

# Die Zukunft der Mobilität

... muss heute beginnen, um 2030 zu greifen!

Thomas J. Mager

*Mobilität wird auch in Zukunft ein Grundbedürfnis aller Menschen sein, aber sie wird anders aussehen als heute. In der Stadt wird Mobilität mehr und mehr „sexy“ und auf dem Land nicht zuletzt aufgrund des demographischen Wandels immer mehr „unsexy“. Elektromobilität wird nicht das alleinige Allheilmittel sein. Und: nachhaltige Mobilität braucht neue Finanzierungsmodelle.*

Mobilität wird in der Zukunft verkehrsmittelneutral gedacht und nachgefragt, die Fixierung auf bestimmte Verkehrsmittel oder Fortbewegungsarten wird stark rückläufig sein, was zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel und insbesondere der Infrastruktur führt. Darf Mobilität in Zukunft dann noch gleichgesetzt werden mit dem motorisierten Individualverkehr? Bedeutet das nun, dass nach der Energiewende nun auch die Zeit gekommen ist, die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende einzuläuten? Müssen jetzt alternative Mobilitätskonzepte forciert werden, vor allem bezüglich der Verkehrsmittelwahl, sprich der kombinierten Nutzung der ganzen Palette der Mobilitätsangebote (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Bike- und CarSharing sowie Bus- und Bahnfahren)?

Mobilität wird auch im Jahre 2030 Grundbedürfnis aller Menschen sein, aber sie wird anders aussehen als heute: intelligenter, sauberer und stadt- und klimaverträglicher. Individuelle Mobilität wird weiterhin eine große Rolle spielen, doch mit welchen Verkehrsmitteln? Welche Bedeutung wird das Auto haben, wird es sich neu erfinden, um beliebtestes Verkehrsmittel zu bleiben oder wird es nur noch regional bedeutsam sein? Welche Rolle wird der ÖPNV einnehmen – wird er zu einer Randerscheinung degenerieren oder wird er der Mobilitätsdienstleister im Schulterschluss mit öffentlichen Fahrrad- und Autoverleihsystemen sein? Was werden die Rand- oder Rahmenbedingungen der Zukunft sein: Wird zunehmender Wohlstand die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger/innen weiter erhöhen? Führen demografische Veränderungen zu neuen Mobilitätsansprüchen?

Zurzeit wird Mobilität in erster Linie durch den motorisierten Individualverkehr dominiert, frei nach dem Motto: „Freie Fahrt für freie Bürger“. Nicht weniger unterwegs sein, sondern anders sprich intelligenter, das ist die Herausforderung der Zukunft – wir werden spontaner entscheiden, wann und wo wir mobil sein möchten und auch mit welchem Verkehrsmittel. Die durch die Atomkatastrophe von Fukushima ausgelöste Energiewende hat zu einem wachsenden Bewusstsein für die Endlichkeit von Ressourcen wie Erdöl, Kohle etc. geführt. Die Zeit ist nun gekommen, auch eine Verkehrs- bzw. Mobilitätswende einzuläuten sprich alternative Verkehrskonzepte müssen forciert, sowohl bezüglich der Antriebsart und vor allem aber bei der Verkehrsmittelwahl, sprich der kombinierten Nutzung der ganzen Palette der vorhandenen Mobilitätsangebote.

Gefragt sind neue, nachhaltige und zugleich vernetzte Mobilitätskonzepte, die dem Einzelnen mehr Flexibilität und Individualität im Massenverkehr ermöglichen. D.h. individuelle Mobilität im Jahre 2030 ist nicht mehr durch das eigene Auto gekennzeichnet, sondern durch „geteilte Mobilität“ mit öffentlichen Bahn-, Bus-, Auto- und Fahrradflotten, die allen Bürgern zur Verfügung stehen. Mobilität wird in 20 Jahren verkehrsmittelneutral gedacht und somit auch nachgefragt, die Fixierung auf bestimmte Verkehrsmittel oder Fortbewegungsarten wird stark rückläufig sein, was zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel führt. Schon heute

*Autolib Elektro CarSharing in Paris  
(alle Fotos: T. J. Mager)*



kann bei den unter 30-jährigen der zunehmende Trend zur kombinierten Mobilität signifikant nachgewiesen werden – weg von Auto-Besitzen hin zur intelligenten Nutzung des gesamten Mobilitätsangebotes.

Schon heute erleben wir in vielen anderen Bereichen der Konsumgüterindustrie, welche Möglichkeiten die Digitalisierung von Daten mit sich bringt. Die ersten Verkehrs-Apps bieten schon heute eine neue Sicht auf das Thema Mobilität und eröffnen ganz neuen Nutzergruppen den Bereich des Öffentlichen Verkehrs. In Zukunft wird die Veränderung der technischen Hintergrundsysteme zu weitreichenden Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrsverhalten führen. Ausgehend von der „Karte für alles“ wird die zukunftsweisende Mobilität von Morgen eine vernetzte, nutzungsorientierte „Stand-by-Mobilität Deluxe“ sein, die die Synergien zwischen allen Verkehrsmitteln, sprich des öffentlichen und Individualverkehrs optimal miteinander kombiniert und mit weiteren Nutzungen (soziale Netzwerke etc.) verknüpft. In 20 Jahren werden wir dann über einen elektronischen Mobilitätskompass eines weiterentwickelten vernetzten Handy-Internetmediums – sozusagen eine Art „Face-Mobil“ verfügen, das uns zielsicher von Tür zu Tür bringt und uns die neue Mobilitätswelt schnell, komfortabel und preiswert erschließt. Hierzu werden in der Zwischenzeit ganz neue Geschäftsmodelle entstehen und es wird attraktive nutzungsorientierte Angebote im wieder wachenden Mobilitätsmarkt geben. Das Problem der „letzten Meile“, wie man es aus der Diskussion um die Anbindung von ländlichen Regionen an die Ballungsräume kennt, ist in diesem Umfeld jedoch noch weithin eine Herausforderung.

Ausschlaggebend für eine nachhaltige und Barriere freie Mobilität in den Städten ist es, den Umweltverbund - sprich den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr - zu fördern und den Motorisierten Individualverkehr möglichst zu vermeiden bzw. einzuschränken. Beim Fußverkehr ist auf kurze und barrierefreie Wege zu achten, die zum Zufußgehen einladen. Der Radverkehr benötigt eine bessere Infrastruktur und das bezieht sich sowohl auf die Radwegerrouten regional als insbesondere lokal wie auch auf die Fahrradabstellanlagen in den Innenstädten. Ferner muss ein intensiver Ausbau von öffentlichen Fahrradverleihsystemen mit konventionellem oder elektrischem Antrieb erfolgen. Die Mittlerrolle zwischen allen Systemen kann und muss der ÖPNV übernehmen. Beim ÖPNV ist es vor allem wichtig eine bessere Angebotsausgestaltung, z.B. die optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel, wie z.B. U-Bahn, Tram, Stadt- und Regionalbus, S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress bzw. auch des Fernverkehrs. Das Verkehrsangebot muss stimmig sein, d.h., die Linien müssen im Tagesverkehr (in Ballungsräumen im 15- bis 30-Minuten-Grundtakt bzw. in deren Zentren in einem 10- bzw. 5-Minuten-Takt ggf. durch Überlagerung von mehreren Linien) vertaktet sein. Wichtig je nach Örtlichkeit natürlich darüber hinaus auch ein Abend-, Nacht- und Wochenendlinienverkehr.

In den ländlichen Räumen zeigen sich die Konsequenzen des demografischen Wandels wie z.B., dass Ladengeschäfte schließen, Kindergärten oder Schulen zusammengelegt werden und das öffentliche Nahverkehrsangebot ausgedünnt wird. Das Schrumpfen und Altern der Bevölkerung, der Rückgang insbesondere in den hochmobilen Alterssegmenten der 30-50-jährigen sowie die starke Abnahme junger Menschen bis zum Jahr 2020 stellen die größten Herausforderungen der nächsten 25 Jahre dar. Auswirkungen sind u. a. die Abnahme des Mobilitätsbedarfs in ländlichen und strukturschwachen Gebieten, wodurch hier Mobilitätsangebote noch unwirtschaftlicher werden. Um Mobilitätsangebote in Stadt und Land auch im Zeitalter des demographischen Wandels und leerer kommunaler Kassen aufrecht zu erhalten oder gar weiter zu entwickeln bedarf es neuer Konzepte. Ruf- oder Bedarfsbusse wie PubliCar der PostAuto Schweiz sind eine innovative, personalisierte und flexible Lösung zu Gunsten der breiten Bevölkerung. Es eignet sich sowohl als Alternative zum Linienbetrieb in dünnbesiedelten Gebieten, als auch als Ergänzung zum Linienbetrieb für den kleinstädtischen Raum. Eine Einbettung in das Gesamt-Mobilitätsangebot ist für den Erfolg ausschlaggebend und oft Grundlage für eine Wiederaufnahme eines

## Über die „Stand-by-Mobilität zu „Face-Mobil“?

## „Mobilität in der Stadt“ ist sexy



*BikeSharing in Washington DC*

## Elektromobilität Zauberformel für den ländlichen Raum?

*E-Carsharing-Autos in Brüssel (links), Renaissance der Tram in Strasbourg (rechts)*



späteren Linienbetriebes. Eine Einbettung in das Gesamt-Mobilitätsangebot ist für den Erfolg ausschlaggebend und oft Grundlage für eine Wiederaufnahme eines späteren Linienbetriebes.

Ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger in einem modernen Verkehrssystem ist die Voraussetzung für eine zukunftsfähige und ressourcenschonende Mobilität – Elektromobilität kann hierbei in Zukunft gerade in ländlichen Regionen eine wichtige Rolle übernehmen. Derartige integrierte E-Mobilitätsangebote aufbauend auf neuen Elektro-Fahrzeugkonzepten sowie andere Nutzungsformen eröffnen neue Chancen für die Erreichbarkeit im ländlichen Raum in Verbindung mit den Themen Klimaschutz, Stromnetz und erneuerbaren Energien. Das Problem der „letzten Meile“, wie man es aus der Diskussion um die Anbindung von ländlichen Regionen an die Ballungsräume kennt, ist in diesem Umfeld jedoch noch weithin eine Herausforderung.

## Wie sieht die Zukunft der Mobilitäts-Finanzierung aus?

Die derzeitige Situation der Individualverkehrs- und ÖPNV-Finanzierung ist einerseits gekennzeichnet durch starke Gegensätze und Veränderungen der rechtlichen, wirtschaftlichen, demografischen und vor allem politischen Einflussfaktoren. Die Finanzmittelknappheit bei Bund, Ländern und Kommunen führt zu einem nachhaltigen Rückgang der öffentlichen Gelder für alle Mobilitätsformen. Eine wichtige Forderung für die Zukunft der Mobilität ist daher die Integration von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Finanz- und Förderinstrumentarien, Gesetze und Verordnungen. In diesem Zusammenhang muss auch die Abschaffung der Pendlerpauschale ausdrücklich genannt werden, die äußerst kontraproduktiv ist. Letztlich muss auch für den Individualverkehr endlich eine Nutzerfinanzierung in Form einer Maut im Bereich der Straßenbenutzung für Pkw auf allen Straßennetzen eingeführt werden.

## Neue Ideen braucht das Land!

Hinweise wo die Zukunft der Mobilitätsfinanzierung im Jahre 2030 liegt sind beispielhaft die in anderen EU-Staaten erfolgreich praktizierten Lösungen des Beitragsfinanzierten Nulltarifs in Mittelstädten wie Hasselt in Belgien oder eine an der Anzahl der Einwohner, der Beschäftigten oder der Höhe der Lohnsumme orientierten lokalen ÖPNV-Abgabe (Versement Transport) in Frankreich. Die ungelösten Probleme im Klimaschutz und die ungebremste Verkehrsentwicklung erfordern ein Umdenken über das Tagesgeschäft hinaus. Daher liegt die Zukunft der Mobilitätsfinanzierung 2030 in der Bündelung aller Finanzmittel für ein vernetztes, Nutzer orientiertes und Ressourcen schonendes Mobilitätsangebot, das allen Bürgerinnen und Bürgern kostenfrei zur Verfügung steht, da Umlagefinanziert. Getreu dem Motto „Freie Fahrt für freie Bürger – ist das elektronische „Face-Mobility-Ticket“ die neue Form der kostenlosen bzw. umlagefinanzierten Mobilität im Jahre 2030.

*Thomas J. Mager (geb. 1962) ist Diplom-Geograph, Stadtplaner und Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Schwarzwald-Baar (VSB) in Villingen. Außerdem gibt er im ksv-verlag 3 Buchreihen zum Themenkreis Stadt & Verkehr heraus.*