

# Moderne Mobilität in Baden-Württemberg

## Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa



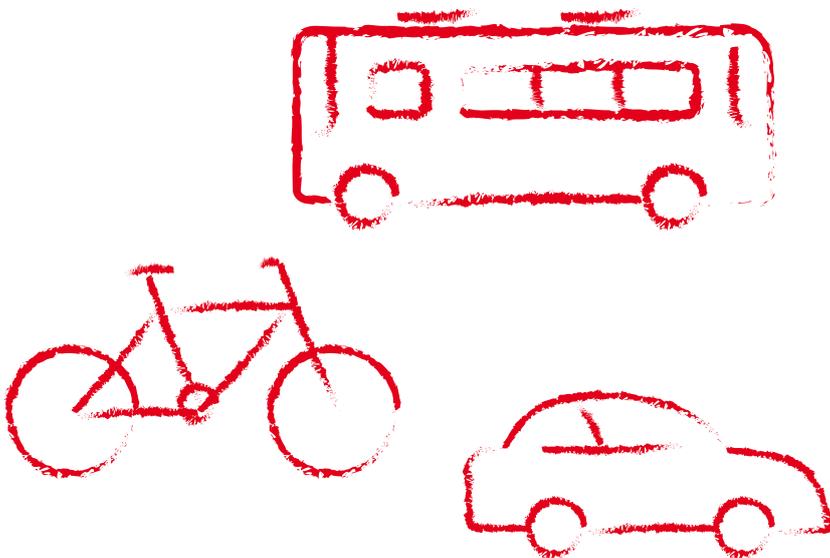
# Moderne Mobilität in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wird am 13. März 2016 ein neuer Landtag gewählt. Im Land leben 10,7 Millionen Menschen. Baden-Württemberg unterscheidet sich stark zwischen urbanen Metropolregionen und einem ländlichen Raum. Dies führt zu einer Pendleraktivität. Fast 60 Prozent der rund 5,4 Millionen Berufstätigen pendelt täglich über Kreisgrenzen hinweg.<sup>1</sup> Sie sind, wie die Wirtschaft in Baden-Württemberg, auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Die Parteien werden wir deshalb daran messen,

- wie sie die Infrastrukturfinanzierung mit dem Ziel Erhalt vor Neubau weiter sichern wollen, um das Vermögen des Landes nachhaltig zu erhalten;
- welche Konzepte sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln;
- welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern wollen;

- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten weiter zu senken;
  - für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis stark machen wollen.
- Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papiers – will der ACE-Regionalvorstand Baden-Württemberg den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



*Harald Kraus*  
**Harald Kraus**  
ACE Auto Club Europa  
Vorsitzender Regional-  
vorstand Baden-Württemberg

<sup>1</sup> Vgl. Berufspendler in Baden-Württemberg, in: Statistik Aktuell, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Ausgabe 2015, [www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/Statistik\\_AKTUELL/803415002.pdf](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/Statistik_AKTUELL/803415002.pdf)

# Unsere Forderungen in Kürze

## 1. Erhalt vor Neubau

Grundsätzlich gilt für den ACE das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Die vorhandene Infrastruktur muss nachhaltig gepflegt und instand gesetzt und der Sanierungsstau aufgelöst werden. Der ACE mahnt an, bei der Sanierung maroder Landesstraßen nicht locker zu lassen – das Unfallrisiko auf Landesstraßen ist weiterhin überdurchschnittlich hoch.

Der ACE unterstützt die Priorisierung von Sanierungs- und Neubaumaßnahmen nach fachlichen Gesichtspunkten durch das baden-württembergische Verkehrsministerium (MVI).

## 2. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Baden-Württemberg der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen vieler Projekte umgesetzt worden. Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens.

## 3. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen.

## 4. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

■ Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von

Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

- Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen sollten, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden.
- Ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen wird abgelehnt. Wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit zweckmäßig und dienlich ist, sind streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkungen in Modellversuchen wie auch streckenbezogene Geschwindigkeitsmessungen (Section Control) zu begrüßen.
- Der ACE lehnt ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern ab. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen.
- Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Diese müssen so gestaltet und dimensioniert werden (Durchmesser und Radius), dass sie den reibungslosen Verkehr nicht behindern.
- Der ACE empfiehlt, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Baden-Württemberg dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkw anzupassen. Auch die beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme spielt eine wichtige Rolle. Daneben muss ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten bereitgestellt werden.



## 5. Mobilität modern gestalten

Der ACE fordert mutigere Schritte in Richtung Elektromobilität sowie einer multimodalen und nachhaltigen Mobilität, was nicht zuletzt die Luftverschmutzung in urbanen Ballungsräumen bekräftigt. Auch die Veränderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werfen Fragen auf, zu denen sich der ACE klar positioniert.

- Maßnahmen und Programme zur Popularisierung nachhaltiger und gemeinschaftlicher Mobilitäsalternativen (wie die Kampagne „Neue Mobilität: bewegt nachhaltig“) sind auszubauen. Multimodale Mobilität – die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote – ist vor allem im ländlichen Raum und für mobilitätseingeschränkte Nutzer verlässlich auszuweiten.
- Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen müssen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen. Durch die Einrichtung von Schnellbuslinien und einer Ausweitung der Park & Ride Infrastruktur können die Kosten für Pendler und Umwelt reduziert werden.
- Die Elektromobilität ist nach Möglichkeit stärker zu fördern, zu privilegieren und zu popularisieren.

Die Förderung der Neuanschaffung ist grundsätzlich zu begrüßen, wenngleich eine Abstufung nach Motorgröße oder anderen Messzahlen erfolgen sollte, größere und stärkere Fahrzeuge sollten geringer gefördert werden (soziale Gerechtigkeit). Der Vorrang des Umweltverbundes darf jedoch nicht angetastet werden. Der ACE begrüßt das Ziel der Landesregierung, Baden-Württemberg zur Pionier-Region für nachhaltige Mobilität zu machen. Die Maßnahmen der Landesinitiativen für Elektromobilität müssen umgesetzt und ausgeweitet werden.

- Eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ist notwendig. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.
- In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden. Es gilt, die Rahmenbedingungen zur Nutzung von öffentlichem Verkehr, Fahrgemeinschaften und Fahrrädern zu verbessern. Dabei können Schnellbuslinien, Park & Ride- und Mitfahrer-Parkplätze wertvolle Beiträge leisten.



# Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

## 1. Erhalt vor Neubau

Verkehrsträger Nummer Eins im Land ist die Straße. Mehr als zwei Drittel der Pendler sind mit dem Pkw unterwegs<sup>2</sup> und ein Großteil des Güterverkehrs wird noch immer über die Straße abgewickelt. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind hier die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Der ACE begrüßt, dass die aktuelle Landesregierung mehr als doppelt so viel Geld in den Bau und vor allem den Erhalt von Landesstraßen investiert hat wie die vorhergehenden Landesregierungen.<sup>3</sup> Die Priorisierung von Erhalt vor Neubau erachten wir weiterhin als ein vorbildliches Prinzip.<sup>4</sup> Die vorhandene Infrastruktur muss nachhaltig gepflegt und instand gesetzt und der Sanierungsstau aufgelöst werden. Der ACE fordert eine Nachhaltigkeit auch bei Sanierungsmaßnahmen, insbesondere bei Schlagloch-Sanierungen (großflächigere Reparaturen und möglichst kein Kaltasphalt).

Die Aktion „Holterdipolter“ konnte unter Beteiligung des ACE 2015 mit Erfolg abgeschlossen werden.<sup>5</sup> Von den zehn schlechtesten Landesstraßen wurden sieben bis Ende 2015 ganz oder teilweise saniert, eine weitere Sanierung ist in Planung. Der ACE mahnt an, bei der Sanierung maroder Landesstraßen nicht locker zu lassen – das Unfallrisiko auf Landesstraßen ist weiterhin überdurchschnittlich hoch.

Der ACE bekennt sich zu der Priorisierung von Sanierungs- und Neubaumaßnahmen nach fachlichen Gesichtspunkten durch das baden-württembergische Verkehrsministerium (MVI) und wünscht sich eine eben solche Behandlung bei den Bundesstraßen. Diese Vorgehensweise nach objektiven

Kriterien ist der Einflussnahme durch subjektive Überlegungen entschieden vorzuziehen. Auch der Ausbau der überregionalen Schieneninfrastruktur muss vorangetrieben werden.

## 2. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Baden-Württemberg der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen vieler Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind,



2 Mikrozensus: 68 Prozent der Pendler nutzen das Auto [...], Pressemitteilung Nr. 49/2015 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, 26.2.2015, [www.statistik-bw.de/Pressemitt/2015049.asp](http://www.statistik-bw.de/Pressemitt/2015049.asp).

3 Siehe: Baden-Württemberg.de, Bilanz des Straßenbaus in Baden-Württemberg 2014, 27.1.2015, [bit.ly/1Su3zeL](http://bit.ly/1Su3zeL).

4 U.a. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI), Die Zwischenbilanz, Mai 2015.

5 Siehe: Michael Petersen: Schluss mit Holterdipolter?, Stuttgarter Zeitung, 8. Mai 2015.

steigert das deren Akzeptanz. Folglich müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

### 3. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Der Bau, die Erhaltung und der Betrieb von Bundesfernstraßen wären dann unabhängig von öffentlichen Haushalten und politischen Prozessen und im Wesentlichen aus Nutzergebühren finanziert.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Über 33 Mrd. Euro hat der Staat 2013 an Mineralölsteuern eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuererinnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes

Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet.<sup>6</sup> Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen Gewinn machen. Das kann kein Zukunftsmodell für Deutschland sein. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt worden sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.<sup>7</sup>

### 4. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor.<sup>8</sup> Der ACE begrüßt, dass die Landesregierung mit einem Reduzierungsziel von 40 Prozent gegenüber 2010 dem Ziel der EU sehr



<sup>6</sup> Download des Kommissionsberichtes auf den Internetseiten der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH, [bit.ly/1ZyFX7H](http://bit.ly/1ZyFX7H)  
<sup>7</sup> Siehe Kurzstudie im Auftrag des ACE Auto Club Europa e.V., Prof. Dr. Alexander Eisenkopf: Reformmodelle für die Verkehrsinfrastrukturpolitik, 2015, [bit.ly/20bNb3T](http://bit.ly/20bNb3T)



nahe kommt. Der bisher nur sehr geringe Rückgang der Verkehrsofferzahlen in Baden-Württemberg verdeutlicht, dass es weitreichenderer und ernsthafterer Anstrengungen zur Umsetzung der gesteckten Ziele bedarf.

Daher unterstützt der ACE das Verkehrssicherheitskonzept der aktuellen Landesregierung ausdrücklich.<sup>9</sup> Die vorgelegte ressortübergreifende Gesamtstrategie ist wichtig und sinnvoll. Notwendig ist nun, die Vorschläge Schritt für Schritt umzusetzen.

Der ACE steht Gigalintern skeptisch gegenüber, da eine Vielzahl an Problemen ungelöst sind. Die Ergebnisse der Testversuche müssen berücksichtigt werden.

In bundesweiten Club-Aktionen thematisiert der ACE jährlich einen Aspekt der Verkehrssicherheit – 2015 zum Thema „Park dein Handy, wenn du fährst“. Diese Verkehrssicherheitsaktion wurde in Baden-Württemberg in allen ACE-Kreisen durchgeführt und positiv rezipiert.<sup>10</sup> Der ACE begrüßt die MVI-Kampagne „Die neue Fahrkultur“, die mit dem Siegerspruch „ich fahre smart, ohne Phone in der Hand“ in gleicher Weise die Gefahren von Handy-Ablenkung am Steuer thematisiert. Auch bei weiteren Kampagnen des MVI zu Senioren (Länger Mobil) und Radfahrern (RadKultur) bieten sich Synergien an.

Vision Zero – „Keiner kommt um. Alle kommen an“ – fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit

ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland und besonders im Ländle in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischer Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch die Forderungen nach einem Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

#### ■ Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

Der ACE spricht sich nicht für ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen aus. Wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit zweckmäßig

8 Siehe: Straßenverkehrssicherheit: Kommission stellt Maßnahmen zur Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 vor, IP/10/970 vom 20. Juli 2010 unter: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-970\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-970_de.htm)

9 Siehe: Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg, MVI, April 2014.

10 Zur ACE Club-Aktion 2015 „Park dein Handy, wenn du fährst“, [bit.ly/1Su4c7P](http://bit.ly/1Su4c7P)

und dienlich ist, sind streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkungen – wie das geplante Modellprojekt des MVI auf der A96 und A81 – zur wissenschaftlichen Erforschung von Verkehrsverhalten, Unfallgeschehen, Schadstoffausstoß und Lärm zu akzeptieren.

Der ACE fordert weiterhin Modellversuche der streckenbezogenen Geschwindigkeitsmessung (Section Control). Die Erkenntnisse könnten für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car“-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure“-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden. Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer

Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

## ■ Radverkehrsförderung

Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Wichtig ist uns, dass auch die Kommunen in Baden-Württemberg ihre diesbezüglichen Bemühungen fortsetzen und die innerstädtischen und ländlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter verbessern.

Die Förderung des Radverkehrs und ein weiterer Ausbau von Fahrradwegen sind zu intensivieren. Radfahrer sollten jedoch angehalten werden, bestehende Radwege auch zu nutzen.

## ■ Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen. Die grundsätzliche Implementierung von Tempo 30 in der Straßenverkehrsordnung halten wir für unangemessen.

Unabhängig davon sind Tempo-30-Zonen vor Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Krankenhäusern erforderlich. Wo möglich, sollten diese tageszeitlich begrenzt sein.

## ■ Kreisverkehre statt Ampelanlagen

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Diese müssen so gestaltet und dimensioniert werden (Durchmesser und Radius), dass sie den reibungslosen Verkehr nicht behindert. Kreisverkehre sind sicherer: Die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit, sie sind übersichtlicher und Unfälle laufen glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Sie erhöhen den Verkehrsfluss, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.





### ■ Lkw-Stellplätze an Rastanlagen

Nicht zuletzt die Zunahme des Straßengüterverkehrs erfordert besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung. Dabei spielt eine durch gesetzliche Vorgaben beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle. Parkplatzmanagement, ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso Maßnahmen, die ihre Wirksamkeit dann voll entfalten, wenn sie intensiviert und verstetigt werden.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Baden-Württemberg dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkw anzupassen. Es müssen ausreichend Rastplätze und sanitäre Anlagen für die Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, besonders stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten. Die so gewonnenen Daten müssen für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung stehen. Die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen auf seiner Strecke – nicht nur die auf dem nächstgelegenen Rastplatz – sollte dem Fahrer direkt ins Fahrerhaus geschickt werden.

## 5. Mobilität neu denken

Elektromobilität, multimodale Mobilität – die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote – sowie eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität verlangen eine Vielzahl an neuen Impulsen, Maßnahmen und Angeboten. Der ACE begrüßt viele der innovativen Programme des MVI und fordert, aus Kampagnen („Neue Mobilität: bewegt nachhaltig“) reale Projekte mit nachhaltiger Wirkung zu entwickeln.<sup>11</sup> Die Luftverschmutzung (insbesondere durch Feinstaub und Stickoxide) zwingt uns, vor allem in urbanen Ballungsräumen, neue und nachhaltigere Wege zu gehen. Darüber hinaus werfen die Veränderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (Demographie, Urbanisierung uvm.) Fragen auf, die vielfältige Antworten verlangen. Zu verschiedenen Aspekten der neuen Mobilität positioniert sich der ACE wie folgt:

### ■ Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV

Diese Angebote können zu einer besseren Anbindung und Vernetzung der Mobilität im ländlichen Raum beitragen. Der ACE fordert eine bezahlbare Mobilität sowie bessere Angebote für mobilitätsein-

<sup>11</sup> Projektseite von Neue Mobilität, [www.neue-mobilitaet-bw.de](http://www.neue-mobilitaet-bw.de)

geschränkte Verkehrsteilnehmer insbesondere im ländlichen Raum. Dabei können die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität genutzt werden: wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

### ■ Schnellbuslinien, Park & Ride- und Mitfahrer-Parkplätze

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes hinfällig werden. Park & Ride Angebote sowie Mitfahrer-Parkplätze sind bedarfsorientiert auszubauen.

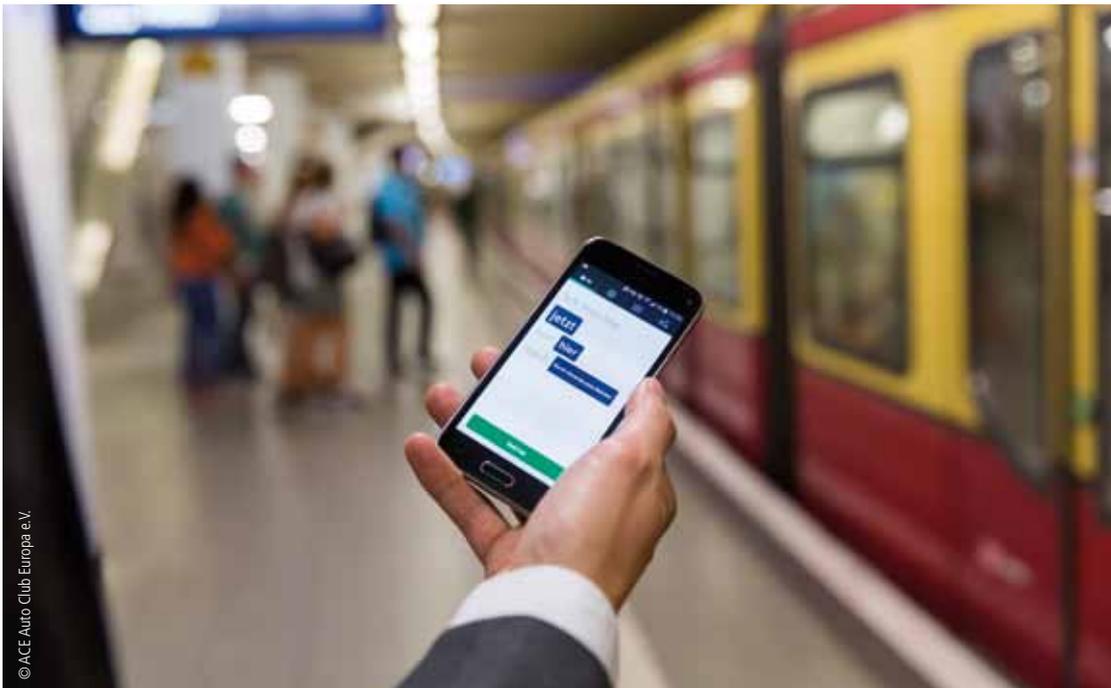
### ■ Elektromobilität fördern

Der ACE begrüßt alle Maßnahmen, die den Einsatz von Elektromobilität fördern. Dies schließt Subventionierungen, partielle Privilegierungen und andere Ansätze zur Popularisierung ein. Die Förderung der Neuanschaffung ist grundsätzlich zu begrüßen, wenngleich eine Abstufung nach Motorgröße oder anderen Messzahlen erfolgen sollte, größere und stärkere Fahrzeuge sollten geringer gefördert werden (soziale Gerechtigkeit). Der Vorrang des Umweltverbundes darf durch eine Privilegierung der Elektromobilität nicht angetastet werden. Der ACE unterstützt das Ziel der Landesregierung, Baden-Württemberg zur Pionier-Region für nachhaltige Mobilität zu machen. Die Maßnahmen der Landesinitiativen für Elektromobilität müssen schrittweise umgesetzt und ausgeweitet werden.

### ■ Betriebliches Mobilitätsmanagement

In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, öffentlichem Verkehr und





Fahrrädern müssen verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen. Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ ([www.gute-wege.de](http://www.gute-wege.de)), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE kompetente Unterstützung in diesem Themenfeld an.

#### ■ **Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität**

Unser Anspruch ist, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern. Er könnte darüber hinaus die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote allen Verkehrsteilnehmern gebündelt zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis angeboten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer finanzierbar ist. Damit werden

die baden-württembergischen Verkehrsverbünde vor neue existentielle Aufgaben gestellt: Ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif. Dies wird virtuell (z.B. per Smartphone) abgebildet, Fahrgastströme einzelner im Verbund tätiger Verkehrsbetriebe werden online gezählt und die Verteilung monetär wirksam.

#### ■ **Attraktivere Gestaltung des ÖPNV**

In Baden-Württemberg gibt es derzeit 22 Verkehrs- und Tarifverbünde. Der ACE fordert, die Verkehrsverbünde besser aufeinander abzustimmen und die unterschiedlichen Tarife und Mitnahmeregelungen der Verkehrsverbünde zu vereinheitlichen.

Der ACE empfiehlt, für eine Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs die Fahrpreise zu reduzieren und dafür die staatliche Finanzierung der Verkehrsverbünde anzuheben oder andere Formen der Kofinanzierung zu finden. Auch dem Bedürfnis nach Komfort und Sicherheit sollte Rechnung getragen werden.

**ACE Auto Club Europa e.V.**

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro

Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5

E-Mail: [verkehrspolitik@ace-online.de](mailto:verkehrspolitik@ace-online.de)

[www.ace-online.de](http://www.ace-online.de)

**ACE-Regionalvorstand Baden-Württemberg**

Harald Kraus, Vorsitzender ACE-Regionalvorstand Baden-Württemberg

E-Mail: [kraus.eislingen@gmail.com](mailto:kraus.eislingen@gmail.com)

Telefon: 07161 817504 oder 0176 41212655