

Freie Fahrt im Jahr 2030

Mobilität wird auch in Zukunft ein Grundbedürfnis aller Menschen sein. Aber sie wird anders aussehen als heute. Damit sie intelligenter, sauberer sowie stadt- und klimaverträglicher wird – und finanzierbar bleibt –, braucht das Land neue Ideen.

Berufsverkehr in der Stadt: Die Bedeutung des Autos für den Individualverkehr wird in Zukunft abnehmen. Mobilität wird zunehmend verkehrsmittelneutral gedacht werden.



kehr dominiert, frei nach dem Motto: „Freie Fahrt für freie Bürger“. Nicht weniger unterwegs sein, sondern intelligenter, das ist die Herausforderung der Zukunft – wir werden spontaner entscheiden, wann und wo wir mobil sein möchten und auch mit welchem Verkehrsmittel. Nach der Energiewende ist nun die Zeit gekommen, auch eine Verkehrs- bzw. Mobilitätswende einzuläuten. Alternative Verkehrskonzepte müssen forciert werden, sowohl bezüglich der Antriebsart, vor allem aber bei der Verkehrsmittelwahl spricht der kombinierten Nutzung der ganzen Palette der Mobilitätsangebote.

Individuelle Mobilität im Jahr 2030 ist nicht mehr durch das eigene Auto gekennzeichnet, sondern durch „geteilte Mobilität“ mit öffentlichen Bahn-, Bus-, Auto- und Fahrradflotten und gegebenenfalls Seilbahnen, die allen Bürgern zur Verfügung stehen. Mobilität wird in 20 Jahren verkehrsmittelneutral gedacht und nachgefragt, die Fixierung auf bestimmte Verkehrsmittel oder Fortbewegungsarten wird stark rückläufig sein, was zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel führt. Schon heute kann bei den unter 30-Jährigen der zunehmende Trend zur kombinierten Mobilität nachgewiesen werden – weg vom Auto-Besitzen hin zur intelligenten Nutzung des gesamten Mobilitätsangebotes.

Eine Karte für alles

Schon heute erleben wir in vielen Bereichen der Konsumgüterindustrie, welche Möglichkeiten die Digitalisierung von Daten mit sich bringt. Die ersten Verkehrs-Apps bieten bereits 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 Mobilität von morgen eine nutzungsorientierte „Stand-by-Mobilität de luxe“ sein, die die Synergien zwischen allen Verkehrsmitteln optimal miteinander kombiniert und mit weiteren Nutzungen (zum Beispiel soziale Netzwerke) verknüpft.

In 20 Jahren werden wir über einen elektronischen Mobilitätskompass eines weiterentwickelten vernetzten Handy-Internetmediums – sozusagen eine Art „Face-Mobil“ verfügen, das uns zielsicher von Tür zu Tür bringt. Hierzu werden ganz neue Geschäftsmodelle entstehen



Foto: Mager

Benutzen oder Besitzen: Fahrradverleih „PotsdamRad“ mit Oberbürgermeister Jann Jakobs (li.) und Nextbike-Geschäftsführer Ralf Kalupner (re.).

und es wird attraktive nutzungsorientierte Angebote im wieder wachsenden 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.

Der Bevölkerungsrückgang in den meisten ländlichen beziehungsweise strukturschwachen Regionen steht dem Wachstum in den prosperierenden Ballungszentren gegenüber. Das Schrumpfen und Altern der Bevölkerung, der Rückgang, insbesondere in den hochmobilen Alterssegmenten der 30- bis 50-Jährigen sowie die starke Abnahme junger Menschen bis zum Jahr 2020 stellen die größten Herausforderungen dar. Auswirkungen sind unter anderem 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 demografischen Wandels und leerer kommunaler Kassen aufrechtzuerhalten oder gar weiterzuentwickeln, bedarf es neuer Konzepte. Ruf- oder Bedarfsbusse wie beispielsweise „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 späteren Linienbetriebes.

Für eine ressourcenschonende Mobilität kann Elektromobilität gerade in ►

Individuelle Mobilität wird auch weiterhin eine große Rolle spielen. Doch wie wird die Mobilität in der Zukunft aussehen? Welche Bedeutung hat das Auto? Welche Rolle wird der Öffentliche Personennahverkehr (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: Führen demografische Veränderungen zu neuen Mobilitätsansprüchen?

Zurzeit wird Mobilität in erster Linie durch den motorisierten Individualver-

Mobilität

Verkehr von morgen

Für die Zukunft ist mit weiter wachsendem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die heute schon großen Belastungen für Mensch und Umwelt vor allem in den Ballungsräumen werden sich verschärfen. Damit die Städte nicht kollabieren, sind Konzepte gefragt, um die Verkehrsträger besser zu vernetzen und die Mobilität effizienter zu gestalten. Keinen geringen Beitrag dazu leisten die Kommunen im Öffentlichen Personennahverkehr.

ländlichen Regionen eine wichtige Rolle übernehmen. Integrierte E-Mobilitätsangebote aufbauend auf neuen Elektrofahrzeugkonzepten sowie andere Nutzungsformen eröffnen neue Chancen für die Erreichbarkeit im ländlichen Raum.

Keine Pendlerpauschale

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. Auch für den Individualverkehr muss endlich eine Nutzerfinanzierung in Form einer Pkw-Maut auf allen Straßennetzen eingeführt werden.

Hinweise auf die Zukunft der Mobilitätsfinanzierung können erfolgreiche Lösungen in anderen EU-Staaten geben. So wird zum Beispiel im belgischen Hasselt der „Beitragsfinanzierte Nulltarif“ praktiziert und in Frankreich eine an der Anzahl der Einwohner, der Beschäftigten oder der Höhe der Lohnsumme orientierte lokale ÖPNV-Abgabe (Versement Transport).

Die ungelösten Probleme im Klimaschutz und die ungebremsste Verkehrsentwicklung erfordern ein Umdenken über das Tagesgeschäft hinaus. Daher liegt die Zukunft der Mobilitätsfinanzierung 2030 in der Bündelung aller Finanzmittel für ein vernetztes, nutzerorientiertes und ressourcenschonendes Mobilitätsangebot, das allen Bürgern kostenfrei zur Verfügung steht – da umlagefinanziert. Getreu dem Motto „Freie Fahrt für freie Bürger ist das elektronische „Face-Mobil-Ticket“ die neue Form der kostenlosen Mobilität.

Thomas J. Mager



Der Autor

Thomas J. Mager ist Stadtplaner und Inhaber des Beratungsunternehmens TJM-Consulting Mobilitätsmanagement in Köln