

#MobilitätsforumGenZ

Zukunftswerkstatt - Vision 2050



Gruppe 2



#MobilitätsforumGenZ

Zukunftswerkstatt - Vision 2050



Gruppe 4

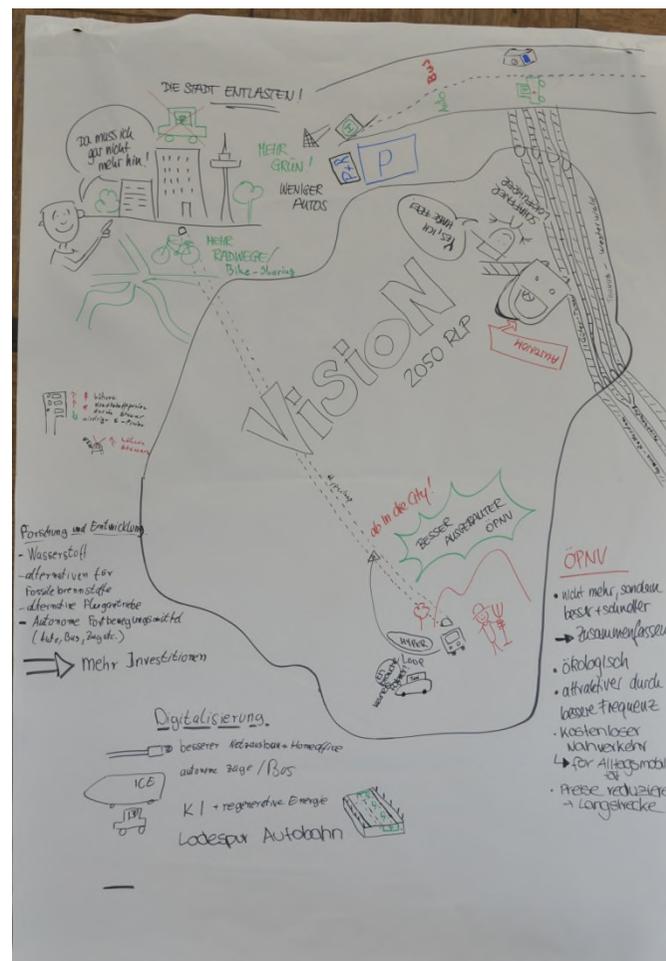


#MobilitätsforumGenZ

Zukunftswerkstatt - Vision 2050



Gruppe 5



#MobilitätsforumGenZ

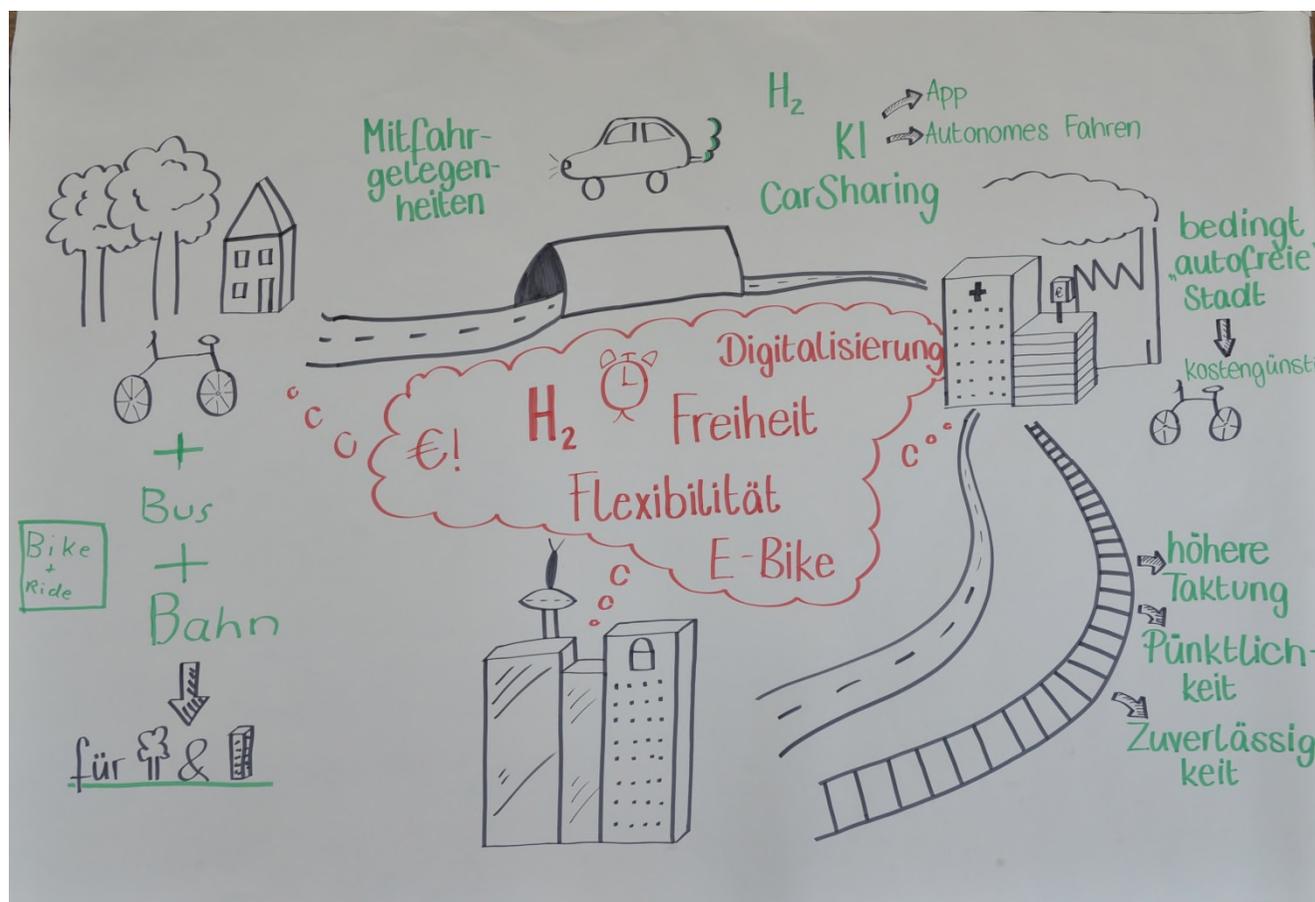
Zukunftswerkstatt - Vision 2050



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

Gruppe 6



fern derartige Technologie funktioniert. Darüber hinaus soll jeder Flug-Passagier verpflichtet sein einen **CO₂-Ausgleich für seine Flugreise** zu leisten (z.B. beim aktuell bekanntesten Anbieter Atmosfair). Auch national soll **auf Inlandsflüge verzichtet** werden und die Nutzung alternativer Fernverkehrsangebote wie z.B. die Bahn attraktiviert werden.

- **Mobilitätsapp**

Die Teilnehmenden wünschen sich die Integration einer **einheitlichen Mobilitätsapp** (Verkehrsträger-übergreifend, mindestens nationale Nutzbarkeit) und die Förderung digitaler Fahrkarten, so dass die **bargeldlose Zahlung zum Standard wird** und Tickets z.B. über die Mobilitätsapp ausschließlich digital genutzt werden. **Echtzeitdaten** aller Verkehrsträger sollen erfasst werden und Nutzern der App aktuelle Empfehlung geben, welches Verkehrsmittel unter aktuellen Bedingungen die beste Wahl für die jeweilige Strecke ist.

- **Umwelt**

Die Teilnehmenden wünschen sich ein Streben nach **klimaneutraler Mobilität**. In diesem Kontext bestand Einigkeit darüber, dass **Verkehr soweit wie möglich vermieden** wird, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Zudem soll eine **zweckgebundene CO₂-Abgabe** eingeführt werden. Ein wichtiger Punkt, welcher längeren Diskussionszeitraum einnahm, betraf die Frage, **wie umweltfreundlich Elektromobilität tatsächlich ist**. Hierbei wurden ökologische und auch soziale Themen in den Abbaugebieten der notwendigen Rohstoffe diskutiert. Auch Carsharing wurde vor allem unter Berücksichtigung der CO₂-Daten, die die Teilnehmer am Vormittag „gelernt“ hatten, diskutiert. Dabei soll angestrebt werden, **Autos möglichst voll zu besetzen**.

- **ÖPNV**

Der ÖPNV benötigt nach Meinung der Teilnehmenden einen **einheitlichen Verbund**, der die notwendigen Interaktionen des Nutzers mit dem System ÖPNV so einfach wie möglich macht. Ein wichtiges Ziel muss eine **Mobilitätsgarantie für alle Bürger** sein. Auch auf dem Land muss jedem Bürger 1x pro Stunde die Möglichkeit gegeben sein, mobil zu sein und alltägliche Wege zurückzulegen. Zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit sollen **alte (unsichere) Fahrzeuge durch neue ersetzt werden**. Neben der **Reaktivierung bzw. dem Ausbau und Instandhaltung der Schienennetze** wurde auch thematisiert, dass die 1.Klasse in Zügen zugunsten einer höheren Kapazität wegfallen sollen.

- **Radverkehr**

Der Fahrradverkehr soll in erster Linie durch den **Ausbau der Radwege** vorangetrieben werden. Er wird durch seine sehr geringen Lärm- und Schadstoff-Emissionen als eine **wichtige Stütze der zukünftigen Mobilität** eingeschätzt.

- Technologie

Bei der Diskussion über **Autonomes Fahren** ging es v.a. darum, ob man der Technik moralische Entscheidungen überlassen kann und, dass Autonomes Fahren bevorzugt auf Schienenwegen eingesetzte werden sollte. Zudem wurde diskutiert, wie groß **Luft-Taxis** für die Nutzung im Alltag sein müssen und ob man sich als Mensch in einem Luft-Taxi nicht wie ein (Amazon-)Paket fühlt, welches mit Drohnen geliefert wird. Auch die von der Gruppe sog. Schwungtheorie wurde kurz thematisiert. Dabei geht es um die theoretische Möglichkeit die Erdkugel durch einen Tunnel auf direktem Weg in kürzester Zeit zu durchqueren.

- Diverses

Einleitend in die Diskussion kam bei den Teilnehmern die Frage auf, **welche Ziele** überhaupt erreicht werden müssen und **wie die Wege dorthin zurückgelegt werden** können. Weiterhin wurden drei wichtige Kriterien für die Mobilität der Zukunft formuliert: **leise, kostenlos und umweltfreundlich**. Bei der Frage, ob in Zukunft der **Führerschein** die gleiche oder eine geringere Bedeutung hat als heute, blieben sich die Teilnehmenden bis zuletzt unsicher. Die Frage, ob es möglich ist, Städte gänzlich autofrei zu gestalten könnte man aus der Perspektive der Gruppe zusammenfassend mit „eher ja“ beantworten. Weitere genannte Themen sind Mobilitätsroaming, Mobilitätsengagement und die Einbindung von Gewerkschaften.

hinaus fordern sie die **Ausweitung der Semestertickets** für Studierende in Rheinland-Pfalz auf das gesamte Landesgebiet. Auch der **kostenlose ÖPNV** wurde thematisiert und schlussendlich nach Diskussion über die Finanzierung in der Vision 2050 verankert. Weiter wurde diskutiert über Profit mit Nahverkehrsangeboten und ein Sommerticket.

- **Monitoring**

Unter diesem Stichwort wünschen die Teilnehmenden einen **bedarfsangepassten Fahrzeugeinsatz**, der auf einem Monitoring der Mobilitätsangebote basiert.

- **Nachhaltigkeit**

Die Teilnehmenden wünschen eine Förderung des **regionalen Handels**, d.h. möglichst kurze Wege und die Nutzung regionaler Ressourcen. Im Mobilitätssektor soll **Klimaneutralität** angestrebt werden, die bspw. durch neue Treibstoffe und den Einsatz regenerativer Energien (Grüner Energie) erreicht werden soll. Der ÖPNV soll **permanent instand gehalten** werden. Tiertransporte sollen weitestgehend vermieden werden.

- **Autofreie Stadt**

Es soll flächendeckend die Möglichkeit bestehen, zwischen mehreren Mobilitätsmöglichkeiten auszuwählen. Zur Anbindung vom Stadtumland an Städte wird der Ausbau von **Park & Ride**-Anlagen gewünscht, d.h. Mitfahrerparkplätze/Sammelplätze außerhalb der Stadt werden durch ÖPNV-Angebote an die Stadt angebunden. Innerhalb der Stadt sind die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, etc. möglichst kurz und **Alltagsziele dadurch fußläufig erreichbar**. Ziel soll sein Mobilität in Städten **ohne Schadstoffausstoß und CO₂-neutral** zu gestalten. Parkraum soll umgewidmet und zukünftig als Grünfläche genutzt werden.

- **Infrastruktur**

Sicherheit wird von Teilnehmenden als sehr wichtiges Kriterium bei der Anlage von Infrastruktur angesehen. Dazu zählen bspw. **separierte Radwege**, die vom Parallelverkehr baulich abgegrenzt sind, **Barrierefreiheit**, Sicherheits- und Geschwindigkeitskontrollen sowie die Einführung eines regelmäßigen **Tests der Fahrtauglichkeit** für Fahrzeugführer. **Parkraum** soll zukünftig **unter der Erde** konzentriert werden, um den ruhenden Verkehr außerhalb der sichtbaren Fläche zu halten. Lieferverkehr wird in Zukunft durch Drohnen ausgeführt. Weiterhin wünschen sich die Teilnehmenden **Radschnellstraßen für Pendler** und nennen dabei auch das konkrete Beispiel Amsterdam als Vorbild. Auch weitere **Fahrradstraßen** werden gewünscht. Ebenfalls zur Infrastruktur wird von den Teilnehmenden ein **einheitlicher Verbund in Rheinland-Pfalz** gewünscht, der v.a. die Tarif-Probleme an den Verbundgrenzen überwinden und damit die ÖPNV-Nutzung vereinfachen soll. **Wa-**

ren und Dienstleistungen kommen zukünftig **nach Bedarf in den ländlichen Raum** (z.B. mobiler Arzt oder Bäcker).

- **Verkehrsmittel**

Zukünftige Mobilität basiert auf Verkehrsmitteln, die **möglichst leise** sind. **Autonome Fahrzeuge** fahren auf bestimmten, besonders gesicherten Wegen. Die Teilnehmenden können sich auch vorstellen **mehr Wasserwege** zu nutzen. Das Fliegen war mehrfach Diskussionsinhalt. Thematisiert wurde dabei der Wunsch nach **klimaneutralem Fliegen** sowie die Frage, ob **Segelfliegen im zivilen Linien-Flugverkehr** möglich ist. Für den privaten Radverkehr sollen **sichere und flächendeckende Radabstellmöglichkeiten** verfügbar sein und grundsätzlich soll die **Verfügbarkeit von Leihrädern garantiert** sein. Im Fernverkehr soll die **1.Klasse der Bahn** aufgrund oftmals geringer Auslastung **abgeschafft werden**, um so mehr Kapazität zu ermöglichen. Auch soll im Fernverkehr **mehr Aufklärung über Auswirkungen** des Fliegens durchgeführt werden. Für den ÖPNV (Bus, Bahn, U-Bahn, Ruftaxi) werden **höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit** gewünscht. Zudem sollen die **Taktung** in der Stadt und auf dem Land optimiert werden. Dazu gehört u.a. die **Differenzierung des Fahrplans** zwischen Wochenende und Werktag. Unter Einfluss jüngerer Ereignisse soll die **Sicherheit im Einstiegsbereich sowie in den Fahrzeugen erhöht** werden, z.B. Zugang zu allen Steigen erst mit gültigem Ticket oder Gatter/Zäune, die den unmittelbaren Einstiegsbereich zum Fahrzeug abgrenzen. **Magnetschwebbahnen** wurden als leise Form der Mobilität diskutiert. Der **Hyperloop** überwindet in Zukunft lange Distanzen mit großer Geschwindigkeit. Visionär lässt sich während der Fahrt in Zukunft zusätzlich Energie erzeugen, bspw. in Schnellzügen. Diese Vision wurde von den Teilnehmenden allerdings gleichzeitig als Perpetuum mobile bezeichnet. Eine nicht ganz ernst gemeinte Zeichnung hat den Hintergrund, dass in Zukunft statt mit Drohnen mit Flügeln geflogen wird, die jedem Menschen nach genetischer Manipulation wachsen werden.

- **Engagement**

Grundsätzlich sollen **Fahrgemeinschaften gefördert** werden, z.B. durch **Online- sowie Offline-Angebote**, die die Kommunikation zwischen den Bürgern vereinfachen.

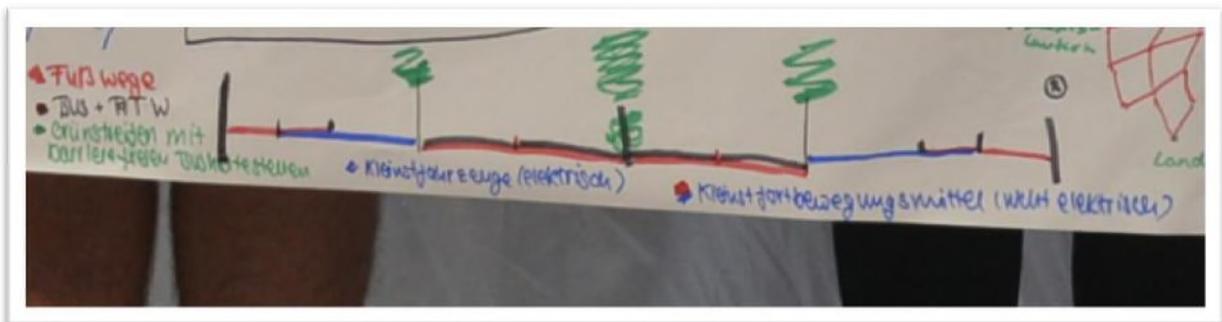
- **Bürgerbeteiligung**

Dialoge wie der Mobilitätskonsens sollen flächendeckend und regelmäßig durchgeführt werden. Ebenso **Umfragen** zum Einbezug aller Bürger.

der Fahrplanerstellung von Bus und Bahn mehr integriert würden und somit über diese Umfrage Anregungen geben können.

- Die Teilnehmenden wünschen sich eine **autofreie Stadt**, in der die Mobilität in erster Linie durch Busse gewährleistet wird. Hier wurde auch der Einsatz von Flüchtlingen als Busfahrer diskutiert, die durch eine Fortbildung eine entsprechende Qualifikation bekommen würden.
- Das Thema **Elektromobilität** wurde diskutiert. Die Teilnehmenden sehen diese Form der Mobilität im Jahr 2019 noch als „doof“ an, da v.a. die Reichweite der Fahrzeuge zu gering ist. Hier wünschen sich die Teilnehmenden deutlich höhere Reichweiten und sehen die E-Mobilität erst dann als wirklich nützlich an, wenn die technischen Möglichkeiten wurden. Die Teilnehmenden haben in Teilen Konsens darüber, dass Kernenergie hier die benötigten Strommengen produzieren sollte, damit E-Mobilität auch massentauglich werden kann.
- Sehr lange und kontrovers wurde über das Thema der **Anbindung der ruralen Räume an den ÖPNV** diskutiert. Hier beklagen viele der Teilnehmenden die mangelnde Anzahl an Linien, die z.B. in die nächstgrößere Ortschaft fährt. Außerdem wurde der Takt der vorhandenen Buslinien kritisiert. Demnach fährt in Teilen der Bus nur zwei bis dreimal am Tag und macht somit eine Verbindung auch am Abend in den nächsten Ort oder in die nächste Stadt sehr schwer; besonders für Jugendliche ohne Führerschein. Die Teilnehmenden wünschen sich hier eine deutliche Verbesserung und Ausweitung des Angebots und eine **Verdichtung des ÖPNV-Netzes** in ganz Rheinland-Pfalz. Es wird eine Gleichstellung des ÖPNV-Angebots zwischen Land und Stadt gefordert.
- Diese **Verdichtung** des Netzes gilt auch für das **Schienennetz** und soll von der DB finanziert und vorangetrieben werden.
- Die Planung und Schaffung von **mehr Radwegen** werden von den Teilnehmenden gefordert.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine **Vereinheitlichung und Verbilligung der Tarife** und nennen als ein effizientes und gut funktionierendes Beispiel das Hessenticket. Dieses wünschen sich die Teilnehmenden auch für RLP und am besten für die gesamte Bundesrepublik.
- Die Teilnehmenden haben Konsens darüber, dass die Infrastrukturanlagen beim ÖPNV und SPNV ausnahmslos **barrierefrei** sein sollen.
- Es wurde die **Verteilung der Verkehrsmittel für 2050** durch die Teilnehmenden eingeschätzt. Demnach wird geschätzt, dass 2050 auf dem Land 40 % der Wege mit dem Auto, 10 % zu Fuß, 15 % mit dem Rad und 35 % mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. In der Stadt glauben die Teilnehmenden, dass 40 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, 30 % mit dem Auto, und jeweils 15 % mit dem Rad bzw. zu Fuß.

- Der **Gütertransport auf dem Schiff** wurde auch besprochen. Die Teilnehmenden gehen davon aus, dass sich Schiffe 2050 durch innovative Antriebe fortbewegen. Es wird u.a. davon ausgegangen, dass Schiffe durch Segelunterstützung angetrieben werden.
- Die Teilnehmenden sind sich einig darüber, dass es 2050 keine Ticketautomaten mehr geben wird und die **Tickets** voraussichtlich nur noch **digital** auf dem Handy vorhanden sein werden. Die Buchung der Tickets wird überwiegend online durchgeführt.
- Es wird davon ausgegangen, dass es eine Revolution von **Kleinstfahrzeugen** geben wird und diese 2050 das Stadtbild maßgeblich bestimmen werden.
- Im Bereich der Züge wünschen sich die Teilnehmenden **modernere Züge mit einem verbesserten Service** für die Fahrgäste. Dies sollte v.a. bei der Informationsweitergabe anfangen.
- Auch wird eine Verlagerung der **Güter** von der Straße **auf die Schiene** gefordert.
- Der **Führerschein** wird von den Jugendlichen als eine Qualifikationschance angesehen.
- Die Jugendlichen beklagen die profitorientierte Wirtschaftsweise der **DB** und fordern eine erneute **Verstaatlichung** dieser.
- **Drohnen in der Stadt 2050** halten die Teilnehmenden für denkbar, sie glauben aber nicht, dass diese sich diese in der Masse durchsetzen werden.
- Die Teilnehmenden planen in einem Gedankenspiel eine, aus ihrer Sicht **typische Straße in einer Stadt im Jahr 2050**:



Demnach wird die Straße von Fußwegen auf beiden Seiten flankiert. Daran schließt sich ein Weg für Kleinstfortbewegungsmittel ohne elektrischen Antrieb an. Danach folgt ein entsprechender Weg für Kleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, die durch einen Grünstreifen von der Bus-Spur abgetrennt wird. Eine Straße für Autos existiert in der Planung nicht.

- Die Teilnehmenden halten eine **(nachhaltige) Mobilitätssteuer** für sinnvoll, um Investitionen in innovative und neuartige Verkehrsmittel zu ermöglichen. Als Beispiel wird der Hyperloop genannt.

- Vision 2050 bedeutet großen Aufwand!
- **Energie für Mobilität** soll aus Wind/Sonne/Mond (Gezeiten) kommen.
- **Regionale Produkte** sollen gefördert werden (weniger und kürzere Wege).
- **Kleinbusse im ländlichen Raum** übernehmen die Abholung angemeldeter Schüler, um an das Prinzip der Kita-Busse bzw. des begleiteten Fahrens anzuschließen und die Lücken in der Schülerbeförderung zu schließen. Überhaupt solle es wieder begleitetes Fahren für Kleinkinder geben.
- Gefordert wird **gleiches Recht für alle Verkehrsarten** (kein Primat für den motorisierten Individualverkehr).
- Ein **Führerschein-Tauglichkeitstest** sollen alle Verkehrsteilnehmer alle 10 Jahre absolvieren. Diejenigen, die nicht mehr tauglich sind, sollen ein kostenloses Nahverkehrsticket als Kompensation erhalten.
- **Reduziertes Reisen** – soziale Gerechtigkeit. Weniger und weniger weite Reisen sollen zum Standard werden, ohne Ansehen der monetären Leistungsfähigkeit.
- Überhaupt solle auf Luxus verzichtet werden. Im Prinzip sei der **Bewegungsradius des Menschen 2050** eher derjenige des Menschen im Mittelalter und durch die Leistungsfähigkeit seiner Füße gesetzt. (Diese Position wird ausdrücklich nicht mehrheitlich geteilt).
- **Sammelstationen und Packstationen** sollen Standard werden.
- Es sollen **keine bzw. weniger Baustellen** im Verkehr geben.
- **Elektro(autos) ist (sind) doof**. Die Rohstoffgewinnung für Akkus sei mit großen Umweltschäden und langen Transport- und Herstellungsketten verbunden. Die Zukunft seien Wasserstoff- Autos.
- Sofern überhaupt noch **Flugzeuge** benötigt werden, dann sollen diese mit Diesel oder Wasserstoff zu betreiben.
- Es soll **Fahrrad-Parkhäuser** geben.
- Es soll **kostenlose Interrail-Tickets** für eine best. Altersgruppe (junge Menschen) geben.
- Es soll einen Preisunterschied für zwischen Nah- und Fernverkehr geben.
- Kleine Kinder, die noch nicht allein reisen können, profitieren automatisch durch die Verbesserung des ÖPNV für die Eltern.
- **Demokratieprinzip** herrscht vor, d.h. es braucht Mehrheiten für Änderungen bei der Mobilität.

- Es gibt überall **Nachtbusse** bzw. Nachtbusverkehre. Zumindest städtisch.
- Es gibt ein **bundesweit einheitliches Nahverkehrsnetz**, d.h. es gibt eine regulierende Stelle, aber mehrere Anbieter der Mobilitätsleistungen um Monopole zu vermeiden. Als Minimumstandard soll das System stets mit **Ökostrom** operieren. Wo sinnvoll sollen **autonome Busse und Solarbusse** eingesetzt werden. Das System soll dynamisch an die steigenden Mobilitätsansprüche angepasst werden.
- Es soll eine **bedarfsgerechte Nahverkehrs(Bus-)Planung** geben, z.B. Anpassung an die Schulverkehrsspitzen morgens.

**Protokoll
Zukunftswerkstatt #5**

Datum: 26.08.2019

Uhrzeit: 14:00 – 16:00 Uhr

Ort: Halle 45, Mainz

MODERATOR*IN:	Pascal Konrath (raumkom)
----------------------	--------------------------

Fixierung der Ergebnisse und Erörterung der Inhalte



Innerhalb der Gruppe kristallisierten sich relativ schnell mehrere Hauptdiskussionspunkte heraus: städtischer Verkehr, Anbindung/ Förderung der ländlichen Gebiete, ÖPNV, Güterverkehr, Digitalisierung, Forschung und Entwicklung.

- Städtischer Verkehr

Einigkeit bestand bei den Teilnehmern darüber, dass die Städte von Autos befreit werden müssen. Dies soll durch einen radikalen Ausbau von ÖV und Radwegen ermöglicht werden,

unterstützt durch ein gleichzeitig eingeführtes Verbot der Einfahrt von privaten PKWs in die Stadt. Auch sollen Bike-Sharing-Angebote weiter ausgebaut werden, um jedem, der sich in der Stadt bewegen möchte die Möglichkeit eines Fahrrads bieten zu können. Die Teilnehmer stellten sich an den Zufahrten zur Stadt große P+R Parkplätze vor, die von Bus- oder Straßenbahnlinien Richtung Stadt bedient werden. Der so gewonnene Platz in der Stadt soll zu einem großen Teil mit Grünanlagen gefüllt werden, um die Lebensqualität in den Innenstädten zusätzlich zu steigern.

- **Anbindung/ Förderung ländlicher Gebiete**

Die Anbindung der ländlichen Gebiete Richtung Ballungszentren soll mit ÖV realisiert werden, damit auch die Zahl der privaten PKWs auf dem Land reduziert werden kann. Auch existierte die Idee von Hyperloop-Verbindungen vom Land in die Stadt. Ebenfalls soll es durch die Digitalisierung möglich sein Pendlerströme zu reduzieren, denn diese Pendler sollen die Möglichkeit bekommen Home-Office betreiben zu können. Um diesen Schritt konsequent zu unterstützen, wünschen sich die Teilnehmer mehr Geschäfte des täglichen Bedarfs in den ländlichen Regionen, damit der Zwang in die nächste Stadt fahren zu müssen, abgemildert wird.

- **ÖPNV**

Der ÖPNV soll insgesamt günstiger, attraktiver durch bessere Frequenzen und ökologischer werden (Erneuerbare Energien zum Antrieb nutzen). Den ÖPNV wünschen sich alle Teilnehmer als kostenlosen Service, in Abgrenzung zum Fernverkehr der nur deutlich günstiger werden muss.

- **Güterverkehr**

Die Teilnehmer entwickeln die Idee eines getrennten Schienennetzes für Güter- und Personenverkehr. So sollen Verspätungen eingedämmt werden und die Wohngegenden (speziell im Mittelrheintal) von Güterverkehr befreit werden.

- **Digitalisierung**

Beim Thema Digitalisierung ging es den Teilnehmern um einen besseren Netzausbau, um ihre restlichen Ideen adäquat umsetzen zu können (Home-Office, autonome Züge/ Busse, Ladespur Autobahn). Vor allem der Punkt autonom fahrende Züge ist stark diskutiert worden, diese Maßnahme soll den Nachwuchsdruck bei Lokführern und Schaffnern abfedern und zu einer Reduzierung der Verspätungen beitragen (durch genaue digitale Taktung des Verkehrs und dem Ausschluss des Unpünktlichkeitsfaktors Mensch).

- Forschung und Entwicklung

Das Thema Forschung und Entwicklung kam am Ende auf als es in der Diskussion darum ging, wann die einzelnen Ideen umgesetzt werden können und wie realistisch sie erscheinen. Man kam zum Schluss, dass ohne massive Förderung der Wissenschaft auf den Feldern alternative Antriebe (vor allem auch für Flugzeuge) und autonomes Fahren keine umfassende Abkehr von fossilen Brennstoffen möglich sei und sich damit die Entwicklungen zu einer ökologischen Mobilität nicht realisieren lässt.

**Protokoll
Zukunftswerkstatt**

Datum:
26.08.2019

Uhrzeit:
14:00 – 16:00 Uhr

Ort:
Halle 45, Mainz

MODERATOR*IN:

Stefanie Schenk, Fabian Bauer (raumkom)

Fixierung der Ergebnisse und Erörterung der Inhalte



Innerhalb der ersten Bearbeitungsphase diskutierte die Gruppe zum einen verschiedene thematische Aspekte. Diese Diskussion wurde von den beiden Moderatoren begleitet, das heißt, vor allem inhaltliche Bezüge zwischen aktuellen und bereits erfolgten Wortbeiträgen wurden aufgezeigt, unterschiedliche Abstraktionsebenen herausgestellt und auch die Eignung einzelner Beiträge als mögliche Oberthemen abgefragt. In der zweiten Bearbeitungsphase wurden Ansätze der visuellen Darstellung diskutiert, umgesetzt und um weitere inhaltliche Aspekte ergänzt.

Die Teilnehmer/-innen der Gruppe hatten alle einen ländlichen Hintergrund und hatten nur im Einzelfall und übergangsweise in städtischem Umfeld gelebt. Entsprechend konzentrierte

sich die Diskussion vor allem auf Mobilität im ländlichen Raum und wurde in erster Linie unter dieser Prämisse diskutiert.

Ländliche und städtische Mobilität wurden als unterschiedliche Kulissen mit verschiedenen Lösungsansätzen erachtet. Dies symbolisiert der Tunnel in der Mitte: Land und Stadt sollten bildlich nicht getrennt sein, da auch künftig wechselseitige Bezüge bestünden; seien aber als getrennte Systeme zu begreifen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der heutige Mobilitätsstandard in erster Linie modifiziert und dadurch verbessert werden solle – ein Bedarf oder der Wunsch nach größeren Änderungen wurde hingegen nicht artikuliert.

- **Mobilitätsbedarfe und Anforderungen (zentrale Gedankenblase)**

Eigene Mobilitätsbedarfe werden unter heutigen und künftigen Anforderungen diskutiert. Diese Bedarfe leiten sich aus üblichen, biographischen Lebensentwürfen ab. Darauf fußend besteht Einigkeit, dass sich künftige verkehrliche Bedarfe von den heutigen nicht groß unterscheiden würden. Entsprechend künftiger Lebensphasen würden individuelle Bedarfe eher steigen oder bestenfalls konstant bleiben.

Entsprechend würden auch in Zukunft die heutigen Anforderungen weiterhin gelten. In erster Linie müsse Mobilität bezahlbar bleiben, bezahlbar werden und solle zuverlässig funktionieren (in diesem Zusammenhang wurde Kritik am öffentlichen Verkehr und insbesondere am SPNV geäußert). Räumliche und zeitliche Flexibilität seien wichtig, außerdem wurde der Aspekt der Freiheit genannt. Dies betrifft nicht nur eine Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl; vielmehr wurden flexibel mögliche Ortsveränderungen (gerade im ländlichen Raum mit seinen längeren Wegen) als ein Grundrecht begriffen – und ein geringeres Maß an Mobilität mit geringerer Lebensqualität gleichgesetzt. Zusätzlich bezog sich der Begriff Freiheit für einige wenige Teilnehmer aber auch darauf, dass die KI nicht in die individuelle Freiheit eingreifen soll (beispielsweise das der autonome Fahrservice bereit steht, bevor er aktiv bestellt wurde).

Auch wenn die Gedankenwolke eher für grundsätzliche Aspekte vorgesehen ist, werden hier auch umsetzungsorientierte Aspekte erfasst: Digitalisierung und Wasserstoffmobilität seien Ansätze, um heutige Mobilität effizienter und verträglicher zu gestalten. E-Bikes werden als ein interessanter und alltagstauglicher Ansatz empfunden.

Den diskutierten Aspekten wird unterstellt, gleichermaßen für ländliche, wie auch städtische Mobilität zu gelten.

- **Städtische Mobilität (rechtes, oberes Bildelement)**

Aufgrund der Kompaktheit der Struktur und der Konzentration an Zielorten wird städtischer Mobilität ein deutlich höheres Potenzial für einen künftig stärkeren Wandel zugesprochen. Das Auto solle künftig insbesondere in der Innenstadt und in deren Nähe eine deutlich ge-

ringere Rolle spielen. Bei den im Vergleich eher kürzeren Wegstrecken und der konzentrierteren Verkehrsnachfrage böten sich verstärkt Alternativen dazu. Dennoch solle eine Pkw-Nutzung prinzipiell möglich bleiben, wenn auch in deutliche reduziertem Maße, um beispielsweise die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Dieser Ansatz wird als „bedingt autofreie Stadt“ tituliert. Um dies zu erreichen sei in erster Linie das Fahrrad geeignet, da dessen Infrastruktur kostengünstig herstellbar sei, wie auch dessen private, individuelle Nutzung.

Der ÖPNV wird als prinzipiell geeignet erachtet und für Vielnutzer als günstiger Mobilitäts-garant. Die Tarife für Gelegenheitsnutzer seien nicht immer nachvollziehbar; beispielsweise wenn die Fahrt über vier Haltestellen genauso teuer sei, wie eine Fahrt quer durch die Stadt.

- **Ländliche Mobilität (linksseitiges und oberes Bildelement)**

Ganz unabhängig von Mobilitätsfragen wurde zunächst der Wunsch und die Erwartung ge-äußert, dass der ländliche Raum den Teilnehmenden auch künftig als Wohn- und Lebens-standort zur Verfügung stünde und dass die dortigen Lebensstandards zu sichern seien.

Angesichts der zuvor benannten Mobilitätsanforderungen wird der private Pkw weiterhin als zentraler Mobilitätsbaustein begriffen. Dessen negative Auswirkungen seien möglichst durch Weiterentwicklungen zu mindern, um auch künftig auf diesen Mobilitätsgaranten zurückgreifen zu können (hier wurde erneut auf Wasserstoffmobilität verwiesen).

Die effizientere Nutzung von Pkw sei prinzipiell wünschenswert und die öffentliche Hand solle dahingehende Maßnahmen unterstützen. Gleichzeitig wurde aber auch erklärt, dass diese Möglichkeiten zunächst eher modellhaft und optionaler Art seien; man zunächst nicht unbedingt selbst darauf zurückgreifen würde und dies zunächst als interessantes Option schätzen würde.

Als mögliches Mittel der Wahl werden Mitfahrgelegenheiten genannt. Einigen Teilnehmenden war das Prinzip der (physischen) Mitfahrbank bereits bekannt, diese aber eher noch anekdotisch betrachtet. Künstliche Intelligenz (KI bzw. Digitalisierung generell) seien An-sätze um dies zu verbessern. Mitfahrgelegenheiten sollten durch Apps sichere und vertrau-enswürdige Systeme bereitstellen; gleichzeitig aber auch eine gewisse Anonymität wahren (um bestimmte Personen nicht mitnehmen zu können, ohne damit gleich weitere Wertun-gen zu implizieren). KI könne die Koordination von Mitfahrgelegenheiten unterstützen, da das Potenzial zur Mitnahme auf kürzeren Strecken angesichts des Koordinationsaufwandes eher skeptisch beurteilt wurde.

Auch CarSharing sei ein geeigneter Ansatz und könne (wenn auch zwar einfacher in der Stadt) grundsätzlich auch im ländlichen Raum getestet werden. Für diese nicht-privaten Fahrzeuge sei das Autonome Fahren ein mögliches erstes Einsatzfeld, das dieses Angebot zudem interessant machte.

Das Fahrrad sei aufgrund seiner geringen Zugangshürden auch im ländlichen Raum für gewisse Wege geeignet; hier wird aber für zwischenörtliche Verkehre die Notwendigkeit

straßenbegleitender Wege gesehen. So könne das Rad auch als Zubringer für Bus und (vor allem) Bahn genutzt werden, wobei Park- oder Mitnahmemöglichkeiten zu jeder Zeit gegeben sein sollte.

Für die Land-Stadt-Verkehre wird eine Präferenz für P+R-Modelle geäußert. Die Bahn wird als sinnvolles Verkehrsmittel mit Bündelungsfunktion gesehen. Im Sinne der „bedingt autofreien Stadt“ wird der außerstädtische Zustieg auf die Bahn als sinnvolle Option erachtet. Sind solche Verknüpfungen zuverlässig und preislich attraktiv, sei auch ein restriktiverer Zugang zur Innenstadt für Pkw eher vertretbar. Mit Bezug darauf wurde über ausgelagerte Parkmöglichkeiten am Stadtrand im Untergrund diskutiert, um sich dann mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV in der Stadt fortbewegen zu können. So würde der Verkehr durch Parkplatzsuchende in der Stadt abnehmen.

In geringerem Umfang werden auch Mitfahrerparkplätze diskutiert, um Verkehre zu bündeln (siehe Mitfahrgelegenheiten). Diese sollten dann auch hier sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder berücksichtigen.

- **Zwischenstädtische Mobilität (Bildelement unten rechts und Mitte)**

Für die zwischenstädtische Mobilität werden gleichermaßen Pkw, wie auch die Bahn als geeignet angesehen. Die Bahn bedürfe einer höheren Taktung; vor allem seien aber Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern.

In der Diskussion der Verkehrsmittel wird auch der Preis thematisiert. Den Bahnpreisen werden meist die variablen Kosten des Pkw gegenübergestellt (und hier in überschlägiger Betrachtung insbesondere der Sprit). Völliges Unverständnis bestand (angesichts der ökologischen Auswirkung) gegenüber der Preisrelation von Flugtickets und Bahnpreisen. Fernbusse wurden von den Teilnehmenden nicht thematisiert (womöglich aufgrund mangelnder Präsenz/Nutzungserfahrung).