

## ➤ So geht nachhaltige Mobilität

- 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.



**ADAC**

### Positionspapier des ADAC „Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden.“

Erhältlich kostenfrei beim ADAC e.V., Ressort Verkehr  
Hansastraße 19, 80686 München

E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)

Download kostenfrei:  
[www.adac.de/expertenreihe2015](http://www.adac.de/expertenreihe2015)



**ADAC**

# Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität.

Ausgabe | 07

April 2015

## Schwerpunktthema

### ➤ Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden

#### Sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und bezahlbar

Städte und Gemeinden bilden das Zentrum unseres gesellschaftlichen Lebens und sind der Motor der Wirtschaft: 85 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der EU werden dort erwirtschaftet, zwei Drittel der Menschen leben in den Städten. Sie sind auf funktionierende Verkehrssysteme angewiesen, weil Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung räumlich meist voneinander getrennt sind.

Städte und Gemeinden sehen sich mit einer Reihe ernsthafter Herausforderungen konfrontiert, die durch den Verkehr mit verursacht werden: Stau, Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Lärm und Sicherheitsrisiken.

➤ 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.

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

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 zukunftsfähige Entwicklung 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.



Prof. Dr.-Ing. Norbert Brückner, Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik, ADAC Sachsen e.V.

Der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist mit vielschichtigen Assoziationen und Definitionen verbunden. Seine Bedeutung ging den Weg von der „Conservation und Anbau des Holzes, 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 – mit teils inflationärem Gebrauch – in der politischen Diskussion geworden. Auch die Mobilität 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 und Bezahlbarkeit – auch langfristig sicherstellen zu können.

Das Ziel ist, die Mobilität in allen ihren Facetten zu erhalten, nicht zu beschränken. Wie das gehen kann, lesen Sie in dieser Ausgabe.

## ➤ Mobilität – sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und bezahlbar

Ronald Winkler

Dass die Verkehrssicherheit in den Städten zum Kernstück der Nachhaltigkeitsstrategie gehören muss, ist für den ADAC selbstverständlich. Schließlich ereignen sich dort die meisten Verkehrsunfälle, da innerorts die Komplexität des Verkehrs am größten ist und sich alle Verkehrsteilnehmergruppen im gleichen Straßenraum treffen. Innerorts ereignen sich fast drei Viertel aller polizeilich erfassten Unfälle und mehr als zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden. Auch wenn diese Unfälle meist glimpflich ausgehen, besteht lange noch kein Grund zur Entwarnung.

► Knapp Tausend innerorts getötete Verkehrsteilnehmer sind immer noch viel zu viele, gemessen an dem vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeitsniveau und der geringen Verkehrsleistung im Stadtverkehr. Auch stagniert die langfristige Entwicklung bei den Getöteten, während diese bei den Außerortsstraßen stark rückläufig ist.

In der Diskussion um Nachhaltigkeit spielen auch Umweltaspekte naturgemäß eine zentrale Rolle, wobei bei der städtischen Mobilität lokale und globale ökologische Themenfelder miteinander verwoben sind. Die durch den Verkehr verursachten Umweltbeeinträchtigungen weisen nämlich unterschiedliche Reichweiten ihrer Wirkung auf. So ist etwa Lärm ein lokales Problem, dagegen Kohlendioxidemissionen eher ein globales. Denn ist eine Tonne CO<sub>2</sub> erst einmal ausgestoßen, bleibt sie Jahrhunderte lang strahlungswirksam und beeinflusst den ganzen Planeten.

► Die jahrzehntelangen Anstrengungen, den Ausstoß klassischer Schadstoffe aus Industrie, Kraftwerken, Haushalten und Verkehr zu verringern, zahlen sich langsam aus. Durch Rauchgaswäsche, Brennwertkessel, benzolarmes Benzin, Kat oder Partikelfilter wird die Luft in Deutschlands Städten immer besser. Dass heute immer noch Grenzwerte überschritten werden, liegt vielmehr an den kontinuierlich herabgesetzten Grenzwerten.



Eine zunehmende Herausforderung für Städte und Gemeinden liegt darin, die bestehende Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig zu halten. Straßen, Schienen oder Brücken sind einer stetigen Schädigung durch verschiedene Einflussfaktoren wie Witterung, Aufbrüche und Verkehrsbelastungen ausgesetzt.

► Wird bei vorgeschädigter Infrastruktur nichts für Straßenerhaltung unternommen, steigen der weitere Verfall und damit der Erhaltungsbedarf sowie die Instandhaltungskosten rasant an. Dies dauerhaft zu vermeiden, ist Ziel eines systematischen Erhaltungsmanagements bei Straße und Schiene.



Daneben müssen auch notwendige Um- und Ausbaumaßnahmen finanzierbar bleiben, die einen modernen Nutzungsbedarf bei Straßen und öffentlichem Verkehr sichern. Dafür 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. Dies gilt im Besonderen für den öffentlichen Personennahverkehr, da hier lange Umsetzungszeiträume langfristige Planungssicherheit verlangen. Allerdings erschwert die Vielfalt der Finanzierungsströme und Mittelempfänger im ÖPNV („Spaghetti-Finanzierung“) die Transparenz hinsichtlich des Bedarfs und des Mitteleinsatzes.

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. Der ÖPNV sieht sich aber weiteren großen Herausforderungen gegenüber, die auf die Finanzierbarkeit von Angeboten direkten Einfluss haben. So wächst auch in den Städten die Zahl älterer Menschen. Die barrierefreie, bezahlbare und nachfragegerechte Gestaltung des ÖPNV ist daher eine wesentliche Aufgabe der kommunalen Politik.



## ➤ 17. ADAC Städtewettbewerb „Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden“

Wolfgang Kugele

Seit 1963 führt der ADAC den Städtewettbewerb gemeinsam mit seinen Partnern Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund und Deutscher Verkehrssicherheitsrat durch. Im Rahmen der Auslobung des 17. Wettbewerbs für Städte und Gemeinden 2014, der zusätzlich durch den Deutschen Industrie- und Handelskammertag unterstützt wurde, rief der ADAC Kommunen deutschlandweit dazu auf, sich mit Maßnahmen und Konzepten für eine nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld von Ökologie, Ökonomie und sozialer Teilhabe zu bewerben.



Unter räumlichen Gesichtspunkten wurden bei der Auslobung drei Kernbereiche identifiziert, die zwar gesondert betrachtet werden können, aber auch in Wechselwirkung zu einander stehen. So erfordert die kleinräumige Mobilität in der Nachbarschaft oder im Quartier teilweise andere Lösungen als eine gesamtstädtische Mobilität. Wenn man zudem die Anbindung des Umlandes an eine Stadt einbezieht, dann wird offensichtlich, dass jede Raumkategorie eigene Herausforderungen bewältigen muss. Hieraus folgten die Aktionsfelder, in denen sich die Teilnehmer bewerben konnten.

► Im Aktionsfeld „Mobilität in der Stadt“ hat sich die Jury für zwei Konzepte entschieden, die das Ziel verfolgen, die Mobilität von älteren Menschen und Familien aufrechtzuerhalten.

Gewonnen haben die Gemeinde Biebergemünd mit ihrem Beitrag eines flexiblen Bus-Angebots „Familienbus Spessart“ und die Stadt Rheinbach mit dem Buskonzept „Stadthüpfer“. Flexibilität ist das Stichwort in Biebergemünd, das auch die Jury überzeugte: „Einfaches Handheben genügt, und der Bus hält“. In Rheinbach war das Ziel „Mobilitätssicherung ist Teilhabesicherung“ entscheidend, das Quartiersbusangebot, das im stündli-

chen Takt und mit festem Fahrplan gerade die Mobilität von Senioren und nicht motorisierten Menschen verbessern soll, preiswürdig.

► Im Aktionsfeld „Mobilität zwischen Stadt und Umland“ konnte das Konzept „Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement“ des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) besonders überzeugen, weil es dem Ziel des Wettbewerbs entspricht, die Übertragbarkeit von guten Ideen, Maßnahmen und Konzepten zu fördern.

Der VRS will ein besseres Mobilitätsmanagement unterstützen, indem er ein kostenloses Fortbildungsangebot für Kommunen mit dem Ziel anbietet, die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen zu stärken. Die Angebote reichen von der konkreten Beratung über grundsätzliche Fortbildungsmaßnahmen zu Themen wie Mobilitätssicherung für Senioren, schulisches Mobilitätsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement, Kinderunfallkommissionen, Mobilitätssicherung im ländlichen Raum oder Straßenverkehrsplanung und -technik.

► In der Kategorie „Gedacht und Geplant“ hat das Konzept einer Begegnungszone in der Berliner Maaßenstraße die Jury überzeugt.

Ziel dort ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Anwohner, Geschäftskunden und Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Aber nicht nur das planerische Konzept, sondern vor allem die stringente Beteiligung der unterschiedlichen Akteure in der Planungsphase hat der Jury besonders gut gefallen.

► Einmal Volltanken kostet 10 Cent. Wie weit man damit kommt, hängt auch damit zusammen, wie kräftig man in die Pedale tritt. So war das Konzept für E-Bike-Stationen in der Region Stuttgart mit Ziel einer nutzerorientierten und umweltfreundlichen Anschlussmobilität an Haltestellen des ÖPNV der Jury einen Sonderpreis wert.

Der Aufbau der E-Bike-Stationen erfolgt in Kooperation mit zahlreichen Kommunen sowie mit Arbeitgebern und Tourismusverbänden. Die Jury sah vor allem in der Verbindung aus intelligenter Vernetzung des Schienen-Personen-Nahverkehrs mit der Region über öffentliche Leih-E-Bikes und dem Angebot für private E-Bike-Nutzer ein gelungenes Modell.

**ADAC**

**Einladung zur ADAC Expertenreihe**

„Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden.“

► Anmeldung online auf [www.adac.de/expertenreihe2015](http://www.adac.de/expertenreihe2015)



**Noch verfügbare Termine:**

- 15. April 2015, Dortmund
- 22. April 2015, Hannover
- 19. Mai 2015, Feuchtwangen
- 10. Juni 2015, Bingen

Die Teilnahme ist kostenlos.\*

\*Ausnahme Feuchtwangen mit 50 Euro Unkostenbeitrag.



**Herausgeber und Druck:**  
ADAC Sachsen e.V.  
Umwelt, Verkehr und Technik  
Striesener Str. 37  
01307 Dresden  
[expertendialog@adac.de](mailto:expertendialog@adac.de)