

KOMMUNALWAHLEN 2019

Hier bin ich zu Hause,
hier gestalte ich mit.



Baden-
Württemberg

Positionen und Forderungen zum Thema Mobilität

Ihre Ansprechpartner:

Caritasverband für die Erzdiözese Freiburg e.V.

Michael Karmann

Telefon: + 49 761 8974-130

E-Mail: karmann@caritas-dicv-fr.de

Caritasverband der Diözese Rottenburg-Stuttgart e.V.

Heiner Heizmann

Telefon: +49 711 2633-1181

E-Mail: heizmann.h@caritas-dicvrs.de

Bezahlbare Mobilität

Sozialtarife im Kommunalen Verkehrsverbund

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, das bis zu einem gewissen Maß gesichert sein muss, damit Menschen am sozialen, ökonomischen, kulturellen und politischen Leben teilhaben können. Mobilitätsarmut engt die Bewegungsfreiheit ein. Mit einem Sozialticket kann Mobilität für alle gesichert und Ausgrenzung verhindert werden. Es muss für einen breiten Adressatenkreis (ALG II, Asylsuchende, Geringverdiener, Erwerbslose mit geringem Einkommen) bezahlbar sein.

Kostenfreie Schülertickets

Die notwendige Schülerbeförderung muss grundsätzlich kostenlos sein und in Stadtgebieten ist die 3-Kilometer-Grenze aufzuheben. Je nach Streckenverlauf und Alter des Kindes kann hier der Weg weder zu Fuß noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Besonders für arme Familien sind die Fahrtkosten für den ÖPNV ein erheblicher Kostenfaktor. Das gilt auch für die Schülerbeförderung im ländlichen und städtischen Raum. Diese Kosten sind nicht vermeidbar.

AZUBI-Tickets

Während Studierende im Südwesten in der Regel Zugang zu einem stark vergünstigten regionalen oder sogar landesweitgültigem Ticket haben, sind viele Auszubildende auf ein Jobticket verwiesen. Besonders in den urbanen Ballungsräumen mit guter öffentlicher Infrastruktur wird deutlich, dass diese jungen Menschen finanziell schlechter gestellt bzw. ihre Mobilitätskosten dadurch deutlich erhöht werden. Für alle Menschen in Ausbildung egal ob im Betrieb, der Hochschule oder Universität sind die Zugänge zu preiswerter Mobilität zentral. Analog zum Studi-Ticket muss diese gewährleistet werden.

Neue Konzepte des Individualverkehrs sozial denken

Neue Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing sind in den urbanen Räumen mittlerweile fest verankert. Teilweise sind die Kommunen oder Stadtwerke hier selbst Anbieter oder ermöglichen in jedem Fall diese Geschäftsmodelle durch die Bereitstellung öffentlicher Flächen und

Infrastruktur wie Parkplätze, Ladesäulen etc.. Mit diesem Engagement der Kommunen geht auch die Möglichkeit und Verantwortung einher diese Modelle für alle Bürger zu öffnen. Sozialtarife und / oder Quoten zur einkommensabhängigen Preisgestaltung bzw. Subventionierung ermöglichen auch einkommensschwachen Haushalten am Wandel des Individualverkehrs teilzuhaben und eröffnen neue Perspektiven in der Bekämpfung von Mobilitätsarmut.

Barrieren abbauen

Altengerechtes und barrierefrei nutzbares ÖPNV-Grundangebot

Um die Mobilität im Alter zu sichern, bestehen neben den Fragen des Netz- und Streckenausbaus auch weitere Herausforderungen. Bedarfsgerechte Assistenzangebote sind hier ebenso zentral wie die Frage nach finanziellen Anreizen des ÖPNV. Der Tausch von Führerschein gegen Jahresticket wird in verschiedenen europäischen Ländern bereits praktiziert.

Innovation erkennen und Zivilgesellschaft stärken

Kommunen haben neben ihrer formellen Verantwortung für den ÖPNV die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft bedarfsgerechte Angebote zu ermöglichen um soziale wie infrastrukturelle Hürden abzubauen. So verbessert etwa ein Bürgerbus die Mobilität, für Menschen die sich kein eigenes Fahrzeug und oder teure Taxifahrten leisten können und kann helfen „weiße Flecken im Streckennetz“ zu schließen.

Infrastruktur

Ausbau der Infrastruktur im ÖPNV

Der Ausbau des ÖPNV-Netzes gewinnt angesichts der Herausforderung der Mobilitätsarmut sowie den sich verändernden ökologisch und technischen Mobilitätskonzepten weiter an Bedeutung. Besonders in ländlichen Räumen darf das Potential des Streckennetzes und die Taktung des ÖPNV nicht vorrangig am gegenwärtigen Nutzerverhalten, sondern an einer kommunalen sozialen wie ökologischen Zielvorstellung gemessen werden. Die private Kompensation schlechter Netze durch Individualverkehr grenzt sozial aus und verhindert ökologisch verantwortliche Mobilitätskonzepte.

Ausbau der Streckennetze und Anreize des ÖPNV fördern

Um die Mobilität im Alter zu sichern, bestehen neben den Fragen des Netz- und Streckenausbaus auch weitere Herausforderungen. Bedarfsgerechte Assistenzangebote sind hier ebenso zentral wie die Frage nach finanziellen Anreizen des ÖPNV. Der Tausch von Führerschein gegen Jahresticket wird in verschiedenen europäischen Ländern bereits praktiziert.

Ausbau neuer Technologien und Mobilitätsangebote

Der Einsatz neuer Technologien und Mobilitätsangebote bietet Chancen für die Stadtentwicklung, birgt aber auch Risiken. Neue Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum, wie beispielsweise E-Mobilität, Carsharing müssen an ihrem Beitrag für das Gemeinwohl gemessen werden. Geschäftsmodelle, die auf eine Nutzung des knappen öffentlichen Raums abstellen, sind sozial und wirtschaftlich für alle Bürger*innen zugänglich zu gestalten. Eine weitere Privatisierung und Kommerzialisierung öffentlicher Räume sollte nicht zugelassen werden.