

Stenografischer Bericht

öffentlich

16. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

9. Mai 2022, 10:02 bis 12:43 Uhr und 13:03 bis 14:40 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitz: Elke Barth (SPD)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Heiko Kassekert

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Tobias Eckert
Knut John

SPD

Gernot Grumbach

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

Axel Gerntke

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Sven Bingel
AfD:	Fabian Flecken Klaus-Peter Kaschke
Freie Demokraten:	Falco Hartard

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Dr. Jutta Deffner

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Jutta Theiß (Referentin)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Sandra Schweitzer (Referatsleiterin)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	teilgenommen
LAG ÖPNV Hessen	Prof. Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	teilgenommen
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Frank Schäfer

Dr. Dirk Spaniel

Dr. Guilo Mattioli

Dr. rer. pol. Kerstin Stark

Prof. Dr. Frank Oswald

Dana Gruschwitz

Wissenschaftliche Beratung: Stephanie Mayer

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Brigitte Laveuve

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation“

Sachverständige:

Frank Schäfer **S. 7**
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen (BSBH)
Frankfurt am Main

INSA-Umfrage „Mobilität in Hessen 2022“

Dr. Dirk Spaniel **S. 23**
Diplom-Ingenieur
MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion

Soziale Teilhabe / Mobilität / Mobilitätsarmut

Dr. Guilo Mattioli **S. 50**
Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft
(ARL)
Arbeitskreis „Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe“
Hannover

Dr. rer. pol. Kerstin Stark **S. 59**
Verkehrsforschung zu Mobilitätsbenachteiligung und Anforderungen an eine sozial verträgliche und ökologische nachhaltige Mobilität
Berlin

Demografischer Wandel und Mobilität

Prof. Dr. Frank Oswald **S. 38**
Goethe Universität
Frankfurt am Main

Evaluierung des Landestickets

Dana Gruschwitz **S. 68**
Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) / Bonn

1. Anhörung zum Thema „Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation“

Stellv. Vorsitzende: Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete! Ich eröffne die 16. Sitzung unserer Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ und begrüße alle ordentlichen Mitglieder. Ich begrüße die Ständigen Sachverständigen und die Ständig beratenden Mitglieder, die uns jetzt schon einige Zeit begleiten. Natürlich heiße ich auch die Referenten am heutigen Tag willkommen. Die meisten sind persönlich angereist; daher haben wir vor der Pause drei in Präsenz gehaltene Vorträge. Nach der Pause werden uns in guter, alter Corona-Manier zwei Anzuhörende per Video zugeschaltet.

Entschuldigen darf ich zwei Mitglieder unserer Enquetekommission, zum einen den Vorsitzenden, den Herrn Kollegen Meysner – weshalb ich wieder hier oben sitze –, zum anderen Frau Haban vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Wir hatten erst vor zehn Tagen eine Sitzung der Enquetekommission, in der wir uns mit energieeffizientem, sauberem und leichtmotorisiertem Verkehr befasst haben. Dabei ging es vor allem um Herausforderungen bei der Ladeinfrastruktur. Gerade in den Städten – ich denke, das ist uns klar geworden – liegt noch eine Herkulesaufgabe vor uns. Manches ist da vielleicht auch noch nicht zu Ende gedacht. Aber unsere Enquetekommission ist dafür da, um die richtigen Impulse aufzunehmen. Dann haben wir uns auch mit dem Thema autonomes Fahren befasst, aufgrund dessen wir, wenn es kommt, unser Verkehrsverhalten sicherlich ganz neu sortieren werden. – So weit zur vorangegangenen Sitzung.

Wir haben das spannende Thema „Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation“ auf der Tagesordnung unserer heutigen Sitzung. Unser erster Anzuhörender ist Herr Frank Schäfer vom Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen, dessen Vorsitzender er schon seit 2004 ist. Der Blinden- und Sehbehindertenbund hat deutschlandweit 30.000 Mitglieder, habe ich nachgelesen.

Ich glaube, das ist ein wirklich wichtiges Thema. Deutschland hat bereits im Jahr 2007 die EU-Behindertenrechtskonvention unterzeichnet, die vorschreibt – das ist ein einklagbares Recht –, dass die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen berücksichtigt werden.

Herr Schäfer, Sie haben als Begleiter den Geschäftsführer Ihres Verbands, Herrn Peter Klug, und Frau Brigitte Buchsein, ein weiteres Vorstandsmitglied, mitgebracht, die Sie, glaube ich, bei der Präsentation etwas unterstützen werden; denn das, was wir sehen, sehen Sie leider nicht. Ich darf Sie ganz herzlich in unserer Runde begrüßen und bitte Sie nun, zu beginnen.

Herr **Schäfer**: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Landtagsabgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank, dass wir heute hier die Gelegenheit haben, zu dem Thema „Mobilität und Barrierefreiheit“ mit dem Schwerpunkt auf den Belangen blinder und sehbehinderter Menschen zu referieren.

Präsentation Herr Schäfer siehe Anlage – Folie 1: „Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)“

Sie haben es schon angedeutet: Wir sind ein Selbsthilfeverein, gegründet 1925. In Hessen haben wir – das schwankt immer etwas – ungefähr 1.500 Mitglieder. Wie Sie schon erwähnt haben, sind bundesweit, unter dem Dach des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenbundes, ca. 30.000 Betroffene organisiert.

Folie 2: „Unsere Themen“

Welche Themen wollen wir heute ansprechen? Wichtig sind uns folgende Themen: Vertaktung des ÖPNV, die Umsteigeverbindungen, die Informationsvermittlung des ÖPNV, das Zusammenspiel von Fuß- und Radverkehr – um vom ÖPNV ein bisschen wegzukommen –, das Abstellen von E-Scootern und Lastenfahrrädern und, leider aus einem traurigen aktuellen Anlass, die halb-beschränkten Bahnübergänge, also generell die Sicherung von Bahnübergängen.

Folie 3: „Vertaktung ÖPNV“

Die Vertaktung des ÖPNV: Wenn nichts fährt, kann ich den ÖPNV nicht nutzen – um es ganz kurz zu sagen. Es muss einen regelmäßigen Takt geben. Wir sagen, dass es ihn gerade für Menschen geben muss, die kein Auto nutzen können. Außerdem will man, dass die Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Wenn der ÖPNV attraktiv sein soll, muss es auch in den ländlichen Gebieten grundsätzlich einen 30-Minuten-Takt geben. In den Randzeiten – spät-abends und an den Feiertagen – sollte es zumindest ein 60-Minuten-Takt sein. Wenn in den Randzeiten die Nachfrage sehr gering ist, sollte man die betreffende Linie nicht einstellen, sondern zumindest ein Angebot mit Anrufsammeltaxis aufrechterhalten; denn in der Regel weiß man ein oder zwei Stunden vorher, ob man fahren will, und dann ist es besser, wenn wenigstens noch ein Anrufsammeltaxi verfügbar ist.

Folie 4: „Umsteigeverbindungen und ÖPNV“

Zur Umsteigesituation: Unseres Erachtens ist es wichtig, bei den Umsteigezeiten auf die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Kundschaft zu achten. Ich nehme den Bahnhof Babenhäuser in Südhessen als Beispiel, der baulich einen sehr guten Standard hat. Er hat ein durchgängiges Blindenleitsystem, und jeder Bahnsteig hat einen Aufzug. Aber wenn Sie aus Richtung Darmstadt-Dieburg oder aus Richtung Aschaffenburg kommen und dort in einen Zug nach Hanau oder in den Odenwald umsteigen wollen – das gilt auch für die Gegenrichtung –, haben Sie drei Minuten Umsteigezeit. Aus dem Zug heraus, den Bahnsteig entlang zur Treppe, runter in die

Unterführung, durch die Unterführung, Treppe zum anderen Bahnsteig wieder hoch, um den Anschlusszug zu bekommen: Wenn Sie sprinten können, schaffen Sie das. Können Sie das nicht – Stock pendelnd, auf dem Leitsystem laufend, können wir das nicht; auch ein Rollstuhlfahrer, der noch zum Aufzug muss, kann das nicht –, schaffen Sie das in den drei Minuten nicht. Ergebnis: Sie müssen mindestens 30, in der Regel aber 60 Minuten auf den nächsten Zug warten. Das macht den ÖPNV nicht attraktiv. Dieser Bahnhof ist trotz der baulichen Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung kaum oder nicht nutzbar, es sei denn, sie haben wirklich sehr viel Zeit.

Wie sieht es überhaupt mit der Barrierefreiheit aus? Nach dem Personenbeförderungsgesetz, das 2013 ergänzt wurde, gab es das Ziel, die Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen. Es hat in den letzten Jahren auch spürbare Fortschritte gegeben. Aber man muss sich gerade die ländlichen Gebiete einmal anschauen. Wir haben z. B. kürzlich eine Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbunds abgegeben. In den Unterlagen stand, dass von den 5618 Bushaltestellen im Bereich des NVV – überwiegend im ländlichen Raum – inzwischen gerade einmal 739 barrierefrei ausgebaut worden sind. Daran sieht man, dass trotz aller Fortschritte noch ordentlich Luft nach oben ist.

Ähnlich sieht es bei der Bahn aus. Wir haben Zahlen vorliegen, wonach in Hessen im Jahr 2019 44,5 % der Bahnsteige in Hessen ein Blindenleitsystem hatten. Ich sage gleich dazu: Wenn Sie schauen, ob sich das Leitsystem nur auf dem Bahnsteig befindet oder ob es auch durch den Bahnhof hindurchgeht und über den Bahnhofsvorplatz bis zur Bushaltestelle führt, stellen Sie fest, dass die Zahl von 44,5 % deutlich nach unten zu korrigieren ist. Wichtig ist für uns auch eine Mobilitätskette. Wir wollen vom Bahnsteig bis zur Bushaltestelle kommen und nicht irgendwo in der Mitte stehen bleiben, weil das Leitsystem nicht weitergeht.

Folie 5: „Informationsvermittlung ÖPNV“

Das ist auch ganz wichtig. Der Standard muss hier das „Zwei-Sinne-Prinzip“ sein. Eine nur optische Informationsvermittlung nutzt uns nichts, eine nur akustische Informationsvermittlung würde den Gehörlosen nichts nutzen, weshalb man sagt, dass mindestens zwei Sinne die Information wahrnehmen können müssen. Wenn ein Sinn ausfällt, ist noch der zweite da. In der Regel ist es die Kombination Optik-Akustik, in einigen Fällen auch die Kombination optisch-taktil. Gerade bei Handlaufbeschriftungen auf dem Bahnhof ist das der Fall: Wenn man informieren will, ob das die Treppe zu Gleis 5 oder die Treppe zu Gleis 7 ist, dann bringt man neben einer Beschilderung noch Handlaufbeschriftungen an, die taktil wahrgenommen werden können.

Wir leben im Zeitalter der Digitalisierung. Es gibt auch für den ÖPNV immer mehr Apps; immer mehr Auskünfte können über das Internet abgerufen werden. Das muss natürlich barrierefrei sein. Das heißt, die Software, die hier eingesetzt wird, muss mit unseren Screenreadern – das sind unsere Spezialprogramme – kompatibel sein, sodass die Vorlesefunktion und die Braillezeile funktionieren. Das muss kompatibel sein; denn sonst funktionieren unsere Hilfsmittel nicht, und dann sind die Informationen für uns nicht zugänglich.

Grundsätzlich: Wir wissen, die Digitalisierung ist die Zukunft. Aber wir haben zumindest im Moment Menschen – nach unserem Eindruck wird das auch noch 20 bis 30 Jahre so sein –, die sich mit Smartphones etc. sehr schwertun bzw. das gar nicht gelernt haben und auch nicht mehr lernen werden. Gerade ältere Menschen tun sich da schwer, und wenn noch eine gesundheitliche Beeinträchtigung wie eine fortschreitende Sehbehinderung – oder am Ende sogar eine Erblindung –, hinzukommt, schaffen sie es nicht mehr, im großen Stil mit Smartphones oder dem Internet zu arbeiten.

Rein praktisch ist es außerdem so: Sie können, wenn Sie auf dem Bahnsteig stehen, mal schnell das Smartphone zücken; denn Sie haben beide Hände frei: Mit der einen Hand halten Sie das Smartphone, mit der anderen Hand bedienen Sie es und rufen schnell ein paar Informationen ab. Ich dagegen habe einen Blindenstock in der einen Hand, und der Führhundhalter muss das Führungsgeschirr festhalten. Man muss also erst einmal dafür sorgen, dass man zwei freie Hände hat. Außerdem: Das Smartphone muss uns die Informationen vorlesen. Das müssen Sie im Außenbereich auch verstehen können. Das heißt, Sie müssen sich einen Lautsprecher am Kragen befestigen. Klar, über eine Bluetooth-Verbindung ist das heute technisch alles machbar. Aber, wie gesagt, bis Sie das alles organisiert haben, ist der Bus, den Sie eigentlich bekommen wollten und von dem Sie wissen wollten, ob er pünktlich kommt, sowieso weg.

Das heißt, wir müssen hier auf absehbare Zeit zweigleisig fahren: Herkömmliche Informationsmöglichkeiten, wie Informationsstelen auf den Bahnsteigen oder das Einholen einer telefonischen Auskunft, müssen trotz der Digitalisierung bis auf Weiteres gegeben sein. Das bedeutet nicht, dass man die Digitalisierung abbrechen soll – wir wissen, das wird nicht passieren; es ist auch nicht gewollt –, aber wir brauchen bis auf Weiteres beide Wege der Informationsvermittlung. Beide Wege müssen barrierefrei sein.

Folie 6: „Zusammenspiel Fuß- und Radverkehr“

Jetzt gehen wir vom ÖPNV weg und kommen zum Zusammenspiel von Fuß- und Radverkehr. Um die Klimaziele zu erreichen, wird verstärkt auf den Radverkehr gesetzt, was unseres Erachtens auch richtig ist. Gerade jetzt, da in den Radverkehr viel investiert wird, also auch finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, ist es für uns wichtig, dass Fußverkehr und Radverkehr da, wo es nur irgend geht, baulich getrennt werden. Zum Teil wird auf mehrspurigen Straßen die rechte Spur für Fahrräder reserviert. Das ist für uns die Ideallösung; denn dadurch sind die Fahrradfahrer und die Fußgänger wirklich eindeutig getrennt.

Sollte das nicht möglich sein, ist es nicht ausreichend, wenn man einen Radweg von dem niveaugleichen Bürgersteig direkt daneben nur durch einen weißen Strich trennt. Ich als Langstockgänger kann dann nicht entscheiden, ob ich im Fußgänger- oder im Fahrradbereich bin. Wahrscheinlich werde ich immer hin und her wechseln. Das heißt, für einen herannahenden Fahrradfahrer, den ich in der Regel nicht wahrnehme, von dem ich also gar nicht weiß, dass er kommt, ist es gar nicht berechenbar, wie er an mir vorbeifahren kann, ohne dass wir uns in die Quere kommen. Man kann natürlich klingeln, aber darauf kommt auch nicht jeder, und Klingeln im Straßenverkehr kann auch untergehen. Deshalb ist es sehr wichtig, dass die Trennung nicht nur optisch, sondern

auch taktil erfolgt. Es gibt heute Trennsteine, die das leisten können; die müssen dann zum Einsatz kommen.

Wichtig ist auch, dass es, wenn ich als Fußgänger Radwege quere, genauso behandelt wird, als ob ich eine Straße für Autos queren würde. Das heißt, hier müssen die Bodenindikatoren zum Einsatz kommen, die Sie vielleicht hier und da schon gesehen haben: die Rillen- und Noppenplatten, die uns darüber informieren, was sich vor uns befindet und wie wir uns gegebenenfalls verhalten sollen.

Absolut abzulehnen ist es aus unserer Sicht, wenn man dazu übergeht, einfach eine Mischverkehrsfläche einzurichten, also einen Bereich für Fußgänger und Radfahrer freizugeben. Die Rücksichtnahme, die dann eigentlich geboten ist, können wir gar nicht leisten, weil wir nicht wissen, wann die Radfahrer kommen. Nicht jeder Radfahrer – vielleicht aus mangelnder Erfahrung, vielleicht auch aus anderen Gründen – verhält sich dann so, wie er sich eigentlich verhalten müsste. Das birgt eine nicht unerhebliche Unfallgefahr. Wenn wir mit einem Fahrradfahrer zusammenstoßen, endet das wahrscheinlich mit zwei verletzten Personen.

Folie 7: „E-Scooter und Lastenräder“

Auch die E-Scooter- und Lastenradproblematik ist ganz aktuell. Die Erfahrung zeigt – wir haben das von Anfang an befürchtet, und es ist eingetreten –, dass diese Fahrzeuge einfach irgendwo abgestellt werden. Das ist in der Regel da, wo auch ein Fußgängerbereich ist. Das heißt, sie stehen irgendwo herum – manchmal liegen sie auch herum –, und wir können diese Fahrzeuge mit den Stöcken relativ schwer ertasten. In Hessen, und auch bundesweit, hatten wir schon mehrere schwere Unfälle – die zum Teil Krankenhausaufenthalte nach sich zogen –, bei denen blinde oder sehbehinderte Menschen über diese geparkten oder herumliegenden Fahrzeuge gefallen sind. Die Unfälle, von denen ich Kenntnis habe, betrafen erfahrene Langstockgänger. Das Argument, dass er oder sie vielleicht noch nicht gelernt hat, wie er oder sie den Stock einsetzen kann, trifft hier nicht zu. Das kann nicht die Unfallursache gewesen sein.

Wir sagen – wie das auch bei Autos der Fall ist, die man nur da abstellen darf, wo es erlaubt ist –: Es muss Bereiche geben, in denen diese Fahrzeuge abzustellen sind. Wenn man sie nicht dort abstellt, ist es so, als ob man mit seinem Auto im Halteverbot stehen würde. Das muss ein illegaler Zustand sein, der entsprechend sanktioniert werden kann. Die Ordnungsbehörden sind dann ermächtigt, einzugreifen. Damit das praktisch und auch formalrechtlich möglich ist, muss man die Gesetze und eventuell auch die darauf aufbauenden Verordnungen entsprechend gestalten.

Folie 8: „Halbbeschränkte Bahnübergänge in Hessen“

Aus aktuellem, traurigem Anlass haben wir, wie gesagt, in unserem Vortrag noch das Thema Bahnübergänge aufgenommen. Vor einigen Wochen sind in Hessen innerhalb kürzester Zeit drei Menschen an halbbeschränkten Bahnübergängen ums Leben gekommen. Einer davon war bei uns Mitglied; er war mit einem Führhund unterwegs. Ein halbbeschränkter Bahnübergang ist für uns nicht sicher; einer, der nur mit Rotlicht gesichert ist, schon gar nicht. Bei einer Halbschranke

ist es so, dass Sie, wenn Sie auf der linken Seite laufen, keine Schranke vor sich haben. Das heißt, Sie bekommen gar nicht mit, dass der Bahnübergang geschlossen ist; Sie laufen ins Gleis hinein – in dem Fall genau vor den herankommenden Zug.

Eigentlich muss es Standard sein, die Bahnübergänge mit Vollschraken zu sichern. Damit mich die Schranke nicht am Kopf trifft, wenn sie sich gerade senkt, muss das Schließen der Schranke durch ein akustisches Signal angekündigt werden. Da reicht das Rotlicht nicht aus. Wenn man unbeschränkte Bahnübergänge hat, muss das akustische Signal während der gesamten Schließzeit des Bahnübergangs aktiv bleiben; denn sonst läuft man immer Gefahr, nicht mitzubekommen, dass der Bahnübergang geschlossen ist. Auch der Führhund hat das in dem beschriebenen Fall nicht merken können; denn es ist keine Schranke da, und vor dem Bahnübergang befindet sich kein Bordstein. Was die Ausbildung der Hunde betrifft: Es gibt dort nichts, worauf die Hunde reagieren können. Dann läuft der Hund hinein, und man ist im Gleisbereich.

Da wir gerade beim Thema Bahn sind: Wir merken, dass, gerade im ländlichen Raum – aber nicht nur da –, Zugdurchfahrten und Zugeinfahrten zunehmend akustisch nicht mehr angekündigt werden. Da fährt ein Güterzug mit Tempo 80 durch und verursacht den entsprechenden Windsog, ohne dass es vorher eine akustische Ansage mit dem Hinweis darauf gegeben hätte, dass der Zug kommen wird. Das birgt auch eine immense Unfallgefahr.

Wenn Sie jetzt in Bezug auf diese Gefahrenpunkte sagen: „Na ja, so oft passiert doch gar nichts, woanders passiert auch irgendwann einmal etwas“, antworte ich: Es läuft der Inklusion zuwider; denn es führt dazu, dass unsere Leute unter Umständen nicht hinausgehen. Die bleiben zu Hause, und das hat dann nichts mehr mit Inklusion zu tun. Sie können sich selbst einmal überlegen, wie es mit Ihren sozialen Kontakten und Unternehmungen aussähe, wenn sie nur hinausgehen könnten, wenn jemand mitgeht. Wie sähe das dann in Ihrem sozialen Umfeld aus? Wie oft würde das funktionieren? Wie oft wäre Ihnen das unangenehm, weil vielleicht jemand mitgeht, von dem Sie wissen, dass der eigentlich etwas anderes machen wollte? – Wie gesagt, es kommt dann zwar nicht zu Unfällen, aber mit Inklusion, die unser gesellschaftlicher und gesetzlicher Auftrag ist, hat das nichts mehr zu tun.

Folie 9: „Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit“

Das soll es, kurz gefasst, gewesen sein. Ich weise noch darauf hin, dass generell bei Schriftstücken oder bei Informationen auch die Belange von Sehbehinderten berücksichtigt werden sollten: blendfrei, gute Kontraste zwischen Info und Hintergrund und eine gut lesbare Schrift. Wir haben hier Verdana genommen. Die Gruppe der Sehbehinderten wird aufgrund der älter werdenden Bevölkerung trotz aller medizinischen Fortschritte immer größer. Das ist also in der Praxis sehr wichtig.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit. Sollte es Fragen geben, stehen wir gern zur Verfügung.

Stellv. Vorsitzende: Herr Schäfer, auch von meiner Seite vielen Dank. Ich kann Ihnen sagen, wir haben immer Fragen.

Wir haben hier sehr wertvolle Hinweise erhalten, wertvoll insbesondere für die Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsverbände – ich sehe, dass Frau Herms vom NVV nickt; Herrn Ringat sehe ich leider noch nicht –, aber auch in Bezug auf den Radwegeausbau in den Kommunen, der momentan zum Glück sehr rasch voranschreitet. Wir müssen im Hinterkopf haben, dass Ihre Belange auch zu berücksichtigen sind.

Als Erstem darf ich dem Kollegen Naas das Wort geben.

Abg. Dr. Stefan Naas: Guten Morgen in die Runde! Herr Schäfer, vielen Dank für den, wie ich finde, wirklich hervorragenden Vortrag und die Einblicke. Ich habe zwei Fragen.

Sie haben zwei sehr interessante Aspekte angesprochen. Der erste Aspekt, den ich hier herausgreifen möchte, betrifft die Frage: Wann ist ein solcher Bahnhof stufenfrei, wann ist er barrierefrei, und wann ist er das in der Statistik? – Da haben wir in der letzten Woche schon einiges lernen müssen, nämlich dass, wenn ein Gleis stufenfrei ist, in der Statistik der Landesregierung der Einfachheit halber der ganze Bahnhof als komplett barrierefrei geführt wird. Dazu hätte ich gern eine Einschätzung von Ihnen. Haben Sie auch Erfahrungen damit gemacht, dass man dann sozusagen ein Gleis hat, das man erreichen kann? Wie beurteilen Sie das insgesamt? Ist es Ihnen auch aufgefallen, dass der in der Statistik angegebene Wert zu hoch ist? – Das ist der erste Aspekt.

Der zweite Aspekt betrifft das Thema „Sicherheit von Bahnübergängen“. Auch das finde ich ein sehr spannendes Thema. Sie haben jetzt die akustischen Signale angesprochen. Ich habe immer wieder die Sicherheitsschauen in den Blick genommen und dazu auch schon angefragt. Mich würde interessieren, was sich in Ihren Augen in den vergangenen Jahren an den Bahnübergängen verbessert oder verschlechtert hat; denn man kann immer argumentieren: In den letzten Jahren hat sich bei der Technik nicht so viel getan; die Problematik besteht eigentlich, seit es die Bahn gibt. – Hat es da eine Absenkung der Standards gegeben? Gibt es weniger Sicherheitsüberprüfungen? Haben Sie Einblicke, was die Entwicklung angeht, die uns hier vielleicht helfen könnten?

SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Herr Schäfer, Sie haben interessanterweise gleich am Anfang das Thema Sammeltaxi angesprochen. Ich habe mich bei der Vorablektüre Ihres Vortrags gefragt: Was bedeuten die neuen Mobilitätsoptionen, die wir vor allem im Sharing- und im On-Demand-Bereich haben, für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen? – Ganz oft wird so darüber diskutiert, als ob das quasi die Zukunft der Mobilität wäre, als ob wir das mit den neuen Optionen schon hinbekämen. Sind diese Optionen für Sie überhaupt so einfach nutzbar, und wenn vielleicht, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen müssten sie versehen sein, um für Sie nutzbar zu sein?

Meine zweite Frage bezieht sich auf das Thema Umsteigezeiten. Ich bin deutlich über 45 Jahre alt und kenne das Problem mit den Umsteigezeiten, vor allem wenn der Zug nicht pünktlich ist. Ich weiß, was es bedeutet, einem Zug hinterherrennen zu müssen. Aber was hilft denn gewissermaßen präventiv? Braucht es eine Assistenz, braucht es längere Umsteigezeiten, oder braucht es bauliche Maßnahmen, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an der Stelle dauerhaft zu helfen? – Das sind meine beiden Fragen.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Auch von meiner Seite ganz herzlichen Dank. Ich fand das eine sehr prägnante Zusammenschau von Aspekten, die aus Behindertensicht wichtig sind. Ich sehe da auch Synergien zu vielen anderen Bevölkerungsgruppen, seien es Ältere im Allgemeinen oder Familien mit Kindern. Gleichzeitig habe ich mir gedacht: Ich mache seit 25 Jahren Mobilitätsforschung. Waren das nicht Sachen, die schon in den Neunzigerjahren vorgebracht wurden? – Es gibt einige aktuellere Sachen, z. B. die E-Scooter.

Aber ich frage mich: Was ist aus Ihrer Sicht nötig, damit wir uns nicht nur Gedanken machen und sagen: „Ach ja, das ist ein wichtiges Thema“, sondern die Maßnahmen wirklich umsetzen? – Ich fand Ihre Zahlen sehr eindrucksvoll: Es gibt in Nordhessen 5.000 Bushaltestellen, von denen nur 700 barrierefrei sind. In der Verwaltung würde es immer heißen: Wir machen schon was. – Aber wir wissen, Mobilität muss als System funktionieren. Wir müssen überall gute Voraussetzungen haben. Angesichts dessen, dass man das schon seit so langer Zeit weiß, hat man relativ wenige Ergebnisse erzielt. Wie könnte man wesentlich schneller Barrierefreiheit schaffen?

Herr **Schäfer**: Zu der ersten Frage. Die Bahnsteige sind der wichtigste Bereich; denn hier geht es nicht nur um Orientierung, sondern auch um Sicherheit. Die Leitsysteme haben auch den Zweck, dass wir nicht von der Bahnsteigkante aufs Gleis fallen.

In der Praxis haben wir oft die Situation – ich habe es angesprochen –, dass wir eine Mobilitätskette brauchen. Ich steige nicht aus dem Zug aus, um irgendwo auf dem Bahnsteig zu übernachten, sondern ich will zum Bus oder zum Taxi, um weiterzufahren. Die Leitsysteme gibt es oft nur auf den Bahnsteigen. Das Problem ist, wie man über den Bahnhofsvorplatz zum Bus kommt. An der Bushaltestelle gibt es wieder einen Leitstreifen, aber auf den 38 m dazwischen gibt es nichts. Auf diesen Bahnhofsvorplätzen oder auch auf dem Weg durch die Bahnhofsgebäude kann man sich oft nur schwer orientieren; denn den berühmten Bordstein oder die berühmte Hauswand, an der man entlanggehen kann, gibt es dort nicht.

Das ist in der Praxis sehr schwierig; denn für den Bahnsteig ist die Bahn zuständig, für den Bahnhofsvorplatz ist die Kommune zuständig, und für die Straßenbahnhaltestelle ist vielleicht die Kasseler Verkehrsgesellschaft oder die HEAG mobilo in Darmstadt verantwortlich. Dann wird auch versetzt gebaut. Die Bahn bekommt ihre Fördergelder jetzt, und die Kommune bekommt sie in drei Jahren. Der Bahnhofsvorplatz wird also drei Jahre später gemacht. So ist es auch bei den

Planungsbüros: Ein Planungsbüro bekommt von der Bahn einen Auftrag, ein anderes, das drei Jahre später den Bahnhofsvorplatz gestaltet, von der Kommune. Dadurch geht in der Praxis oft die Kette verloren, die dafür sorgt, dass man am Ende ein durchgehendes Leitsystem hat.

Dann haben Sie die Situation, die ich am Anfang beschrieben habe: Am Bahnsteig ist etwas da, an der Bushaltestelle ist etwas da, aber auf den 38 m dazwischen ist nichts. Das ist in der Praxis häufig anzutreffen. Oder Sie haben Leitsysteme, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Die Bahn hat irgendwann etwas verlegen lassen, was an der Stelle X aufhört. Aus irgendwelchen Gründen hat die Kommune das nicht genau an der Stelle weitergeführt, sondern erst 10 m weiter damit begonnen, wodurch ebenfalls eine Lücke entsteht.

Dann sind die On-Demand-Verkehre angesprochen worden. Das wird heute häufig über Apps abgewickelt: Man meldet sich über Apps an und bezahlt bargeldlos. Da ist es, wie gesagt, wichtig, dass das mit unseren Screenreadern kompatibel ist und dann genutzt werden kann. Wenn das so ist, ist es für die Jüngeren eine annehmbare Sache. Aber meine Erfahrung ist, dass es auf ältere Leute abschreckend wirkt, dass sie sich, wenn sie einen Arzttermin haben und ein Demand-Fahrzeug bestellen wollen, über Apps anmelden und dann mit Kreditkarte – noch eine Pin und noch eine Geheimnummer, die man irgendwo eingeben muss – bezahlen müssen. Dann lassen es viele bleiben, und es fahren nur die Jüngeren mit. Dabei werden aber gerade die Älteren als Kunden für solche Angebote betrachtet.

Man sollte also dafür sorgen, dass im Fahrzeug auch in bar bezahlt werden kann. Hier kommt natürlich die Sicherheit des Fahrers ins Spiel; denn es weiß jeder, dass er Geld dabei hat. Das ist uns bewusst. Aber es wäre gut, wenn man eine Barzahlung ermöglichen und man nicht unbedingt die App nehmen müsste, sondern sich auch per Telefon anmelden könnte. Das sollte in der heutigen Zeit trotz aller Digitalisierung nach wie vor als Alternative verfügbar sein.

Zu den Umsteigezeiten: Ich habe das am Beispiel des Bahnhofs in Babenhausen beschrieben. Baulich entspricht er den Standards. Selbst wenn ein Servicemitarbeiter am Bahnsteig wäre – was an kleineren Bahnhöfen wie dem in Babenhausen nicht so der Fall ist –: Er kann nicht mit mir die Treppe hinunterrennen. Ich kann die Treppe nicht hinunterrennen; auch wenn ein Servicemitarbeiter dabei wäre, müsste ich in normalem Tempo gehen.

Das Entscheidende ist meines Erachtens die Fahrplangestaltung. Die Umsteigezeiten dürften nicht drei Minuten betragen, sondern das müssten fünf oder sechs Minuten sein. Ich weiß, dass der Fahrplan komplex ist. Es gibt neue Anschlüsse in Darmstadt, wenn der Zug weiterfährt; es gibt neue Anschlüsse in Aschaffenburg, wenn der Zug in die andere Richtung weiterfährt, und es gibt neue Anschlüsse in Hanau. Das ist uns bewusst. Gerade auf eingleisigen Strecken muss man da schauen. Wenn man mehr Strecken doppelgleisig ausbauen würde, könnten die Züge schneller fahren, weil sie nicht immer auf den Gegenzug warten müssten. Die Zeit, die man in Babenhausen länger wartet, könnte man dann unterwegs vielleicht wieder rausfahren.

Damit sind wir generell beim Thema: Es wird nicht ohne den Einsatz finanzieller Mittel gehen; denn Bahnhöfe kann man nur ausbauen, wenn man Geld hat. Wenn Sie den Takt verdichten,

sodass generell ein attraktiveres Angebot verfügbar ist, werden Sie das am Ende auch finanzieren müssen. Aber es gibt, wie gesagt, die rein praktischen Dinge. Ob man eine Umsteigezeit von drei oder von fünf Minuten plant, ist eine Entscheidung hinsichtlich des Fahrplans, die wahrscheinlich nicht unmittelbar mit Geld zu tun hat,

Frau **Buchsein**: Bei den On-Demand-Systemen geht es nicht nur um die Bezahlung und die Buchung, sondern auch darum, wie man das Fahrzeug findet. Es ist sehr attraktiv, zu sagen: Man muss nicht unbedingt die definierte Haltestelle nehmen; es gibt flexible Haltepunkte. – Man muss diesen Punkt klar definieren, und man muss das Fahrzeug finden. Es braucht auch Systeme dafür, dass ein Fahrzeug klar als On-Demand-Fahrzeug erkennbar ist. Dazu ist auch eine Sensibilisierung der Fahrer nötig, die z. B. potenziellen Kunden klarmachen müssen, dass sie sie zum Fahrzeug bringen. Man muss auch genau wissen, wo man aussteigt. Die Flexibilität tut einerseits gut. Andererseits brauchen Menschen mit Sehbehinderung oft viel klarere Strukturen. Darauf müssen wir auch achten.

(SV Prof. Dr. Martin Lanzendorf: Es fehlt noch die Antwort auf meine Frage!)

Stellv. Vorsitzende: Herr Lanzendorf, vielleicht können Sie kurz ein Stichwort nennen.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Es geht um die Beschleunigung der Prozesse oder darum, wie man überhaupt dazu kommt, dass das umgesetzt wird. Wie könnte das Land – oder auch irgendjemand anders – das, was notwendig wäre, um etwas zu verändern, anders organisieren?

Herr **Schäfer**: Ich habe es schon angesprochen. Wie viel Sie letztendlich machen können, ist auch eine Frage der finanziellen Mittel. Es hängt auch daran, ob man in einer Kommune Geld hat, um 20 Haltestellen pro Jahr umzubauen, oder ob man Geld hat, um 50 Haltestellen pro Jahr auszubauen. Ich denke, bei den Projekten, bei denen es unterschiedliche Zuständigkeiten gibt, wäre es auch wichtig, dass man die Fördergelder in einem Zug freigibt und nicht sagt: Die Bahn bekommt in diesem Jahr etwas, und die Kommune bekommt in zwei oder drei Jahren etwas für den Bahnhofsvorplatz. – Auch aus rein praktischen Gründen wäre es sinnvoll, wenn die Bahn und die Kommune, obwohl sie formal zwei Auftraggeber sind, dasselbe Planungsbüro hätten und nicht zwei oder drei Planungsbüros in einem solchen Projekt drinhängen. Es wäre gut, wenn ein Planungsbüro das vom Bahnsteig bis zum Bus machen würde.

Stellv. Vorsitzende: Kollege Naas hatte noch eine Frage zu den Bahnübergängen gestellt.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Und zur Barrierefreiheit!)

Herr **Schäfer:** Unser Bundesverband – die Bahn ist ja zentral organisiert – hat das seit Jahrzehnten auf dem Schirm. Wir stellen gerade in den ländlichen Gebieten nicht fest, dass dort systematisch etwas geändert wird. Ich kann mir vorstellen, dass man bei dem Bahnübergang in Kriftel jetzt etwas machen wird. Das war auch in der Vergangenheit so: Wenn etwas passiert ist, wurde auch etwas gemacht – aber immer erst dann. Zum Teil wird das durch formale Vorgaben sogar legitimiert; denn es heißt, es müsse etwas gemacht werden, wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt handele. Das muss er erst einmal werden. Ein Unfallschwerpunkt ist er erst dann, wenn etwas passiert ist.

Das ist für mich eine etwas unlogische Vorgehensweise. Eigentlich müsste man eine Gefahrenanalyse vornehmen und präventiv etwas machen, bevor etwas passiert ist. Wenn es an einem Bahnübergang Halbschranken oder nur Rotlicht gibt, stellt das für blinde und sehbehinderte Menschen eine potenzielle Gefahr dar. Für andere Menschen gilt das anscheinend auch; denn an diesen Bahnübergängen verunglücken auch Sehende. In Kriftel soll drei Wochen vorher ein sehendes Kind verunglückt sein. Also scheint dieser Bahnübergang auch für die anderen nicht so ungefährlich zu sein. Wie gesagt, das Traurige ist, dass häufig erst reagiert wird, wenn etwas passiert ist.

Frau **Buchsein:** Die konkrete Frage war auch, ob sich etwas verschlechtert hat. Das glauben wir nicht. Aber ich glaube, es ist auch ein Effekt der Teilhabemöglichkeiten, die dazu führen, dass mehr blinde Menschen unterwegs sind. Ich glaube, dass früher weniger passiert ist, hing auch damit zusammen, dass – leider – nicht so viele eigenständig unterwegs waren. Das kann aber nicht der Zustand sein, den wir zurückhaben wollen. Viele waren sehr unsicher. Heute trauen sich mehr, und dann kann es sein, dass so etwas passiert.

Ein bisschen ist es Pech – verrückterweise –, aber es darf niemand das Pech haben, so zu Tode zu kommen. Es gibt, wie gesagt, keine Verschlechterung, aber auch keine Verbesserung. Man kann sich nicht an einem schlechten Standard orientieren: Früher haben die Leute solche Situationen gänzlich gemieden und sich gar nicht getraut. Dieser Mensch hat sich – leider, muss man sagen – getraut.

Abg. **Klaus Gagel:** Herr Schäfer, vielen Dank für den interessanten Vortrag. Ich habe mich ein bisschen gewundert – ich muss noch einmal auf die On-Demand-Mobilität zu sprechen kommen

–, dass in Ihrem Vortrag die Forderung nach On-Demand-Mobilität nicht stärker zum Ausdruck gekommen ist. Nur im Zusammenhang mit der dritten Folie wurde das Anrufsammeltaxi erwähnt.

Ich muss dazusagen, ich wohne in einer hessischen Kommune – in Taunusstein –, in der es ein Pilotprojekt für On-Demand-Verkehre gibt. Die setzen im Grunde genommen schon das um, was Sie fordern: Die On-Demand-Verkehre sind telefonisch erreichbar, und es sind über 1.000 virtuelle Haltestellen eingerichtet worden, die jeweils wenige Meter entfernt sind. Insofern frage ich Sie ganz explizit: Warum haben Sie diese Forderung in Ihrem Vortrag nicht stärker formuliert, oder sind die On-Demand-Verkehre noch zu neu?

Abg. **Arno Enners:** Herr Schäfer, auf einer der Folien steht – Stand 2019 –, dass nur 44,5 % der Bahnsteige ein Blindenleitsystem haben. Ist das ein einmalig erfasster Stand, oder gibt es einen Erhebungszeitraum, in dem das immer wieder geprüft wird – vielleicht alle drei, vier oder fünf Jahre –, um zu sehen, wie die Bahn mit dem Ausbau des Blindenleitsystems vorankommt? – Das ist meine Frage.

Herr **Schäfer:** Erster Punkt. Die On-Demand-Verkehre sind ein relativ neues Angebot. Deswegen haben wir noch relativ wenige Rückmeldungen aus unserem Personenkreis. Gerade unser Personenkreis muss sich erst an neue Dinge gewöhnen. Die Hemmschwellen, so etwas auszuprobieren, sind vielleicht ein bisschen höher; denn man hat Angst, dass man am Ende irgendwo in der Landschaft herumsteht, wenn etwas schiefgeht. Von daher fehlen uns, zugegeben, ein bisschen noch die Rückmeldungen, die man verwerten könnte, um in die eine oder in die andere Richtung zu gehen.

Grundsätzlich sehen wir On-Demand-Verkehre als gutes Angebot an; denn es gibt sie gerade in den Gebieten, in denen Busse und Bahnen nicht so häufig fahren, weil die Nachfrage nicht da ist, oder auch in den Gebieten, in denen ein großer Omnibus gar nicht fahren kann, weil die Straßen zu eng sind. Da ergibt das mit Sicherheit Sinn.

Eine Herausforderung ist, wie Frau Buchsein gesagt hat, wie man die Haltestellen, die baulich nicht markiert sind – ich denke, man wird das in der Regel nicht ohne Weiteres machen können –, findet. Ich habe z. B. HEAG mobilo in Darmstadt empfohlen, die Haltepunkte möglichst an Kreuzungen einzurichten; denn wenn eine Querstraße kommt und an der Einmündung dieser Querstraße das Fahrzeug halten wird, ist das für mich ein Orientierungspunkt, der relativ leicht auffindbar ist. Dazu braucht man nicht zu bauen.

Es kommt auch auf die Sensibilisierung der Planer an: Wo richtet man diese Haltepunkte ein? – Natürlich muss man auch an Aspekte der Verkehrssicherheit denken. Aber wenn sich die Haltepunkte immer an den Kreuzungen befänden, an denen sich die Straßen treffen, wäre es für uns relativ einfach, sie zu finden. Grundsätzlich denken wir, es könnte ein gutes Angebot werden.

Aber es wird wahrscheinlich einige Zeit dauern, bis unser Personenkreis – gerade auch die Älteren – das in Anspruch nimmt.

Zweiter Punkt. Ja, uns liegen Zahlen aus dem Jahr 2019 vor. Wir haben sie von einem Mitarbeiter der Bahn bekommen, der sich mit mobilitätseingeschränkten Reisenden befasst. Wir haben die Zahlen damals nur auf Anfrage bekommen, weil wir sie für irgendeine Stellungnahme gebraucht haben. Nach unserem Kenntnisstand berichtet die Bahn offiziell gar nicht darüber. Aber das könnte man sicherlich ändern, indem man diese Zahlen z. B. alle drei Jahre herausgibt. Dann würde man sehen, wie viele Prozentpunkte dazugekommen sind. Das wäre mit Sicherheit nicht schlecht.

Bei den Nahverkehrsplänen auf regionaler Ebene – Bus, Straßenbahnen – kann man das schon eher vergleichen; denn die werden, glaube ich, im Abstand von fünf oder sechs Jahren erstellt. Da kann man eher schauen, wie sich das entwickelt hat. Aber bei der Bahn ist mir ein solcher zeitlicher Rhythmus nicht bekannt.

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für den spannenden Vortrag. Ich glaube, uns allen ist deutlich geworden, dass wir als Menschen ohne Beeinträchtigungen nicht wirklich einschätzen können, was es für Sie heißt, mobil zu sein. Von daher vielen Dank an der Stelle.

Ich habe Nachfragen. Erste Frage. Sie haben von Barrierefreiheit gesprochen. Es ist doch so, dass man, zumindest im Neubau, nur noch barrierefrei bauen kann. Geht es Ihnen eher um den Umbau der bestehenden Bahnhöfe?

Die zweite Frage bezieht sich auf die On-Demand-Verkehre. Wenn ich mich recht erinnere, kann man sie über das Telefon buchen. Es ist also angedacht, dass auch Menschen das Angebot sozusagen nutzen können sollen, die es nicht per App buchen können. Für mich stellt sich da die Frage nach den Bezahlmodalitäten: Wie kann das bei Ihnen funktionieren?

Die dritte Frage betrifft die Verkehrsschauen. In den Ortschaften haben wir die Konstellation, dass es eher die Polizei und das Ordnungsamt sind, die dort Verkehrsschauen durchführen. Sind Sie da angemeldet und sozusagen Teil des Prozesses?

Als Letztes bitte ich Sie, zu schildern, wie Sie wirklich mobil sind, wie Sie es also machen, wenn Sie sich entscheiden, von A nach B zu fahren. Nutzen Sie eine App mit Sprachausgabe, die Ihnen den Fahrplan vorliest? – Ich habe überhaupt keine Vorstellung, wie das bei Ihnen funktioniert. Ich fände es total spannend, wenn Sie am Beispiel einer Wegeketten aufzeigten, wie Sie das machen. Ich war nämlich so naiv, zu glauben, dass das alles funktioniert: Man kann es sich vorlesen lassen, und dann steht da jemand, der einen holt. – Das war, wie gesagt, eine total naive Vorstellung. Mich würde es daher interessieren, wie es wirklich funktioniert. Wie sind Sie z. B. heute von Ihrem Zuhause hierhergekommen?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Meine Frage schließt an die von Frau Walther an. Ich habe, ehrlich gesagt – Asche auf mein Haupt –, keine Ahnung, an welcher Stelle für welche Maßnahmen im Bereich Mobilität eine Pflicht zur Anhörung von Verbänden gilt, die Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen vertreten. Ich würde erwarten, dass es so ist, zumindest bei Neubaumaßnahmen und eigentlich auch bei Umbaumaßnahmen. Aber ich weiß es einfach nicht. Da müssen Sie uns ein bisschen helfen.

Herr **Schäfer:** Es ist zutreffend: Bei Neubaumaßnahmen, gerade wenn sie gefördert werden, müssen die Standards der Barrierefreiheit eingehalten werden. Grundsätzlich ist das auch so.

Zu der Frage, ob wir angehört werden. Hessen Mobil z. B. hört bei solchen Maßnahmen die Behindertenbeauftragten an, sofern es sie gibt. Diese sind aber nicht immer blind oder sehbehindert. Ohne irgendjemandem zu nahe treten zu wollen: Es könnte sein, dass Sie ohne Behinderung mehr über das Thema „blind/sehbehindert“ wissen als ein Behindertenbeauftragter mit irgendeinem GdB. Damit will ich niemandem auf die Füße treten, aber ein Rollstuhlfahrer ist nicht automatisch ein Experte für „Blindheit/Sehbehinderung“. Ich hoffe, ich habe es so formulieren können, dass man erkennt, dass es nicht persönlich gemeint ist, sondern auf einer praktischen Erfahrung beruht. Ein Blinder weiß z. B. nicht automatisch, was ein Autist braucht. Dieses Wissen muss er sich auch erst aneignen, wenn er es für seine Tätigkeit braucht. Es gibt da keinen Automatismus.

Unser Verband wird angefragt, aber insgesamt relativ selten. Das geht wahrscheinlich ein bisschen nach dem Zufallsprinzip. Wir würden uns wünschen, dass man uns häufiger fragt. Dann hätten wir aber ein Problem. Wenn das so käme, würden wir am eigenen Erfolg leiden; denn es muss auch jemanden geben, der das bearbeitet. Bauen bedeutet Planen und das Erstellen von Grafiken. Das heißt, der Blinde muss hier mit einem Sehenden zusammenarbeiten. Der Sehende muss auch fachkundig sein, sonst kann er den Plan nicht erklären.

Sie merken, das ist aufwendig. Wenn das alles bei uns angefragt würde, könnten wir das mit unseren ehrenamtlichen Kapazitäten nicht bearbeiten. Dazu bräuchten wir Hauptamtler, und die müssten finanziert werden. Ich habe schon immer auf die Umweltverträglichkeitsprüfungen hingewiesen. Da wird ein Ingenieurbüro beauftragt, und es ist völlig klar, dass die Geld dafür bekommen. Man bräuchte eine Regelung, die besagt, dass das zu machen ist, dass man die Verbände, die das dann machen, bezahlt – genauso wie das Ingenieurbüro für die Umweltverträglichkeitsprüfung bezahlt wird – und dass wir auch hauptamtliches Personal einsetzen können. Anders wäre das nicht mehr zu stemmen.

Die Situation haben wir im Moment nicht. Wenn man fragt: „Würden Sie dafür auch etwas zahlen?“, machen das manche. Bei manchen kommt so ein bisschen die Reaktion – vielleicht nicht direkt, aber indirekt –: Jetzt fragen wir euch, und ihr wollt noch Geld dafür haben. – Wie gesagt, so etwas kann man ehrenamtlich praktisch und organisatorisch nicht leisten. Es wäre in gewisser Weise auch ein neues Tummelfeld – das sage ich hier etwas weitblickend – und könnte am Ende dazu beitragen, Arbeitsplätze für Blinde und Sehbehinderte zu schaffen, die dann zusammen mit

einem Sehenden solche Planungen durcharbeiten würden. Aber es muss da, wie gesagt, eine Finanzierung geben. Wir können das nicht aus den Mitgliedsbeiträgen bezahlen. Das bekommen wir nicht hin.

On-Demand-Verkehr und Bezahlung: Es ist möglich, diese digitalen Systeme so zu gestalten, dass wir sie nutzen können, wenn wir gelernt haben, mit Smartphones umzugehen. Ich habe es schon mehrfach erwähnt: Für ältere Menschen ist das oft eine Hemmschwelle. Die würden lieber bar bezahlen; denn die Geldscheine können sie, wenn sie es geübt haben, mithilfe von Schablonen oder auch aufgrund der Größe unterscheiden. Sie wissen, ob sie dem Fahrer einen Zehneuroschein oder einen Zwanzigeuroschein hinhalten.

Auf keinen Fall geht es, dass man ihnen im Auto ein Touchscreengerät hinhält, auf dem sie ihre PIN eingeben sollen. Das geht nicht, und dem Fahrer die PIN zu nennen geht auch nicht. Es wäre interessant, zu sehen, ob ich dann aussteigen darf, ohne zu bezahlen. Wir haben noch keine Rückmeldung bekommen, dass das irgendwo einmal passiert ist. Das geht nur über barrierefreie Apps. Wir sagen aber, es sollte nach wie vor parallel dazu auch eine Barzahlung möglich sein. Ich denke, dass das nicht nur sehbehinderte ältere Menschen betrifft, sondern dass einige andere ältere Menschen auch dankbar wären, wenn sie diese Möglichkeit hätten. Es gibt natürlich auch ältere Menschen, die gut mit dem Smartphone umgehen können. Das will ich gar nicht bestreiten. Aber es gibt eben auch die, die es nicht oder nur eingeschränkt können.

(Abg. Katy Walther: Ich hatte noch eine andere Frage!)

– Es wurde noch die Frage gestellt, wie wir das überhaupt machen. Grundsätzlich muss ein Blinder erst einmal ein Mobilitätstraining absolvieren. Das heißt, er muss von einer Fachkraft beigebracht bekommen, wie man mit dem Stock umgeht. Mit dem Stock kann man nicht einfach durch die Gegend wedeln; das Gehen mit dem Stock muss man lernen. Man muss auch lernen, sich zu orientieren. Man muss sich auch wieder mehr Dinge merken – „an der nächsten Querstraße rechts“ z. B. –; denn man kann ja kein Straßenschild lesen.

Es gibt mittlerweile auch Navigationssysteme, die einem z. B. sagen: Biegen Sie jetzt rechts ab. – Gerade jüngere Blinde setzen solche Systeme verstärkt ein. Ich persönlich sage, es bleibt trotzdem ein gewisses Risiko, wenn man sie in einem Gelände einsetzt, über das man überhaupt nichts weiß. Im Baubestand gibt es nämlich auch gewisse Tücken, über die mir mein Navigationssystem nichts erzählt. Vielleicht ist auch über Nacht eine Baustelle eingerichtet worden, vor der das Navisystem noch nichts weiß. In der Regel sollte man also ein gewisses Maß an Ortskenntnis haben.

Manchmal helfen sich die Blinden auch untereinander, wenn sie vernetzt sind, indem sie jemandem, der vorher mitgeteilt hat, dass er von A nach B muss, sagen, wie er dorthin kommt. Wenn es ein unbekanntes Gelände ist, muss man oft auch entscheiden, dass es besser ist, ein Taxi zu nehmen. Das ist ein Musterbeispiel dafür, wofür wir unser Blindengeld brauchen. Die Fahrplanauskünfte im Internet funktionieren mittlerweile recht gut. Beim RMV kann ich nach wie vor anrufen und mir das telefonisch mitteilen lassen.

Was Strecken betrifft, die man häufig fährt: In der Regel können wir uns Dinge ein bisschen merken. Dass der Bus immer um fünf Minuten nach der vollen Stunde fährt und dann alle 20 Minuten, hat man irgendwann im Kopf. Man ist schon gezwungen, sich mehr Dinge zu behalten. Wenn Sie auf größeren Bahnhöfen umsteigen müssen, bei denen Sie sich nicht auskennen, z. B. in Frankfurt, in Kassel oder in Gießen, können Sie mittlerweile einen Umsteigeservice in Anspruch nehmen, wenn Sie spätestens 24 Stunden vorher wissen, wann Sie losfahren. Die Mobilitätszentrale bei der Bahn will bestimmte Vorlaufzeiten haben. Dann kommt jemand zum Zug und begleitet einen zum Anschlusszug. Auf den Flughäfen haben wir einen ähnlichen Service.

Gerade wenn wir im Fernverkehr unterwegs sind, hat uns das schon sehr weitergeholfen. Den Weg zur Arbeit, den ich jeden Tag mit dem Nahverkehr zurücklege, habe ich mir relativ schnell angeeignet, immer unter der Voraussetzung, dass ich das alles behalte. Wenn Sie durch die Straßen gehen, können Sie sich die Informationen unmittelbar vor Ort holen, indem Sie die Straßenschilder lesen. Das geht bei uns weniger. Wir müssen die Informationen häufiger vorab einholen.

Abg. **Tobias Eckert:** Herr Schäfer, herzlichen Dank für den Vortrag und die Antworten auf die vielfältigen Fragen. Ich würde von Ihnen gern hören, wie es in den 16 Bundesländern insgesamt aussieht. Wir beschäftigen uns jetzt mit der Situation in Hessen; Kollege Dr. Naas hat zu Recht das Thema Statistiken erwähnt. Wie definieren wir Barrierefreiheit? Wie funktioniert das?

Aus eigenem Erleben will ich sagen: Auch ich hatte als Mensch ohne Beeinträchtigung eine bestimmte Vorstellung von Barrierefreiheit. Dann habe ich am Edersee eine Ferienwohnung besichtigen können, die im Zusammenhang mit barrierefreiem Urlaub in Hessen ausgezeichnet worden ist. Ich bin gegen die erste Stufe gestoßen und habe mir gedacht: Irgendwie hast du dir das anders vorgestellt. – Dann wurde ich explizit darauf hingewiesen, dass diese Wohnung als Ferienwohnung für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ausgezeichnet worden ist. Blinde Menschen und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen haben es dort einfacher, Urlaub zu machen. Das war für mich ein Aha-Erlebnis; denn es hat mich etwas aus meiner Vorstellung von Barrierefreiheit herausgeholt.

Können Sie beschreiben, wie das in anderen Bundesländern ist? Geht man dort schon andere Wege? Gibt es Best-Practice-Beispiele? – Die Zahlen, die Sie hier genannt haben, sind erschreckend.

Ich habe Sie so verstanden, dass es beim Einbeziehen Ihres Verbandes, also bei der Berücksichtigung der Belange sehbehinderter Menschen, nicht am Recht liegt. Die Menschen müssen einbezogen werden; Sie haben da einen Einblick in die Arbeit Ihres Verbandes gegeben. Das Problem liegt vielmehr in der organisatorischen und praktischen Umsetzung: dass das zum richtigen Zeitpunkt mit verarbeitet werden kann. Könnten Sie uns da Hilfestellungen geben; denn der Gesetzgeber könnte z. B. sagen: „Das muss ich im ÖPNV-Gesetz mit verankern“? – Ist das der richtige Weg, oder würden Sie sagen: „An den und den Stellen ist es wichtig, organisatorisch ein

verpflichtendes Einbeziehen vorzusehen“? – Solche Hinweise wären wichtig. Über das Thema zu diskutieren ist das eine; aber das andere ist, dass es nachher Lösungsideen geben muss, wie wir das besser machen.

Herr **Schäfer**: Man kann sagen, in einer Region ist die Quote um drei bis fünf Prozentpunkte höher, und in der anderen Region ist sie niedriger. Ich glaube, ganz große Unterschiede zwischen den Bundesländern gibt es nicht. Generell kann man sagen: Je ländlicher es ist, desto schlechter wird es. In den Ballungsgebieten ist mehr investiert worden. Das ist wahrscheinlich aufgrund der Förderrichtlinien so; denn man fördert erst einmal da, wo ein hohes Fahrgastaufkommen vorhanden ist. Wenn in einem ländlichen Gebiet nur wenige Leute wohnen und arbeiten, hat auch der ÖPNV weniger Nutzer, und dann gehen die Fördergelder deutlich später dorthin. Es gibt jetzt wohl einige Programme, mit denen die Dinge in den ländlichen Gebieten gezielt gefördert werden. Aber das hat noch nicht dazu geführt, dass die Lücken verschwunden sind. Die Situation ist in den Großstädten unter dem Strich immer besser als in den ländlichen Gebieten.

Das kann man auch an den Bahnübergängen sehen. In einer Großstadt gibt es keinen Bahnübergang mit einer Halbschranke. Dort gibt es Vollschranken, weil das Verkehrsaufkommen viel höher ist. Die Probleme treten an den Bahnübergängen auf, wo weniger Autos und weniger Fußgänger unterwegs sind. Aber auch wenige Fußgänger können massiv gefährdet sein. Das ist nun einmal so.

Was kann man organisatorisch machen? Vieles in Deutschland geht nur, wenn es im Gesetz steht oder wenn Fördergelder abgerufen werden können. Was in Bezug auf die Organisation sicherlich auch noch ein Thema ist – das fällt uns immer wieder auf –: Ich habe lange als Behindertenbeauftragter für den Landkreis Darmstadt-Dieburg gearbeitet und dort auch die eine oder andere Planung abgesehen, damit Hessen Mobil die Fördergelder freigibt.

Es wird z. B. nicht geprüft, ob eine Rippe in Laufrichtung liegt oder ob sie quer liegt. Das ist von der Information her ein riesengroßer Unterschied. Wenn sie in Laufrichtung liegt, heißt das, ich kann der Rippe folgen. Wenn sie quer liegt, hat sie in der Regel eine Sperrfunktion. Dann bedeutet sie, dass man nicht geradeaus weitergehen soll. An Querungsstellen setzt man nicht nur Rippen ein, sondern es kommen noch Noppen dazu. Sie sollen markieren, dass dort eine Querungsstelle ist; denn diese hat wegen des Sicherheitsaspekts eine besondere Priorität.

Jetzt ist das in der Planung enthalten, aber Sie haben einen Bauarbeiter – ich will auch hier niemandem zu nahe treten –, der über kein Hintergrundwissen verfügt und nicht weiß, was der Unterschied zwischen einer Querrippe und einer Längsrippe ist. Diesen Unterschied kann er, objektiv gesehen, vielleicht auch gar nicht kennen. Ob er das Ding quer oder längs verlegt, ist ihm ziemlich egal, weil er den Hintergrund nicht kennt. Er weiß nur, dass er es zu verlegen hat.

Das heißt, in der Praxis werden da oft Fehler gemacht, und das kontrolliert keiner. Nach unserem Wissensstand sagt man bei Hessen Mobil ganz klar: Wir können nicht hinausfahren und uns

anschauen, ob die Leitsysteme richtig verbaut wurden; denn wir haben das Personal nicht. – Das Ergebnis ist, dass Fehler gemacht werden. Irgendwann merkt es vielleicht jemand von uns. Dann wendet man sich an die Kommune. Vielleicht wird die Baufirma noch einmal kontaktiert. Aber die erklärt: Die Maßnahme ist abgeschlossen. Wenn wir noch einmal kommen sollen, schreiben wir eine neue Rechnung. – Dann sagen die Vertreter der Kommune: Nein, noch einmal bezahlen werden wir nicht. – Daher kommt die Firma nicht, und es wird auch nichts gemacht. Da sollte man vielleicht ein Kontrollsystem einbauen, um zu überprüfen, ob das, was in der Planung enthalten ist, am Ende auch so gebaut wurde.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Mir liegen keine weiteren Fragen vor. Ich denke, es war ein besonders interessanter Vortrag, den wir von Ihnen hören durften. Er wird uns sicherlich begleiten. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir Ihre Bedenken gleich bei der Planung mit berücksichtigen; denn wenn man etwas umrüsten muss, ist es erfahrungsgemäß immer teurer. Insofern wäre das wünschenswert. Es gibt viele Städte, die noch keine Behindertenbeauftragten haben. Das ist sicherlich ein Feld, das wir noch bearbeiten müssen. – Dann darf ich mich bei Ihnen bedanken. Sie dürfen gern weiter zuhören, wenn Sie möchten.

Wir kommen jetzt zum nächsten Vortrag. Unser nächster Referent ist Herr Dr. Dirk Spaniel, seit 2017 Bundestagsabgeordneter der AfD-Fraktion. Zuvor waren Sie lange Jahre bei der Daimler AG angestellt. Ihr Vortrag dreht sich um das Thema „INSA-Umfrage ‚Mobilität in Hessen 2022‘“. Herr Dr. Spaniel, Sie haben das Wort.

Herr Dr.-Ing. Spaniel: Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf hier die Ergebnisse einer Telefonumfrage vorstellen, die die AfD-Fraktion in Auftrag gegeben hatte.

Präsentation Dr.-Ing. Spaniel siehe Anlage – Folie 2: „Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?“

Zunächst einmal wurden 1.000 Personen telefonisch befragt, welche Verkehrsmittel sie nutzen. Man kann hier fünf Balken sehen. Auf jedem Balken werden Werte von 0 bis 100 % abgebildet. Die blaue Farbe drückt aus, dass ein Verkehrsmittel nicht genutzt wird. Die grüne Farbe drückt aus, dass ein Verkehrsmittel häufig genutzt wird. Je grüner ein Balken also erscheint, desto häufiger ist die Nutzung des betreffenden Verkehrsmittels. Sie sehen, dass Carsharing und Mietwagen sowie Motorräder und Roller – der Balken ganz links und auch der zweite Balken von rechts – eine sehr geringe Rolle spielen. Die allermeisten Menschen in Hessen, die hier befragt wurden, nutzen diese Verkehrsmittel gerade nicht.

Wir sehen, dass das Auto – herausragend die 44 % bei der sehr häufigen Nutzung – das dominierende Verkehrsmittel ist. Das Fahrrad und der öffentliche Personennahverkehr treten demgegenüber in den Hintergrund; sie sind im Mittelfeld zu finden.

In Bezug auf den ÖPNV ist eine Zahlendarstellung besonders prägend, die ich hier einmal zusammenfassen möchte, weil das auch mir persönlich – nach fast fünf Jahren Verkehrspolitik – nicht klar war: Der ÖPNV wird von 65 % der Personen selten bis nie genutzt. Das ist, zumindest als Hintergrundwissen, eine für die Finanzierung des ÖPNV entscheidende Information: 65 % der Personen nutzen den ÖPNV selten bis nie.

Folie 3: „Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?“

Wenn wir uns mit der Bedeutung des Autos als Verkehrsmittel für die Gruppe der befragten Personen in Hessen befassen, sehen wir eine Diskrepanz zwischen der Anzahl der männlichen und der Anzahl der weiblichen Autonutzer. Wir erkennen ganz besonders einen Unterschied bei der häufigen Nutzung: 74 % der männlichen Personen nutzen ihr eigenes Auto alleine, während das erheblich weniger Frauen so machen.

Folie 4: „Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?“

Kommen wir zu dem Verkehrsträger Fahrrad: Auch der Verkehrsträger Fahrrad hat in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik erheblich an Bedeutung zugelegt. Wir sehen aber, dass bei der häufigen Nutzung insbesondere die älteren Personengruppen – zu denen ich mich auch schon zähle – drastisch abfallen. Bei den über 60-Jährigen ist die Nichtnutzung des Verkehrsmittels Fahrrad außerordentlich hoch: 39 % nutzen das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel. Das Fahrrad wird von älteren Personen offensichtlich nicht als effektives Verkehrsmittel im Verkehrsträgerverbund angenommen.

Folie 5: „Aus welchen Gründen nutzen Sie den öffentlichen Personennahverkehr nicht häufiger?“

Kommen wir zum ÖPNV. Auch hier sind die Befragten nach Alterskohorten – nach Dekaden – unterteilt; die über 60-Jährigen werden summarisch zusammengefasst. Der Preis der Einzeltickets ist für diese Gruppe der entscheidende Grund für die Nichtnutzung des ÖPNV. Das Einzelticket ist das Ticket, das Sie vor Fahrtantritt lösen, also nicht die Monatskarte oder das Jahresabo. Ein großer Teil der 30- bis 39-Jährigen empfindet das Einzelticket als zu teuer und lehnt den ÖPNV deshalb ab. Insgesamt ist das der Hauptgrund.

Auch die Lage und die Erreichbarkeit der Haltestellen, insbesondere im ländlichen Raum, sind für viele Personen ein Grund, den ÖPNV nicht zu nutzen. Danach kommen die Häufung und die Taktung der Fahrten. Die Verlässlichkeit des ÖPNV ist ebenfalls ein Thema. Aus diesem Umfrageergebnis stechen besonders die Angaben im Zusammenhang mit dem Preis für Zeitfahr tickets heraus. Bei der Personengruppe der 18- bis 29-Jährigen und auch bei der Personengruppe der über 60-Jährigen ist ein deutlicher Abfall zu sehen. Das heißt, hier erkennt man eventuell Verbiligungseffekte durch studentische Tickets und auch durch Seniorenvergünstigungen, die bei den Zeitfahr tickets eine Rolle spielen.

Bemerkenswert ist – das möchte ich hier auch einmal ansprechen –, dass es jenseits dieser Gründe für die Nichtnutzung offensichtlich einen großen Punkt gibt, den wir nicht in der Abfrage

abgebildet haben. Das zeigt sich insbesondere bei der Personengruppe ab 60 Jahren, von denen 23 % angegeben haben, dass keiner dieser Gründe eine Rolle spielt. Es gibt wohl etwas, was einen Hinderungsgrund darstellt und hier nicht abgefragt wurde. Da muss man vielleicht noch einmal nachhaken.

Folie 6: „Wie stehen Sie zu staatlichen Investitionen in den (weiteren) Ausbau des öffentlichen Personennachverkehrs in Hessen?“

Zu den Investitionen in den ÖPNV: Ich habe Ihnen eingangs gesagt, dass 65 % den ÖPNV selten bis nie nutzen. Dennoch sprechen sich – eigentlich überraschend – 82 % der Bevölkerung für einen Ausbau des ÖPNV aus. Das ist ein sehr starkes Votum. Das heißt, ein Großteil unserer Gesellschaft wünscht sich einen verstärkten Ausbau des ÖPNV. 82 % sind sehr dafür bzw. eher dafür.

Folie 7: „Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie in der Regel, um zu Ihrem Arbeitsplatz zu kommen?“

Kommen wir zu der Frage, welches Fortbewegungsmittel die hessischen Befragten nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Die Befragten sind in zwei Gruppen unterteilt: die Gruppe, die ein motorisiertes Fahrzeug im Haushalt zur Verfügung hat, und die Gruppe, die keine motorisierten Fahrzeuge im Haushalt zur Verfügung hat. Wir sehen zunächst, dass 61 % der Gruppe, die über motorisierte Fahrzeuge im Haushalt verfügt, genau diese Autos nutzen und dass der öffentliche Personennahverkehr nur von 17 % dieser Personen genutzt wird. Wenn kein Fahrzeug im Haushalt ist, werden – naheliegend – vorwiegend Bus und Bahn als Verkehrsmittel genutzt.

Carsharing, Mietwagen und Roller spielen für die Fahrt zur Arbeit weitgehend keine Rolle. Nicht nur bei der allgemeinen Nutzung, sondern besonders auch für die Fahrt zur Arbeit spielen diese beiden Verkehrsmittel keine entscheidende Rolle.

Interessant ist – das möchte ich hervorheben –: Es gibt eine große Gruppe, bei der sich eine Korrelation zum Besitz von Fahrzeugen zeigt. Aus dieser Datenlage ist nicht ganz klar herauslesbar, ob es eine Ursache in die eine oder andere Richtung gibt. Aber es gibt eine Korrelation zwischen Erwerbslosigkeit und dem Nichtbesitz von Autos. Die Ursache kann man den Umfrageergebnissen nicht entnehmen. Aber es gibt diese erhebliche Korrelation. 46 % der Personen, die keine motorisierten Fahrzeuge im Haushalt haben, sind nicht erwerbstätig. Wie gesagt, ich weise darauf hin, dass es eine Korrelation gibt. Aber die Ursache ist hieraus nicht ersichtlich.

Folie 8: „Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie in der Regel, um zu Ihrem Arbeitsplatz zu kommen?“

Kommen wir zu den ländlichen und den städtischen Bereichen. Es ist klar erkennbar, dass das Auto im ländlichen Raum das primäre Verkehrsmittel ist. Diese Tendenz ist stärker als im städtischen Raum. Im städtischen Raum wird der öffentliche Personennahverkehr deutlich stärker nachgefragt: 24 % zu 13 %. Das heißt, bis zu 24 % der Arbeitnehmer im städtischen Raum nutzen

den öffentlichen Personennahverkehr. Damit wird der Verkehrsträger öffentlicher Personennahverkehr im städtischen Raum auch deutlich stärker nachgefragt als das Fahrrad.

Ich finde bemerkenswert, dass das Fahrrad im ländlichen Raum – 11 % – eigentlich keine entscheidende Rolle als Verkehrsträger spielt, um zur Arbeit zu kommen. Im städtischen Raum wird das Fahrrad deutlich stärker als Verkehrsträger nachgefragt als im ländlichen Raum. Auch hier haben wir wieder das Thema Erwerbstätigkeit. Es zeigt sich, dass die Erwerbstätigkeit auf dem Land mit 32 % deutlicher ausgeprägt ist als im städtischen Raum.

Folie 9: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich, um in die Innenstadt zu gelangen?“

Dann haben wir die Frage gestellt: Welchen Verkehrsträger nutzen Sie, um in die Innenstadt zu gelangen? – Hierbei geht es um die ländliche Bevölkerung und um die städtische Bevölkerung, die im peripheren Raum wohnt. Wie kommen sie in die Innenstadt? – 63 % der ländlichen Bevölkerung nutzen die Park-and-ride-Möglichkeiten unzureichend oder gar nicht und fahren direkt mit dem Auto in die Innenstadt. Nur 18 % dieser Gruppe fragen den öffentlichen Personennahverkehr nach. Wir sehen aber, dass die Personen, die im außenstädtischen Raum wohnen, ungefähr zu gleichen Anteilen den ÖPNV und das eigene Auto nutzen, um in die Innenstadt zu kommen. Was man hier schön erkennen kann: 16 % der in der Stadt lebenden Personen wohnen bereits in der Innenstadt und können demzufolge diese Frage entsprechend beantworten.

Folie 10: „Wie zufrieden oder unzufrieden sind Sie alles in allem mit dem aktuellen Zustand der folgenden Verkehrsinfrastrukturen?“

Kommen wir zu dem Thema Zufriedenheit. Wir haben gefragt, wie zufrieden die hier befragten Personen mit den jeweiligen Infrastrukturen sind. Da sehen wir zunächst einmal, dass es allgemein eine hohe Zufriedenheit mit den Infrastrukturen gibt. So schlecht kann das in Hessen alles gar nicht sein. Kumuliert stellt man fest, dass es gerade bei der Situation der Straßen einen hohen Grad an Zufriedenheit gibt. Zumindest ist die Mehrheit der Befragten damit zufrieden. Ich hätte dieses Ergebnis vielleicht nicht erwartet.

Bemerkenswert finde ich, dass man aus diesen Zahlen eine Zufriedenheit mit der Parksituation am Wohnort herauslesen kann. 17 % sind mit der Parksituation am Wohnort sehr zufrieden; das ist herausstechend. Da erlaube ich mir eine Interpretation: Nun kann sich jeder seinen Wohnort aussuchen. Es könnte sein, dass Leute mit einem Auto, denen das wichtig ist, tendenziell dort wohnen, wo sie eine gute Parksituation vorfinden. Das heißt, die Autobesitzer richten bei der Wahl des Wohnorts ein entscheidendes Augenmerk darauf, ob sie dort einen vernünftigen Parkraum vorfinden.

Wie gesagt, insgesamt ist eine hohe Zufriedenheit festzustellen. Auch mit dem ÖPNV in der Art und Weise, wie er heute ausgebaut ist, sind 50 % der Personen zufrieden.

Folie 11: „Wie stehen Sie allgemein zum Bau von Ortsumgehungsstraßen in Hessen?“

Kommen wir zu dem Thema „Ortsumgehungsstraßen in Hessen“. Man erlebt viele Bürgerinitiativen. Ich denke, jeder Abgeordnete hatte in seinem Wahlkreis mindestens einmal in der Legislaturperiode einen Termin mit einer Bürgerinitiative, die eine Umgehungsmöglichkeit verhindert hat. Auch mir ist das schon einige Male passiert – keine Ortsumgehungen, aber bauliche Maßnahmen. Wir sehen, dass wir hier eine sehr große Resonanz haben: Eine Dreiviertelmehrheit der befragten Personen spricht sich allgemein für den Bau von Ortsumgehungsstraßen aus. Ein ganz kleiner Teil der Bevölkerung ist eher dagegen oder sehr dagegen. Das heißt, die Wahrnehmung, dass eine Ortsumgehungsstraße keine gewollte Maßnahme ist, ist eher falsch. Die allermeisten Menschen sprechen sich hier für den Bau von Ortsumgehungsstraßen aus.

Folie 12: „Aktuell wird in Deutschland viel über die ‚Verkehrswende‘ diskutiert. Welche Interessen kommen Ihrer Ansicht nach bei dieser Diskussion zu kurz?“

Kommen wir zu dem Thema Verkehrswende. Die Verkehrswende ist in unserer aktuellen Diskussion ein relevanter Punkt. Das Wort „Verkehrswende“ findet sich in jeder Verkehrsdebatte. Innerhalb der Verkehrswende ist eine Diversifizierung des Verkehrs zu beobachten: Eine zunehmende Veränderung des Modal Split wird angestrebt. Wir haben die befragten Personen hier wieder auf die Alterskohorten verteilt. Wir sehen, dass ein Großteil der befragten Personen die Interessen der Autofahrer in der Verkehrswende nicht ausreichend berücksichtigt sieht. Das ist besonders stark ausgeprägt bei den Personen zwischen 30 und 49 Jahren, bei den Jüngeren also. Bei den über 60-Jährigen ist das nicht ganz so ausgeprägt, aber es ist immer noch für mehr als 30 % relevant.

Wir sehen – lassen Sie mich das auch noch sagen –, dass das Interesse von Fußgängern bei zwei Alterskohorten heraussticht. Das sind die Gruppe der 30- bis 39-Jährigen – was ich persönlich etwas überraschend fand – und vor allem die Gruppe der über 60-Jährigen. Die Interessen von Fußgängern sehen diese Personengruppen als nicht ausreichend berücksichtigt.

Folie 13: „Aktuell wird in Deutschland viel über die ‚Verkehrswende‘ diskutiert. Welche Interessen kommen Ihrer Ansicht nach bei dieser Diskussion zu kurz?“

Auch bei dieser Frage kann man eine andere Aufteilung der Personengruppen vornehmen: die Gruppe der Personen mit motorisierten Fahrzeugen im Haushalt und die Gruppe der Personen ohne motorisierte Fahrzeuge im Haushalt. Ich denke, das ist nicht schwer zu erkennen: Wenn Sie kein Auto im Haushalt haben, sehen Sie die Interessen der Autofahrer bei der Verkehrswende als nicht unterrepräsentiert an.

Die Personen, die keine motorisierten Fahrzeuge im Haushalt haben, sehen den Fokus gar nicht so sehr bei den Radfahrern. Ich komme aus Baden-Württemberg. Wenn Sie in Baden-Württemberg über die Verkehrswende reden, haben Sie das Gefühl, es muss alles aufs Fahrradfahren umgestellt werden. In Hessen spiegelt sich das, zumindest bei der Befragung dieser Personen, überhaupt nicht wider. Bei den Personen, die keine motorisierten Fahrzeuge im Haushalt haben,

gibt es eine klare Präferenz für den öffentlichen Personennahverkehr und für die Interessen der Fußgänger. Es ist relevant, dass der Fokus gar nicht so sehr auf dem Fahrradfahren liegt.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal auf einen Punkt eingehen, den man in Relation zu der eingangs gestellten Frage sehen muss: die Erwerbslosigkeit. Wir sehen an der Darstellung auf dieser Folie, dass vorwiegend Personen – wir haben die Korrelation zwischen der Erwerbslosigkeit und dem Nichtvorhandensein eines motorisierten Fahrzeugs im Haushalt gesehen –, die erwerbslos sind, den Personennahverkehr und auch die Interessen von Fußgängern in der Verkehrswende nicht repräsentiert sehen. Da muss man sagen – das ist jetzt eine Interpretation –, dass Personen mit verfügbarer Tagesfreizeit offensichtlich tendenziell höheren Wert auf Fußgängerinteressen und auf den ÖPNV legen. Die werktätige Bevölkerung misst diesen Verkehrsträgern nicht so eine große Bedeutung bei, sondern es sind vor allem Personen mit verfügbarer Tagesfreizeit. Das ist eine Interpretation.

Folie 14: „Alles in allem: Wie wichtig oder unwichtig finden Sie den Flughafen Frankfurt a. M. für die Verkehrsinfrastruktur Hessens?“

Kommen wir zu dem Thema „Frankfurt am Main als Infrastrukturelement“, als wichtiger Punkt für die Verkehrsinfrastruktur in Hessen: Auch das ist abgefragt worden. Ich denke, es ist sehr eindeutig – im parlamentarischen Raum würde man fast schon von einer „weitgehenden Einstimmigkeit“ sprechen –, wenn 82 % der Befragten kommunizieren, dass sie den Flughafen Frankfurt als wichtiges Infrastrukturelement sehen. Das ist doch ein sehr eindeutiges Votum. Es geht, wie gesagt, um das Verkehrsinfrastrukturelement Frankfurter Flughafen; es geht hier nicht so sehr um den Wirtschaftsfaktor. Es ist nur nach der Verkehrsinfrastruktur gefragt worden. Das ist als sehr wichtiges Element sehr klar gekennzeichnet worden.

Folie 15: „Finden Sie die CO₂-Steuer wichtig?“

Kommen wir zu einem Thema, das vor zwei Jahren eingeführt wurde: die Relevanz der CO₂-Besteuerung und die Frage nach der Notwendigkeit. Es ist so – ich gehe davon aus, dass INSA nicht der Parteipräferenz entsprechend gefragt, sondern eine repräsentative Umfrage gemacht hat; ich würde Ihnen das Ergebnis sonst nicht vorstellen, es wäre dann übrigens noch eindeutiger –, dass eine Mehrheit der Personen, die hier befragt wurden, die Notwendigkeit der CO₂-Besteuerung nicht so sieht und dass die Gruppe der 40- bis 49-Jährigen heraussticht: 67 % sehen die Notwendigkeit nicht.

Folie 16: „Welchen Einfluss hat Ihrer Ansicht nach die deutsche Politik auf die Verhinderung des Klimawandels?“

Kommen wir zu dem Thema, das ein zentrales Element der Verkehrswende ist: die über allem stehende Frage nach der Verhinderung des Klimawandels. Die Personen wurden gefragt, als wie stark sie den Einfluss der deutschen Politik – ich sage bewusst: der deutschen Politik – auf die Verhinderung des Klimawandels einschätzen. Tatsächlich sieht eine Mehrheit – auch das ist für mich persönlich überraschend; das gebe ich zu – einen sehr geringen oder gar keinen Einfluss

der deutschen Politik auf den Klimawandel. Nur 15 % der Befragten sehen einen sehr starken Einfluss. Wie gesagt, ich gehe davon aus, dass es eine repräsentative Umfrage ist.

Folie 17: „Fazit“

Damit komme ich zum Fazit. Wie man dieser Präsentation entnehmen konnte, ist für die Bürger – Stand heute – das selbst genutzte Auto das eindeutig wichtigste Verkehrsmittel. Die Interessen der Autofahrer sollten nach dem Willen der Bürger in der hessischen Verkehrspolitik daher stärker berücksichtigt werden.

Wir haben aber auch ein klares Votum für den Ausbau des ÖPNV. Ich erinnere daran, dass sich ein Großteil der Befragten das ganz klar gewünscht hat. Deshalb gilt es, den ÖPNV entsprechend zu berücksichtigen.

Das Fahrrad als Verkehrsmittel – da komme ich jetzt wieder auf das, was wir auf den Folien gesehen haben – wird durch die momentane Politik einseitig gegenüber dem Auto favorisiert, spielt aber für die Bürger nicht die entscheidende Rolle, weder auf dem Weg zur Arbeit noch beim Fahren in die Innenstadt.

Der Flughafen Frankfurt hat nach Ansicht der meisten Bürger aus Hessen eine sehr hohe Bedeutung für die Wirtschaft und natürlich auch für die Verkehrsinfrastruktur.

Eine Mehrheit der Bürger in Hessen hält die CO₂-Steuer nicht für notwendig.

Das sind die zentralen Aussagen, die aus den Ergebnissen dieser Befragung hervorgehen. Wie gesagt, das ist kein politisches Statement, sondern das sind einfach die Ergebnisse dieser Befragung, die ich Ihnen jetzt vorstellen durfte.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Das war zeitlich eine Punktlandung. Dafür darf ich mich bedanken.

Das war jetzt ein etwas allgemeiner gehalten Vortrag. Mir liegen schon zwei Wortmeldungen vor. Herr Eckert, bitte.

Abg. **Tobias Eckert:** Vertiefte Fragen habe ich eher weniger. Erstens. Das, was Sie vorgestellt haben, entspricht überraschenderweise dem, was die AfD-Fraktion hier immer verkündet. Von daher sage ich: bestellte Umfrage, bestelltes Ergebnis.

Zweitens. Es stellt sich die Frage, wie das mit dem Themenblock der heutigen Sitzung korreliert.

Vor allem: Sie haben mehrfach gesagt: Wir haben die Frage gestellt. – Ich hätte daher gern ein paar Infos, wie Sie persönlich an dieser Studie beteiligt waren. Sie tragen das hier vor, weil Herr Gagel nicht vortragen durfte. Was Sie dafür qualifiziert und wie Sie mitgearbeitet haben, haben Sie nicht erwähnt.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Mein Blick ist kein politischer, sondern ein wissenschaftlicher. Ich habe eine ganze Litanei von methodischen Fragen, die mir hierbei aufgefallen sind. Es geht los bei der Stichprobe, von der Sie sagen, sie sei wahrscheinlich repräsentativ. Auf der Basis von welchen Faktoren ist sie repräsentativ?

Die Fragestellung erscheint mir sehr oft suggestiv. Mir ist nicht klar, ob das, was oben auf der Folie steht, tatsächlich die Frage ist, die in dem Fragebogen gestellt wurde. Das könnten Sie vielleicht erläutern.

Die Frage, wie das zu dem Thema „Mobilitätsgerechtigkeit“ der heutigen Sitzung passt, hat Herr Eckert schon gestellt.

Schließlich habe ich mich gewundert, dass Sie ganz oft gesagt haben, Ergebnisse hätten Sie überrascht. Das, was Sie an Ergebnissen vorgetragen haben, z. B. bei der Verkehrsmittelnutzung, die hier abgefragt wurde, entspricht nämlich dem, was wir aus dem MiD-Bericht 2017 kennen. Tendenziell geht das durchaus in die gleiche Richtung. So richtig viele Überraschungen enthalten die Ergebnisse dieser Befragung nicht. Aber das ist ein Statement. Das andere waren Fragen, und ich würde mich freuen, wenn Sie sie beantworten könnten.

SV Prof. **Dr.-Ing. Petra K. Schäfer**: Auch ich muss mich als Wissenschaftlerin einschalten. Sie haben eben gesagt, bei Ihrem Fazit gebe es keinen politischen Zusammenhang, sondern es gebe nur das wieder, was auf den Folien steht. Das kann ich nicht feststellen. Ich habe die Information, dass die Bürger eine staatliche Investition in den ÖPNV wollen, in Ihren Daten nicht gefunden. Das ist das, was ich meinen Studenten auch immer sage: Ein Fazit darf keine neuen Informationen enthalten. Das ist ebenfalls keine Frage, sondern ein Statement.

Herr **Dr.-Ing. Spaniel**: Ich möchte zunächst auf das eingehen, was der Kollege von der SPD gesagt hat. Ich möchte noch einmal betonen, dass ich bei dieser Studie weder an der Gestaltung der Fragen noch an der Auswertung teilgenommen habe. Es ist doch ganz klar, dass ich hier ein Ergebnis vortrage – damit komme ich zur zweiten Fragestellerin –, das aus der Antwort auf Fragen hervorgeht, die einer repräsentativen Personengruppe gestellt wurden. Diese Personengruppe wurde von INSA ausgewählt.

Ich möchte die Unterstellung zurückweisen, die Sie eben gemacht haben: dass wir hier eine bezahlte Studie mit einem bezahlten Ergebnis vorliegen haben. Richtig ist, dass die Studie bezahlt wurde. Es ist eine Meinungsumfrage. Es ist noch nicht einmal eine Studie, und es ist auch keine Wertung. Es ist eine Meinungsumfrage, bei der das Mobilitätsverhalten abgefragt wurde. Infolgedessen hat auch keine Suggestivbefragung stattgefunden. Es ist auch nicht inhaltlich Einfluss genommen worden, indem man Alternativvorschläge gemacht hat, sondern hier ist ein Mobilitätsverhalten abgefragt worden.

Sehen Sie es mir bitte nach: Eigene Interpretationen, die sich nicht auf reine Zahlen beziehen und bei denen es um das geht, was Korrelationen und Ursachen sein könnten, habe ich im Rahmen des Vortrags separat angefügt. Selbstverständlich habe ich großen Wert darauf gelegt, hier repräsentative Daten vorzustellen.

Jetzt möchte ich auf das Thema Überraschungseffekt kommen. Wenn man sich die Realpolitik, die wir hier betreiben, anschaut und dann sagt – wie Sie es gerade gemacht haben –, dass man das alles weiß, dass einem das alles bekannt ist, antworte ich: Zum Teil sind mir die Sachen auch bekannt. Aber es gibt doch ein erhebliches Gap zwischen der Politik, die wir machen, und dem, was bei der Mobilitätsbefragung herauskam. Wir machen eine Verkehrswendepolitik, und wir haben auch eine Fokussierung auf den ÖPNV. Wir stellen aber fest – das möchte ich als wichtigste Zahl festhalten –, dass 65 % unserer Bevölkerung selten oder nie den ÖPNV nutzen. Das ist doch auch ein wesentlicher Punkt, der bei dem Thema Verkehrswende zum Tragen kommen muss.

Jetzt kann man natürlich eine Politik machen, die den Bürger erzieht und ihm eine Doktrin vorgibt, der er zu folgen hat. Man kann eine erzieherische Maßnahme ergreifen. Das kann man machen. Aber wenn man eine solche Abfrage durchführt – wir haben, wie gesagt, versucht, das weitgehend neutral zu machen –, muss man doch konstatieren, dass an dem reinen Willen und auch an dem Verhalten der Bürger nicht zu erkennen ist, dass diese Verkehrswende im Interesse von 65 % der Personen ist, die hier befragt wurden.

Ich betone aber noch einmal, dass durchaus mehr als 80 % der Bevölkerung einen Ausbau des ÖPNV anstreben – in welcher Art und Weise auch immer. Es gibt eine große Akzeptanz dafür. Aber ein Großteil der Bürger sieht das eigene Auto als Verkehrsmittel unterrepräsentiert. Insbesondere die Fahrradfokussierung im Rahmen der Verkehrswende entspricht diesen Daten nicht.

Ich weiß nicht, was das jetzt mit Wissenschaftlichkeit zu tun hat. Das war ja ein Statement von Ihnen. Sehen Sie es mir nach: Ich habe in meinem Leben schon viele Präsentationen mit wissenschaftlichem Inhalt gehalten, wenn auch vielleicht nicht in der Öffentlichkeit wie hier. Ich habe versucht, zwischen meiner eigenen Meinung und dem, was hier an objektiven Daten vorliegt, zu differenzieren. Wenn das nicht ganz korrekt gelungen ist, nennen Sie bitte den konkreten Punkt. Dann werde ich das vielleicht noch einmal ausführen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich muss hier insistieren. Sie benutzen das Wort repräsentativ, als sei es selbst erklärend. Das ist es aber nicht. Wenn ich eine Befragung mache und sage, die sei repräsentativ, muss ich sagen, nach welchen Kriterien diese Repräsentativität gilt. Das habe ich bis jetzt nicht gehört.

Dann benutzen Sie abwechselnd Begriffe, ohne dass der Unterschied klar ist. Zum einen sagen Sie, es sei eine Meinungsumfrage. Dieser Fragebogen enthält offensichtlich Meinungsfragen; es sind aber auch Statements enthalten. Darum geht es z. B. bei der Frage: „Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?“ Das ist ein ganz einfaches Statement. Da meine ich nichts, sondern ich soll als Antwortende sagen, ob ich ihn benutze oder nicht. Mich würde es wirklich tierisch interessieren, dieses Vermischen von Begrifflichkeiten und Herangehensweisen innerhalb dieser Befragung ein bisschen auseinanderzunehmen. Vielleicht ist alles ganz toll, vielleicht ist aber auch alles ganz untoll.

Aber durch diese Präsentation, die Sie gehalten haben, wird das nicht nachvollziehbar, und daher ist es – da würde ich der Kollegin voll und ganz zustimmen – nicht wissenschaftlich. Wissenschaftlichkeit lebt davon, dass sie nachvollziehbar ist.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe keine Frage an Sie, sondern möchte ein paar Bemerkungen zu diesem Auftritt hier machen. Zunächst einmal würde mich interessieren, wie das Logo der hessischen AfD-Fraktion auf die Folie einer Umfrage kommt, deren Ergebnisse uns – angeblich im luftleeren Raum – von einem Umfrageinstitut, das seriös erscheinen möchte, präsentiert werden. Uns wurde auch angekündigt, die Ergebnisse solle jemand präsentieren, der die Studie erstellt hat. Das wäre die erste Bemerkung.

Zweitens. Wir haben von INSA consulere – wie ich da lese – bis heute keine Informationen zum Studiendesign bekommen, obwohl wir darum gebeten haben, dass uns die Studie zur Verfügung gestellt wird. Ich bin selber Wissenschaftlerin. Ich habe einen Abschluss in Germanistik. Meine Abschlussarbeit habe ich über Fragen und Antworthandlungen geschrieben. Wenn ich die Fragen sehe, die den Leuten gestellt worden sind – wenn es denn die Fragen sind, die den Leuten gestellt worden sind; das können wir nicht nachvollziehen –, fällt mir auf, dass es lauter Suggestivfragen sind, bei denen man auch nicht zwischen den Antworthandlungen wählen kann. Vielmehr wird etwas vorgegeben, womit man die Antwort eigentlich schon vorwegnimmt.

Ich finde es für einen unabhängigen Vortragenden – als solcher sind Sie uns hier angekündigt worden – eigentlich ungebührlich, daraus politisch etwas abzuleiten. Das haben Sie im Laufe Ihres Vortrags ständig getan.

Zum Schluss möchte ich sagen – und das hier gern zu Protokoll geben –, dass ich Sie mit dem, was Sie heute hier vorgetragen haben, nicht als Sachverständigen anerkenne. Ich glaube, wer etwas über das Umfrageinstitut gelesen hat, weiß auch genau, wovon ich rede. Es gibt diverse kritische Artikel, in denen man sich damit auseinandersetzt. Da ich ein gutes Elternhaus habe,

bedanke ich mich trotzdem für die Mühe, die Sie sich gemacht haben, um das heute vorzustellen. Aber für mich ist das kein Input, mit dem ich mich im Laufe der Arbeit weiter beschäftigen möchte.

Abg. **Klaus Gagel**: Ich wollte eigentlich eine Frage stellen, aber ich komme jetzt auch noch einmal auf die Kritik zu sprechen. Wir haben einem Meinungsforschungsinstitut den Auftrag gegeben, eine repräsentative Umfrage durchzuführen. Dort sind professionelle Leute, die so etwas jeden Tag machen. Insofern ist Ihre Kritik für uns nicht nachvollziehbar. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Sie, wenn Leute in einem Institut, die ihr Handwerk verstehen – davon gehe ich aus – und jeden Tag Umfragen erstellen, eine Studie durchführen und wir die Zahlen hier präsentieren, an der Herangehensweise oder ganz grundsätzlich Kritik äußern. Die Fragen sind in der Tat so gestellt worden, wie sie hier auf den Folien stehen. Entsprechend sind die Antworten in der Gruppierung ausgewertet worden; denn es sind natürlich Profile erstellt worden.

Insofern muss ich sagen, dass ich es ziemlich unfair finde, wenn hier Kritik an der Seriosität geübt wird. Darum geht es Ihnen ja, insbesondere Frau Walther. Das ist eine typische Verhaltensweise der GRÜNEN, die mir immer wieder auffällt. Es ist schade, dass Sie verschiedene Befragungsergebnisse nicht zur Kenntnis nehmen wollen.

Herr Dr. Spaniel, unabhängig davon habe ich noch eine Frage: Auch ich fand die Feststellung interessant, dass 65 % der Bevölkerung den ÖPNV nie nutzen. Manche Sachen werden einem erst später klar, wenn man sich die Zahlen noch einmal anschaut. Vor dem Hintergrund der Kosten, die die Gesamtgesellschaft zu tragen hat – wenn man das jetzt einmal repräsentativ auf ganz Deutschland überträgt –, ist das eine interessante Feststellung. Das gilt gerade auch im Zusammenhang mit einem ÖPNV, der über das 9-Euro-Ticket drei Monate lang noch viel stärker subventioniert wird. Können Sie die Dimensionen der Kosten aufzeigen, die die Gesamtgesellschaft trägt, obwohl nur 35 % der Menschen den ÖPNV tatsächlich nutzen?

Herr **Dr.-Ing. Spaniel**: Ich möchte kurz noch auf die Statements eingehen. Ich habe gerade versucht, Zahlen und auch Informationen aus dieser Studie von politischen Statements zu trennen. Ich bitte um Verzeihung, wenn das nicht immer transparent war. Wenn Sie das Gefühl haben, dass ich eine politische Meinung geäußert habe, die von dem abweicht, was den Zahlen zu entnehmen war, weisen Sie mich bitte an dem konkreten Punkt darauf hin. Dann kann ich da vielleicht noch einmal differenzieren. So viel zu dem Thema Sachverständiger.

Bei dem Thema Wissenschaftlichkeit möchte ich nur auf Folgendes hinweisen: Ich habe in meinem Leben schon einige Vorträge gehalten, und ich habe diesen Vortrag, was die Vorbereitung und die Durchführung betrifft, genauso gehalten wie alle anderen Vorträge. Ich habe strikt darauf geachtet, meine politische Präferenz von den hier präsentierten Daten zu trennen, und ich nehme für mich in Anspruch – das sage ich mit allem Selbstbewusstsein –, dass ich in meinem Leben

sehr wohl bedeutende wissenschaftliche Vorträge gehalten habe. Ich lasse mir hier nicht vorhalten, dass das keinen wissenschaftlichen Hintergrund hat. Ich finde das eine Unverfrorenheit. Das möchte ich hier klar zum Ausdruck bringen.

Jetzt komme ich auf die konkrete Frage zu sprechen. Wenn man über öffentliche Gelder entscheidet – das ist es, was dieses Parlament macht –, hat man immer auch eine gewisse Verantwortung dafür, wie sie verwendet werden. Es ist ein Fakt, dass der öffentliche Personennahverkehr im Wesentlichen durch Subventionen getragen wird. Das sind Steuermittel, die vor allem von der arbeitenden Bevölkerung erwirtschaftet werden müssen und dem Staat nur deshalb zur Verfügung stehen, weil die Menschen in diesem Land gern arbeiten und auch die Leistungsbereitschaft da ist.

Wir haben heute einen Bundeshaushalt – ich komme jetzt von den Bundeszahlen her –, der den Ländern in Deutschland Regionalisierungsmittel in einer Größenordnung von 10 Milliarden € zuweist. Die Subventionen der Deutschen Bahn bewegen sich in derselben Größenordnung; sie fließen ihr in verschiedenen Stufen zu. Was die Länder betrifft, so ist mir nicht ganz klar, was Sie als Mitglieder des Landtags im Haushalt noch vorgesehen haben. Aber wir werden über das 9-Euro-Ticket auf das Jahr gerechnet weitere 10 Milliarden Euro auf die besagten 20 Milliarden Euro draufsatteln.

Es wird einen Energiekostenausgleich geben müssen. Das wissen Sie auch, oder es kommt über die Verkehrsträger vielleicht noch auf Sie zu. Das heißt, wir reden von noch einmal 35 Milliarden € per annum – wenn die Länder entsprechend dazuzahlen, von 40 Milliarden € –, die wir in den ÖPNV stecken. Das sollten wir in Relation zu dem Einkommensteueraufkommen der Bundesrepublik Deutschland setzen. Ich habe nur von Bundesmitteln gesprochen. Wir reden über Bundesmittel in der Größenordnung von 35 Milliarden €. Das ist ungefähr die Hälfte des Einkommensteueraufkommens der Bundesrepublik Deutschland, das dem Bund zusteht; die Hälfte geht ja an die Länder. Das heißt, wir sehen hier einen massiven Abfluss des Steueraufkommens, was im Wesentlichen 35 % der Bevölkerung zugutekommt.

Ja, wir müssen den ÖPNV auf einem gewissen Level halten, und er muss in diesem Land auch Mobilität für alle Menschen ermöglichen. Aber ich halte es für sehr fragwürdig, wenn die Parlamente in diesem Land weiterhin einen großen Teil der Gelder – die, auf die Bundesebene bezogen, tatsächlich die Hälfte des Einkommensteueraufkommens ausmachen – in den ÖPNV stecken. Das halte ich tatsächlich für fragwürdig.

Wir reden über ungefähr 35 Milliarden €, wenn wir die Kosten für ein 9-Euro-Ticket hinzunehmen, das über das ganze Jahr ausgerollt wird. Es kostet für drei Monate 2,5 Milliarden €. Bei vier Quartalen wären wir bei 10 Milliarden €. Wir reden also in Summe von 30 Milliarden € – den Energiekostenausgleich schätze ich auf 5 Milliarden € per annum –, die als Zuschuss weiter aufgestockt werden müssen. Die Zahlen liegen für die drei bisherigen Monate des Jahres bei 1,5 Milliarden €. Sie sollten im Landtag eigentlich schon gehört haben, dass es diese Förderungen gibt.

SV Dr. Jutta Deffner: Erstens. Ich möchte den Kommentar von Frau Lenz bezüglich der Methodik der Studie aufgreifen. Wir sitzen heute eigentlich hier, weil wir über Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe diskutieren wollen. Sie haben aus meiner Sicht die Frage, wo dieser Kern in der Befragung steckt, noch nicht richtig beantwortet. Vielleicht können Sie eine Stelle benennen – und zwar jenseits der Meinungsäußerungen, die sich auf nicht erwerbstätige Menschen bezogen. Das ist z. B. eine methodische Schwäche; denn wenn jemand angibt, dass er nicht erwerbstätig ist, kann es sein, dass er studiert, im Ruhestand ist oder sonst etwas macht. Daraus auf eine Teilhabe zu schließen ist meiner Ansicht nach nicht genügend. Vielleicht könnten Sie dazu etwas sagen.

Um Ihre Aufforderung aufzugreifen, dass wir genauer sagen, wo etwas schwierig ist – das ist der zweite Punkt –: Sie haben ein Chart gezeigt, das sich auf den Flughafen bezieht. Die Frage lautet: „Alles in allem: Wie wichtig oder unwichtig finden Sie den Flughafen Frankfurt a. M. für die Verkehrsinfrastruktur Hessens?“ In Ihrem Fazit sagen Sie, dass der Flughafen eine hohe Bedeutung für die Wirtschaft und das Leben in Hessen habe. Das sind mindestens zwei Fragen, die da nicht aufgeführt sind. Meines Erachtens wissen die Menschen gar nicht, wozu sie da Stellung nehmen müssen. Das ist keine präzise Frage. Vielleicht könnten Sie noch einmal sagen: Sind das genau die Fragen, die gestellt wurden, oder sind das Zusammenfassungen?

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Ich denke, dass es zur Wissenschaft gehört – hier bezeichnen sich mehrere als Wissenschaftler –, dass man gleiche Maßstäbe anlegt. Es ist richtig, dass man Fehler benennt, wenn sie gemacht wurden. Aber es ist nicht richtig, dass man das bei einigen Vorträgen macht, aber bei anderen nicht. Wo waren Sie denn, als jemand vergessen hat, 50 Milliarden € bei der Automobilsteuer einzupreisen?

Ich habe in der letzten Sitzung darauf verzichtet, den Sprecher bei dem Punkt „cost of ownership“ auseinanderzunehmen. Dabei war das blühender Unsinn, was er erzählt hat, und das kann ich für Sie auch jederzeit nachvollziehen. Ich möchte die, die sich als Wissenschaftler bezeichnen, bitten, überall die gleichen Maßstäbe anzulegen. Sonst wundert es mich nicht mehr, dass Hessen keine einzige Eliteuniversität hat.

Herr Prof. **Dr. Reinhold:** Ich möchte nur ergänzen, dass ich es gut fände, wenn man das Ganze vollständig betrachten und nicht nur ein paar Zahlen herausziehen, andere Argumente aber komplett unter den Tisch fallen lassen würde. Die Modal-Split-Zahlen sind hessenweit bekannt. Natürlich stellen Sie, wenn Sie die Zahlen hessenweit zugrunde legen, fest, dass der motorisierte Individualverkehr den größten Anteil hat. Nach den letzten Zahlen lag der Anteil bei ungefähr 47 %; der nicht motorisierte Verkehr – Fuß- und Radverkehr – lag bei 32 %, der ÖPNV bei 11 %. In den Städten sieht das anders aus. In Frankfurt entfallen ungefähr je 50 % auf den nicht motorisierten Verkehr einerseits – Fuß- und Radverkehr – und auf den motorisierten Individualverkehr

sowie den öffentlichen Verkehr andererseits. Von daher ist das, was Sie sagten, klar: Die Verkehrsträger haben ein unterschiedliches Gewicht.

Wir müssen immer sehen, dass wir unterschiedliche politische Ziele haben – ich habe das in diesem Kreis schon ausgeführt –, die man auch erwähnen sollte: Daseinsvorsorge, sozialer Ausgleich, Klimaschutz. Ich halte es für relevant, dass wir auch die externen Effekte erwähnen. Ich glaube, es ist allseits bekannt, dass Sie, wenn Sie über den Straßenverkehr reden, in der Betrachtung von verschiedenen externen Effekten, die da relevant sind, ausgehen sollten. Das kam mir bei der Grundpositionierung, die Sie eingenommen haben, ein bisschen zu kurz. Sie haben nur den ÖPNV als Kostentreiber gesehen, aber nicht deutlich gemacht, dass es eine ganze Menge andere Ziele gibt, die dafür verantwortlich sind, dass wir ein ÖPNV-Angebot in der Form haben und es durchaus weiterführen und verbessern sollten.

Herr Dr.-Ing. Spaniel: Ich möchte mit dem letzten Kommentar anfangen. Ich habe mich gerade nicht auf den Modal Split bezogen. Der Modal Split ist eine objektive Erfassung der Verkehrsträgerleistung. Man kann ihn in Hessen machen, man kann ihn aber auch auf der Bundesebene machen. Auf der Bundesebene – diese Zahl möchte ich hier beisteuern – hat der öffentliche Personennahverkehr einen Anteil von ungefähr 20 %. Aufgrund der Corona-Pandemie sind die Zahlen noch einmal deutlich zurückgegangen. Das heißt, wenn ich davon ausgehe – weil die Leute das so sagen –, dass in Hessen 35 % der Bevölkerung den ÖPNV nutzen, bedeutet das eine Zunahme im Vergleich zu den objektiven Modal-Split-Zahlen. So viel zu den Zahlen.

Das war eine Meinungsumfrage. Hier geht es um die Einschätzung der befragten Bürger in Hessen, wie sie die Verkehrsträger nutzen. Ich bitte Sie, da zu unterscheiden. Das kann deutlich anders ausfallen als der Modal Split; denn es drückt sich hier das subjektive Verhalten der Menschen aus. Ein Beispiel ist: Wenn Sie jemand sind, der häufig fliegt, hat der Flugverkehr bei Ihnen einen sehr hohen Modal-Split-Anteil. Aber wenn Sie nie andere Verkehrsmittel nutzen, kommen Sie, wenn Sie einmal in den Urlaub fliegen, beim ÖPNV in die Kategorie „selten bis nie“. Langer Rede kurzer Sinn: Modal Split und das subjektive Verhalten können unterschiedliche Dinge sein.

Sie haben gesagt, worauf ich konkret eingehen soll. Sie haben völlig recht: Die Frage „Wie wichtig oder unwichtig finden Sie den Flughafen für die Verkehrsinfrastruktur in Hessen?“ kann man in zwei Richtungen beantworten. Die Frage, die hier gestellt ist, bezieht sich auf die tatsächliche Verkehrsbedeutung des Flughafens. Dass einige Personen, die darauf geantwortet haben, die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Flughafen eventuell in ihre Antwort eingebaut haben, ist gegebenenfalls als Unschärfe zu interpretieren. Das kann man durchaus machen. Da gebe ich Ihnen recht. Aber rein formal ist die Frage so gestellt, dass sie sich auf die Infrastruktur und damit auf die Verkehrsbedeutung des Flughafens bezieht.

Ich möchte ergänzend darauf hinweisen, dass ich abgesehen davon in Ihren Kommentaren nicht vernommen habe, dass irgendwelche Zahlen oder irgendwelche Darstellungen angezweifelt würden. Was Ihre Aussage zu dem methodischen Hintergrund der Studie angeht: Ich denke – ich

greife da vielleicht ein bisschen vor –, INSA wird sicherlich zu der Methodik der Studie noch einmal einen kleinen Abriss machen können, wie die Auswahl der Personen erfolgte und warum die Studie aus ihrer Sicht repräsentativ ist. Ich möchte hier noch einmal betonen, dass die AfD-Fraktion selbstverständlich kein Interesse daran hat, irgendwelche Scheinzahlen zu generieren, sondern wir wollen die tatsächliche Meinung und Einschätzung der Menschen in diesem Land zur Verkehrssituation haben.

Ich komme auf das zurück, was Sie angesprochen haben: inwieweit das für diese Debatte relevant ist. Ich finde, es ist sehr relevant; wenn bei einer Meinungsumfrage unter den Bürgern in Hessen herauskommt, dass ein Großteil der Menschen vom ÖPNV überhaupt nicht betroffen ist. In einer Debatte, in der man im Wesentlichen über öffentliche Gelder redet, die man für etwas verwendet, ist es von entscheidender Bedeutung, dass man der Verantwortung des Parlaments Rechnung trägt, das über die Ausgabe von öffentlichen Geldern entscheidet, die eine relativ große Gruppe betreffen – 35 % –, aber an einer noch größeren Gruppe, nämlich 65 %, vorbeigehen.

Frau Deffner, ich möchte noch einmal darauf zurückkommen. Ich habe zu keinem Zeitpunkt eine Diskriminierung vorgenommen, indem ich gesagt habe, das seien Arbeitslose. Ich habe ganz bewusst „Erwerbslose“ gesagt; denn aus den Daten, die hier vorliegen, geht eben nicht hervor, ob Personen, die als „nicht erwerbstätig“ vorgestellt werden, Studenten, Arbeitslose oder Rentner sind. Das erschließt sich nicht. Ich habe lediglich einen Zusammenhang mit Erwerbslosen hergestellt, die über einen gewissen Anteil an Tagesfreizeit verfügen.

Es sei mir gestattet, das zu sagen – ich habe auch einmal studiert –: Es ist etwas völlig anderes, wenn Sie als eingespannter Familienvater von einem Termin zum anderen hetzen und das so eng getaktet ist, dass Sie gewisse Angebote des ÖPNV nicht nutzen und die Fahrten nur mit Ihrem eigenen Auto bewältigen können. Ich habe eine voll erwerbstätige Ehefrau und kann Ihnen aus persönlicher Erfahrung sagen: Über das Thema ÖPNV diskutieren alle so lange – wir wohnen in einer Großstadt in Deutschland –, bis sie eine wirkliche Durchtaktung eines Arbeitstages haben. Dann diskutiert man über das Thema ÖPNV privat völlig anders. Das mag für einige Mitglieder dieses Parlaments sein, da sie eventuell über Fahrdienstfahrzeuge oder Personentransportfahrzeuge verfügen. Aber ich kann Ihnen eines versichern: Eine Familie in Deutschland, die in einer Großstadt wohnt und bei der die Eltern voll berufstätig sind, kommt in den allermeisten Fällen ohne das eigene Auto nicht aus. Ende. Ja, wir nutzen den ÖPNV, keine Frage, aber eben nicht zu einem großen Teil.

In jeder deutschen Großstadt ist es das gleiche Bild. Wie gesagt, das ist – abweichend – eine persönliche Meinung. Das möchte ich an der Stelle betonen. Aber es hat für die gesellschaftliche Debatte eine gewisse Bedeutung. Wenn Sie hier über die Verwendung von Geldern beschließen, müssen Sie immer eines im Hinterkopf behalten: Sie machen das nicht für alle Personengruppen gleichmäßig. Es geht hier nicht darum, den ÖPNV auszubremsen, sondern es geht darum, in der Diskussion über die Verkehrswende dem Auto seinen ihm gebührenden Stellenwert zuzuweisen. Das sehen viele Leute – das zeigen auch die Ergebnisse dieser Meinungsumfrage – nicht gewürdigt. Das ist das ganze politische Statement an dieser Stelle.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Dann darf ich auch Ihnen danken. Sie sind ebenfalls herzlich eingeladen, weiter bei uns zu bleiben. Vielleicht erfahren Sie noch Interessantes.

Ich schlage vor, nach dem dritten Vortrag eine kleine Pause zu machen.

Herr Professor Oswald hat mitgeteilt, dass er um 13 Uhr gehen muss. Daher frage ich Herrn Dr. Mattioli, ob er damit einverstanden ist, mit Herrn Professor Oswald zu tauschen. – Das ist der Fall. Wunderbar. Das ist nett von Ihnen.

Somit kommen wir jetzt zu dem Vortrag von Herrn Professor Dr. Frank Oswald, der uns über den demographischen Wandel und die Mobilität aus seiner Sicht informieren wird.

Herr Prof. **Dr. Oswald:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, Ihnen und auch meinen Kolleginnen und Kollegen vielen Dank für die Flexibilität. Ich bitte um Entschuldigung für den geänderten Programmablauf.

Heute möchte ich Ihnen einen Impuls aus der Altersforschung präsentieren. Als kleiner Disclaimer, wie man das heute macht, vorweg die Information, dass ich selbstverständlich nicht zu allen Fragen in Ihrem langen Fragenkatalog Stellung nehmen konnte, vielleicht aber die eine oder andere für Ihre Diskussion und Entscheidung mit ergänzenden Informationen unterfüttern kann.

Präsentation Prof. Dr. Oswald siehe Anlage – Folien 1 bis 3: „Inhalt“

Zunächst möchte ich ein paar eher allgemeine Anmerkungen zum demographischen Wandel machen, und dies mit Blick darauf, was neu in Ihre Diskussion einfließen kann und was ohnehin schon bekannt ist. Besonders nehme ich die Lebenserwartung in den Blick und richte den Fokus auf die Gruppe der Älteren. – Beim demographischen Wandel könnte man auch andere Personengruppen in den Vordergrund stellen. – Der zweite Punkt betrifft die Mobilität Älterer heute, der dritte Punkt ist der Blick in die Zukunft. Danach stehe ich selbstverständlich noch für eine Diskussion und Ihre Fragen zur Verfügung.

Auch wenn ich mich ein wenig vom sicheren Terrain empirischer Studien und empirischer Evidenz, auf die wir Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler uns gern stützen, wegbewegt habe, habe mich dennoch in drei Thesen versucht, die in der ersten Version des Vortrags noch nicht enthalten sind, die ich Ihnen aber heute mitgebracht habe.

Folien 4 bis 7: „Zum demographischen Wandel“

Meine erste These zum demographischen Wandel mit Blick auf die Älteren spricht von der Ausdehnung des Alterns. Auf sie werde ich gleich näher eingehen. Wir sprechen hierbei von Personen zwischen 60 und 100 Jahren. – Wer würde Personen zwischen 20 und 50 Jahren in einen Topf werfen und über die Gruppe im mittleren Erwachsenenalter sprechen? Wir müssen also differenziert draufschauen. – Es geht um Unterstützung, Anregung. Mein Plädoyer wird nachher

lauten: Wir können sehr viel zur Gestaltbarkeit von Mobilität und eben auch zu Mobilitätsbenachteiligung beitragen. Es gilt, eine besondere Vielfalt und damit eine besondere Herausforderung in den Blick zu nehmen.

Es besteht eine Gleichzeitigkeit von positiven und negativen Aspekten des Alterns. Zu den negativen Aspekten, zu den Beeinträchtigungen, haben wir heute schon einen sehr beeindruckenden Vortrag gehört. Dabei geht es z. B. um Sehbeeinträchtigung. Aber gleichzeitig passieren noch viele andere Dinge.

Meine zweite These befasst sich mit der Mobilität Älterer heute. Es sitzen namhafte Kolleginnen und Kollegen im Rund, die sich seit Langem mit Mobilitätsforschung, mit Mobilität und Kommunikation, mit Mobilität im Quartier beschäftigen. Dass es um Barrieren und um Walkability, um Zugänglichkeit zu Fuß geht, ist nicht neu. Neu könnte sein, dass auch andere, weichere Faktoren der Verbundenheit mit dem Quartier in den Blick rücken und bezüglich bestimmter Zielvariablen – Mobilbleiben, Wohlbefinden, Lebensqualität usw. – besser belegt werden können.

These 3: Ich gehe davon aus, dass künftig eine neue Sicht auf Barrieren und auf die Ambivalenz von Mobilitätsmotiven, also auf die Gleichzeitigkeit von bestimmten Mobilitätsmotiven, erforderlich ist. Das will ich nachher an einigen wenigen Beispielen deutlich machen. Eine Barriere ist einerseits ein Hindernis, sie ist aber auch eine Mobilitätsanregung, sofern ich diese noch wahrnehmen kann. Gleichzeitig muss man immer die Alternative vor Augen haben, und dies deutlich zu machen, ist vielleicht auch eine der Aufgaben.

Soweit meine Anmerkungen vorweg.

Nun ein Blick auf das, was Ihnen die Altersforschung bieten kann. Die Definition des demographischen Wandels ist selbstverständlich mehr als immer nur der Blick auf die Älteren. Es geht auch nicht nur darum, dass es immer mehr Ältere gibt, sondern auch darum, dass es immer weniger Jüngere sind. Und jene, die alt werden, werden immer älter. Die individuelle Lebensspanne wächst. Pro Tag – das wissen Sie womöglich – steigt unsere Lebenserwartung zwischen fünf und sechs Stunden, pro Jahr um drei Monate, und das seit 160 Jahren. Das ist ein Befund für ein paar Länder auf der Erde, nicht für alle. Aber für jene, die bei der Lebenserwartung vorn mit dabei sind, ist das etwas, was wir im Hinterkopf haben müssen. Die Hälfte der heute in Deutschland Geborenen wird höchstwahrscheinlich 100 Jahre alt werden. Das heißt, die meisten der heute hier Lebenden wird ein sehr langes Leben haben. Das kalendarische Alter ist dabei nur eine Komponente des Alterns. – Soweit die gute Nachricht.

Selbstverständlich darf man nicht vergessen, dass es auch die andere Seite der Medaille gibt: Die Zahl der Pflegebedürftigen wird steigen. Konkrete Zahlen sind gar nicht leicht zu greifen und zu bewerten, aber auf jeden Fall wird der Anstieg ein beträchtliches Ausmaß annehmen. Da der Weg in die Zukunft der Mobilität geht, muss also gefragt werden – das ist vielleicht auch die Ausgangsfrage für die Diskussion hier –: Werden diese gewonnenen Jahre gesunde Jahre sein?

Hierzu können verschiedene prognostische Gruppen von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern befragt werden. Eigene Daten haben wir auch. „DEAS“ steht für den Deutschen Alterssurvey, der gute, belastbare Daten liefert. Mit dieser Befragung werden seit dem Jahr 1996 von Berlin aus bundesweit für zwei Kohorten repräsentative Daten gesammelt und werden Personen bis ins hohe Alter begleitet. Erste Erhebungen haben ergeben, dass zwei Drittel der gewonnenen Jahre gesunde und ein Drittel kranke Jahre sein werden, spätere Erhebungen sprechen von jeweils der Hälfte gesunder und kranker Jahre, und neue OECD-Bewertungen zeigen uns auch im europäischen Vergleich ein nicht so rosiges Bild von einem Drittel gesunder und zwei Dritteln kranker Jahre.

Dazu habe ich Ihnen eine Grafik mitgebracht. Sie müssen die Details gar nicht ansehen. Wichtig ist die Wolke von Punkten, je nachdem, welches Land wir betrachten. Abgebildet ist das Verhältnis der zu erwartenden Lebensjahre im Vergleich zu den wahrscheinlich gesund verbrachten Lebensjahren. Was krank und was gesund ist, ist im Übrigen Definitionssache. Daher ist ein europäischer Vergleich gar nicht so leicht. Gehen wir einmal davon aus, dass die Ergebnisse der OECD belastbar sind. Dann finden wir für Deutschland 35 % gesunde Jahre. Sieben von 21 Jahren sind als gesunde Jahre prognostiziert. – Selbstverständlich ist das eine Vorausschau. – Mir ist wichtig, dass Sie die anderen Punkte sehen. Ungarn, Tschechien, Polen, Estland, Island, Norwegen usw. sind hier ebenfalls abgebildet. Dabei geht es mir nicht um ein Besser oder Schlechter. Es geht mir darum, dass die Lebenserwartung kein Schicksal ist, dem wir biologisch-medizinisch ein Stück weit ausgeliefert sind, sondern dass sie vom Kontext abhängig ist. Negativ ist, dass, wenn wir älter werden, im sehr hohen Alter, altersbedingte Erkrankungen wie z. B. die Demenz häufiger vorkommen. Schlechtere Umwelten, Arbeitsumwelten, Doppelbelastungen spielen eine Rolle. Aber die gute Nachricht lautet: Wir können Mobilität, Wohnen, Technikumwelten und damit auch im Hinblick auf die Mobilitätsbenachteiligung mitgestalten.

Vielleicht bedeutet es, Eulen nach Athen zu tragen; aber mir war daran gelegen, Ihnen deutlich zu machen, wie wichtig Ihre Mitgestaltungskompetenz ist. Nichts ist nicht in Stein gemeißelt. In anderen Ländern der Welt geht die Lebenserwartung seit 20 bis 30 Jahren zurück. Es ist kein Gesetz, dass die Lebenserwartung bei uns weiterhin steigen wird. Aber wir können an der Entwicklung mitwirken.

Meine letzte Folie zu diesem allgemeinen Blick über die Demographie enthält eine Übersicht der verschiedenen Generationen im Jahr 2022. Unten sehen Sie die Gruppe der in den Jahren 1928 bis 1945 Geborenen, darüber sehen Sie die große Gruppe der Babyboomer der 1945 bis 1964 Geborenen, die jetzt 58 bis 77 Jahre alt sind, darüber die Generation X, die Generation Y, auch Millennials genannt, und die Generation Z.

In die Zukunft zu blicken, heißt auch, im Verhältnis der Generationen zu schauen, wo vielleicht unterschiedliche Blickweisen bestehen. Mein Fokus wird heute auf den Menschen liegen, die sich im III. Alter, besser: dem ressourcenreichen Alter, befinden, heute also 58 bis 77 Jahre alt sind, sowie auf jenen, die älter als 77 oder 80 Jahre sind. Heute muss man für Deutschland fast schon

sagen, dass eher ab 85 Jahren eine gewisse Ressourcenarmut besteht. Das heißt, das Zusammenspiel der Ressourcen wird dann schwieriger, Alltagsbelastungen stehen stärker im Vordergrund.

Vorsicht vor exakten Zahlen. Das ist eine Mittelwertperspektive und betrifft nicht einzelne Individuen. Man kann relativ jung und trotzdem von Belastungen betroffen sein, und man kann hochbetagt und trotzdem im Alltag noch relativ selbstständig sein. Dazu gibt es unsere Studien über 100-Jährige. Es geht also nicht um das kalendarische Alter, sondern eher um das Phänomen, irgendwann jenseits der 80 in ein IV. Alter einzutreten, in dem dann andere, auch Mobilitätsmotive, im Vordergrund stehen. In dieser Heterogenität des Alterns verändern sich z. B. die Mobilitätsmotivation, also die Motivation hinauszugehen, die Lebenssituation, die Gesundheit, die Resilienz, die Vulnerabilität, die Nahraumorientierung. Die Zu-Fuß-Mobilität wird wichtiger. Darauf werde ich noch näher eingehen.

Um das aufzugreifen, was schon diskutiert wurde: Während sich in den Babyboomer-Generationen eine veränderte, auch identitätsstiftende Bindung zum Pkw abzeichnet, geht es jetzt nicht mehr um individuelles Ausgestalten, nicht mehr darum, ein Auto haben zu müssen, es nicht wegzugeben, nicht zu verleihen. Dies ist noch stärker bei denen vertreten, die mit dem Pkw als biographischem Element aufgewachsen sind: bei den Älteren. Gleichzeitig ist aber hier die Zu-Fuß-Mobilität stärker im Vordergrund.

Eines will ich noch aufgreifen, weil das ebenfalls zur differenzierten Sichtweise einer Altersforschung gehört: Auch in der Gruppe der als IV. Alter bezeichneten 77- bis 94-Jährigen ist der Privat-Pkw ein Mobilitätsgewinn gewesen, insbesondere für die Personengruppe der allein lebenden, womöglich verwitweten älteren Frauen, die in einer bestimmten Zeit ihrer Biographie den Führerschein gemacht haben. Das muss man im Auge behalten. Aber das ändert sich, wie gesagt, mit Blick auf diese enorm geburtenstarken Jahrgänge der 58- bis 77-Jährigen.

Stellv. Vorsitzende: Herr Professor Oswald, wir haben für die Vorträge jeweils 20 Minuten vorgesehen, und ich sehe, was Sie noch vor sich haben.

Herr Prof. **Dr. Oswald:** Ich werde jetzt stark kürzen.

Stellv. Vorsitzende: Es wäre schade, wenn der Rest im Schnelldurchlauf vorgetragen würde. Es ist jetzt schon fast eine Viertelstunde vorbei. Deswegen wollte ich freundlich darauf hinweisen.

Herr Prof. **Dr. Oswald:** Ich werde über ein paar Dinge hinweggehen, die Sie nicht brauchen. Damit meine ich Belehrungen darüber, was es alles schon an WHO-Publikationen gibt. Ein paar Punkte nur noch als Hinweis.

Folien 10 bis 16: „Mobilität Älterer heute“

Über die heutige Mobilität Älterer heute kann ich wohl relativ schnell hinweggehen. Ich will nur darauf hinweisen, dass die Nahmobilität sehr zentral ist, dass wir allerdings veränderte Mobilitätsmuster feststellen. Wenn wir älter werden, wird nicht einfach das Umfeld kleiner. Heutzutage ist es vielmehr so, dass wir eine Mischung aus einem Rückgang von Nahmobilität und bestimmten Peaks von Fernmobilität für bestimmte Zeiten feststellen. Wir können also nicht von einem kontinuierlichen Rückgang ausgehen. Aber klassischerweise finden wir eine Reihe von Mobilitätsbeeinträchtigungen insbesondere im hohen Alter. Das ist auch mit Blick auf den ÖPNV in den Vordergrund zu stellen. Hierbei geht es vielleicht nicht nur um Ein- und Ausstiege, sondern auch um Beschleunigungsprozesse, Fahrpläne, Automaten, und womöglich ist auch die Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern in den Blick zu nehmen.

Ein Begriff, der in meinen Folien nicht enthalten ist, aber heute schon genannt wurde und mir wichtig erscheint, ist der der Mobilitätsketten. Es genügt eben nicht, nur eine der Mobilitätsvarianten in den Blick zu nehmen.

Mit Ihnen gemeinsam möchte ich noch kurz den Fokus auf die Zu-Fuß-Mobilität in den innerstädtischen Gebieten richten. Bei einer repräsentativen Befragung von 600 Personen der Frankfurter Stadtbevölkerung in der Altersgruppe der Hochbetagten ergab sich, dass 58 % aller berichteten Wege zu Fuß zurückgelegt worden waren, und dies nicht nur, weil diese Personen es so wollten, sondern auch, weil sie es mussten. Es besteht eine Kombination aus bestimmten Motiven. Das hat auch mit den Kosten des ÖPNV zu tun.

Ich will in den letzten fünf Minuten meines Vortrags einen Schwerpunkt darauf legen, was z. B. kommunale Veränderungen im Hinblick auf die Förderung von Fußläufigkeit sein könnten. Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines Instrumentariums zur Beschreibung von echter fußläufiger Entfernung und der Möglichkeit der Bewertung von Fußläufigkeit im städtischen Kontext wurde ein Index für Stuttgart entwickelt. Jetzt geht es bewusst einmal um einen anderen Ort. Stuttgart ist wegen seiner Kessellage interessant. Dort ist eine Fußläufigkeit nicht immer leicht zu erreichen. Aber man erkennt: Je grüner desto fußläufiger. Sie sehen eine paar grünverdichtete Bereiche und eine sehr gute fußläufige Infrastruktur im Talkessel und in einigen Subzentren. Wenn Sie allerdings in diese Bewertung auch die Verschlechterung der Luftschadstoffsituation, der Lärmsituation, der Verkehrsdichtesituation, Geschwindigkeiten, die Breite von Straßen einbeziehen – das wurde in dieser Studie getan –, dann kommen Sie sehr schnell zu einer anderen, jedenfalls graduell schlechteren Bewertung der fußläufigen Erreichbarkeit. – Das zeigt Möglichkeiten auf, um das bekannte Thema der Nahraum-Fußmobilität in den Blick zu nehmen.

Bei der Nahmobilität müssen wir den Blick auf die Quartiere richten und fragen, wo wer häufig unterwegs ist. Für die Nordweststadt Frankfurt zeigt die Grafik: Je dunkler, umso wichtiger. Neu einbeziehen können wir emotionale Verbundenheiten. Dabei geht es um die Räume, in denen die

Menschen gern leben, die sie zu ihrem Quartier zählen würden. Wenn man Gebiete geo-codiert, sieht man, dass es auch insoweit jeweils um Stadtteilzentren geht. Damit können wir zeigen: Es ist nicht nur wichtig, was Menschen tun, wenn sie mobil sind, außer Haus aktiv sind und ihrer Wege gehen, sondern es ist insbesondere auch sehr wichtig, ob und wie sie mit ihrem Quartier verbunden sind.

Für ältere Menschen sind 20, 30 oder 40 Jahre am selben Wohnort keine Seltenheit. Mitunter leben Sie sogar stets in derselben Wohnung. Objektiv gesehen, wohnen sie damit in barrierebehafteten und nicht so gut ausgestattete Gegenden. Gleichmaßen ist dies eine gewisse Ressource, die wir in den Blick nehmen können, wenn es gerade bei hochbetagten Menschen mit Einbußen um das Wohlbefinden geht.

Selbstverständlich ist das keine Entschuldigung dafür, nichts für die Barrierefreiheit und für die Nahmobilität zu tun. Mein Ziel besteht eher darin, Ihnen aufzuzeigen, wie gut Personen in dieser Altersgruppe darin sind, zu kompensieren, sich trotzdem wohlfühlen, und dass sie auch dort bleiben wollen. Das heißt, sie sind Akteure, die an einer Umgestaltung mitwirken können und wollen.

Fußläufiger Zugang zu „Grün“ und „Blau“ sind ebenfalls belegbar gut für das Wohlbefinden.

Folien 18 bis 21: „Mobilität Älterer in der Zukunft“

Der Blick in die Zukunft erbringt immer mehr den Nachweis, dass sich Zu-Fuß-Mobilität auch im niedrighwelligen Bereich, d. h. dass sich auch gemäßigt tägliches Außer-Haus-Sein, nachweislich positiv auf Wohlbefinden und Gesundheit auswirkt. Kolleginnen und Kollegen aus der Medizin zeigen uns, wie wichtig es ist, zu Fuß mobil zu sein, wenn man es denn kann. Wir haben heute früh gehört, dass es gerade in dieser Personengruppe häufig Menschen mit Beeinträchtigungen bzw. Behinderungen gibt. Gleichzeitig gilt es, bis ins hohe Lebensalter einen sitzenden Lebensstil nach Möglichkeit zu vermeiden. Das ist schwierig, wenn man einen Job wie Sie und wie wir hat. Aber mittlerweile können wir sogar im Hinblick auf die Mortalität zeigen, wie wichtig es ist, Indikatoren wie die Gehgeschwindigkeit bzw. Ganggeschwindigkeit zu betrachten. Das heißt, es hat einen präventiven Einfluss, wenn wir Umwelt mobilitätsfreundlich gestalten.

Barrieren als Hindernis sind uns bekannt. Barrieren als Anregung für ein mögliches Training werden uns in Zukunft vielleicht mehr interessieren, wie in anderen Ländern gezeigt wird. Wenn keine Treppe vorhanden ist, dann kann ich auch keine Treppe nutzen. Wenn eine Treppe entsprechend gestaltet ist, kann sie bis zu einem gewissen Grad der Beeinträchtigung sogar anregend wirken. Selbstverständlich darf auch das kein Argument dafür sein, keine alternativen Formen des Nutzens und des Zugangs zu gewährleisten. Ich bitte, mich nicht falsch zu verstehen. Das ist eine Betrachtung, die über die reinen Gruppen der Benachteiligten hinausgeht.

Wir können zeigen, dass insbesondere in den urbanen Räumen durch vermehrte Hitzeperioden in den Sommermonaten für vulnerablen Personen – das sind wieder die im IV. Alter, also beispielsweise allein Lebende, Hochbetagte – ein erhöhtes Risiko für eine sogenannte Extramortalität besteht. Das heißt, in diesen Hitzeperioden steigt die Sterberate in diesen Personengruppen

an. Mittlerweile gibt es allerdings Ideen für kurz-, mittel- und langfristige Möglichkeiten der Anpassung. Dabei sehen wir, dass es nicht nur für bestimmte benachteiligte urbane Regionen wie Stuttgart, sondern für alle Bereiche wichtig ist, ganze Maßnahmenkataloge – beispielsweise auch so etwas wie Stadtpläne – für heiße Tage vorzusehen.

Insgesamt geht es um eine altersgerechte Gestaltung für alle Lebensalter, nicht nur für ältere Menschen, die mobilitätsbeeinträchtigt sind, sondern beispielsweise auch für alleinerziehende Elternteile, die mit Kinderwagen unterwegs sind. Zusätzlich müssen wir im Hinterkopf haben, dass es um neue Kombinationen von Mobilitätsmotiven in der zweiten Lebenshälfte geht. Die allgemeine selbsterhaltende und nachhaltige Mobilität ist für viele Menschen durchaus ein Motiv nur bei der Suche nach Wohnraum, sondern auch im Hinblick auf die eigene Mobilität. Was ich an die nächste Generation, an meine Kinder, weitergebe, ist nicht nur ein individuelles Thema, sondern hat mittlerweile häufig auch etwas mit der Erhaltung globaler Systeme, mit dem Klimaschutz, zu tun.

Folie 23: „Diskussion“

Ich komme zum Schluss und will noch einmal auf die zunehmende Heterogenität von Personen im höheren Alter bei hoher Standortkontinuität, auf die zunehmende der Bedeutung von Zu-Fuß-Mobilität und von Fußläufigkeit hinweisen. Diese Dinge sind bekannt. Der Zusammenhang von Nahmobilität und Verbundenheit mit dem Quartier sind eher Befunde, die neu sind und die zeigen, wie wichtig die Diskussion über Mobilitätsbenachteiligung ist. Altersfreundliche Gestaltung und neue Werte können zusammenspielen, insbesondere bei den neuen Kohorten Älterer. Generativität, Klimaschutz und die Technisierung und Digitalisierung werden zunehmend bedeutsam.

Eines noch in Ergänzung zu dem Vortrag, den wir heute eingangs gehört haben: Ja, es gibt insbesondere hochbetagte Personen, die hinsichtlich der Digitalisierung und aufgrund eines reinen Onlinezugangs benachteiligt sind. Gleichzeitig wächst aber in der Gruppe der 60- bis 80-Jährigen die Zahl der Personen mit einem Smartphone enorm. Das ist die Personengruppe, in der sich jährlich die meisten neu mit dem Internet und mit Smartphones auseinandersetzen.

Ich bitte um Entschuldigung, falls ich etwas überzogen habe, danke für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf Ihre Fragen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Vielen Dank für diesen wirklich tollen Vortrag. Ich bedaure es zutiefst, dass dafür nur 20 Minuten zur Verfügung standen. Ich hätte gern länger zugehört.

Sie haben das Thema Pkw und Seniorenmobilität angesprochen. Wir wissen auch aus der MiD-Untersuchung, dass die Zunahme des Pkw-Verkehrs in Deutschland im Wesentlichen aufgrund der älteren Altersgruppen zustande kommt. Sie haben gesagt, es gehe dabei nicht nur darum, mehr mit dem Pkw unterwegs zu sein, sondern dies sei gerade auch für die Frauen, die mittler-

weile auch im höheren Alter den Führerschein haben, ein Gewinn. Wie ist nach Ihrer Einschätzung damit umzugehen? Man kann ja nicht jemandem, der etwas dazugewonnen hat, dieses einfach wieder wegnehmen und sagen, für die Gesellschaft sei das nicht toll.

Nun habe ich noch eine simple Frage. Ich kann die Grafik auf Ihrer fünften Folie ganz einfach nicht lesen. Könnten Sie mir insoweit helfen?

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Bei den bisherigen Vorträgen haben wir gemerkt, welche Komplexität an Erkenntnissen und an Wissen hinter den aufgeführten Argumenten steckt. Jetzt habe ich auch ein Plädoyer für die Quartiersperspektive herausgehört. Angesichts der Heterogenität der Älteren werden wahrscheinlich viele verschiedene Ansätze entwickelt. Traditionell ist die Verkehrspolitik sehr auf Technologie und auf Verkehrsinfrastrukturen fixiert. Der Zugang zum ÖV war daher bereits kurz Thema. Aber ich könnte mir vorstellen, dass unter der Quartiersperspektive ganz andere Dinge gefragt sind. Daher interessieren mich planungspraktische Konsequenzen und die Frage, was politisch getan werden könnte, um die Mobilität Älterer im Quartier zu stärken.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Ich fand den Vortrag wunderbar und möchte eine Anmerkung dazu machen und eine Frage stellen.

Sie haben die Solidarität mit dem Quartier als wichtig hervorgehoben. Damit haben Sie meiner Ansicht nach nichts wirklich Neues gesagt. Vielmehr erlebe ich dies jeden Tag und will Ihnen ein Beispiel nennen.

Ich wohne in einem historischen Ortskern. Meine Nachbarin kommt aus einer wohlhabenden Landwirtschaftsfamilie, die ein schönes Einfamilienhaus am Ortsrand gebaut hat. Die Oma, meine Nachbarin, sollte dort mit einziehen, hat aber gesagt, sie sei noch nicht entmündigt und auch noch nicht tot, und wenn sie an den Ortsrand ziehe, könne sie gleich sterben. Sie ist im Fachwerkhaus wohnen geblieben, weil man im Ortsmittelpunkt viel mehr mitbekommt.

Nun zu meiner Frage, die an das anknüpft, was mein Vorredner gefragt hat. Es gibt viele neue Mobilitätsformen. Dazu gehören jene zwischen dem Auto und dem Fahrrad oder zwischen dem Zu-Fuß-Gehen und dem Fahrrad. Die Pedelecs und die Roller boomen. Alle diese Nischen werden jetzt ausgebaut. Gibt es Erkenntnisse darüber, wie diese angenommen werden, wie sich das Neue auf eine älter werdende Gesellschaft auswirkt und wie es mit den alten, traditionellen Formen wie Fahrrad und Auto aussieht? Also: Ab wann höre ich mit dem Fahrradfahren auf – wenn ich das erste Mal falle oder vorher? Oder wann höre ich mit dem Autofahren auf?

Herr Prof. **Dr. Oswald:** Frau Lenz, ich beginne mit Ihrer Frage bezüglich der Folie und spitze etwas zu. Die hochbetagten, alleinlebenden Frauen im eher ländlichen Raum waren die Hauptprofiteure. Innerhalb einer bestimmten biografischen Entwicklung hatten sie keinen Führerschein, was ihren Freiheitsgrad besonders beeinträchtigt hat, haben dann aber profitiert. Das gilt selbstverständlich nicht für diese Personengruppe alleine, sondern für andere Personengruppen ebenfalls.

Zum einen stellen wir fest – das ist auch keine neue Erkenntnis –, dass es im urbanen Raum leichter ist, Menschen dazu zu bewegen, den Pkw stehen zu lassen, wenn wir den ÖPNV bequem gestalten. Damit meine ich eine barrierefreie Gestaltung im Sinne dessen, was wir heute gehört haben, nämlich im Sinne einer einfachen Nutzung, ohne dass ich beim Ticketkauf Fehler machen kann.

Um es einmal wie folgt zu fassen: Das, kombiniert mit einem Niederflerbus, hat in bestimmten Regionen funktioniert. In Heidelberg hat man z. B. relativ früh ein Ticket ab 60 eingeführt. Mit diesem konnte man alles benutzen und wusste als älterer Mensch: Wenn ich hier einsteige, fahre ich nicht schwarz. Insbesondere für wenig technikaffine ältere Männer, die noch nie in ihrem Leben einen Automaten bedient hatten, war es damit besonders leicht. Man konnte das besser verhandeln.

Damit kommen wir zur zweiten wichtigen Feststellung: Es ist möglich, dies individuell zu verhandeln, und es braucht keine Verordnung, keine Rezeptur und auch kein Verbot.

Damit schlage ich gleich den Bogen zu der Frage nach den Grenzen der Pkw-Nutzung im hohen Alter. In anderen Ländern scheint es bessere Erfahrungen mit Verboten der Pkw-Nutzung im hohen Alter zu geben, als dies vermutlich in Deutschland der Fall sein könnte. Mit Verboten käme man hier – so wird jedenfalls gemutmaßt – nicht sehr weit. Kollege Rudinger aus Bonn hat z. B. einige Studien durchgeführt, mit denen er gezeigt hat, dass wir eher mit jeweils Einzelnen in die Überzeugung gehen müssen, um zu zeigen, dass es nicht mehr gut ist, Pkw zu fahren. Denn bei Demenz und bei Vorliegen bestimmter anderer Erkrankungen ist dies selbstverständlich wichtig. Aber – das ist auch schon ein Teil der Antwort auf die Frage nach der Quartiersebene – man hat auch positive Erfahrungen damit gemacht, Menschen z. B. auf der Ebene des Quartiersmanagements anzusprechen, auf sie zuzugehen und sie dann auch mitzunehmen.

Häufig geht es nicht nur um eine einzige, sondern um kombinierte Benachteiligungen. Dabei geht es um eine Mobilitätsbenachteiligung, um eine finanzielle Benachteiligung z. B. vor dem Hintergrund einer schlechten Bildungssituation und um andere Dinge. Vieles kommt dabei zusammen und führt dann zu einer schlechten Gesundheitsversorgung, zu Alleinsein usw. Der Mobilitätsaspekt ist hierbei einer unter mehreren. Einen Pkw in Kauf zu nehmen, jemanden nicht mit aller Macht vom Pkw wegzubringen, kann manchmal die bessere Alternative sein und dazu führen, dieser Person eine bessere Lebensqualität zu erhalten. Das müsste man vielleicht im Einzelfall in dieser Art und Weise diskutieren.

Unten auf der Folie ist auf der unteren Achse die Restlebenserwartung der Menschen ab 65 Jahren abgebildet, die zwischen 15 und 22 Jahren liegt. Auf der senkrechten Achse sehen Sie

die Anzahl der davon zu erwartenden gesunden Lebensjahre. Damit wird also der Quotient zwischen den restlichen Lebensjahren und den davon zu erwartenden gesunden Lebensjahren abgebildet. Beides ist eine Betrachtung in die Zukunft, beides muss gut begründet werden. Mir ging es darum, dass Sie sehen, dass es nicht überall dasselbe ist. Hier wird eher der Unterschied auf Länderebene gezeigt. Auf der linken Seite sehen Sie die Zahlen für Ungarn, die Slowakei, Estland, Polen, Tschechien, oben die Zahlen für Island, Norwegen, Schweden und Dänemark. Dabei zeigen sich zu erwartende Unterschiede, aber wir dürfen uns nicht einbilden, dass Deutschland gut abschneidet. Allerdings ist es, wie gesagt, möglich, dies zu gestalten.

Nun noch etwas zum Quartier, zu Planungszugängen. Mobilität ist ein Teil des Leben- und Wohnen-Bleibens im Quartier. Was Frankfurt bzw. andere Städte, für die ich jetzt nur sprechen kann, angeht, hat sich gezeigt, dass, wie ich eben schon sagte, eine Mischung aus „zugehend“ und „bereithaltend“ recht gut funktioniert. Deswegen habe ich Ihnen die Karte mit den heat graphs gezeigt, auf der dargestellt ist, wo Menschen unterwegs sind und was sie zu ihrem Quartier zählen. Dabei geht es um besagte Verbundenheit, und es geht darum, Einrichtungen zu verorten. Für den gezeigten Frankfurter Stadtteil Nordweststadt wäre dies das Nordwestzentrum mit der Chance, dass Menschen es selbst aufsuchen; eine Chance bietet aber auch das lokale Quartiersmanagement. Wenn leicht zugängliche Möglichkeiten des Austauschs bestehen, können die Menschen mit Informationen, Unterstützung und Angeboten erreicht werden. – Dabei muss es sich, am Rande gesagt, auch um ein Einkaufszentrum handeln, in dem es einen Cappuccino für 4,50 €, aber auch einen Kaffee für einen Euro gibt. Sonst erreiche ich genau jene, die ich erreichen wollte, nicht.

Vielen Dank für die Frage zur selbstverständlichen Verbundenheit. Sie haben völlig recht. Das ist aus der Praxisperspektive heraus allen, die mit den Personen zu tun haben, eigentlich längst bekannt. Das Problem besteht darin, dass ich so etwas belegen muss, um Mittel zu erhalten oder zu sagen, dass hierauf geachtet werden und dass dies zur Vermeidung und zur Verhinderung von Mobilitätsbenachteiligungen in die Zukunftsplanung aufgenommen werden muss. Wie verbunden sich jemand mit seinem Stadtteil fühlt, muss ich also als wirksam für Wohlbefinden und Gesundheit belegen können; ich darf es nicht nur behaupten. Ein Praktiker kann so etwas in der eigenen Praxis zeigen und kann aus seiner Evidenz heraus sprechen; aber unsere Aufgabe ist es, dies in stärkerem Maße zu einem Argument zu machen, für das dann auch nach einer politischen Entscheidung Geld ausgegeben werden muss. Deshalb muss dies auf sichereren Füßen stehen.

Zu den Rollern kann ich nichts sagen. Sie sind, wie wir heute schon gehört haben, eher Hinderungsgrund und Barriere. Zu E-Bikes gibt es den klassischen Befund, dass sie einerseits eine wunderbare Mobilitätsenerweiterung und ein Freiheitsgrad für viele Ältere sind, dass aber andererseits zur Vorsicht vor Überschätzung geraten werden muss, weil es zu Verletzungen kommen kann, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht zu erwarten gewesen wären und die vielleicht nicht mehr so leicht kuriert werden können. Insofern ist das E-Bike ein zweischneidiges Schwert. Aber das wissen Sie sicherlich längst. Es gibt eine gute Befundlage, die zeigt, dass das Fahren mit E-Bikes trainiert und dass auf Erfahrungen aufgebaut werden sollte.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herr Naas hat mich auf eine weitere Frage gebracht, als er wissen wollte, wann man aufhört, Fahrrad zu fahren, und ob das erst der Fall ist, wenn man quasi auf der Nase gelegen hat. Die Stadt Paris fördert auch die Anschaffung von Fahrrädern für mobilitätseingeschränkte Menschen. Diese Art von Fahrrädern kennen Sie. Es sind Dreiräder, die für mehr Stabilität sorgen.

Meine Frage geht zwar über Ihren Vortrag hinaus, gehört aber in gewisser Weise dazu. Sie lautet: Gibt es das auch schon irgendwo in Deutschland? Ich gehe davon aus, dass dies auch Auswirkungen auf die Infrastrukturen hätte; denn ein Radweg für ein Dreirad muss anders aussehen als ein Radweg für ein Zweirad. Gibt es also bereits Beispiele bei uns, und wer müsste aktiv werden, um die Gruppe der Radfahrenden zu vergrößern, um mehr Menschen zu erreichen?

Abg. **Katy Walther:** Bei der Mobilitätsplanung reden wir oft auch von der 15-Minuten-Stadt, also davon, was zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein muss, damit es im Sinne der Verkehrswende funktioniert. Haben Sie durch Ihre Forschung Erkenntnisse darüber gewonnen, ob für die Seniorinnen und Senioren etwas zu dieser 15-Minuten-Stadt gehört, was wir vielleicht noch nicht im Blick haben?

Sie haben in einer Statistik gezeigt, wie viele Wege zu Fuß gegangen werden, wo das Rad, wo das Auto benutzt wird. Dabei interessiert mich vor allem der Aspekt des täglichen Einkaufens. Vor dem Hintergrund der Verkehrswende in Frankfurt sagen die Ladeninhaber, ihre Kunden kämen alle mit dem Auto. Das stimmt mit dem, was Sie gerade präsentiert haben, nicht überein. Daher lautet meine Frage: Wie viele Einkäufe werden nach Ihren Erkenntnissen ohne Auto getätigt, und welche Hilfsmittel nutzen die Seniorinnen und Senioren bzw. welche Unterstützung wäre nötig, damit es noch mehr werden?

Herr Prof. **Dr. Oswald:** Das Einkaufen ohne Auto ist tatsächlich ein Problem. Den Anteil der Einkäufe mit dem Auto kann ich nicht beziffern. Allerdings konnten wir zeigen, dass ältere Menschen mit zunehmendem Alter und mit zunehmend weniger Ressourcen umso kreativer im Kombinieren von Wegezielen sind. Man kann fast sagen, dass die Mischung aus notwendigem Einkauf und nicht notwendigen, aber angenehmen sozialen Kontakten zu einer Kunst gemacht wird. Diese Kombination wird vor allem dann optimiert, wenn zum Einkaufen längere Wege zurückgelegt werden müssen und man nur zu Fuß unterwegs sein kann. Mit einer Begleitung zu gehen, wäre z. B. eine Kompensationsoption.

Tatsächlich sind 15 Minuten zu Fuß, die 10-Minuten-Entfernung oder auch die Entfernung von 300 Metern, in Schrittlängen gemessen, das, was viele Ältere an Hin- und Rückweg auch mit Beeinträchtigung noch einigermaßen bewältigen können. Dabei geht es um drei Bereiche.

Einmal geht es um den Versorgungsbereich, um den Einkauf, nach Möglichkeit dort, wo man sich auskennt. Auch Supermärkte haben sich sehr gut darauf eingestellt. Manche Ketten bieten eine

gewisse Barrierefreiheit an. Vor allem kommt es dabei aber auf den sozialen Kontakt an, geht es beispielsweise um immer dieselbe Kassiererin. Bei anderer Gelegenheit können wir uns vielleicht einmal ausgedehnter darüber unterhalten, was darunter zu verstehen ist.

Zweitens geht es um die Erreichbarkeit von „Grün“ und „Blau“ in zehn Minuten, um dort zu verweilen. Das kann lediglich ein Baum, eine kleine Hecke, ein kleiner Park oder eine kleine Wasserfläche sein. Dabei geht es um die Kombination von Beschattung und Kühlung und um eine Sitzgelegenheit.

Das Dritte sind die sozialen Kontakte, die häufig kombiniert werden und die zunehmend auch in dieser Personengruppe über Smartphones und Ähnliches geleistet werden können. Dabei spricht man von innerer Nähe bei äußerer Distanz. Selbstverständlich haben nicht alle Menschen und auch nicht alle der Personengruppe 80 plus ein Smartphone, aber wir beobachten, dass auch in diesem Alter durchaus eine gewisse Begleitung durch Smartphones erfolgt.

Ich bin mir ziemlich sicher, dass die Dreiräder ein schönes Beispiel für das sind, was nicht funktionieren würde. Denn mit ihnen kommt eine Stigmatisierung ins Spiel. Wie wir im ersten heutigen Vortrag gehört haben, gibt es Fälle, in denen das Stigma gebraucht wird, um eine Einschränkung, beispielsweise eine Sehbeeinträchtigung oder Blindheit, sichtbar zu machen. Etwas anderes ist es bei älteren Menschen, die genau diese Sichtbarkeit vermeiden wollen.

Das Fahrrad wird gern als Einkaufswagen verwendet. Ich schiebe es dann neben mir her und sitze nicht darauf. Damit habe ich erstens mehr Platz auf dem Gehweg, und zweitens werde ich vom Gewicht des Korbs, der hinten steht entlastet. Das ist, was die Belegbarkeit angeht, eher anekdotisch, ist quasi Best Practice; aber das ist ein Ausdruck von Kreativität, ein Ausdruck davon, wie mit bestehenden Möglichkeiten und Begrenzungen umgegangen wird.

Ich denke aber, dass für Menschen, die eine Fahrradbiografie mitbringen, Trainings für Pedelecs interessant wären. Dabei könnte auf bestimmte Risiken und verschiedene Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten hingewiesen werden, auch darauf, dass es Pedelecs mit niedrigem Einstieg gibt, usw. Weniger erfolgversprechend wäre meiner Meinung nach alles Gerät, das nach einer Beeinträchtigung aussieht.

Für Menschen, die gerade noch draußen unterwegs sein können, gibt es Rollatoren mit elektronischer Unterstützung, mit denen sehr gute Erfahrungen gemacht werden. Das bedeutet keinen starken Motor, sondern eher eine Unterstützung in der gewählten Richtung, eine Erleichterung. Hierzu gibt es einige Studien.

Stellv. Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Das war ein ausgesprochen interessanter Vortrag. Wir bedanken uns dafür.

Damit sind wir am Ende der Vortragsrunde des heutigen Vormittags angelangt. Wir haben nun noch drei Vorträge vor uns, machen aber zunächst eine kurze Pause bis 13 Uhr, damit wir uns geistig und körperlich erfrischen können. Ich bitte darum, ganz pünktlich wieder hier zu sein.

(Unterbrechung von 12:43 bis 13:03 Uhr)

Stellv. Vorsitzende: Meine Damen und Herren, wir machen weiter.

Ich darf mich bei Ihnen, Herr Dr. Mattioli, ganz herzlich dafür bedanken, dass Sie vorhin zu einem Tausch mit Herrn Prof. Oswald bereit waren und dass Sie uns jetzt Ihren Vortrag über soziale Teilhabe, Mobilität und Mobilitätsarmut halten werden. Sie sind unter anderem an der Akademie für Raumentwicklung der Leibniz-Gemeinschaft tätig und dort Mitglied im Arbeitskreis Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe. Wir freuen uns jetzt auf Ihren Vortrag.

Präsentation Dr. Mattioli siehe Anlage – Folie 2: „Meine Kernthese“

Herr **Dr. Mattioli:** Zu Beginn meines Vortrags möchte ich kurz meine Kernthese darlegen. Sie lautet: Es gibt nicht nur eine, sondern verschiedene Arten von Ungleichheiten, die im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr stehen. Wir leben in einer autoabhängigen Gesellschaft, in der die meisten dieser Ungleichheiten auf die eine oder andere Weise mit dem Auto zu tun haben. Dies hat zur Folge, dass sich die für eine Verkehrswende notwendigen Maßnahmen in vielfältiger und widersprüchlicher Weise auf diese Ungleichheiten auswirken. Das steht im Gegensatz zur öffentlichen und politischen Debatte, in der – so ist mein Eindruck – einige dieser Ungleichheiten hervorgehoben werden, während andere übersehen werden. Diese selektive Berücksichtigung von Ungleichheiten bei Mobilität und Verkehr führt tendenziell zu ungerechten Ergebnissen.

Vor einigen Jahren haben wir zusammen mit einigen Kollegen ein Papier über „Transport poverty“ oder Mobilitätsarmut veröffentlicht. „Mobilitätsarmut“ ist ein weit gefasster Begriff, der für alle Arten von Ungleichheiten im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr verwendet wird. Wir haben argumentiert, dass es vier Dimensionen der Mobilitätsarmut gibt. Ich werde sie kurz erläutern.

Folie 3: „4 Dimensionen der ‚Transport poverty‘“

Die erste ist die „Mobility poverty“, also der unzureichende Zugang zu Verkehrsmitteln wie Auto und ÖPNV. Der Begriff „Autoabhängigkeit“ beschreibt eine Situation, in der Alternativen zum Auto nicht verfügbar oder nicht zweckmäßig sind. Wenn dies der Fall ist, führt der fehlende Zugang zum Auto zu eingeschränkter Mobilität und Erreichbarkeit, also zu „Mobility poverty“.

Die zweite Dimension ist die „Transport affordability“, die Bezahlbarkeit. Dies beschreibt die Unfähigkeit, die Kosten für die Mobilität zu tragen. In einer Situation der Autoabhängigkeit stehen Haushalte mit niedrigem Einkommen unter dem Druck, Autos besitzen und nutzen zu müssen, obwohl dies viel kostet.

Die dritte Dimension nennen wir „Accessibility poverty“, Erreichbarkeitsarmut. Diese bezieht sich auf andere Gründe für mangelnde Erreichbarkeit, die nicht mit dem Zugang zu Verkehrsmitteln zusammenhängen, aber trotzdem zu Schwierigkeiten beim Erreichen wichtiger Aktivitäten und

Dienstleistungen führen können. Zum Beispiel kann es wegen der Ausweitung der Aktionsräume schwierig sein, wichtige Aktivitäten innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens zu erreichen, ob mit oder ohne Auto.

Die vierte Dimension ist die Belastung durch negative Auswirkungen oder externe Effekte des Verkehrssystems. Die meisten von diesen, z. B. Schadstoffe und Lärm, haben mit dem Auto zu tun und sind ebenfalls ungleich verteilt.

Mein Vortrag gliedert sich in diese vier Dimensionen.

Folien 4, 5 und 6: „Mobility poverty – unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln“

Das wichtigste Verkehrsmittel in einer autoabhängigen Gesellschaft ist natürlich das Auto. Dabei wird oft übersehen, dass etwa 20 % der deutschen Haushalte, 19 % in Hessen, keinen Zugang zum Auto haben. Das ist sehr ungleich verteilt. In der untersten Einkommensgruppe sind es 50 %, und selbst in der Gruppe der Haushalte mit niedrigem Einkommen sind es 33 %. Ich habe den Eindruck, dass in der öffentlichen und politischen Debatte oft implizit davon ausgegangen wird, dass wir alle Zugang zum Auto haben und es in etwa gleichem Umfang nutzen, dass aber einige von uns ein geringeres Einkommen haben und deshalb benachteiligt werden. Das ist nicht ganz richtig. Es gibt insbesondere in den unteren Einkommensgruppen tatsächlich viele, die keinen Zugang zum Auto haben. Dafür gibt es viele Gründe, aber ein wichtiger Grund besteht darin, dass sich manche Menschen ein Auto einfach nicht leisten können. Etwa 5 % der deutschen Haushalte geben an, kein Auto zu haben, weil sie es sich nicht leisten können. Diese Zahl liegt bei Menschen, die in relativer Armut leben, bei 25 %. Dieser Prozentsatz sinkt im Laufe der Zeit, wie Sie in der Grafik sehen können, aber nicht sehr schnell.

Warum ist das so wichtig? In der Verkehrsforschung herrscht leider Einigkeit darüber, dass das Auto in der Regel einen besseren Zugang beispielsweise zu Beschäftigungsmöglichkeiten bietet als andere Verkehrsmittel. Das kann sich negativ auf die Beschäftigungschancen von Menschen ohne Auto auswirken. Der fehlende Zugang zum Auto kann auch die Teilnahme an anderen sozialen Aktivitäten und sogar den Kontakt zu Verwandten einschränken.

Selbstverständlich ist dies räumlich sehr unterschiedlich, sodass es in Städten viel mehr Menschen ohne Auto gibt, diese aber hinsichtlich der Erreichbarkeit nur einen leichten Nachteil haben. Das erklärt, warum in Großstädten sogar Haushaltstypen wie Familien mit Kindern oft auf ein Auto verzichten. In dünn besiedelten Gebieten hingegen gibt es nur sehr wenige Menschen ohne Auto, die hierdurch aber sehr stark benachteiligt werden. Es gibt eine viel größere Kluft zwischen Haushalten mit und ohne Auto in Bezug auf Mobilität und Erreichbarkeit. Das erklärt, warum in diesen Gebieten überwiegend ältere Menschen, Singles, Arbeitslose und Menschen mit Behinderung ohne Auto leben.

Folie 7 – „Transport affordability – Autos“

Dies bringt mich zur zweiten Dimension der Mobilitätsarmut, zur Transport affordability, also zur Bezahlbarkeit. In autoabhängigen Gebieten stehen Haushalte mit niedrigem Einkommen unter

dem Druck, ein Auto besitzen und nutzen zu müssen, obwohl dies viel kostet. Sie müssen abwägen, ob sie weniger fahren oder eher Ausgaben in anderen Bereichen reduzieren, und sie werden in den meisten Fällen beides tun. Dies wird manchmal als Zwangsmotorisierung bezeichnet. Ich habe eine empirische Studie zu diesem Thema veröffentlicht. Diese ergab, dass etwa 5 % der deutschen Haushalte in diese Kategorie fallen. Im untersten Einkommensquantil sind es 10 %. In Deutschland ist dies ein sehr ländliches Phänomen. Es betrifft 7 % der Haushalte in ländlichen Gebieten, aber nur 3 % in städtischen Gebieten. Ich nehme an, dass es in einer Stadt wie Frankfurt sogar noch etwas weniger sind.

Bei diesen Haushalten finden wir ein hohes Maß an sozialer Ausgrenzung, materieller Deprivation, wirtschaftlicher Belastung, Verschuldung und sogar Energiearmut vor. Aber sie unterscheiden sich von anderen einkommensschwachen Haushalten. Sie sind nicht die typischen armen Menschen. Viele sind z. B. Working Poor oder durch Hypotheken belastet.

Andere empirische Studien, die wir durchgeführt haben, deuten darauf hin, dass diese Haushalte Schwierigkeiten haben, mit steigenden Kraftstoffpreisen umzugehen, nicht nur, weil sie weniger Einkommen haben, sondern auch weil sie eine geringere Preiselastizität der Nachfrage aufweisen, sodass sie ihren Spritkonsum bei steigenden Kraftstoffpreisen eher nicht oder nur wenig reduzieren können. Das ist eine Gruppe, von der wir in den öffentlichen und politischen Debatten viel hören.

Folien 8 und 9 – „Transport affordability – ÖPNV“

Aber wie sieht es mit der Bezahlbarkeit des ÖPNV aus? Auch hier gibt es Probleme. – Die Grafik stammt aus einem kürzlich erschienenen Bericht der Europäischen Kommission. Sie zeigt, dass der Anteil der Haushalte, die angeben, dass sie sich die regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht leisten können, in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern mit etwa 5 % der Gesamtbevölkerung und 10 % der armen Menschen recht hoch ist. Deutschland ist das Land Westeuropas mit dem höchsten Anteil.

Das mag Sie überraschen. Mich hat es jedenfalls überrascht, als ich dies gefunden habe. Aber es gibt tatsächlich einige mögliche Gründe dafür, dass Menschen mit geringem Einkommen in Deutschland den ÖPNV unbezahlbar finden. Wir wissen z. B., dass die Fahrpreise für den ÖPNV seit den 90er-Jahren schneller gestiegen sind als die Preise für andere Güter. Das Entstehen von neuen Verkehrsverbänden seit den 90er-Jahren war in vielerlei Hinsicht eine positive Entwicklung, hat aber auch die Fahrpreise in die Höhe getrieben, in München zwischen 1990 und 2015 inflationsbereinigt um 46 %. Zwar gibt es in einigen Städten Sozialtickets, aber es hat sich gezeigt, dass diese oft teurer als die im Arbeitslosengeld II für Mobilität vorgesehene Summe sind. Außerdem haben erwerbstätige, aber dennoch arme Menschen keinen Anspruch auf Sozialtickets. Daher haben qualitative Untersuchungen ergeben, dass manche armen Menschen beschließen, auf das Sozialticket zu verzichten und stattdessen Einzelfahrscheine kaufen, was langfristig teurer ist. Oder sie beschließen, über sehr lange Strecken zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Andere verzichten sogar ganz auf Fahrten oder sparen an anderen Notwendigkeiten wie z. B. der Heizung.

Folien 10 und 11: „Mobilität und Zeitarmut“

Die dritte Dimension der Mobilitätsarmut ist die Erreichbarkeitsarmut. Diese Kategorie weist darauf hin, dass es neben dem Zugang zu Verkehrsmitteln noch andere Gründe gibt, die die Erreichbarkeit einschränken können. Dabei handelt es sich um eine sehr weit gefasste Kategorie. Ich möchte sie daher an einem spezifischeren Problem veranschaulichen, das vielleicht ein wenig übersehen wird: an der Zeitarmut.

Zeitarmut entsteht, wenn Menschen so lange unterwegs sind, dass sie dadurch andere wichtige Aktivitäten vernachlässigen. Dies steht oft im Zusammenhang mit langen Wegen zur Arbeit – mit motorisierten Verkehrsmitteln. Die Forschung zeigt, dass dies mit vielen negativen Auswirkungen verbunden ist, z. B. mit weniger Zeit für wertvolle Aktivitäten, weniger Hilfe von Freunden und Familie, ein höheres Trennungsrisiko, weniger Kindern, Gesundheitsproblemen usw. Dieses Problem betrifft überwiegend Gruppen, die in anderer Hinsicht nicht als sozial ausgegrenzt gelten: Männer, Vollzeitbeschäftigte, Singles und Personen ohne Kinder mit hohem Einkommen und hohem Bildungsniveau. Mit anderen Worten: Dieses Problem betrifft jene, die zwar viel Arbeit, aber wenig Zeit haben.

Dies kann aber auch ein Problem von Beschäftigten ohne Auto sein, wenn sie in großen Ballungsräumen mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren. In vielen Großstädten ist es möglich, ohne Auto zu leben und mit dem ÖPNV zur Arbeit zu fahren, aber man verbringt dann viel Zeit damit, was an sich schon negative Auswirkungen haben kann.

Wir wissen nicht viel über dieses Phänomen, aber wir wissen, dass der Anteil der Deutschen, die ziemlich lange für den Weg zur Arbeit brauchen, seit den 90er-Jahren steigt. Im Jahr 1990 waren es nur 20 %, die mehr als 30 Minuten für den Weg zur Arbeit brauchten, heute sind es 27 % und bei den Männern sogar 30 %.

Folien 12 und 13: „Belastung durch (verkehrsbedingte) Luftschadstoffe“

Die vierte Dimension der Mobilitätsarmut sind die Belastungen durch die negativen Auswirkungen des Verkehrssystems. Es gilt zu beachten, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen von Mobilität und Verkehr ungleichmäßig verteilt sind. Es gibt viele negative Auswirkungen des Verkehrs, darunter Klimawandel, Lärm, Verkehrssicherheit. Ich werde mich speziell auf die verkehrsbedingte Luftverschmutzung konzentrieren. Das ist nicht nur ein Umweltproblem und ein Problem der öffentlichen Gesundheit, sondern auch ein soziales Problem, auch wenn es in der Regel nicht als solches gesehen wird.

Das Umweltbundesamt hat in einer Literaturübersicht festgestellt, dass in Deutschland Menschen mit niedrigem Einkommen tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen betroffen seien als sozial Bessergestellte. Noch schlimmer ist, dass Personen ohne Auto und einkommensschwache städtische Haushalte oft am stärksten belastet sind. Diese Gruppen wohnen in der Nähe von stark befahrenen Straßen, wo Wohnraum bezahlbar ist. Die Menschen, die am wenigsten zum Problem der Luftverschmutzung beitragen, leiden also am stärksten unter deren Folgen.

Dies sind tendenziell die gleichen Gruppen, die auch in anderen Dimensionen der Mobilitätsarmut benachteiligt sind.

Dies werde ich kurz mit Karten aus einer Studie über Dortmund illustrieren. Die erste Karte zeigt in Rot die Gebiete mit sozio-ökonomischer Benachteiligung im Norden. Dies ist auch das Gebiet, in dem viele Menschen mit Migrationshintergrund leben. Die zweite Karte zeigt in Grün die Gebiete mit den höchsten Feinstaubkonzentrationen. Sie sehen, dass sich die beiden Bereiche stark überschneiden. Es gibt also starke Ungleichheiten der Belastung durch Luftschadstoffe, und doch ist mein Eindruck, dass wir in der öffentlichen und politischen Debatte von Luftverschmutzung zu oft als etwas sprechen, was uns alle in gleicher Weise betrifft. Dies ist, wie gesagt, nicht der Fall.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es mehrere Dimensionen der Ungleichheit im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr gibt. Das bedeutet, dass die Auswirkungen einer Verkehrswende auf Mobilitätsarmut vielfältig und möglicherweise widersprüchlich sein werden.

Folie 14: „Die Auswirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen auf ‚Mobilitätsarmut‘: ein Gedankenexperiment“

In der folgenden Folie schlage ich ein Gedankenexperiment vor: Können wir anhand dieser Typologie überlegen, wie sich die Einführung einer City-Maut zur Verringerung von Luftschadstoffen auf Haushalte mit geringem Einkommen auswirken würde? Zunächst wissen wir, dass einige einkommensschwache Menschen auf das Auto angewiesen sind, um zur Arbeit zu kommen, und bereits viel oder zu viel für das Autofahren ausgeben. Diese werden noch mehr ausgeben müssen. Gleichzeitig haben aber viele Menschen mit geringem Einkommen überhaupt kein Auto, sodass sie nicht betroffen sind und vielleicht sogar von einer Umverteilung der Einnahmen profitieren können, wenn diese Einnahmen zugunsten anderer Verkehrsmittel investiert werden. Das könnte sogar einige Probleme hinsichtlich der Bezahlbarkeit des ÖPNV abmildern. Drittens hofft man bei der Einführung einer City-Maut auch, dass diese zu einer Verkehrsverlagerung führt, sodass einige vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Aber das kann die Dauer ihres Arbeitsweges verlängern, und das könnte zu Problemen der Zeitarmut führen. Auch das ist zu bedenken. Andererseits sind einkommensschwache Gruppen am stärksten von Luftschadstoffen betroffen und würden am meisten von einer Verbesserung der Luftqualität profitieren. Alle diese Auswirkungen erfolgen gleichzeitig, und es ist sehr schwierig, diese vielfältigen Auswirkungen in einer einzigen Zahl zusammenzufassen, die aussagt, ob die Maßnahme sozial gerecht ist oder nicht.

Zwischen diesen verschiedenen Ungleichheiten abzuwägen, ist meiner Meinung nach die Aufgabe der Politik. In meinem Beispiel geht es um eine City-Maut; aber die Argumentation wäre ähnlich, sprächen wir über Maßnahmen wie die Erhöhung der Parkgebühren oder über eine CO₂-Steuer.

Folie 15: „Fazit: Auf dem Weg zu einer besseren Debatte?“

Abschließend bin ich der Meinung, dass wir mehr als alles andere eine bessere Debatte brauchen, wenn es um die Frage geht, wie sich die Verkehrswende auf Ungleichheiten auswirkt. Die

momentane Debatte ist selektiv, da einige Dimensionen der Ungleichheit, vor allem die Bezahlbarkeit der Autonutzung, hervorgehoben werden, während andere übersehen werden. Wir brauchen stattdessen einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem wir alle Dimensionen der Ungleichheit berücksichtigen. Denn wenn wir einige auslassen, werden die Ergebnisse ungerecht sein.

Der derzeitige Ansatz stellt auch vermeintliche Umweltprobleme gegen vermeintliche soziale Probleme, also die ökologische Frage gegen die soziale Frage. Ich würde hingegen argumentieren, dass wir anerkennen müssen, dass alle diese Probleme einschließlich der Umweltprobleme soziale Probleme mit einer wichtigen Dimension der Verteilungsungerechtigkeit sind, und dass wir auch zu oft fragen, wer die Gewinner und wer die Verlierer von verkehrspolitischen Maßnahmen sind, wobei wir annehmen, dass der Status quo gerecht ist. Wie wir gesehen haben, ist der Status quo aber von zahlreichen Ungleichheiten geprägt. Es gibt einige Gruppen, die schon jetzt zu den Verlierern gehören, wie z. B. Menschen mit geringem Einkommen in den Innenstädten, die aufgrund der Tatsache, dass andere und reichere Menschen um sie herumfahren, eine Menge Feinstaub einatmen müssen.

Im Antrag zur Einsetzung dieser Enquetekommission schreiben Sie zu Recht, dass die Politik Veränderung mitgestalten muss und sagen, es dürfe zu keiner wirtschaftlichen und sozialen Ungerechtigkeit kommen. Mobilität müsse für alle bezahlbar bleiben. – Darin erkenne ich diese Annahme, dass der Status quo schon gerecht und bezahlbar ist. Wie wir gesehen haben, ist das nicht der Fall. Es gibt schon heute starke Ungleichheiten bei Mobilität und Verkehr, und für viele ist Mobilität schon heute nicht bezahlbar.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich finde es immer spannend, wenn die Vorträge differenzierter sind als übliche Kernthesen, und habe drei, im Detail vielleicht gemeine Fragen. Es gibt ja bei solchen systematischen Betrachtungen häufig Kippunkte oder Interventionspunkte, die funktionieren oder nicht funktionieren. Ich mache dies an drei Beispielen deutlich.

Erstens. Sie haben sehr präzise beschrieben, dass es auch mit dem ÖPNV Mobilitätsprobleme gibt, weil sich manche Menschen die Kosten des ÖPNV nicht leisten können. Darauf gibt es abstrakt zwei Antworten: Entweder man erhöht die Transfereinkommen oder die Arbeitseinkommen, z. B. durch ein Jobticket, oder man senkt die Preise für den ÖPNV. Was halten Sie für den klügeren Weg?

Zweitens. Sie haben sehr präzise die Zwangsmobilität plus Mobilitätsarmut im ländlichen Raum beschrieben. Gibt es eine Idee, welches Mindestangebot von Verkehr es geben müsste, um den Druck deutlich zu reduzieren? Oder würden Sie sagen, das sei so weit von der Realität entfernt, dass es im Moment keine Lösung hierfür gibt?

Drittens. Sie haben die Zeitarmut als eine Variante angeführt. Ich bin nicht ganz sicher, ob hierbei die Relation zu den Einkommen immer richtig ist; denn ich habe einmal gelernt, dass die Langstreckenpendler eher ein etwas höheres Einkommen als die Kurzstreckenpendler haben. Das kann auch falsch sein, aber im Kern ist doch Folgendes spannend:

Wir leben in einer Situation, in der sich Menschen in bestimmten Einkommensbereichen ihren Wohnort nicht mehr wirklich aussuchen können, weil bestimmte Wohnorte für sie ökonomisch nicht tragbar sind. Was müsste gestalterisch getan werden, um dagegen vorzugehen? Abstrakt gedacht, bestünde eine nochmals sehr viel höhere Anforderung an die Führung von Verkehrslinien, wobei ich mir aber nicht vorstellen kann, wie Sie von der Situation der Betroffenen zur Linieneinführung kommen. Was wäre also in einer Situation, in der wir wie im Moment die Frage von Mietpreisen und Wohnort nicht sonderlich gut im Griff haben, ein Weg, damit umzugehen?

Herr **Dr. Mattioli**: Ich muss sagen, Deutsch ist nur meine vierte Sprache. Meinen Vortrag hatte ich aufgeschrieben. Jetzt wird mein Deutsch deutlich schlechter werden.

Viele haben kein Problem mit den Kosten des ÖPNV. Deswegen stehen viele Verkehrsforscher einem kostenlosen ÖPNV kritisch gegenüber. Denn dann fehlt das Geld für Investitionen. Gezielte Maßnahmen wären meiner Meinung nach besser als eine generalisierte Senkung der Preise. Aber das Sozialticket, das Ticket für jene, die Arbeitslosengeld II erhalten, könnte beispielsweise kostenlos sein. Zumindest sollte es nicht 40 € kosten, wenn nur 30 € für Fahrten gezahlt werden.

Die zweite Frage lautete, was man tun könnte, um die Autoabhängigkeit in den ländlichen Räumen bzw. im Umland zu reduzieren? Habe ich das richtig verstanden?

(Abg. Gernot Grumbach: Gibt es insoweit eine Mindestanforderung?)

– Diesbezüglich bin ein wenig gespalten. Ich finde, die Autoabhängigkeit müssen wir dringend reduzieren. Aber das ist nicht so schnell möglich. Sie hat sich über Jahrzehnte entwickelt. Wir haben sie durch Maßnahmen, durch Siedlungsstrukturen usw. herbeigeführt. Durch einen besseren ÖPNV kann man viel bewirken, aber manche Dinge sind schwerer zu ändern.

Ich habe es bislang nicht angesprochen; aber Wohnungskosten können auch ein Treiber für die Zwangsmotorisierung sein. Manche finden vielleicht in der Stadt keine bezahlbare Wohnung und ziehen deshalb ins Umland. Oftmals ist dies eine Frage der Wahrnehmung. Die Haushalte haben oftmals eine bessere Wahrnehmung bezüglich der Wohnungskosten als bezüglich der Verkehrskosten. Die Menschen denken, sie müssten weniger zahlen, wenn sie ins Umland gehen. Dass die Verkehrskosten damit aber sehr hoch werden, wird wahrscheinlich oftmals nicht wahrgenommen. Vielleicht kann man mehr dafür tun, diese Wahrnehmung zu stärken.

Dies ist auch eine Frage der Vulnerabilität. Diese Haushalte ziehen ins Umland, wenn die Spritkosten niedrig sind. Aber in zwei Jahren sind sie vielleicht doppelt so hoch. Auch darüber müsste nachgedacht werden.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Für mich waren der Vortrag und vor allem auch der Überblick über die verschiedenen Dimensionen der Mobilitätsarmut, der Beeinträchtigungen und Benachteiligungen sehr erhellend. Ich finde auch das Beispiel der City-Maut gut, um zu sehen, wie differenziert Entwicklungen ablaufen.

Dass sich die Verkehrspolitik mit Fragen der sozialen Ungleichheit beschäftigt, ist in Deutschland relativ neu. In England hat es vor 20 Jahren angefangen, in Deutschland vielleicht vor zehn Jahren. Zu fragen ist, was wir jetzt diesbezüglich in Deutschland überlegen sollten.

Du hattest im Vortrag die Gruppe der Working Poor stark betont, die, wenn die Ersatzleistungen kostenlos wären, hiervon nicht erfasst würden. Was könnte getan werden, um Menschen, die zu viel verdienen, um Hartz IV zu erhalten, aber zu wenig verdienen, um ihre Mobilität in angemessener Art und Weise zu organisieren, ebenfalls Optionen zu geben? Wäre dies, wenn nicht mit einem Bürgerticket, so doch in Form eines anderen Tickets möglich?

Herr **Dr. Mattioli:** Ich stimme zu, dass dieses Thema in Deutschland bislang nicht genug Aufmerksamkeit erhalten hat. Das steht im Widerspruch dazu, wie oft wir in der Öffentlichkeit oder in der politischen Debatte über Dinge wie den Tankrabbatt oder die Pendlerpauschale diskutieren.

Was die Working Poor angeht, so kann ich keine einfache Antwort geben. Wie schon gesagt, sind gezielte Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr besser als eine generalisierte Verbilligung beispielsweise über einen Tankrabbatt. Man könnte Verbesserungen für die Gruppe überlegen, die ein Problem mit der Bezahlbarkeit des Autofahrens hat, ohne das Autofahren für alle billiger zu machen.

Stellv. Vorsitzende: Das wird spannend zu beobachten sein; denn sowohl den Tankrabbatt als auch den sehr günstigen ÖPNV werden wir ja demnächst in Deutschland als Feldversuch haben.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herr Mattioli, ich persönlich komme mit Ihrer Eingangsthese, die so klingt, als sei das Auto an allem schuld, nicht zurecht. Es mag an mir liegen, aber ich habe Ihrem Vortrag nichts dazu entnommen, an welcher Stelle die Personen, die in Ihrem Verhalten und in ihrer Situation beobachtet werden, von äußeren Umständen Getriebene und an welcher Stelle sie auch selbst Entscheidende sind.

Sie wissen sicherlich, dass sich der Radius der Arbeitsstättensuche mit wachsendem Bildungsstand erweitert. Sprich: Je gebildeter ich bin, desto größer wird mein Suchraum für eine Stelle, was automatisch auch die Entfernung zwischen meiner Wohnung und meiner Arbeitsstätte beeinflusst. Nun könnte ich sagen, diese Menschen hätten eine besonders große Distanz zwischen Wohnung und Arbeit, weil die Arbeitsstätte so weit weg ist. Ich kann aber auch sagen, es war eine eigenständige Entscheidung für eine Arbeitsstätte, die weit weg ist.

Ich tue mich bei Ihren Argumenten also schwer zu unterscheiden, was selbst entschieden wird und was gewissermaßen von außen so gegeben ist, dass es der oder die Einzelne nicht ändern kann. Wenn Sie z. B. auf Folie 14, bei diesem Gedankenexperiment zur City-Maut, im dritten Punkt darauf abheben, was die Einführung der City-Maut für die Haushalte bedeuten würde, so steht dort, es sei gewünscht, dass einige vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, aber dies könne die Dauer des Arbeitsweges verlängern. Das ist aber durchaus eine eigenständige Entscheidung. Ich verweise hierzu auf Joachim Schreiner aus Dortmund, der zu dem ökonomischen Trade-off von Pendelweg und Wohnort gearbeitet hat.

Meine folgenden Fragen sind wahrscheinlich zu allgemein; dennoch erbitte ich ein Statement: Wo ist es den Handelnden quasi von außen auferlegt, und wo haben handelnde Personen eigene Spielräume, die sie nutzen oder auch nicht nutzen? Und warum nutzen sie sich nicht bzw. was erlaubt es ihnen, diese Spielräume zu nutzen?

Herr **Dr. Mattioli**: Ich gebe Ihnen völlig recht. Die Frage des Handelns und der externen Strukturen ist vielleicht die entscheidende Frage der Sozialwissenschaften seit hundert Jahren, aber auf sie gibt es nicht nur eine Antwort. In konkreten Situationen gibt es wohl immer eine Mischung von freiem Handeln und Strukturen, an denen sich das Handeln orientiert. Ich habe z. B. den Begriff der Zwangsmotorisierung benutzt, aber ich mag diesen Begriff nicht. Ich benutze ihn nur, weil in der Literatur schon festgelegt ist, dass man diese Sache so nennt. Ich finde, dass diese Zwangsmotorisierten sehr oft selbst entschieden haben, in autoabhängige Gebiete umzuziehen, weil es ihnen ökonomisch sinnvoll erschien. Später finden sie sich in einer schwierigen Lage, wenn es um die Bezahlbarkeit eines Autos geht. Auch jene, die unter Zeitarmut leiden und ganz weit weg von ihrer Arbeit wohnen, haben dies bewusst entschieden, allerdings auch aufgrund von externen Strukturen, wie z. B. der Pendlerpauschale, die es viel billiger machen.

Ja, es gibt immer auch freies Handeln. Ich stimme also zu.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich schließe an die Anmerkung von Martin Lanzendorf an und frage: Kennen Sie Untersuchungen, die Gruppen benennen, die gerade aufgrund der schon seit Jahren andauernden schwierigen Wohnsituation gewissermaßen gezwungen sind, weiter an die Ränder des Verdichtungsraums der Stadt zu gehen und dadurch dieses Mobilitätsproblem bekommen? Sehen Sie also Gruppen, die besonders in diese Problematik hineinlaufen?

Ich erinnere mich, dass vor etwa zehn Jahren in den USA thematisiert worden ist, dass die ärmeren Leute weiter nach draußen ziehen müssen, dann aber auf einen schlechten ÖPNV rekurren müssen, weil sie sich kein Auto leisten können. Sind wir in bestimmten Regionen Deutschlands auch schon an diesem Punkt angekommen? Gibt es dazu vielleicht schon empirische Befunde?

Herr **Dr. Mattioli**: Nicht viele; denn diesem Thema hat man, wie erwähnt, nicht sehr viel Beachtung geschenkt. Hier ist es ein bisschen anders als in den USA. In den USA wohnen mindestens seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Ärmsten im Stadtzentrum; nur in letzter Zeit sind sie in geringem Maße ins Umland gezogen. In Deutschland ist es gemischter. Allerdings hängt dies davon ab, welche Stadt man betrachtet. Ich habe Studien gesehen, die gezeigt haben, dass München so teuer wird, dass viele umziehen müssen und es dann sowohl finanziell als auch im Hinblick auf den Zeitaufwand schwer finden, zur Arbeit zu fahren.

München ist ein extremes Beispiel. In Dortmund wird man wahrscheinlich nicht das Gleiche vorfinden. Meiner Ansicht nach brauchen wir mehr Studien dazu.

Stellv. Vorsitzende: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Herr Dr. Mattioli, ich bedanke mich für Ihren Vortrag, der uns durchaus ein wenig nachdenklich gemacht hat.

Wir bleiben weiter bei diesem Thema und kommen nun zu dem Vortrag von Frau Dr. Stark. Dieser trägt den Titel „Verkehrsforschung zu Mobilitätsbenachteiligung und Anforderungen an eine sozial verträgliche und ökologische nachhaltige Mobilität“.

Frau Dr. Stark ist uns digital zugeschaltet. Daher switchen wir jetzt leider wieder auf den Bildschirm. Ich sage leider, weil ich es sehr entspannend finde, anwesenden Referenten zuzuhören. Aber, Frau Dr. Stark, Sie sind uns selbstverständlich auch digital herzlich willkommen.

Ich darf Sie nun bitten, mit Ihrem Vortrag zu beginnen.

Frau **Dr. Stark**: Danke für die Möglichkeit, mich aus Berlin digital zuzuschalten, dafür, dass ich mir den Mobilitätsaufwand sparen darf.

Viele Punkte sind schon angekommen, und mein Vortrag wurde von Giulio Mattioli gut vorbereitet. Im Unterschied zu ihm werde ich eine stärker lebensweltliche Perspektive einnehmen, mehr auf die Menschen eingehen und Mobilitätsbenachteiligung im Kontext von Nachhaltigkeitsanforderungen darstellen.

Präsentation Dr. Stark siehe Anlage – Folien 2 und 3: „Autoverkehr und Verkehrswende“

Wie wir schon gehört haben, greift es in manchen Teilen vielleicht zu kurz; dennoch will ich wiederholen, dass beim Autoverkehr viele ökologische und soziale Nachteile zusammenkommen. Neben räumlichen geht es auch um verkehrliche und gesellschaftliche Folgen. Der Begriff der Autoabhängigkeit wurde bereits im vorangegangenen Vortrag erwähnt.

In Bezug auf ökologische Anforderungen ist es ein bisschen einfacher. Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass der Autoverkehr vermieden, verlagert und verbessert werden muss. Aktuell liegt der Fokus auf der Dekarbonisierung und auf der Antriebswende.

Blickt man auf die Autofahrenden, kann man sehen, dass der Druck auf die Autofahrerinnen und Autofahrer durch aktuelle Treibstoffpreisentwicklungen, aber eben auch längerfristig angelegte umwelt- und klimapolitische Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung zunimmt. Ich beziehe mich auf eine Studie von acatech aus dem Jahr 2019, die in den Jahren 2020 und 2021 in ähnlicher Form wiederholt worden ist. Danach glauben von den in Deutschland repräsentativ Befragten über 16-Jährigen 73%, dass ihre Kosten für Mobilität infolge veränderter Rahmenbedingungen steigen werden. Nach der Befragung des Jahres 2021 erwartet eine deutliche Mehrheit von 64 % Einschränkungen wie z. B. die Sperrung von Innenstädten für den Autoverkehr.

Stichwort Antriebswende. Elektromobilität allein ist keine Lösung. Elektroautos sind bisher immer noch die Ausnahme. Im Bestand machen rein elektrische Fahrzeuge in Deutschland aktuell 1,3 %, Hybridfahrzeuge 3,4 % aus. Bei den Neuzulassungen ist allerdings ein deutlicher Anstieg bei den rein elektrischen Fahrzeugen auf 13,6 % und bei den Hybridfahrzeugen auf 12,4 % zu verzeichnen. Diese Zahlen des Kraftfahrtbundesamts stammen alle aus dem Jahr 2022.

Die Anschaffungskosten liegen deutlich höher als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Hierbei kommt wieder die eben bereits zitierte acatech-Studie zur Geltung. Danach sagen rund 70 % der Befragten, dass die Anschaffungskosten dafür ausschlaggebend seien, sich kein Elektroauto zu kaufen.

Bis die Antriebswende auf den deutschen Straßen angekommen ist, wird es dauern. Das durchschnittliche Alter eines Autos beträgt aktuell 10,1 Jahre und ist über die letzten Jahre immer weiter angestiegen.

Die Mehrheit der Personen, die sich ein Auto kaufen, erwirbt kein neues Auto. 60 % kaufen sich einen Gebrauchtwagen. Laut MiD von 2017 verfügen drei Viertel der Haushalte mit einem Elektroauto über mindestens ein weiteres Auto. Das Elektroauto ersetzt zum überwiegenden Teil kein konventionelles Auto und ist damit Personen mit einem höheren Einkommen vorbehalten. Daraus lässt sich folgern, dass von der Förderung der Elektromobilität derzeit vor allem Einkommensstarke profitieren.

Neben der Antriebswende gäbe es weitere, vor allem planerische Lösungsansätze. Hierzu will ich nur einige Schlagworte nennen. Man könnte insgesamt eine gendersensible Raumentwicklung anstreben, bei der verschiedene, unter anderem auch rollenspezifische Anforderungen und Begehungsmuster Berücksichtigung finden. Die Antriebswende wäre z. B. auch im Kontext von Sorgearbeit zu sehen. Andere planerische Ansätze wären städtische Leitbilder, wie sie heute bereits genannt wurden, so z. B. die 15-Minuten-Stadt oder auch Superblocks bzw. Kiezblocks, die auf dieser Folie bildlich dargestellt sind.

Folie 4: „Mobilitätsbenachteiligung und -armut“

Die sozialen Anforderungen an die Verkehrswende sind immer noch im Hintergrund, wenn auch punktuell Aufmerksamkeit für das Thema aufkommt, wie zuletzt im Zuge des Spritpreisrabatts, der angemahnt worden ist. Man erkennt, dass sich hier die Mittelschicht betroffen sieht bzw. dass

zumindest in der Politik davon ausgegangen wird, dass dieses Mal die Mittelschicht betroffen ist. Sie kennen das Zitat des damaligen Ministerpräsidenten des Saarlandes, dies treffe nicht nur die Geringverdiener, sondern die vielen fleißigen Leute, die tanken müssten.

Soziale Anforderungen werden ansonsten in der öffentlichen, aber auch in der wissenschaftlichen Debatte oft auf Erreichbarkeit und soziale Teilhabe für Einkommensschwache reduziert. Das sind alles wichtige Punkte, wie der Vortrag von Herrn Mattioli gezeigt hat. Aber es gibt weitere wichtige Punkte, die zu berücksichtigen sind, so vor allem die soziale Teilhabe von Kindern und älteren Personen, die aufgrund ihrer körperlichen Voraussetzungen andere Anforderungen stellen. Es geht um die Verkehrssicherheit – Stichwort „Vision Zero“ –, und auch um die Gesundheit, die Umweltgerechtigkeit und anderes.

Der Begriff der Mobilitätsarmut ist teilweise irreführend. Deswegen benutze ich den Begriff „Mobilitätsbenachteiligung“. Mobilitätsarmut, verstanden als eine verhinderte oder eine verminderte Mobilität, ist ein Problem, aber ein anderes Problem ist ein Zuviel an Mobilität, das z. B. durch eine optimierte, sehr zeiteffiziente Organisation zahlreicher Verpflichtungen angeheizt wird, so dass auch weite Pendelwege in Kauf genommen werden usw.

In Deutschland ist das gesamte Thema noch nicht so weit erforscht wie z. B. in Großbritannien. Das sehe ich wie Herr Lanzendorf. In Deutschland besteht nach meiner Wahrnehmung auch eine andere Ausgangssituation. Bei uns gibt es oft höhere sozialstaatliche Leistungen als in anderen Ländern, und es bestehen zum Teil auch andere räumliche Bedingungen. Daher muss man beachten, dass man internationale Studienergebnisse nicht auf den deutschen Kontext übertragen kann.

Folie 5: „Wer ist von Mobilitätsbenachteiligung betroffen?“

In der internationalen Literatur gilt auf jeden Fall der eingeschränkte Zugang zur Autonutzung als wesentlicher Faktor für die Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung. Hieraus werden bestimmte Gruppen abgeleitet, die als besonders vulnerabel gelten, weil sie tendenziell einen geringeren Zugang zu einem Auto haben. Das sind ethnische Minderheiten, Frauen, Ältere, Jugendliche, Behinderte und auch Einkommensschwache. Andersherum sind gerade Männer mit hohem Einkommen und hoher Bildung besonders mobil und damit wenig vulnerabel.

Geringere Aufmerksamkeit wird den Folgen von zu viel Mobilität geschenkt. Dieser Bereich ist meines Wissens noch wenig untersucht. Ich habe bereits gesagt, dass auch ein Zuviel eine Belastung sein kann, wenn ständiges Unterwegssein oder ständiges Pendeln von mir verlangt oder praktiziert wird. Dies ist unabhängig vom sozio-ökonomischen Status.

In eine ähnliche Richtung geht meine eigene Forschung. In meiner Dissertation habe ich mit einem qualitativen Forschungsansatz die Gruppe der überbeanspruchten Mobilitätsbenachteiligten identifiziert. Auf diese Gruppe werde ich gleich noch einmal zurückkommen.

Folie 6: „Benachteiligende Konstellationen“

In meiner Dissertation konnte ich zeigen, dass nicht nur einzelne Merkmale, sondern eine Vielfalt von Faktoren, die sich gegenseitig beeinflussen und verstärken können, zur Mobilitätsbenachteiligung führt. Daher lässt sich von benachteiligenden Konstellationen anstelle von festgeschriebenen Personengruppen sprechen. Von der Personengruppe der Einkommensschwachen zu sprechen, wäre insoweit zu kurzgegriffen.

Ein wesentlicher Einflussfaktor ist etwa der räumlich-zeitliche Mobilitätsaufwand der Personen. Dazu gehört auch, welche Verpflichtungen bestehen und wie verbindlich diese Verpflichtungen sind, wie hoch der Koordinierungsaufwand ist, welche Handlungsprioritäten und Handlungsbedürfnisse oder Mobilitätsbedürfnisse bestehen. Auch weitere Personen, z. B. Kinder oder der Partner bzw. die Partnerin, beeinflussen die Handlungsprioritäten. Zu fragen ist, wie sich die Prioritäten vereinbaren lassen und welche Umgangsweisen und Ressourcen zur Verfügung stehen, um mit den Mobilitätsanforderungen umzugehen.

Nun noch einmal zurück zu der Gruppe der Überbeanspruchten, die ich identifiziert habe. Hier zeigt sich ein Zuviel an Mobilitätsaufwand und auch an Mobilitätsbedarf. Diese Gruppe muss Arbeit, Betreuungsverantwortung und sonstige Verpflichtungen, beispielsweise auch die Fürsorge für eine verwandte Person, koordinieren, und dies teilweise mit unzureichenden finanziellen Ressourcen oder einem fehlenden Zugang zu einem Auto, mit räumlich und zeitlich wenig flexiblen Arbeitsbedingungen und mit Arbeitsplätzen, die mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar sind. Hierunter sind auch Fälle von Zwangsmotorisierung zu zählen. Diese Personen nehmen finanzielle Belastungen und den Pkw in Kauf, um mehr Zeit und vor allem weniger Stress bei der Koordinierung dieser verschiedenen Aktivitäten zu haben.

Bei den zwangsmotorisierten Überbeanspruchten bestand der Wunsch, ohne Auto mobil zu sein, und es wurden auch durchaus einige Versuche unternommen, um dies zu gewährleisten. So wurden Fahrgemeinschaften gebildet oder es wurde der öffentliche Verkehr genutzt, und mehrere Umstiege wurden in Kauf genommen. Aber dies scheiterte an der Alltagsrealität, sodass schließlich höhere finanzielle Aufwendungen akzeptiert wurden.

Folie 7: „Konfliktpotenziale – sozial verträgliche und ökologische Anforderungen“

Was wissen wir über die Konfliktpotenziale, die oft zwischen den sozialpolitischen Zielen einerseits und klima- und umweltpolitischen Zielen andererseits vermutet werden? Man kann sich gut vorstellen, dass sich Maßnahmen, die das Autofahren einschränken und teurer machen, beispielsweise auf die dargestellte Gruppe der Überbeanspruchten nachteilig auswirken würden. Allerdings wäre das zu kurzgegriffen; denn Politik – das ist ihre Aufgabe – kann diesbezüglich gestalten und auf ein Spektrum an Maßnahmen zurückgreifen. In der wissenschaftlichen Literatur wird kritisiert, dass es eine Präferenz für technikorientierte Lösungsansätze gibt – daher auch das Stichwort der Antriebswende – und dass Klima- und Umweltmaßnahmen oft von sozialen Maßnahmen getrennt betrachtet werden. Besser wären eine gemeinsame Betrachtung von sozialen und umweltpolitischen Problemlagen und auch Maßnahmen, die beides gleichzeitig in den Blick nehmen.

Der öffentliche Verkehr gilt zu Recht als Grundlage eines sozialverträglichen und zugleich ökologisch nachhaltigen Verkehrs, aber das Angebot ist nicht überall gut und nicht überall gleich – das haben wir heute schon gehört, und das kennt auch jeder aus eigener Erfahrung –, und er ist auch nicht für alle Anforderungsprofile ausreichend ausgebaut. Dies lässt sich nicht über Nacht ändern, und ein Ausbau ist sehr teuer. Deswegen muss genau überlegt werden, wie das gestemmt wird, und es müssen Überlegungen angestellt werden, wie mithilfe neuer Konzepte und Technologien – vielleicht auch mit dem automatisierten Fahren oder mit On-demand-Verkehren und auch mithilfe neuer Finanzierungsmodelle – eine schnellere Verbesserung im ÖPNV erzielt werden kann. Zu fragen wäre insoweit, wer helfen könnte, den ÖPNV in bestimmten Orten wie Gewerbegebieten mitzufinanzieren.

Dass ein großes Stadt-Land-Gefälle besteht und dass periphere Lagen im Hinblick auf den ÖPNV, aber auch mit sicherer Radinfrastruktur besonders unterversorgt sind, muss ich Ihnen nicht sagen. Die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten jenseits der Innenstädte ist oft nur mit dem Pkw sicher und einigermaßen komfortabel gewährleistet. Man kann zwar sagen, den Arbeitsplatz könne man sich aussuchen. Aber dies ist wesentlich schwieriger, als sich den Wohnort auszusuchen.

Im Zuge des mobilen Arbeitens sind, ausgehend von der ungleichen Verteilung zwischen den verschiedenen Branchen und Berufsfeldern, auch neue Konfliktpotenziale denkbar. Mobiles Arbeiten mag für einige eine Entlastung und auch Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung bieten; aber gerade für jene, die ich in der Gruppe der Überbeanspruchten verortet habe, wären diese Möglichkeiten eher nicht gegeben.

Wichtig ist auch die Tendenz, unsere Alltagsorganisation immer weiter zu optimieren und eine Effizienzsteigerung bei den Aktivitäten unseres Alltags anzustreben. Das Auto ist dann das nötige flexible Mittel, um alle Anforderungen an die Mobilität realisieren zu können.

Folie 8: „Hindernisse für Vereinbarung sozialer und ökologischer Anforderungen“

Vor dem Hintergrund wissenschaftlicher Erkenntnisse und auch meiner eigenen Forschung sehe ich die unzureichende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die Verbindungs- und Angebotsqualität im ÖPNV und auch im Radverkehr, sodann die autogerechte Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere die infrastrukturelle Anbindung von Gewerbe- und Arbeitsstandorten sowie Wohngebieten und damit die Aufrechterhaltung der beschriebenen Autoabhängigkeit als Problem.

Mobilität wird oft als individuelle Frage behandelt. Dabei sei oftmals eine in der Familie geteilte Aufgabe mit einem hohen Koordinierungsaufwand. Das ist ebenfalls zu berücksichtigen. Ein weiterer Faktor, verbunden mit der benannten Tendenz zur Optimierung, zur Effizienzsteigerung im Alltag sind gesellschaftlich akzeptierte Standards und Normen im Hinblick darauf, welche Wege und Distanzen im Alltag okay sind und wie viele Aktivitäten unter einen Hut zu bringen sind.

Mit der Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel wie dem Auto werden bestimmte Arrangements erst realisierbar und akzeptierte Standards gebildet. Hierzu zitiere ich einen Aufsatz von Bauhardt

aus dem Jahr 1995. Darin sagt sie, dass sich die Folgen der Automobilisierung in Form von größeren Wegdistanzen und gesellschaftlichen Erwartungen äußern. Dies führt wiederum zu Mobilitätswängen, d. h. zu Wegen und Distanzen, die erst, weil sie möglich sind, zurückgelegt werden. In Anlehnung an Hartmut Rosas Theorie der Beschleunigung wird durch schnellere Verkehrsmittel weiterer Zeitmangel induziert. Rosa diagnostiziert einen Akzelerationszirkel. Ich schließe daraus, dass die verbreitete Idee von Effizienz und einem daran ausgerichteten Handeln durchaus zu hinterfragen und zu problematisieren ist, wenn Effizienz zu immer mehr Beschleunigung und Ressourceneinsatz führt. Das gilt umso mehr im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Umwelt oder auf das Klima.

Folie 9: „Hindernisse adressieren“

Wie ließen sich die benannten Hindernisse adressieren? Das ist einfacher gesagt als getan, aber ich habe auf dieser Folie trotzdem einige Punkte genannt. Auf jeden Fall ist der Abbau der einseitigen Vergünstigungen für den Autoverkehr und damit auch die Reduzierung der Autoabhängigkeit ein wesentlicher Punkt. Gleichzeitig geht es um den Angebotsausbau bei Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Bei Gewerbe- und Wohngebietsentwicklungen auf der grünen Wiese ist dafür zu sorgen, dass es eine angemessene Anbindung an den ÖPNV und auch an die Radverkehrsnetze gibt. Es müssen Mobilitätsangebote geschaffen werden, die nicht nur Einzelpersonen zuträglich sind, sondern für die gesamte familiäre Situation passen.

Ein wünschenswertes Ziel ist auch die Entlastung der Alltagsorganisation, insbesondere in Bezug auf Arbeitszeiten, um den Koordinierungsaufwand für all die verschiedenen Aufgaben, auch für die Betreuungs- und Sorgearbeit zu erleichtern.

Folie 10: „Erkenntnisse“

Mobilitätsbenachteiligung entsteht in Zusammenhang mit verschiedenen Einflussfaktoren, d. h. sie ist abhängig von veränderlichen Bedingungen, darunter auch politischen Maßnahmen. Hierzu verweise ich auf das Gedankenexperiment von Herrn Mattioli. Dieses lässt sich nicht nur auf sozio-demographische Merkmale, also auf bestimmte Personengruppen, zurückführen. Es gibt bestimmte Hindernisse und Konfliktfaktoren, die Mobilitätsbenachteiligung befördern und ökologisch nachhaltige Mobilität behindern. Diese sind im besten Fall zu adressieren, um sie abzubauen.

Die Vereinbarung von sozialen und ökologischen Anforderungen an Mobilität ist möglich, aber sie ist eine Gestaltungsaufgabe und Gegenstand von gesellschaftlichem Aushandeln. Vor diesem Hintergrund empfehle ich eine integrierte Betrachtung von Menschen und ihren Mobilitätskonstellationen im Zusammenspiel mit Verkehr, Raumplanung, Arbeit, gesellschaftlichen Normen usw. und plädiere dafür, nicht nur bei den individuellen Verhaltensweisen anzusetzen. Insgesamt empfehle ich, keine defizitäre Perspektive einzunehmen, also z. B. nicht nur auf Mobilitätsarmut zu schauen. Die Frage sollte vielmehr lauten: Was ist eine sozial wünschenswerte Raum- und Verkehrsplanung, die ökologische Ziele gleichermaßen mitdenkt?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Der letzte Vortrag hebt zwei aus meiner Sicht spannende Aspekte hervor. Auf Folie 5 fragst du, wer von Mobilitätsbenachteiligung betroffen ist. Im ersten Anstrich führst du dann aus, dass gewissermaßen der Grad oder überhaupt die Möglichkeit der Nutzung des Autos ein Ansatzpunkt ist, um Mobilitätsbenachteiligung zu beschreiben und möglicherweise auch messbar zu machen. Ist dies denn wirklich ein Konzept für die Zukunft? Brauchten wir nicht eher – das halte ich nicht nur für eine akademische Aufgabe – einen Index aus Mobilitätsoptionen, Kosten, Raumstruktur usw.?

Besonders spannend finde ich das Anbinden der grünen Wiese, ganz gleich, ob dort Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsstätten vorhanden sind, an ein Verkehrsnetz, das sich eben nicht nur an Pkw orientiert. Gibt es schon Ansätze, die zeigen, dass so etwas funktionieren kann, möglicherweise sogar auf einer gesetzgeberischen Grundlage?

Frau **Dr. Stark**: Ich fände einen Index zur Mobilitätsbenachteiligung interessant. Man müsste eben schauen, wie man dabei vorgehen kann, ob das die Voraussetzung wäre. Meine Empfehlung wäre eher, die Dimensionen zu benennen, auf die wir im Hinblick auf bestimmte Maßnahmen achten müssen. Zu fragen wäre also, für wen oder für welche Gruppen bestimmte Maßnahmen besser bzw. nicht geeignet sind. Dabei geht es z. B. um die Schwierigkeit festzustellen, was für verschiedene Personen das Mindestmaß an Mobilität darstellt und wie man dieses gewährleisten könnte.

Bei der zweiten Frage nach gesetzgeberischen Maßnahmen geht es, wenn ich sie richtig verstanden habe, z. B. darum, dass man die Entwicklungen auf der grünen Wiese besser reglementiert, etwa festzulegen muss, dass der ÖPNV vorhanden sein muss.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Ja!)

Ich kann nicht sagen ob das überall, also bundesweit, der Fall ist; aber ich denke, dass es Vorgaben hinsichtlich der ÖPNV-Anbindungen gibt. Das würde allerdings eher für Neuentwicklungen und nicht unbedingt für den Bestand gelten.

In dem Fall, den ich untersucht habe, ging es um einen Gewerbestandort, an dem sich große Logistikunternehmen befanden. Ich kenne es anekdotisch auch von anderen Beispielen. In dem konkreten Fall wurde mit der Kommune darum gerungen, dass die betreffende Haltestelle vom ÖPNV überhaupt angefahren wird. Theoretisch ist also diesbezüglich etwas vorhanden, aber es wird eben nicht bedient. Insoweit ist der Standortleiter eines Unternehmens in der Pflicht, sich zu überlegen, ob nicht das Unternehmen im Hinblick auf den ÖPNV oder mit eigenen Mitteln tätig wird. – Dies ist allerdings nicht ohne Weiteres möglich. Als Privatperson kann man nicht einfach einen Radweg bauen. Meiner Meinung nach besteht insoweit noch viel Gestaltungsbedarf.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Ich finde, dass uns gerade das Zusammenspiel von Giulio Mattioli und dir, Kerstin, einen neuen Blick auf dieses Thema eröffnet hat. Auch ich habe mich gefragt,

was die Schlussfolgerungen daraus sind. Ich habe sehr aufmerksam zugehört, als gesagt wurde, der öffentliche Verkehr müsse besser werden, er solle Rückhalt für jene sein, die sich keinen Pkw leisten können; aber dann spielte auch noch das Fahrrad eine größere Rolle.

Wir haben in der Region Hannover ein mehrjähriges Projekt durchgeführt, bei dem es um soziale Benachteiligung und darum ging, was man gegen sie tun könnte. Interessanterweise hat sich, obwohl einer unserer Partner der ÖV-Anbieter in der Region ist, für die Phase 2 ergeben, dass wir uns auf das Fahrradfahren konzentrieren, weil wir aufgrund unserer Analysen das Gefühl hatten, dass dabei die stärksten Handlungsoptionen vorhanden sind. Insoweit hat sich mein ursprüngliches Gefühl ein wenig verändert. Deswegen würde mich interessieren, wie man das stärker in eine Subventionierung, Förderung, Kampagne einbinden könnte.

Bei dem öffentlichen Verkehr ist es mir klar. Hier kann man mit sehr günstigen bzw. Umsonst-Tickets etwas für die Zielgruppe tun. Aber wie kann man das beim Fahrrad? In einem konkreten Projekt haben wir darüber nachgedacht und gemeint, dann gibt es halt Gutscheine oder Aktionen. Aber wahrscheinlich könnte man, ähnlich wie einen Tankgutschein oder einen Tankrabatt, auch Instrumente entwickeln, die fahrradorientiert sind. Aber wie bringt man diese beiden Bereiche überhaupt zusammen? Ich denke, eigentlich wird erst aus der Kombination solcher Angebote etwas Richtiges. Die Mobilitätsbenachteiligung ist wahrscheinlich dann am niedrigsten, wenn es mehrere Optionen gibt. Das Zu-Fuß-Gehen haben wir wohl stillschweigend ohnehin mitgedacht. Aber haben Sie weitere Vorschläge?

Frau Dr. Stark: Meine Internetverbindung war zwischendurch für kurze Zeit gestört, aber ich habe die Frage mitgenommen, ob der Radverkehr nicht gerade für benachteiligte Gruppen eine Option ist, die man auch in Kombination stärker fördern sollte. Das sehe ich genauso. Im Vergleich zum ÖPNV ist der Radverkehr schneller und günstiger auszubauen, Möglichkeiten können also hier schneller zur Verfügung gestellt werden.

Das Fahrrad ist ein flexibles und ähnlich wie das Auto nutzbares Verkehrsmittel. Dass das Stichwort „Kampagnen“ fiel, habe ich mitbekommen. Man müsste Aufmerksamkeit für diese Möglichkeit schaffen. Wenn es dann darum geht, 10 km oder mehr ähnlich komfortabel wie mit dem Auto zurückzulegen, müsste vielleicht auch eine Förderung von Elektromobilität, also von Pedelecs, erfolgen, die auch für den Transport von Kindern geeignet sind. In durchorganisierten Alltagsmüssen muss vielleicht nicht nur ein Kind, sondern müssen vielleicht mehrere Kinder nach der Arbeit von der Kita oder von der Schule abgeholt und müssen dann vielleicht auch noch die Einkäufe transportiert werden. Daher müsste auch in die Richtung von Cargo-Bikes, von Lastenfahrrädern, überlegt werden, die verschiedenen Anforderungen genügen. Aber wichtig ist: Das reine Fahrzeug reicht nicht. Wenn die Radwege unsicher oder nicht gut ausgebaut sind, hilft, selbst wenn die Strecke nur kurz ist, auch ein gutes, teures Lastenfahrrad nichts.

Stellv. Vorsitzende: Wobei ich darauf hinweisen darf, dass Lastenfahrräder bei uns schon gefördert werden.

SV Dr. Jutta Deffner: Sie haben betont, dass es nicht nur um die Einzelpersonen geht, sondern dass auch die haushaltsbezogenen Ansatzpunkte einbezogen werden müssen. Auch haben Sie vieles aufgegriffen, was wir aus der aktuellen Forschung, die wir zur Pendelmobilität und zu Pendelpraktiken hier im Rhein-Main-Gebiet durchführen, bestätigen können. Ich hätte gern gewusst, ob Sie verursacherbezogene Konzepte – Stichwort „Arbeitgeber“ – für wichtig halten, um Mobilitätsbenachteiligungen abzumildern. Sollten die Arbeitgeber also stärker einsteigen, um die Mobilität und insbesondere eine nachhaltige Mobilität für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu gewährleisten, oder ist dies eher als eine staatliche Aufgabe und als Schicksal der Privathaushalte anzusehen?

Frau Dr. Stark: Ich würde es auf jeden Fall so sehen, dass man die Arbeitgeber hierbei stärker in die Pflicht nehmen kann und sollte, um die Lasten zu verteilen. Es muss ja vielleicht nicht zu 100 % von ihnen getragen werden, aber ich denke, dass über neue Finanzierungsmodelle gerade hinsichtlich der Infrastruktur durchaus nachgedacht werden müsste. Zumindest sollte dies nicht auf den einzelnen Arbeitnehmer oder die einzelne Arbeitnehmerin abgewälzt werden, und dies vielleicht noch mit der Idee verbunden, dass man sich nur anpassen, nur ein nachhaltiges Verkehrsmittel nutzen müsste, und dann sei alles in Ordnung. Die Wahlmöglichkeiten stehen nicht allen gleichermaßen zur Verfügung. Deswegen wäre ich dafür, über solche Finanzierungskonzepte nachzudenken.

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Ich habe eine Frage zur Elektromobilität. Wie sehen Sie die Zukunft der Elektromobilität, wenn die wettbewerbsverzerrenden Subventionen von bis zu 6.000 € – heute habe ich in den Nachrichten gehört, dass sie auf 11.000 € erhöht werden sollen – von einem hoch verschuldeten Staat irgendwann einmal nicht mehr gezahlt werden, und wie werden die Autos, wenn sie acht bis zehn Jahre alt sind, zurückgenommen? Deutschland ist heute mit 53 % größter Altwagenexporteur der EU. Diese Fahrzeuge gehen in den Mittleren Osten und nach Nordafrika. Wird es dort künftig eine Ladeinfrastruktur geben?

Frau Dr. Stark: Das ist eine interessante Frage, die ich leider nicht beantworten kann, weil ich mich mit der internationalen Situation von Elektromobilität nicht auskenne und nicht weiß, inwieweit etwa die Länder im globalen Süden planen, die Ladeinfrastruktur auszubauen.

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Ich danke Ihnen für Ihre Ehrlichkeit.

Stellv. Vorsitzende: Herzlichen Dank, Frau Dr. Stark, für Ihren interessanten Vortrag. Er hat den vorherigen Vortrag sehr gut ergänzt.

Nun kommen wir zu dem Tagesordnungspunkt „Evaluierung des LandesTickets“. Frau Gruschwitz, die uns schon zugeschaltet ist, hält Ihren Vortrag unter dem Titel „Auswirkungen der Einführung eines Flatrate-Tickets im ÖPNV“

Frau **Gruschwitz:** Ich darf nun die Ergebnisse vorstellen, die wir aus der Begleitbefragung zur Einführung des LandesTickets in Hessen ab dem Jahr 2018 gewonnen haben. Dieses LandesTicket ist ein Beispiel dafür, wie man mithilfe eines Flatrate-Tickets im ÖPNV die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsmittelnutzung verändern kann.

Präsentation Frau Gruschwitz siehe Anlage – Folie 2: „Inhalte der Präsentation“

Zunächst werde ich die Datengrundlage darstellen, damit Sie die von mir präsentierten Ergebnisse gut einschätzen können. Dann werde ich etwas zum LandesTicket und zur Zielgruppe des LandesTickets sagen. Folgen werden die zentralen Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl und deren Veränderung. Zum Schluss werde ich noch etwas zur Bewertung des LandesTickets sagen.

Vorweg möchte ich die fünf zentralen Ergebnisse nennen, die wir ermittelt haben: Während der Zeit, in der wir die Studie durchgeführt haben, war ein unverändert hohes Mobilitätsniveau der Landesbediensteten zu verzeichnen. Wir haben eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV erkennen können. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben bei den Arbeitswegen als einem Teil der täglichen Mobilität das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel sogar ablösen können. Aber auch bei allen anderen Wegeanlässen hat der ÖV dazugewonnen und ist der Anteil des MIV bei den Landesbediensteten zurückgegangen. Die persönlichen Mobilitätsoptionen der Landesbediensteten wurden erweitert. Wir sehen keine sprunghafte Abkehr vom Auto hin zum ÖV, allerdings eine Zunahme multimodaler Nutzungsmuster und eine Ergänzung des Autos, also mehr Mobilitätsoptionen im Alltag der Zielgruppe.

Folie 3: „Die Datengrundlage“

Unsere Zielgruppe sind die etwa 150.000 hessischen Landesbediensteten. Diese haben wir in einem zweistufigen Studiendesign befragt. Das heißt, alle Landesbediensteten haben die Möglichkeit gehabt, sich bei uns auf einer Web-Plattform zu registrieren und sich für die Befragung anzumelden. Wenn sie das getan haben, wurden sie von uns zur Befragung eingeladen. Diese fand online statt, und es wurde zweimal befragt, das erste Mal vor Einführung des LandesTickets im Herbst 2017 und das zweite Mal genau ein Jahr nach Einführung des LandesTickets, wenn bereits gewisse Übungseffekte eingetreten waren und wir vielleicht saisonale Effekte auf die Wahl unterschiedlicher Verkehrsmittel ausschließen konnten.

An beiden Befragungen haben jeweils etwas mehr als 10.000 Personen teilgenommen. Das ist schon ein relativ großer Anteil der insgesamt 150.000 hessischen Landesbediensteten. Die Erhebung selbst hat in Anlehnung an das MiD-Erhebungsverfahren stattgefunden. „MiD“ steht für

„Mobilität in Deutschland“ und ist eine der großen Leitstudien zum Mobilitätsverhalten in unserem Land. Dabei handelt es sich um eine stichtagsgebundene Abfrage von Wegen, d. h. jedem, der teilnimmt, wird ein Stichtag zufällig zugewiesen, und für diesen Tag werden alle Wege erfasst. Damit können wir Aussagen zur Verteilung der Verkehrsmittel auf Wegeebene treffen. Dies wird mit allgemeinen Fragen zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und zur grundsätzlichen allgemeinen Verkehrsmittelnutzung kombiniert.

Folie 5: „Das LandesTicket“

Nun eine kurze Darstellung dessen, was das LandesTicket genau ist. Es ist zum 1. Januar 2018 für alle Landesbediensteten eingeführt worden. Besonders hervorzuheben ist, dass es hessenweit unabhängig vom Anlass einer Fahrt gilt und auch eine Mitnahmeregelung enthält. Das geht deutlich über das hinaus, was mit anderen Jobticket-Modellen angeboten wird. Es ist auch explizit kein Zuschuss zu einem Ticket, das der Einzelne erwerben muss, sondern jedem Landesbediensteten wird dieses Ticket sozusagen vom Dienstherrn ausgegeben.

Die Leitfrage für die Begleitstudie lautete: Gibt es Effekte dieses LandesTickets, und wenn ja, in welchem Umfang hat es Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl im Alltag der Landesbediensteten?

Bevor ich Ihnen gleich die Ergebnisse darstelle, muss ich noch eines nachtragen. Ich habe gesagt, die Landesbediensteten hätten die Möglichkeit gehabt, sich bei uns zu registrieren und dann an der Studie teilzunehmen. Selbstverständlich wird die Einführung eines LandesTickets in der Zielgruppe diskutiert. Es kann sein, dass sich – wie immer bei solchen Studien – besonders viele Personen beteiligt haben, die diesem Ticket entweder sehr positiv oder sehr negativ gegenüberstehen; denn diese Personen besitzen stets eine höhere Motivation zur Teilnahme als Personen, die dem jeweiligen Thema gegenüberstehen neutral eingestellt sind. Dass es auch in diesem Fall so war, können wir also nicht ausschließen. Aber wir können uns aufgrund des Vorher-nachher-Designs sehr wohl anschauen, wie sich die befragte Personengruppe vor Einführung des Tickets und nach Einführung des Tickets verhalten hat und welche Unterschiede sich ergeben. Es kann also sein, dass wir die Effekte insgesamt ein wenig überschätzen, aber für diese Gruppe ist es auf jeden Fall eine valide Messung dessen, was sich in deren Verhalten verändert hat.

Folie 6: „Zielgruppen im Vergleich“

Nun schauen wir auf die Besonderheiten der Erwerbstätigen. Auf dieser Folie habe ich dargestellt, welche Lebensphase die befragten Personen erreicht haben. Im Prinzip sind dies noch einmal Ergebnisse aus der MiD 2017 für Hessen. Wir sehen hier Lebensphasen der Kinder und Schulkinder, der Studierenden, der Erwerbstätigen, der Nichterwerbstätigen und der Personen im Ruhestand. Durch Mobilitätskennzahlen dargestellt ist erstens der Anteil mobiler Personen, also der Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag überhaupt das Haus für mindestens einen Weg verlassen, zweitens die durchschnittliche Unterwegszeit am Tag, drittens die durchschnittliche Anzahl der Wege und viertens die Tagesstrecke an einem durchschnittlichen Tag. Bei allen vier Indikatoren sieht man, dass sich die Gruppe der Erwerbstätigen, die wir mit

den Landesbediensteten ansprechen, in einer sehr mobilen Lebensphase befindet. In dieser Gruppe erfolgt außerordentlich viel Verkehrsteilnahme.

Folie 7: „Die Verkehrsmittelwahl und ihre Veränderung“

Nun können wir weiter in die Details einsteigen und auf die Verkehrsmittelwahl und ihre Veränderung bzw. gleich auf

Folie 8: „Landesbedienstete im Fokus“

schauen. Hier ergeben sich dieselben Mobilitätskennzahlen wie zuvor bei der MiD, bei der wir sie im Hinblick auf die Lebensphasen angeschaut haben. Für die beiden Erhebungszeitpunkte zum LandesTicket sind die Ergebnisse auf der linken Seite dargestellt, und zur Orientierung und zum Vergleich sehen Sie rechts noch einmal den Wert aus der MiD. Die Landesbediensteten weisen eine etwas höhere durchschnittliche Unterwegszeit auf. Sie verbringen etwas mehr Zeit in den Verkehrsmitteln, wobei sich aber die Tagesstrecke und die Anzahl der Wege fast gar nicht von der Gesamtpopulation der Erwerbstätigen Hessens unterscheiden.

Wir sehen als erstes Ergebnis, dass sich diese Kennzahlen, wenn man die Jahre 2017 und 2018 vergleicht, auf der Durchschnittsebene fast nicht verändert haben. Das heißt, die Personen sind in ähnlichem Umfang mobil, ihre Tagesstrecken und auch die Unterwegszeiten haben einen ähnlichen Umfang. In dem Untersuchungszeitraum ergab sich diesbezüglich also keine Veränderung.

Folie 9: „Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)“

Nun zeige ich Ihnen die Ergebnisse zum Hauptverkehrsmittel auf den Wegen für die beiden Zeitpunkte der Befragung der Landesbediensteten. Hierzu haben wir die Stichtagserhebung, die ich bereits als MiD-typisch benannt habe, ausgewertet. Zum Vergleich sind darunter noch einmal die Ergebnisse für die Gesamtzahl der Erwerbstätigen in Hessen dargestellt. Die grünen Anteile ganz rechts stellen den ÖV dar. Daraus ergibt sich, dass sich der Anteil des ÖV von 2017 auf 2018 sehr stark erhöht hat. Nach einem Jahr mit dem LandesTicket werden fast doppelt so viele Wege wie vor der Einführung des LandesTickets im ÖV zurückgelegt.

Interessanterweise erfolgen diese Zugewinne im ÖV nicht aus den beiden blauen Anteilen ganz links, also nicht aus den Zu-Fuß- und aus den Fahrradanteilen, sondern fast ausschließlich aus dem Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Hieran zeigt sich ein deutlicher Shift hauptsächlich vom Pkw-Verkehr zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Folie 10: „Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck“

Auf dieser Folie können wir uns das Ganze noch einmal im Hinblick auf den Anlass anschauen, aus dem der jeweilige Weg unternommen wurde. Wenn wir die Jahre 2017 und 2018 vergleichen, sehen wir bei allen Wegezwecken eine deutliche Zunahme des ÖV-Anteils. Am deutlichsten zeigt sie sich bei den Wegen zur Arbeit und von der Arbeit. Dieser Wert steigt von 26 % auf 43 %.

Damit wird der ÖV bei diesen Wegen sogar das wichtigste Verkehrsmittel der Landesbediensteten. Auch hier wird deutlich, dass der Gewinn bei den öffentlichen Verkehrsmitteln fast ausschließlich zulasten des motorisierten Individualverkehrs geht.

Folie 11: „Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf (vor LandesTicket)“

Wechseln wir nun die Perspektive, und kommen wir von den Wegen und den anteiligen Hauptverkehrsmitteln, die genutzt wurden, zur Personenebene. Diese Darstellung ist immer interessant, um zu sehen, auf wie viele Köpfe sich eine solche Veränderung eigentlich verteilt. In den roten Kreisen haben wir alle Verkehrsmittelkombinationen innerhalb einer üblichen Woche dargestellt, in denen der ÖV nicht vorkommt. Die größte Gruppe sind hier mit 47 % die reinen Pkw-Fahrer. Die grünen Kreise zeigen alle Verkehrsmittelkombinationen, in denen der ÖV in einer üblichen Woche schon vorkommt. Als größte Gruppe sehen wir mit 15 % jene, die in einer üblichen Woche schon das Auto und den ÖV genutzt haben. Ganz grob ergibt sich, dass vor Einführung des Tickets zwei Drittel den ÖV in einer üblichen Woche nicht genutzt haben, während ihn ein Drittel schon nutzte.

Folie 12: „Veränderung der üblichen Verkehrsmittelnutzung – alle Wegezwecke“

Nun zeige ich, was sich innerhalb dieses Jahres verändert hat und in welche Segmente die Personen mit ihren Mobilitätsmustern auf der Makroebene gewandert sind. Die roten Verkehrsmittel sind alle mit einem Minus versehen. Daran zeigt sich, dass alle Segmente, in denen der ÖV in einer üblichen Woche gar nicht vorkam, kleiner geworden sind. Insgesamt nimmt dieses Segment um 21 % ab. Die Gruppe der grünen Nutzungsmuster, in denen der ÖV schon immer vorkam, nimmt um 21 % zu. Die stärkste Abnahme zeigt sich bei den reinen Autofahrern, und die größte Zunahme ergibt sich bei den beiden Gruppen, die das Auto mit dem ÖV oder das Auto mit dem Fahrrad und dem ÖV kombinieren. Das ursprüngliche Verhältnis von zwei Dritteln, die den ÖV in einer Woche üblicherweise nicht nutzten, zu einem Drittel, die ihn nutzten, verändert sich hin zu 45 %, die den ÖV in einer Woche nicht nutzen, und 55 %, die ihn in einer üblichen Woche nutzen.

Hieran ist ganz deutlich zu sehen, dass die Mobilitätsoptionen eher zunehmen und die Einzelverkehrsmittelnutzung eher nicht zunimmt.

Folie 13: „Verkehrsmittelmix monomodaler Autofahrender (mit LandesTicket)“

Hier habe ich noch einmal auf die große Gruppe der 47 % geschaut, die im Laufe einer üblichen Woche fast ausschließlich das Auto nutzen. Hieran wird ganz deutlich, dass das Auto aus den Mobilitätsroutinen nicht verschwindet. Wir sehen, dass 64 % dieser Gruppe angeben, dass sie immer noch ausschließlich Auto fahren und kein anderes Verkehrsmittel nutzen. Zunahmen sehen wir vor allem Zunahmen bei den Gruppen, in denen das Auto um den ÖV oder um das Fahrrad oder auch um beides ergänzt wird.

Ganz unten sind die 2 % Autonutzer dargestellt, die im Jahr 2017, vor der Einführung des LandesTickets, nur Auto gefahren sind und im Jahr 2018, nach Einführung des Tickets, nur Bus und

Bahn gefahren sind. Diese Gruppe ist also relativ klein, und das würde man bei einer solchen rein tariflichen Maßnahme nach so kurzer Zeit auch erwarten.

Folie 14 werde ich überspringen. Sie ist aber in Ihren Unterlagen enthalten. Darin ist dasselbe noch einmal für die Arbeitswege betrachtet, und es ergibt sich ein ähnlicher Effekt.

Folie 15: „Gründe gegen Nutzung von Bussen und Bahnen auf dem Arbeitsweg“

Nun will ich das Augenmerk auf die Gründe legen, den ÖV zumindest auf dem Arbeitsweg nicht zu nutzen, auch wenn jeder Landesbedienstete ein LandesTicket ohne eigenes Zutun erhält. Dabei bleibt vor allem der Grund übrig, dass es keine geeignete Verbindung gibt und dass das Auto einfach immer noch flexibler ist. Auch geht es um die Zuverlässigkeit. Aber dass die Verkehrsmittel zu voll sind, sagen nur noch 2 %. Dass der Fahrpreis zu hoch ist, ist für Personen relevant, die außerhalb Hessens wohnen und nach Hessen pendeln. Aber das sind alles keine großen Blöcke. Mit einer solchen Maßnahme gelingt es also, Hinderungsgründe auszuschließen.

Über Folie 16: „Die Bewertung des LandesTickets“ komme ich gleich zu

Folie 17: „Zufriedenheit mit dem LandesTicket“

Das ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wie die Zielgruppe selbst das LandesTicket sieht. Wir erkennen eine überragende Durchschnittsnote: Die Note 1,6 wurde vergeben. 69 % sagen, dass sie sehr zufrieden mit ihm sind. Zumindest unter den Befragten herrscht also eine sehr große Zustimmung zu dem LandesTicket. Darüber hinaus hat ungefähr ein Viertel die eigene Alltagsmobilität seit Einführung des LandesTickets sehr stark verändert, und zwei Drittel geben an, dass sie seit der Einführung des LandesTickets häufiger als zuvor Bus und Bahn nutzen. Auch hier ergibt sich also ein durchaus positiver Trend.

Folie 18: „Ergebnistelegramm“

Zusammenfassend will ich noch einmal wiederholen, dass sich durch eine rein tarifliche Maßnahme innerhalb eines Jahres keine totale Abkehr vom Auto und die Hinwendung zum ÖV ergibt. Vielmehr erkennen wir ein Aufbrechen der automobilen Routinen. Wir sehen, dass den einzelnen Personen mehr Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen, dass das LandesTicket durchaus eine verkehrliche Wirkung zeigt und dass die Verlagerung vom MIV auf den ÖV, die unter verschiedensten Vorzeichen wünschenswert erscheint, durchaus erfolgt. Das LandesTicket wird nicht nur für die Arbeitswege genutzt, sondern hat bei allen Wegeanlässen und in allen Lebensbereichen der Landesbediensteten Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl.

Damit will ich schließen und stehe für Fragen sehr gern zur Verfügung.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Das sind tolle Ergebnisse. Ich habe sie zwar schon gekannt, aber sie sind, nachdem ich sie mir nun, zwei Jahre später, noch einmal angesehen habe, durchaus erstaunlich. Der Umstieg auf den ÖPNV, diese 15 Prozentpunkte, sind ein außerordentlicher

Erfolg. Man kann sich nur fragen, warum allein das Land Hessen dies bisher macht und warum alle anderen Bundesländer dies nicht kopieren. Glückwunsch zu der Studie, bei der es genau gepasst hat und mit der dies alles gemessen werden konnte.

Vielleicht wissen Sie, dass die Goethe-Universität schon vor den anderen Landeseinrichtungen ein Jobticket hatte, optional, mit eigener Zuzahlung, wie Sie das vorhin beschrieben haben. Danach kam dann auch für sie das LandesTicket. Wir hatten eine vergleichbare, aber sehr spezielle Studie nur zur Goethe-Universität durchgeführt, mit der wir unser Jobticket ausgewertet hatten. Das Ergebnis, das uns am meisten überrascht hatte, hat eng mit unserem heutigen Thema zu tun: Bei den vergleichsweise niedrigen Einkommensgruppen der nicht wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Goethe-Universität zeigte sich der eklatanteste Anstieg in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Aber alle Gruppen der Goethe-Universität haben den ÖPNV mit dem Ticket viel mehr genutzt. Wir hatten also im Prinzip die gleichen Ergebnisse erhalten, nur hat unsere Untersuchung auch noch gezeigt, dass eine Gruppe bei der Zunahme der Nutzung recht auffällig war.

Mich würde interessieren, ob auch Sie etwas genauer nachgeforscht haben, inwiefern die Einkommensgruppen oder sozio-demographische Faktoren bei der Höhe des Anstiegs eine Rolle gespielt haben.

Frau **Gruschwitz**: Ob sich insoweit eine Besonderheit ergab, habe ich nicht mehr in Erinnerung. Soweit ich weiß, haben wir das Haushaltseinkommen erfragt. Das könnte man sich noch einmal anschauen. Ich weiß aber, dass in dem Sample Personen enthalten waren, die vorher schon sowohl Zeitkarten als auch Einzeltickets genutzt hatten, und ich meine, vor allem bei den Gelegenheitskunden, also bei jenen, die zuvor eher im Bartarif mit Einzeltickets unterwegs gewesen waren, waren die höchsten Zunahmen zu verzeichnen. Das würde in die Richtung dessen gehen, was Sie an der Goethe-Universität gesehen haben.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ihre letzte Antwort interpretiere ich dahingehend, dass Sie die sozio-demographischen Faktoren in der Studie nicht allzu intensiv betrachtet haben. Daher befürchte ich, dass Sie meine Frage nicht beantworten können.

Sie haben auf Folie 15 gezeigt, dass 54 % sagen, es gebe keine Verbindung, und dass knapp 20 % sagen, mit dem Auto sei man eben doch flexibler. Sind jene, die sagten, es gebe keine Verbindung, eher jene, die im ländlichen Raum wohnen, und sind jene, die gesagt haben, mit dem Auto sei man eben doch flexibler, jene, die Familie haben und daher auch flexibler sein müssen?

Frau **Gruschwitz**: Auch das habe ich jetzt leider nicht präsent, aber ich würde vermuten, dass eine fehlende geeignete Verbindung tatsächlich ein Stadt-Land-Phänomen ist. Die Gruppe der

Landesbediensteten ist sehr spannend, weil sie viele unterschiedliche Berufsgruppen umfasst, die unterschiedlich zentral und dezentral sind. Keine geeignete Verbindung zu haben, hat durchaus auch etwas mit Schichtarbeit und den Zeiten, zu denen man unterwegs ist, und mit der Stadt oder dem Land zu tun, sodass das Auto eher ein Komfortgrund ist, der objektiv gar nicht so sehr schlechtere Konditionen im ÖV widerspiegelt.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Heißt das, zu der Befragung liegen keine sozio-demographischen Daten und schon gar keine räumlichen Daten vor?

Frau **Gruschwitz:** Räumliche Daten gibt es leider nicht. Daten zur Sozio-Demographie, zu Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße liegen vor.

Stellv. Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. – Ich denke, wir sind jetzt alle ein wenig erschöpft; denn das war heute wieder ein Vortragsmarathon. Mit sehr unterschiedlichen Vorträgen wurde viel Wissen an uns weitergegeben. Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, diese doch sehr positiven Aspekte vorzutragen.

Die nächste Sitzung findet am 30. Mai statt. Dies wird dann wieder eine Auswertungssitzung sein. Am 27. Juni werden wir die nächste Anhörung zum Thema „Wirtschaftsverkehr und Logistik“ durchführen. Es wird um die Logistikstandorte in Hessen und damit auch um den Fernverkehr gehen. Wir bitten darum, Fragen zu diesem Thema bis zum 20. Mai einzureichen.

Ich schliesse den öffentlichen Teil der Sitzung und freue mich, alle Kolleginnen und Kollegen morgen wieder in diesem Rund zur Plenarsitzung zu begrüßen. – Vielen Dank.

Wiesbaden, 28. Juli 2022

Protokollführung:

Stellv. Vorsitz:

Swetlana Franz

Elke Barth

Blinden und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)

Börsenstraße 14
60313 Frankfurt am Main
www.bsbh.org

Gründung im Jahr 1925

Mitgliederzahl: 1489

Dachverband: Deutscher Blinden und Sehbehindertenbund e.V. (DBSV)
mit Sitz in Berlin

Mitglieder Deutschlandweit: ca. 30.000

Vortrag durch Herrn Frank Schäfer, Vorstand

wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Unsere Themen:

- Vertaktung ÖPNV
- Umsteigeverbindungen
- Informationsvermittlung ÖPNV
- Zusammenspiel Fuß und Radverkehr
- E-Scooter und Lastenräder
- Halbbeschränkte Bahnübergänge in Hessen

wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Vertaktung ÖPNV

- in Stoßzeiten 30 Minutentakt
- in Randzeiten und abends 60 Minutentakt
- bei zu geringer Auslastung ALT



wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Umsteigeverbindungen und ÖPNV

- Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Mitmenschen berücksichtigen
- Unsere Stellungnahme zum NVV darauf hingewiesen, dass nur 739 von 5618 Bushaltestellen barrierefrei sind
- Stand 2019: nur 44,5 % aller Bahnsteige mit Blindenleitsystem



wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Informationsvermittlung ÖPNV

- Informationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“ (optisch und akustisch)
- Belange Sehingeschränkter Mitmenschen beachten (Blendfreiheit)
- Angebote per App und Internet nur als ergänzend werten



wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Zusammenspiel Fuß und Radverkehr

- bauliche Trennung (optisch und taktil)
- Mischverkehrsflächen vermeiden

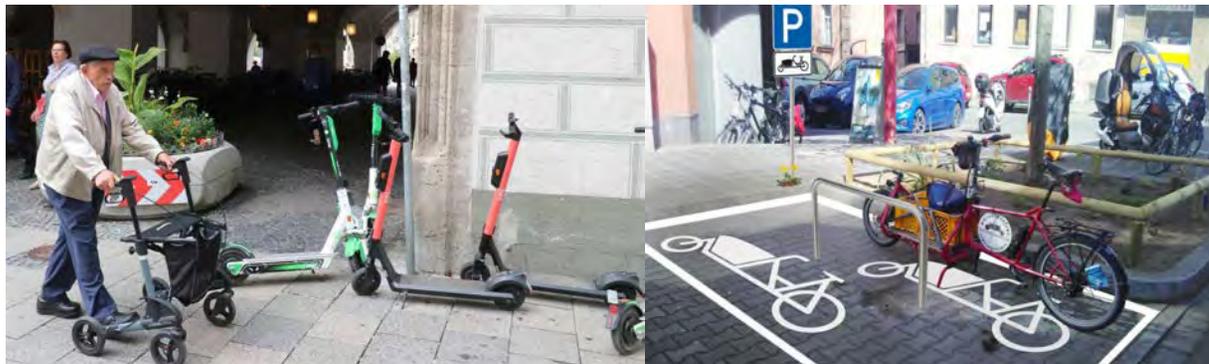


wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



E-Scooter und Lastenräder

- spezielle Abstellbereiche schaffen
- gesetzliche Regelung für E-Scooter



wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Halbbeschränkte Bahnübergänge in Hessen

- aktuell 3 Todesfälle
- DB in die Pflicht nehmen; optional bis vollbeschränkt akustisches Signal einbauen
- Zugein- und Durchfahrten im Zwei-Sinne-Prinzip; wird auch immer weniger gemacht!



wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Für eine bessere Lesbarkeit unseres Schriftverkehrs gerade für Ältere und Sehbehinderte nutzen wir die Schriftarten „Atkinson Hyperlegible“ oder „Verdana“ mit mindestens Schriftgröße 12.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung

wir wollen gesehen werden
BLINDEN SEHBEHINDERTEN BUND



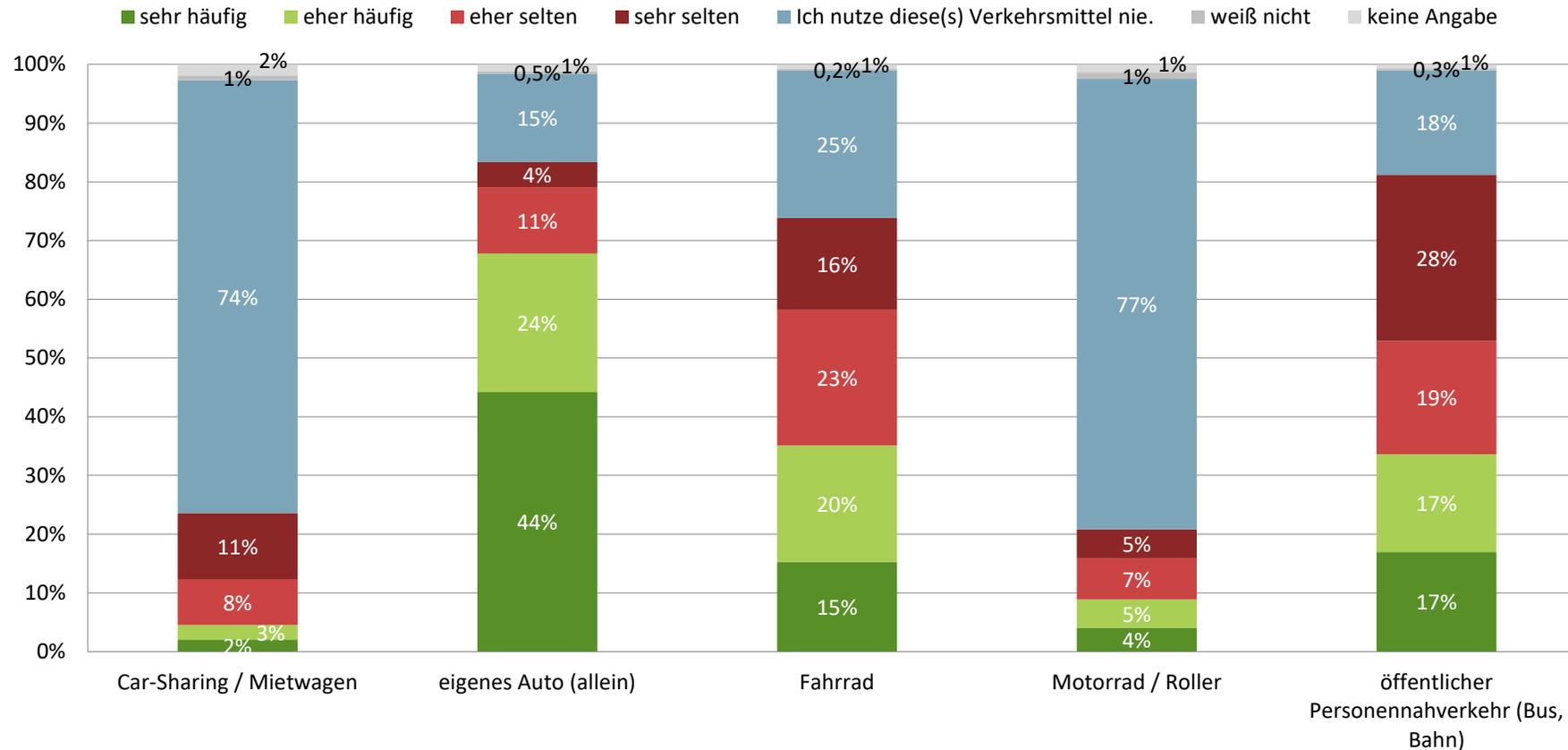
Präsentation der Umfrage Mobilität in Hessen 2022

INSA Consulere

Telefonbefragung von 1.000 Personen ab 18 Jahren in Hessen

08.03.-14.03.2022

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?

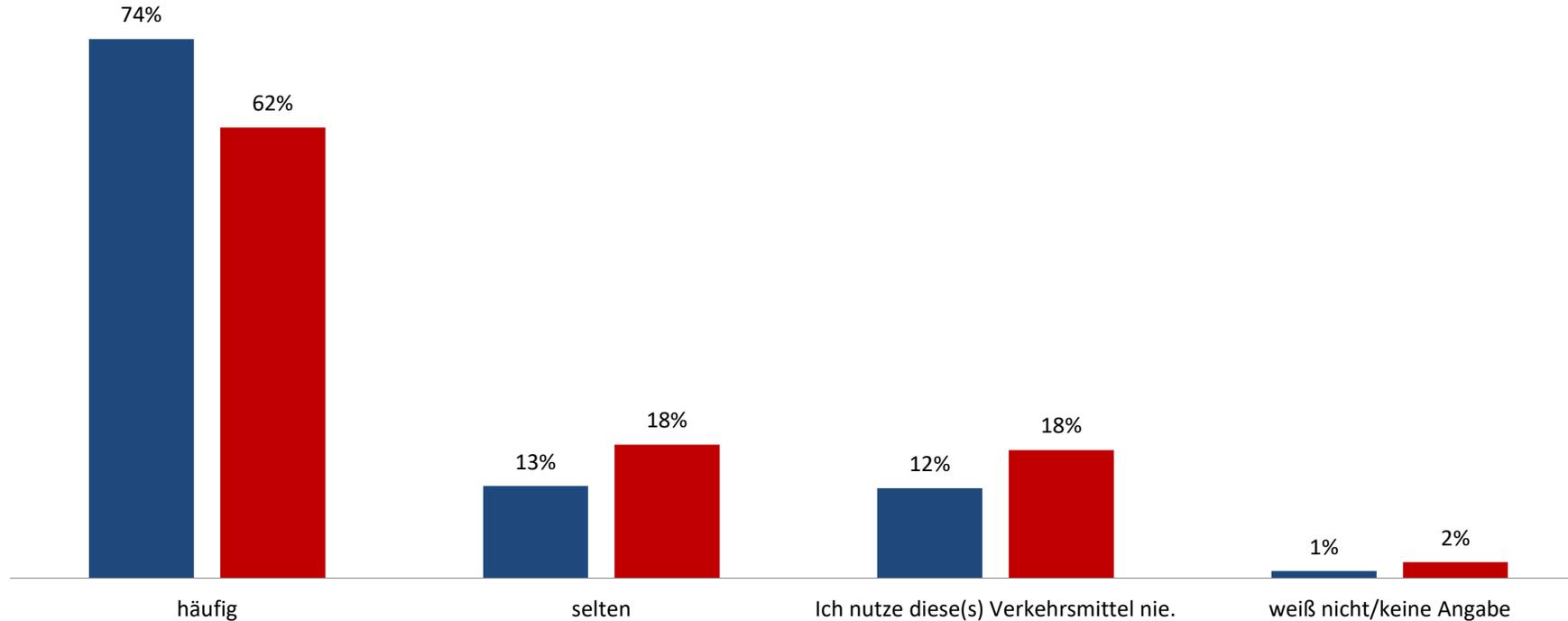


Am häufigsten sehr häufig nutzen die Befragten ein eigenes Auto (44 %). Dahinter folgt der öffentliche Personennahverkehr (17 %) und das Fahrrad (15 %). Car-Sharing bzw. Mietwagen (74 %) und das Motorrad bzw. der Roller (77 %) wird von einem Großteil der Befragten gar nicht genutzt, wohingegen die restlichen abgefragten Verkehrsmittel von zwischen 15 Prozent (eigenes Auto) und 25 Prozent (Fahrrad) nicht genutzt wird. Das eigene Auto wird von 68 Prozent (kumuliert) häufig genutzt, das Fahrrad von 35 Prozent (kumuliert), der öffentliche Nahverkehr von 34 Prozent (kumuliert), das Motorrad bzw. der Roller von neun Prozent (kumuliert) und Car-Sharing bzw. Mietwagen von fünf Prozent (kumuliert).

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?

eigenes Auto (allein)

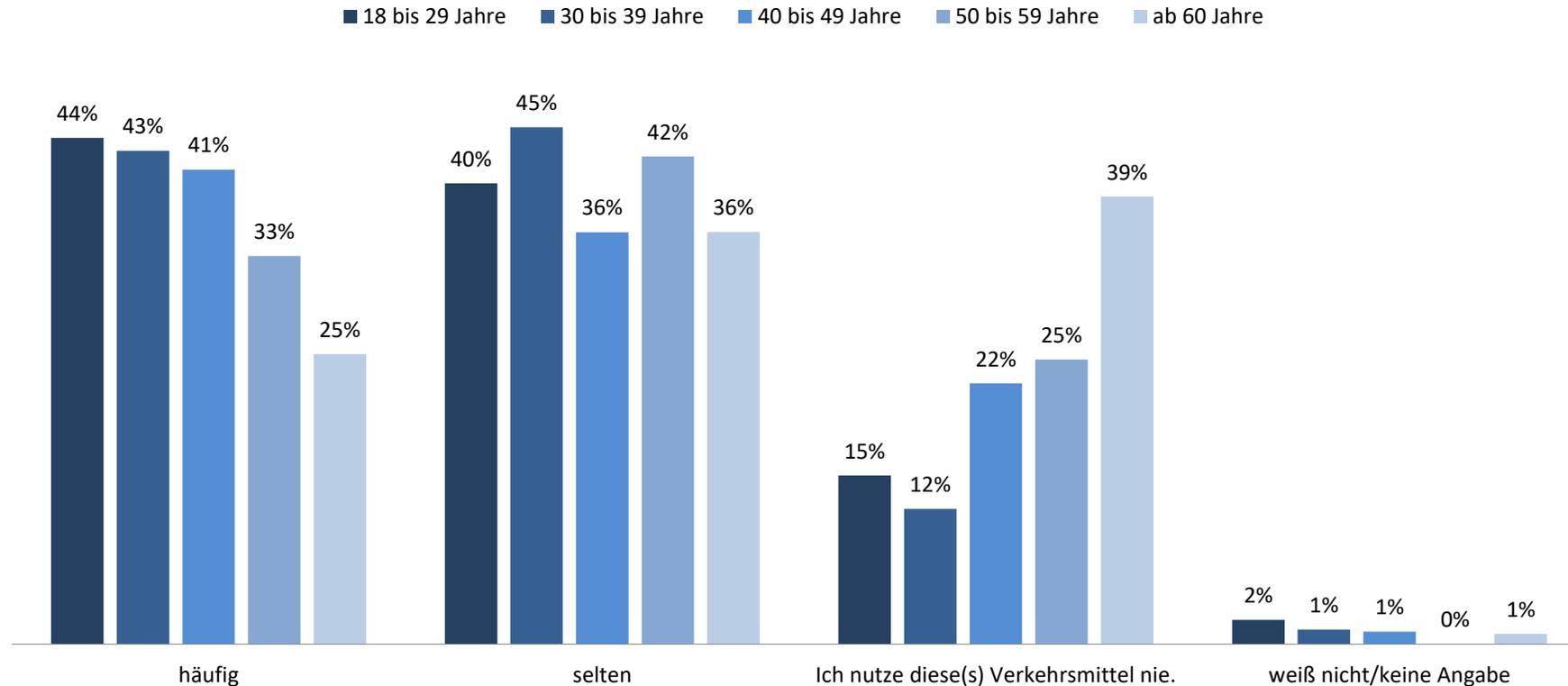
■ männlich ■ weiblich



Männliche Befragte geben häufiger als weibliche an, das eigene Auto häufig zu nutzen (74 zu 62 %). Weibliche Befragte geben hingegen häufiger als männliche an, das Auto nie (18 zu 12 %) sowie selten zu nutzen (18 zu 13 %).

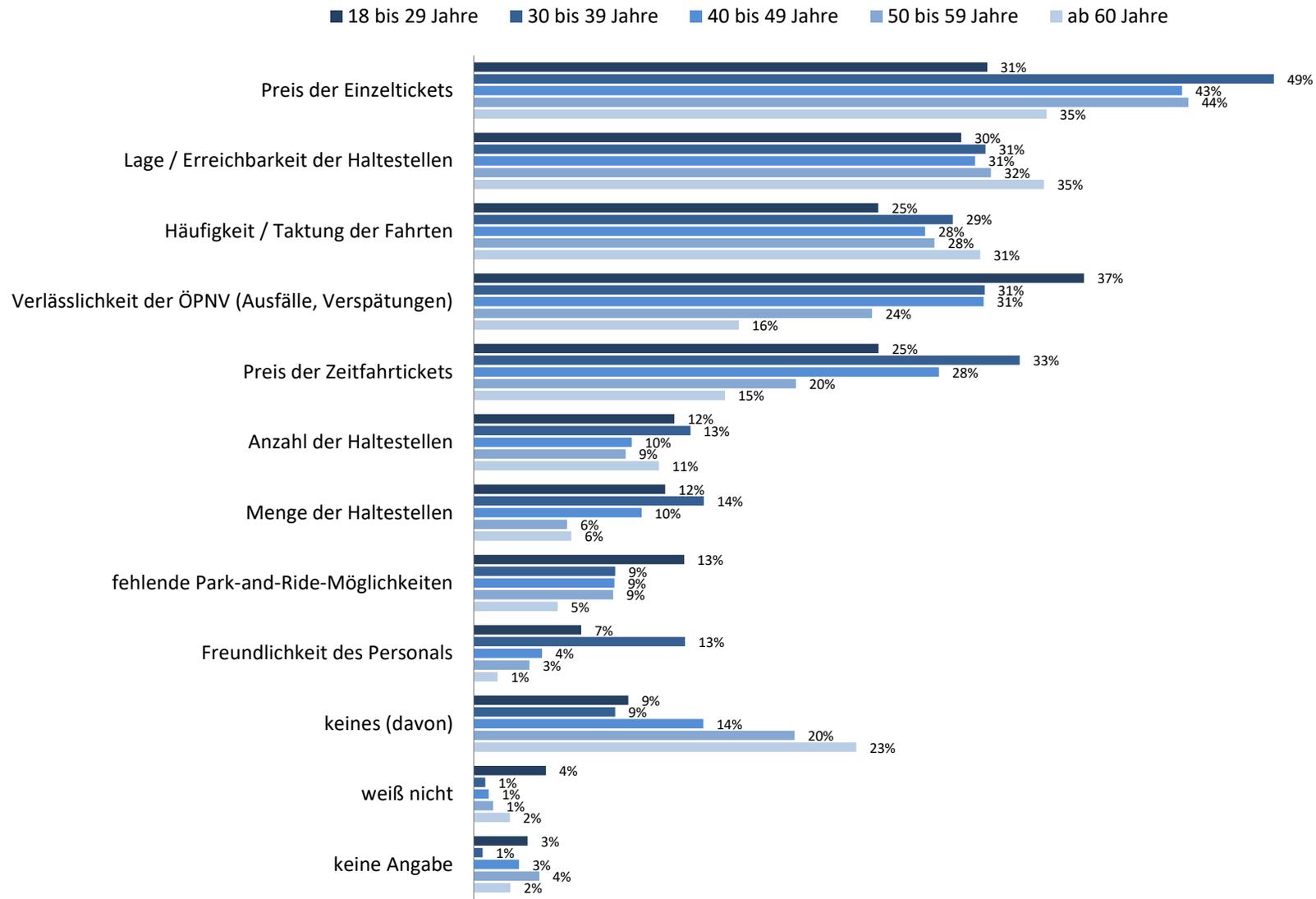
Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel allgemein?

Fahrrad

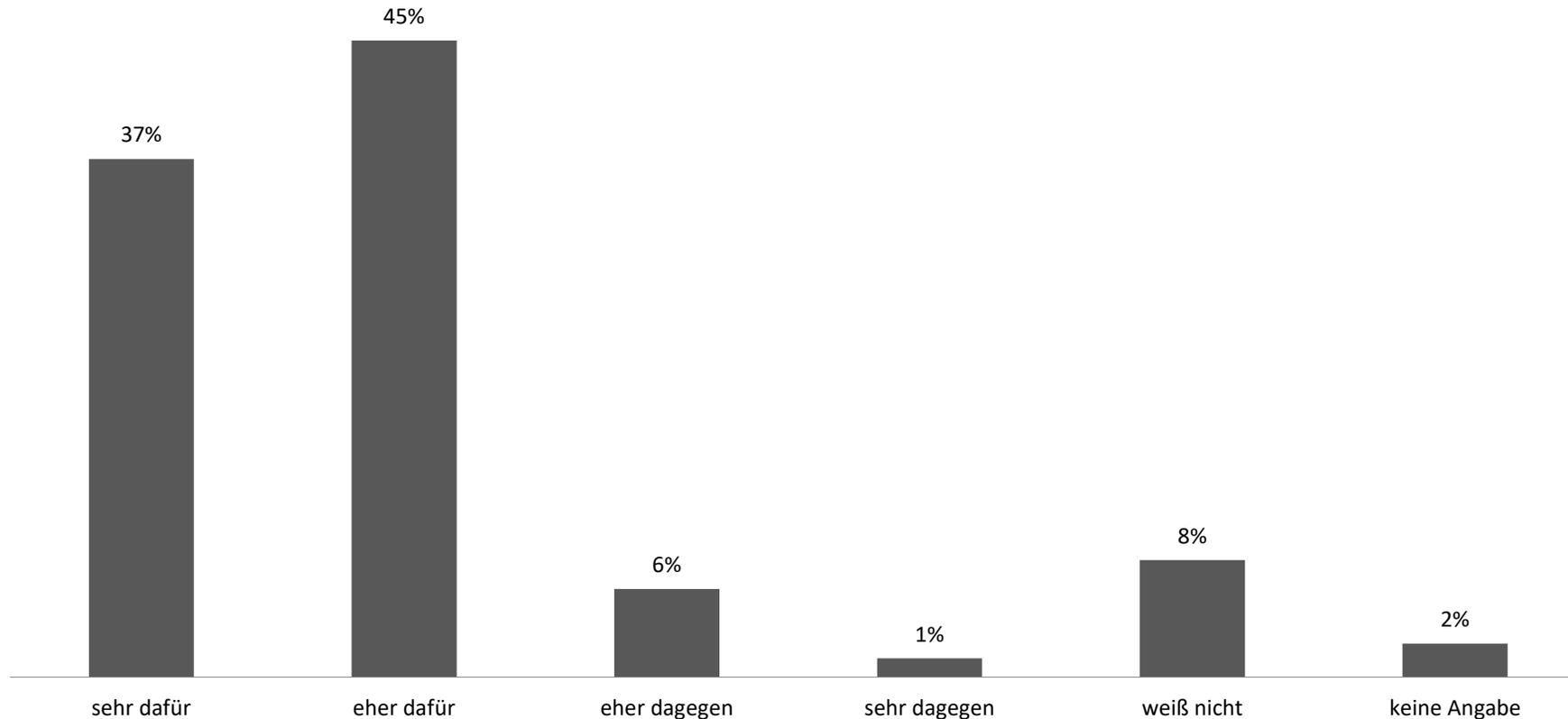


Mit steigendem Alter sinkt tendenziell der Anteil derer, welche das Fahrrad häufig nutzen, von 44 Prozent bei den jüngsten Befragten (18 bis 29 Jahre) auf 25 Prozent bei den ältesten Befragten (ab 60 Jahre). Dagegen steigt der Anteil derer, welche das Fahrrad nie nutzen von 15 Prozent (18 bis 29 Jahre) bzw. zwölf Prozent (30 bis 39 Jahre) auf 39 Prozent bei den ältesten Befragten an.

Aus welchen Gründen nutzen Sie den öffentlichen Personennahverkehr nicht häufiger?

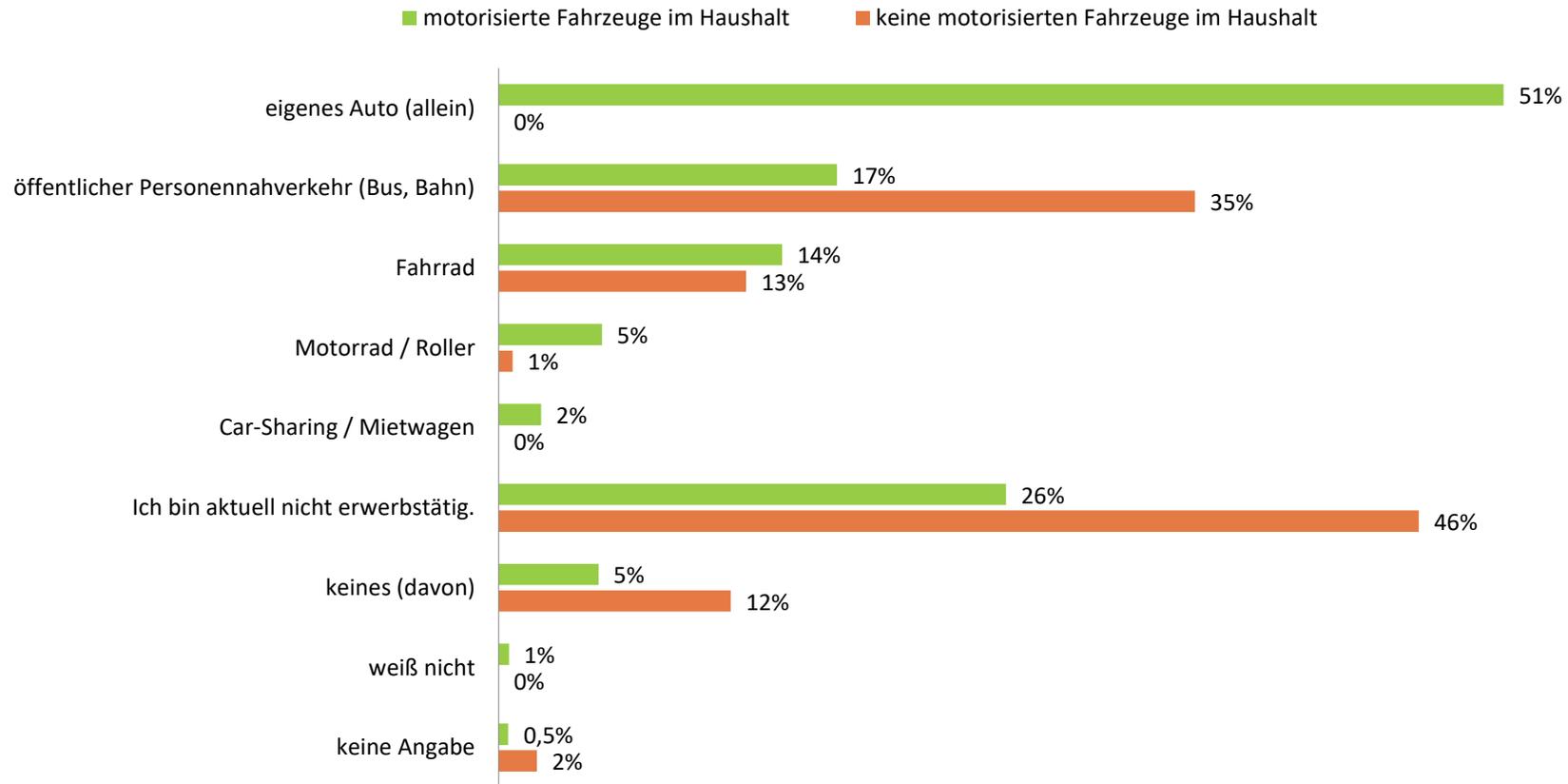


Wie stehen Sie zu staatlichen Investitionen in den (weiteren) Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen?



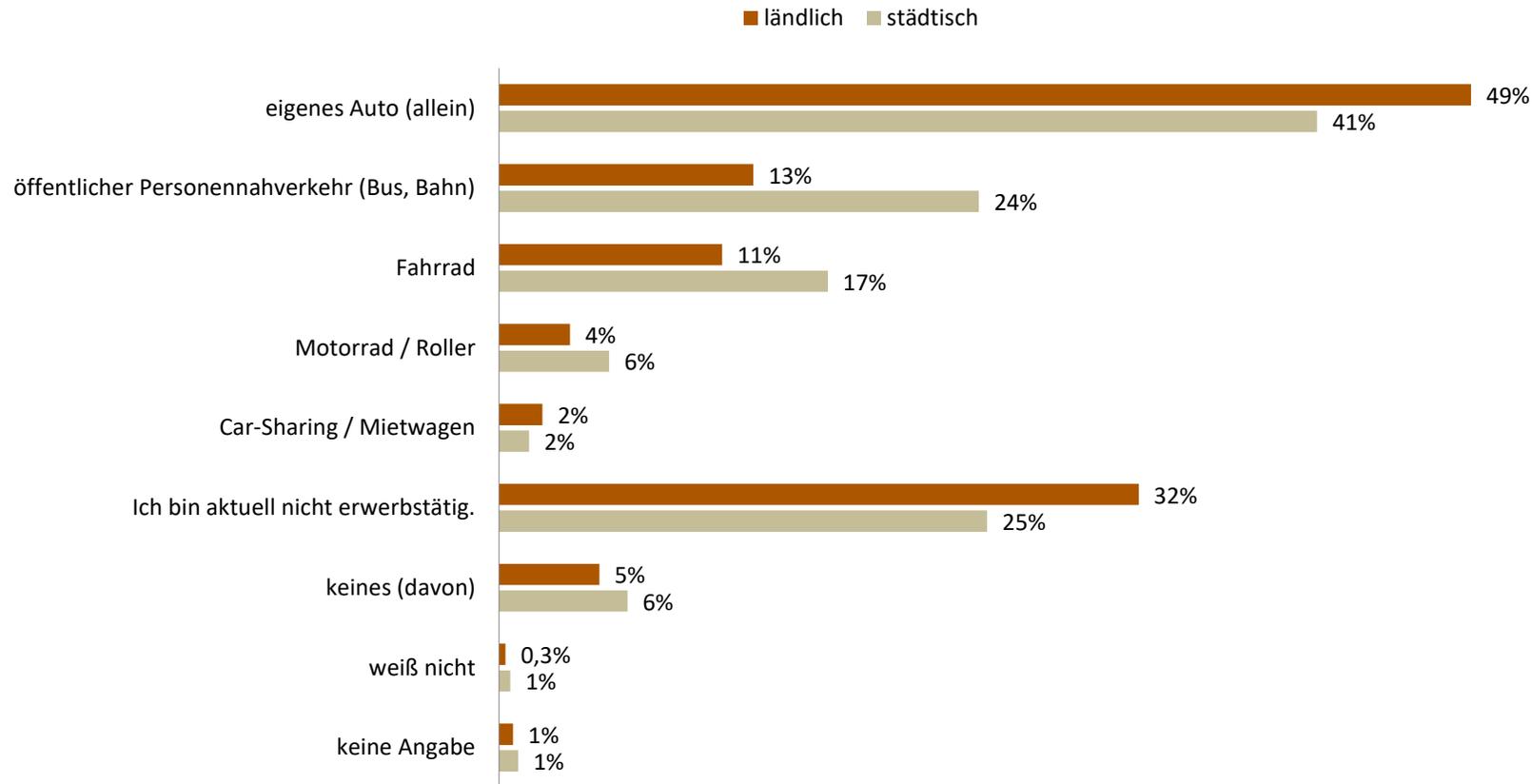
Während sich 45 Prozent der Befragten eher für staatliche Investitionen in den (weiteren) Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen sind, sind 37 Prozent der Befragten sogar sehr für staatliche Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen. Insgesamt sind somit 82 Prozent (kumuliert) für staatliche Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Lediglich sieben Prozent (kumuliert) sind dagegen. Acht Prozent geben an, es nicht zu wissen, und weitere zwei Prozent möchten dazu keine Angabe machen.

Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie in der Regel, um zu Ihrem Arbeitsplatz zu kommen?



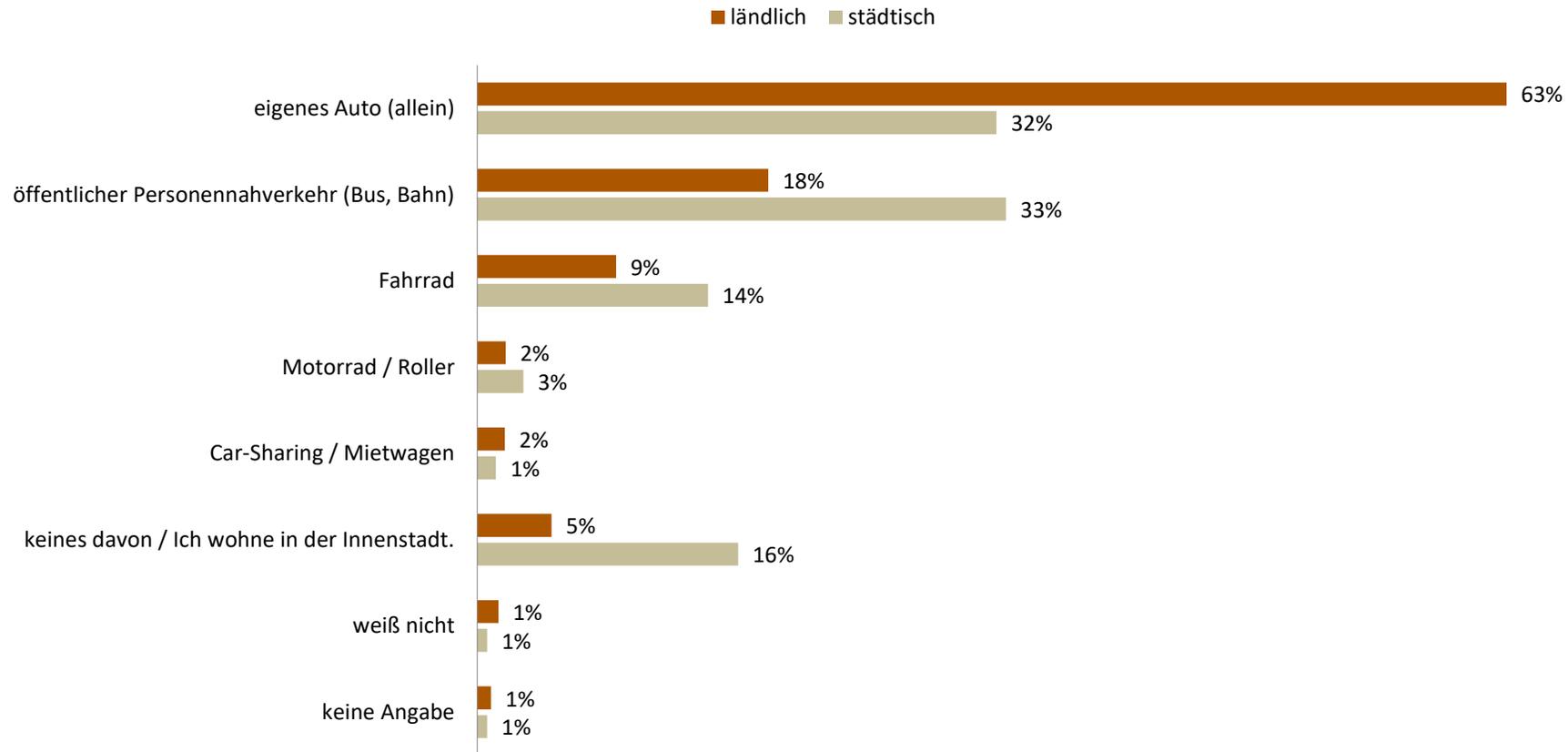
51 Prozent der Befragten, welche mindestens ein motorisiertes Fahrzeug im Haushalt haben, geben an, dass sie mit dem Auto zu ihrem Arbeitsplatz kommen. Befragte, welche kein motorisiertes Fahrzeug in ihrem Haushalt haben, geben deutlich häufiger als die anderen Befragten an, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen (35 zu 17 %). Außerdem sind Befragte ohne motorisierte Fahrzeuge im Haushalt häufiger nicht erwerbstätig (46 zu 26 %) bzw. nutzen häufiger kein oder keines dieser Fortbewegungsmittel (12 zu 5 %).

Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie in der Regel, um zu Ihrem Arbeitsplatz zu kommen?



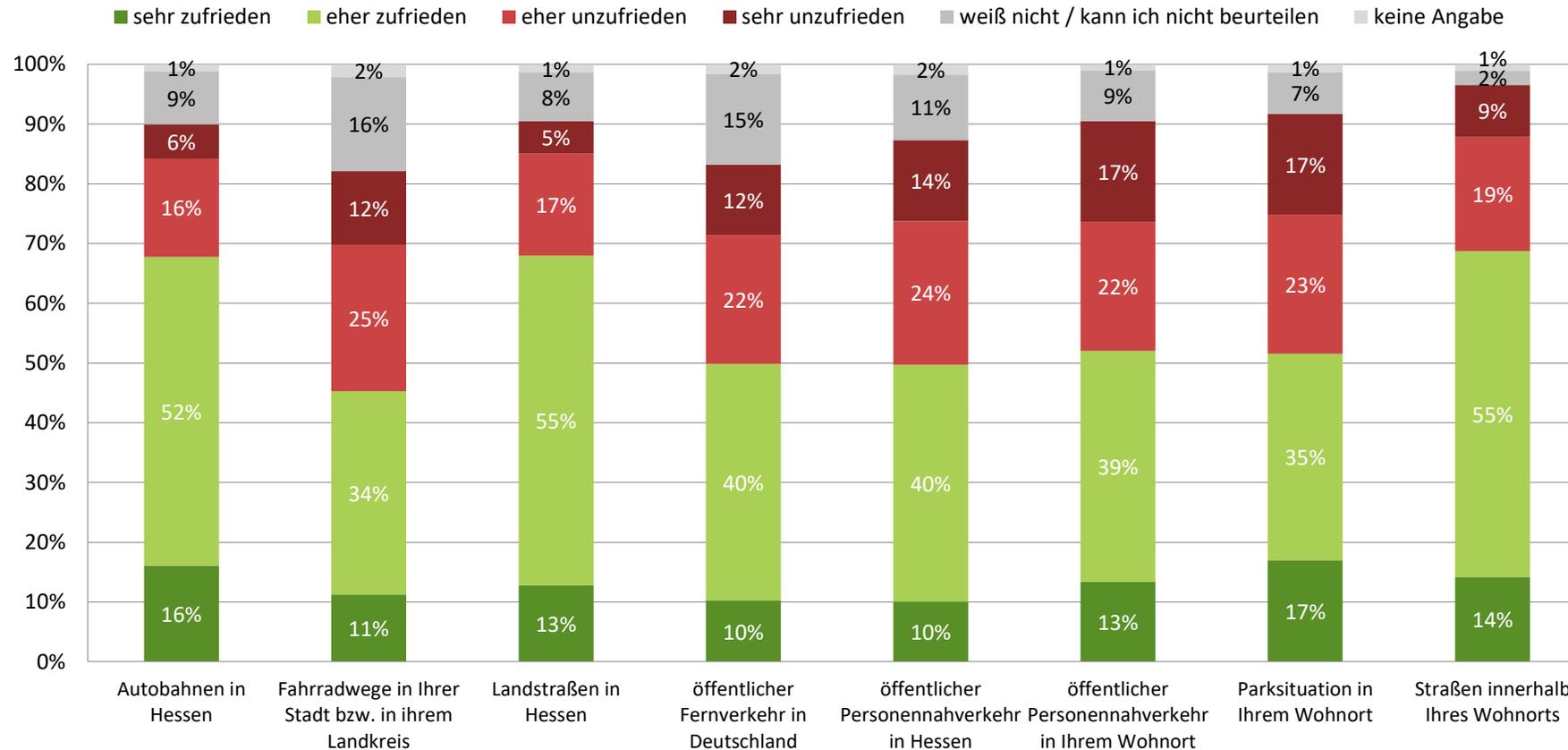
Ländlich lebende Befragte geben häufiger als städtisch lebende Befragte an, aktuell nicht erwerbstätig zu sein (32 zu 25 %). Außerdem geben ländlich lebende Befragte häufiger an, mit dem eigenen Auto zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen (49 zu 41 %). Dagegen geben städtisch lebende Befragte jeweils häufiger an, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr (24 zu 13 %) oder das Fahrrad (17 zu 11 %) nutzen.

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich, um in die Innenstadt zu gelangen?



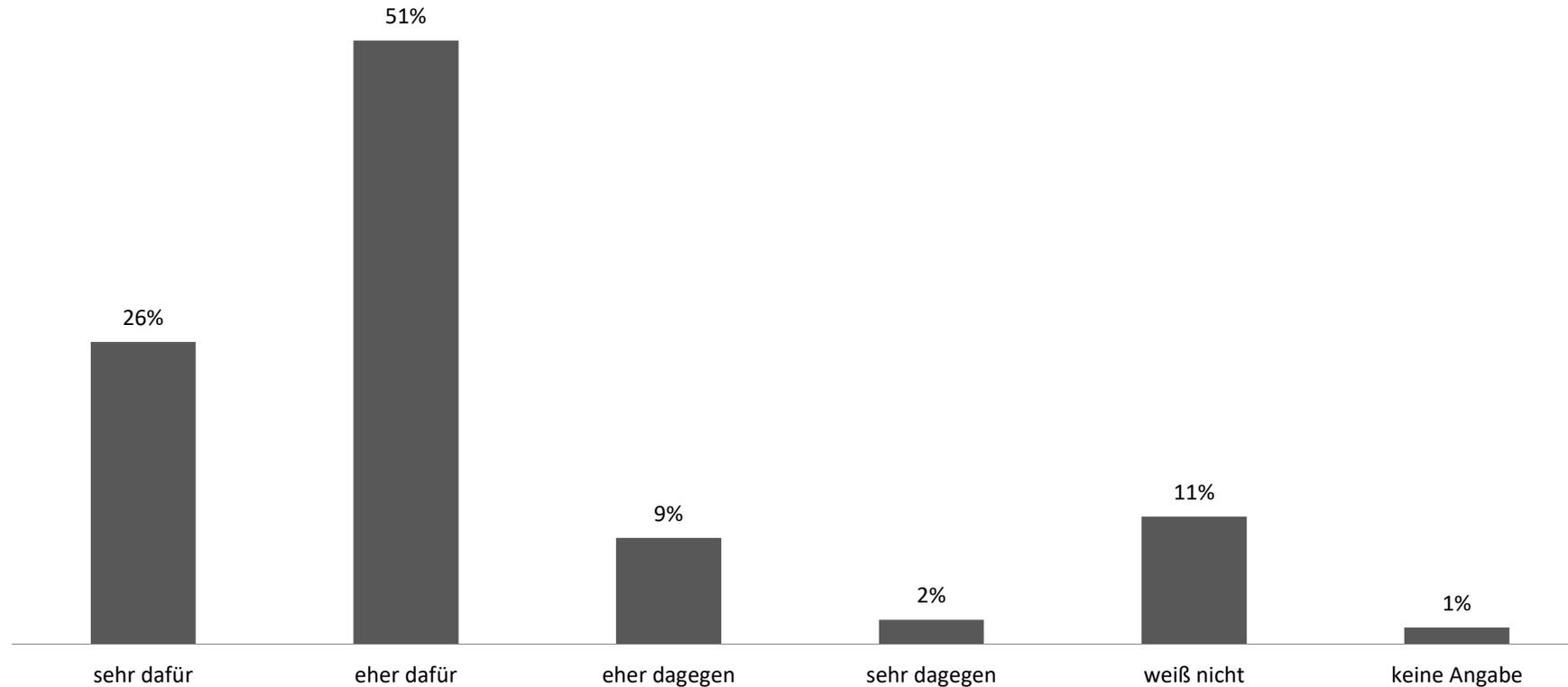
Ländlich lebende Befragte geben deutlich häufiger als städtisch lebende Befragte an, dass sie hauptsächlich das eigene Auto nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen (63 zu 32 %). Städtisch lebende Befragte geben hingegen deutlich häufiger als ländlich lebende Befragte an, dass sie hauptsächlich den öffentlichen Personennahverkehr (33 zu 18 %) sowie das Fahrrad (14 zu 9 %) nutzen. Städtisch lebende Befragte geben deutlich häufiger als ländlich lebende Befragte an, dass sie keines der Verkehrsmittel nutzen bzw. in der Innenstadt wohnen (16 zu 5 %).

Wie zufrieden oder unzufrieden sind Sie alles in allem mit dem aktuellen Zustand der folgenden Verkehrsinfrastrukturen?



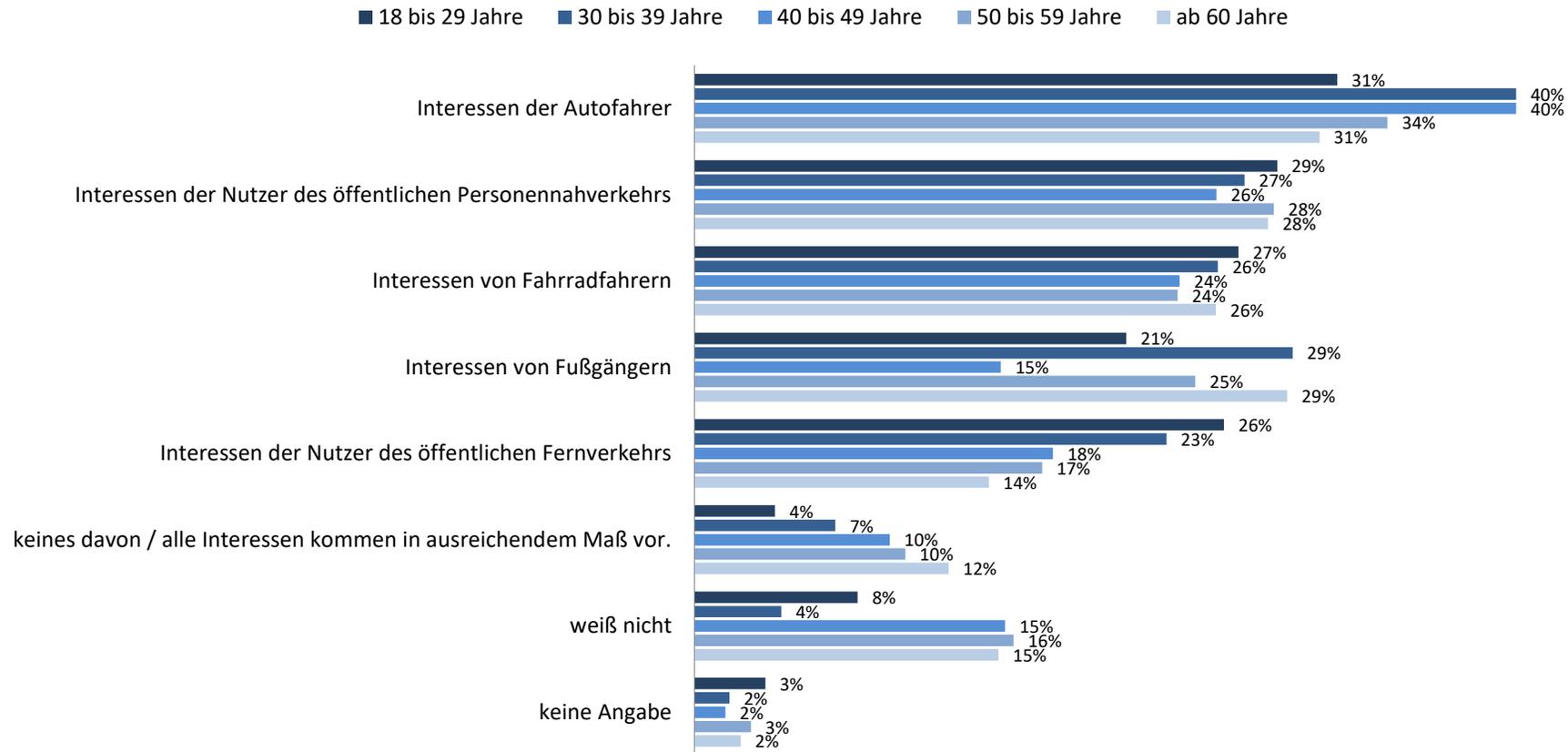
Am häufigsten sehr zufrieden sind die Befragten mit der Parksituation in ihrem Wohnort (17 %) und am seltensten mit dem öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (10 %). Am häufigsten sehr unzufrieden sind die Befragten mit dem öffentlichen Personennahverkehr und der Parksituation in ihrem Wohnort (je 17 %) und am seltensten mit den Landstraßen (5 %) und den Autobahnen (6 %) in Hessen. Mehrheitlich sind die Befragten mit sämtlichen Verkehrsinfrastrukturen zufrieden, wobei dieser Anteil bei den Fahrradwegen am geringsten ist (45 %, kumuliert) und bei den Autobahnen in Hessen (68 %, kumuliert) und den Straßen innerorts (69 %, kumuliert) am höchsten ist.

Wie stehen Sie allgemein zum Bau von Ortsumgehungsstraßen in Hessen?



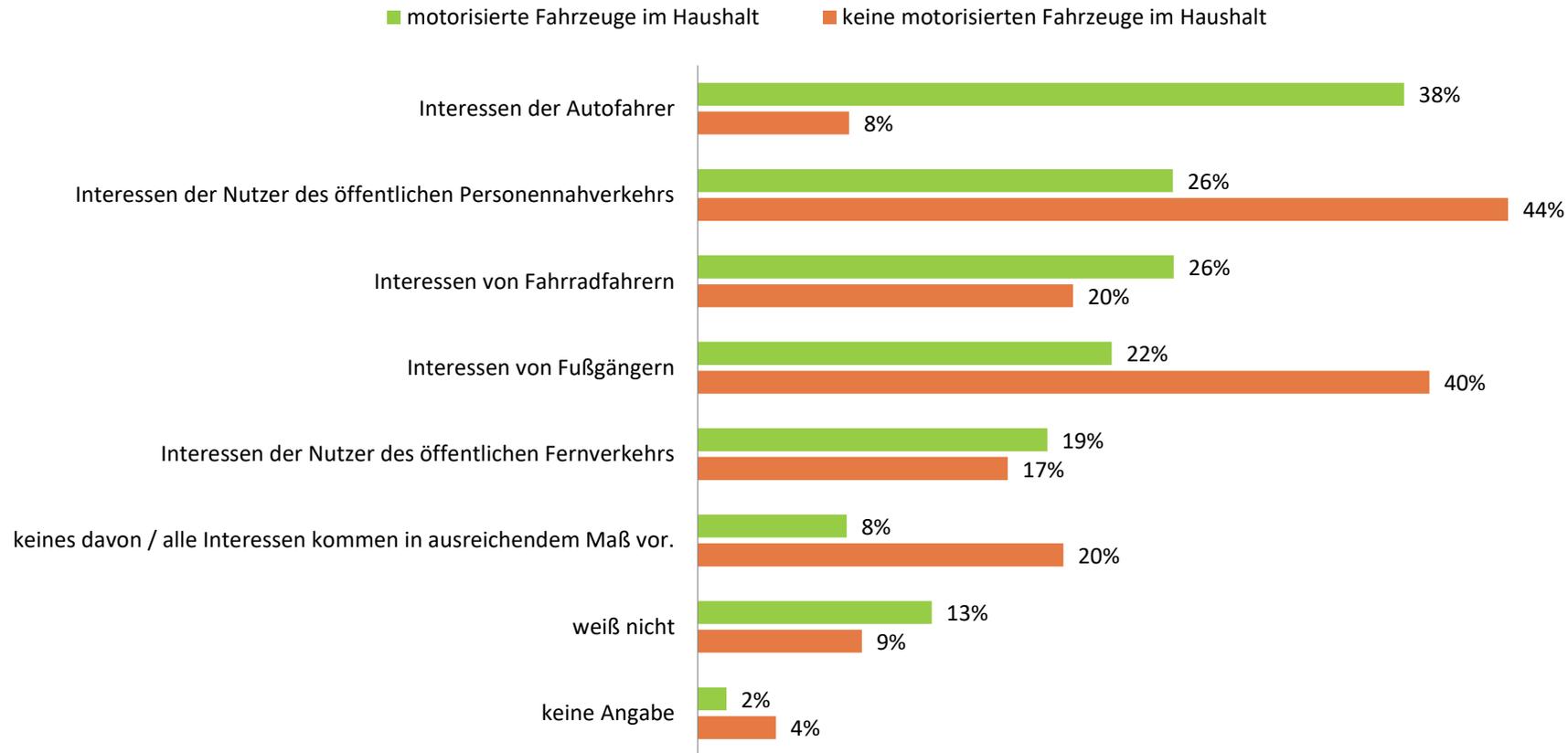
Während 51 Prozent der Befragten eher und 26 Prozent sehr für Bau von Ortsumgehungsstraßen in Hessen sind, sind neun Prozent eher und zwei Prozent sehr dagegen. Eine deutliche Mehrheit von 77 Prozent (kumuliert) der Befragten spricht sich folglich für den Bau von Ortsumgehungsstraßen in Hessen aus. Elf Prozent wissen keine Antwort und ein Prozent macht hier keine Angabe.

Aktuell wird in Deutschland viel über die „Verkehrswende“ diskutiert. Welche Interessen kommen Ihrer Ansicht nach bei dieser Diskussion zu kurz?



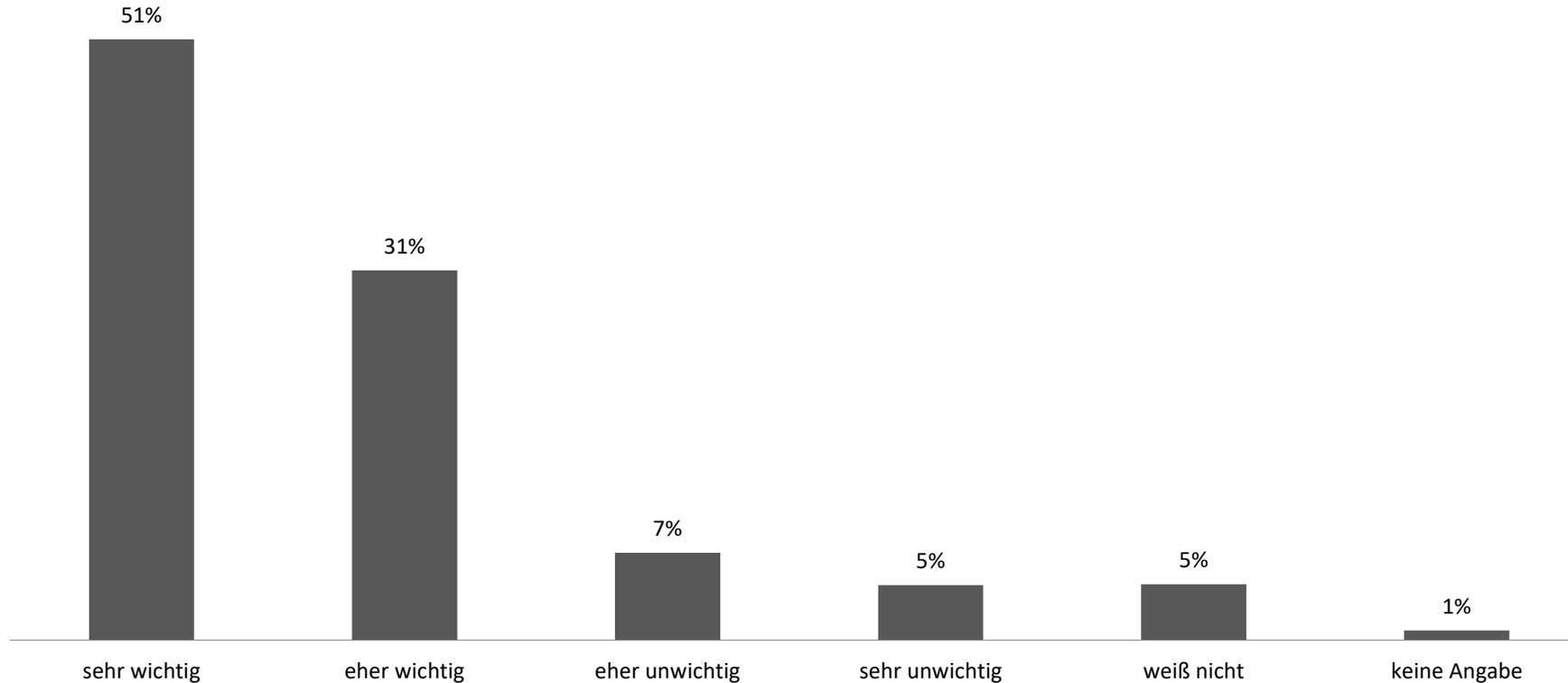
Befragte zwischen 30 und 49 Jahren geben häufiger als die anderen Befragten an, dass die Interessen der Autofahrer in der Diskussion um die „Verkehrswende“ in Deutschland zu kurz kommen (je 40 zu 31 – 34 %). Befragte zwischen 18 und 29 Jahren (21 %) sowie die 40- bis 49-Jährigen (15 %) geben seltener als die anderen Befragten (25 – 29 %) an, dass die Interessen von Fußgängern zu kurz kommen. Mit dem zunehmenden Alter sinkt der Anteil an Befragten, welche angeben, dass die Interessen der Nutzer des öffentlichen Fernverkehrs zu kurz kommen, von 26 bis auf 14 Prozent. Umgekehrt verhält sich der Alterstrend bei denen, die angeben, dass alle Interesse in ausreichendem Maße vorkommen (von 4 auf 12 %). Befragte ab 40 Jahren wissen häufiger als die jüngeren Befragten keine Antwort (15 – 16 zu 4 bzw. 8 %).

Aktuell wird in Deutschland viel über die „Verkehrswende“ diskutiert. Welche Interessen kommen Ihrer Ansicht nach bei dieser Diskussion zu kurz?



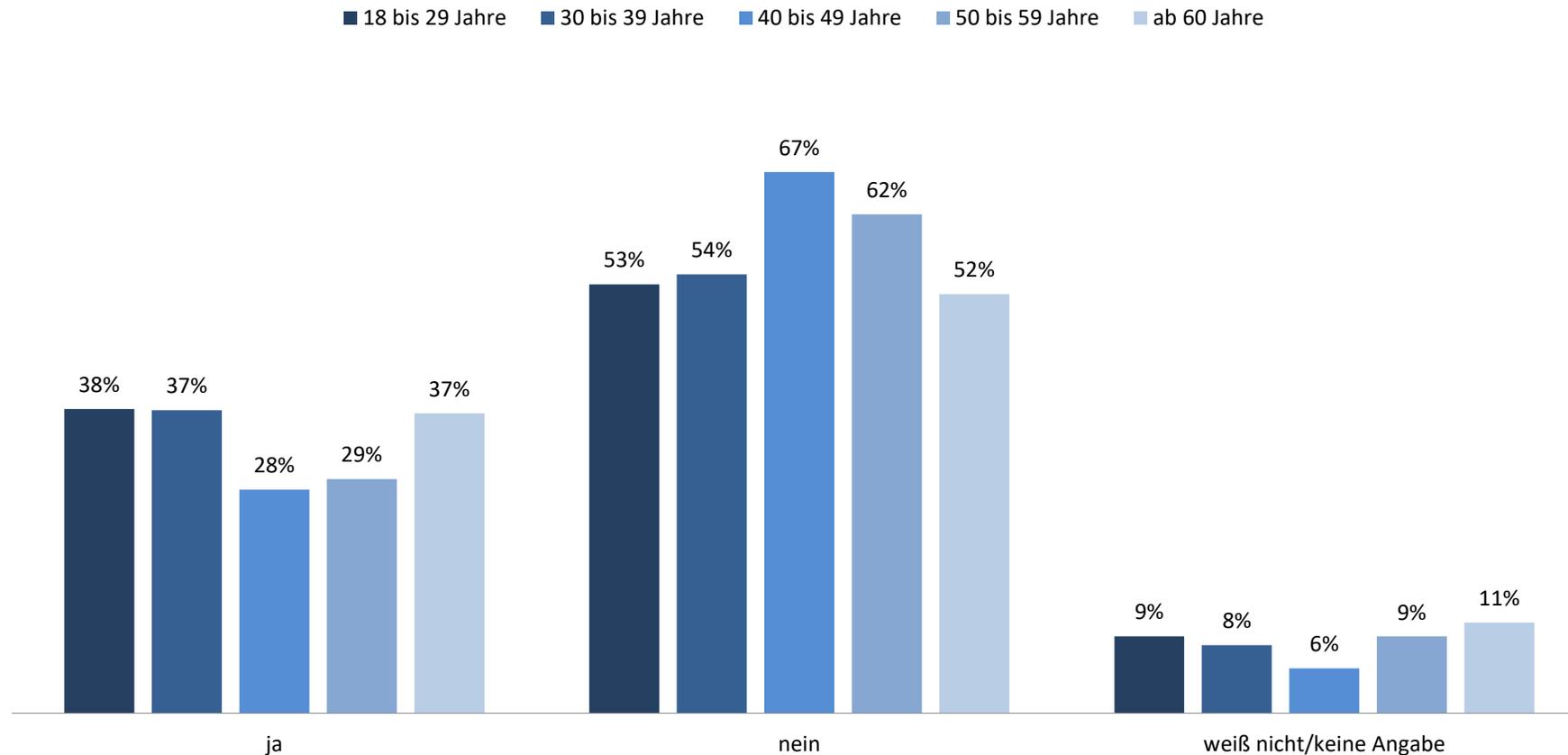
Befragte, die keine motorisierten Fahrzeuge im Haushalt haben, geben deutlich häufiger als diejenigen mit motorisierten Fahrzeugen an, dass die Interessen der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (44 zu 26 %) sowie diese von Fußgängern (40 zu 22 %) in der Diskussion um die „Verkehrswende“ in Deutschland zu kurz kommen. Außerdem geben diese auch deutlich häufiger an, dass alle Interessen in ausreichendem Maß vorkommen (20 zu 8 %). Befragte mit motorisierten Fahrzeugen geben deutlich häufiger als diejenigen ohne solche im Haushalt an, dass die Interessen der Autofahrer zu kurz kommen (38 zu 8 %).

Alles in allem: Wie wichtig oder unwichtig finden Sie den Flughafen Frankfurt a.M. für die Verkehrsinfrastruktur Hessens?



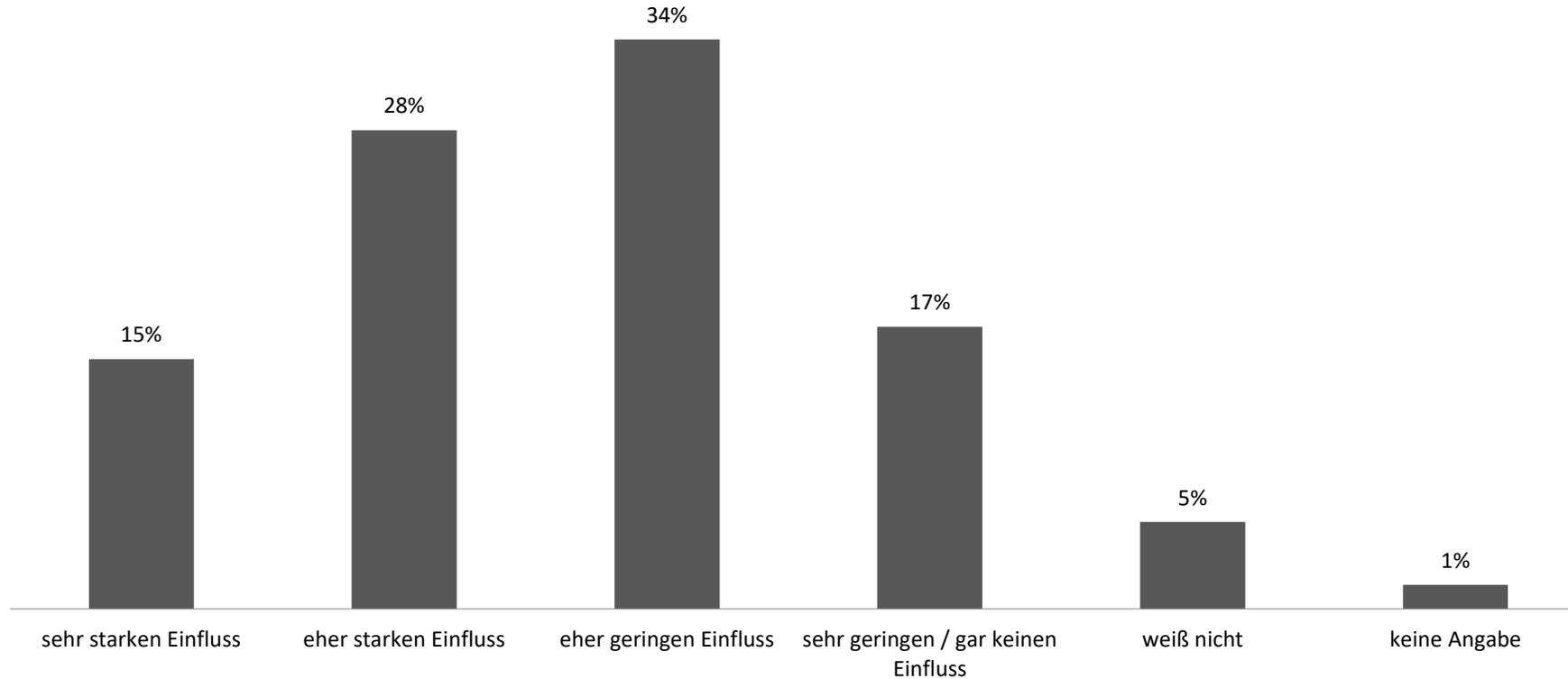
Die absolute Mehrheit von 51 Prozent der Befragten gibt an, dass sie den Flughafen Frankfurt a.M. für die Verkehrsinfrastruktur Hessens als sehr wichtig ansehen. Weitere 31 Prozent geben an, dass sie diesen eher für wichtig ansehen. Insgesamt geben 82 Prozent (kumuliert) der Befragten an, dass sie diesen als wichtig ansehen. Dagegen geben lediglich zwölf Prozent (kumuliert) der Befragten an, dass sie diesen für unwichtig ansehen. Fünf Prozent geben an, dass sie es nicht wissen, und ein Prozent möchte dazu keine Angabe machen.

Finden Sie die CO2-Steuer notwendig?



Auch wenn sämtliche Altersklassen die CO2-Steuer jeweils absolut-mehrheitlich nicht notwendig finden, geben dies Befragte zwischen 40 und 59 Jahren häufiger als die anderen Befragten an (67 bzw. 62 zu 52 – 54 %).

Welchen Einfluss hat Ihrer Ansicht nach die deutsche Politik auf die Verhinderung des Klimawandels?



Die relative Mehrheit von 34 Prozent der Befragten gibt an, dass die deutsche Politik eher einen geringen Einfluss auf die Verhinderung des Klimawandels hat. Weitere 17 Prozent der Befragten glauben, dass die deutsche Politik einen sehr geringen oder gar keinen Einfluss auf die Verhinderung des Klimawandels hat. Insgesamt glauben demnach 51 Prozent (kumuliert) der Befragten daran, dass die deutsche Politik lediglich einen geringen bzw. gar keinen Einfluss auf die Verhinderung des Klimawandels hat. Dagegen glauben 28 Prozent der Befragten, dass die deutsche Politik eher einen starken Einfluss darauf hat und weitere 15 Prozent an einen sehr starken Einfluss (43 %, kumuliert). Fünf Prozent wissen keine Antwort und ein Prozent macht hier keine Angabe.

Fazit

- Das eindeutig wichtigste Verkehrsmittel für die Bürger in Hessen ist das Auto
- Die Interessen der Autofahrer müssen nach dem Willen der Bürger in der hessischen Verkehrspolitik stärker berücksichtigt werden
- Der ÖPNV muss nach dem Willen der Bürger mehr staatliche Investitionen als bisher erhalten
- Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird durch die momentane Verkehrspolitik einseitig gegenüber dem Auto favorisiert, spielt aber für die Bürger nicht die entscheidende Rolle, um zum Beispiel zur Arbeit oder in die Innenstädte zu gelangen
- Der Flughafen Frankfurt hat nach Ansicht der meisten Bürger eine sehr hohe Bedeutung für die Wirtschaft und das Leben in Hessen
- Eine Mehrheit der Bürger in Hessen hält die CO₂-Steuer nicht für notwendig

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Mobilität, Ungleichheiten und Verkehrswende

Dr. Giulio Mattioli

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



Meine These (in aller Kürze)

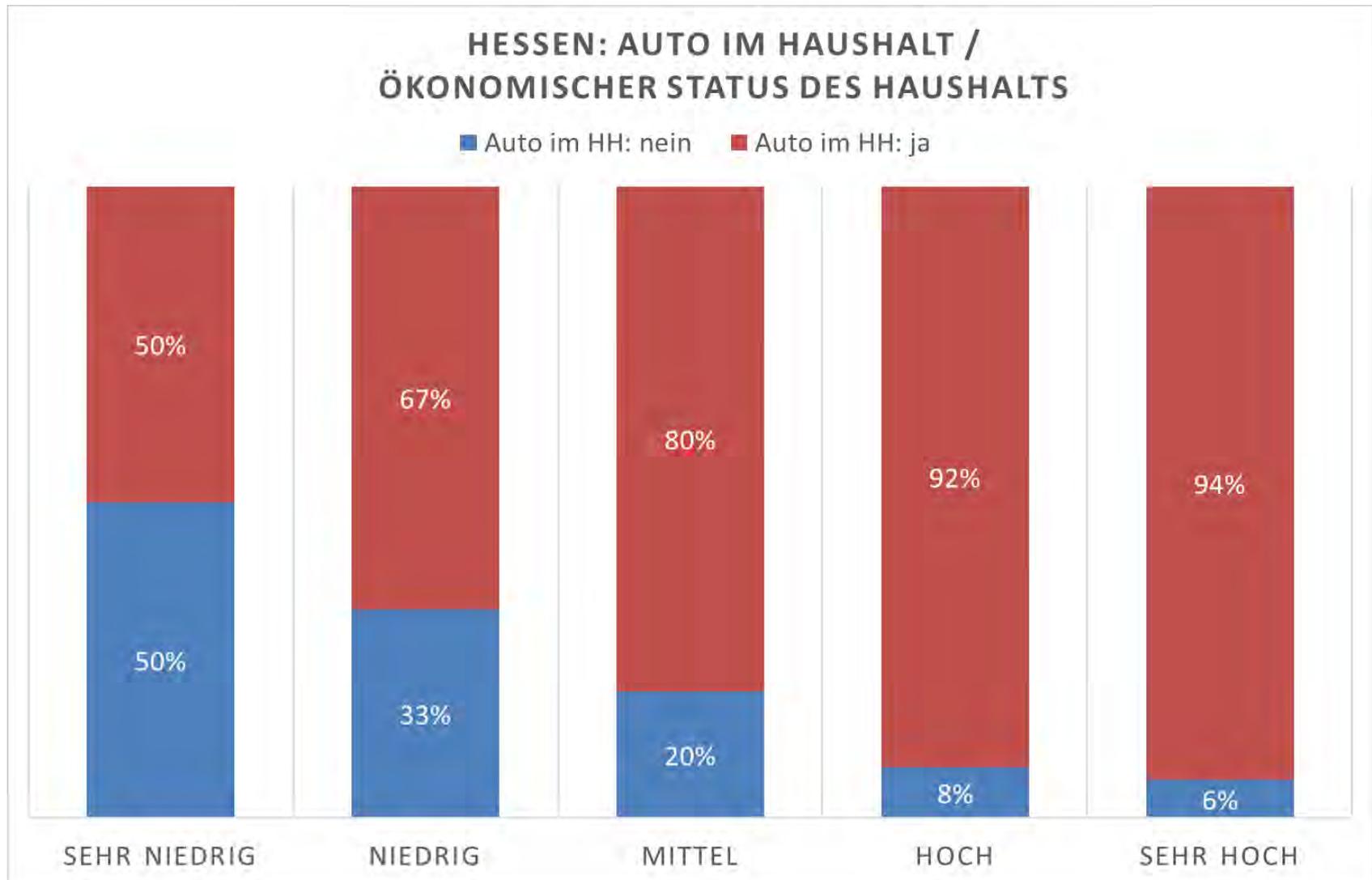
- Es gibt **verschiedene Arten von Ungleichheiten**, die in Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr stehen
- Wir leben in einer 'autoabhängigen' Gesellschaft, in der die **meisten dieser Ungleichheiten** (auf die eine oder andere Weise) **mit dem Auto zu tun haben**
- Die Auswirkungen von notwendigen Maßnahmen für eine Verkehrswende auf diese Ungleichheiten sind vielfältig und widersprüchlich...
- ...aber in der öffentlichen und politischen Debatte **werden einige dieser Ungleichheiten hervorgehoben, während andere übersehen** werden...
- Dies **führt tendenziell zu Ungerechtigkeit**

4 Dimensionen der “Transport Poverty”

Dimension	Definition	Beziehung zum Auto
<i>‘Mobility poverty’</i>	Unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln	‘Autoabhängigkeit’ = wenn Alternativen zum Auto nicht verfügbar / zweckmäßig sind → fehlender Zugang zum Auto führt zu eingeschränkter Mobilität / Erreichbarkeit
<i>‘Transport affordability’</i>	Unfähigkeit, die Kosten für die Mobilität zu tragen	→ Haushalte mit niedrigem Einkommen stehen unter dem Druck, Autos besitzen und nutzen zu müssen - obwohl es viel kostet
<i>‘Accessibility poverty’</i>	Schwierigkeiten beim Erreichen wichtiger Aktivitäten und Dienstleistungen	→ Ausweitung der Aktionsräume: Es kann schwierig sein, wichtige Aktivitäten innerhalb eines angemessenen Zeit- und Kostenrahmens zu erreichen (ob mit oder ohne Auto)
<i>‘Exposure to transport externalities’</i>	Belastung durch die negativen Auswirkungen des Verkehrssystems	→ Die meisten negativen Auswirkungen des Verkehrssystems (z.B. Schadstoffe, Lärm) haben mit dem Auto zu tun

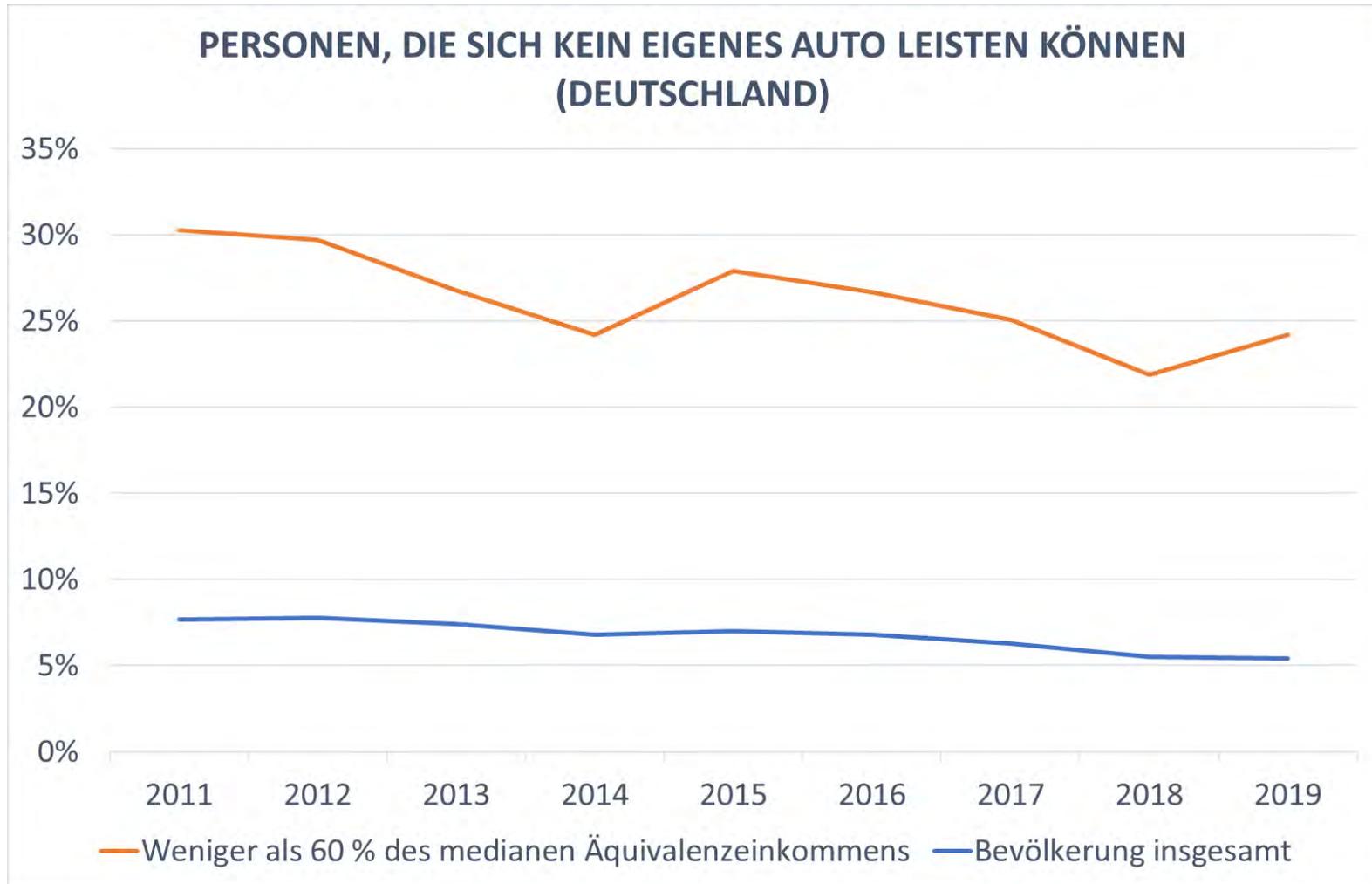
(auf Basis von Lucas et al. 2016; Mattioli, 2021)

1. 'Mobility Poverty' – unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln



(auf Basis von MiD 2017 Daten)

1. 'Mobility Poverty' – unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln



(auf Basis von EU-SILC Daten

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ILC_MDDU05_custom_1365725/)

1. 'Mobility Poverty' – unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln

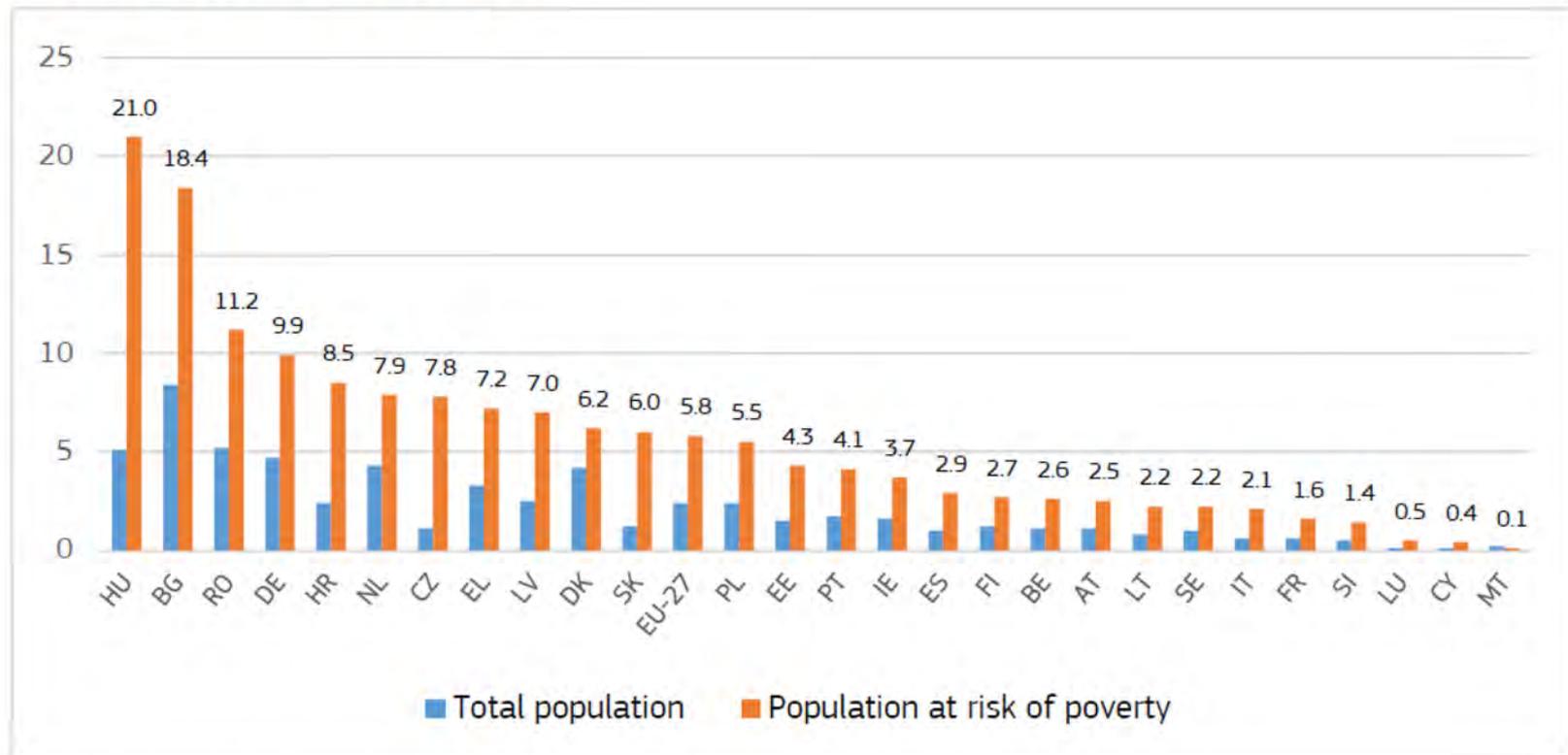
- Das **Auto bietet einen besseren Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten** als andere Verkehrsmittel – was sich negativ auf die Beschäftigungschancen von Menschen ohne Auto auswirkt (Bastiaanssen et al., 2020)
- **Der fehlende Zugang zu Autos schränkt die Teilnahme an sozialen Aktivitäten** und den Kontakt zu Verwandten ein (Morris et al., 2020; Rubin & Bertolini, 2016)
- Jedoch: **räumlich sehr unterschiedlich.**
In dünner besiedelten Gebieten (Mattioli, 2013):
 1. Anteil der Haushalte ohne Auto sinkt
 2. Ältere Menschen, Singles und Arbeitslose sind stärker unter den Autolosen vertreten
 3. Größere Kluft zwischen Haushalten mit / ohne Auto in Bezug auf Mobilität
 4. Größere Kluft zwischen Haushalten mit / ohne Auto in Bezug auf Erreichbarkeit

2. 'Transport Affordability' – Autos

- In autoabhängigen Gebieten **stehen Haushalte mit niedrigem Einkommen unter dem Druck, ein Auto besitzen und nutzen zu müssen – obwohl es viel kostet**
- Sie müssen **abwägen, ob sie weniger fahren oder ihre Ausgaben in anderen Bereichen reduzieren**
- **“Zwangsmotorisierte”** in Deutschland (Mattioli, 2017):
 - 5% der deutschen Haushalte (10% im untersten Einkommensquintil)
 - 7% in ländlichen Gebieten vs. nur 3% in städtischen Gebieten
 - weisen ein hohes Maß an sozialer Ausgrenzung, materieller Deprivation, wirtschaftlicher Belastung, Verschuldung und ‚Energiearmut‘ auf
 - nicht die ‘typischen Armen’ – z.B. viele sind ‘working poor’
- Sie haben **Schwierigkeiten, mit steigenden Kraftstoffpreisen umzugehen – geringere Preiselastizität der Nachfrage** (Mattioli et al., 2018)

2. 'Transport Affordability' – ÖPNV

Figure 12a: Persons who cannot afford regular use of public transport, by income group, EU countries, 2014 (%)



Source: Eurostat, own elaboration based on Eurostat, Table, ilc_mdes13a, February 2020.

(Baptista & Marlier, 2020)

2. 'Transport Affordability' – ÖPNV

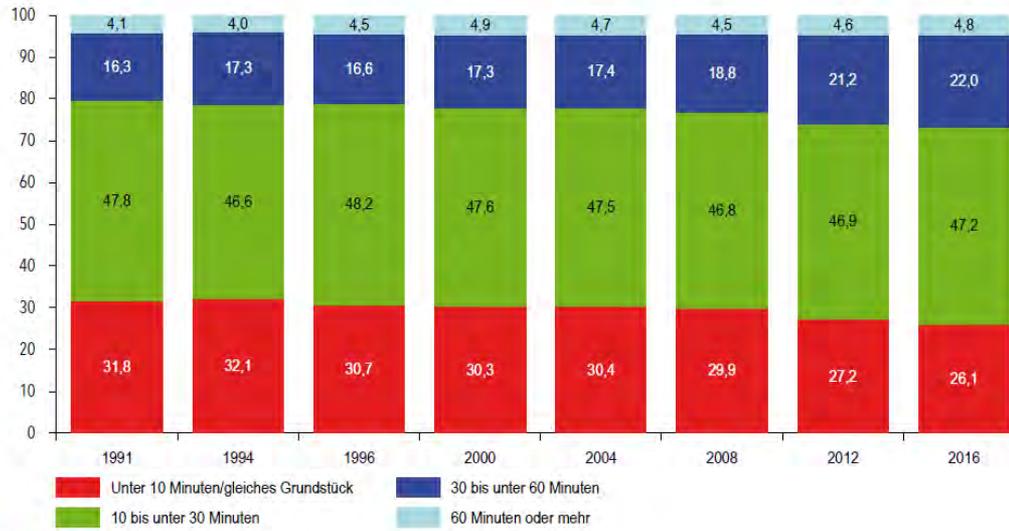
- **Mögliche Gründe dafür**, dass Menschen mit geringem Einkommen in Deutschland den ÖPNV unbezahlbar finden:
 - Die Fahrpreise für den ÖPNV sind seit den 1990er Jahren schneller gestiegen als die anderer Güter (Frey et al., 2020)
 - Das Entstehen von neuen Verkehrsverbänden hat die Fahrpreise in die Höhe getrieben (1990-2015): +15% Hamburg, +46% München, +33% Rhein-Ruhr (inflationsbereinigt) (Buehler et al., 2019)
 - Probleme mit Sozialtickets (Daubitz, 2014; 2017):
 - oft teurer als die Summe für Mobilität in Hartz-IV
 - “working poor” sind nicht anspruchsberechtigt
 - Manche verzichten auf das Sozialticket und nutzen (teurere) Einzelfahrscheine, gehen zu Fuß oder nutzen das Fahrrad, verzichten ganz auf Fahrten oder sparen an anderen Notwendigkeiten (Daubitz, 2014; 2017)

3. Mobilität und Zeitarmut

- Wenn Menschen **so lange unterwegs sind, dass sie dadurch andere wichtige Aktivitäten vernachlässigen**
- In der Regel wegen **(langen) Wegen zur Arbeit mit motorisierten Verkehrsmitteln**
- **Zahlreiche negative Auswirkungen:** weniger Zeit für wertvolle Aktivitäten, weniger Hilfe von Freunden und Familie, höheres Trennungsrisiko, weniger Kinder, Gesundheitsprobleme
- Es betrifft überwiegend **Gruppen, die in anderer Hinsicht nicht als “sozial ausgegrenzt” gelten:** Männer, Vollzeitbeschäftigte, Singles / ohne Kinder, mit höherem Einkommen und Bildungsniveau (**“work rich but time poor”**)
- Können auch betroffen sein: Beschäftigte ohne Auto, die in großen Ballungsräumen mit den ÖPNV zur Arbeit fahren (Mattioli, 2014)

3. Mobilität und Zeitarmut

Abbildung 1: Zeitaufwand für das Pendeln zur Arbeitsstätte (einfache Strecke) in Deutschland von 1991 bis 2016 (in %)



Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen.

(Rüger et al., 2018)

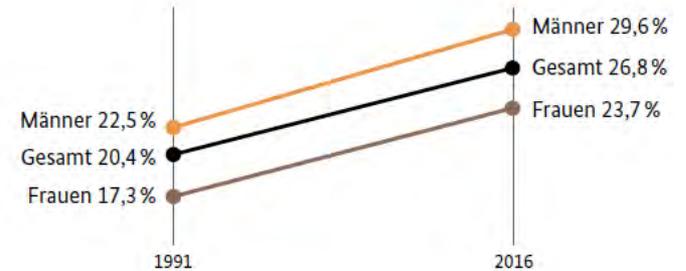


Abb. 1: Der Anteil der Erwerbstätigen, die 30 Minuten oder länger für den einfachen Weg zur Arbeit benötigen, ist zwischen 1991 und 2016 deutlich angestiegen.
Daten: Mikrozensus

(BiB, 2018)

4. Belastung durch (verkehrsbedingte) Luftschadstoffe

- Sowohl die positiven als auch die **negativen Auswirkungen von Mobilität und Verkehr sind ungleichmäßig verteilt**
- Dies sind **nicht nur Umweltprobleme / Probleme der öffentlichen Gesundheit, sondern auch soziale Probleme** (auch wenn diese in der Regel nicht als solche gesehen werden)
- Umweltbundesamt: **“Menschen mit niedrigen Einkommen sind tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen als sozial besser Gestellte“** (Frey et al., 2020)
- **Am stärksten belastet sind oft Personen ohne Auto und einkommensschwache, städtische Haushalte, die:**
 - in der Nähe von stark befahrenen Straßen wohnen (wo Wohnraum bezahlbar ist)
 - am wenigsten zu dem Problem beitragen
 - auch in anderen Dimensionen der ‚Mobilitätsarmut‘ benachteiligt sind

4. Belastung durch (verkehrsbedingte) Luftschadstoffe

- Sozioökonomische Benachteiligung und Belastung durch PM10 in Dortmund (Flacke et al., 2016)

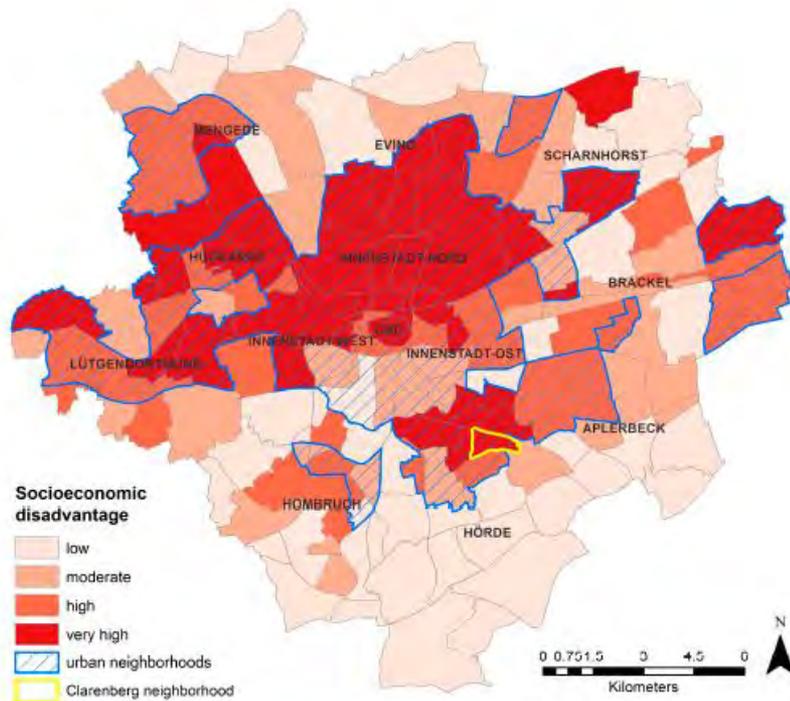
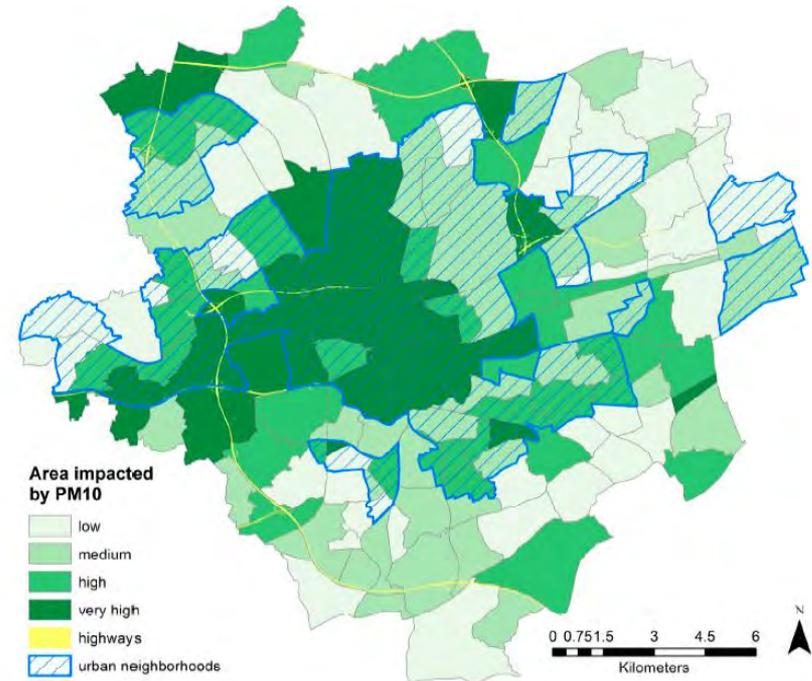


Figure 2. Proportion of socioeconomically-disadvantaged residents per neighborhood.



(c) PM₁₀

- Wie würde sich die **Einführung einer City-Maut auf Haushalte mit geringem Einkommen auswirken?**
 1. Einige einkommensschwache Menschen sind auf das Auto angewiesen, um zur Arbeit zu kommen, und geben bereits (zu) viel für das Autofahren aus; sie werden noch mehr ausgeben müssen (‚**transport affordability**‘)
 2. ...gleichzeitig haben viele Menschen mit geringem Einkommen überhaupt kein Auto, so dass sie nicht betroffen sind - und vielleicht sogar von einer Umverteilung der Einnahmen profitieren können (‚**mobility poverty**‘)
 3. ...es ist gewünscht, dass einige vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, aber das kann die Dauer des Arbeitsweges verlängern (‚**time poverty**‘)
 4. Einkommensschwache Gruppen sind am stärksten von Luftschadstoffen betroffen und würden am meisten von der Verbesserung der Luftqualität profitieren (‚**exposure to externalities**‘)

Fazit: Auf dem Weg zu einer besseren Debatte?

DIE DERZEITIGE DEBATTE

- *Selektiv*: einige Ungleichheitsdimensionen werden bevorzugt
- "ökologische" vs. "soziale" Fragen
- „Wer sind die "Gewinner und Verlierer" von verkehrspolitischen Maßnahmen?“

EINE BESSERE DEBATTE

- *Ganzheitlich*: Berücksichtigung aller Dimensionen der Ungleichheit
- Anerkennen, dass 'Umweltprobleme' auch Probleme der sozialen Gerechtigkeit sind
- Nicht die Annahme treffen, dass der Status quo gerecht ist

Vielen Dank!



giulio.mattioli@tu-dortmund.de



[@giulio_mattioli](https://twitter.com/giulio_mattioli)



www.tu-dortmund.de



- Baptista, I., & Marlier, E. (2020). *Access to essential services for people on low incomes in Europe. An analysis of policies in 35 countries*. European Commission / European Social Policy Network, Brussels.
- Bastiaanssen, J., Johnson, D., & Lucas, K. (2020). Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews*, 40(5), 607-628.
- Buehler, R., Pucher, J., & Dümmler, O. (2019). Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland. *International Journal of Sustainable Transportation*, 13(1), 36-50.
- BiB - Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2018). *Pendelnmobilität in Deutschland. Potenziale nutzen – Belastungen reduzieren*. BiB Policy Brief, Oktober 2018.
- Daubitz, S. (2014). Die „Captives“ sind die eigentlichen Mobilitätsponierer. Zum Innovationspotential einer marginalisierten Bevölkerungsgruppe. In Schwedes, O. (Ed.). *Öffentliche Mobilität*. Springer VS, Wiesbaden.
- Daubitz, S. (2017). Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In Wilde et al. (Eds.). *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*. Springer VS, Wiesbaden.
- Flacke, J., Schüle, S. A., Köckler, H., & Bolte, G. (2016). Mapping environmental inequalities relevant for health for informing urban planning interventions—A case study in the city of Dortmund, Germany. *International journal of environmental research and public health*, 13(7), 711.
- Frey, K., Burger, A., Dziekan, K., Bunge, C., & Lünenbürger, B. (2020). *Verkehrswende für Alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität*. Umweltbundesamt.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*. 169(6), pp. 353-365.
- Mattioli, G. (2013). *Where sustainable transport and social exclusion meet: Households without cars and car dependence in Germany and Great Britain* (Doctoral dissertation, PhD thesis, University of Milan-Bicocca).
- Mattioli, G. (2014). Where sustainable transport and social exclusion meet: households without cars and car dependence in Great Britain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 379-400.
- Mattioli, G. (2017). "Forced car ownership" in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160.
- Mattioli, G., Wadud, Z., & Lucas, K. (2018). Vulnerability to fuel price increases in the UK: A household level analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 227-242.
- Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: a European perspective. In: Pereira, R.H., & Boisjoly, G. (Eds.) *Social Issues in Transport Planning*, Elsevier.
- Morris, E. A., Blumenberg, E., & Guerra, E. (2020). Does lacking a car put the brakes on activity participation? Private vehicle access and access to opportunities among low-income adults. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 136, 375-397
- Rubin, O., & Bertolini, L. (2016). Social and environmental sustainability of travelling within family networks. *Transport Policy*, 52, 72-80..
- Rüger, H., Skora, T., Linde, M., Sulak, H., & Waibel, S. (2018). *Vereinbarkeit von beruflicher Pendel-mobilität mit Familie in Deutschland – Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden*. Staat und Wirtschaft Hessen, 2/2018, 37-45.

Mobilitätsbenachteiligung und Anforderungen an eine sozial verträgliche und ökologisch nachhaltige Mobilität

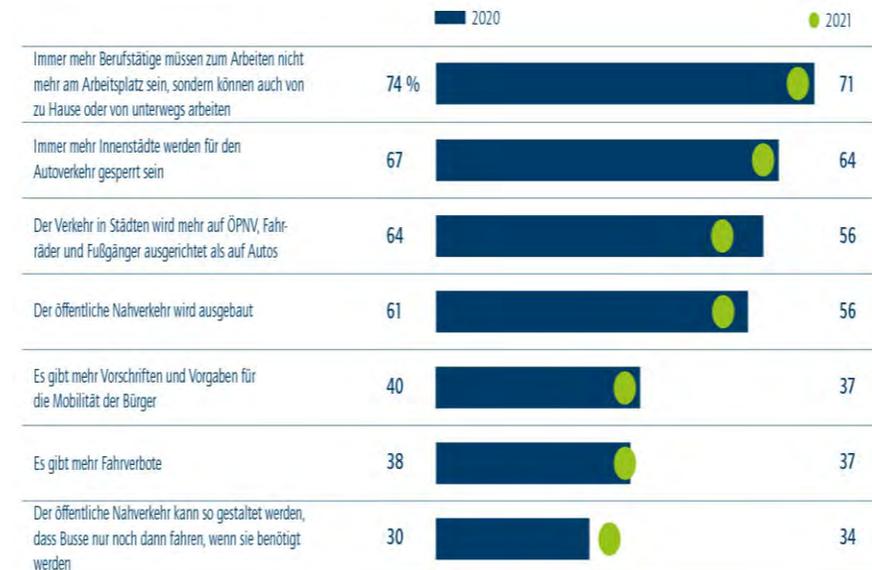
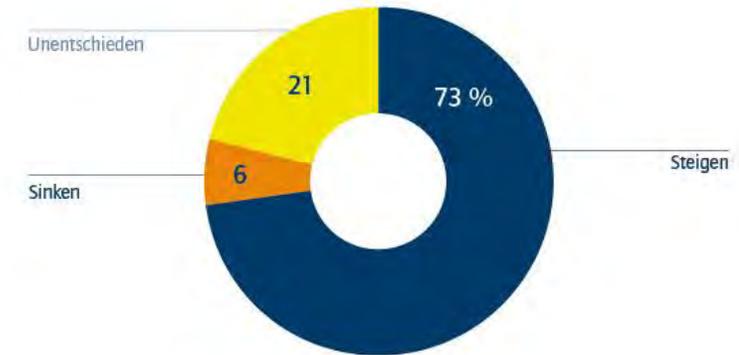
Vortrag im Themenblock 7 – Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe der Enquete-Kommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“, 09. Mai 2022

Dr. Kerstin Stark

Autoverkehr und Verkehrswende

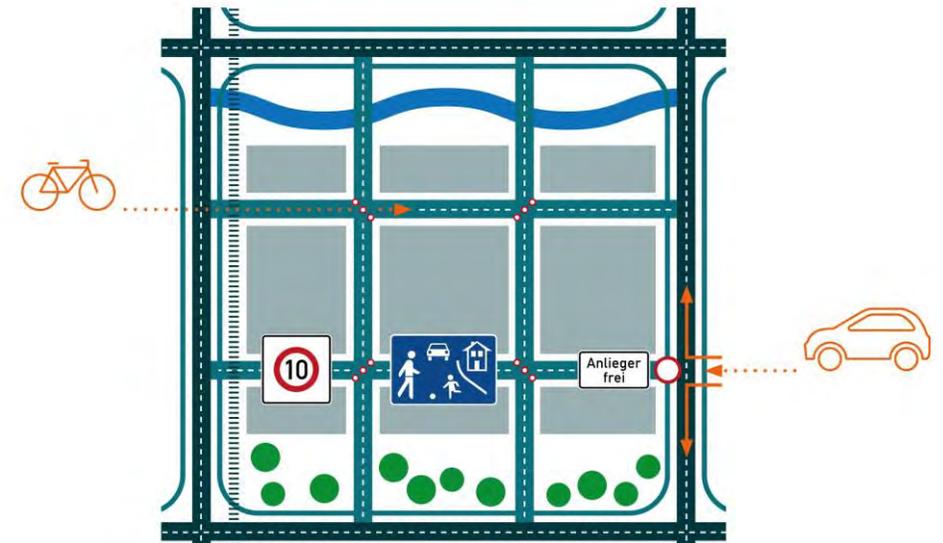
- Im Autoverkehr kommen soziale und ökologische Nachteile zusammen
- Ökologische Anforderungen an (Alltags-)Mobilität: Autoverkehr vermeiden, verlagern und verbessern; im Fokus: Dekarbonisierung, Antriebswende
- Treibstoffpreisentwicklung sowie Umwelt- und Klimapolitische Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und –verlagerung steigern Druck auf Autofahrer:innen

Frage: "Wenn Sie daran denken, wie sich die Angebote und Rahmenbedingungen für Mobilität in Zukunft verändern werden: Glauben Sie, dass dadurch die Kosten für die Verbraucher eher steigen oder eher sinken?"



Autoverkehr und Verkehrswende

- Elektromobilität (allein) keine Lösung: Reine Elektroautos (BEV) aktuell immer noch geringer Anteil (01/2022: Bestand 1,3%, Neuzulassungen 13,6%, kba); u. a. Vorbehalte aufgrund der hohen Anschaffungskosten
- Planerische Lösungsansätze: Gendersensible Raumentwicklung, 15 Minuten-Stadt (Moreno), Superblocks/Kiezblocks



Mobilitäts- benachteiligung und -Armut

- Soziale Anforderungen an die Verkehrswende noch immer im Hintergrund, nur punktuelle Aufmerksamkeit
- Soziale Anforderungen mehr als Erreichbarkeit und soziale Teilhabe für Einkommensschwache; z. B. auch relevant: soziale Teilhabe für Kinder und Ältere, Verkehrssicherheit (Vision Zero), öffentliche Gesundheit, Umweltgerechtigkeit etc.
- Begriff **Mobilitätsarmut** teilweise irreführend: Oft nicht verhinderte oder verminderte Mobilität das Problem, sondern ein Zuviel

Wer ist von Mobilitäts- benachteiligung betroffen?

- Vulnerable Gruppen für Mobilitätsbenachteiligung (MB), weil sie eher kein Auto nutzen: ethnische Minderheiten, Frauen, Ältere, Jugendliche, Behinderte und Einkommensschwache (Runge 2005; Dangschat und Segert 2011)
- Ein Zuviel an Mobilität als Belastung durch ständiges Unterwegssein oder tägliches Pendeln, unabhängig vom sozioökonomischen Status (Cass et al. 2005, S. 548).
- „Überbeanspruchte Mobilitätsbenachteiligte“ (Stark 2021)

Benachteiligende Konstellationen

- Verschiedene Einflussfaktoren, die sich gegenseitig beeinflussen und verstärken können, daher Blick auf „benachteiligende Konstellationen“ (Stark 2021)
 - räumlich-zeitlicher Mobilitätsaufwand der Person
 - Handlungsprioritäten und Bedürfnisse, Einfluss durch weitere Personen (z. B. Partner:in, Kinder)
 - Vereinbarkeit von Aktivitäten/Verpflichtungen
 - Verfügbare Umgangsweisen und Ressourcen
- Beispiel anhand der Überbeanspruchten (Stark 2021)
 - Hoher Mobilitätsaufwand
 - Mehrere zu koordinierende Verpflichtungen an verschiedenen Orten und innerhalb bestimmter Zeitfenster
 - Mit ÖV schlecht erreichbare Wohn- und/oder Arbeitsstandorte

Konfliktpotenziale sozial verträgliche und ökologische Anforderungen

- sozial- und umweltpolitische Problemlagen werden oft nicht zusammen betrachtet, Problem auch die einseitige politische Aufmerksamkeit für technikorientierte Maßnahmen
- Öffentlicher Verkehr (ÖV) als Grundlage für sozialverträgliche und ökologisch nachhaltige Mobilität, aber: Angebot nicht überall und nicht für verschiedene Anforderungsprofile ausreichend ausgebaut,
- Stadt-/Land-Gefälle bzgl. Erreichbarkeit von Orten (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung)
- Neue Konflikte denkbar ausgehend von ungleicher Verteilung der Möglichkeit zum mobilen Arbeiten zwischen Branchen und Berufsfeldern
- Tendenz zur Optimierung der Alltagsorganisation und Effizienzsteigerung

Hindernisse für Vereinbarung sozialer und ökologischer Anforderungen sind u. a. ...

- Unzureichende Verkehrsinfrastruktur insb. bzgl. Verbindungs- und Angebotsqualität im ÖV und Radverkehr
- Autogerechte Verkehrs- und Stadtentwicklung insb. in Bezug auf die infrastrukturelle Anbindung von Gewerbe- und Wohngebieten und die Erhaltung von Autoabhängigkeit
- Mobilität als geteilte Aufgabe mit hohem Koordinierungsaufwand, z. B. innerhalb der Familie, unter Bedingung doppelter Berufstätigkeit
- Gesellschaftlich akzeptierte Standards und Normen bzgl. Wegen und Distanzen sowie bzgl. der Vereinbarkeit von Aktivitäten/Verpflichtungen (vgl. Bauhardt 1995 oder Rosa 2005)

Hindernisse adressieren, z. B. durch...

- Abbau der einseitigen Vergünstigungen für den Autoverkehr und Angebotsausbau von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr
- Bei Gewerbe- und Wohngebietsentwicklung auf „grüner Wiese“ für adäquate Anbindung an ÖV- und Radverkehrsnetze sorgen
- Mobilitätsangebote schaffen nicht nur für Einzelpersonen, sondern für gesamte (familiäre) Situation
- Entlastung der Alltagsorganisation z. B. durch kürzere Arbeitszeiten für geringeren Koordinierungsaufwand oder Modelle zur temporären Priorisierung anderer Verpflichtungen (z. B. Betreuungsverantwortung) gegenüber Erwerbsarbeit

Erkenntnisse

- Mobilitätsbenachteiligung ist nicht nur ein Zuwenig, sondern auch ein Zuviel
- Sie entsteht im Zusammenhang mit verschiedenen Einflussfaktoren, und ist abhängig von veränderlichen Bedingungen
- Die Vereinbarung sozialer und ökologischer Anforderungen an Mobilität ist möglich, sie ist eine Gestaltungs- und Aushandlungsaufgabe
- Integrierte Betrachtung von Menschen im Zusammenspiel mit Verkehrsangeboten, Raumplanung, Arbeitsbedingungen und gesellschaftlichen Normen
- Nicht nur Symptome bekämpfen, sondern die Frage verfolgen: Was ist eine sozial wünschenswerte Raum- und Verkehrsentwicklung, die ökologische Ziele gleichermaßen mitdenkt?

Anmerkungen zur Mobilität der Zukunft aus Sicht der Altersforschung

Frank Oswald

IAW Interdisziplinäre
Alterswissenschaft

Goethe-Universität Frankfurt am Main

Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

4. Diskussion

Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

These 1: Ausdehnung des Alterns (60-100) → Gestaltbarkeit, Vielfalt, Gleichzeitigkeit

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

These 2: Bekanntes (Barrieren/Walkability) und Neues (Bindung) als wirksam belegt

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

These 3: Neue Sicht auf Barrieren und Ambivalenz von Mobilitätsmotiven

4. Diskussion

Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

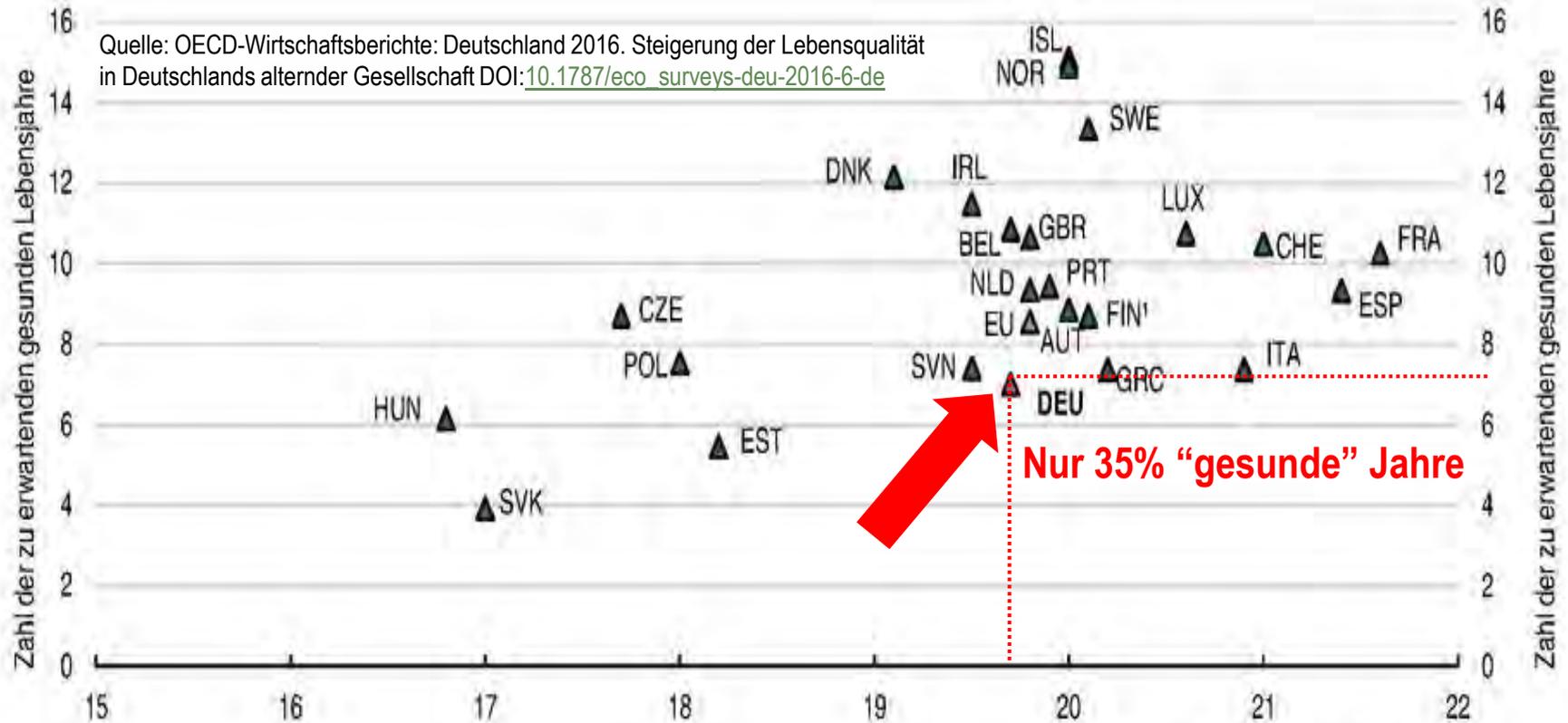
4. Diskussion

1. Zum Demographischen Wandel

- **Definition Demographischer Wandel: Immer mehr Alte & immer weniger Junge & immer höheres Lebensalter**
 - 😊 **Pro Tag steigt die Lebenserwartung zwischen fünf und sechs Stunden (pro Jahr um 3 Monate seit 160 Jahren)!**
 - 😊 **Die meisten der heute in Deutschland Lebenden werden ein sehr langes Leben (≥ 90 Jahre) haben; etwa die Hälfte der heute Neugeborenen wird 100 Jahre alt!**
 - 😞 **Die Zahl Pflegebedürftiger steigt an von ca. 4 Mio. (2019) auf ca. 6 Mio. (2050)**
- **Gewonnene Jahre = Gesunde Jahre?**
(DEAS, 2010 😊; DEAS, 2016 😐; OECD, 2016 😞)

1. Zum Demographischen Wandel

Restlebenserwartung und **erwartete, gesund verbrachte Lebensjahre** im Alter von 65 Jahren



Nur 35% "gesunde" Jahre

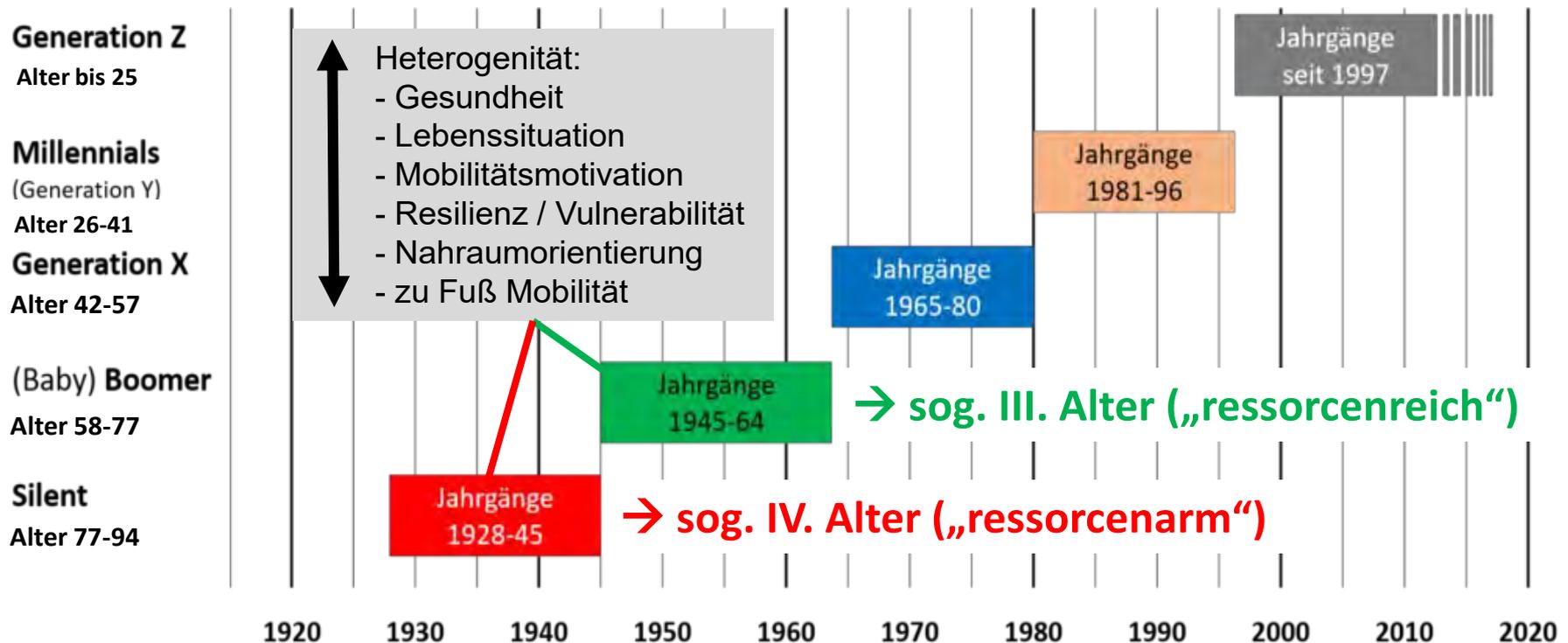
➤ Lebenserwartung ist kein Schicksal, sondern abhängig vom Kontext

☹ Mehr Demenz 65+, schlechtere Umwelt (Arbeit, Stress), aber auch

😊 Gestaltbarkeit: Gesundheitsprävention, Mobilität, Wohnen, Technik, ...

1. Zum Demographischen Wandel

Übersicht der verschiedenen Generationen im Jahr 2022



1. Zum Demographischen Wandel

Anleitungen zum Umgang mit der Problemlage (2020-2030)

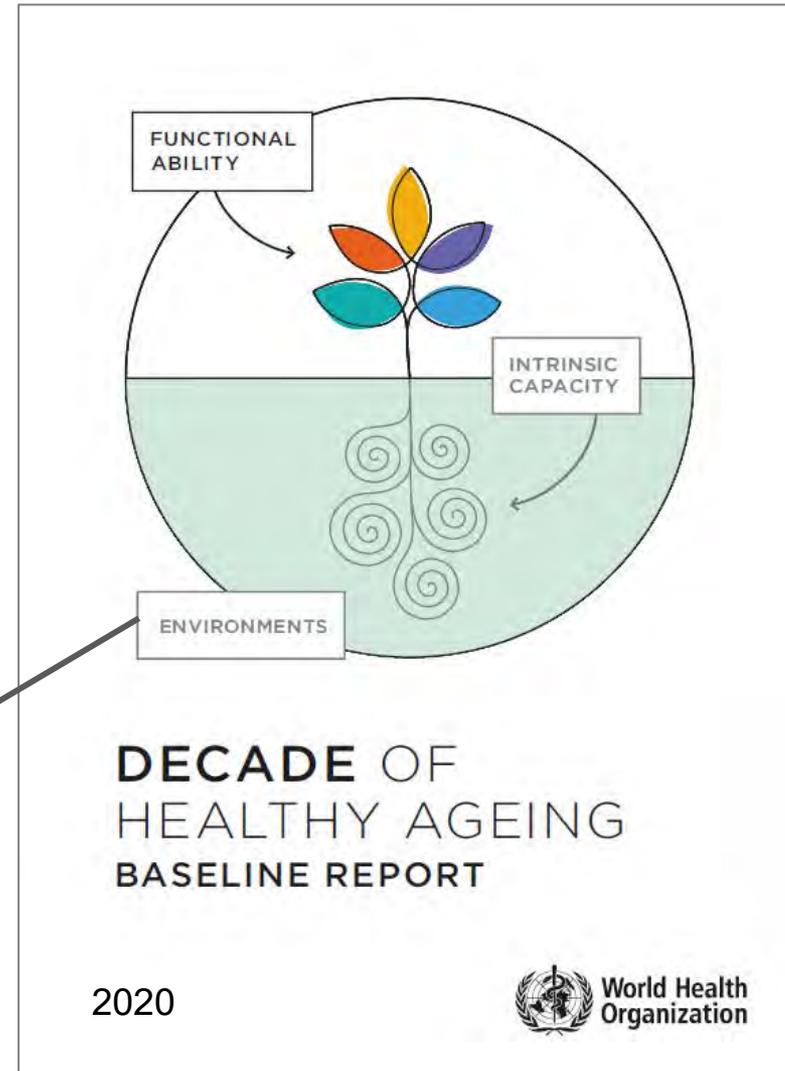
Drei Komponenten „Gesunden Alterns“

- **Intrinsische Kompetenz**
- **Funktionsfähigkeit**
- **Umwelten**

→ **Person X Umwelt**

ENVIRONMENTS

We need to work more at measuring and understanding how people interact with their environments



Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

4. Diskussion

2. Mobilität Älterer heute

- Häufigste Wohnform in Deutschland: privater Ein-oder Zwei-Personen-Haushalt (ca. 93% der 65+ / 85% der 80+)
- Hohe Standortkontinuität: Umzügen im Alter (65+) sind dreimal seltener als in allen anderen Altersgruppen; viele Umzüge finden im Nahraum statt (2/3 < 50 km)
- Nahmobilität: ca. 2/3 der Aktivitäten (65+) im Quartier / Aktionsradius: ca. 70% der Aktivitäten außer Haus ≤ 5km
- Veränderte Mobilitätsmuster (kein allmählicher Rückgang, sondern „Cocooning“ & Fernmobilität) und sich verändernde Mobilitätsmotive (Nutzung/Funktion → Muse/Lebendigkeit)

2. Mobilität Älterer heute

➤ Mobilitätsbarrieren der Umwelt

- Gebäude (Treppen, Steigungen, fehlende Aufzüge, Beleuchtung, Eingänge)
- Wetter (Hitze, Schnee, Eis) Wohnumfeld (Gehwege, Übergänge, ...)

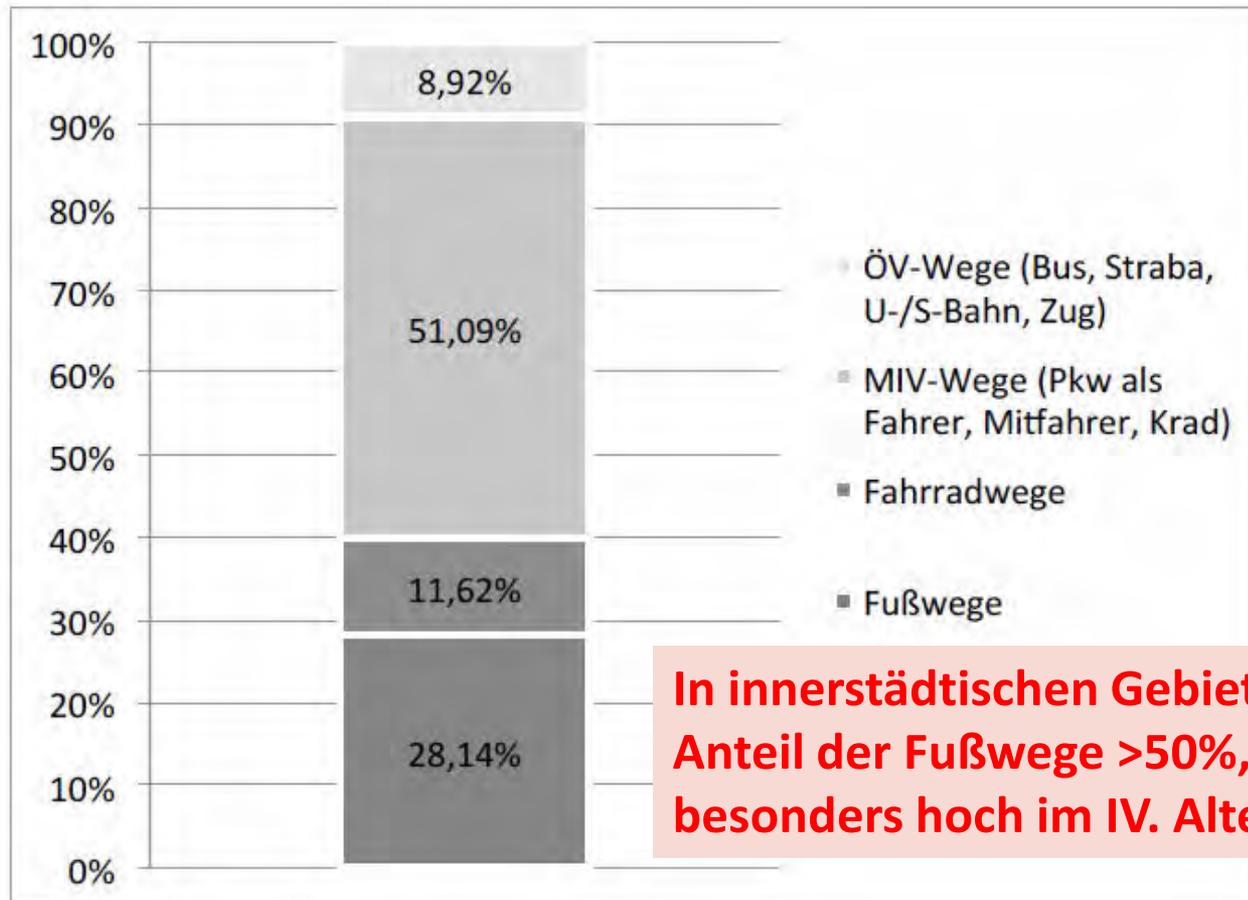


- ÖPNV (Ein-/Ausstieg, Beschleunigung, Automaten, Fahrpläne) → Fahrer/innen
→ Ambivalenz von Barrieren, z.B. Treppen als „Training“ → Nutzungsanregung

2. Mobilität Älterer heute

➤ Verkehrsmittelnutzung (Deutsches Mobilitätspanel)

Modalsplit des Verkehrsaufkommens (Anteile der Hauptverkehrsmittel an allen Wegen) von Personen ab 65 Jahren (4991 Wege)



Quelle: Deutsches Mobilitätspanel, 2015; eigene Analysen

2. Mobilität Älterer heute

➤ **Verkehrsmittelnutzung** (eigene Studie 10.739 Wege / 7.414 Tage / N = 595, 70-89 Jahre alt)

Wegeziele: 37% Einkaufen, 26% Erholung, 14% Gesundheit, 13% Soziales, 7% Kultur
➔ Häufig Mischung aus „notwendig“ und „angenehm“ (Einkaufen!)



54% der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt
➔ **58% bei den 80-89jährigen (wollen & müssen)!**

32% der Wege mit dem PKW



17% der Wege mit ÖPNV



8% der Wege mit dem Fahrrad



Ca. 1/3 aller Wege werden in Begleitung einer anderen Person zurückgelegt (Paarhaushalte: 50%, EPH: 20%)



2. Mobilität Älterer heute

➤ **Fußläufigkeit** (Index altersgerechter fußläufiger Erreichbarkeit in Stuttgart: AFES / AFES+)

Quelle: Conrad, Kerstin 2022 (unveröffentlicht)

Berücksichtigte Indikatoren



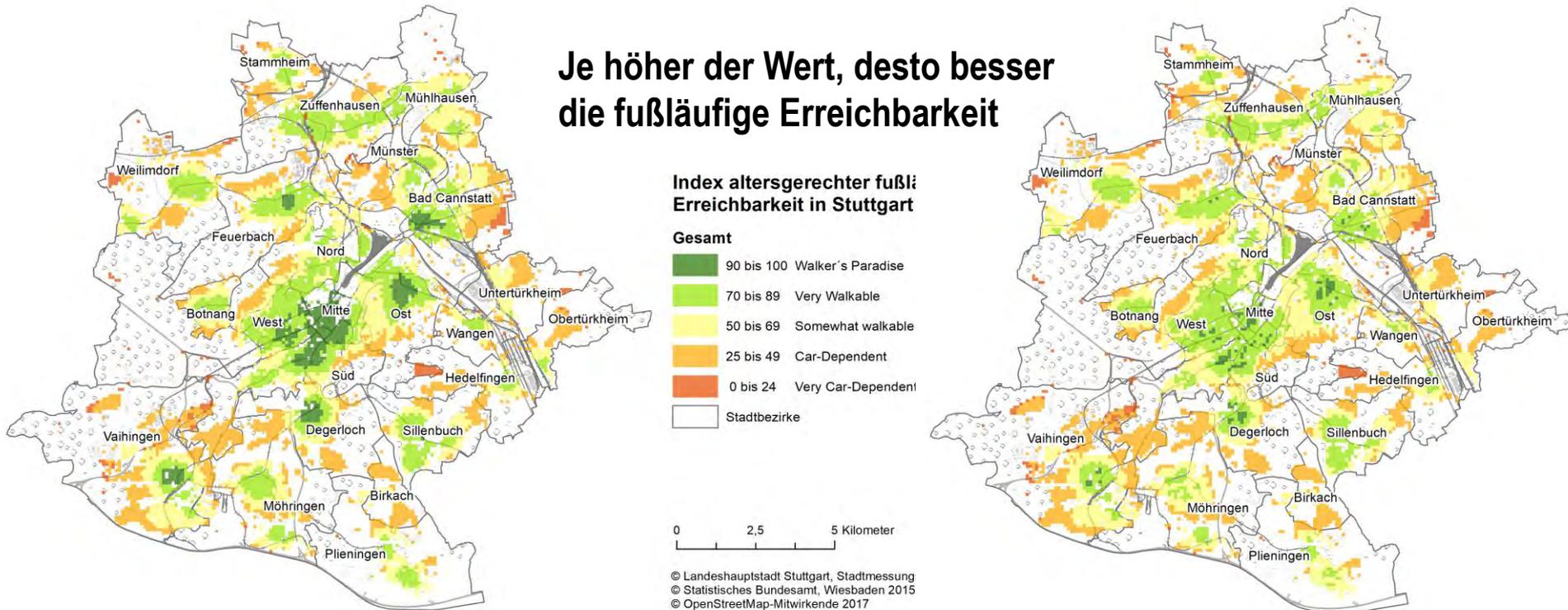
- Zu Fuß zurückgelegte „Wegezwecke“ im Radius von 2 km von Personen 65+ erhoben
- Jedes mögliche Ziel mit Adresse (oder „OpenStreetMap“) hinterlegt und geocodiert
- ➔ **Berechnung der echten fußläufige Entfernung auf einem Fußwegenetz mittels ArGIS**

2. Mobilität Älterer heute

➤ Fußläufigkeit (Index altersgerechter fußläufiger Erreichbarkeit in Stuttgart: AFES / AFES+)

Quelle: Conrad, Kerstin 2022 (unveröffentlicht)

Je höher der Wert, desto besser die fußläufige Erreichbarkeit



➔ Sehr gute fußläufige Infrastruktur im Talkessel und den Subzentren

➔ Verschlechterung der Fußläufigkeit bei Berücksichtigung von Luftschadstoffen, Lärm ab 50 db(A) und Verkehrsdichte (Geschwindigkeit >50km/h)

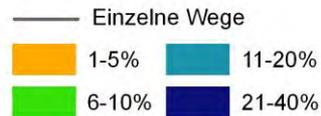
2. Mobilität Älterer heute

➤ Nahmobilität (eigene Studie, N = 595, 70-89 Jahre alt)

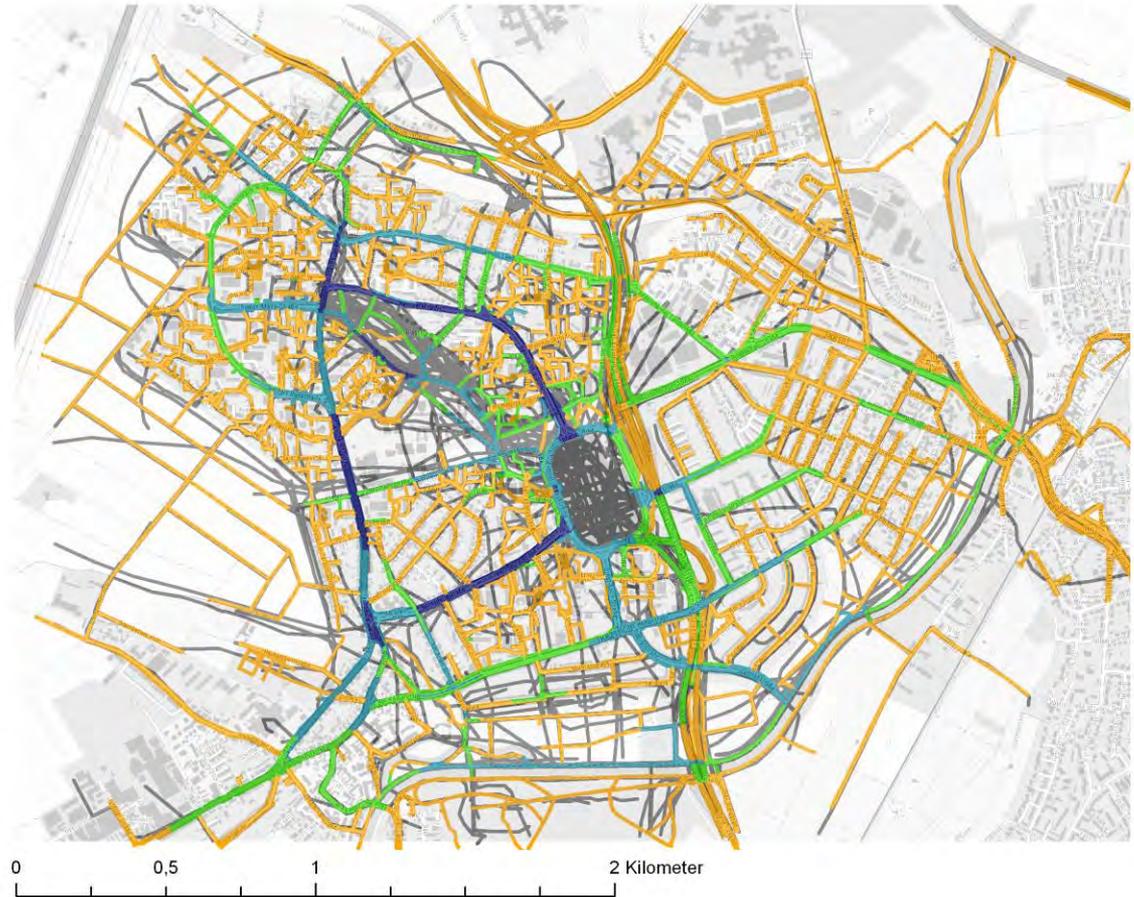
Subjektiv erlebtes Quartier
(räumlich und sozial)
Siedlung Nordweststadt
Frankfurt am Main

Daten aus dem Projekt
BEWOHNT

Überlagerung häufig
genutzter Wege
(n = 193, 70-89 Jahre alt)



„Wo sind Sie häufig / regelmäßig unterwegs?“



Kartographie: Jakob Hebsaker
Interdisziplinäre Alternswissenschaft (IAW)
Goethe-Universität Frankfurt am Main
in Kooperation mit dem
Umweltamt der Stadt Frankfurt
Kartengrundlage: © Hessisches Landesamt
für Bodenmanagement und Geoinformation &
© Stadtvermessungsamt der Stadt
Frankfurt am Main, Stand 04.10.2012
Datum: 30. November 2012

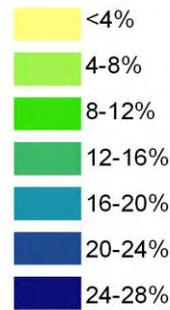
➔ „Aktivitätsmuster“ mit stadtteilorientierter Häufung genutzter Wege

2. Mobilität Älterer heute

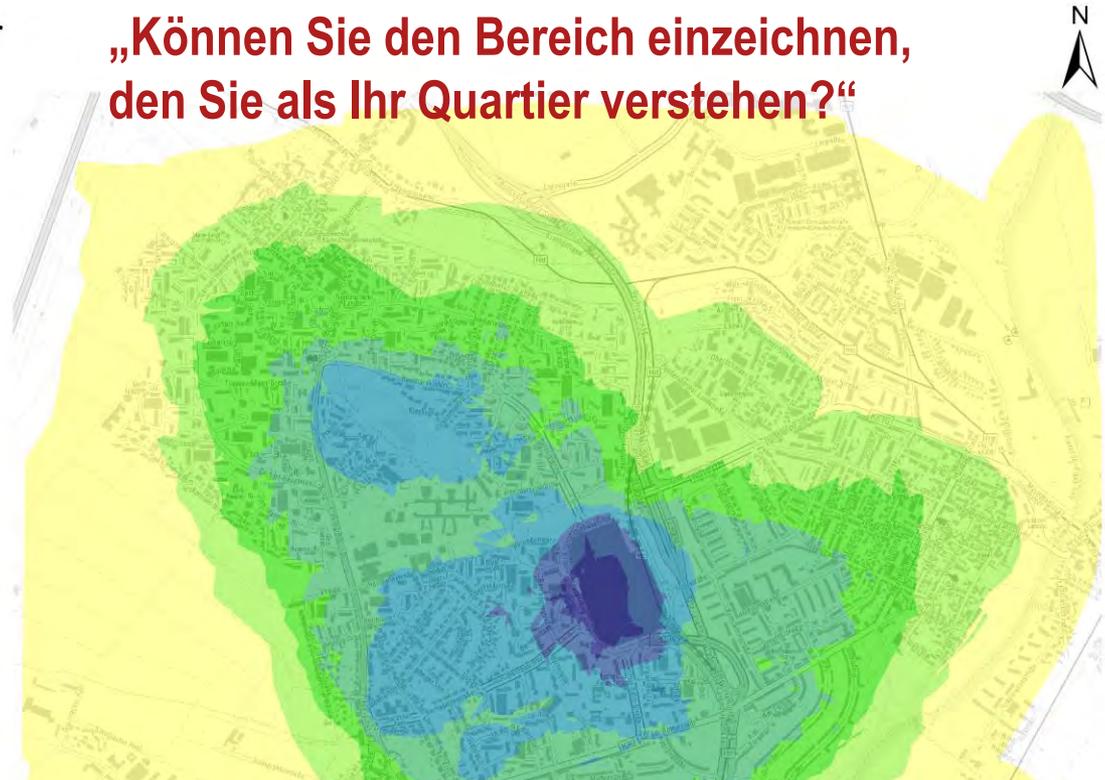
➤ Quartiersverbundenheit (eigene Studie, N = 595, 70-89 Jahre alt)

Subjektiv erlebtes Quartier
(räumlich und sozial)
Siedlung Nordweststadt
Frankfurt am Main

Daten aus dem
Projekt BEWOHNT
Überlagerung der als
Quartier erlebten Räume
(n = 155, 70-89 Jahre alt)



„Können Sie den Bereich einzeichnen,
den Sie als Ihr Quartier verstehen?“



- ➔ Bedeutung der Nachbarschaft und des Quartiers für Gesundheit und Wohlbefinden (im Alter) sind gut belegt, insbesondere bei Einbußen und im sehr hohen Alter (80+)
- ➔ Nahmobilität (objektiv) UND Verbundenheit (subjektiv) gleichermaßen bedeutsam
- ➔ Fußläufiger Zugang zu „Grün“ und „Blau“ sind gut für das Wohlbefinden

Kartographie: Jakob Hebsäcker
Interdisziplinäre Alterswissenschaft (IAW)
Geographische Informationssysteme (GIS)
für Bodenmanagement und Geoinformation
Datum: 30. November 2012

Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

4. Diskussion

2. Mobilität Äterer in Zukunft

➤ Mobilität zu Fuß als Prävention

- Mobilität zu Fuß hat **nachweislich Einfluss auf Gesundheit**, z.B. regelmäßig und ausgiebiges Spazieren (3 x/Wo 1h oder 3km/Tag), aber auch leicht dosiert (ca. 1/2h/Tag) reduziert das Demenzrisiko (e.g., ACMS Position Stand, 2009; Polhemus et al., 2021; Jansen et al., 2021; Schlicht, 2012; Schlicht et al., 2010, 2018)
- Ziel: **Vermeidung eines sitzenden Lebensstils**, d.h. weniger als 6.000 Schritte/Tag, gute Messung mit Smartphones (Apple iOS-15)
- Ganggeschwindigkeit als möglicher Gesundheitsindikator und sogar als **Prädiktor für Mortalität** (cut-off ca. 0,4 m/s)
- Mobilität als Sturzprävention vs. neue Mobilitätsrisiken (e-Bike)
- Barrieren als Hindernis (IV. Alter) UND als Training (III. Alter)
→ **Anregung zur Nutzung UND Zugang zu beiden Optionen!**

2. Mobilität Äterer in Zukunft

➤ Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel

- Extramortalität durch Hitzeperioden bei vulnerablen Personen: kurz-, mittel-, und langfristige Anpassungen

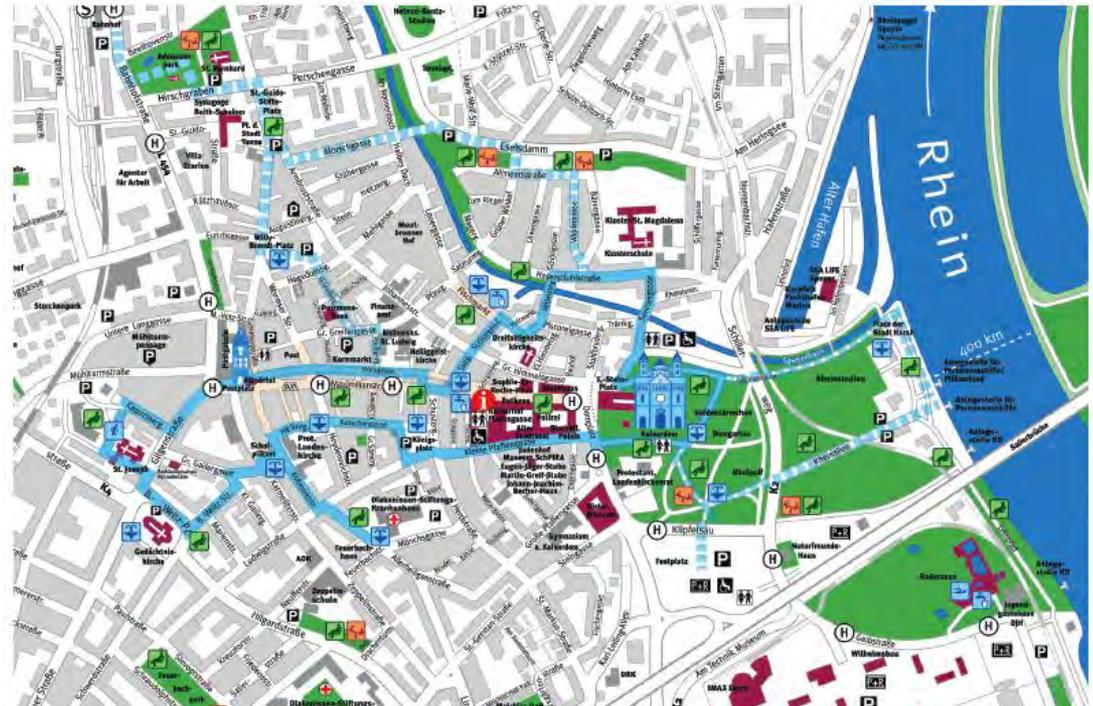


Abb. 7: Ausgewählte Beispiele für kurz-, mittel- und langfristige Anpassungsstrategien (für ältere Menschen); Quelle: Eigene Zusammenstellung und Ergänzung (BMU 2017, Reuter 2013, Muthers/Matzarakis 2018, Reusswig 2016, Stadt Speyer o.J., UBA 2013, Holzapfel/Röhrig 2013)

2. Mobilität Äterer in Zukunft

➤ Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel

- Extramortalität durch Hitzeperioden bei vulnerablen Personen: kurz-, mittel-, und langfristige Anpassungen

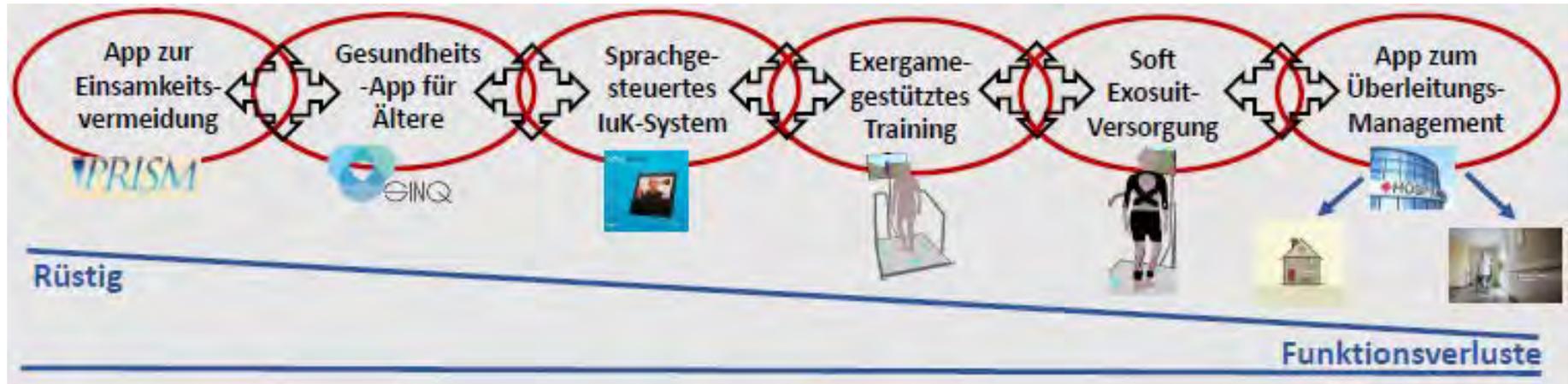


Quelle: Conrad & Penger, 2019

- „Altersfreundliche“ Gestaltung heißt freundlich für alle „Lebensalter“ (alleinerziehende Elternteile mit mit Kinderwagen)
- Neue Kombinationen von Mobilitätsmotiven besonders in der zweiten Lebenshälfte (Mobilität UND Nachhaltigkeit / Generativität UND Klimaschutz)

2. Mobilität Äterer in Zukunft

- **Mobilität und Technisierung (von Fitbit bis Exoskelett)**
 - Technik begleitet Mobilität (z.B. Smartphone), Dokumentation, Anregung, Unterstützung, Information, Kommunikation, ...
 - Technik ist mehr als eine (altersunabhängige) Gestaltung von Oberflächen und Nutzungsoptimierung (→ Digitalisierung)
 - Innovative Vernetzung intelligenten Assistenzsysteme für Mobilität



Inhalt

1. Anmerkungen zum Demographischen Wandel und zur Lebenserwartung

2. Mobilität Älterer heute

Barrieren, Verkehrsmittelnutzung, Fußläufigkeit, Nahmobilität, Verbundenheit

3. Mobilität Älterer in Zukunft

Prävention, Altersfreundliche Umwelt und Klimawandel, Technisierung

4. Diskussion

4. Diskussion

- **Zunehmende Heterogenität von Personen im höheren alter (Gesundheit) bei hoher Standortkontinuität**
- **Mit dem Alter zunehmende Bedeutung von zu Fuß Mobilität und von Fußläufigkeit der Umwelt (Walkability)**
- **Zusammenhang von Nahmobilität und Verbundenheit mit dem Quartier mit Gesundheit und Wohlbefinden im Alter**
- **Altersfreundliche Gestaltung und neue Werte: Mobilität UND Nachhaltigkeit, Generativität UND Klimaschutz**
- **Zunehmende Bedeutung von Technisierung und Digitalisierung auf für Mobilität im hohen alter**



Auswirkungen der Einführung eines Flatrate-Tickets im ÖPNV

Ergebnisse aus der Begleitbefragung zur Einführung des LandesTickets
in Hessen ab 2018



Inhalte der Präsentation:

Verfahren - Inhalt - Bilanz

- Die Datengrundlage
- Das LandesTicket und seine Zielgruppe
- Die Verkehrsmittelwahl und ihre Veränderung
 - (1) unverändertes Mobilitätsniveau der Landesbediensteten
 - (2) Verlagerung vom MIV auf den ÖV
 - (3) ÖV wichtigstes Verkehrsmittel bei Arbeitswegen
 - (4) Erweiterung der persönlichen Mobilitätsoptionen
 - (5) Zunahme multimodaler Nutzungsmuster und Ergänzung des Autos
- Die Bewertung des LandesTickets

Die Datengrundlage:

Studiendesign angelehnt an die MiD, mehrstufiges Vorgehen

– Zielgruppe:

alle ca. 150.0000 hessischen Landesbediensteten

– zweistufiges Studiendesign:

Der eigentlichen Befragung wurde eine Registrierung via Webplattform bei infas vorangestellt. Alle Landesbediensteten, die sich mit der Befragung einverstanden erklärt haben, sollten zweimal online befragt werden:

– erste Befragung im Herbst 2017:

Sie wurde noch vor dem Gültigkeits-beginn des Tickets durchgeführt und ist die Basis für den Vorher-Nachher-Vergleich zum Mobilitätsverhalten der Landesbediensteten im Zuge der Einführung des LandesTickets

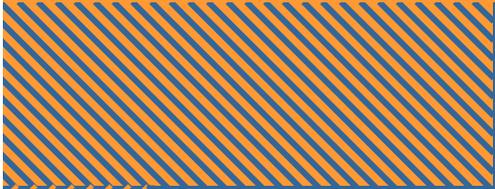
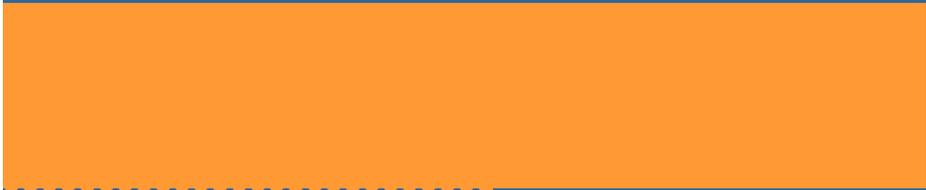
– zweite Befragung im Winter 2018/2019:

Wiederholungsbefragung bzw. Erstbefragung von Neuregistrierten im Jahr 2018

– Anwendung des MiD-Erhebungsverfahrens:

stichtagsgebundene Abfrage von Wegen und genutzten Verkehrsmitteln neben allgemeinen Fragen zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und zum Mobilitätsverhalten

An beiden Befragungen haben sich jeweils mehr als 10.000 Personen beteiligt.



Das LandesTicket:

hessenweite ÖPNV-Flatrate für alle Landesbediensteten

Das LandesTicket ...

- ... seit 2018 für alle Landesbediensteten
- ... hessenweit gültig
- ... unabhängig vom Fahrtanlass
- ... enthält Mitnahmeregelung

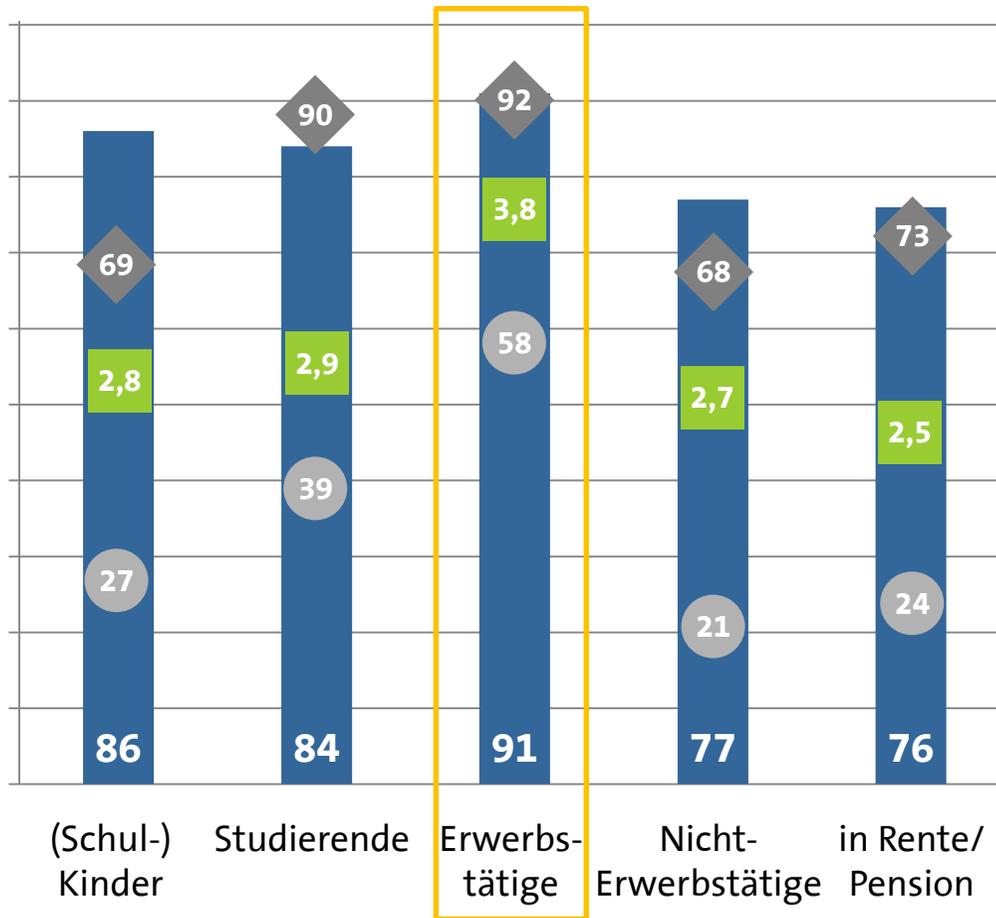
Es handelt sich dabei nicht um einen Zuschuss zu einem zu erwerbenden Ticket, sondern wird direkt an alle Landesbediensteten ausgegeben.

Leitfragen der Begleitstudie:

In welchem Umfang und mit welchen Effekten hat sich das Verkehrsmittelwahlverhalten der hessischen Landesbediensteten mit Verfügbarkeit des Tickets verändert?

Zielgruppen im Vergleich: Erwerbstätige in mobilster Lebensphase

Personen

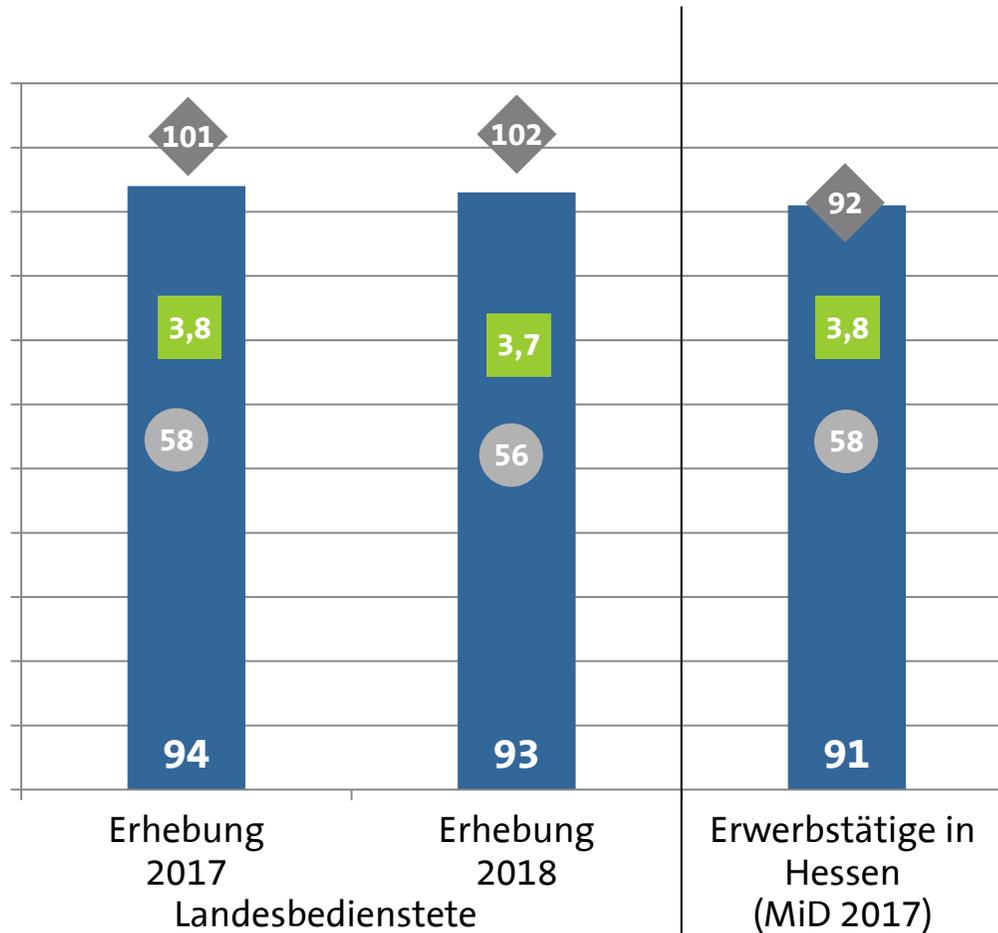


- Anteil mobiler Personen in Prozent
- ◆ durchschnittliche Unterwegszeit in Minuten
- durchschnittliche Anzahl Wege
- durchschnittliche Tagesstrecke in Kilometern

Basis: Mobilität in Deutschland 2017, Ergebnisse für Hessen n=15.564 Personen



Landesbedienstete im Fokus: längere Unterwegszeiten als Erwerbstätige insgesamt

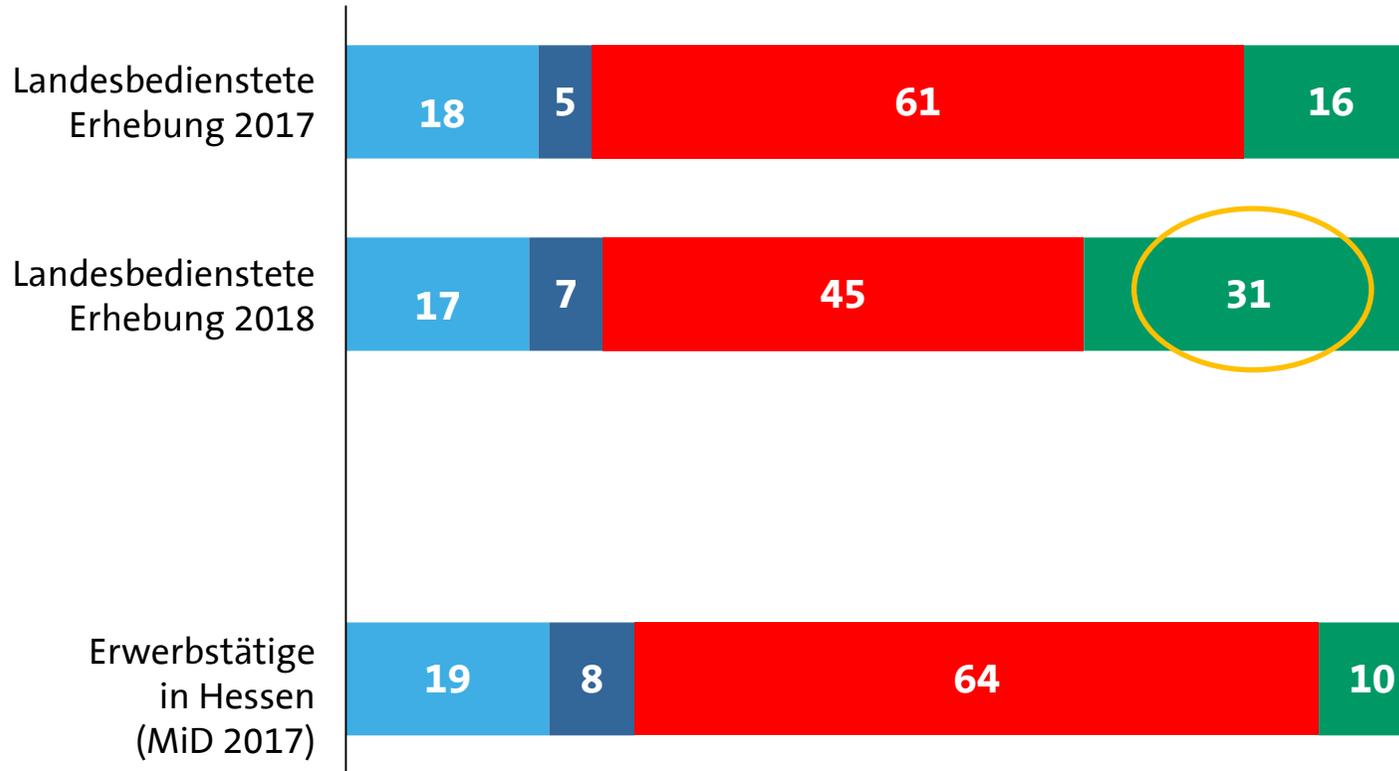


Personen

- Anteil mobiler Personen in Prozent
- ◆ durchschnittliche Unterwegszeit in Minuten
- durchschnittliche Anzahl Wege
- durchschnittliche Tagesstrecke in Kilometern

Basis Erhebung 2017:
Ausgangsstichprobe n= 10.365
Personen;
Basis Erhebung 2018:
Panelstichprobe n= 7.081 Personen
und Auffrischerstichprobe n= 4.391
Personen; Berufstätige in Hessen
(MiD 2017) n=15.564 Personen

Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split): deutliche Zugewinne beim ÖV



Wege

Angaben in Prozent



Zu Fuß



Fahrrad



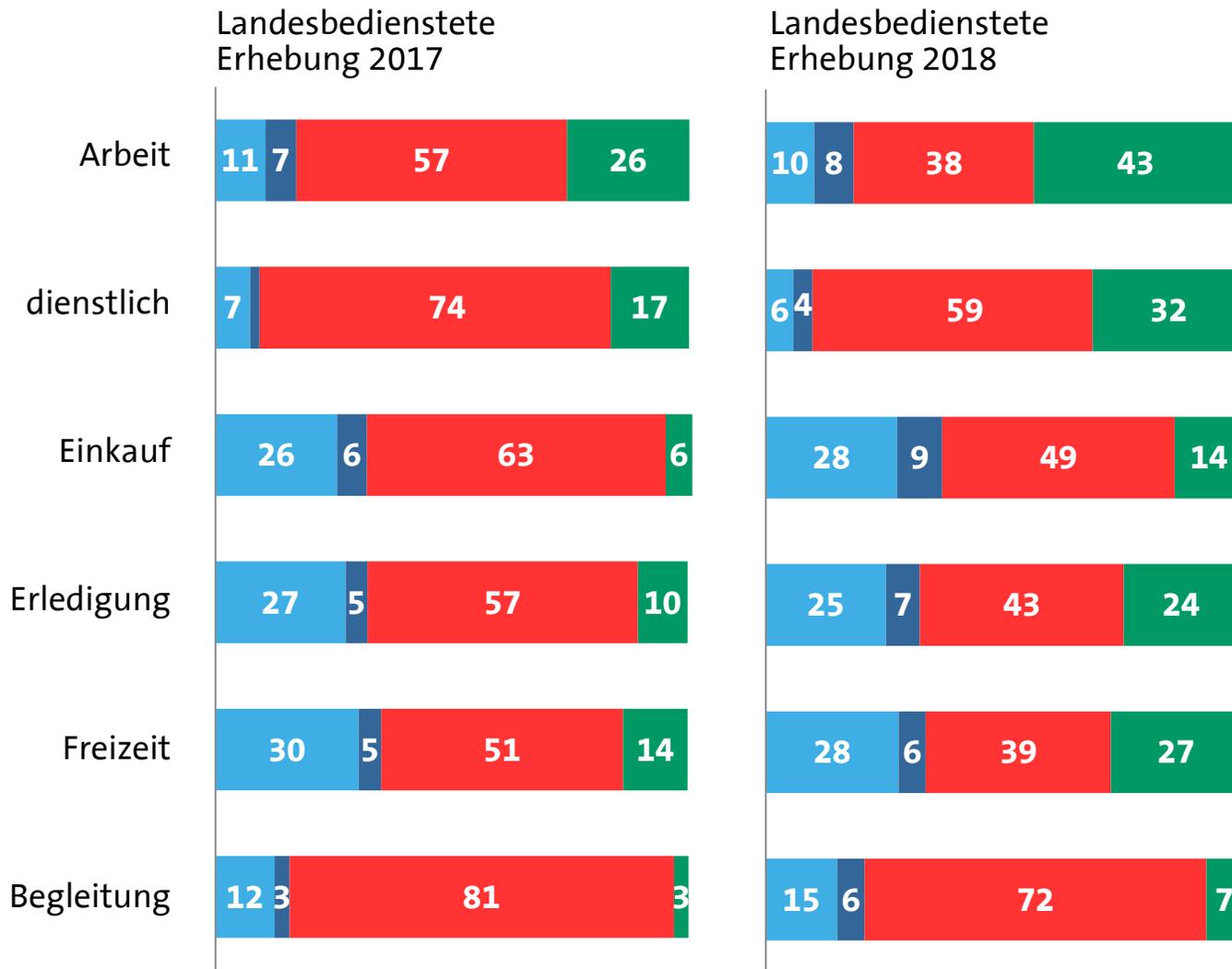
MIV



ÖV

Basis Erhebung 2017:
Ausgangsstichprobe n= 10.365
Personen;
Basis Erhebung 2018:
Panelstichprobe n= 7.081 Personen
und Auffrischerstichprobe n= 4.391
Personen; Berufstätige in Hessen
(MiD 2017) n=15.564 Personen

Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck: bei allen Zwecken Zugewinne für den ÖV



Wege

Angaben in Prozent



Zu Fuß



Fahrrad



MIV



ÖV

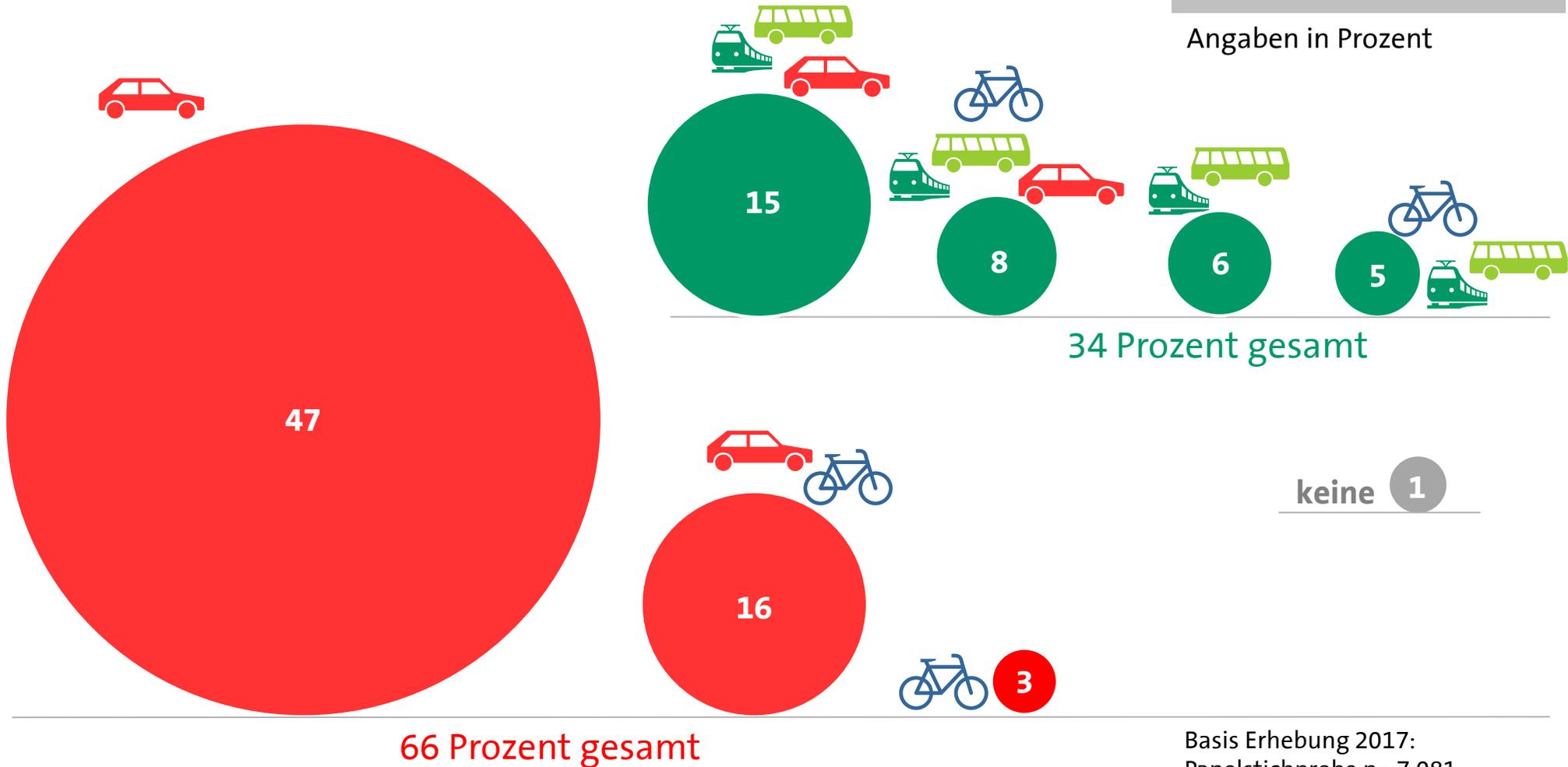
Basis Erhebung 2017:
Ausgangsstichprobe n= 10.365
Personen;
Basis Erhebung 2018:
Panelstichprobe n= 7.081 Personen
und Auffrischerstichprobe
n= 4.391 Personen;
Ausbildungswege wegen geringer
Fallzahl nicht ausgewiesen,
Anteile unter 2 Prozent nicht
beschriftet

Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf (vor LandesTicket): ein Viertel nutzte (auch) den ÖPNV

infas

Personen

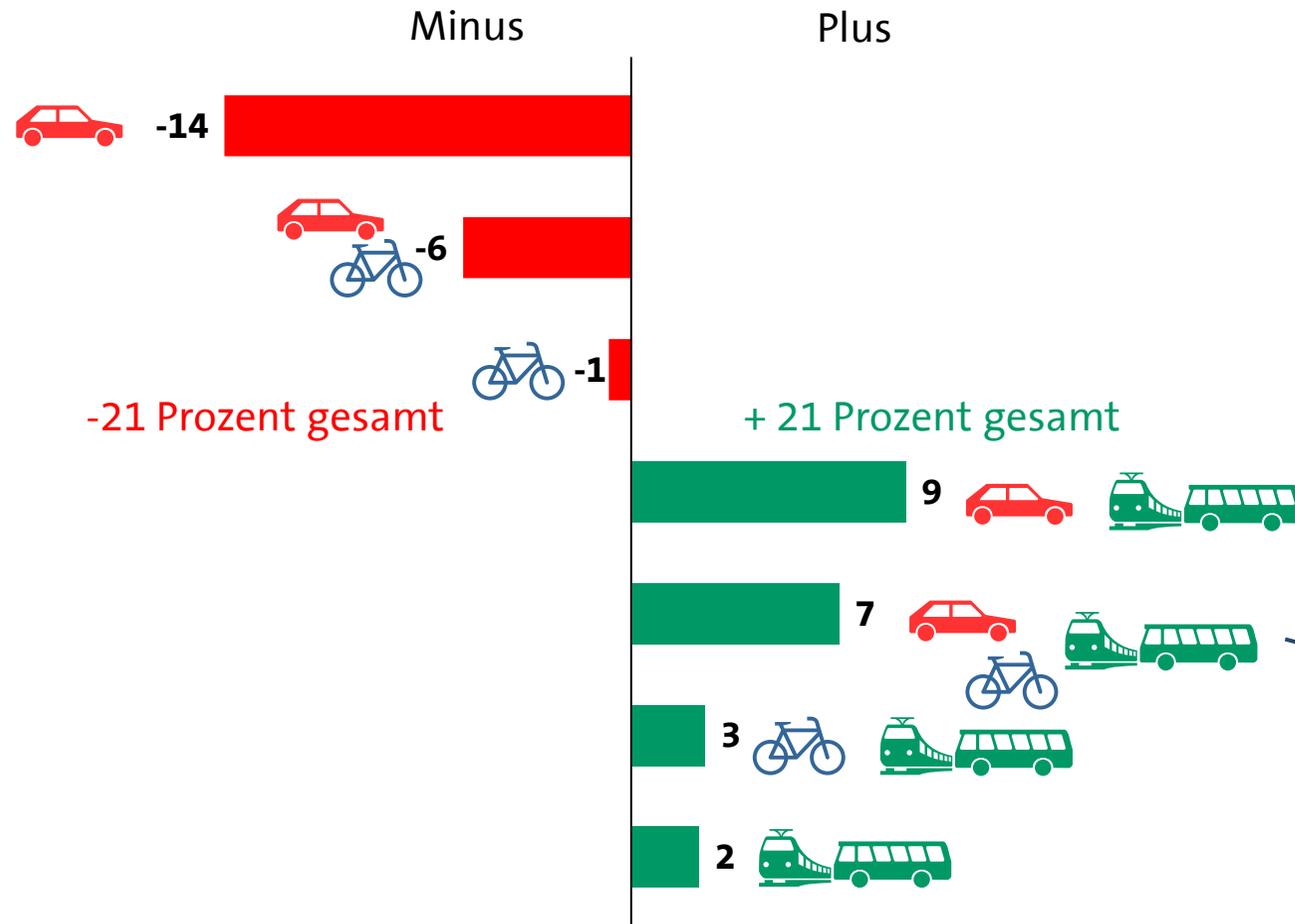
Angaben in Prozent



Basis Erhebung 2017:
Panelstichprobe n= 7.081
Personen

Veränderung der üblichen Verkehrsmittelnutzung - alle Wegezwecke: infas

Anteil an Multimodalen steigt deutlich an

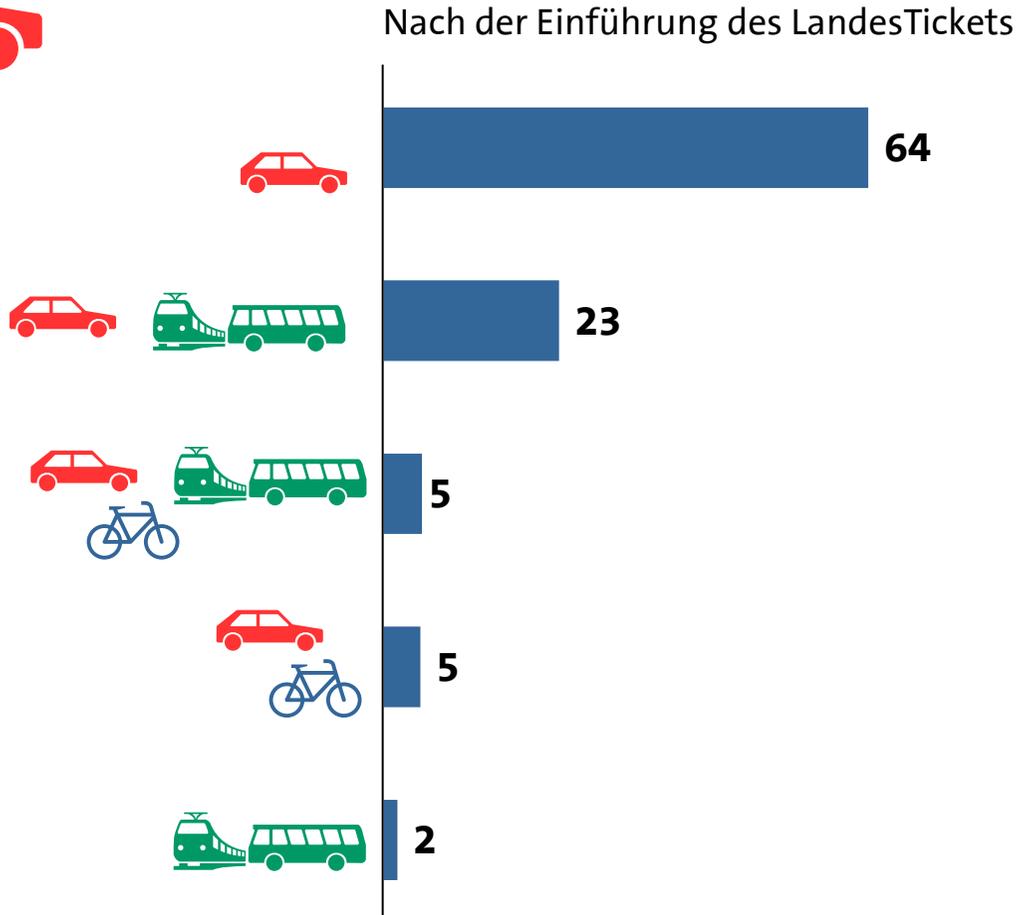


Personen

Angaben in Prozentpunkten;
Basis: Panelstichprobe
n= 7.081

- Vor Einführung des Landes-Tickets haben 34 Prozent der Teilnehmenden den ÖPNV im üblichen Wochenverlauf genutzt.
- Nach Einführung des Landes-Tickets ist dieser Anteil auf 55 Prozent gestiegen.

Verkehrsmittelmix monomodaler Autofahrender (mit LandesTicket): weiterhin viel Auto, aber auch Aufbruch von Routinen



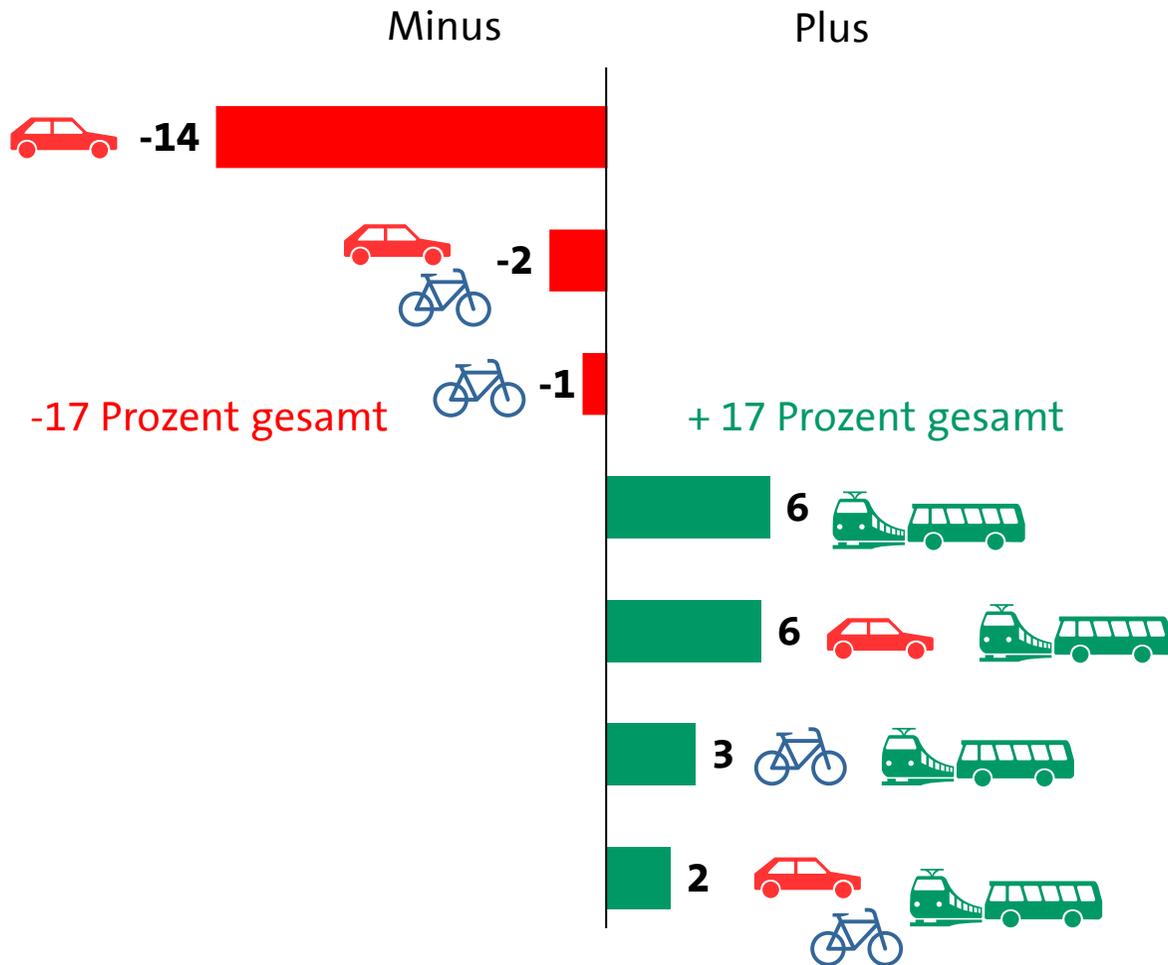
Personen

Gefilterte Ergebnisse;
Angaben in Prozent

Basis: Panelstichprobe n= 7.081;
gefiltert auf Personen, die vor der
Einführung des LandesTickets
ausschließlich das Auto im
Wochenverlauf genutzt haben.

Veränderung der Verkehrsmittelnutzung - Arbeitswege:

Auto weniger genutzt, stattdessen mehr Verkehrsmittelkombinationen

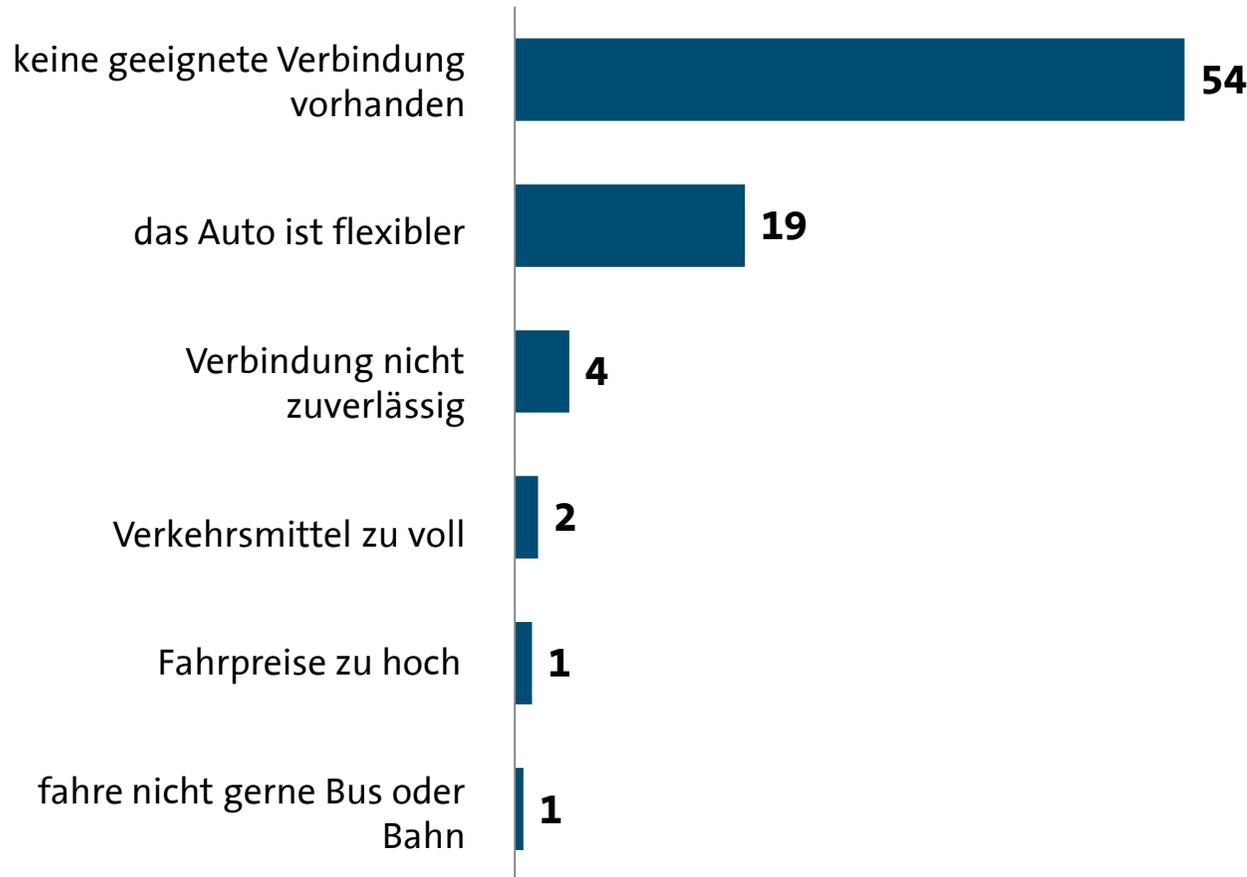


Personen

Angaben in Prozentpunkten;
Basis: Panelstichprobe n= 7.081

Gründe gegen Nutzung von Bussen und Bahnen auf dem Arbeitsweg: Verkehrsanbindung als zentraler Faktor

infas



Personen

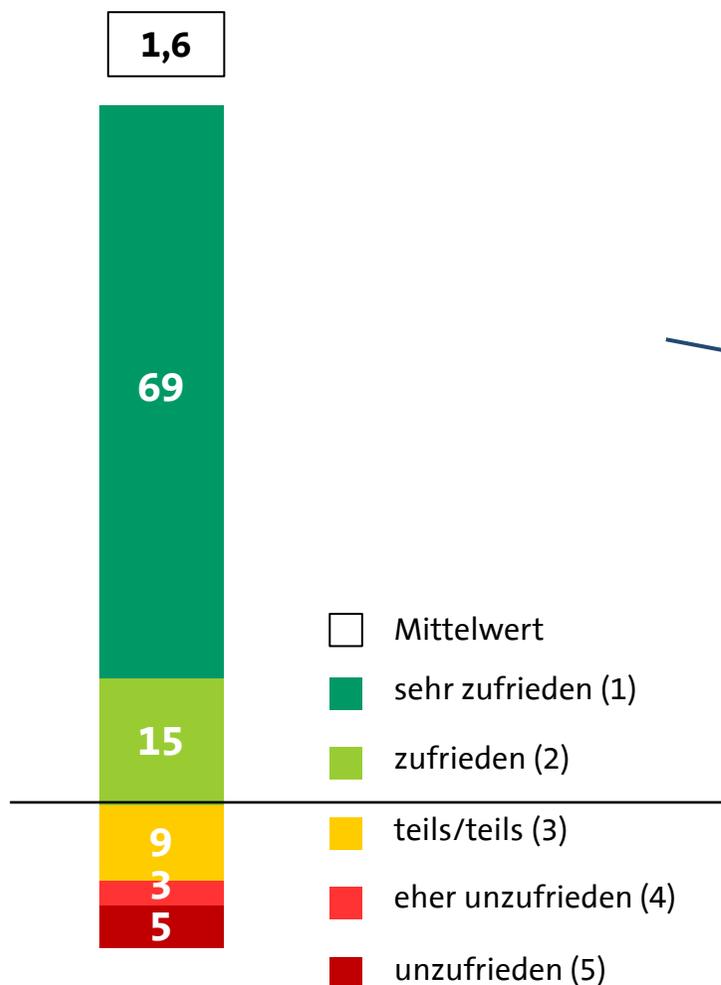
Gefilterte Ergebnisse;
Angaben in Prozent;
Mehrfachnennung möglich

Basis Erhebung 2018:
Panelstichprobe n= 7.081 und
Auffrischerstichprobe n= 4.391;
gefiltert auf Personen, die das Auto
auf dem Weg zur Arbeit nutzen



Zufriedenheit mit dem LandesTicket: mehrheitlich positive Bewertungen

Angaben in Prozent



Und darüber hinaus?

- Ein Viertel gibt an, dass sich die eigene Alltagsmobilität seit Einführung des LandesTickets (sehr) stark verändert hat.
- Zwei Drittel geben an, den ÖV seit Einführung des LandesTickets häufiger als zuvor zu nutzen.

Basis Erhebung 2018:
Panelstichprobe n= 7.081 Personen
und Auffrischerstichprobe n= 4.391
Personen

– unverändertes Mobilitätsniveau

Die Mobilität der Landesbediensteten bleibt durch die Einführung des LandesTickets insgesamt auf dem ursprünglichen Niveau.

– Verlagerung vom MIV auf den ÖV

Die Verkehrsmittelwahl für einzelne Wege verschob sich vom MIV in Richtung ÖV. Der MIV verlor an Dominanz, blieb aber weiter das stärkste Verkehrsmittel.

– ÖV wichtigstes Verkehrsmittel bei Arbeitswegen

Die Verlagerung ist bei allen Wegezwecken zu beobachten. Bei den Wegen zur Arbeit löst der ÖV den MIV als wichtigstes Verkehrsmittel ab.

– Erweiterung der persönlichen Mobilitätsoptionen

Persönliche Mobilitätsroutinen wurden erweitert und der Anteil der Personen mit mindestens wöchentlicher ÖPNV-Nutzung stieg deutlich an.

– Zunahme multimodaler Nutzungsmuster und Ergänzung des Autos

Dabei nahmen vor allem die Nutzungsmuster zu, bei denen im üblichen Wochenverlauf Wege mit dem Auto, dem ÖV und/oder Fahrrad zurückgelegt werden. Das Auto verschwand also nicht vollständig aus den Routinen. Es wurde vielmehr ergänzt.

Dana Gruschwitz

Senior-Projektleiterin

Mobilitätsforschung

Tel. 0228/38 22-431

Fax 0228/31 00 71

E-Mail d.gruschwitz@infas.de

Weiterführende Informationen zur Begleitbefragung:

infas (2019): Begleitbefragung zum LandesTicket Hessen. Bonn.

URL: https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-11/infas_bericht_7091_evaluation_landesticket_hessen_20190828.pdf

Langhagen-Rohrbach, Gruschwitz, Kellerhoff (2020):

Wie wirkt das LandesTicket Hessen? Evaluierung des Jobtickets der Landesbediensteten in Hessen.

Der Nahverkehr 9/2020