

Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“**Empfehlungen an den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung zum Themenfeld Mobilitätsbedürfnisse**

Bürgerinnen und Bürger gestalten ihre tägliche Mobilität entlang einer Vielzahl von Bedürfnissen. So müssen sie beispielsweise ihren Arbeitsplatz, Bildungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten erreichen. Auch nehmen sie durch Besuche bei Verwandten und Freunden am sozialen Leben teil, betreuen ihre Angehörigen und unternehmen in ihrer Freizeit Ausflüge oder sportliche Aktivitäten.

Die Befriedigung dieser Bedürfnisse manifestiert sich in Wegen zu Fuß, per Fahrrad, mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto, kurzum in Verkehr. Letzteren kann man gut erheben oder messen. Wohin, wie lange und mit welchem Verkehrsmittel die Bürgerinnen und Bürger unterwegs sind, wird aber durch viele weitere Faktoren bestimmt. Zu den vielfältigen übergeordneten Rahmenbedingungen zählen beispielsweise der demographische Wandel, die von Arbeitnehmern eingeforderte hohe berufliche Flexibilität und Mobilität oder die Wohnraumsituation in Ballungsräumen.

Bei der Verkehrsmittelwahl für einen konkreten Weg werden Menschen schließlich nicht nur von Erwägungen beispielsweise zu Kosten für Mobilität, zur Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten potentieller Ziele geleitet. Vielmehr sind auch subtilere Einflüsse im Spiel, die nicht immer leicht zu beobachten oder zu erfragen sind. Dazu zählen unter anderem die – reale oder empfundene – Sicherheit, Sauberkeit und Bequemlichkeit eines Verkehrsmittels. Als Motiv wirkt sich auch der Erhalt der eigenen Gesundheit und körperlichen Fitness auf die Gestaltung der Mobilität aus. Hinzu kommen soziale Motive, wie das Bedürfnis nach Teilhabe am täglichen Leben und dem Kontakt zu Mitmenschen, die Demonstration des eigenen sozialen Status oder das Bedürfnis nach Privatsphäre. Die tatsächliche oder zumindest gefühlte Freiheit bzw. Abhängigkeit bei der Gestaltung von Mobilität spielt ebenso eine große Rolle.

Um nachhaltige Mobilität im Land zu gewährleisten, ist es wichtig, diese Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger noch besser zu verstehen. Ein Transfer der Erkenntnisse in die Praxis der Politik und Planung setzt eine stärkere Zusammenarbeit unterschiedlicher Ressorts, gesellschaftlicher Gruppen und Planungsträger verschiedener Planungsebenen voraus. Die vorliegenden Empfehlungen richten sich in mehreren Punkten nicht exklusiv an die Landesregierung, sondern alle Akteure der Verkehrspolitik. Die Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“ übermittelt dem Beirat daher folgende Empfehlungen:

Empfehlung 1

Ergänzende Studie zu Mobilitätsbedürfnissen

Die Landesregierung wird gebeten, eine wissenschaftliche Untersuchung zu unterstützen, welche differenzierten Aussagen zu gruppenspezifischen Mobilitätsbedürfnissen und deren Erfüllungsgraden in der Bevölkerung in Baden-Württemberg liefert. Eine Beschreibung zum möglichen Aufbau der Studie ist in Anlage 1 enthalten. Dabei sollte die Studie auch Erklärungsmuster zu den regional teils sehr unterschiedlichen Mobilitätsstilen und Modal-Split-Werten vergleichbarer Kommunen liefern.

Es bietet sich an, bei der Konzeption der Studie die laufende bundesweite Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD 2016) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie weitere vorhandene, auf Baden-Württemberg bezogene Studien, insbesondere die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur 2015 im Zusammenhang mit der Kampagne „Neue Mobilität: bewegt nachhaltig“ in Auftrag gegebene Telefonbefragung „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“ zu berücksichtigen, um Dopplungen zu vermeiden. Das Land beteiligt sich erstmals mit erheblichen zusätzlichen Mitteln an der MiD, die nur ca. alle acht Jahre durchgeführt wird, und erhält dafür eine bessere Datenqualität für das Landesgebiet. Die vorgeschlagene Studie würde einige Aspekte ergänzen, welche bei den vorhandenen Studien nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten. Bei der Kommunikation der Studie sollte darauf geachtet werden, dass es sich um eine Erkenntnisgrundlage als unverbindliche Planungshilfe handeln soll.

Empfehlung 2

Stärkere Berücksichtigung der je nach Bevölkerungsgruppe differenzierten Mobilitätsbedürfnisse bei Grundsatzfragen der Verkehrspolitik und -planung

- Die Landesregierung, die Regionen, die Kommunen und betroffene Akteure werden gebeten, bei der Konzeption von Mobilitätsangeboten und deren Infrastrukturell die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen explizit zu berücksichtigen und nach einem angemessenen Zeitraum über ihre Erfahrungen zu berichten. Als Grundlage können vorhandene Erkenntnisse oder die unter 1) empfohlene Studie dienen. Die Berücksichtigung erfordert eine ganzheitliche Planungskultur, in die die Betroffenen differenzierter als bisher einzubeziehen sind. Dies betrifft sowohl vorhandene Planungen als auch Ausschreibungen und Förderkonzeptionen. Zur Umsetzung sollen sie auf Berücksichtigung dieser wesentlichen Elemente hin überprüft und ggf. abgeändert werden, und

- praxistaugliche Hinweise erarbeitet werden, wie die beispielsweise nach Geschlecht, Alter oder sozialer Lage unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse am besten berücksichtigt werden können.

Anlage 2 enthält weiterführende Erläuterungen.

In Ergänzung zu den Empfehlungen 1 und 2 erachtet die AG Nachhaltige Mobilität auch das Thema der zeitlichen Entzerrung von Verkehrsströmen für wichtig (Anfangszeitenmanagement). Mobilitätsbedürfnisse wie das Erreichen von Schulen und Arbeitsplätzen sind häufig auf eng begrenzte Zeiträume konzentriert, was in Ballungsgebieten zu konzentriertem Verkehrsaufkommen ggf. mit Staus und Überfüllung im ÖPNV führt. In ländlichen Regionen stellt der Spitzenbedarf im Schülerverkehr eine Herausforderung für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dar.

Die AG Nachhaltige Mobilität begrüßt daher das Vorhaben des Verkehrsministeriums, am Beispiel der Region Stuttgart das Potential des sogenannten Anfangszeitenmanagements mit Hilfe einer Studie untersuchen zu lassen.

Stuttgart, 21. September 2016

Anlagen

1) Konzept zur Beauftragung einer quantitativen Studie, die repräsentativ für Baden-Württemberg für die Verkehrsmittelwahl relevante Mobilitätsbedürfnisse und deren Erfüllungsgrade bestimmt (zu Empfehlung 1)

Ziel:

Die Landesregierung verfolgt das „zentrale Ziel, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse breiter Bevölkerungsgruppen in Zukunft in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten“ (Strategie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, Nachhaltige Mobilität – Für Alle (2015), Leitbilder für Baden-Württemberg, Seite 9).

Problemstellung:

Eine stärkere Nutzung umweltverträglicher Verkehrsangebote wird nur gelingen, wenn diese nachhaltigen Angebote den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der breiten Masse der Bevölkerung in städtischen und ländlichen Räumen in hohem Maße gerecht werden. Für die ex ante-Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität, die die Bedürfnisse der Bevölkerung abdeckt, fehlt jedoch eine fundierte Datenbasis.

Vorschlag/Vorgehensweise:

Die Landesregierung sollte daher eine Studie beauftragen, die eine repräsentative Datenbasis über die Mobilitätsbedürfnisse und deren Erfüllungsgrade der Bevölkerung in Baden-Württemberg liefert. Hierbei ist es wichtig, die Motivation für die Wahl der Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Fahrtziele und -zwecke zu ermitteln. Neben offensichtlichen Kriterien wie Fahrtkosten und -zeiten oder persönliche Sicherheit sollen insbesondere in den meisten bisherigen Untersuchungen wenig berücksichtigte subtile (aber deshalb nicht weniger verhaltensrelevante) Bedürfnisse beachtet werden, wie z.B. Komfortexpectationen, Imagewirkungen oder Toilettenverfügbarkeit.

Dies soll das Verständnis erhöhen, welche verkehrspolitischen Maßnahmen geeignet sind, um den Erfüllungsgrad der Mobilitätsbedürfnisse zu steigern und gleichzeitig Emissionen und Unfälle zu verringern. Darüber hinaus sollen Erkenntnisse zu lokalen Bedürfnissen nach innovativen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Bürgerbusse etc.) gewonnen werden, um nachfrageorientiert Mittel zur Verbesserung der Mobilitätssituation einsetzen zu können. Auf Basis der wissenschaftlichen Erkenntnisse sollten dann in einem Dialog mit den relevanten Stakeholdern Konsequenzen für eine nachhaltige Verkehrspolitik abgeleitet werden.

Die vorgeschlagene Studie sollte folgende Auswertungen ermöglichen, soweit dies unter methodischen Gesichtspunkten möglich ist:

1. Regionale Besonderheiten: Neben dem allgemeinen Vergleich von unterschiedlich verdichteten Siedlungsgebieten (Großstadt, Mittelzentren, Unterzentren, ländlicher Raum, ...) sollten auch spezifische Regionen gesondert ausgewertet werden können (z.B. Großraum Stuttgart, ländliche Regionen im Schwarzwald), um lokale Bedürfnisse nach Mobilitätsangeboten identifizieren zu können.
2. Bevölkerungsgruppen: Differenzierte Betrachtung verschiedener Altersgruppen in der baden-württembergischen Bevölkerung durch Subgruppenanalysen (16-18-Jährige, 18-25-Jährige, 25-60-Jährige, 60-75-Jährige, 75+-Jährige, Männer und Frauen getrennt)
3. Spezielle Befragungsteile: Evtl. können je nach Bevölkerungsgruppe auch ergänzende Befragungsteile hinzugefügt werden, beispielsweise ein exklusiver Fragenblock speziell für ältere Männer und Frauen bezüglich alters- bzw. behinderungsgerechter Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung und z.B. Mobilitätsbedarfe und -bedürfnisse sozial benachteiligter und weniger mobiler Bevölkerungsgruppen unter dem Gesichtspunkt sozialer Teilhabe und Nachhaltigkeit.

2) Erläuterungen des Sozialministeriums zur Empfehlung 2

Baden-Württemberg ist trotz der aktuell starken Zuwanderung Jüngerer eine alternde Gesellschaft. Derzeit liegt der Anteil der Älteren (65 Jahre oder älter) bei annähernd 20 Prozent. Schon im Jahr 2030 könnte sich dieser Anteil auf über ein Viertel erhöhen. Die Zahl der Menschen ab 65 Jahren stieg zwischen 1970 und 2012 um knapp 100 % (von 1,06 Mio. auf 2,06 Mio.).

Die Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse älterer Menschen ist Voraussetzung dafür, dass dieser stetig größer werdenden Bevölkerungsgruppe eine aktive soziale Teilhabe auch weiterhin praktisch möglich ist. Hierbei spielt Mobilität eine wesentliche Rolle. Ältere brauchen eine Infrastruktur, die gleichermaßen dem Bedürfnis nach Entschleunigung, Begegnung und Bewegung im Verkehrsraum Rechnung trägt, auf verschiedene Grade von körperlichen (und finanziellen) Einschränkungen Rücksicht nimmt und die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern berücksichtigt. Ganz ähnliche Wünsche haben im Übrigen junge Familien mit betreuungsbedürftigen Kindern.

Eingeschränkte Mobilitätschancen von Menschen ohne PKW müssen gezielt verbessert werden, unter anderem auch um den Verzicht auf das Auto für diejenigen attraktiv zu machen, die aus gesundheitlichen Gründen kein Fahrzeug mehr steuern soll-

ten. Zugleich wird durch eine solche Infrastruktur die Vereinbarkeit von Familie und Beruf der mittleren Generation erleichtert, da sie bei selbstständiger Mobilität der (Groß-)Elterngeneration von Begleitdiensten entlastet ist.

Diese grundlegenden Erkenntnisse sollten soweit möglich bereits jetzt schon bei Planungen, Förderkonzeptionen und Ausschreibungen berücksichtigt werden. Es geht darum, die wichtigsten Rahmenbedingungen für eine selbstständige Mobilität älterer Menschen und die Anliegen von Eltern, wie zum Beispiel Barrierefreiheit oder -armut, Toiletten und Sitzgelegenheiten rasch zu verwirklichen. Hinzu kommt, dass Personen mit besonderen Bedürfnissen ihre frühzeitige Beteiligung an Planungen anfragen, um spätere Nachbesserungen überflüssig zu machen. Methodisch ist hierbei beispielsweise an Verkehrsschauen/-begehungen, öffentliche Anhörungen, Befragungen von Verkehrsteilnehmenden usw. zu denken. Online-Befragungen sind im Hinblick auf ältere Menschen grundsätzlich nicht ausreichend.

Um allen Akteuren auf dem Gebiet der Mobilität (z.B. Stadt- oder Verkehrsplanern, auch kommunalen Gremien) leicht handhabbare Vorschläge zur Berücksichtigung dieser Erkenntnisse an die Hand geben zu können, sind praxistaugliche Hinweise hilfreich. Bei der Erstellung solcher Hinweise sollten Interessenvertretungen älterer Menschen – und zwar Männer und Frauen, mit und ohne Behinderungen, auch sozial benachteiligte Menschen – und Interessenvertretungen junger Familien einbezogen werden.