



2018

Liberaler Senioren Initiative Baden-Württemberg e. V.

Mobilität



Auf einen Blick

- In der Zukunft wird es eine Vielzahl von Möglichkeiten geben, Ziele sowohl in den Ballungsräumen - Mannheim-Rhein-Neckar, Karlsruhe und Stuttgart - als auch im weniger verdichteten im ländlichen Raum zu erreichen.
- Entscheidend wird dabei sein, welches das richtige Verkehrsmittel ist, um unter Berücksichtigung individueller Präferenzen bestimmte Wege zurückzulegen.
- Alle Mobilitätskonzepte für die Städte und die Regionen müssen die Optionsvielfalt und Intermodalität ermöglichen.
- Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer müssen ihre Ziele besser als bisher erreichen können - durch Steigerung der Qualität und Quantität der Netzichte; der Taktfrequenz des öffentlichen Personenverkehrs; der Qualität und Quantität der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.
- Auf ideologische Bevorzugungen und Benachteiligungen ist dabei zu verzichten.

Mobilität, Verkehr und Infrastruktur

Mobilität und Verkehr

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und für jegliche gesellschaftliche Aktivitäten zwingend notwendig. Ortsveränderungen und Bewegungen sind konstituierende Bestandteile des menschlichen Handelns. Sie stehen ganz allgemein für

„**Leben**“. Die Mobilität von Personen und Gütern ist die unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren und das Wachstum einer modernen Gesellschaft mit einer hochgradig arbeitsteiligen, räumlich differenzierten und global agierenden Volkswirtschaft.

Unter dem Begriff **Mobilitätsbedarf** verstehen wir alle Aktivitäten, die auf einen äußeren, ergebnisorientierten Zweck ausgerichtet sind, wie Arbeitsweg, Einkauf, Arztbesuch. Unter dem Begriff **Mobilitätsbedürfnisse** verstehen wir alle Aktivitäten, die einem Selbstzweck dienen: Urlaubsreisen, joggen, zum Spaß herumfahren. Es ist anzunehmen, dass die Bedeutung dieser **Mobilitätsbedürfnisse** bisher unterschätzt wurde.

Mobilität ist ein primäres Bedürfnis wie andere Bedürfnisse auch, etwa Sozialkontakt oder Essen und Trinken. Der Staat hat ohne Wenn und Aber die Pflicht, jedem Bürger ein Recht auf Mobilität zuzugestehen und zu gewährleisten, egal ob es sich um **Mobilitätsbedarf** oder **Mobilitätsbedürfnis** handelt. Extreme Formulierungen

wie „Freie Fahrt für freie Bürger“ (ADAC) oder „Mobilität: vom Grundbedürfnis zum Grundrecht“ sind genauso wenig zielführend wie der Slogan „Weniger Verkehr durch weniger Mobilität“ (Grüne Partei) oder „Mobilität, so wie wir sie heute praktizieren, ist nicht zukunftsfähig“ (Altbundespräsident Köhler) oder auch „Wirklich zukunftsfähige Mobilität ist nur vermiedene Mobilität“. Halten wir fest: Mobilität steht für das menschliche Bedürfnis, einen Ortswechsel vorzunehmen, also einzukaufen, zur Schule zu gehen, zur Arbeitsstelle zu kommen, Freunde und Verwandte zu besuchen oder in den Urlaub zu fahren.

Verkehr beschreibt die Mittel, um diese Grundbedürfnisse umzusetzen. Mobilität benötigt Verkehrsmittel, Verkehrswege, Verkehrsregeln und Verkehrsinfrastrukturen, denn ohne sie bewegt sich nichts. Kurz gefasst: **Verkehr** ist das Instrument, das die Mobilität ermöglicht. Wir alle sind von Kindesbeinen an verkehrlich unterwegs, zuerst zu Fuß, um danach alle Verkehrsmittel - einschließlich zum Flugzeug - kennenzulernen. Somit sind wir eine hochmobile Gesellschaft. Wir sind mit jedem Verkehrsmittel vertraut und verstehen uns daher als Verkehrsprofis. Diese gefühlte Kompetenz und eine persönliche Betrof-

fenheit sorgen dafür, dass wir zu jedem verkehrspolitischen Thema eine feste Meinung haben. So sind wir als Fußgänger für eine 30 km/h-Zone und als Autofahrer strikt dagegen.

Ziel einer staatlichen Verkehrspolitik ist es, durch vorausschauende Planung die Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen, welche die gewünschte ökonomische, soziale und ökologische Weiterentwicklung einer Gesellschaft ermöglicht. Immer wichtiger wird es, einen nachhaltigen, umweltfreundlichen Verkehr sicherzustellen. Unsere moderne Mobilität ist in zunehmendem Maße von den negativen Folgen auf die Umwelt belastet: Unfällen, Stau-Problemen, Schadstoffen und Lärm. Alle diese negativen Begleiterscheinungen verursachen enorme Kosten.

Die Verkehrspolitik sollte zudem eine soziale, regionale und intergenerative Gerechtigkeit gewährleisten. Die OECD hat Ende der 90iger Jahre konkrete Leitlinien für verkehrspolitisches, verkehrsplanerisches und verkehrswissenschaftliches Handeln aufgestellt. Die Staaten werden darin aufgefordert, die grundsätzlichen Verkehrsbedürfnisse von unterschiedlichen Personengruppen zu sichern, wie z.B. Frauen, Kinder, Senioren, sozial benachteiligte und behinderte Personen und Personen, die auf dem Land wohnen.

Wir reisen zwar viel mehr Kilometer als früher - aber nach dem „Gesetz des konstanten Reisezeitbudgets“ wenden wir dafür täglich nur etwa eine Stunde auf. Und das seit vielen Jahrhunderten.

Der ältere Reisende erwartet eine sehr gute Information für seine Reiseplanung, über Fahrzeiten und Tarife und eine barrierefreie, sichere Beförderung zu fairen tariflichen Konditionen.

Mobilitätsbedürfnis

Mobilitätsbedürfnis

Untersucht man das Mobilitätsverhalten von verschiedenen Kulturen, Jahrhunderten, Städten und sozialen Schichten, dann zeigt sich überall und übereinstimmend: Im Durchschnitt legen alle Menschen in allen Zeiten und Ländern drei bis vier Wege täglich zurück und im Durchschnitt benötigen die Menschen ungefähr eine Stunde oder etwas mehr, um Mobilitätsbedarf und -bedürfnisse zu befriedigen. Der gemittelte Zeitbedarf ist über alle Zeiten und Standorte überraschend stabil. Die Fachleute sprechen dabei vom „Gesetz des konstanten Reisezeitbudgets“. Die in

dieser Zeit mit diesem Zeitbudget zurückgelegten Entfernungen sind im vergangenen Jahrhundert bzw. Jahrzehnten fast in der ganzen Welt deutlich angestiegen. Mit den neuen Verkehrsmittel wie Eisenbahn, Bus, Pkw und Flugzeug kam es zur enormen Zunahme der Verkehrsleistungen (Personenkilometer Pkm).

In der Bundesrepublik Deutschland kam es seit 1950 bei leicht gestiegener Bevölkerung zu einer Verzehnfachung der gefahrenen Kilometer. Was können wir daraus folgern? Die Menschen haben heute die gleichen Bedürfnisse (Mobilität) wie die Men-

schen früher. Wir wollen oder wir müssen heute viel weiter fahren, um unsere Bedürfnisse zu befriedigen. Offensichtlich hat sich die räumliche Struktur unserer Fahrziele verändert. Wohnort und Arbeitsort sind sehr viel weiter entfernt als früher. (Absurde Beispiele für eine räumliche Trennung: Gesamtschulen mit sehr großem Einzugsgebiet und eintausend Schülern und Vorstadtsiedlungen im Bungalow-Stil und „grünen Wäldern.“). Aus vielerlei Gründen ist Deutschland zu einer hochmobilen Gesellschaft geworden. Ausdruck dieser Mobilität sind die 42 Mio. Personenkraftwagen für 82 Mio. Einwohner. 58 % aller Wege werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt.

Mobilitätsverhalten

Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten im Alter

Ältere Menschen stehen vor der Herausforderung und der Entscheidung, sich neu zu orientieren. Die Unterschiede zwischen den älteren und jüngeren Personen in Bezug auf Verkehrswege, Verkehrshäufigkeit und Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich durch den Wegfall der Berufstätigkeit durch andere Freizeitinteressen und durch zunehmende körperliche Einschränkungen. Senioren sind aber aufgrund der Änderung des Lebensstils und besserer Gesundheit mobiler als noch vor 10 Jahren. Immer mehr Menschen werden älter und wollen bis ins hohe Alter mobil bleiben, um an familiären, gesellschaftlichen, kulturellen, sozialen und sportlichen Ereignissen aktiv teilzuhaben. Dabei sind die Mobilitätsbedürfnisse wie Einkäufe etwa gleich. Doch die Mobi-

litätsbedürfnisse durch Freizeit, soziale Aktivitäten und Urlaub nehmen jedoch signifikant zu. Durchgeführte Studien zum Mobilitätsverhalten der Älteren ergibt eine Zunahme der Autobenutzung (**M**otorisierter **I**ndividualverkehr **MIV**). Das eigene Auto steht für Unabhängigkeit, Bequemlichkeit und Flexibilität. Alternativ gibt es den öffentlichen Personennahverkehr (**ÖPNV**).

Doch die Optionen, den ÖPNV nicht zu nutzen, sind vielfältig. Die verbreitete Unzufriedenheit mit dem ÖPNV liegt grundsätzlich darin, dass das öffentliche Reisen wesentlich stärker fremdbestimmt ist als die individuelle Mobilität. Der ältere Reisende erwartet eine sehr gute Information für seine Reiseplanung, über Fahrzeiten und Tarife und eine barrierefreie, sichere Beförderung zu fairen tariflichen Konditionen.

Des Weiteren erwartet der ältere ÖPNV-Nutzer eine Verbesserung in der Beschilderung und Information im Bus bzw. in der Bahn und höheren Komfort. Eine immer größere Bedeutung bekommt das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste. Hier ist zu unterscheiden zwischen der individuellen Sicherheit (**safety**) und der Sicherheit vor potenziellen externen Übergriffen (**security**). Bei der „security“ sind vor allem die Haltestellen und Bahnhöfe vorrangig. Besonders ist zu betonen, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Senioren sehr vielfältig und nicht deckungsgleich mit den Bedürfnissen von Mobilitätsbehinderten Personen sind. So steht für den Mobilitätsbehinderten vor allem die physische Erreichbarkeit im Fokus. Bei den nicht behinderten Senioren sind andere Nutzungszeiten zu beachten.

Verkehrsmittelwahl der Stadtbewohner

- 32 % PKW
- 38 % ÖPNV (Tram Bus)
- 3 % Bahn
- 6 % mot. Zweirad
- 20 % zu Fuß
- 1 % Sonstiges



Öffentlichen Personenverkehrs. Eine DIN-Norm nennt die Qualitätskriterien, die an den ÖV und besonders an den Öffentlichen

Verkehrsmittelwahl der Landbewohner

- 43 % Pkw
- 23 % zu Fuß
- 13 % Pkw-Mitfahrer
- 13 % Fahrrad,
- 7 % ÖPNV
- 1 % mot. Zweirad

Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Eine Erklärung für die verbreitete Unzufriedenheit mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) liegt - wie bereits erwähnt - vermutlich darin, dass das öffentliche Reisen stärker fremdbestimmt ist als die individuelle Mobilität. Daneben hat der Nutzer auch eine Erwartung an die Transportqualität des

Personennahverkehr (ÖPNV) gestellt werden. Nach denen bewertet ihn auch der Kunde (Nutzer).

Die Qualitätskriterien sind Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit (Zeittakt, Beförderungsdauer), Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse. Die Zufriedenheit des Kunden wird durch die Diskrepanz zwischen der Erwartung und der Wirklichkeit gemessen. Bei einem Großteil der Bevölkerung ist der ÖV nicht die erste gewählte Mobilitätsoption. Das schlechte Image des ÖPNV wird geprägt durch die Meinung "Nur Auszubildende, Alte, Arme und Ausländer", die **Zwangs-kunden** genannt werden, nutzen Busse und Bahnen. Dennoch gibt es besonders in den städtischen Ballungsgebieten einen beträchtlichen Anteil an Fahrgästen, **Wahlfreie** genannt-, die sich bewusst für den ÖPNV entscheiden. Gründe dafür sind: Vermeidung der Parkplatzsuche, preiswerter als die Vollkosten eines eigenen Pkws, man muss nicht selbst fahren und kann die Zeit sinnvoller nutzen. Die Herausforderung des ÖPNV ist es, durch Verbesserung des Angebots und der Qualität den Anteil der wahlfreien Kunden deutlich zu erhöhen. Diese Kunden erwarten ein nutzerfreundliches Transportsystem. Wesentlich dabei ist es, eindeutige und zuverlässige Informationen während der gesamten Reisekette zu liefern, also vor dem Antritt der Reise, während der Reise und nach der Reise.

So führen Echtzeit-Abfahrtsanzeigen an den Haltestellen und Standortsanzeigen im Fahrzeug zu einer höheren Nutzerfreundlichkeit. Ein besonders sensibler Punkt bezüglich der Nutzerfreundlichkeit ist der Fahrscheinwerb. Der Nutzer will ein einfaches, verständliches und gerechtes Tarifsystem. Er will einen günstigen Preis und ein einfaches Preissystem. Der Kauf eines Fahrscheins an einem Automaten darf nicht so kompliziert sein, dass man für den Nutzer Bedienungskurse anbieten muss.

Mobilität und Verkehr – Gegensatz Stadt vs. Land

Der Staat hat die Pflicht, für alle Bürger, ob Stadtbewohner oder Landbewohner, die gleichen Rahmenbedingungen bezüglich der Mobilität zu schaffen. Die Verkehrsprobleme des Großstädtlers sind Staus und Parkplatznot. Auf dem Land sind es unzureichende öffentliche Verkehrsmittel, Durchgangsverkehr mit hohen Geschwindigkeiten,

Verkehrslärm und Unterversorgung bezüglich fehlender vor-Ort-Infrastruktur wie Arzt, Apotheke, Schule, Grundversorgung. Das Fehlen der örtlichen Versorgungsinfrastruktur und das Fehlen der notwendigen Verkehrsinfrastruktur ist ein nachhaltiges Ärgernis der Bürger, die im ländlichen Raum wohnen.

Die Verkehrsmittelwahl im ländlichen Raum zeigt den Unterschied zwischen Stadt und Land. Die Verkehrsmittelwahl nach Anteil an allen Wegen der Landbewohner: 43 % Pkw, 23 % zu Fuß, 13 % Pkw-Mitfahrer, 13 % Fahrrad, nur 7 % mit ÖPNV und 1 % mit dem motorisierten Zweirad. Etwa die Hälfte aller Wege werden im Wohnort zurückgelegt. Die Nutzung des Fahrrads ist regional sehr unterschiedlich, je nach Siedlungsstruktur, Topografie und Kultur wird mehr oder weniger fahrradgefahren: Der Verkehrsanteil beträgt im Münsterland ca. 30,5 % und im Saarland 3 %. Der Pkw wird sehr häufig verwendet. Nachbarn ohne eigenen Pkw, Kinder und Senioren sind sehr häufig von Pkw-Besitzern (Eltern, Nachbarn, Freunde) abhängig. Der **ÖPNV** hat nur eine Nischenfunktion. Je nach der Gegend werden nur 3 %



bis 10 % aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Befragungsergebnisse zeigen, dass die Bürger der kleineren Orte mit dem ÖPNV und ganz allgemein mit dem ÖV unzufrieden sind.

Es ist der Traum des modernen Menschen, vom Land in die Stadt zu ziehen, damit er später als Senior die Chance hat, von der Stadt aufs Land zu ziehen.
Alec Guinness 1914–2000

Verkehrsinfrastruktur

Das Transportwesen und damit der Verkehr sind so alt wie die Landwirtschaft und der Bau von Hütten und Häusern.

Lasten wurden an Land mit Händen, auf dem Rücken oder dem Kopf transportiert und erste Transportmittel wie Tragegestänge, Schlitten oder Rollen eingesetzt. Erste primitive Boote, Einbäume und Flüsse wurden genutzt. Vor einigen tausend Jahren haben die Menschen die ersten Kanäle gebaut. Vor einigen Jahrhunderten war ganz Europa von Kanälen durchzogen, um Waren und Personen über weite Entfernungen zu befördern. Große und schwere Lasten konnten von Menschen oder Zugtieren mit geringen Antriebsleistungen durch Ziehen, Rudern oder Staken befördert werden. Vierräderige Holzwagen, die sich auf Schie-

nen bewegten, wurden lokal begrenzt oder im Bergbau eingesetzt.

Die nicht ausgebauten Straßen und Wege waren für den Warenverkehr nicht geeignet. Mit der Erfindung der Eisenbahn ließ die Bedeutung der Kanäle schnell nach. Erste verkehrspolitische Entscheidungen wurden durch die Festlegung der Schienensysteme und Spurweiten getroffen.

Um 1800 waren die Straßennetze in Europa schlechter ausgebaut als zur Römerzeit.

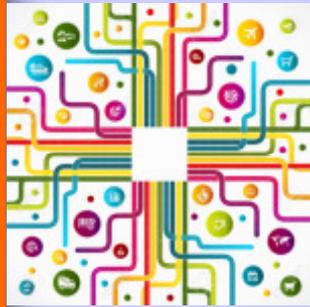
Gegenüber dem Schienenverkehr haben Wege und Straßen einige Vorteile: Jedes Haus, jede Werkstatt und jede Fabrik sind erreichbar. Sie sind billiger zu bauen, große Höhenunterschiede können leicht überwunden werden. Und es lassen sich die verschie-

densten Fahrzeuge (Fahrrad, Motorrad, Pkw, Bus, Lkw) einsetzen.

Das Straßennetz in Deutschland gewährleistet auch die einfache und schnelle Zufahrt von Nutzfahrzeugen: Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Lieferwagen, und Müllabfuhrsysteme.

Doch die beginnenden Funktionseinschränkungen des Straßennetzes durch eine Überlastung mit Staus, eine kontinuierliche Unterfinanzierung, gesellschaftliche Widerstände gegen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und durch falsche oder **zögerliche politische Entscheidungen lassen Verkehrssituation in Deutschland und speziell in Baden-Württemberg sehr schlecht aussehen.**

Es sind also Defizite bei der Verkehrsinfrastruktur festzustellen.



Mit der Verkehrssituation in Baden-Württemberg ist es schlecht bestellt.

Warum?

- **Überlastung mit Staus**
- **Kontinuierliche Unterfinanzierung**
- **Gesellschaftliche Widerstände gegen Infrastrukturmaßnahmen**
- **Zögerliche politische Entscheidungen**
- **Komplizierte Genehmigungsverfahren: ein Planfeststellungsverfahren dauert u.a. wegen Umweltprüfungen Jahre**

Auswirkungen und Kosten des Verkehrs

Der erste bemerkenswerte Eingriff der Politik in die Verkehrsinfrastruktur erfolgte 1880 mit der Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen. In der Zeit von 1949 bis 1970 wurde

fördert. Dieser Ausbau war der anerkannte Konjunkturmotor.

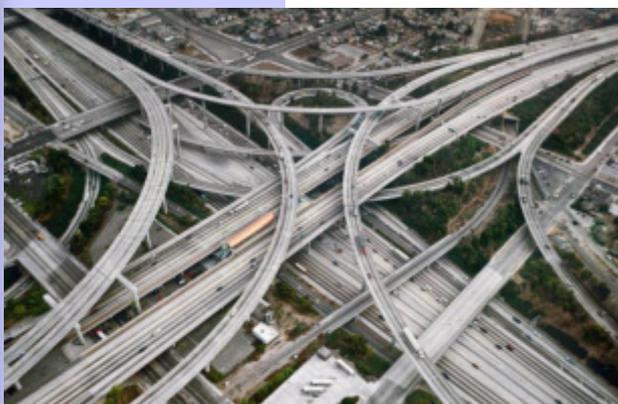
Ab den 70ern kamen den Politikern und Bürgern die Kosten der Massenmotorisierung und die automobilbedingte Luftverschmutzung ins Bewusstsein, sodass man sich verstärkt um die Verkehrspolitik kümmerte. Der Verkehrssektor wurde aufgrund der hohen Mittelbindung, der langfristigen Nutzungsdauer der Infrastruktur, der Bedeutung für die Konjunktur und der Umwelteinflüsse einer der ersten Bereiche, die zum Objekt öffentlicher und politischer Planung wurden.

Eine integrierte Verkehrsplanung wird als eine ge-

meinsame Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger, der Stadtentwicklung, der Umweltaspekte und des Verkehrs ganz allgemein angesehen.

Damit steigert sich die Komplexität der Planungen. Drei Entwicklungsziele sind dabei zu beachten:

- **Soziale Aspekte** (Mobilität sichern und verbessern, auch der älteren Bürger)
- **Ökonomische Aspekte** (Verkehrsangebot erhöhen, einseitige Abhängigkeiten vermeiden, Infrastruktur erhalten, Finanzierbarkeit gewährleisten)
- **Ökologische Aspekte** (Energieverbrauch, Schadstoffbelastung, CO₂-Reduktion, Flächenverbrauch,...)



das Straßennetz sehr stark ausgebaut und die Pkw-Motorisierung als sozialer Stabilitätsfaktor ge-

Verkehrsinfrastruktur ist unterfinanziert

Die Verkehrsinfrastruktur betrifft die institutionellen und organisatorischen Aspekte innerhalb von oder zwischen den Verkehrssystemen, damit sind

- Verkehrswege,
- Verkehrsleitsysteme,
- Verkehrsregeln,
- Umsteigemöglichkeiten (z. B. Umsteigen von Pkw zur Bahn,...) gemeint.

Die Verkehrsinfrastruktur betrifft alle Verkehrssysteme, also

- Straßenverkehr,
- Schienenverkehr,
- Luftverkehr und
- Schiffsverkehr.

Die Verkehrsinfrastruktur ist der wichtigste Bereich der Verkehrspolitik.

Eine gute Verkehrsinfrastruktur wird als **der Standortvorteil** und als Wachstumsmotor angesehen. Das geschätzte Bruttoanlagevermögen der deutschen Verkehrsinfrastruktur soll 800 Milliarden € (800 000 000 000 €) betragen.

Obwohl die Zahl gigantisch ist, so sind alle Wissenschaftler und Experten der Überzeugung, **dass die Ver-**

kehrsinfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert ist.

Eine weitergehende, ausreichende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die allgemeinen Haushaltsmittel von Bund und Ländern ist aufgrund der politischen Konstellation nicht denkbar. Die Mineralölsteuer diente ursprünglich dem Bau und dem Erhalt des Straßennetzes. Durch die Steuerreformen der letzten Jahrzehnte ist sie jedoch zu einer ökologischen Lenkungssteuer geworden (5 Mark für 1 Liter Benzin als wichtigste Forderung des Jahres 1998 der Grünen).

Die chronische Unterfinanzierung der Infrastruktur wird ein wenig gemildert durch Public Private Partnerships für die Erhaltung und den Ausbau des Straßennetzes ohne größere Beanspruchung des Etats. Neben der finanziellen Unterversorgung gibt es auch große Probleme beim gesamten Genehmigungsprozess. Das strukturelle

Problem der überregionalen Verkehrsplanung zwischen Bund und Länder besteht in dem Verfahren, dass die Aufnahme der Projekte in den Bundeswegeplan und die Reihenfolge ihrer Realisierung von politischen Verhandlungen zwischen Bund und Ländern abhängig ist.

Vielschichtige Probleme in Entscheidungsprozessen, Planungs- und Genehmigungsverfahren führen oft zu unnötigen Verspätungen. Verschärft wird die Situation durch überbordenden Arten- und Umweltschutz und durch die Möglichkeiten der Verbandsklagen. Weniger politische Weltanschauungen, weniger Ideologie und strikte volkswirtschaftliche Effizienzkriterien würden dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschleunigen. Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen betreffen nicht nur den Straßenverkehr, sondern auch den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und die Luftfahrt.



Kosten / Nutzen des Verkehrs

Die moderne Mobilität ist in zunehmenden Maße mit negativen Wirkungen auf die Umwelt, mit Lärm, Unfällen, Zeitverlusten und Kosten verbunden.

Bei den Kosten sollte man zwischen

- internen, eigenen Kosten und den
- externen Kosten unterscheiden.

Interne, eigene Kosten sind z.B. die Gesamtkosten zum Betrieb eines eigenen Fahrzeugs – also €/km oder die Fahrpreise.

Externe Kosten sind die Kosten, die von einem persönlich verursacht, aber von anderen getragen werden). Schlechte Luft erzeugt Atemwegserkrankungen, Lärm kann zu Schlafstörungen führen, verschmutzte Böden und Gewässer müssen gereinigt werden – viele wirtschaftliche Aktivitäten verursachen Kosten für Umwelt und Gesundheit, für die häufig nicht der Verursacher, sondern die Allgemeinheit aufkommt. Neben den externen Kosten sind auch **ex-**

terne Nutzen zu berücksichtigen, z. B. die Trennwirkung im Brandschutz, Nutzen für Verteidigung und Bevölkerungsschutz oder Nutzen in Notfällen (rascherer Notfalltransport) so wie die Möglichkeit der Nutzung als Veranstaltungsfläche (Marktplätze). Auch die Verlagerung von Verkehrsströmen von einem Verkehrsträger auf einen anderen (etwa von der Straße auf die Schiene) kann zu positiven Wirkungen auf Umwelt, Energieverbrauch usw. führen.

- Weniger politische Weltanschauungen,
- weniger Ideologie und
- strikte volkswirtschaftliche Effizienzkriterien würden dringend notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschleunigen

Das Empfinden von Sicherheit im öffentlichen Verkehr.

Das Sicherheitsempfinden der Kunden im öffentlichen Verkehr hat sich in den letzten Jahren leicht verbessert, und 92 % aller Befragten fühlen sich im Transportmittel sicher oder sehr sicher.

Es ist damit deutlich besser als aus vielen Horrormeldungen der Presse hervorgeht. Dennoch wünschen sich die Fahrgäste ein Alkoholverbot in Busse und Bahnen. Während sich die Fahrgäste im Transportmittel sicher sehen, so ist das Sicherheitsgefühl in Bahnhöfen und an Haltestellen geringer. Hier fühlen sich 27 % aller Fahrgäste unsicher.

Diese ängstlichen 27 % bedürfen der besonderen Aufmerksamkeit, denn im Zweifelsfall gibt das Gefühl den Ausschlag, ob jemand den öffentlichen Verkehr nutzt oder meidet.

Barrierefreiheit

Barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr

Ein wichtiger Teilaspekt des nutzerfreundlichen ÖPNV ist die Barrierefreiheit, hier besonders für

- Eltern und Großeltern mit Kleinkindern,
- Menschen mit Behinderung und
- Senioren.

Der demografische Wandel sorgt für immer größere Bedeutung der Barrierefreiheit. In Zukunft wird es mehr mobile Senioren geben. Diese Senioren werden mehr Freizeit- und

Urlaubsaktivitäten entfalten und häufig bis ins hohe Alter mobil bleiben.

Die Zahl der Menschen, die älter als 80 Jahre sind, werden von heute mit 3,6 Mio. Einwohner auf 6 Mio. im Jahr 2020 und über 10 Mio. im Jahr 2050 steigen. Mit zunehmenden Alter nimmt der Anteil Behinderter zu. Zurzeit haben 6,7 Mio. Personen einen Schwerbehindertenstatus in Deutschland.

Barrierefreie Mobilität bedeutet, dass die Haltestellen, die Bahnsteige sowie alle Verkehrsmittel für alle Menschen ohne fremde

Hilfe und auch ohne unzumutbaren Anstrengungen benutzt werden können.

Nicht nur die Senioren erwarten einen preiswerten, sicheren, barrierefreien ÖPNV, der die Mobilitätsbedarfe (Einkauf, Arzt, Sport ...) uneingeschränkt und die Mobilbedürfnisse (Familie, Freunde, Kultur ...) befriedigen. Wenn der ÖV das nicht leisten kann, dann werden die Senioren überwiegend mit dem Auto unterwegs sein. Denn Senioren möchten mehr Freizeit- und Urlaubsaktivitäten entfalten und werden somit häufig bis ins hohe Alter mobil bleiben.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird vor allem als Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage gesehen. Ziel ist es, den Personenverkehr effizienter, sozial- und umweltverträglicher zu gestalten. Häufig wird das Wort Mobilitätsmanagement im Zusammenhang mit den Schlagworten Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung gebracht.

Mobilitätsmanagement umfasst aber mehrere Handlungsbereiche und liegt in der Verantwortung vieler Akteure. Zum Verständnis ist es hilfreich, das Mobilitätsmanagement in zwei Hauptzielerichtungen zu separieren.

Erstens: Mobilitätsmanagement nicht als Verbots- und Begrenzungsinstrument zu sehen, sondern zur Information über die Vielzahl von Verkehrsmitteln.

Das naheliegende, kurzfristige, praktische Mobilitätsmanagement bezieht sich auf die Hilfestellung des Verkehrsteilnehmers

bei der Auswahl des günstigsten Verkehrsmittels. Bei diesem praktischen Ansatz wird auf eine umfassende Information über alle Verkehrsmittel gesetzt.

Hier soll es nicht darum gehen, den Individualverkehr mit dem eigenen Auto zu verhindern, sondern unter der Vielzahl von Möglichkeiten das richtige, optimale Verkehrsmittel zu finden.

Der Übergang vom Mobilitätsmanagement zum Marketing einzelner Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände sind fließend. Wesentliches Unterscheidungsmerkmal ist die Ganzheitlichkeit der Betrachtungsweise, die alle Verkehrsträger integriert. Dabei sollen die neuen Mobilitätskonzepte aufgezeigt werden. Hierbei unterscheidet man verschiedene Integrationsstufen:

Monomodales Mobilitätsmanagement, bei dem für alle Wege nur ein einziges Verkehrsmittel gewählt wird.

Intermodales Mobilitätsmanagement verknüpft unterschiedliche Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.

Beim **multimodalen Mobilitätsmanagement** nutzt man verschiedene Verkehrsmittel bei unterschiedlichen Wegen. Durch die Zunahme des **M**otorisierten **I**ndividual**V**erkehrs (MIV) ist die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel über die Jahre zurückgegangen. Personen, die sich ein Auto angeschafft haben, nutzen es in aller Regel als Hauptverkehrsmittel, damit werden sie monomodal. Denn ein Auto steht für Unabhängigkeit, Bequemlichkeit und Flexibilität. Es kann sich aber ein neuer Mix an Dienstleistungen für den Kunden ergeben, weg vom konventionellen Fahrzeugbesitz. Nutzung eines Automobils durch CarSharing, Car-together, Kurzeitleasing, Mieten, Fahrgemeinschaften, Gemeinschaftsfuhrpark nach Bedarf oder auch Kombipakete mit ÖPNV oder Bahn.

Zweitens: Mobilitätsmanagement als zentrales Element einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung.

Der vergessene ländliche Raum

Das Stadt-Land-Gefälle bei der Verkehrsinfrastruktur ist in BW zwar nicht so offensichtlich wie in Bayern und im Osten, aber doch bemerkbar.



Die weit vom Ort des Geschehens und untereinander weit entfernten Planungsbeiräte und politisch

Verantwortlichen (Gemeinde, Kreis, Region, Regierungsbezirk, Land und Straßenbauverwaltungen) und die verschiedenen Verkehrsmittelanbieter und Finanzträger sorgen für eine Verkehrsplanung, die die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger nicht zufriedenstellt.

Ortskenntnis, Bedürfnis, und Problembewusstsein sind nicht oder kaum vor-

handen. Die europaweiten Ausschreibungsbedingungen im öffentlichen Verkehr sind auch nicht besonders hilfreich, einen Verkehrslinienbetreiber zu suchen und zu finden.

In vielen Kommunen gibt es einen Bevölkerungsschwund mit sinkenden Steuereinnahmen, der den kommunalen Einfluss vermindert. Auf die Nah-Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad wird in kleineren Orten und Städten nicht ausreichend geachtet.

Die Innerorts- und Außerortsstraßen werden „durchgangsverkehrorientiert“ geplant und ausgeführt. Parallel zur wirklichen Situation wird von einigen politisch

Verantwortlichen das „grüne, natürliche Land-leben“ glorifiziert. Die Gemeinden haben keinen Handlungsspielraum für den Aufbau eines ÖV oder ÖPNV. Sie müssen sich darauf beschränken Erschließungs- und Verbindungsstrecken zu den Nachbarorten und zum nächsten Bahnhof zu ermöglichen. Vielleicht können auch



auf dem Land spezielle CarSharing-Angebote (Tankstelle und örtliche Autohändler als Betreiber) und Bürgerbusse ein geeigneter Lösungsansatz für die unbefriedigende Mobilität in kleineren Orten sein.

Parallel zur sub-optimalen Situation im ländlichen Raum wird von einigen politisch Verantwortlichen das „grüne, natürliche Landleben“ glorifiziert.

Uns Liberalen Senioren ist es sehr wichtig, Kooperationen und Vernetzungen mit anderen Organisationen einzugehen. Wir bauen auf das Engagement der Älteren.

Liberaler Forderungen an die Politik

Mobilität im Alter kann nicht losgelöst von der Mobilität allgemein gesehen werden. Es handelt sich um ein gesamtgesellschaftliches Thema.

Aufgrund des demografischen Wandels nimmt die Zahl der älteren Verkehrsteilnehmer in den verschiedenen Bereichen (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß und Auto) deutlich zu und wird noch weiter steigen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass sich die Seniorenvertretungen auf Landes-, Landkreis-, Stadt- und Gemeindeebene stärker bei diesem Thema einbringen. Uns Liberalen Senioren ist es sehr wichtig, Kooperationen und Vernetzungen mit anderen Organisationen einzugehen. Wir bauen auf das Engagement der Älteren.

Wir warnen aber auch vor der Abwälzung einzelner Schritte in Richtung einer zukunftsorientierten Mobilität für Ältere auf das Ehrenamt.

Zielsetzung

- Mobilität spielt eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft.
- Für ältere Menschen bedeutet mobil sein: selbstständig bleiben, die Bindungen im Familien- und Freundeskreis erhalten und weiter am öffentlichen Leben teilhaben.
- Mobilität ist ein Stück Lebensqualität und wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Selbstständigkeit.
- Daher wollen ältere Menschen lange mobil bleiben - ob mit Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto.

- Die Altersgruppe der über 60-Jährigen nimmt immer weiter zu. Damit steigt der Anteil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf sichere, attraktive und barrierefreie Fußwege und einen funktionierenden ÖPNV angewiesen sind.
- Der öffentliche Verkehr, Fahrrad- und Fußwege weisen oft Hindernisse auf, die Mobilität erschweren oder gar verhindern.
- Für aktive Senioren heißt seniorengerechter Verkehr deshalb,
 - den Verkehr sicherer,
 - barrierefreier und
 - einfacher zu machen und sich für
- lebendige Wohnquartiere einzusetzen, die es älteren Menschen ermöglichen, auch ohne lange Wege am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

