

"Im Ganzen liegt der Reichtum viel mehr im Gebrauche, als im Eigentum."
(Aristoteles)



At the turn of the 20th century, the carriage became horseless and gave people a new freedom. As we begin the 21st century, we are clearly addicted to the private automobile. Car sharing gives us choice - and our freedom back.

Car-Sharing ist heute der modernste und quantitativ bedeutendste Pfeiler einer sehr kunden- wie umweltfreundlichen, aber auch wirtschaftlichen Mobilität, darum unterstützen wir (...) Car-Sharing.

Vgl.: Ernst Reinhardt, Spezialist für Mobilitätskultur und Ressortleiter vom Schweizer Programm Energie 2000, Ressort Treibstoffe/Mobilität



Matthias-Martin Lübke

- 1987 erste Gründung einer Car-Sharing-Gruppe in Deutschland (Hannover), 1991 in Freiburg als Verein, einer der Pioniere
- Geschäftsleitung von Car-Sharing Südbaden – Freiburg und mobile ggmbh
- ***(Mit-)Initiator des mobile Freiburg, Fahrradstation und Mobilitätszentrale***
- weiteres (siehe auch Lebenslauf):
 - n. a. Initiator, Konzept u. Gründer der Bürgerbeteiligung nachhaltiger, sozial-ökologischer Modellstadtteil FR-Vauban



Vielen Dank für die Einladung

Anknüpfend an die Fragestellung
behaupte ich:

**Nicht nur aus Car-Sharing Sicht
muß der ÖPNV künftig als
Mobilitätsdienstleister agieren!**

**Die entscheidende Frage ist:
Ob und wie die ÖPNV-Akteure
das umsetzen?!**

Nachfolgend mein Vorschlag.



Mein Vortrag ist folgendermaßen aufgeteilt:

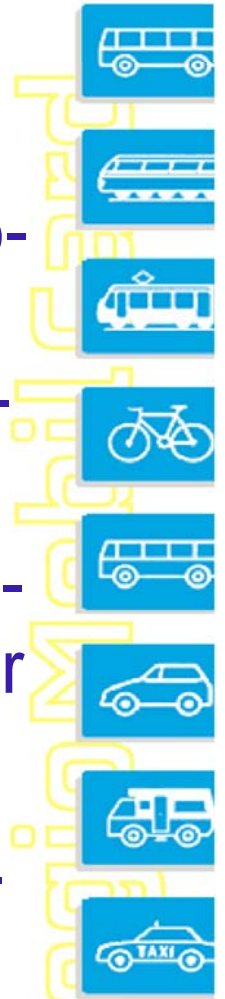
- Kurzes Eingehen auf:
- -die Geschichte der Fortbewegung/
Mobilität, (4 ')
- -Grundsätzliches und auf aktuelle
Rahmenbedingungen (4 ')
- Herausarbeiten einer künftigen Rolle
des ÖPNV (8 ')
- **Konkrete Beispiele für ein neues
Mobilitäts-/ÖPNV-System (4 ')**



- **Der Verkehr, die Ansprüche an Mobilität hängen von den Produktionsverhältnissen ab.**
- Bis in die 50er Jahre war Fernverkehr vor allem Eisenbahnverkehr.
- Kurze Distanzen wurden zu Fuß, mit dem Rad, Bus und Straßenbahn, Fahrdiensten, teilweise mit Tieren und Fuhrwerken, überwunden. Autos gab es wenige.
- Die Anforderungen an Mobilität waren viel geringer als heute, Pendeln im heutigen Sinne gab es nicht.



- Erst die Folgen des 2. Weltkrieg ermöglichten die Auto-gerechte Stadt (Beispiel Hannover).
- In den 50/60/70er Jahren nahm der Autoverkehr durch Förderung von Eigenheimzulage und Pendlerpauschale massiv zu.
- Das bedingte den Ausbau fast aller Straßen und Bau vieler neuer (und führte zur Zersiedelung der Landschaft).
- Die Anforderungen an die Mobilität wurde in den Folgejahren immer höher.



Der Paradigmenwechsel:

- Schon in den 70er Jahren erster erzwungener Rückzug des Automobils aus den Innenstädten.
- Gleichzeitig steigt Bedeutung des ÖPNV, ohne das er sein vielerorts (auch selbstgemachtes) schlechtes Image verliert (4 A`s).
- Ende 80er/Anfang 90er Jahre Diskussion um umweltverträglichen Verkehr, sog. Autofreies Wohnen, Ende 90er FR-Vauban erstes konsequentes Beispiel.

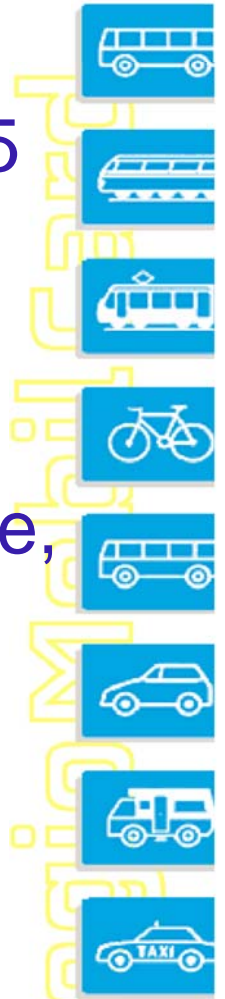


Die Folgen der unkontrollierten MIV-Automobilität:

- Enormes Wirtschaftswachstum, über 35 Jahre großer Wohlstand und Vollbeschäftigung.

Soziale und ökologische Folgen:

- Zerstörung des Wohnumfeldes, der Städte, der Natur, Zersiedelung;
- Klimaprobleme, Luftproblem, gesundheitliche Probleme (auch durch zu wenig Bewegung), Wohlstand auf Kosten der Armen (Länder) etc..



Die heutigen Rahmenbedingungen:

- Ein Klimawandel (auch Auto-bedingt) mit gewaltigen ökologischen und sozialen Umbrüchen kündigt sich an.
- Die Gesellschaft der nahen Zukunft wird von einschneidenden demographischen Veränderungen geprägt sein.
- **Neue Techniken ermöglichen:**
- einerseits virtuelle Präsenz, die Verkehr, der nicht unbedingt notwendig ist, ersetzen kann.
- andererseits eine Optimierung des Verkehrsmiteinsatzes.

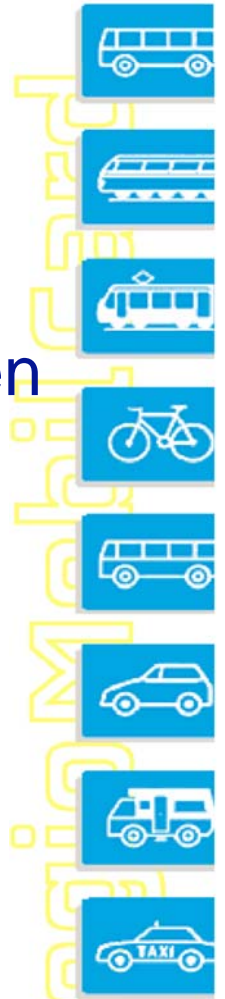


- Der Wohlstand wird und muß abnehmen und im Innen- als auch Außenverhältnis gerechter verteilt werden.
- Daraus folgt der unbedingte ökonomische Einsatz der Finanzmittel, Stichwort Kostentransparenz, -wahrheit, Optimierung.
- Die Gesellschaft der Zukunft muß demokratischer werden, also auch der Öffentliche Verkehr. Nur ein demokratisch verfaßter ÖPNV ist eine guter ÖPNV.



Merksätze zu einer zukunfts- fähigen Mobilität

- Mit den *heutigen Verkehrskonzepten* lassen sich das (bisher) ständig steigende Verkehrsaufkommen und seine ökologischen und sozialen Folgen nicht mehr bewältigen.
- Um auch in Zukunft eine hohe Mobilität zu sichern, müssen *integrierte, multimodale, flexible, umwelt- und sozialverträgliche* Konzepte entwickelt werden.



- **Die Politik ist gefordert:** *Alternative, zukunftsfähige Verkehrspolitik, soll sie nachhaltig, umweltverträglich und sozial gerecht sein, muß deshalb folgendes anstreben:*
- Die Dominanz des eigenen Autos in fast allen Lebensbereichen muß durch (Städte-)Planung und ein Verkehrssystem überwunden werden, dessen wesentlicher Bestandteil aus der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsanbieter besteht. Dabei kann es Unterschiede zwischen Stadt und Land geben.



- Das Schienensystem hat in diesem Verkehrssystem eine dominierende Rolle als Basisanbieter und muß verbessert und **erheblich** ausgebaut werden.
- Konventionelle oder nach Bedarf fahrende große und kleine Busse ergänzen den Schienenverkehr.
- Taxi, Car-Sharing (und auch Autovermietung) stehen an der Schnittstelle ÖPV/ MIV bereit, sie haben eine tragende Rolle als Ergänzung zu mehr oder weniger ÖPV aktueller Prägung, der sich jedoch erheblich reformieren muß.



- Dieses System wird durch ergänzende Dienstleistungen und die Verwendung modernster IT-Struktur komplettiert und perfektioniert.
- Ein solches Verkehrssystem kann weitgehend umweltverträglich gestaltet werden und schafft Arbeitsplätze bei weiterhin hoher und bequemer Mobilität!



Kombinierte Mobilität

Um von A nach B zu kommen, benützt man ergänzend unterschiedliche Verkehrsmittel mit Hilfe moderner Informationstechnik

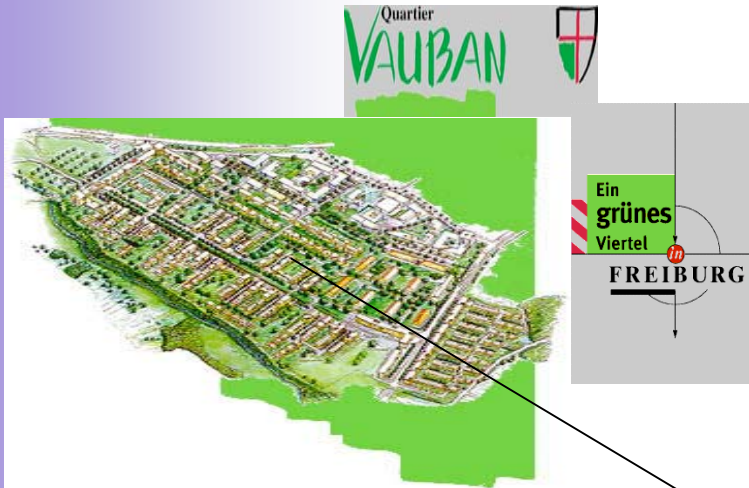
Beteiligte kombinierter Mobilität

- Zugverkehre
- konventionelle u. flexible Busverkehre wie AST, Rufbusse etc. (Taxi)
- Konventionelle Taxidienste
- Car-Sharing, Mietwagen, Autovermietungen
- Mobilitäts-(management)zentrale(n)



Die Alternative:

Änderung des Lebensumfelds: Beispiel **FR-Vauban**, sog. autofreies Leben (*wer eigenes Auto will, muß zahlen*), Vorrang für den ÖPNV



sog. Nachbarschaftsläden mit integrierten Mobilitätsagenturen in Stadtteilen (geplant **FR-Vauban**) und ...





mobile – Dreh- scheibe am Hbf

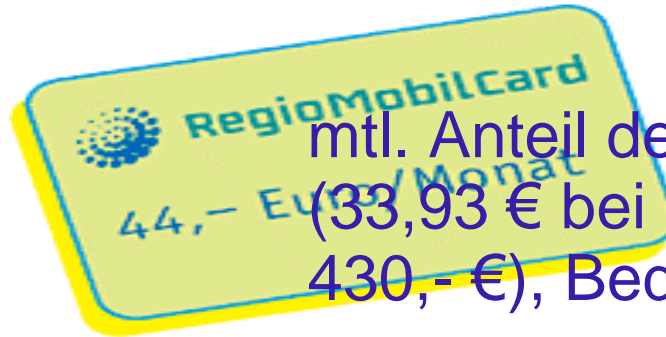
Aufbau guter Auskunft-, Beschwerde- und Qualitätsmanagements: Fahrgastbeirat, Fahrplankonferenzen, virtuelle und reale Mobilitätsberatung, Ticketverkauf, Fahrradbeauftragter (teilweise realisiert im **mobile** FR),

Aufbau Mobilitätsmanagement als Verknüpfung von Bahnen und Bussen, Taxi, Car-Sharing, Autovermietung (teilweise im **mobile**)

Verknüpfung obenstehender Angebote durch eine Kundenkarte: ► ...



ÖPNV



mtl. Anteil der RegioJahresKarte
(33,93 € bei 10 für 12, Kosten
430,- €), Bedingung



Mitgliedschaft im Car-Sharing,
incl. Monatsbeitrag und 20% auf
alle Fahrten (Bedingung)
plus 5% auf Bahnwerte

Taxi



20% auf Taxifahrten im Stadtgebiet

Autovermietung *Stimpfle*

Bis zu 20% Rabatt auf
Mietwagennutzung

Caravanvermietung *WVD*

10% zu Hauptsaisonzeiten,
15% zu Nebensaisonzeiten
auf Urlaubcaravans

Fahrradstation **mobile**

20% Rabatt auf Mietradnutzung
und Jahreskarte Radstation





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit