unnötige und nervenaufreibende Suchfahrten zu ersparen. Mit der umfassenden Information, wo es noch freie Stellplätze gibt, lassen sich diese gezielter auffinden.

▶ **Der ADAC empfiehlt den weiteren Ausbau von Lkw-Stellplätzen und die Nutzung moderner Technologien, um die teilweise katastrophalen Verhältnisse auf Rastanlagen zu verbessern.**

UMWELTFREUNDLICHKEIT

Radschnellweg RS1 realisieren

Insgesamt 102 Kilometer soll der neue Radschnellweg 1 Ruhr (RS1) lang werden. Von Duisburg bis Hamm entsteht eine Trasse quer durch das Ruhrgebiet, welche Fahrradfahrern das schnelle und flexible Erreichen der wichtigsten Oberzentren ermöglichen soll. Erfahrungen aus den Niederlanden und Dänemark zeigen, dass solche Verbindungen für Radfahrer positive Effekte erzielen können. Gesundheitlich, ökologisch wie wirtschaftlich.
Auch in diesem Fall besteht ein großes Nutzerpotential. Insgesamt 1,6 Millionen Einwohner leben im Einzugsbereich der Strecke. Prognosen haben ergeben, dass mit dem Radschnellweg das Verkehrsnetz durch eine Einsparung von 52.000 Pkw-Fahrten entlastet werden kann. Auch die Umwelt sollte davon profitieren. Die verantwortlichen Planer sprechen von 16.600 Tonnen weniger CO_2 im Jahr.

▶ **In Anbetracht der angespannten Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen empfiehlt der ADAC in NRW der künftigen Landesregierung, den Bau des RS1 schnellstmöglich zu realisieren, um eine Entlastung des Verkehrsnetzes in Nordrhein-Westfalen zu erreichen.**

Luftreinhalteplanung konkretisieren

Zum Schutz der Gesundheit gibt es seit dem Jahr 2005 europaweite Grenzwerte für die Luftqualität in Städten. 60 Messstationen befinden sich alleine in Nordrhein Westfalen, um die Werte regelmäßig zu prüfen.
Werden die nach §47 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub überschritten, müssen die betroffenen Kommunen und das Land Maßnahmen entwickeln, mit denen die Luftqualität wieder verbessert wird. Andernfalls drohen empfindliche Strafzahlungen. Die notwendigen Maßnahmen werden in Form eines Luftreinhalteplans verbindlich aufgestellt.
Ein Teil der Schadstoffbelastung wird durch den Verkehr verursacht. Derzeit wird debattiert, wie besonders in diesem Bereich Verbesserungen erreicht

werden können. Ein Schlagwort, welches im Fokus steht, ist das Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in Innenstadtbereichen. In Stuttgart soll dies ab 2018 für ältere Diesel umgesetzt werden.

Für den ADAC in NRW wäre eine solche Maßnahme nicht zielführend. Dieselfahrzeuge machen etwa 30% des gesamten Pkw-Bestands in Nordrhein-Westfalen aus. Ungeachtet des wirtschaftlichen Schadens für die Handels- und Logistikbranche würde dies auch für den privaten Bereich einen erheblichen Einschnitt in die persönliche Mobilität bedeuten.

▶ **Der ADAC in NRW empfiehlt der künftigen Landesregierung, die Alternativen zu Fahrverboten umzusetzen. Dazu gehören intelligente Verkehrsleitsysteme und die Angebotserweiterung des ÖPNV- und Fahrradverkehrs.**

BEZAHLBARKEIT

Die Ausgabenlast des Landeshaushaltes ist seit 2010 um rund 35 Prozent gewachsen. Der Verkehrshaushalt ist im gleichen Zeitraum nur um rund 16 Prozent aufgestockt worden und dies überwiegend aufgrund durchgereichter Bundesmittel.

	Straßenlängen (Stand 1.1.2015)		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (Plan)	2017 (Plan)
	in km		in Mio. €								
Bundesfernstraße	6.673	Straßenbaumittel des Bundes			1.047,4	907,7	895,0	976,2	895,0	1.100,0	1.230,0
		davon: Investitionen			878,0	769,4	735,4	816,0	726,0	852,5	
Landesstraßen	13.101	Haushaltsmittel des Landes für Landesstraßen	519,5	519,6	515,7	527,4	527,1	556,9	578,1	614,1	634,9
		davon: Erhaltungsinvestitionen, Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans; Um- und Ausbau; Radwegebau	172,3	142,8	160,4	155,6	143,5	151,9	159,4	163,9	175,9

Quellen: Land NRW; IT.NRW; div. Pressemitteilungen des Landesregierung; Rheinische Post von 04.01.2016; Haushaltsplan NRW 2017; KStA 7.03.2017; Straßen NRW Vortrag 1.7.2016

Bundesmittel

Die durch den Bund für den Fernstraßenbereich bereitgestellten Mittel waren in den vergangenen Jahren nicht ausreichend. Das zeigt sich im Sanierungsstau in NRW, der in den nächsten Jahren abgebaut werden muss.

Die Finanzmittel spiegeln außerdem nicht die verkehrliche Bedeutung von Nordrhein-Westfalen wider. Inzwischen wurde die Problematik von der Politik erkannt und die Bundesmittel wurden erhöht. Allerdings fehlt jetzt das Fachpersonal (Bauingenieure und Facharbeiter), welches die notwendigen Projekte realisieren kann. Im Bundesfernstraßenbau gibt es inzwischen kein Finanzierungsproblem mehr, sondern ein Umsetzungsproblem.

▶ **Der ADAC in Nordrhein-Westfalen empfiehlt der Landesregierung, genügend baureife Projekte zu entwickeln, um die vom Bund für den Fernstraßenbau zur Verfügung gestellten Finanzmittel auch verbauen zu können.**

Landesmittel

Neben den Fernstraßen sind die Landesstraßen ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, vor allem im ländlichen Raum. Denn dort gibt es in der Regel kein dichtes Netz von Bundesstraßen oder Autobahnen.

Der Landesrechnungshof hat bereits im Rahmen mehrerer Prüfungen auf eine unzureichende Mittelausstattung für die Erhaltung der Landesstraßen hingewiesen. Durch die nicht bedarfsgerechte Finanzausstattung belaufen sich die im Zeitraum bis 2028 insgesamt notwendigen Erhaltungsmittel – laut einer aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose eines vom Landesbetrieb Straßenbau beauftragten Ingenieurbüros – mittlerweile auf fast 3 Mrd. Euro. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes hat bestätigt, dass aus fachlicher Sicht Erhaltungsmittel von rund 195 Mio. Euro jährlich erforderlich sind.

Beim Landestraßenausbau hat die Landesregierung seit Jahren kontinuierlich gekürzt. Nur noch 32 Millionen Euro für den Landesstraßenausbau im Jahr 2017 bedeuten wie schon im letzten Jahr den niedrigsten Wert seit es darüber Aufzeichnungen gibt. Durch die Ausfinanzierung von derzeit im Bau befindlichen Landesstraßen sind diese wenigen Mittel auf Jahre gebunden. So können wichtige Ortsumgehungen nicht gebaut werden und Lkw-Verkehr staut sich weiterhin in Ortschaften.

▶ **Der ADAC empfiehlt der Landesregierung, die Haushaltsmittel für den Erhalt und den Ausbau der Landesstraßen in NRW entsprechend der Expertenempfehlungen deutlich anzuheben, um in Zukunft weitere Investitionsstaus zu vermeiden.**

Pkw-Maut

Deutschland und die EU-Kommission haben sich auf eine Pkw-Maut verständigt. Dabei hat der Bundesverkehrsminister zugesagt, dass durch eine Anpassung der Kfz-Steuer kein inländischer Autofahrer höher belastet wird und dass diese Zusage dauerhaft gilt. Ob die geplante Reform der Steuer so eintreffen wird, bleibt jedoch abzuwarten. Ein aktuell vom ADAC beauftragtes Gutachten prognostiziert von ausländischen Pkw erzielbare Bruttomauteinnahmen von rund 276 Mio. Euro jährlich. Den ermittelten Bruttoeinnahmen von ausländischen Pkw stehen die Betriebs- und Einführungskosten für das gesamte Mautsystem gegenüber, weshalb prognostisch laut des vom ADAC beauftragten Gutachtens keine relevanten Zusatzeinnahmen aus der Maut verbleiben.
Es besteht zudem die Gefahr, dass das aktuelle Mautvorhaben nur eine Übergangslösung sein könnte, die durch ein europaweit ausgerichtetes streckenbezogenes Mautsystem abgelöst werden könnte. Dies wird im Gesetz auch so beschrieben.

▶ **Die künftige Landesregierung muss darauf hinwirken, dass die durch eine Maut erzielten Mehreinnahmen ausschließlich zweckgebunden in die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur und damit in die Zukunft der Mobilität in Deutschland investiert werden. Außerdem sollten für grenznahe Regionen Ausnahmeregelungen getroffen werden, damit die negativen wirtschaftlichen Folgen abgemildert werden.**

SICHERHEIT

Das Engagement der Landesregierung im Bereich der Verkehrssicherheit muss fortgesetzt und ausgebaut werden, damit die Unfallzahlen weiter sinken. Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020 zeigt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf.

Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen

Kaum ein Thema wird in Städten und Gemeinden so kontrovers diskutiert wie die Einführung von Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) können Gemeinden auf Hauptverkehrsstraßen künftig in begründeten Fällen leichter Tempo 30 anordnen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bezieht sich die neue Regelung besonders auf Streckenabschnitte vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen. Der ADAC in NRW begrüßt diese Neuerung, lehnt jedoch eine generelle Einführung für Tempo 30 im Innenstadtbereich ab.
Das Hauptverkehrsstraßennetz würde dadurch an Attraktivität verlieren und aufgrund der längeren Reisezeiten seine Bündelungsfunktion einbüßen. In der Folge ist zudem mit Verkehrsverlagerungen und unerwünschtem Ausweichverkehr in bestehende Tempo-30-Zonen in Wohngebieten zu rechnen. Die dort geschaffenen Maßnahmen für mehr Sicherheit und Wohnqualität zum Wohle der Anwohner und Fußgänger könnten stark darunter leiden.

▶ **Der ADAC in NRW empfiehlt Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nur in begründeten Ausnahmefällen. Die ursprüngliche Verbindungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen muss bestmöglich erhalten bleiben, um kritischen Ausweichverkehr in benachbarte Wohngebiete zu vermeiden.**

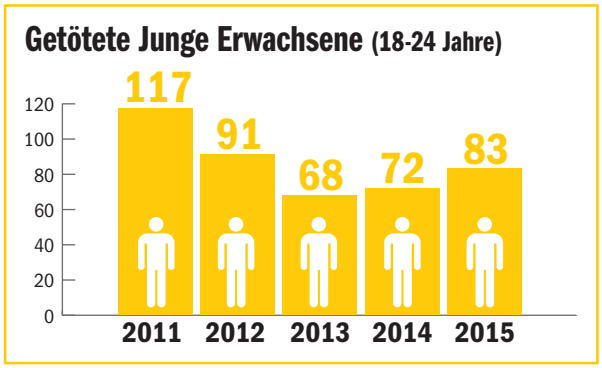
Schilderwald lichten

Die Straßenverkehrsordnung kennt etwa 650 Verkehrszeichen, die sich in 1.800 Kombinationen zusammenstellen lassen. Momentan befinden sich ca. 20 bis 25 Millionen Verkehrszeichen im deutschen Straßenraum. Für viele Verkehrsteilnehmer bedeutet dies eine Überforderung. Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen führt die Überbeschilderung dazu, dass wichtige Verkehrszeichen übersehen und die Umgebung nicht mehr ausreichend wahrgenommen werden. Erfahrungen zeigen, dass die Reduzierung der Beschilderung auf ein Mindestmaß viele Vorteile mit sich bringt. Neben der Aufwertung des Straßenraums und der Einsparung von Kosten (200 € pro Verkehrszeichen) wirkt sich der Abbau von überflüssiger Beschilderung auch auf die Verkehrssicherheit aus. Zukünftige Verkehrsschauen sollten ein Hauptaugenmerk auf die Sinnhaftigkeit der Beschilderung legen und überflüssige Verkehrszeichen beseitigen. So hat die Landesregierung in Kooperation mit dem ADAC in der Vergangenheit bereits das Modellprojekt SimplyCity mit dem Ziel „Weniger ist mehr“ durchgeführt. Ein wichtiger Aspekt des Projektes war der Schilderabbau.

▶ **Der ADAC in NRW empfiehlt der künftigen Landesregierung, die Wichtigkeit von Verkehrsschauen und deren regelmäßige Durchführung verstärkt zu kommunizieren. Das Ziel, den Schilderwald abzubauen, sollte dabei in zukünftigen Verkehrsschauen noch mehr in den Fokus rücken.**

Junge Fahrer sensibilisieren

In den vergangenen Jahren ist die Zahl der getöteten jungen Fahrer erneut angestiegen. Die meisten jungen Erwachsenen werden als Pkw-Insassen getötet. Laut ADAC Unfallforschung haben 18- bis 25-Jährige im Vergleich zu allen anderen Altersgruppen ein beinahe doppelt so hohes Risiko zu verunglücken. Ursächlich hierfür ist die mangelnde Fahrpraxis, verbunden mit einer Fehleinschätzung der Situation und unangebrachten Reaktionen. Auch nicht angepasste Geschwindigkeit und der Kontrollverlust über das Fahrzeug kommen bei jungen Fahrern häufig vor. Da ihre Autos meist älter sind und deswegen über weniger Sicherheitsausstattung (ESP, Airbags) als moderne Modelle verfügen, sind sie bei einem Unfall außerdem schlechter geschützt.



Quelle: Verkehrsunfallstatistik NRW 2015

Wohin Selbstüberschätzung führen kann, zeigte sich in den vergangenen Jahren z.B. in Köln, wo Raser die Kontrolle über ihre Fahrzeuge verloren. Die hohe Risikobereitschaft dieser jungen Männer, gepaart mit dem Wunsch, ihrem sozialen Umfeld zu imponieren, führte zu tödlichen Kollisionen mit Fußgängern oder Fahrradfahrern.

▶ Der ADAC in NRW empfiehlt eine verbindliche zweite Stufe der Fahrausbildung für Fahranfänger, wie sie in Österreich bereits seit Jahren erfolgreich etabliert ist. Diese sollte ein spezielles Fahrsicherheitstraining sowie ein psychologisches (Gruppen-)Gespräch umfassen. Junge Erwachsene sollen dadurch die richtige Reaktion in Gefahrensituation einüben, aber auch die eigenen Grenzen erkennen und lernen, welche Konsequenzen ein Unfall haben kann.

Ablenkung in den Fokus nehmen

Die Ursache Ablenkung ist in den Unfallstatistiken nicht separat aufgeführt. Gleichwohl ist Schätzungen zu Folge etwa jeder achte bis zehnte Unfall darauf zurückzuführen. Für Nordrhein-Westfalen wären also knapp 60.000 Unfälle durch Ablenkung verursacht.

Für Fußgänger sowie Radfahrer ist unter anderem der Kopfhörer in Kombination mit einer hohen Lautstärke ein Unfallrisiko, weil das Gehör „belegt“ ist, so dass herannahende Fahrzeuge oft nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Gerade wenn Fahrzeuge – nicht zuletzt auch Straßen- oder Stadtbahnen – kreuzen, führt dies zu gefährlichen Situationen. Häufige Ablenkung in Fahrzeugen entsteht durch die Nutzung von Kommunikations- und Informationstechnologien während der Fahrt (Navigationsgerät, Mobiltelefon, MP3-Player und ähnliches).

▶ Der ADAC in NRW empfiehlt der Landesregierung, das Thema Ablenkung im Verkehrsbereich stärker in den Fokus zu nehmen, um die stark steigenden Unfallzahlen in Zukunft absenken zu können.

Verkehrsteilnehmer für Rettungsgasse sensibilisieren

Die Bildung einer Rettungsgasse wurde in Deutschland offiziell 1982 eingeführt und ist in §11 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung gesetzlich geregelt. Eine funktionierende Rettungsgasse kann allerdings nur dann entstehen, wenn alle Kraftfahrer die Vorschriften einhalten und ein Bewusstsein für die Situation entwickeln.

Zwar wurde der Paragraph in der Straßenverkehrsordnung Anfang 2017 überarbeitet und vereinfacht formuliert, jedoch ist das Bilden einer Rettungsgasse für viele Verkehrsteilnehmer noch keine Selbstverständlichkeit. Immer wieder sorgen Rettungsgassen-Blockierer dafür, dass Rettungskräfte verspätet am Unfallort eintreffen und wichtige Sekunden im Kampf um das Überlebern der Unfallopfer verloren gehen.

Die Rettungsgasse ist zu bilden, sobald der Verkehr auf den Autobahnen ins Stocken gerät und nicht erst, wenn Sirenen oder Blaulicht wahrgenommen werden. Oft ist dann der Abstand zum Vordermann zu gering, um ausreichend rangieren zu können.

▶ Der ADAC in NRW empfiehlt der künftigen Landesregierung, mehr Aufklärungsarbeit zu diesem Thema zu leisten und die Wichtigkeit der Bildung einer Rettungsgasse verstärkt zu kommunizieren. In Anbetracht des Anstiegs der Staus in Nordrhein-Westfalen müssen weitere Kampagnen das Bewusstsein schärfen, hin zu einem proaktiven Handeln in solchen Situationen.

STADTVERKEHR

Mitfahrparkplätze und Park & Ride-Anlagen ausbauen

Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken. Der öffentliche Verkehr ist effektiv im Stadtverkehr und bei der Verbindung von Ballungsräumen, während Pkw in der Abdeckung der Fläche unverzichtbar sind. Der faire Leistungswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern muss im Fokus stehen, eine ideologisch geprägte Bevorzugung einzelner Verkehrsträger ist nicht sinnvoll.

Viele Berufspendler bilden Fahrgemeinschaften, um Geld zu sparen und die Umwelt zu schonen. Unter Autobahnbrücken und im Bereich von Anschlussstellen sind zu diesem Zweck viele Treffpunkte und Mitfahrparkplätze entstanden. Sie stellen ein Angebot für Pendler dar, welches sehr intensiv genutzt wird. Ein Ausbau der Mitfahrparkplätze ist dringend geboten.

Um eine umweltfreundliche Kombination von Auto und öffentlichem Verkehr weiter zu fördern, müssen zudem weitere Park & Ride-Anlagen eingerichtet werden.

▶ **Der ADAC in Nordrhein-Westfalen empfiehlt der Landesregierung den weiteren Neu- und Ausbau von Mitfahrparkplätzen und Park & Ride-Anlagen.**

Sharing-Services ausbauen

Experten prognostizieren für die nächsten fünf Jahre einen stärkeren Umbruch im Mobilitätsbereich als in den letzten 50 Jahren. Getrieben wird dieser Wandel durch verschiedene Trends. Neben einem Wertewandel junger Menschen und verstärkter Sharing-Economy sorgt die Digitalisierung im Mobilitätsbereich für neue Geschäftsmodelle. Die App-basierte Mobilität hat sich innerhalb weniger Jahre in unseren Alltag integriert. Die Nutzung von Echtzeitdaten erleichtert die Nutzung von Sharing-Services (Carsharing und Fahrradverleihsystemen) und das Angebot von multimodalen Dienstleistungen.

Aus Sicht des ADAC bieten die neuen Kommunikationstechnologien heutzutage ein großes Potential, um den Verkehrsteilnehmer besser zu erreichen und die Vielzahl an Alternativen attraktiv darzustellen. So kann ein nachhaltiges, multimodales Mobilitätsverhalten entstehen, welches die verschiedenen Verkehrsmittel, unter Berücksichtigung ihrer individuellen Vorteile, intelligent vernetzt.

▶ **Der ADAC in Nordrhein-Westfalen empfiehlt in Ballungsräumen den verstärkten Einsatz von Sharing-Services und die Förderung App-basierter Mobilität, um die Multimodalität der Bürger zu erhöhen.**

Potenziale des Radverkehrs stärker nutzen

Das Fahrrad trägt heute nur begrenzt und teilweise nur saisonal zur Mobilitätssicherung in Ballungsräumen bei, insbesondere bei der älteren Bevölkerung. Negative Faktoren wie große Entfernungen oder schwierige Topographie erscheinen angesichts der zunehmenden Nutzung von Pedelecs allerdings lösbar. Die Potenziale des Fahrrads können stärker ausgeschöpft werden, indem eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet und zielgerichtetes Marketing betrieben wird.

▶ **Der ADAC empfiehlt, auch ländliche Räume im Hinblick auf den Fahrradverkehr zu untersuchen und finanzielle sowie personelle Ressourcen für die Verbesserung der Infrastruktur bereitzustellen.**

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Mobilitätssicherung

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Menschen am sozialen Leben teilhaben können.

· Nur wer mobil ist, kann seinen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz erreichen.

· Nur wer mobil ist, kann Dinge des täglichen Bedarfs einkaufen, den Arzt besuchen oder Behördengänge vornehmen.

· Nur wer mobil ist, kann Freunde, Verwandte und Familienangehörige besuchen.

In vielen ländlichen Regionen von Nordrhein-Westfalen wird der Bevölkerungsrückgang, begleitet von einer älter werdenden Gesellschaft und einer Abnahme ortsnaher Versorgungseinrichtungen, zunehmend zum Problem. Insofern ist der Zugang zur Mobilität und deren Erhalt ein entscheidender Faktor für die dortige Lebensqualität.

Das Auto spielt noch immer eine zentrale Rolle im ländlichen Raum. Ungenügende ÖPNV-Anbindungen aufgrund der geringen wirtschaftlichen Attraktivität der Gebiete und eine schlecht ausgebaute Fahrradinfrastruktur machen deutlich, dass besonders ältere Menschen ohne Alternative zum eigenen Auto in den nächsten Jahren zunehmend vom gesellschaftlichen Leben abgeschnitten werden.

▶ **Der ländliche Raum und seine Bewohner dürfen im Rahmen verkehrspolitischer Entscheidungen auf keinen Fall vernachlässigt werden. Die Fokussierung bei der finanziellen Förderung auf Metropolregionen, wie sie von vielen Teilen der Politik und Wissenschaft favorisiert wird, kann nicht das Ziel sein. Für den ADAC in NRW ist die Mobilitätssicherung der Schlüssel zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum.**

Nahversorgung erhalten

Oft ist fehlende wirtschaftliche Attraktivität ein Grund für die Abwanderung von Nahversorgungseinrichtungen in strukturschwachen Regionen. Neben dem Ausbau der Infrastruktur für das bessere Erreichen der Mittel- und Oberzentren sollten auch Maßnahmen vor Ort für die Versorgung der mobilitätseingeschränkten Menschen erarbeitet werden.

Mobile Arztpraxen oder Nahversorgung auf Rädern können mobilitätseingeschränkten Menschen den Verbleib im Haus oder zumindest im näheren Umfeld ermöglichen. Ehrenamtliche Mobilitätsformen sind schon heute in einigen Regionen ein wichtiger Mobilitätsbestandteil.

Da es keine pauschalen Patentlösungen gibt, ist für den Erfolg solcher Konzepte ein ausgewiesener Ansprechpartner auf Gemeinde- und Kreisebene notwendig, der auf die jeweiligen Situationen in den Regionen eingehen und die finanziellen Mittel gezielt einsetzen kann. Im Zuge dessen kann die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt und die Mobilität vieler Menschen über die Gemeindegrenze hinweg verbessert werden.

▶ **Der ADAC in NRW sieht die künftige Landesregierung in der Verantwortung, diese Konzepte und Angebote weiter auszubauen und wenn möglich mit dem öffentlichen Verkehr zu verknüpfen.**

ADAC in NRW
Redaktion: ADAC Nordrhein e. V.
Luxemburger Straße 169, 50939 Köln

Ansprechpartner: Dr. Roman Suthold
E-Mail: vku@nrh.adac.de
Telefon: (0221) 47 27-535