

Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden.

Sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und bezahlbar.



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
Internet: www.adac.de/ratgeber-verkehr
Blog: forummobilitaet.wordpress.com

Redaktion:

Wolfgang Kugele, Christian Laberer, Michael Niedermeier, Ronald Winkler (ADAC e.V.)

Vertrieb:

Dieses Positionspapier kann mit Angabe der Artikelnummer 2830910 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, Fax (089) 7676 4567, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bestellt werden.

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2015 ADAC e.V. München

Bildnachweis:

Titelseite: Fotolia
Seite 3: ADAC e.V.
Seite 11: Fotolia

➤ Vorwort

Städte und Gemeinden bilden das Zentrum unseres gesellschaftlichen Lebens und sind der Motor der Wirtschaft: Zwei Drittel der europäischen Bürgerinnen und Bürger leben in Städten, 85 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der Europäischen Union werden dort erwirtschaftet.



Ulrich Klaus Becker
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Mobilitätsnachfrage entsteht, weil Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit räumlich oft voneinander getrennt sind. Verkehr ist unverzichtbar, um an diesen Daseinsfunktionen teilhaben zu können. Andererseits sehen sich die Städte und Gemeinden mit einer Reihe ernsthafter Herausforderungen konfrontiert, die durch den Verkehr mitverursacht werden: Staus, Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Lärm und Sicherheitsrisiken.

Die Zustimmung der Bürger zu Maßnahmen der Verkehrsgestaltung und -lenkung hängt nicht zuletzt von nachvollziehbaren Entscheidungswegen und attraktiven Angeboten ab. Verkehrspolitische Maßnahmen sollten unter Berücksichtigung dieser Prämisse die Verkehrsmittel intelligent vernetzen, ihre jeweiligen Stärken herausstellen und Mobilität als ein wesentliches Stück Lebensqualität verstehen und sichern.

Die Mobilität der Menschen in allen ihren Facetten zu erhalten und die Güterversorgung zu sichern, ohne dass der Verkehr langfristig Mensch und Umwelt übermäßig belastet – das sind die Ziele einer „nachhaltigen“ Mobilität.

Ulrich Klaus Becker

Einleitung

Der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist mit vielschichtigen Assoziationen und Definitionen verbunden. Seine Bedeutung ging den Weg von der „Conservation und Anbau des Holtzes, dass es eine kontinuierliche beständige und nachhaltige Nutzung gebe“ (Hans Carl von Carlowitz, 1713) über die „Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können“ (Brundtland-Kommission, 1987) bis zum Dreiklang der „ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimension“ (Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages, 1998).

Inzwischen ist der Begriff „Nachhaltigkeit“ zum zentralen Begriff der politischen Diskussion geworden. Sein teils inflationärer Gebrauch zeigt aber auch, wie grundlegend die innere Bedeutung des Ziels der Nachhaltigkeit für unsere Gesellschaft geworden ist. Auch die Mobilität – eines der elementaren Grundbedürfnisse des Menschen – muss sich an diesem Ziel orientieren.

In Anlehnung an die Enquete-Kommission und bezogen auf den mobilen Menschen definiert der ADAC nachhaltige Mobilität als Berücksichtigung von sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekten in der Gestaltung des Verkehrssystems, um die wesentlichen Charakteristika der Mobilität

- Verkehrssicherheit
- Umweltfreundlichkeit
- Bedarfsgerechtigkeit
- Bezahlbarkeit

auch langfristig erhalten zu können. Das Ziel ist, Mobilität zu erhalten, nicht zu beschränken. Dies muss für die Mobilität in allen ihren Facetten gelten.

Die zukunftsgerechte Entwicklung der kommunalen Verkehrssysteme ist eine wichtige Aufgabe für Städte, Gemeinden und Landkreise. Unmittelbar Einfluss können Kommunen auf das zur Verfügung stehende Budget, auf die Handlungsfähigkeit der Verwaltung sowie auf die Qualität des Verkehrsangebots nehmen.

Die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der kommunalen Verkehrssysteme ist nicht alleine eine Frage der Finanzierung. Vielmehr beeinflusst der Umgang mit spezifischen sozialen, ökologischen und ökonomischen Unsicherheiten ihre erfolgreiche Gestaltung. Unsicherheiten über künftige Mobilitätsanforderungen können sich unter anderem aus einem Wertewandel, demografischen Veränderungen sowie der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region ergeben.

Mobilitäts- und Verkehrsmanagement als Antwort auf diese Unsicherheiten kann entscheidend zur Prosperität von Städten, Gemeinden und ihren Regionen beitragen. Die aktive Gestaltung der Mobilität vor dem Hintergrund dieser Veränderungen bildet somit eine wichtige Voraussetzung für die künftige Entwicklung der Attraktivität von Kommunen für Menschen und Unternehmen.

Die Gewissheit, notwendige Ortsveränderungen mittels sicherer und bezahlbarer Verkehrsmittel in zumutbarer Zeit bewältigen zu können, macht Kommunen für ihre Bürger attraktiv.

Umwelt

In der Diskussion nachhaltiger Aspekte der städtischen Mobilität sind lokale und globale ökologische Themenfelder miteinander verwoben. Die verschiedenen durch den Verkehr verursachten

Umweltbeeinträchtigungen weisen sehr unterschiedliche Reichweiten ihrer Wirkung auf. So ist etwa Lärm – sowohl räumlich wie auch zeitlich – ein lokales Problem, da Schallquelle und beeinträchtigte Menschen meist nur einige hundert Meter voneinander entfernt liegen. Maßnahmen gegen Lärm können daher nur vor Ort erfolgen. Und ist die Schallquelle leise, dann ist der Lärm schlagartig weg.

In völligem Gegensatz dazu steht das Klimaschutzproblem, dessen wesentliche Treiber Kohlendioxidemissionen sind. Ist eine Tonne CO₂ einmal ausgestoßen, bleibt sie Jahrhunderte lang strahlungswirksam und beeinflusst den ganzen Planeten – egal, wo es ursprünglich emittiert wurde, und auch dann, wenn die Quelle schon lange stillgelegt ist. Fossile Energieträger sind eine endliche Ressource. Der Vorrat von Erdöl und Erdgas auf der Erde ist begrenzt und jedes verbrannte Barrel ist „weg“. Zudem wird dabei Kohlendioxid freigesetzt, was zur Verstärkung des anthropogenen Treibhauseffekts beiträgt. Die Verringerung des Verbrauchs fossiler Energie ist daher dringend geboten, nicht nur, aber auch für Zwecke der innerstädtischen Mobilität.

In der Diskussion nachhaltiger Aspekte urbaner Mobilität müssen daher unterschiedliche Interessen vereint und differenziert behandelt werden. Gemeinsames Ziel der Anstrengungen muss sein, die ökologische Situation in der Stadt und die Lebensbedingungen ihrer Bewohner zu verbessern.

Die Luft in Deutschlands Städten wird immer besser. In den vergangenen Jahrzehnten wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, den Ausstoß

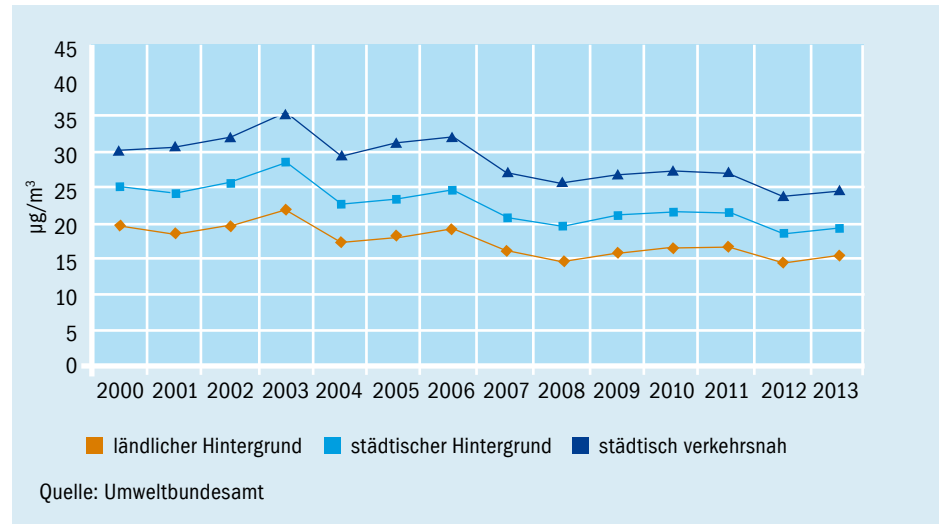
klassischer Schadstoffe aus Industrie, Kraftwerken, Haushalten und Verkehr zu verringern: etwa durch Rauchgaswäsche, Brennwärtsessel, benzolarmes Benzin, Kats und Partikelfilter. Die Emissionen sind zum Teil erheblich gesunken und mit ihnen nahm auch die Immissionsbelastung ab. Dass heute immer noch Grenzwerte überschritten werden, liegt vielmehr an den kontinuierlich herabgesetzten Grenzwerten. So lag der Jahresmittel-Grenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 1998 noch bei 100 µg/m³, heute gibt die Europäische Immissionschutzgesetzgebung einen Wert von 40 µg/m³ vor.

Wie die regelmäßig vom Umweltbundesamt durchgeführten Umfragen zur Lärmbelastung zeigen, betrifft Straßenverkehrslärm einen großen Anteil der Deutschen. 2012 fühlten sich rund 54 Prozent der befragten Menschen in ihrem Wohnumfeld dadurch gestört oder belästigt, rund ein Drittel fühlte sich vom Schienenverkehrslärm beeinträchtigt.

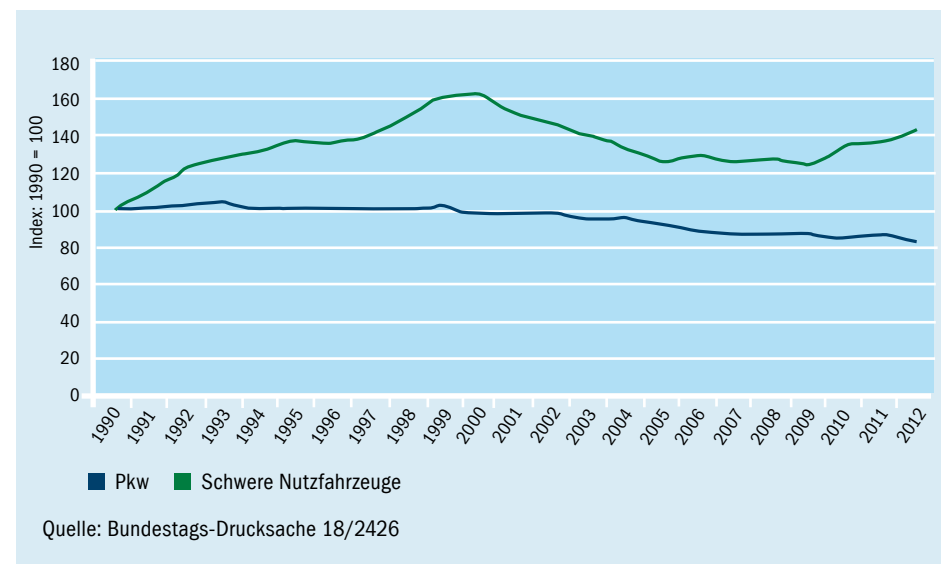
Flächenverbrauch ist ein weiteres Schlagwort, das oft im Kontext mit nachhaltiger Stadtentwicklung diskutiert wird. Auch wenn Fläche nicht wirklich „verbraucht“ werden kann, ist es doch eine Tatsache, dass immer mehr unbebaute Flächen zu Bauland oder Trassen für Infrastrukturen werden. Während der letzten 60 Jahre hat sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland mehr als verdoppelt, oft zulasten von Wald- und Ackerflächen. Dieser Trend soll gestoppt werden. Ziel ist, bis 2020 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr auf 30 Hektar pro Tag zu verringern – 2012 waren es noch 74 Hektar, täglich also rund 113 Fußballfelder. Verkehrsflächen sind dabei übrigens das kleinere Teil des Problems. Auslöser für den

hohen Flächenbedarf sind vorwiegend neue Wohn- und Gewerbegebiete. Sie sind auch Ursache für Straßen- und Verkehrsflächen. Doch selbst in

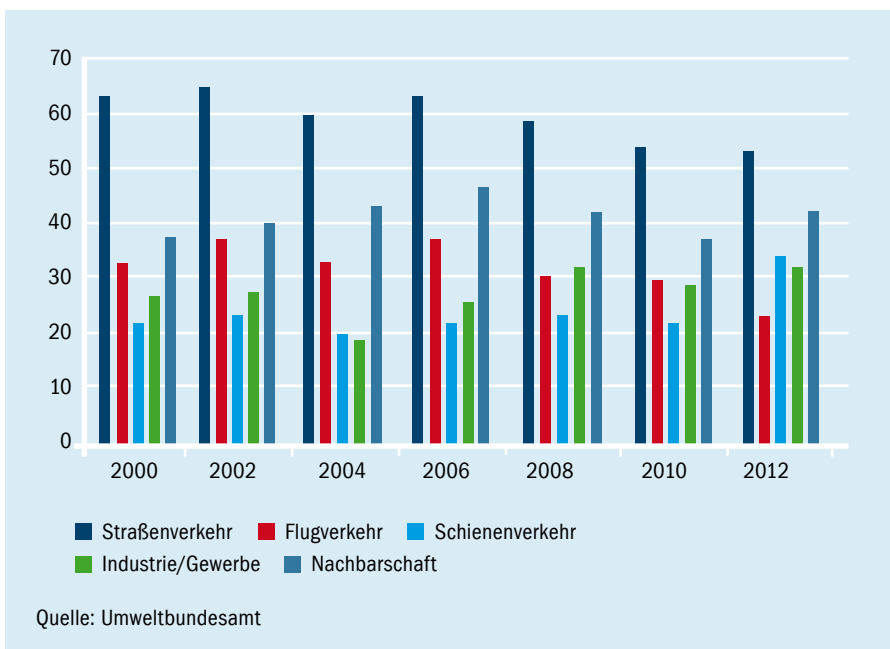
autofreien Wohngebieten sind diese zur Erschließung notwendig, für Warenlieferungen, aber auch für Feuerwehr und Notarzt.



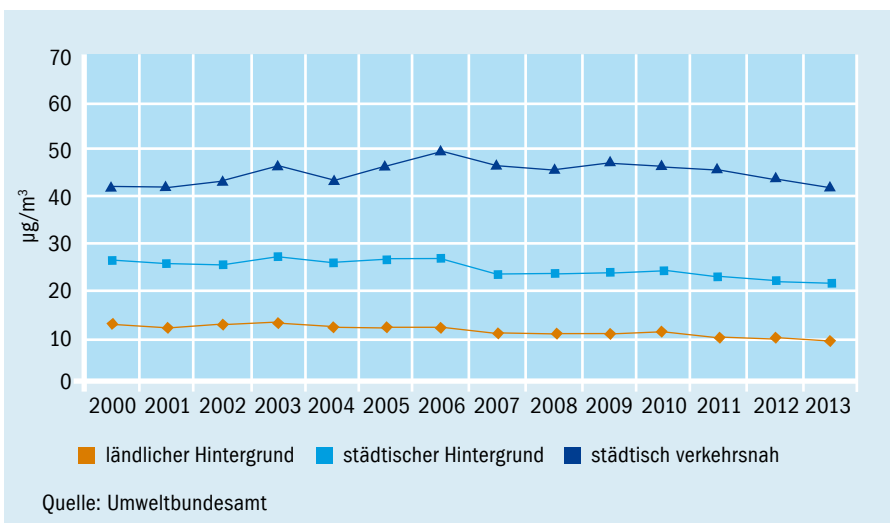
Entwicklung der PM₁₀-Jahresmittelwerte im Mittel über die Stationsklassen „ländlicher Hintergrund“, „städtischer Hintergrund“ und „städtisch verkehrsnah“ im Zeitraum 2000 bis 2013



Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr



Lärmbelästigung in Deutschland in Prozent



Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte im Mittel über die Stationsklassen „ländlicher Hintergrund“, „städtischer Hintergrund“ und „städtisch verkehrsnah“ im Zeitraum 2000 bis 2013

Verkehrssicherheit

Auf Stadtstraßen ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle, da hier die Komplexität des Verkehrs am größten ist und sich alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern im gleichen Straßenraum treffen. So ist es wenig erstaunlich, dass sich 2013 im innerörtlichen Bereich 73,3 Prozent aller polizeilich erfassten Unfälle und 68,6 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden ereigneten. Auch wenn innerorts die Unfälle meist glimpflich ausgehen – 88,6 Prozent verlaufen ohne Personenschaden – und „nur“ 29,3 Prozent aller tödlich Verunglückten im Straßenverkehr auf Stadtstraßen ums Leben kommen, besteht lange noch kein Grund zur Entwarnung. Schließlich sind knapp tausend getötete Verkehrsteilnehmer immer noch viel zu viel, gemessen an dem vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeitsniveau und der geringen Verkehrsleistung. Auch stagniert die langfristige Entwicklung bei den Getöteten, während diese bei den Außerortsstraßen stark rückläufig ist.

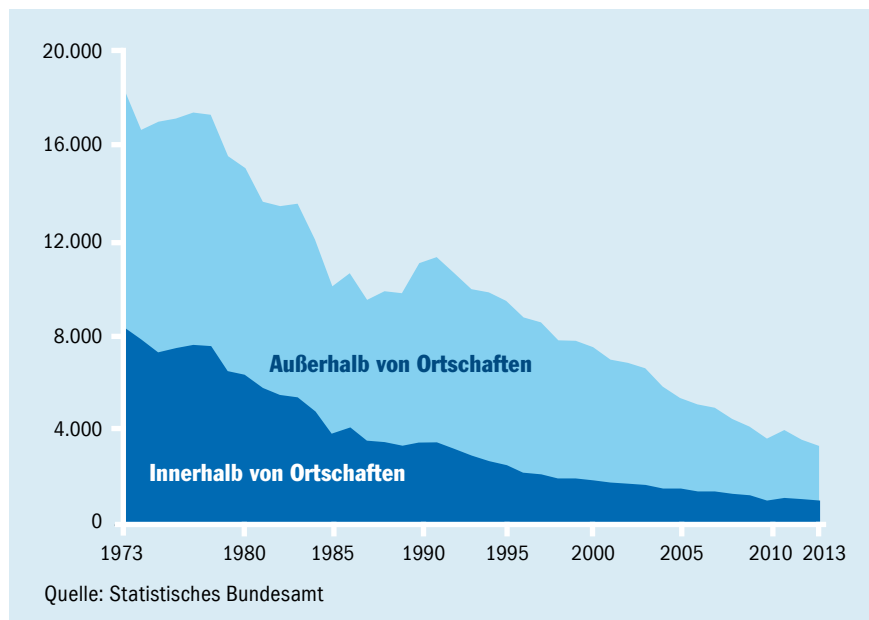
Besonders dramatisch ist aber, dass auf Stadtstraßen vor allem die schwachen Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen. So verunglückten im Jahr 2013 dort 90,4 Prozent aller Radfahrer und 95,0 Prozent aller Fußgänger. Während nur 11,0 Prozent aller Pkw-Unfälle im Innerortsbereich tödlich verlaufen, sind es bei Unfällen mit Radfahrern und Fußgängern mit 61,0 Prozent bzw. 70,6 Prozent sechs Mal so viele.

Aufgrund seiner hohen Komplexität ist der Stadtverkehr vor allem für Kinder und ältere Menschen besonders gefährlich. Kinder haben eine einigermaßen gute Verkehrskompetenz als Fußgänger und Radfahrer erst mit dem achten bzw. zwölften Lebensjahr entwickelt, so dass sie in besonderem Maße auf eine gute

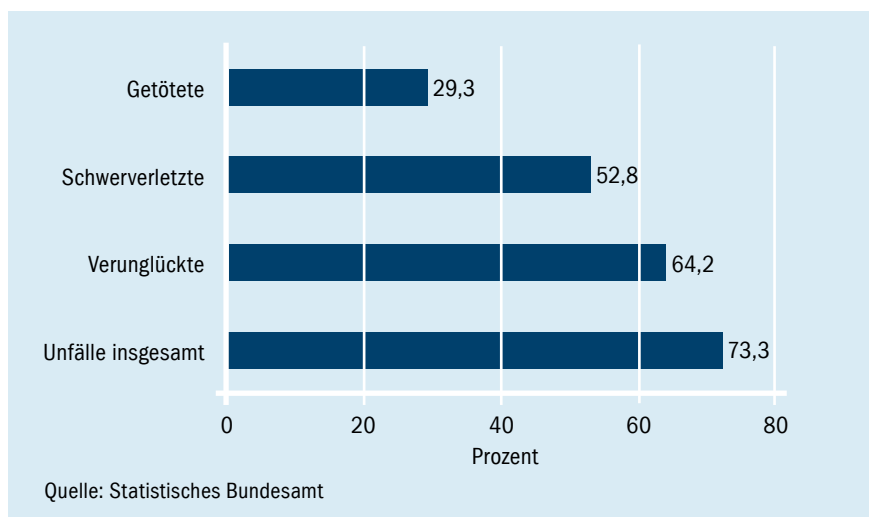
Verkehrsinfrastruktur, begleitende Verkehrs- und Mobilitätserziehung sowie auf regelmäßiges und vorzeitiges Training im „Schonraum“ angewiesen sind. Im Jahr 2013 kamen 29 Kinder innerhalb von Ortschaften ums Leben, davon 20 als Fußgänger und sieben als Radfahrer.

Vor allem sind es aber ältere Menschen, die von komplexen Verkehrssituationen überfordert sind. So steigt das Risiko für Ältere, bei einem Verkehrsunfall

getötet oder schwer verletzt zu werden, mit zunehmenden Alter deutlich an, was vor allem auf die erhöhte Verletzlichkeit (Vulnerabilität) und den hohen Wegeanteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgeführt werden kann. Von den 31.823 verunglückten Senioren innerorts war jeder Dritte ein Radfahrer und jeder Fünfte ein Fußgänger. Bezogen auf alle getöteten Fußgänger und Radfahrer im Innerortsbereich steigt der Anteil sogar auf über 50 Prozent an.



Getötete nach Ortschaften 1973 bis 2013



Anteil der Innerortsunfälle am gesamten Unfallgeschehen 2013

Herausforderungen der Finanzierung kommunaler Verkehrsinfrastruktur

Eine zunehmende Herausforderung für Städte und Gemeinden liegt darin, die bestehende Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig zu halten. Straßen, Schienen und Brücken sind einer stetigen Schädigung durch verschiedene Einflussfaktoren wie Witterung, Aufbrüche und Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Ein besonderes Problem bei kommunalen Straßen stellt in diesem Zusammenhang der Straßengüterverkehr dar. Mit der Zunahme des Schwerlastverkehrs potenziert sich die Druckbelastung für die Straße. Folge ist ein stetiger Wertverlust. Wird bei vorgeschädigter Infrastruktur nichts für deren Erhaltung unternommen, steigen der weitere Verfall und damit der Erhaltungsbedarf und die Instandhaltungskosten rasant an. Dies dauerhaft zu vermeiden, ist Ziel eines systematischen Erhaltungsmanagements bei Straße und Schiene.

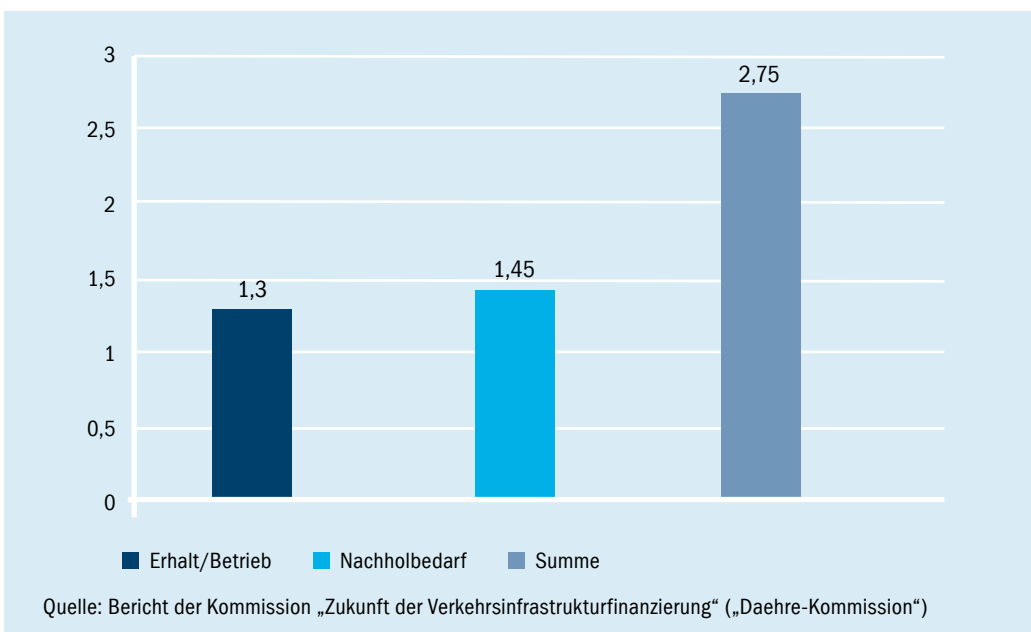
Neben Erhaltungsaufwendungen müssen auch notwendige Um- und Ausbaumaßnahmen finanzierbar bleiben, die einen modernen Nutzungsbedarf bei Straßen und öffentlichem Verkehr sichern. Um

solche Um- und Ausbaumaßnahmen zu finanzieren, ist die Beibehaltung von Investitionshilfen durch Bund und Länder notwendig. Die Diskussion um die Zukunft der Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus muss die Zielsetzung haben, kommunale Mobilität dauerhaft sicherzustellen. Für den öffentlichen Personennahverkehr gilt dies im Besonderen, da hier lange Planungs- und Umsetzungszeiträume, z.B. bei Stadt- und Straßenbahnen, langfristige Planungssicherheit verlangen. Allerdings erschwert die Vielfalt der Finanzierungsströme und der Mittelempfänger („Spaghetti-Finanzierung“ im ÖPNV) die Transparenz hinsichtlich des Bedarfs und des Mitteleinsatzes. Abhilfe könnte die Zuweisung der unterschiedlichen Landes- und Bundesmittel an die Aufgabenträger über ein einheitliches Finanzierungsinstrument auf Länderebene schaffen.

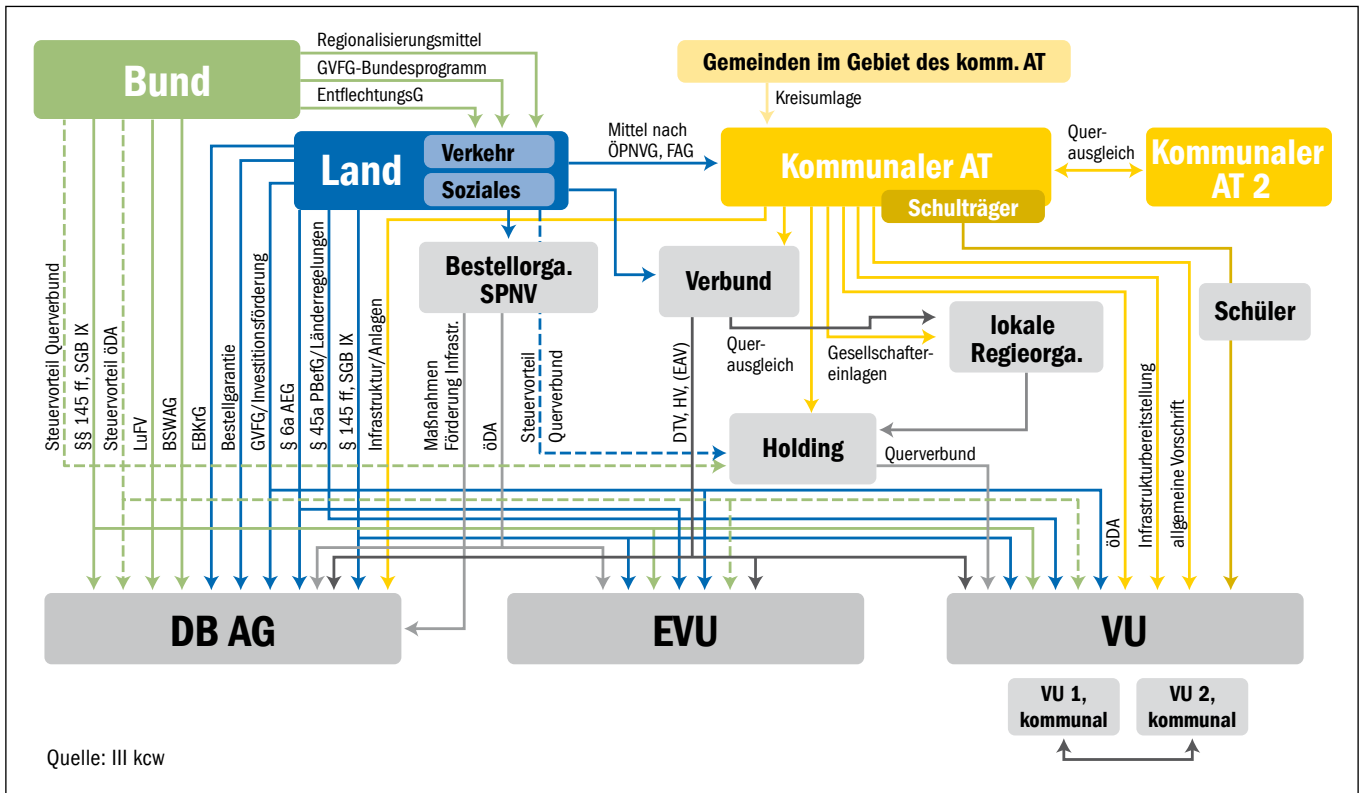
Der ÖPNV bildet das Rückgrat der kommunalen Mobilität und dient als Bindeglied zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Ein leistungsfähiger und

bezahlbarer ÖPNV kann insbesondere Ballungszentren von Verkehrsstaus und Lärm entlasten, wenn Region und Stadt effizient verknüpft werden. Ein Beispiel hierfür sind Park & Ride-Angebote, die ein Umsteigen vor den Toren der Städte ermöglichen. Der ÖPNV sieht sich aber weiteren großen Herausforderungen gegenüber, die auf die Finanzierbarkeit von Angeboten direkten Einfluss haben. Im ländlichen Raum stellt der Schülerverkehr bisher eine tragende Säule der ÖPNV-Finanzierung dar, die aber zunehmend brüchig wird. Andererseits wächst dort wie in den Städten die Zahl älterer Menschen. Die barrierefreie, bezahlbare und nachfragegerechte Gestaltung des ÖPNV ist daher eine wesentliche Aufgabe der kommunalen Politik.

Leere Haushaltskassen zwingen Städte und Gemeinden dabei, wirtschaftlich in ihre Verkehrssysteme zu investieren. Die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der kommunalen Verkehrssysteme ist auch eine Frage zielgerichteter Investitionen und politischer Prioritätensetzung; denn Nichtstun wird am Ende immer teurer.



Ersatz- und Nachholbedarf der kommunalen Baulasträger (Gemeindestraßen/ÖSPV) in Mrd. Euro/Jahr, Stand 2012



„Spaghetti-Finanzierung“ im ÖPNV

Mobilität in der Nachbarschaft

Die Mobilität im Quartier oder in der Nachbarschaft findet zum großen Teil zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt. Da dabei meist nur kurze Entfernungen zurückgelegt werden, spricht man auch von Nahmobilität. In erster Linie bezieht sie sich auf Einkaufs-, Freizeit- und Schulwege, kann in begrenztem Umfang aber auch auf den Berufsverkehr bezogen sein. Letztendlich spielt aber auch die Fortbewegung mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle für die kleinräumige Erreichbarkeit im Quartier, insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels mit einer wachsenden Zahl an Menschen mit Gehbehinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen. Nahmobilität darf nicht auf die verkehrlichen Aspekte reduziert werden, sondern muss auch

mit Fragen des Städtebaus, der Grünflächengestaltung und der Ausstattung der Quartiere mit Versorgungseinrichtungen einhergehen.

Beispiele:

- Parkraumkonzepte, die dazu beitragen, den knappen Parkraum gerecht und effektiv zu nutzen, und Parksuchverkehr verringern.
- Automatische Parksysteme und Quartiersgaragen, die es Bewohnern hochverdichteter Wohnviertel ermöglichen, ein Auto in Wohnortnähe abzustellen.
- Konzepte zur Barrierefreiheit, um Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen.
- Innovative Fahrradverleihsysteme, die den ÖPNV durch haltestellennahe

Stationen und gegenseitige Preisnachlässe ergänzen.

- Fahrradabstellkonzepte, um das geordnete Abstellen von Fahrrädern in stark frequentierten Fußgängerbereichen oder an intermodalen Umsteigepunkten zu gestatten.
- Kommunikationsstrategien und Beteiligungsverfahren, um Bewusstsein für Nahmobilität zu bilden.
- Lebenswerte Straßen- und Platzentwürfe, die das harmonische Miteinander der Verkehrsteilnehmer fördern und die Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Quartierskonzepte, die auf eine Nutzungsverdichtung und -mischung abzielen, damit kürzere Wege zwischen Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstätten ermöglichen und zum Zufußgehen einladen.

Mobilität in der Stadt

Mobilität ist unverzichtbarer Teil des städtischen Lebens. Privat- und Wirtschaftsverkehr können aber auch erheblich zu Beeinträchtigungen der Bewohner beitragen. Die Kommunen stehen damit vor der Herausforderung, bei der Gestaltung der Mobilität einerseits den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, andererseits aber eine möglichst umweltfreundliche, effiziente und nachhaltige Umsetzung zu unterstützen: Es braucht innovative und praxisgerechte Lösungsansätze, welche die notwendige städtische Mobilität – beim Personen- wie beim Güterverkehr – nachhaltiger machen.

Beispiele:

- Güterverkehrsmaßnahmen und -konzepte, welche den Lieferverkehr für die Geschäfte und Bürger

der Stadt mit weniger Fahrten und besonders umweltschonenden Fahrzeugen gewährleisten.

- Optimierung der kommunalen Flotten und Fahrzeugparks, indem z.B. alternative Antriebe eingeführt oder neue Konzepte zur Mehrfachnutzung verfügbar gemacht werden.
- Innovative Nahverkehrskonzepte für die Stadt, die beispielsweise das Stadtgebiet flexibel bedienen, neue Bezahlssysteme einführen und auf bestimmte Zielgruppen zugeschnittene Angebote ermöglichen.
- Intelligentes Verkehrsmanagement, das z.B. mit optimierter Verkehrsleistung oder besserer Steuerung von Lichtsignalanlagen einen flüssigeren Verkehr mit weniger Verbrauch und Emissionen erreicht.

- Mobilitätsmanagementangebote, welche etwa mit Beratungszentralen die Bürger aus gewohnten und eingeschliffenen, aber gegebenenfalls suboptimalen Mobilitätsmustern befreien.
- Radverkehrskonzepte, die Routenführung, Bau und die Vermeidung von Konflikten flächenhaft berücksichtigen. Auch Serviceangebote, die die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel steigern.

Mobilität zwischen Stadt und Umland

Eine große Herausforderung stellt die in der Regel starke Verflechtung der Städte in Deutschland mit ihrem Umland dar. Aber nicht nur die Städte und Gemeinden des Umlandes sind von ihrem Zentrum abhängig, auch die Städte – unabhängig von ihrer Größe – sind auf die Kaufkraft der Menschen aus dem Umland und die täglich einpendelnden Arbeitskräfte angewiesen. Eine Herausforderung für Verkehrsplaner besteht darin, diese Abhängigkeiten zu erfassen und in Gesamtkonzepten für bessere Mobilität einzubinden. Vernetztes Denken zwischen einer Stadt und den benachbarten Gemeinden darf nicht zuerst eine Frage der Finanzierungsverantwortung sein. Im Vordergrund müssen pragmatische Lösungen zum Ausgleich der unterschiedlichen Interessen stehen. Erforderlich sind, z.B.:

- Intermodale Verkehrskonzepte, die die räumliche Entfernung zwischen Arbeits- und Wohnorten zuverlässig und attraktiv überwinden helfen.
- Koordinierte Verkehrs- und Siedlungsplanung, die nicht an der eigenen Gemeindegrenze endet, sondern die Belange der Pendler wie Anwohner „grenzüberschreitend“ berücksichtigt, zum Beispiel im Rahmen der Planungsprozesse von Gewerbe-, Ausbildungs-, Freizeit und Wohnstandorten.
- Intelligentes Verkehrsmanagement im Sinne einer Verknüpfung von städtischer und regionaler Verkehrssteuerung.
- Regionales Mobilitätsmanagement, das hilft, Fahrten von Tür zu Tür unter Berücksichtigung von Fahrzeit, Preis und Umweltfreundlichkeit zu planen. Konzepte, die erlauben,

mittels einer „Mobilitätskarte“ alle Verkehrsmittel zu nutzen.

Kernbotschaften

Nachhaltige Mobilitätskonzepte in Städten und Gemeinden sollen sozialen, ökologischen und ökonomischen Anforderungen gerecht werden. Unter Beachtung der Prämissen „sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und bezahlbar“ soll Mobilität ermöglicht und nicht verhindert werden.

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist, die Mobilität der Menschen in allen ihren Facetten zu erhalten und die Güterversorgung zu sichern, ohne dass der Verkehr langfristig Mensch und Umwelt übermäßig belastet.

Verkehrspolitische Maßnahmen sollten vor diesem Hintergrund die Kapazitäten besser nutzen, die Verkehrsmittel intelligent vernetzen, ihre jeweiligen Stärken herausstellen und Mobilität als ein wesentliches Stück Lebensqualität verstehen und sichern.

Die Kommunen sollten die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche bei der Gestaltung der Mobilität ausgewogen und ohne einseitige Benachteiligung einzelner Verkehrsträger in Einklang bringen.

Das Auto bleibt auch in einem nachhaltigen Verkehrssystem unverzichtbar. Für viele Streckenrelationen und Fahrtzwecke gibt es dazu keine sinnvolle Alternative.

Maßnahmen und Konzepte für nachhaltigen Stadtverkehr sollten bereits auf Quartiersebene ansetzen und auch an der Stadtgrenze nicht Halt machen.

Mobilität muss sicher sein. Dabei gilt es, vor allem die schwachen Verkehrsteilnehmer wie Kinder und Senioren als Fußgänger und Radfahrer durch geeignete Maßnahmen zu schützen.



Umweltfreundlichere Motortechnik und Antriebe, lärmarme Straßenbeläge, höherer Besetzungsgrad der Fahrzeuge oder effizientes Verkehrsmanagement tragen dazu bei, den Kfz-Verkehr ökologisch verträglicher zu gestalten.

Im Umweltbereich liegt insbesondere beim Straßengüterverkehr großes Einflusspotenzial. Dieser muss sauberer und leiser sowie effektiver gelenkt werden.

Mobilität sollte stärker am Bedarf der Nutzer orientiert werden. Benötigt werden vor allem barrierefreie Verkehrsanlagen, leistungsfähige Infrastrukturen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie komfortable Fuß- und Radverkehrsnetze.

Mobilität als unverzichtbare Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe sollte für alle bezahlbar bleiben, sie darf nicht einseitig beschränkt oder unangemessen verteuert werden.

Die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sollte dauerhaft sichergestellt sein. Insbesondere gilt dies für Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau und im ÖPNV.

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München



2830910/02.15/7'