

MOBILITÄT SELBER MACHEN – UNTERWEGS ZU EINER BÜRGERGESELLSCHAFT IM VERKEHR?

PETER IMBUSCH

TRANSFORMATIONSTANDEM 2017 – ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT IN WUPPERTAL – 27/6/2017



FRAGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

- Wie mobil wollen wir zukünftig sein und was sind wir bereit, dafür zu zahlen?
- Wie viel Mobilität können wir uns zukünftig leisten?
- Wie viel Mobilität benötigen wir überhaupt?
- Welche Art von Mobilität brauchen wir?
- Auf welche gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen müssen wir dabei achten?
- Wer kann und soll welchen Beitrag zu einem nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätskonzept leisten?

MOBILITÄT IN STÄDTEN

öffentlich

- Städtische bzw. kommunale Transportsysteme (ÖPNV) sowie bundesweite Systeme (DB, Fernbus)
- Öffentlicher Auftrag
- Standardisiertes Angebot
- Probleme: nicht kostendeckend, wenig flexibel

privat

- Private Unternehmen (Taxen, Autoverleiher, weitere gewerbliche Personenbeförderung)
- Teils öffentliche Konzessionierung
- Wirtschaftliches Interesse an profitabler Gestaltung
- Privatpersonen (PKW, Fahrrad) und deren Initiativen

DIE ZUKUNFT DER STÄDTISCHEN MOBILITÄT

- Bedeutung der Stadt als Lebens- und Wirtschaftsraum wächst stetig (globaler Trend)
- Mobilitätsverhalten der Bürger kollidiert mit Beschaffenheit städtischer Räume
- Zusammenhänge zwischen Mobilitätsbedürfnissen, städtischen Mobilitätsangeboten und urbanen Raumstrukturen erkennen
- Verkehrsinfarkt in den großen Städten bei gleichzeitiger Unterversorgung ländlicher oder peripherer Räume
- Zunehmende Flexibilitätserfordernisse angesichts globalisierter Herausforderungen
- Neue Mobilitätstrends erfordern bedarfsgerechten Ausbau städtischer Infrastrukturen
- Herausforderungen für urbane Mobilität: Nachhaltigkeit, Inklusion, Integration

MOBILITÄTSDIENSTE

- Klassische öffentliche und private Anbieter
- „Untypische Dritte“ kommen hinzu: Bike- oder Car-sharing (z.B. Car2Go, DriveNow), Mitfahrzentralen, Chauffeur-Dienste (z.B. UBER), AST's, Privatunternehmen mit neuen Modellen (z.B. BlablaCar, Flinc, Sidecar, Lyft)
- Ausrichtung auf Verarbeitung der zunehmend spezifischeren Mobilitätsbedürfnisse und effizientere Nutzungsmöglichkeiten, weniger auf generelle Verkehrsvermeidung
- Neue Mobilitätskonzepte nötig

BÜRGERGESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT IM VERKEHR IN NRW

- Sog. „Bürgerbusse“ in über 90 Städten und Gemeinden in NRW umgesetzt
- Bürgerbus-Modell steht auf vier Säulen
 - Engagierte Bürgerinnen und Bürger (Betreiber)
 - Stadt oder Gemeinde (erkennen Chancen, übernehmen Restkosten)
 - Örtliches Verkehrsunternehmen (verkehrsrechtliche Seite)
 - Verkehrsministerium NRW (Anschubfinanzierung, Organisationspauschale)
- Gilt als „ideales Nahverkehrskonzept“ in bzw. zu „nachfrageschwachen Räumen bzw. Zeiten“ für ein „attraktives Mobilitätsangebot“ bei „geringem finanziellen Aufwand“
- Wirtschaftlichkeit der Bürgerbusse abhängig von äußeren Umständen

ERFOLGSGEHEIMNISSE

- Spezielle und begrenzte Einsatzzwecke
- Ehrenamtliches Engagement bringt Kostenreduzierung
- „Nähe“ zu den Fahrgästen („unser Bus“)
- „Wir fahren für die Bürger“
- „Mehr Spaß“ als im „anonymen Standardlinienbus“
- Kontaktförderung, miteinander ins Gespräch kommen, Pläuschchen halten
- Romantisierte Unmittelbarkeit

DÖRPER BUS E.V.

- Freiwilliger Zusammenschluss engagierter Bürger mit ehrenamtlichen Fahrern
- Ziel: Älteren bzw. unmotorisierten Mitbürgern in abgelegenen Außenbezirken Möglichkeit von Mobilität zu eröffnen
- Keine Konkurrenz zum WSW, sondern Ergänzung und Ausgleich von Beförderungslücken
- 2016 insgesamt ca. 7600 Fahrgäste transportiert mit zwei Bussen („Dörpi I“ und „Dörpi II“) und fixer Linienführung
- Vielfältige Sponsoren aus der Stadt Wuppertal und dem Bergischen Land

BÜRGERGESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT ALS ALTERNATIVE?

- Bürgergesellschaftliches Engagement keine Alternative, sondern lediglich eine Ergänzung für spezifische und begrenzte Mobilitätswünsche der Bürger
- Urbane Mobilitätskonzepte der Zukunft erfordern systematisches Zusammendenken von nachhaltiger Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung
- Bürgergesellschaftliches Engagement ist angesichts der Herausforderungen für städtische Mobilität nur ein „Tropfen auf den heißen Stein“

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!

PROF. DR. PETER IMBUSCH, BERGISCHE UNIVERSITÄT
WUPPERTAL, E-MAIL: PIMBUSCH@UNI-WUPPERTAL.DE

