



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

# Thesenpapier Mobilität der Zukunft

erstellt von

**Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen**

**AGFS NRW**

## Veranlassung und Intention

Beunruhigende Erkenntnisse über den Klimawandel, die Auswirkungen der Digitalisierung auf Gesellschaft und Wirtschaft sowie die aktuell hohe Innovationsdynamik bei der Entwicklung von autonom fahrenden Autos, fordern eine neue **grundlegende Diskussion zum Mobilitätsverhalten unserer Bevölkerung**.

Hinzu kommen drängende Problemfelder wie die **Dieselproblematik, Dauerstaus auf Autobahnen, Leistungsgengpässe beim ÖPNV und nicht zuletzt das limitierte und oft kaum mehr erweiterbare Raumangebot für den Fuß- und Radverkehr**. In der Gesamtbetrachtung von aktuellen Problemen und zukünftigen Anforderungen wird deutlich, dass sich ein Paradigmenwechsel in der Mobilität ankündigt.

Schließlich gilt auch anzumerken, dass eine innovative Technologie alleine nicht alle Probleme lösen kann. Basis jeglicher gegenwärtiger und zukünftiger Mobilität ist und bleibt eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Bekannt ist, dass unsere gebaute klassische Verkehrsinfrastruktur - insbesondere Straßen, Wege, Knotenpunkte, Parkplätze, - in vielen Städten bereits seit langem die **Kapazitätsgrenze überschritten** hat und nicht mehr erweiterbar ist. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, weniger die Frage zu thematisieren, mit welchem Verkehrsmittel wir morgen fahren, sondern insbesondere im Hinblick auf die Kommunen zu diskutieren, wie die heutige Infrastruktur in eine zukunftsfähige „urbane“ Gestaltungsform umgewandelt werden kann. Eine Verkehrsinfrastruktur, die - städtebaulich integriert - über die Verkehrsfunktion hinaus vielfache Grundansprüche an Wohnverträglichkeit, Aufenthalt, Klimawandel, aber auch verstärkt die zentralen Qualitätskriterien Gesundheit und Ökologie erfüllt und neue Mobilitätsformen ermöglicht.

Diese Fragen und Themen waren Anlass für den Städte- und Gemeindebund (StGB NRW) Bürgermeister, Beigeordnete und Planer zu einem **Tagesworkshop** einzuladen. Ziel war es, gemeinsam - aus Sicht der Mitgliedsstädte und -gemeinden - eine Vision zur „Mobilität der Zukunft 2030“ zu erarbeiten.

Die Workshop-Teilnehmenden haben sich in einem moderierten Prozess komplexen Fragen gestellt: Wie wollen wir in Zukunft leben, wohnen und uns bewegen? Wie verändern sich die Arbeits-, Freizeit- und Lebenswelten? Welche Innovationen verbinden sich mit der Digitalisierung und der Automatisierung (selbstfahrendes Auto)? Wie realistisch ist es, dass ein fundamentaler Wandel bei den Nutzungsgewohnheiten - im Sinne von „nutzen statt besitzen“ - in der Mobilität stattfindet? Löst sich damit das Auto aus der starren privaten Besitzhaltung und öffnet den Markt für ein massenhaftes Carsharing? Schafft es der ÖPNV die Stagnation zu überwinden und sich (endlich) zum modernen Mobilitätsdienstleister zu

wandeln? Wie müssen sich in Zukunft die öffentlichen Räume, Plätze und die Verkehrsinfrastruktur ausrichten, um zukunftsfähig im Sinne von emissionsarm, gesund, leise und zugleich effizient mobil zu sein? Schließlich: Inwieweit verändern sich Rollen und Funktionen der klassischen Verkehrsträger (Auto, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und mit welchen „neuen“ Verkehrsmitteln und Servicediensten ist zu rechnen?

Viele, aber noch längst nicht alle diese Fragen, konnten im Rahmen der begrenzten Zeit in der angemessenen Tiefe und Ausführlichkeit diskutiert werden. Dennoch war es möglich, ein Visionsbild zu skizzieren sowie Grundzüge, Leitwerte und konkrete Maßnahmen für die Zukunftsmobilität zu beschreiben.

## Stadt und Mobilität der Zukunft

Aus Sicht des StGB NRW lässt sich die Stadt der Zukunft bildhaft als ein **grüner und vitaler „Lebens- und Bewegungsraum“** beschreiben. Ein urbaner Stadtraum, in dem sich die fünf Leitwerte GRÜN, FREIHEIT, LEBENDIGKEIT, GESUNDHEIT und ÖKOLOGIE widerspiegeln.

In der Stadt der Zukunft ist eine „grüne Infrastruktur“ ein strukturelles und prägendes Merkmal. Vernetzte zusammenhängende Grünflächen und -achsen stehen über ihre visuelle und sinnliche Qualität hinaus für Naherholung, biologische Vielfalt, Frischluftzufuhr und ermöglichen gleichsam aktive Erholung (Sport, Bewegung), wie auch beschauliche Erholung. Sie laden zur generationenüberschreitenden Begegnung, zu Freizeit, Sport und Aufenthalt ein. Im Hinblick auf den Klimawandel haben sie eine wichtige präventive Zusatzfunktion: Sie können große Niederschlagsmengen, wie sie zum Beispiel bei Sturzregen auftreten, wie einen Schwamm aufnehmen und speichern. Dadurch schützen sie vor Überschwemmungen und tragen zu einem gesunden Stadtklima bei. Grün- und Wasserflächen erfüllen somit wichtige ökologische, soziale und kulturelle Funktionen.

Ein weiteres wichtiges Anliegen des StGB NRW im Hinblick auf die Zukunftsmobilität besteht darin, Straßen, Knotenpunkte, Plätze und Grünanlagen wieder zurückzuführen auf ihre **Primärfunktion als Kommunikations- und Aufenthaltsfläche**. In erster Linie in Wohngebieten und Quartieren, aber auch in den Zentren. Dies verhindert Vereinsamung, stärkt das Miteinander, intensiviert den sozialen Austausch über alle Generationen hinweg und erzeugt eine Urbanität, in der das lokale Lebensgefühl zum Ausdruck kommt.

Ein zusätzliches Merkmal sind vielfältige urbane Angebote mit einem individuellen Einzelhandelsangebot, einer lokaltypischen Gastronomie und einem breit gefächerten Kulturangebot. Die Stadt als „individuelle Marke“ vermeidet Uniformität, bewahrt ihre Baukultur und pflegt ihr Ortsbild. Damit macht sie ihre Historie auch in Zukunft erlebbar und stärkt die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt.

Aber dieses positive Zukunftsbild steht im harten Kontrast zur heutigen Realität.

**Gegenwärtig dominiert der Kfz-Verkehr** mit seiner Verkehrsinfrastruktur unsere Städte und Gemeinden.

Ca. 45 Millionen fahrende und parkende PKWs, insgesamt ca. 61 Millionen motorisierte Nutzfahrzeuge, haben zu einer einseitigen Überbeanspruchung des öffentlichen Raums geführt. Die verbleibenden „Resträume“ erfüllen nur in den wenigsten Fällen adäquate Raum-, Sicherheits- und Komfortansprüche des Fuß- und Radverkehrs – also der Nahmobilität. Ebenso fehlen Räume für Grün, Aufenthalt, Spielen und andere nicht verkehrliche Nutzungen. **Die seit Jahren propagierte flächenhaft wirksame Förderung und Steigerung des Fuß- und Radverkehrs scheitert, weil es in Straßen und Knotenpunkten kaum mehr erweiterbare Flächen gibt.** Dies erklärt auch, dass in den letzten 5 Jahren bundesweit der Radverkehr stagniert und der Fußverkehr sogar leicht rückläufig ist – von

Ausnahmen einmal abgesehen. Die Folgen (Staus, Luftverschmutzung, Unfälle etc.) sind insbesondere in den Groß- und Mittelstädten täglich wahrnehmbar.

Neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) bildet der **öffentliche Personenverkehr (ÖV) die dritte klassische Säule der Mobilität**. Weder Fern- noch Nahverkehr haben bis heute die immer propagierte Rolle und Bedeutung des ÖPNV als „Rückgrat der Mobilität“ auch nur annähernd eingelöst. Es ist zu befürchten, dass der ÖV mittelfristig seine aktuelle bescheidene Rolle auch weiterhin konserviert, weil **wichtige Investitionsentscheidungen in die bauliche Infrastruktur („3. Gleis“, P+R etc.) nicht rechtzeitig vorgenommen wurden**. Hinzu kommt: In den Randgebieten der Städte und **im ländlichen Raum wird das Angebot des ÖV wegen schwacher Nachfrage und außerhalb der Hauptverkehrszeiten ausgedünnt und die Abstände zwischen den Haltestellen werden größer**.

Auf der einen Seite: Die Stadt als ein durchgrünter „Lebens- und Bewegungsraum“ mit vielen Möglichkeiten der körperaktiven Mobilität als Zukunftsbild. Auf der anderen Seite die aktuelle Situation: Ein durch fahrende und parkende Autos übernutzter Straßenraum, der aber so gut wie keine Erweiterungsoptionen mehr bietet. Diese Gegensätze markieren seit langem das Dilemma und den Stillstand in der kommunalen Mobilität.

Deswegen plädiert der StGB NRW für einen grundlegenden Mobilitätswandel. Eine Mobilität, die auch in Zukunft das **Auto nach wie vor als wichtiges Verkehrsmittel mit einbezieht, aber nicht in den Vordergrund stellt**. Erklärtes Ziel ist, dass **Fuß- und Radverkehr zur dominanten Verkehrsart** werden und in Zukunft mit einem Anteil von 60% am kommunalen Modal Split zur Basismobilität werden. Damit einhergehend würde der Kfz-Verkehr signifikant reduziert. Diese optimistische Annahme begründet sich mit dem Tatbestand, dass rund 50% der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer sind.

Potenzial liegt auch im motorisierten **Wirtschaftsverkehr**. Untersuchungen zufolge könnten etwa 8%, langfristig bis zu 23%, der Fahrleistung von E-Lastenrädern übernommen werden. Dabei können sog. Mikro-Depots die Zustellung auf der „letzten Meile“ durch E-Lastenräder unterstützen. Mikro-Depots sind Container oder vorzugsweise leerstehende Handels-Immobilien, die Pakete und Sendungen an einigen wenigen zentralen Orten vorübergehend lagern. Die Depots ermöglichen so das Bestücken von Lastenfahrrädern für die Feinverteilung. Der Anlieferverkehr – vorzugsweise durch Elektrofahrzeuge - müsste sodann lediglich die zentralen Depots anfahren, anstatt den einzelnen Kunden persönlich zu beliefern, sodass motorisierter Individualverkehr im Ergebnis reduziert wird.

Genau hier sieht der StGB NRW den strategischen Ansatz für die Förderung des Radverkehrs zu plädieren. Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr ist das Kernproblem in den Städten. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft dadurch auch Freiräume für den heute und zukünftig verbleibenden Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionstüchtigkeit einer Stadt unabdingbar ist. Am Ende des Mobilitätswandels muss eine Transformation des öffentlichen Raumes stehen. Gemeint ist neben einer stringenten „Durchgrünung“ der Städte eine Verkehrsinfrastruktur mit einem nahezu optimalen „bewegungsaktivierenden“ Raumangebot für die Nahmobilität als echte Verhaltensalternative.

Der Mobilitätswandel hat bereits begonnen. Die klassische Bindung an das Auto relativiert sich dort, wo qualitätsvolle Alternativen zur Verfügung stehen. Stadtbewohner sind Untersuchungen zu Folge bereits deutlich multimodaler unterwegs. Differenzierte Carsharing-Angebote wie auch Mobilstationen, die unterschiedliche Verkehrsträger vernetzen, erleichtern die Multimodalität und sind insbesondere in Groß- und Mittelstädten eine willkommene Alternative zum privaten PKW.

Die neue **Musterstellplatzsatzung für Kommunen in NRW** eröffnet zudem neue Gestaltungsspielräume für den Wohnungsbau, wenn es um die Anlage von Stellplätzen geht. So haben Kommunen künftig – sofern die neue Landesregierung keine Änderungen an der Gesetzeslage vornimmt - die Möglichkeit, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden sollen. Gerade sichere und komfortabel zu erreichende Fahrradabstellanlagen – sei es im Privatbereich oder im öffentlichen Raum, wie etwa an Bahnhöfen – sind für eine wirkungsvolle Förderung des Radverkehrs unverzichtbar. Nur so können die oft wertvollen Räder vor Diebstahl und Vandalismus effektiv geschützt werden.

Die fortschreitende **Digitalisierung** ermöglicht wiederum neue Mobilitätsangebote, neue Informations- und Organisationsinstrumente sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Synchronisation und Vernetzung des Gesamtsystems.

Größter Hoffnungsträger ist und bleibt jedoch die **Nahmobilität** - insbesondere der Radverkehr. Das Fahrrad verkörpert wie kein anderes Verkehrsmittel einen modernen, urbanen Lifestyle. Es steht in direkter Resonanz zu den Leitwerten „Freiheit“, „Lebendigkeit“, „Gesundheit“ und „Ökologie“. Das Fahrrad erlaubt - ähnlich wie das Auto - durch seine Typenvielfalt „Individualität“ und „Modernität“ zu demonstrieren. Moderne **E-Bikes** potenzieren die Mobilitätsvorteile, wenn es um Schnelligkeit, Fahrkomfort und Fahrzeit geht - vorausgesetzt jedoch, die Infrastruktur erlaubt es, diese Vorteile auch voll auszunutzen. Als e-gestütztes Lastenrad mit bis zu 300 kg Ladegewicht eröffnet das Fahrrad darüber hinaus ganz neue Chancen, wenn es um die Güterverteilung im Nahbereich geht.

### **Was sind die entscheidenden strategischen Ziele?**

Stadt und Mobilität müssen sich zukünftig nach Meinung des StGB NRW an den zentralen **Qualitätsmerkmalen grün, barrierefrei, lärmreduziert, emissionsarm sowie fuß- und fahrradfreundlich** orientieren. Statt einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h plädiert der StGB NRW für situativ angepasste Geschwindigkeiten. Die Individualisierung in der Mobilität beinhaltet, dass nach wie vor eine freie Verkehrsmittelwahl zu garantieren ist. Dies setzt jedoch eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger und eine qualitative Ausrichtung der infrastrukturellen Bedingungen voraus - besonders beim Fuß- und Radverkehr. Digitalisierung und Automatisierung werden dort, wo der klassische linien- und taktgebundene ÖPNV seine Funktion und Bedeutung verliert durch neue, individualisierte und zum Teil automatische Personentransportsysteme, wie zum Beispiel **On-Demand-Shuttle-Busse** abgelöst.

Zwingende Voraussetzung dieses raumstrukturellen und funktionalen Wandels des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ist neben der Reduktion des motorisierten PKW-Verkehrs gleichzeitig auch eine **Neuordnung des ruhenden Verkehrs** – das gilt gleichermaßen für PKW- und Fahrradparker.

Um Platz für Grün, Aufenthalt und Nahmobilität zu gewinnen, ist im Sinne einer „Reprivatisierung“ des ruhenden Verkehrs, eine mehrheitliche Verlagerung der Parker aus dem öffentlichen Straßenraum in neu zu schaffende öffentliche/private Parkbauten unabdingbar. In hochverdichteten Wohnquartieren sind das vorzugsweise zentral gelegene Quartiersgaragen. Eine erfolgreiche Handlungsstrategie könnte im Zusammenspiel privater und öffentlicher Stellplatzanbieter Synergien erzeugen und erste wichtige Schritte zur Lösung des Parkraumproblems einleiten.

## Wie sieht die zukünftige Verkehrsinfrastruktur aus?

Voraussetzung für den Mobilitätswandel ist jedoch die Transformation der „alten“, klassischen Straße in eine neue, urbane Gestaltform, die vielfältige nichtverkehrliche Nutzungen zulässt und wirksame Anreize für die Nahmobilität setzt. Eine solchermaßen einladende „bewegungsaktivierende“ Infrastruktur berücksichtigt insbesondere beim Radverkehr die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen, Fahrgeschwindigkeiten (Pedelecs, Lastenräder) und Sicherheitsansprüche.

Eine hohe strategische Bedeutung für die Förderung und Steigerung des Radverkehrs hat die Realisierung kommunaler und regionaler **Radschnellwege**. In der Stadt bilden Sie - als Hauptträger - das Rückgrat des kommunalen Radverkehrs hinsichtlich der Führung, Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr. Optimal ist sicherlich die Einbettung zentraler Fuß- und Radwegeachsen in Grünanlagen. Zwischen den Städten - als Radschnellwege - sind sie Pendlerstrecke, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit und Sportroute.

Interessant ist in diesem Zusammenhang folgender Aspekt: Von 30 Mio. täglichen Pendlern in Deutschland benutzen über 60% das Auto. Gut die Hälfte braucht für den Weg max. 30 Minuten; ebenfalls die Hälfte bleibt unter einer Distanz von 10 km. Radschnellwege in Kombination mit E-Bikes sind eine wirkliche Alternative zum Autopendeln.

Parallel dazu gilt es, die unterschiedlichen **Verkehrsträger miteinander zu vernetzen**. Schon heute kombinieren Bürgerinnen und Bürger unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf:

Mit dem Rad geht es zum S-Bahnhof, mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter mit dem Bus oder dem Carsharing-Pkw. Bei der Verfügbarkeit von verschiedenen Mobilitätsangeboten in Kommunen und der Verknüpfung dieser Angebote setzen Mobilstationen an. Sie unterstützen bzw. fördern ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten.

Die Technologieeuphorie seitens der Automobilbranche rund um das autonome Fahren wird vom StGB NRW kritisch gesehen. Während das elektrisch- oder wasserstoffbetriebene Auto unbedingt befürwortet wird, bleiben beim automatisierten oder autonomen Fahren Zweifel hinsichtlich Ethik, Kosten, Sicherheit, Datenschutz u.v.m. Andererseits sind eine deutlich gesteigerte Effizienz und möglicherweise die Verhinderung vieler Staus auf den Autobahnen zu erwarten, weil die Steuerung und Vernetzung gleichgerichteter Verkehrsströme wesentlich einfacher ist, als in Städten mit ihren hochkomplexen Verkehrsabläufen. Hinzu kommt: **Auch ein autonomes oder teilautonomes Fahrzeug erzeugt den gleichen Flächenbedarf wie klassische Autos. Diese neue Technologie löst nicht das Kernproblem: zu viele Autos auf zu wenig Platz.** Es löst auch nicht das Verkehrssicherheitsproblem mit aktuell 3.300 Verkehrstoten und ca. 400.000 Verletzten im Jahr.

Gleiches gilt für **Elektroautos**: Der StGB NRW begrüßt zwar die zunehmende Bedeutung von Elektrofahrzeugen und sieht den verstärkten Einsatz von E-Autos als wirksames Mittel an, um Luftschadstoffe und Verkehrslärm zu reduzieren. Die Elektromobilität wird sich aber dauerhaft nur durchsetzen, wenn die Reichweite vergrößert und die Anschaffungskosten – losgelöst von staatlichen Subventionen – deutlich reduziert werden. Zudem bedarf es einer gut ausgebauten Netz- und Ladeinfrastruktur. In diesem Zusammenhang werden umfassende kommunale Vorleistungen in Bezug auf die Einrichtung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur skeptisch beurteilt. Es wird als eine maßgebliche Aufgabe des Marktes angesehen, die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen. Eine „Überfrachtung“ des ohnehin knappen öffentlichen Verkehrsraumes, welcher zudem zahlreichen Nutzungskonkurrenzen gerecht werden muss, sollte vermieden werden.

Ein **zukunftsfähiger ÖV** beinhaltet neben einer adäquaten Infrastruktur unbedingt ein hochwertiges Angebot mit modernen Fahrzeugen. Bei Nachfragerelationen, die einen taktgebundenen Linienverkehr nicht mehr begründen, eignen sich **flexible Bedienformen**, wie zum Beispiel Sammeltaxen und Rufbusse, die auf Zeiten und Räume unterschiedlicher Nachfrage reagieren. Ergänzt werden diese Angebote durch „Ridesharing“ (Mitfahrangebote) oder „Carpooling“ (Fahrgemeinschaften) und autonom fahrende Straßenbahnen oder Busse. Digitalisierung und Automatisierung tragen dazu bei, die Multimodalität und den Umstieg vom Auto auf ÖV und das Fahrrad zu stärken. Ein modernes ÖV-Angebot wird abgerundet durch leistungsfähige und komfortabel erreichbare Park an Ride-Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Fahrrad-Verleihstationen, Carsharing und einer landesweit gültigen App, die Verkehrsinformationen für den gesamten ÖV und den Kauf von Tickets bietet.

Aus der kommunalen Praxis lässt sich ableiten, dass der ÖPNV in der jetzigen Form in der Fläche und im ländlichen Raum nicht mehr finanzierbar ist. Die Gründe (Demografischer Wandel, Rückgang der Kundengruppe „Schüler“, Zuweisungen/ Finanzen, u.a.) sind ausreichend bekannt. Deshalb sind flexible Bedienungsweisen, Bürgerbusse, kombinierte Lasten-/ Personentransporte und autonom fahrende Verkehrsmittel sinnvoll, wie sie derzeit bereits für Verkehrsrelationen in nachfrageschwachen ländlichen Räumen erprobt werden.

Potenzial liegt insbesondere in der Kombination Pedelec – Radschnellwege. Wenn in Gebieten schwacher ÖPNV-Nachfrage die Haltestellenabstände größer, sowie die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs aufwendiger wird, kann diese Lücke geschlossen werden. Radschnellwege in Verbindung mit der Nutzung von Pedelecs erhöhen signifikant den Aktionsradius (auf 12 – 15 km pro einfacher Strecke), das Nutzungsspektrum und die Erreichbarkeit, und kommen somit dem ÖPNV entgegen.

## Schlussbetrachtung

Mit dem vorliegenden Papier möchte der StGB NRW einen Beitrag zu der aktuellen Diskussion über Zukunftsmobilität, Infrastruktur und Bewegung leisten. Das Papier dient dazu, die Diskussion in den Fachgremien zu vertiefen und die Ergebnisse zu verdichten. Die Resultatedes eingangs beschriebenen Visionsworkshops sowie der daraus resultierenden Diskussion lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auch teil- oder vollautomatisierte und elektrobetriebene Autos leisten in Städten keinen signifikanten Beitrag zur Lösung der Kernproblematik des Kfz-Verkehrs als Massenverkehr: das „Flächenproblem“. Deutliche Effizienzvorteile sind dagegen auf Autobahnen zu erwarten, weil gleichgerichtete Verkehrsströme weniger Komplexität in der Steuerung erfordern als im urbanen Bereich.
- Carsharing (vorzugsweise mit e-mobilen Fahrzeugen) ersetzt zumindest nicht mittelfristig das private Auto.
- Der seit Jahren zitierte Anspruch „ÖPNV als Rückgrat der Mobilität“ lässt sich weder quantitativ noch qualitativ einlösen. In Großstädten sind die Kapazitätsgrenzen zum Teil ausgeschöpft, es fehlt vielerorts das zweite oder dritte Gleis und das in die Jahre gekommene ÖV-System ist nicht resilient. Im ländlichen Raum wird das Angebot des ÖV wegen schwacher Nachfrage reduziert. Wichtige Investitionsentscheidungen in eine zukunftsfähige Infrastruktur und in Service werden nicht getroffen.

- Technologie und Digitalisierung schaffen neue Fahrzeugarten, erleichtern die Information, die Organisation und die Vernetzung aller Verkehrsträger, lösen aber keine infrastrukturellen Engpässe bei Straßen und Schienen auf.
- E-mobile Räder erschließen neue Räume, ermöglichen neue Reichweiten und gewinnen neue vormals autoaffine Zielgruppen - brauchen aber eine adäquate Infrastruktur um ihre Vorteile „ausfahren“ zu können. E-mobile Lastenräder eröffnen neue Chancen im Waren- und Personentransport in Ballungszentren.
- In der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung zielen viele Entscheidungen und Planungen immer noch darauf ab, punktuelle Verbesserungen herbeizuführen, ohne jedoch echte strukturelle Veränderungen ins Auge zu fassen.

Angesichts des begrenzten und nicht erweiterbaren öffentlichen Raums und seiner Übernutzung durch fahrende und parkende Kraftfahrzeuge, sind wir zu einem Paradigmenwechsel gezwungen. Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine **TRANSFORMATION des öffentlichen Raums**. Ziel ist die Rückgewinnung und Revitalisierung dieser Räume zugunsten von lebendigen „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen und gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können. Wir brauchen eine transformierte Infrastruktur, die vielfache Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Ökologie und Barrierefreiheit verwirklicht - also Lebensqualität mit vielen Aspekten bietet.

Ein urbanisierter Stadtraum, der insbesondere adäquaten Raum für körperaktive und auch sportliche Bewegung gewährt, bietet einen gesundheitsförderlichen Kontrast für eine vorwiegend sitzende Gesellschaft. Eine vitale, gesunde Stadt, in der Nahmobilität „Basismobilität“ ist, also ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden, ist unabdingbar für eine signifikante Reduktion des Autoverkehrs. Zwingende Voraussetzung ist jedoch die Realisierung einer „bewegungsaktivierenden“, großzügig dimensionierten Infrastruktur, die zur Bewegung einlädt, statt sie zu erzwingen.

Klassische KFZ werden sich mit teil-, bedingt-, hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen den Straßenraum teilen. Bis dahin sind noch viele technische und rechtliche Fragen zu klären. Ebenso ist die Frage der Antriebsart noch nicht abschließend entschieden. Wann ist das Ende des klassischen Verbrennungsmotors erreicht und welche Antriebsalternativen haben sich gegenüber oder neben dem Elektroantrieb durchgesetzt: Autogas, Brennstoffzelle, E-Fuels, Erdgas, Wasserstoff,... ?

Nicht die Digitalisierung und auch nicht die Automatisierung werden die Mobilität entscheidend prägen. Es sind vorwiegend die infrastrukturellen Bedingungen, die über die Wahl des Verkehrsmittels, das Verkehrsverhalten und die Lebens- und Umweltqualität einer Stadt entscheiden. **Die Planungshoheit liegt überwiegend bei den Kommunen. Das gibt ihnen die Chance, die städtebauliche und verkehrliche Zukunft selbst zu gestalten.**

„Städte und Gemeinden als grüne, vitale Lebens- und Bewegungsräume“, das ist Vision und Handlungsansatz zugleich.

## **Fazit des StGB NRW**

Der StGB NRW zieht aus den vorstehenden Überlegungen das folgende Fazit:

### **1. Ausgangslage zwingt zum Handeln**

Drohende Diesel-Fahrverbote im Zusammenhang mit Emissionsbelastungen, tägliche Staus sowohl innerstädtisch als auch auf Zubringerstraßen, Leistungsengpässe beim ÖPNV, enormer Parkdruck in den Kommunen verbunden mit kaum mehr verfügbarem Raumangebot für den Fuß- und Radverkehr ist tägliche Realität.

Die klassische Verkehrsinfrastruktur hat in vielen Städten und Gemeinden seit langem die Kapazitätsgrenze überschritten und ist nicht mehr erweiterbar. Diese drängenden Problemfelder fordern verkehrspolitische Antworten.

### **2. Paradigmenwechsel erforderlich**

Diese Herausforderungen können nicht mehr mit singulären Ansätzen beantwortet werden, die nur auf eine Verkehrsart fokussieren. Erforderlich ist vielmehr eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, in die alle Verkehrsarten einbezogen werden. Damit verbunden ist die Entwicklung eines klaren Zielbildes für die Mobilitätsentwicklung in der Kommune und konkrete Umsetzungsschritte, um es zu erreichen.

### **3. Kommunalpolitische Anforderungen**

Ein überbeanspruchter öffentlicher Raum, der vielfach keine Erweiterungsmöglichkeiten bietet, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrssysteme zu erhöhen, zwingt die kommunale Planung neue Akzente zu setzen. Es gilt, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens des einzelnen Verkehrsteilnehmers zu erreichen. Hierfür müssen andere Verkehrsarten, vor allem das Fahrrad, stärker in den Blick genommen werden, um deren Potentiale zu nutzen.

Für den ÖPNV kommen bei geringer Nachfrage, die einen taktgebundenen Linienverkehr nicht mehr begründen, flexible Bedienformen, wie z.B. Sammeltaxen und Rufbusse, die schnell und individuell reagieren können, in Betracht. Zudem sollte das Gesamtsystem der einzelnen Verkehrsträger mit Hilfe der Digitalisierung synchronisiert und stärker vernetzt werden.

### **4. Forderungen an das Land**

Insbesondere in ländlichen Bereichen ist die Erreichbarkeit durch den ÖPNV weder räumlich noch zeitlich ausreichend gesichert. Das Land ist deshalb aufgefordert die ÖPNV-Mittel aufzustocken und durch eine Veränderung der Fördermechanismen darauf hinzuwirken, dass auch nachfrageschwächere Linien attraktiver gestaltet werden. Hierdurch können Anreize für eine stärkere Nutzung des ÖPNV geschaffen werden.

Eine Neuakzentuierung der kommunalen Verkehrsplanung wird angesichts der nach wie vor bestehenden defizitären Haushaltslage der Kommunen nur gelingen, wenn das Land ausreichende Mittel für Planungs- und Realisierungsmaßnahmen zur Verfügung stellt. Hierzu gehört insbesondere die Unterstützung bei der Umsetzung vernetzter Radwegeachsen.

## **5. Positionierung des StGB NRW**

Ein wichtiges Anliegen des StGB NRW besteht darin, die Verkehrsfunktion der öffentlichen Flächen gleichberechtigt für alle Verkehrsarten zu gewährleisten. Die Stadt wird als grüner und vitaler Lebens- und Bewegungsraum gestaltet, indem ein Großteil des Binnenverkehrs zu Fuß und vor allem mit dem Fahrrad erfolgt.

Deswegen plädiert der StGB NRW dafür, bei Straßen, Knotenpunkten, Plätzen und Grünanlagen neben der Verkehrsfunktion auch wieder die Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion zu stärken. Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung kann so eine Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die Grundansprüche an Wohnverträglichkeit, Aufenthaltsqualität und Gesundheit erfüllt.