Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Nordrhein-Westfalen

ACE
UND WEITER GEHT'S

Mobilität in Nordrhein-Westfalen – Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

In Nordrhein-Westfalen (NRW) wird am 14. Mai 2017 ein neuer Landtag gewählt. NRW ist mit 18 Mio. Einwohnern das bevölkerungsreichste Bundesland und vor allem wirtschaftsstarke Metropolregion. Durch die geografisch zentrale Lage im Herzen Europas fließen auf nordrhein-westfälischen Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen insgesamt mehr als 25 Prozent des gesamtdeutschen Straßenverkehrs. Denn NRW ist nicht nur das bevölkerungsreichste, sondern gleichzeitig auch das verkehrsreichste Bundesland. Der Wirtschafts- und Ballungsraum erfordert eine leistungsfähige und effiziente Verkehrsinfrastruktur. Wirtschaftswachstum geht mit Mobilitätswachstum einher – für den ACE Auto Club Europa sozial verträglich und umweltverträglich. Mobilität ist daher ein Schlüsselthema für den Wirtschaftsstandort NRW. Nachhaltige Mobilität muss gestaltet werden.

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 und
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis starkmachen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papieres – wollen der ACE-Regionalvorstand und die ACE-Kreise in NRW den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.

R. Franke

Reinhard Franke
ACE Auto Club Europa
Regionalvorsitzender NRW

Unsere Forderungen in Kürze

1. Erhalt vor Neubau

Grundsätzlich gilt für den ACE im Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Neubau". Die heutigen Infrastrukturnetze bestimmen auch künftig das Bild der Infrastruktur. Daher begrüßt der ACE die Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) für NRW aufgeführt sind. Der ACE fordert daher die schnelle Umsetzung der neuen Rheinbrücke (A 1) in Leverkusen. Der Neubau der Rheinbrücke trägt zu einer erheblichen Verbesserung des Verkehrsflusses in der Region bei. Dies bedeutet kürzere Fahrzeiten und weniger Staus.

Darüber hinaus sieht der ACE Handlungsbedarf beim qualitativen Erhalt des kommunalen Straßennetzes und der Bauwerke (Tunnel und Brücken). Damit auch die verkehrliche Infrastruktur in den Städten und Gemeinden des Landes leistungsfähig bleibt, dürfen die kommunalen Straßen nicht aus dem Blick geraten.

Insgesamt geht es darum, die Leistungsfähigkeit aller drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße parallel zu steigern, sie besser zu vernetzen, um somit effizient und umweltverträglich zu gestalten. Durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind die Voraussetzungen gegeben, zum Logistikstandort Nr. 1 in Deutschland zu werden.

2. Mobilität modern gestalten

Öffentlicher Verkehr
Um attraktiv zu sein und Autofahrer zum gelegentlichen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewegen, muss der öffentliche Verkehr (ÖV) durch kurze Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichtes Haltestellennetz, Zuverlässigkeit, Sicherheit und ein gut integriertes Sharing-System gekennzeichnet sein. Der ACE fordert eine Gesamtbetrachtung des Nahverkehrsnetzes in NRW, um insbesondere den Individualverkehr von den Straßen auf den ÖPNV zu verlagern.

Neben einer grundsätzlichen Steigerung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit fordert der ACE:

- den Zusammenschluss der Verkehrsverbünde zu einem einzelnen Verkehrsverbund,
- den Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie den Bau entsprechender Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten,
- den Ausbau von Azubi-Tickets.

Radwege / Radschnellwege
Der Radverkehr ist die Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV. Der ACE begrüßt daher den Bau des Radschnellwegs RS1 zwischen Duisburg und Hamm, fordert aber darüber hinaus

- den Ausbau von weiteren Radschnellwegen in ganz NRW zur Vernetzung der Großstädte
- sowie den Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den Innenstädten.

Neue Mobilitätsformen
Das nordrhein-westfälische Verkehrssystem wird in einem konstanten Prozess der Anpassung zukunftsfähig werden müssen, um dem Mobilitätsbedarf zu begegnen, die Lebensqualität der Menschen zu wahren, die Luftqualitäts- und Lärmschutzziele zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die multimodalen Mobilitätsformen sind ein wichtiger Baustein.

Deshalb fordert der ACE:

- das Potenzial der Mobilitätsformen Carsharing, E-Bike oder Lastenfahrrad zur Entlastung des Stadtverkehrs zu nutzen. Eine Verstetigung der gewerblichen Lastenradnutzung auf der „letzten Meile" muss gefördert werden.
- eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.
- dass in den Betrieben in der Metropolregion betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt wird, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.
- optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und den Einsatz innovativer Technologien.
- intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen. Diese sol-

len den klassischen ÖPNV in der Fläche – außerhalb des Ballungsraumes Rhein-Ruhr – ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen.
- die Entwicklung einer Modellregion Rhein-Ruhr Elektromobilität.

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

- Der ACE erwartet die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen, indem die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bietet, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs genutzt werden.
- Der ACE fordert mehr Verkehrskontrollen zu „Smartphone am Steuer".
- Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden.
- Der ACE befürwortet die Einführung von „Section Control", einem System, das das Tempo der Autofahrer über eine längere Strecke auf Gefahrenstrecken misst – auch über den geplanten Abschnitt auf der A 1 zwischen Burscheid und Leverkusen hinaus.
- Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in NRW dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Kostenlose Lkw-Parkplätze in Industrie- und Hafenanlagen könnten zur Lösung dieser Problematik beitragen. 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.
- Der ACE ist gegen die von Bundesminister Dobrindt erlassene Regelzulassung der sog. Gigaliner (Lang-Lkw), da sie teuer, gefährlich und nicht umweltverträglich sind.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in NRW 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 zahlreicher Projekte umgesetzt worden. Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens.

Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

1. Erhalt vor Neubau

Straßen

Die Straßeninfrastruktur ist ein hohes volkswirtschaftliches Gut. Trotz eines gut ausgebauten und leistungsfähigen Nahverkehrsnetzes fährt der nordrhein-westfälische Pendler am liebsten mit dem Auto. Überörtlich umfasst das Straßennetz rund 2.200 km Autobahnen, rund 4.500 km Bundesstraßen sowie über 13.000 km Landstraßen. Hinzu kommen mehr als 13.000 Bauwerke, wie Brücken und Tunnel. Darüber hinaus umfasst die Straßeninfrastruktur knapp 10.000 km Kreisstraßen und knapp 110.000 km Gemeindestraßen[1]. Das Gesamtstraßennetz beläuft sich somit auf knapp 140.000 km. Neben den Pendlern ist der Durchgangsverkehr aus anderen Bundesländern auf nordrhein-westfälischen Straßen unterwegs und der Verkehr aus anderen europäischen Staaten, da NRW im europäischen Raum ein Transitland ist.

Jeden Tag legen die Menschen in NRW mehr als 50 Millionen Wege zurück, davon mehr als 30 Millionen auf den Straßen. Mehr als zehn Millionen Einwohner besitzen einen Führerschein, über zehn Millionen Kraftfahrzeuge sind für den Straßenverkehr zugelassen. Das hohe Verkehrsaufkommen führt dazu, dass das Straßennetz insbesondere im Ballungsraum Rhein-Ruhr hoch belastet ist.

An mancherlei Stellen sind die Grenzen der Kapazitäten für das Netz aber erreicht oder sogar überschritten. Staus gehören zum gewohnten Bild auf NRWs Straßen. Staus führen zur Einschränkung der Verkehrsqualität, sie belasten die Umwelt, beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und verursachen

1 BMVI, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehr-in-zahlen-pdf-2016-2017.pdf?__blob=publicationFile

entsprechende Kosten. Gerade die Autobahnen sind davon betroffen: Durchschnittlich fahren hier ca. 57.000 Fahrzeuge pro Tag. Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt auf der A 3 zwischen dem Dreieck Köln-Heumar und dem Autobahnkreuz Köln-Ost sind es täglich rund 170.000 Fahrzeuge, das bedeutet im Durchschnitt knapp 120 pro Minute in beiden Fahrtrichtungen. Damit verdrängt der Kölner Autobahnring erstmals den langjährigen „Spitzenreiter" Berliner Stadtring. Das größte Schwerverkehrsaufkommen gibt es nach wie vor an der Grenze zu den Niederlanden: Im Tagesdurchschnitt fahren dort 37.600 Schwerverkehrsfahrzeuge. An der Grenze zu den Niederlanden liegt mit 10.900 Fahrzeugen auch der schwerverkehrsstärkste Autobahn-Grenzübergang, die A 40 bei Venlo[2].

Zur Einordnung: Eine vierspurige Autobahn gilt bei 65.000 Fahrzeugen pro Tag als überlastet, eine sechsspurige Autobahn ab 100.000 Fahrzeugen. NRW nimmt damit bundesweit einen Spitzenplatz – neben Baden-Württemberg – bei der Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen ein.

Auch die Indikatoren für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur gehen nach unten. Da bislang die Erhaltungsmaßnahmen aus Geldmangel unter dem eigentlichen Bedarf bleiben, steht NRW gerade bei den Brücken vor extremen Herausforderungen. Allein 17 Prozent der Autobahnen, 29 Prozent der Bundesstraßen und 49 Prozent der Landstraßen sind in einem bedenklichen Zustand[3].

NRW soll künftig von höheren Bundesinvestitionen profitieren. Im Jahr 2016 hat der Bund 26 Prozent mehr Geld als 2015 für die Bundesfernstraßen in NRW zur Verfügung gestellt. Der Großteil fließt in Erhaltungsmaßnahmen. Der Substanzverlust konnte damit gestoppt werden.

In Summe ist davon auszugehen, dass künftig weder Erhalt noch Ausbau der Straßen in NRW ausreichend finanziert werden. Zeitgleich wird vor allem im Güterverkehr mit weiter steigenden Verkehrsmengen auf den Routen des Seehafenhinterlandverkehrs gerechnet.
Der ACE spricht sich allerdings im Zusammenhang mit dem Nachholbedarf im Verkehrswegebereich dagegen aus, private Finanziers zu beteiligen. ÖPP-Projekte lehnt der ACE ab.

Radwege
Gerade innerhalb der Städte und Gemeinden erfährt der Radverkehr eine zunehmend wichtigere Bedeutung. Vor allem in Alltagssituationen – vom Weg zur Arbeit über Einkaufsfahrten – ist das Rad ein viel und gern genutztes Verkehrsmittel und damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und zum ÖPNV.

Der ACE begrüßt die Umsetzung bzw. die Pläne für den Bau des Radschnellweges von Duisburg nach Hamm. Radschnellwege sind die anspruchsvollste Form der Fahrradinfrastruktur. Im Unterschied zur klassischen Radverkehrsinfrastruktur werden Radschnellwege meist als eigenständige, qualitativ hochwertige Infrastruktur unabhängig vom Kfz-Verkehr geplant und umgesetzt. Allerdings muss der Bau solcher Radschnellwege zügig vorangetrieben werden, damit der Radverkehr eine echte Alternative zum MIV und ÖPNV ist. Querspangen (Nord-Süd-Verbindungen) müssen im Ruhrgebiet geschaffen werden, damit die Großstädte untereinander vernetzt werden. Gleichzeitig können Radschnellwege zur extremen Stauentlastung im Ruhrgebiet beitragen. Der ACE begrüßt die vom Bund bereitgestellten Mittel von 25 Mio. € für alle Bundesländer für den Bau von Radschnellwegen. Die Summe ist lediglich ein Tropfen auf den heißen Stein und kann nur ein erster Schritt sein.

© Michael Luhrenberg – istockphoto.com

Darüber hinaus sieht der ACE Handlungsbedarf beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den Innenstädten. Einen begrüßenswerten Aufschlag hat das Bundesumweltministerium im Januar 2017 gemacht: Insgesamt 10 Projekte wurden in NRW mit 13,5 Mio. € durch den Bundeswettbewerb „Klimaschutz und Radverkehr" ausgewählt und gefördert. Die Projekte reichen dabei von der Radverkehrsbeschleunigung durch vorrangige Grünphasen über moderne, sichere Radabstellanlagen an Verknüpfungsstellen zum ÖPNV bis zum Aufbau eines Fahrradverleihsystems. NRW verfügt über ein sehr gut ausgebautes Radverkehrsnetz: Insgesamt sind 14.260 km ausgeschildert, 72 Radstationen konnten realisiert werden. NRW gilt als

2 Straßenverkehrszählungen der BASt, http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html?nn=605156

3 Institut der deutschen Wirtschaft Köln, Die wirtschaftliche Situation Nordrhein-Westfalens, Gutachten vom 24.11.2016

„fahrradfreundlichstes Bundesland“ und ist zum Vorbild für andere Bundesländer geworden.

Bei der Verkehrsentwicklungsplanung muss das Rad aber künftig besser beachtet werden und als vollwertiges Verkehrsmittel berücksichtigt werden. In den Innenstädten muss die gleichberechtigte Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Ferner könnten die stetige und dauerhafte Etablierung von Fahrradverleihsystemen in allen Städten zur Attraktivitätssteigerung – nicht nur im Ballungsraum Rhein-Ruhr – noch weitaus mehr beitragen.

2. Mobilität modern gestalten

▰ Stärkung / Ausbau des ÖPNV
Voraussetzung für eine Reduzierung des MIV ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr. Die Attraktivität ist Garant für ein nachhaltiges Mobilitätssystem: zeitliche und räumliche Verdichtung des bestehenden Netzes, kurze Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichtes Haltestellennetz, Zuverlässigkeit, Sicherheit und ein gut integriertes Sharing-System.

© tupungato – istockphoto.com

Der ACE fordert eine Gesamtbetrachtung des Nahverkehrsnetzes in NRW, um insbesondere den Individualverkehr von der Straße auf den ÖPNV zu verlagern.

Der ACE begrüßt das Schienenprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX). Das Projekt soll im Jahr 2018 starten und im 15-Minuten-Takt auf der Strecke zwischen Köln und Dortmund Pendler zwischen dem Rheinland, dem Ruhrgebiet und Westfalen eine Alternative zum MIV bieten. Eine noch engere Taktung ist hier erstrebenswert.
Der ÖPNV wird in NRW in acht Verkehrsverbünden organisiert. Sie werden von einzelnen Verkehrsunternehmen getragen. Die größte Fläche und die meisten Fahrgäste hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Er reicht vom Ruhrgebiet über die Landeshauptstadt Düsseldorf bis zur holländischen Grenze. 2015 zählten die VRR-Unternehmen rund 1,14 Milliarden Fahrten.

Im Hinblick auf die acht Verkehrsverbünde in NRW sieht der ACE besonderen Handlungsbedarf: In einem ersten Schritt sollte ein einheitliches Ticketsystem umgesetzt werden. Im zweiten Schritt sollte dann der Zusammenschluss der acht Verkehrsverbünde zu einem einzelnen Verkehrsverbund erfolgen. Das Kirchturmdenken im Bereich des ÖPNV ist hinderlich und muss überwunden werden.

Neben einer grundsätzlichen Steigerung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit fordert der ACE ganz konkret:

- Verbesserung des Informationsangebotes für den Verbund-übergreifenden Verkehr
- Verbesserung der subjektiven Sicherheit an Haltstellen
- eine attraktive, kundenfreundlichere und auch preislich ansprechendere Ausgestaltung der Umland-Innenstadt-Verbindungen, bespielweise durch Schnellbusverbindungen „City to City“ oder durch die Nutzung von Fahrspuren für Schnellbusse, Taxis und Fahrgemeinschaften
- Ausweitung von Park & Ride-Parkplätzen (P&R) zur Entlastung der Innenstädte.

Exkurs I:
Der ACE begrüßt die Initiative des NRW-Verkehrsministeriums „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hilft den Kommunen dabei, integrierte Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Die Mitglieder können beispielsweise vom regionalen Austausch, dem Beratungsangebot der Koordinierungsstellen und vom Input aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse profitieren.

Die teilnehmenden Städte, Gemeinden und Kreise wollen sich gemeinsam dafür einsetzen, dass Mobilität bezahlbar, sicher, effizient und ressourcenschonend gestaltet wird. Im Rahmen des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ sind vier regionale Koordinierungsstellen eingerichtet worden, die den Kommunen Beratung, Vernetzung und Qualifizierung bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements bieten.

▰ Mobilität in den ländlichen Räumen
In NRW gibt es nicht einen ländlichen Raum, sondern verschiedene ländliche Räume, die sich ex-

trem voneinander unterscheiden. Die ländlichen Regionen in NRW zählen eher zu den starken Regionen. Prosperierende Regionen mit niedriger Arbeitslosigkeit, hoher wirtschaftlicher Aktivität, eine Struktur, die vergleichbar mit Baden-Württemberg und Bayern ist. Geprägt sind die ländlichen Regionen durch kleine mittelständische Unternehmen, familiengeführte Unternehmen sowohl im Handwerk als auch in der Landwirtschaft und den Industriebetrieben. In den ländlichen Räumen, also in Südwestfalen, am Niederrhein, im Münsterland, in Ostwestfalen gibt es prozentual mehr Industriearbeitsplätze als im Ruhrgebiet. Teilweise über 50 Prozent Anteil der Arbeitsplätze sind hier industrielle Arbeitsplätze.

Der ACE fordert, auch die Mobilität in den ländlichen Räumen auf Dauer sicherzustellen. Denn die Raumordnungsproblematik in NRW hat fast ausschließlich den Ballungsraum und die Städte im Blick.

Die Zahl der älteren Menschen, die länger mobil bleiben, wächst kontinuierlich. Ältere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für diese wachsende Gruppe, die zudem zunehmend der modernen Technik aufgeschlossen gegenüber steht, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

- Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV

Diese Angebote müssen die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität ausschöpfen: 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.

In NRW sind 120 Bürgerbusse im Einsatz, die zwischen 20 und 150 Mitglieder haben. Die flexibel einsetzbaren Bürgerbusse sind ein fester Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in NRW. Grundlage ist die aus England stammende Idee: „Bürger fahren für Bürger". Basis ist das Ehrenamt der Menschen vor Ort. Deren Existenz muss weiterhin sichergestellt werden.

- 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.

- Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch 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 die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis vorgehalten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar ist. Damit wird der Verkehrsverbund in NRW vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif.

In einer Langzeitstudie des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) analysiert das InnoZ bereits seit dem Beginn des Carsharing-Booms die Bewegung der Freefloating-Carsharing-Fahrzeuge. Die Ergebnisse zeigen, dass das flexible Carsharing am intensivsten in der Nähe von großen Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs genutzt wird.
Je dichter das Netz der U- und S-Bahnen, desto häufiger die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge. Die Aussage der Studie geht sogar so weit, dass man das starke Wachstum des flexiblen Carsharings in Korrelation mit dem stark ausgebauten Nahverkehr und den ÖPNV-Kunden sieht[4].

- 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

4 InnoZ; https://www.innoz.de/de/projekte-studien

Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern sollten verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ (http://www.gute-wege.de), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

© omada – istockphoto.com

▰ Elektromobilität fördern

Der ACE begrüßt, dass in NRW bereits 2009 das Thema Elektromobilität mit dem Masterplan „Elektromobilität“ aufgegriffen wurde und der Grundstein für die Strategie des Landes in Sachen Elektromobilität gelegt wurde. 2014 hat die amtierende Landesregierung diesen Masterplan Elektromobilität aktualisiert. So sollen Elektroautos in ein Gesamtkonzept für eine ressourcenschonendere Mobilität eingebunden werden und mit Strom aus erneuerbarer Energie betrieben werden. Elektromobilität soll dazu genutzt werden, Lastmanagement und Speicherung der erneuerbaren Energien zu verbessern und kleinere und mittlere Unternehmen als Partner oder Zulieferer einer zukünftigen Elektromobilitätsindustrie zu etablieren.

Im Bundesvergleich liegt NRW in Sachen Elektromobilität auf Platz 3 hinter Bayern und Baden-Württemberg. In 2016 waren dort ca. 5.900 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb zugelassen. In 2015 wurden ca. 80 neue öffentliche Ladepunkte geschaffen.
Bereits 2009 hat die Bundesregierung eine Zielmarke vorgegeben: Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität zu machen, sollen bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren – sowohl vollelektrisch betriebene Autos als auch Hybride, also Verbrenner mit unterstützendem Elektroantrieb. Nach dem zugehörigen Zeitplan müsste sich Deutschland momentan also in einer dynamischen Markthochlaufphase befinden – doch die Realität sieht anders aus. Nach den aktuellen Zulassungszahlen (Stand 04/2016) sind momentan lediglich etwas mehr als 37.000 Elektrofahrzeuge (ohne Hybride) in Deutschland unterwegs[5].

Die Metropolregion Rhein-Ruhr steht exemplarisch für Megacitys oder megaurbane Räume der Zukunft. Daher fordert der ACE, die Metropolregion Rhein-Ruhr als Modellregion zu initiieren; NRW kann so zum Vorreiter in Sachen Elektromobilität werden. Im Bundesvergleich verfügt NRW über eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur. Bis September 2016 waren in NRW 1.335 Ladepunkte öffentlich und 2.926 Ladepunkte halb-öffentlich zugänglich.

Der ACE macht sich dafür stark, dass auch das Car- und Bike-Sharing mit E-Mobilen gefördert wird, um so eine breite Masse potenziell interessierter Nutzer zu erreichen. Daneben sollten die Städte und Gemeinden mit gutem Beispiel vorangehen und verstärkt ihre Fuhrparks auf Elektromobile umstellen. Ferner sollten Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Gewerbekunden geschaffen werden; und auch durch die Schaffung bestimmter Privilegien (kostenlose Parkplätze, Nutzung von Busspuren) kann die Attraktivität für Elektrofahrzeuge gesteigert werden.

Der ACE hat in den vergangenen Jahren immer wieder Forderungen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gestellt. Deshalb begrüßen wir die Beschlüsse der Bundesregierung, hier eine Milliarde Euro in eine Kaufprämie, den Ausbau der Ladeinfrastruktur, den zu elektrifizierenden Fuhrpark des Bundes und in eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie Aufladen privater Elektroautos zu investieren. Im Ländervergleich befindet sich NRW auch hier auf dem dritten Platz, hinter Bayern und Baden-Württemberg, mit 954 gestellten Anträgen in 2016[6].

Um Leitanbieter für Elektromobilität zu sein und den Heimatmarkt auszubauen, sind weitere Investitionen in die Forschung und Entwicklung der dazugehörenden Technologien erforderlich. Hier ist auch die Automobilindustrie gefordert. Das Thema Elektromobilität wird zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft ihrer Stellung auf dem Weltmarkt entscheiden.

5 Vgl. https://www.e-stations.de/elektroautos/zulassungszahlen

6 http://www.elektromobilitaet.nrw.de/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/News/Brosch%C3%BCre_Zahlen-Daten-Fakten_Q4_2016.pdf

Auch die steigenden Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung müssen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gesehen werden. Deutsche Städte haben mit einer zunehmenden Feinstaubbelastung zu kämpfen. Die Europäische Kommission hat gegen 31 deutsche Städte ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, weil sie die Europäische Luftqualitäts-Richtlinie nicht einhalten. Um diesem Problem zu begegnen, könnten Fahrverbote zukünftig zur Regel werden und der öffentliche Nahverkehr wird dem dann stark anwachsenden Fahrgastaufkommen kaum gerecht werden. Langfristig bedarf es also sauberer Autos auf deutschen Straßen. Da Elektrofahrzeuge nur so sauber sind, wie der Strom, mit dem sie fahren, fordern wir die Bundesregierung und die nordrheinwestfälische Landesregierung zudem auf, ihre Bemühungen um einen grünen Strommix in Deutschland zu verstärken.

Wir finden es wichtig, mehr Angebote in den niedrigeren Preissegmenten zu schaffen, damit der Kauf eines Elektrofahrzeugs nicht nur denjenigen vorbehalten ist, die ein relativ hohes Einkommen haben und sich lediglich beim Kauf des Zweitwagens für ein Elektrofahrzeug entscheiden[7].

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „Keiner kommt um. Alle kommen an." Diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero" als gesellschaftspolitischen 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. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms neben der Verkehrspolitik auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. 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 auf hohem Niveau fortführen, in der sich auch viele Ehrenamtliche engagieren. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

An der Verkehrssicherheitsarbeit in NRW sind viele Akteure beteiligt, die von der Verkehrssicherheitskommission koordiniert werden. In enger Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht und den örtlichen Verkehrswachten richtet sich die Verkehrssicherheitsarbeit an die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer – Kinder im Vor- und Grundschulalter, Radfahrer und junge Erwachsene mit Führerschein. Das Ziel der zukünftigen Landesregierung muss es sein, sicherzustellen, dass diese Arbeit durch ausreichende finanzielle Mittel gewährleistet und erfolgreich weitergeführt werden kann.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

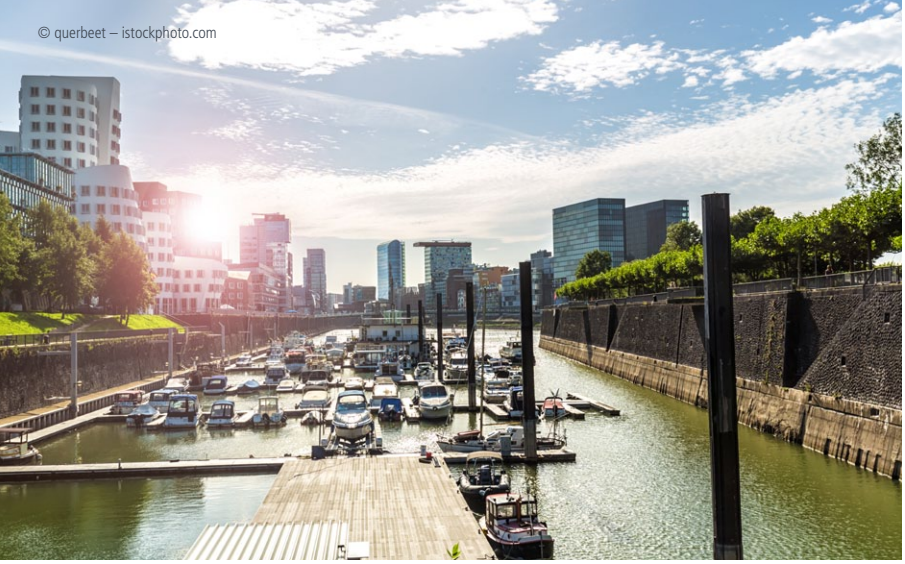
Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem 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.

- Verstärkte Verkehrskontrollen zu „Smartphone am Steuer"

Bei der Nutzung von Smartphones am Steuer, zwecks Text-Versendung oder eines Telefonats,

7 Vgl.: Frenzel, I. / Jarass, J. / Trommer, S./ Lenz, B. (2015): Erstnutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Nutzerprofile, Anschaffung, Fahrzeugnutzung. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)


© querbeet – istockphoto.com

wird der Blick vom Verkehrsgeschehen abgewendet. Eine Blickabwendung von nur fünf Sekunden bei Tempo 50 führt zu einem „Blindflug“ von beinahe 70 Metern. Bei der Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h legt ein Fahrzeug in dieser Zeit sogar 180 Meter zurück. Um Unfälle zu vermeiden und zu einer sicheren Fahrweise beizutragen, fordert der ACE verstärkte Verkehrskontrollen zu „Smartphone am Steuer“ sowie eine Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer, dass jegliche Ablenkung am Steuer gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer ist.

▰ Tempo 30
Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden. Wir unterstützen den kürzlich vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Verordnungsentwurf für die StVO, der unter anderem die Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kitas und Senioreneinrichtungen erleichtert.

▰ Einführung von „Section Control“
Der ACE befürwortet die Einführung von „Section Control“, einem System, das das Tempo der Autofahrer über eine längere Strecke auf sog. Gefahrenstrecken misst. Bei dieser Technik werden keine Momentaufnahmen wie bei den herkömmlichen Blitzern erstellt. Stattdessen sind auf einer vorab festgelegten Strecke jeweils am Anfang und Ende Blitzer installiert. Mittels Computer wird die Fahrtzeit von A nach B und damit die Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet. Ist der Fahrer oberhalb der erlaubten Geschwindigkeit, löst der zweite Blitzer am Ende des Streckenabschnittes aus. Ziel dieser Methode ist es, für gleichmäßige Geschwindigkeiten in dem überwachten Bereich zu sorgen. Die Landesregierung plant, auf dem Abschnitt A 1 zwischen Burscheid und Leverkusen die sog. „Section Control“ einzurichten. In 2016 kam es zu mehreren schweren Unfällen in diesem Bereich. Weder Tempolimit noch Blitzeinrichtungen oder Warnschilder führten zu einem angepassten Fahren.

▰ Lkw-Stellplätze an Rastanlagen sowie Industrie- und Hafenanlagen
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 NRW dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws 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 sollen 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. Auch könnten kostenlose Parkplätze in Industrieanlagen und Hafenanlagen zur Verfügung gestellt werden.

▰ Möglichst kein Einsatz von Gigalinern
Der ACE steht der von Bundesminister Dobrindt erlassenen Regelzulassung der sog. Gigaliner (Lang-Lkw) skeptisch gegenüber, da die Gigaliner teuer, gefährlich und nicht umweltverträglich sind. Zwingend notwendig ist ein politisches Gesamtkonzept für den Güterverkehr im Logistikland NRW sowie deutschlandweit. Straße, Schiene und Wasserwege sind im Güterverkehr keine Konkurrenten, sondern müssen aufeinander abgestimmt werden, um die Logistikanforderungen wirtschaftlich, umweltfreundlich und sozial zu erfüllen. In einem Gesamtkonzept muss daher diskutiert werden, wie der Straßengüterverkehr optimiert werden kann – den umweltverträglicheren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße ist dabei Vorrang einzuräumen. In Ausnahmefällen und unter unbedingter Beachtung der Verkehrssicherheit könnten auch Groß-Lkw in ein Güterverkehrskonzept integriert werden. Im Umkehrschluss lehnt der ACE aber größere Lkw außerhalb eines Güterverkehrskonzeptes strikt ab, da dadurch nicht das Miteinander im Güterverkehr gestärkt, sondern die Konkurrenz Schiene-Straße verschärft würde.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in NRW 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 ein anerkanntes Politikziel und im Rahmen zahlreicher 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, 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.

Positiv hervorzuheben ist das im Januar 2017 eröffnete Bürgerbüro in Leverkusen, das über den Autobahnausbau bei Leverkusen informiert. Dies trägt zu Transparenz und Akzeptanz bei Großprojekten bei.

Im Büro können sich die Bürger Präsentationen zu den unterschiedlichen Themen vom Zustand der „alten“ Rheinbrücke über den Eingriff in die Dhünnaue bis hin zur Planung des neuen Autobahnkreuzes Leverkusen anschauen, aber auch die originalen Planungsunterlagen zu allen Abschnitten einsehen.

Der ACE begrüßt das im September 2016 initiierte „Bündnis für Infrastruktur“. Ziel ist es, die gesellschaftliche Bedeutung von Infrastrukturmaßnahmen sichtbar zu machen und deren Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen. Der ACE ist diesem Bündnis beigetreten.

5. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE hat sich stets für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft eingesetzt. 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 41 Mrd. Euro hat der Staat 2014 an Mineralölsteuern eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuereinnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also aufkommensseitig vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine zukunftsträchtige Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen gewinnorientiert sind. 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.

Die im Herbst 2016 erzielte Einigung zwischen Bund und Ländern auf eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft, die in Zukunft für Planung, Bau und Unterhalt der Fernstraßen zuständig sein wird, begrüßt der ACE ausdrücklich. So kann der Erhalt von Deutschlands Straßen und Brücken langfristig gesichert werden. Der Beschluss ist ein wichtiger Schritt zum Erhalt der Straßeninfrastruktur, denn eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft kann Bauprozesse viel effizienter umsetzen, als es die Länder-Lösung bisher vermochte.

Impressum
Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
Redaktion: Kerstin Hurek, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Bildnachweis: © Meinzahn – istockphoto.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: Februar 2017

ACE-Regionalvorstand NRW

Reinhard Franke, 1. Vorsitzender
E-Mail: reinhardfranke@arcor.de

Harald Döpke, 2. Vorsitzender
E-Mail: ha.doepke@gmx.de

Jörg Starke, Schriftführer
E-Mail: joestar@unitybox.de

Volkhard May, Beisitzer
E-Mail: volkhard.may@service.generali.de

Wilfried Oberschachtsiek, Beisitzer
E-Mail: wobersch@versanet.de

Michaela Itzerodt, AR-Mitglied
E-Mail: michaela.itzerodt@gmx.de

ACE-Regionalbeauftragte Club NRW

Tolga Kaya
Telefon: 0175 83 90 931
E-Mail: tolga.kaya@ace.de

Roger Zwiehoff
Telefon: 0175 26 59 153
E-Mail: roger.zwiehoff@ace.de

ACE Auto Club Europa e.V.
Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
www.ace.de

2017_02_web