

**Stellungnahme des ADAC in NRW  
zur Öffentlichen Anhörung von Sachverständigen**

Sitzung des Verkehrsausschusses

„Neustart in der Verkehrspolitik – gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten“

am Mittwoch, dem 21. Februar 2018

10.00 bis 13.00 Uhr, Raum E 3 D 01

## Allgemein

### **Welchen Mehrwert sehen Sie für Metropolregionen / (und) den ländlichen Raum?**

Deutschlands **Ballungsräume** erleben eine zunehmende Verdichtung. Dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Pendlerströme aus der Peripherie verstärken diese Tendenz.

Die Mobilitätssicherung im **ländlichen Raum** wird immer wichtiger (Bevölkerungsrückgang, Überalterung und die Abnahme ortsnaher Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen). In ländlichen Regionen sind die Auswirkungen des demografischen Wandels besonders zu spüren. Um die soziale und wirtschaftliche Teilhabe für die Menschen zu sichern, ist es erforderlich, die Anbindung ländlicher Räume an Mittel- und Oberzentren zu bewahren wird. Die Mobilität nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern darüber hinaus attraktiv zu gestalten, ist dabei die große Herausforderung. Das **Auto ist im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung**. Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stößt, bleibt das Auto heute oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen zurückzulegen. Wir brauchen aber Mobilitätsalternativen für den ländlichen Raum, nicht zuletzt für Jugendliche, mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen, ganz im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge.

### **Welche Potenziale lassen sich für neue Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze heben?**

App-basierte Mobilität sorgt für neue Player und Partnerschaften am Mobilitätsmarkt (IT- und Finanzbranche). Die Unternehmen im Mobilitätsbereich dehnen ihr Leistungsangebot auf der ersten und letzten Meile aus. Die Mobilitätskette tritt in den Fokus der Geschäftstätigkeit. Die traditionelle (vertikale) Trennung nach Verkehrsarten (Auto, ÖPNV, Fahrrad) wird abgelöst. Es kommt zu einer **horizontalen Ausrichtung der Geschäftsmodelle**, bei dem der Kundennutzen im Fokus steht. Die große Frage wird sein, wer die Schnittstelle zum Kunden bildet?

Inwieweit hierdurch Arbeitsplätze geschaffen oder vernichtet werden, lässt sich derzeit nicht sagen.

### **Welche sonstigen Themenfelder müssen abgedeckt werden, um die Zukunft des Verkehrs zu denken? Welche weitergehenden Vorschläge hätten Sie an die Landespolitik zu richten?**

Neben **neuen Mobilitätskonzepten** und dem gewünschten Wandel im Mobilitätsverhalten spielen auch **alternative Antriebstechnologien** in Zukunft eine wichtige Rolle, um die Mobilität – insbesondere in Ballungsräumen – bei gestiegenen Umweltauflagen (z.B. Umweltzonen) aufrecht erhalten zu können.

## **Wie schätzen Sie den Bedarf nach einem an die individuellen Bedarfe angepassten Mobilitätsangebot ein?**

Auch im Mobilitätsbereich findet eine zunehmende Individualisierung der Angebote statt. Der ADAC setzt sich mit diesen neuen Angeboten kritisch auseinander. In Berlin läuft beispielsweise derzeit ein Modellprojekt zum Thema Ridesharing von ADAC und door2door. Über eine Mobilitätsplattform bedient der neue Fahrservice jeden Freitag und Samstag von 17 Uhr bis 1 Uhr den gesamten Berliner S-Bahn-Ring. Nutzer können sich in insgesamt 25 teils elektrischen Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller an ihr persönliches Wunschziel im Aktionsgebiet fahren lassen.

Mit dem On-Demand-Ridesharing-Dienst – genannt „allygator shuttle“ – wird eine flexible und dynamische Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot angeboten, welche sich in erster Linie nach den individuellen Bedürfnissen der Nutzer richtet. Der On-Demand-Dienst bündelt mehrere Fahrgäste, die einen ähnlichen Fahrweg haben, anhand eines intelligenten Algorithmus in einem Shuttle und bringt sie sicher und komfortabel ans Ziel. So sollen die Fahrzeuge optimal ausgelastet, der Verkehr und Emissionen reduziert und die Stadt lebenswerter gemacht werden.

## **Der Antrag möchte neue Mobilitätskonzepte ermöglichen, ohne diese inhaltlich zu spezifizieren. Wie könnten solche Mobilitätskonzepte aussehen?**

Die Mobilität ist im Wandel, getrieben durch veränderte, individuelle Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ebenso wie durch Entwicklungen wie die Digitalisierung oder die Dekarbonisierung. Die Zukunft gehört **integrierten Mobilitätskonzepten**. Vernetzung und Kundenfreundlichkeit sind Kernerfordernisse künftiger Mobilitätsmodelle. Menschen müssen emissionsfrei, automatisiert und in einer vernetzten Systemmobilität aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Individualverkehr unterwegs sein können. Für das Hier und Jetzt bedeutet dies eine bessere Vernetzung der Verkehrsoptionen und die Stärkung der Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel. Es bedarf eines leistungsstarken ÖPNV, attraktiver Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und gleichermaßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Moderne Mobilitätsangebote können die Qualität sowohl städtischer Kerne als auch ländlicher Räume sichern und verbessern.

### **Infrastruktur**

#### **Wie lassen sich multimodale Mobilitätsstationen optimal fördern?**

Zur Finanzierung von Mobilstationen stehen grundsätzlich **verschiedene Fördermöglichkeiten** zur Verfügung. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Determinanten ab und ist im **Einzelfall zu prüfen**. Dabei können sich die Kosten zum Aufbau der Stationen, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen und städtebaulicher Integration auf zwischen 10.000 Euro in einfachster Ausführung und bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit

Servicegebäude belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet werden und zu welchen Preisen die Flächen akquiriert werden können.<sup>1</sup>

In einigen Städten sind die Mittel aus der **Stellplatzablöse** so umfangreich, dass man über den Einsatz dieser Mittel für den Bau von Mobilitätsstationen nachdenken kann.

**Welche Voraussetzungen müssen in den Bestandsinfrastrukturen geschaffen werden, um die Verkehre der Zukunft bewältigen zu können? Was muss zusätzlich an Infrastrukturen und ggf. an technischen Voraussetzungen in den jeweiligen Verkehrsträgern geschaffen werden?**

Die Digitalisierung braucht eine „intelligente“ Gestaltung der Infrastruktur. Die Modernisierung der Infrastruktur muss mit dem zunehmenden Automatisierungs- und Vernetzungsgrad von Fahrzeugen und auf Seiten der Nutzer Schritt halten. Andernfalls drohen Innovationen und Informationen stecken zu bleibe. Hierbei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Ausbau der Mobilfunknetze mit mindestens 50 Mbit/s entlang Verkehrswegen zügig umsetzen,
- 5G-Standard im Bereich Mobilität mittelfristig zur Normalität werden lassen und
- Erkenntnisse aus den Testfeldern schnellstmöglich in die Fläche bringen.

Das urbane Straßennetz kann vielerorts nicht erweitert werden, daher muss eine „Optimierung“ des vorhandenen Verkehrsablaufs angestrebt werden. Neue Technologien wie Car-to-Infrastructure-Communication (C2I), Car-to-Car-Communication (Car2Car oder C2C) oder eine adaptive Netzsteuerung können hierbei helfen.

**Was empfehlen Sie um Planung- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?**

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Vergabe von Anfang an gewährleistet sein müssen, um potenzielle Einsprüche zu minimieren oder im Fall eines Einspruchs zeitnah reagieren zu können.

**Die Landesregierung will wieder mehr in Straßenneubau investieren. Ist dieser Ansatz zielführend, um Mobilitätsprobleme in Zukunft lösen zu können?**

Im Außerortsnetz sind noch Lückenschlüsse und Engpassbeseitigungen notwendig, um auch weiterhin auf den zukünftig steigenden Güterverkehr reagieren zu können. Innerhalb der Ballungszentren sollte es eher das Ziel sein, weniger Individualverkehr bei gleichbleibender Mobilität zu realisieren. Um die vorhandenen Potentiale besser auszuschöpfen, benötigt man nachhaltige, intelligente Mobilitätskonzepte.

---

<sup>1</sup> Vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.), Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, S. 50, abgerufen unter: [http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14\\_handbuch\\_mobilstationen\\_nrw\\_download\\_neu.pdf](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf)

**Die Landesregierung will wieder mehr in Straßenneubau investieren. Von den 13.100 km Landstraßen und 10.000 km Kreisstraßen in NRW sind 2/3 marode. Welches Finanzierungsmodell empfehlen Sie um die Finanzierung von Erhalt und Modernisierung langfristig zu sichern?**

Die Bereitstellung von Straßen gehört zu den elementaren öffentlichen Aufgaben. Die Straßenbauverwaltungen verfügen über jahrzehntelange fachliche Kompetenz und kennen die lokalen Begebenheiten. Auf der anderen Seite sind Private bereits heute weitgehend in den Herstellungsprozess als Werkunternehmer, Planer oder über Ingenieursleistungen integriert. Letztlich bedarf es immer einer intensiven **Prüfung des Einzelfalls**, ob ein Öffentlich-Privates-Partnerschafts-Modell (ÖPP-Modell) gesamtwirtschaftliche Vorteile gegenüber der konventionellen Lösung bietet. Es fehlt momentan weniger an finanziellen Mittel. **Vielmehr fehlen Fachkräfte zur Realisierung der Baumaßnahmen.**

Mit dem Investitionshochlauf, der Neukonzeption des Bundesverkehrswegeplans und der Verankerung der „Überjährigkeit“ im Verkehrshaushalt wurden wichtige Ziele der Infrastrukturpolitik bereits umgesetzt. Die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird grundlegende Auswirkungen auf die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung und somit auf den Landesbetrieb Straßen.NRW haben.

Ein ganz drängendes Problem in NRW ist der ständig drohende Verkehrsinfarkt. NRW ist **Stauland Nummer 1** in Deutschland. Auf unseren Autobahnen wurden 2017 mehr als 250.000 Staus registriert, mit einer Gesamtlänge von 455.000 Kilometern. 17 Prozent mehr als im Vorjahr! 143.000 Stunden steckten die Autofahrer im Stau fest. Woran liegt das? Zum einen am immer weiter steigenden Verkehrsaufkommen. Zum anderen an noch mehr Baustellen aufgrund großer Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur.

Der 2016 gestartete Investitionshochlauf ist nach Jahren der Unterfinanzierung und einem massiven Sanierungsstau auch dringend notwendig. Zahlreiche Autobahnstrecken und -brücken in NRW müssen erneuert werden. Aus Sicht des ADAC ist - mit Blick auf die Umsetzung bis 2030 – der Fokus auf die Engpassbeseitigung zu legen.

Wenn saniert oder neu gebaut wird, dann lassen sich Staus nicht gänzlich vermeiden. Bauzeit ist Stauzeit! Wir setzen uns aber dafür ein, dass die negativen Auswirkungen für die Autofahrer minimiert werden. Das geht zum Beispiel, indem die Zahl der Fahrstreifen im Baustellenbereich aufrechterhalten wird. Potenzial zur Stauvermeidung bietet auch die Bauzeit, die durch konsequentere Ausnutzung der Tageshelligkeit, regelmäßige Samstagarbeit sowie bei staukritischen Baustellen auch Sonntags- und Nachtarbeit spürbar verkürzt werden kann. Der ADAC in NRW empfiehlt den Ausbau der unabhängigen und unangekündigten Baustellenüberwachung, um die Gefahr von sogenannten „Schlafbaustellen“ zu reduzieren. Baustellen, auf denen regelmäßig nicht gearbeitet wird, sorgen beim Autofahrer für Unverständnis – und das zurecht!

Wichtig ist auch, dass die zusätzlichen Investitionsmittel sinnvoll und nachhaltig verwendet werden und nicht nur für Schönheitsreparaturen (z.B. Erneuerung der Deckschicht). Notwendig ist daher eine schnelle Realisierung baureifer Projekte.

## **Digitalisierung/Technik/Antriebsarten**

### **Warum ist Nordrhein-Westfalen idealtypisch zur Erprobung neuer digitaler Mobilitätsangebote?**

Nordrhein-Westfalen besitzt einerseits eine sehr hohe Verkehrsdichte, unter anderem durch eine hohe Einwohnerzahl mit typischen Problemen von Ballungsräumen zu kämpfen. Zudem gehört Nordrhein-Westfalen mit rund 4,5 Berufspendlern zu den größten Pendlerregionen in Deutschland.

Da sich neue digitale Mobilitätskonzepte erstmal in hoch verdichteten Ballungsräumen entwickeln können und so die **kritischen Nutzermassen** erreicht werden, bietet sich NRW als idealtypische Erprobungsregion geradezu an.

Ferner ist in Nordrhein-Westfalen ein breites Know-how vorhanden (z.B. RWTH Aachen), welches sehr gut zur Weiterentwicklung von neuen Mobilitätskonzepten genutzt werden kann.

### **Wie sehen Sie die Weiterentwicklung des Bündnis für Infrastruktur zum Bündnis für Mobilität?**

Der ADAC in NRW begrüßt ein Engagement der Landesregierungen im Rahmen eines breit angelegten Bündnisses für Infrastruktur, welches zum Bündnis für Mobilität weiterentwickelt worden ist.

Der ADAC in NRW steht gerne als Gesprächspartner für die Mitglieder der Landesregierung und des Landtages bereit. Er enthält sich aber – laut Satzung – jeder parteipolitischen Betätigung. Und stand daher weder für das Bündnis für Infrastruktur zur Verfügung noch für eine offizielle Beteiligung am Bündnis für Mobilität.

### **Welche Rolle kann Nordrhein-Westfalen in diesem Prozess einnehmen?**

### **Wie bewerten Sie die Chancen von systematisch erschlossener innovativen technologischen Entwicklungen im Verkehrsbereich für das Land NRW ein?**

Nordrhein-Westfalen ist mit einem Projekt im Ballungsraum Düsseldorf an den insgesamt vierzehn Digitalen Testfeldern für das automatisierte und vernetzte Fahren im Realverkehr in Deutschland beteiligt. Digitale Testfelder sind „Labore unter Realbedingungen“, auf Autobahnen, im städtischen und ländlichen Umfeld sowie im grenzüberschreitenden Kontext.

Die Schwerpunkte im Ballungsraum Düsseldorf liegen bei

- der Erprobung von Fahrfunktionen beim Durchfahren komplexer Fahrsituation im Ballungsraum,
- der Erprobung unterschiedlicher Kommunikationswege und
- der Digitalisierung der straßenseitigen Infrastruktur.

Um insbesondere das weiter steigende Verkehrsaufkommen im Transitland NRW bewältigen zu können, müssen die Forschungsaktivitäten im Bereich automatisiertes und vernetztes Fahren in Nordrhein-Westfalen weiter erhöht werden. In Zukunft sollte man sich verstärkt für den Einsatz solcher Testfelder einsetzen und geeignete Regionen oder Kommunen bei der Realisierung unterstützen. So möchte z. B. Overath zur Modellstadt für autonomes Fahren werden.

## **Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität?**

### **Welche Potentiale sehen Sie durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – Verkehr 4.0?**

Die Digitalisierung hat weitreichende Auswirkungen auf den Mobilitätssektor. Technische Entwicklungen im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens sowie neue Online-Dienste werden die Mobilität, so wie wir sie heute kennen, grundlegend verändern. Bei all diesen Trends spielt die Erhebung, Übertragung sowie Speicherung und damit die Verarbeitung und Nutzung von Daten eine große Rolle.

Grundsätzlich gibt es ein sehr hohes Potenzial im Bereich Vernetzung. Daher sollten Forschung und Entwicklung in diesem Bereich weiter gefördert werden. In NRW liegt viel Know-how bei der Automobilzulieferindustrie (z.B. Aptiv – Delphi Deutschland in Wuppertal) und an den Universitäten (RWTH Aachen), welches genutzt werden kann.

Die Digitalisierung wird insgesamt zur zentralen Grundlagen der Prinzipien der Mobilität von morgen, die vor allem eins zu leisten hat: Sie muss bedürfnisorientiert sein, das Leben einfacher und sicherer machen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie zur Mobilität der Zukunft, die vom ADAC beauftragt worden ist.<sup>2</sup>

### **Welche Antriebstechnologien erscheinen auf lange Sicht tragfähig? Wie kann das Land eine technologieoffene Entwicklung unterstützen?**

Der ADAC empfiehlt, alle Formen alternativer Antriebe politisch weiter zu verfolgen. Hierbei sollte Elektromobilität nutzerfreundlicher gemacht werden:

- „Tanken“/Laden zu transparenten und marktüblichen Preisen ermöglichen,
- Installation privater Ladepunkte für E-Fahrzeuge erleichtern und
- die Weiterentwicklung der Batterietechnologie fördern.

Aber auch das Thema Erdgas sollte weiter unterstützt werden (Bioerdgas-Anteil ausbauen und die Preisauszeichnung verbraucherfreundlich gestalten).

## **Verkehrsträger**

### **Wie lässt sich die Nutzung des MIV verbessern?**

### **Wie könnten intermodale Verkehrsnutzungen gefördert werden?**

### **Wie der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV?**

In Deutschland sind deutlich mehr Menschen bereit, Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu nutzen, als es heute tatsächlich Kunden gibt. Das ist das Ergebnis einer ADAC Umfrage in zehn deutschen Großstädten. Entscheidend für einen Wechsel, etwa vom Auto auf öffentliche Angebote, sind nach Ansicht der Befragten:

- günstigere Fahrpreise,
- ein leichter zu durchblickendes Tarifsortiment sowie
- schnellere Verbindungen.

---

<sup>2</sup> Vgl. <https://www.adac.de/infotestrat/mobilitaet-2040/>

Würden sich diese Aspekte verbessern, wären rund 1,4 Millionen Menschen bereit, regelmäßig umzusteigen. Befragt wurden repräsentativ knapp 3.100 Personen, die den ÖPNV bislang selten oder gar nicht nutzen.<sup>3</sup>

### **Wie bewerten Sie Car-, Bike- und Ride-Sharing hinsichtlich ihrer Wirkung auf Entlastung der vorhandenen Infrastruktur?**

Der Lebensstil „Nutzen statt Besitzen“ gewinnt insbesondere in den Großstädten an Bedeutung. Im Verkehrsbereich genießen deshalb Konzepte wie Carsharing oder Fahrradverleihsysteme eine hohe Wertschätzung.

Nach Angaben des Bundesverband CarSharing e.V. (BCS e.V.) gab es Anfang 2017 beim stationsbasierten Carsharing 4.650 Stationen in 597 Orten. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fahrtberechtigten um 25.000 auf 455.000 an, die Zahl der Fahrzeuge um 300 auf 9.400. Hinzu kommen 1.260.000 Fahrtberechtigte und 7.800 Fahrzeuge der stationsunabhängigen Anbieter.

Der ADAC sieht in Carsharing einen sinnvollen Baustein eines stadtverträglichen Verkehrs. Es ergänzt den ÖPNV und dient – insbesondere beim „Carsharing 2.0“ – als Schaufenster für innovative Produkte der Automobilhersteller (z.B. Elektrofahrzeuge). Um den Parkdruck in den innerstädtischen Quartieren nicht weiter zu erhöhen, sollte die Zahl der Carsharing-Stellplätze bzw. Lizenzen allerdings auf ein vernünftiges Maß begrenzt bleiben.

Nach einer Studie von civity Management Consultants aus dem Jahr 2014 sind die **verkehrlichen Wirkungen des flexiblen Carsharings aber noch sehr gering**. Das liegt zum einen an der insgesamt geringen Fahrzeugzahl im Vergleich zum Gesamtbestand, zum anderen an der geringen Auslastung der Carsharing-Fahrzeuge von etwas mehr als einer Stunde pro Tag. Mit einem Anteil am Berliner Modal Split von 0,1 % ist es daher für die Lösung von Verkehrsproblemen nicht geeignet. Ferner hat die Studie gezeigt, dass mit dem flexiblen Carsharing Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden, die auch gut mit dem ÖPNV oder Fahrrad zu bewältigen sind. So ist in Berlin die Hälfte aller Carsharing-Fahrten kürzer als 5 km.

Zudem ergab eine repräsentative Online-Studie des ADAC<sup>4</sup>, bei der Einwohner, Pendler und Besucher die Mobilität in den 15 größten deutschen Städten bewertet haben, dass die **Relevanz von Carsharing-Angeboten noch sehr gering** ist. Insgesamt 38 Prozent der Befragten des ADAC Monitor 2017 „Mobil in der Stadt“ gaben an, dass Car-Sharing für sie keine Relevanz besitzt.

Derzeit entwickeln sich sehr dynamisch neue **Ride-Sharing-Systeme**, die nicht mehr dem Carsharing zuzuordnen sind, aber auch eine Kfz-Mobilität erlauben, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Zu nennen sind hier Mitfahrten in den Pkw Dritter, die durch entsprechende Apps die Organisation viel einfacher gestalten als bisher (z.B. in den Pendlernetzen). Vor allem geschieht dies inzwischen online, was auch spontane Mitfahrten erlaubt. Damit ist gerade für suburbane und stadtnahe ländliche Strukturen eine zusätzliche Verkehrsmittelalternative entstanden, die sich zuerst die jüngere Generation erschließt. Über

<sup>3</sup> Vgl. ADAC-Umfrage 2017: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel;  
<https://www.adac.de/infotestrat/tests/verkehrsmittel/oepnv/umfrage-2017/default.aspx>

<sup>4</sup> Vgl. <https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/mobilitaets-monitor/>

persönliche Registrierung und ggf. Zugehörigkeit zu denselben Netzwerken im Social Web wird eine persönliche Verbindlichkeit bzw. Vertrauenswürdigkeit hergestellt.

Eine aktuelle Untersuchung aus Boston kommt zu dem Ergebnis, dass Ride-Sharing-Anbieter wie Uber **negative Verlagerungseffekte** von ÖPNV, Rad und Fuß und eine **Erhöhung des Stauaufkommens** während der Hauptverkehrszeit zur Folge haben können.<sup>5</sup>

**Fahrradverleihsysteme** sind in Großstädten mit hohen Pendlerzahlen eine sinnvolle Mobilitätsoption im Umweltverbund, da sie – v.a. zu Spitzenzeiten (in denen eine Fahrradmitnahme im ÖPNV in der Regel nicht möglich ist) – als „Schienenersatzverkehr“ für die „letzte Meile“ fungieren. Auch in Städten mit starkem Tagestourismus stellen sie eine Mobilitätsoption dar, sofern die Stationen vernetzt sind und damit „Einwegfahrten“ ermöglichen. Aus Sicht des ADAC müssen die Systeme eine hohe Angebotsdichte haben, einfach bedienbar sein, über gut gewartete und verkehrssichere Räder verfügen und kompatibel mit dem ÖPNV sein. Dazu gehören haltestellennahe Stationen mit ausreichendem Fahrradangebot und guter visueller Kenntlichmachung in Netz- und Linienplänen sowie in S- und U-Bahnhöfen mit mehreren Ausgängen. Auch eine Tarifintegration in den ÖPNV ist wünschenswert, etwa durch Rabatte für Zeitkartenbesitzer oder durch Abrechnungsmöglichkeit per App oder chipbasierter Kundenkarte.

Der Hauptgrund für Kritik an Fahrradverleihsystemen findet sich in dem Konzept ohne feste Abgabestationen und der damit verbundenen, **hohen Flächeninanspruchnahme**. Dieses führt immer wieder dazu, dass die geliehenen Räder an Orten abgestellt werden, wo sie schlicht nichts zu suchen haben. So wurden die Räder unter anderem schon wahllos in Büschen oder umgedreht am Straßenrand zurückgelassen. In anderen Fällen blockieren sie durch eine Vielzahl abgestellter Leihräder Fußgängerwege und sorgen so für Gefahren im Verkehrsbereich.

### **Wie bewerten Sie Radschnellwege hinsichtlich ihrer Wirkung auf Verringerung des MIV?**

Mit der Zunahme des Fahrradverkehrs im Allgemeinen und der höheren Geschwindigkeiten durch Pedelecs im Speziellen steigen auch die Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur. Schneller Fahrradverkehr in großen Mengen lässt sich auf konventionellen Radwegen oder Radfahrstreifen nicht mehr bewältigen. Abhilfe sollen sogenannte Radschnellverbindungen leisten. Sie dienen dazu, größere Quell-Ziel-Potenziale über längere Distanzen zu verbinden und Fahrradfahrern durchgängig ein schnelles und attraktives Vorankommen zu ermöglichen. Entsprechend hoch sind die Qualitätsanforderungen (z. B. ausreichende Breite für Überholvorgänge).

In Deutschland gibt es derzeit nur wenige durchgängig realisierte Radschnellwege (z.B. „eRadschnellweg Göttingen“, „Nordbahntrasse Wuppertal“), wohl aber ist die Diskussion um Standards, Potenziale und Einsatzgrenzen im vollen Gange.

Der ADAC sieht **Radschnellwege als geeignete Maßnahme** an, um Pendler zum **Umsteigen auf das Fahrrad** bzw. Pedelec zu motivieren. Als Einsatzort kommen daher v.a. Stadt-Umland-Relationen in Frage, in polyzentrischen Ballungsräumen auch Stadt-Stadt-Verbindungen. Räumlich sollten Radschnellwege im selben Korridor geführt werden, wie die

---

<sup>5</sup> Vgl. Boston Metropolitan Area Planning Council, <https://usa.streetsblog.org/2018/02/08/evidence-from-boston-that-uber-is-making-traffic-worse/>

Straßen und Schienenwege, die es zu entlasten gilt. Innerstädtisch lassen sich Radschnellwege wegen der starken Flächenkonkurrenzen und häufigen Störungen durch Knotenpunkte nur mit hohem Aufwand oder durch Reduzierung der Standards realisieren. Günstiger sind die Einsatzbedingungen außerorts, doch auch hier gilt vorab zu prüfen, ob genügend Radverkehr generiert werden kann.

In Anbetracht der angespannten Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen empfiehlt der ADAC in NRW der Landesregierung, den Bau des RS 1 schnellstmöglich zu realisieren, um so eine Entlastung des Verkehrsnetzes in NRW anzustreben.

### **Die Niederlande haben zweifelsfrei ein besseres Radwegesystem und Straßen als NRW. Was kann NRW von den Niederlanden lernen?**

Der Vergleich von Niederlanden und NRW ist zu einfach, da es sich um **ganz andere Bedingungen** handelt. Insbesondere flache Topographie kommt dem Verkehrsträger Fahrrad zugute. Wenngleich man sagen muss, dass die Niederländer bekannt dafür sind erst das Angebot zu schaffen, um so Nachfrage zu generieren. In Deutschland bestimmte in der Vergangenheit die Nachfrage die Handlungsaktivitäten. Außerdem hat Deutschland mit stark manifestierten Mobilitätsroutinen in der Gesellschaft zu kämpfen.

NRW ist eine Pendlerregion mit teils großen Pendler-Distanzen, daher ist man hierzulande stärker auf das Auto angewiesen. In den Niederlanden fällt es leichter, auf ein eigenes Auto zu verzichten oder dieses nur zu bestimmten Anlässen zu nutzen. Die Niederlande haben mehr Grundfläche als NRW. In NRW gibt es hingegen stärker überregionale Strukturen bezüglich Wirtschaft und Arbeit, was mehr überregionalen Verkehr generiert.

### **Planungsverfahren/Bürgerbeteiligung**

#### **Wie schätzen Sie die Chancen höherer/früherer Bürgerbeteiligung ein?**

#### **Welche Form der Beteiligung der Bevölkerung an der Entscheidung und Planung von Infrastrukturprojekten wäre sinnvoll und notwendig, um mehr Akzeptanz für die jeweiligen Maßnahmen zu erzielen?**

Die meisten Menschen erwarten zu Recht eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Werden jedoch Bauprojekte in der näheren Umgebung geplant, schlägt die grundsätzliche Befürwortung oft in Ablehnung um. Selbst scheinbar „problemlose“ Projekte wie Radschnellweg können schnell auf Ablehnung stoßen.<sup>6</sup>

Der ADAC begrüßt daher die aktuelle Diskussion über mehr Teilhabe der Bürger an Planungsverfahren einerseits und über das Ziel einer insgesamt effizienteren Planung andererseits. Die Gestaltung einer zukunftsfähigen Infrastruktur in Deutschland – Verkehr genauso wie in anderen Sektoren – erfordert eine breite **Akzeptanz in der Bevölkerung** für die erforderlichen strukturellen Maßnahmen. Gleichzeitig gilt es dem Ziel Rechnung zu tragen, eine aus öffentlichen Gemeinwohlgründen notwendige **Zulassungsentscheidung rechtssicher, zeitlich absehbar und unter vertretbarem Aufwand** zu erreichen.

Aus Sicht des ADAC geht es im Kern darum, die Balance zwischen verbesserter Teilhabe der Bürger und effektiven Planungen zu gewährleisten. Der Club plädiert in diesem Kontext

---

<sup>6</sup> Vgl. <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/staedteregion-aachen/euregio-radschnellweg-naturschuetzer-schalten-jetzt-den-landtag-ein-1.1578938>

dafür, die Vereinfachung und Transparenz des Verwaltungsverfahrens in den Mittelpunkt der Planungsbeschleunigung zu stellen. Ziel sollte es sein, den Aufwand zu vermindern, der heute allen Verfahrensbeteiligten – Behörden und Bürgern – bei der Planung entsteht. Zweckmäßige Ansätze zielen darauf, die pragmatische Entscheidungsfindung zu stärken, die Kommunikation zu verbessern, das Verfahrensrecht zu vereinheitlichen, frühere Teilhabe zu ermöglichen und informelle Verfahren zur Konfliktvermeidung zu etablieren.

**Was empfehlen Sie, um Planung- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?**

Siehe oben.

***ADAC in NRW***

*Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Nordrhein die Interessen von rund 4,6 Millionen Mitgliedern. Dabei setzt der ADAC sich für eine bezahlbare, umweltfreundliche, leistungsfähige und sichere Mobilität ein – denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen.*

**Ansprechpartner:**

Dr. Roman Suthold

Leiter Kontaktbüro NRW

Tel: 0221-4727 535

Roman.Suthold@nrh.adac.de