

Standpunkt

Individuelle Mobilität im Wandel

Trotz der hohen Bedeutung des Pkw-Verkehrs werden die Forderungen nach Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) immer lauter, um Treibhausgase, Luftverschmutzung, Lärm, Flächenverbrauch, Unfälle und Stau wirkungsvoll zu bekämpfen. Gleichzeitig nimmt die Mobilitätsnachfrage vielerorts zu. Dem Auto wird zukünftig eine veränderte Rolle zugeschrieben, vor allem als Baustein intermodaler Reiseketten oder – in Form von Carsharing – als Ergänzung zum ÖPNV. Auch der Radverkehr hat – insbesondere auf Kurzstrecken – noch Entwicklungspotenzial.

Fakten

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) werden 90 Prozent aller Wege in Deutschland individuell zurückgelegt. Hauptverkehrsmittel stellt der MIV dar, auf den 57 Prozent aller Wege und sogar 75 Prozent aller zurückgelegten Kilometer entfallen. An zweiter Stelle liegt das Zufußgehen mit einem Wegeanteil von 23 Prozent, deutlich vor dem Fahrrad (11 Prozent) und dem ÖPNV (10 Prozent). Die große Bedeutung des MIV zeigt sich auch in der hohen Pkw-Ausstattung von Haushalten: 78 Prozent verfügen über mindestens einen Pkw. Deutlich höher ist diese Quote in den Kleinstädten und Dörfern des ländlichen Raums (90 Prozent), deutlich geringer in den Metropolen (57 Prozent).

ADAC-Standpunkt

Der ADAC versteht sich als multimodaler Mobilitätsdienstleister, dem es darum geht, eine sichere, umweltfreundliche, bedarfsgerechte und bezahlbare Mobilität in all ihren Facetten zu ermöglichen. Verkehrspolitische Maßnahmen sollten daher die vorhandenen Kapazitäten aller Verkehrsträger effizient nutzen, die Verkehrsmittel intelligent vernetzen, ihre jeweiligen Stärken herausstellen und Mobilität als einen wesentlichen Beitrag der Lebensqualität verstehen.

Allen Unkenrufen zum Trotz wird das Auto – nicht nur auf dem Land – auch zukünftig das wichtigste Verkehrsmittel bleiben. In den Innenstädten wird das Auto aber langfristig eine veränderte Rolle spielen. Gefragt sind umweltfreundliche Antriebe, dynamisches Routing, vernetzte Fahrzeuge, moderne Fahrerassistenzsysteme und „kollektive“ Nutzungskonzepte wie Carsharing, Fahrgemeinschaften oder flexible Fahrdienste.

Auch der Umgang mit Parkraum muss effektiver werden. Gefragt sind innovative Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung und Lösungen, die auch das private Stellplatzangebot einbeziehen. Auch P+R und eine Verlagerung des Straßenparkens in Parkhäuser können dabei hilfreich sein.

Auch der ÖPNV muss sich wandeln und „individuellere“ Reisen ermöglichen. Eine große Chance bietet hierbei die Digitalisierung, die Menschen darin unterstützen kann, ihre individuellen Transportketten durch entsprechende Apps je nach Priorität immer wieder neu zusammen zu stellen. Der ADAC begrüßt die Digitalisierung im Verkehr, wenn sie unter Wahrung des Datenschutzes und der Datensicherheit dazu beiträgt, den Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr besser zu vernetzen bzw. flexible Bedienformen im Umland der Städte und im ländlichen Raum ermöglicht.

Mehr als die Hälfte aller Berufspendler in Deutschland legen – meist mit dem Auto – Wege unter 10 Kilometer zurück. Damit bietet das Fahrrad ein hohes Potenzial, um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen. Wie die deutschen „Fahrradhochburgen“ bewiesen haben, lässt sich durch eine konsequente Radverkehrsförderung ein Viertel bis ein Drittel aller Wege auf das Fahrrad verlagern. Vor allem im Pendlerverkehr gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung durch die wachsende Marktdurchdringung des Pedelecs.

Die sozialste, flexibelste und spontanste Form der Fortbewegung stellt der Fußverkehr dar. Da er niemanden von der Mobilitätsteilhabe ausschließt, kommt er vor allem Menschen ohne Pkw-Zugang zugute. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels muss Barrierefreiheit in der Verkehrsplanung zukünftig eine wichtigere Rolle spielen.