

„Nachhaltige Mobilität“

nachhaltig: auf Dauer tragbar
(sustainable, sostenibile), d. h.:

nur **erneuerbare** Ressourcen,
die **effektiv** im selben Zeitraum **erneuert werden**

globale Sichtweise: kann nicht auf einzelne
Länder begrenzt werden

„Nachhaltige Mobilität“

noch ein weiter Weg:

- Mobilitätsbereich ist sehr stark von fossilen Energieträgern abhängig
- „erneuerbar“ ist nicht automatisch „nachhaltig“
- ganzer „Produktzyklus“ ist zu beachten: Herstellung, Energieerzeugung, Betrieb, Infrastruktur
- Auswirkungen auf andere Bereiche: Mobilitätspolitik beeinflusst wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung

Was ist Mobilität?

- Bewegung von Menschen zur Ausübung von Aktivitäten außerhalb ihres Wohnhauses:
 - Arbeit und Ausbildung
 - Versorgung, Erledigungen
 - soziale Kontakte
 - Freizeitaktivitäten

Was nutzt Mobilität?

- Wir haben die Möglichkeit, an anderen Orten Dinge zu tun, die wir zu Hause nicht tun können / wollen
- Bewegung kann auch Selbstzweck sein

Was begrenzt unsere Mobilität?

- Die verfügbare Zeit
 - Wir können nur einen Teil unserer verfügbaren Zeit für Mobilität verwenden
 - Der Zeitaufwand sollte in einem vertretbaren Verhältnis zur Bedeutung der Aktivität stehen
- Der Energieaufwand:
 - Direkt spürbar bei Einsatz der eigenen Muskelkraft
 - Nur indirekt (und nicht der Realität entsprechend) spürbar als Kosten bei motorisierter Mobilität

Wie hat sich die Mobilität entwickelt in den letzten 200 Jahren?

- Vor 200 Jahren: keine motorisierte Fortbewegung, minimaler Aktionsradius, Hauptbewegungsform zu Fuß
- **Eisenbahn:** drastische Beschleunigung und Erleichterung der Bewegung entlang der Hauptverkehrsachsen (1850-1890), Kapillarisierung des Netzes, Bahnanschluss revolutioniert die Mobilitätssituation der Gebiete
- **Automobil:** ab 1920, zunächst zahlenmäßig marginal, weitere Kapillarisierung der motorisierten Erreichbarkeit

Wie hat sich die Mobilität entwickelt in den letzten 200 Jahren?

- **Massenmotorisierung:** ab 1950 schrittweise Durchsetzung des Autos als Verkehrsmittel für breite Bevölkerungsschichten und alle Arten von Bewegungen (200 m - 2.000 km), autogerechter Ausbau des Straßennetzes
- **Verkehrsexplosion:** ab 1970, weiterer massiver Ausbau der Infrastruktur, Veränderung der Landschaft und Siedlungsstruktur, der Verkehr wird zunehmend auch als Problem wahrgenommen
- **Mobilitätspolitik:** ab 1990 (?), Aufwertung effizienterer und weniger belastender Bewegungsformen, Ziel: schrittweise Schaffung eines integrierten Systems an Mobilitätsstrukturen und -dienstleistungen

Mobilität: Was ist anders geworden?

- Durch die Steigerung der Geschwindigkeit hat sich der Bewegungsradius erhöht: Ein größeres Gebiet steht für unsere täglichen und gelegentlichen Aktivitäten zur Verfügung.
- Das führt:
 - zu einer Verlängerung der zurückgelegten Wege
 - zu einer verstärkten Umlagerung von Bewegungen von den "elementaren" zu den "technischen" Verkehrsmitteln

(sprich: vor allem vom Fußweg zur Autofahrt)

Mobilität: Was ist gleich geblieben?

- Der Tag hat immer noch 24 Stunden, von denen ein Großteil für anderes als Mobilität benötigt wird
- Die Anzahl der Bewegungen und die Zeit, die dafür insgesamt benötigt wird, haben sich nicht wesentlich verändert.

Wo liegen die Grenzen?

- Eine weitere Beschleunigung der Verkehrswege kann unser verfügbares Gebiet weiter vergrößern.
- Ab einer bestimmten Größe, die ein vollständiges Angebot ergibt, bleibt der Nutzen aber begrenzt, da wir ohnehin nur eine begrenzte Anzahl der Angebote nutzen können.
- Am Ende bewegen wir uns zwar schneller und weiter, verbringen tendenziell immer mehr Zeit unterwegs, aber machen substanzuell dasselbe wie früher: arbeiten, einkaufen, ausgehen, Leute besuchen...

Die Geschwindigkeitsfalle

- Wir haben ein Gefühl für Zeit und für körperliche Anstrengung. Damit steuern wir unsere muskelbetriebene Mobilität.
- Wir haben aber kein Gefühl für Geschwindigkeit, für den Energieaufwand und für das Risiko, die damit zusammenhängen.
- Deshalb bewerten wir jeden Weg nur nach der Zeit und der körperlichen Anstrengung, die er in Anspruch nimmt.

Mobilität: Anzahl Wege
Verkehr: Wege x Strecke

- Die Mobilität ändert sich nicht durch die Erhöhung der Geschwindigkeit, aber der Verkehr steigt.
- Und der Nutzen?

- **Mobilität** ist ein Grundbedürfnis und ein Recht, das sichergestellt werden muss.
- **Verkehr** ist das Resultat menschlicher Entscheidungen und kann gesteuert werden.

Wie zur nachhaltigen Mobilität?

- **Begrenzung**

- Grenzen akzeptieren (Zeit, Raum, Ressourcen)
- Verkehrszuwachs ist kein Zuwachs an Mobilität und kein Nutzen
- Ständige Erhöhung von Geschwindigkeit und Reichweiten ist kein Ziel

- **Verlagerung**

- ressourcen- und flächenschonende, menschengerechte Mobilität

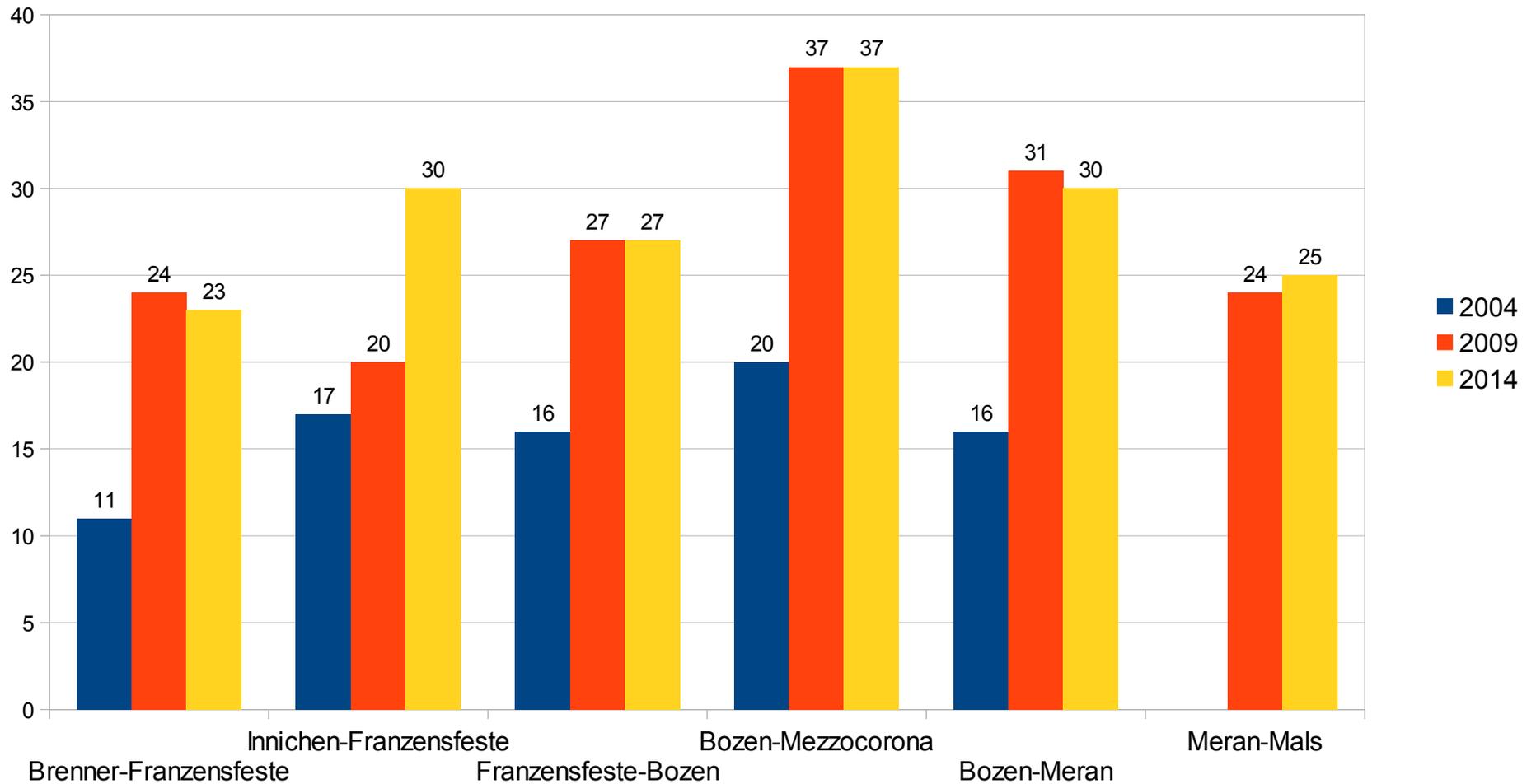
das heißt?

- Förderung Fuß- und Radverkehr: technisch, ästhetisch, kulturell
- Ausbau öffentlicher Verkehr und ergänzende Mobilitätsdienstleistungen
- Infrastrukturen: Ausgleich Schiene/Straße, Beschleunigung und Kapazitätserweiterung auf der Straße ist kein Ziel
- Mobilität ist in allen Politikbereichen mitzudenken, speziell Raumordnung

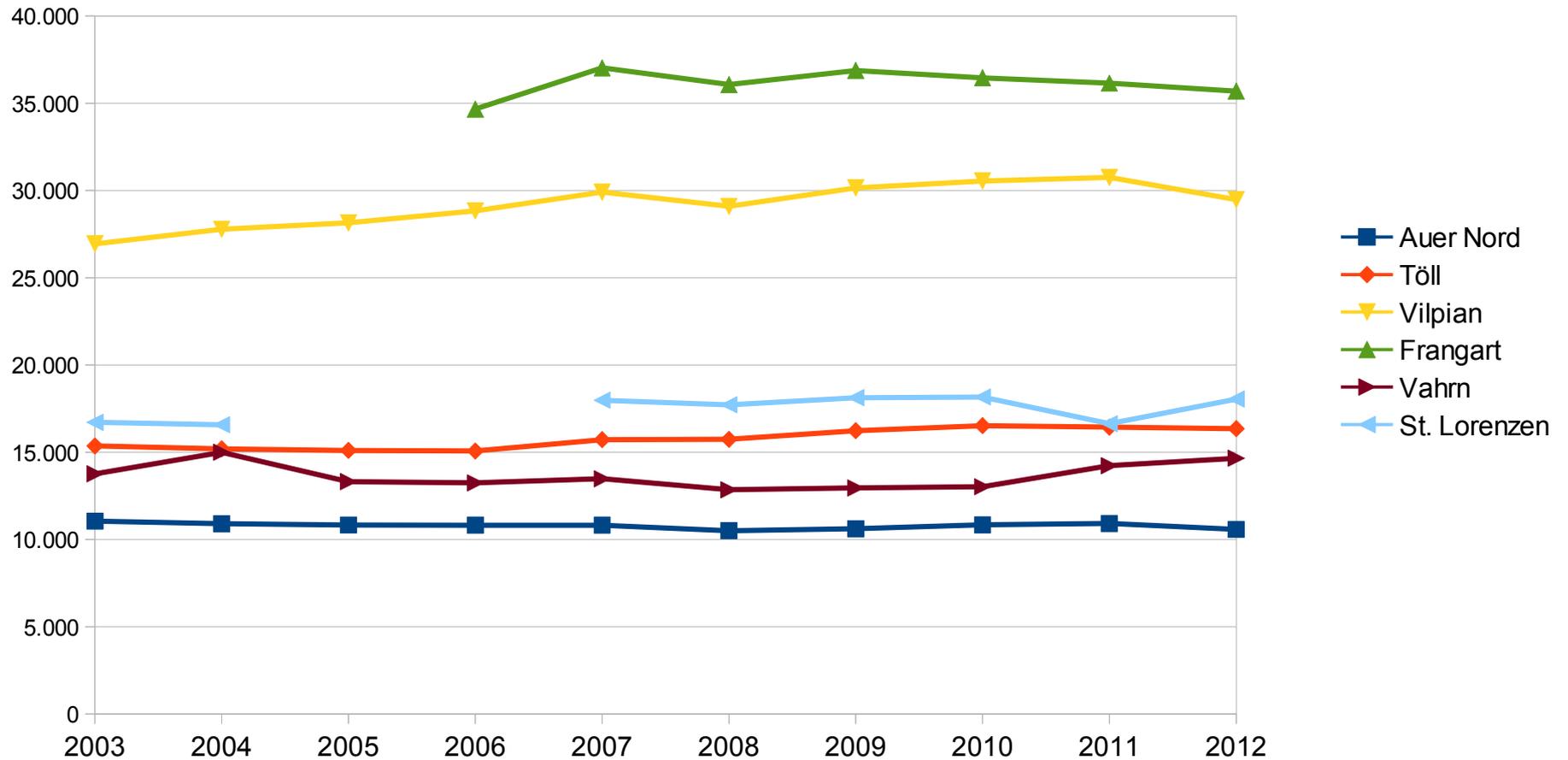
Was geschieht in Südtirol?

- in den letzten Jahren massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- gleichzeitig weiter große Investitionen ins Straßennetz: Neutrassierungen, Beschleunigung, „Stauvermeidung“
- Verkehrsberuhigung v. a. in Großgemeinden, Entwicklung Radverkehr inner- und überörtlich / Alltag und Freizeit
- Raumordnung greift immer weniger

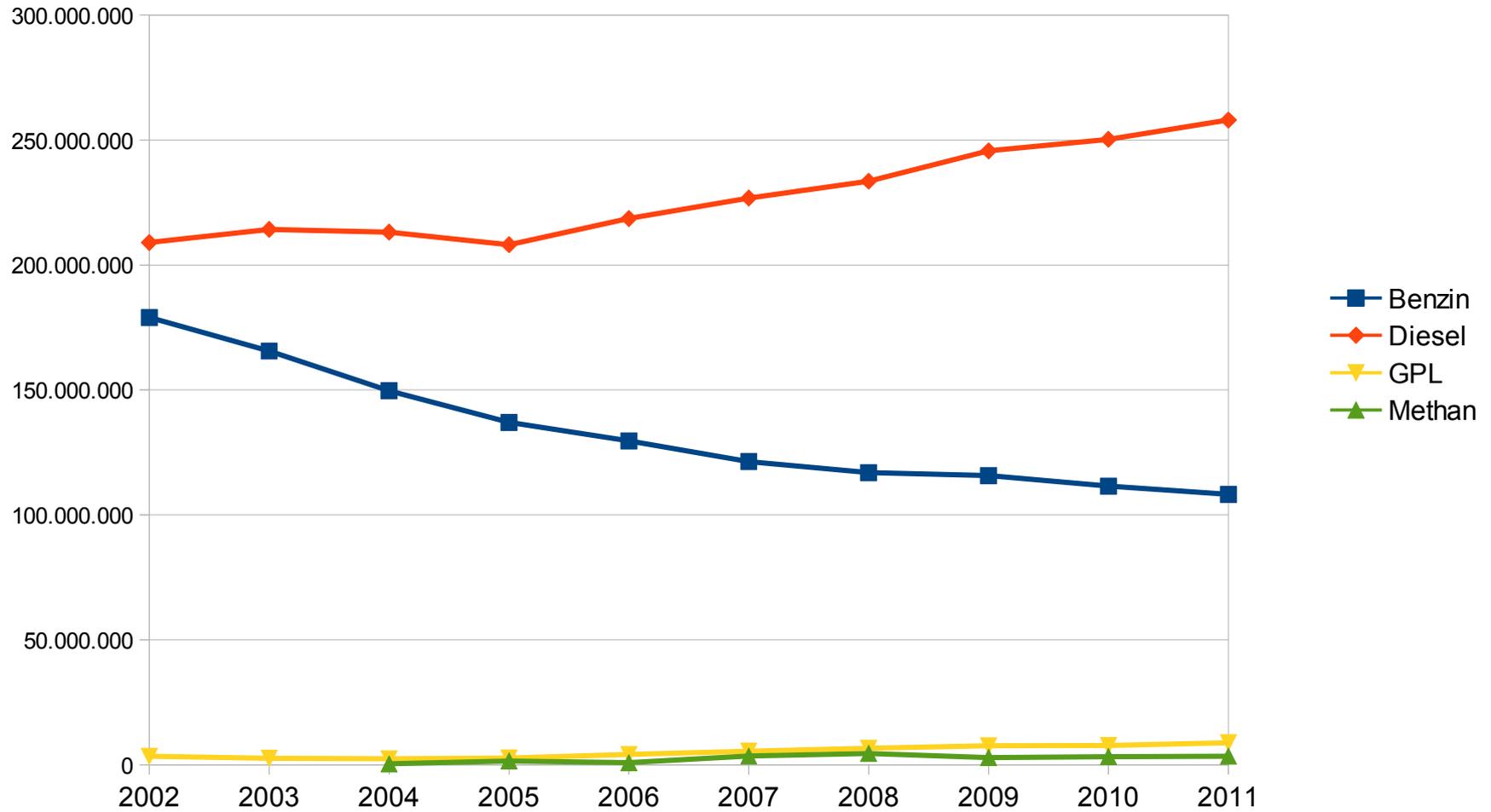
Zugpaare im Regionalverkehr nach Abschnitten (Mo-Fr) - Vergleich 2004/2009/2014



Durchschnittlicher Tagesverkehr an ausgewählten Zählstellen, 2003-2012



Treibstoffverkauf Liter, 2002-2011



Fragen

- Woraus entsteht der Zuwachs im öffentlichen Verkehr?
 - Verlagerung vom Auto/MIV (Selbstfahrer)?
 - Verlagerung vom Auto (Mitfahrer / Hol- und Bringfahrten)?
 - Verlagerung von Fußwegen/Fahrrad?
 - neu generierter Verkehr?

-> mehr öff. Verkehr ist nicht „an sich gut“: Ausbau soll der Konkurrenzfähigkeit mit dem MIV und der nötigen Kapazität zur Verlagerung dienen

Fragen

- Was soll durch Straßenausbau erreicht werden?
 - „flüssiger Verkehr“?
 - Zeitersparnis?
 - Sicherheit?
 - Entlastung Wohngebiete?

-> Eingriffe auf dem Straßennetz sollen Wohngebiete entlasten und punktuelle Sicherheitsprobleme lösen, ohne zu beschleunigen und Kapazitäten zu erhöhen. Rückbau nicht benötigter Kapazitäten

Fazit

- Nach Jahrzehnten einseitiger Förderung des motorisierten Individualverkehrs eine gewisse Trendwende
- Überdenken der Infrastrukturpolitik weiter notwendig
- Begrenzung des Gesamtverkehrs und Verlagerung auf verträgliche Formen als Ziel
- Begleitende Politik in Raumordnung, Wirtschaft, öffentlichen Diensten