

VERKEHRSPLANUNG IN KOMMUNEN

Teil III: „Aktuelle Ziele und Instrumente“

Prof. Dr.-Ing. André Bruns
14.06.2023

5. WAS LERNEN WIR DARAUS?

→ HANDLUNGSOPTIONEN FÜR KOMMUNEN

Rückblick ...



Eigenschaften des Verkehrsangebots

- Zugänglichkeit / Verfügbarkeit
- Kosten
- Reisegeschwindigkeit
- Zuverlässigkeit
- Komfort
- Sicherheit
- ...

Mobilitätsangebote gestalten



Eigenschaften des Wegs

- Fahrtzweck
- Regelmäßigkeit des Weges
- Fahrtzeitpunkt
- Entfernung
- Einbindung in den Weg / Wege-kette
- ...

Mobilität bei Stadt- und Siedlungsentwicklung mitdenken

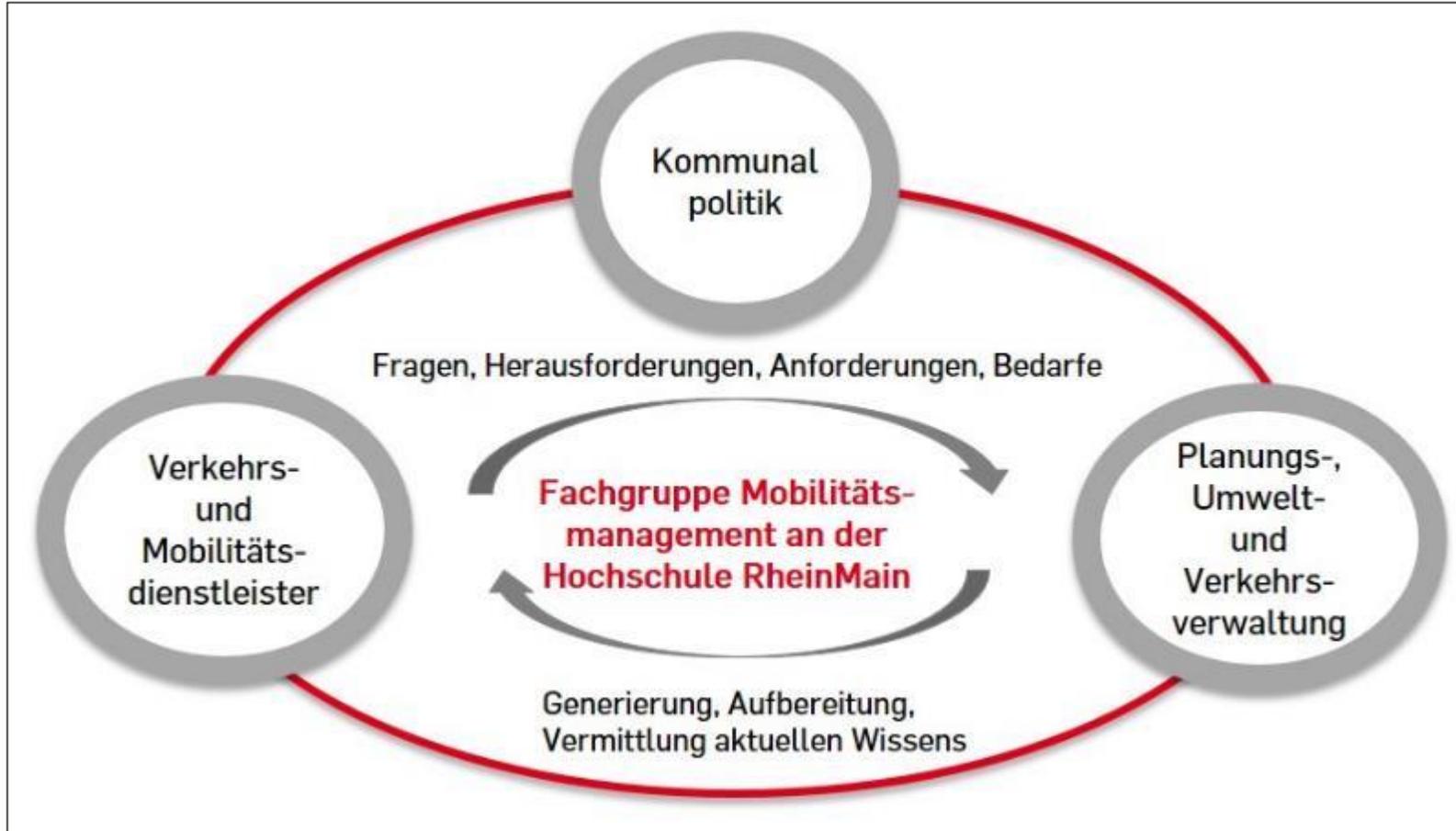


Eigenschaften der Person

- Individuelle Fähigkeiten, Gesundheitsstatus
- Soziale Rolle, Haushaltstyp
- Einkommen
- Informiertheit, Erfahrung
- ...

Marketing / Mobilitätsmanagement betreiben

AGENDA

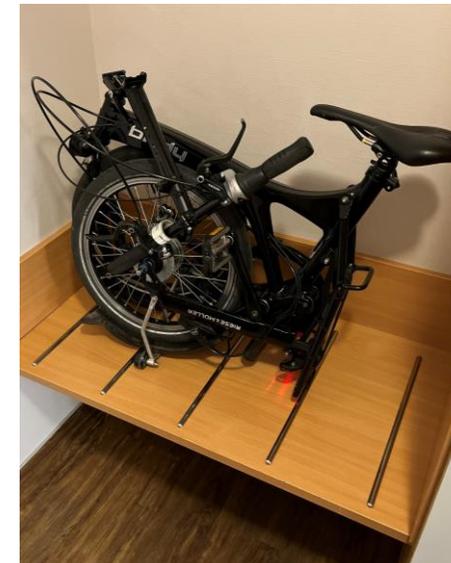


1. Was sollte/muss Verkehrsplanung heute leisten und welche Ziele stehen im Vordergrund?
2. Welche Art Planung braucht es?
3. Welche Instrumente sind nötig, um Mobilität zu gestalten?

KURZE VORSTELLUNG

Vita André Bruns

- Geboren in Wolfenbüttel, aufgewachsen im Landkreis Gifhorn (Nord...)
- Studium Raum- und Umweltplanung, Diplom, TU Kaiserslautern.
- ARCADIS Deutschland GmbH, Kaiserslautern; ivm GmbH, Frankfurt
- Wiss. Mitarbeiter und Promotion am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen
- Seit 2015 Professur Verkehrswesen und Mobilitätsmanagement, Hochschule RheinMain, Wiesbaden.



WAS SOLLTE/MUSS VERKEHRSPLANUNG HEUTE LEISTEN? UND WELCHE ZIELE STEHEN IM VORDERGRUND?

NACHHALTIGE MOBILITÄT: VIELFÄLTIGE HERAUSFORDERUNGEN



NACHHALTIGE MOBILITÄT: STRATEGIEN DES VERKEHRSWESENS

1. Vermeiden

Entstehung von Verkehr vermeiden, z.B. durch virtuelle Mobilität

2. Verlagern

Verkehr auf verträglichere Verkehrsmittel, Routen und Zeiten verlagern

3. Verträglich abwickeln

Verträglichere Abwicklung des verbleibenden Verkehrs mit Blick auf Emissionen, Sicherheit und Effizienz, z.B. E-Mobilität



ZIELE UND HANDLUNGSFELDER NACHHALTIGEN VERKEHRS

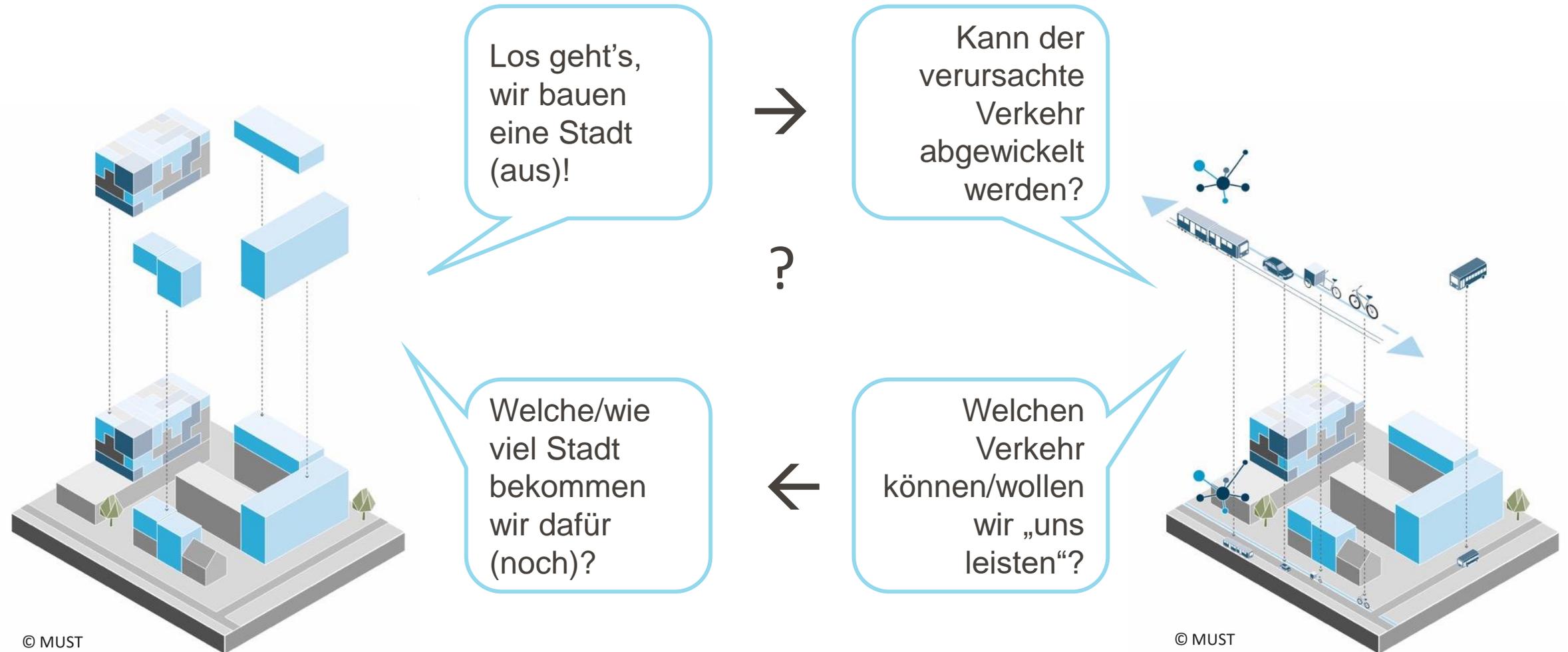
- **Siedlungsstrukturen** müssen so entwickelt werden, dass sie helfen, Verkehr zu vermeiden. Nutzungsmischung und Dichte sind dabei zentrale Stichworte.
- **Verkehrsangebote** müssen so gestaltet werden, dass der Umweltverbund für möglichst viele Wege eine attraktive Alternative zum eigenen Auto darstellt. Dies schließt ein, bisher existierende Privilegien für das Auto (z.B. Parken im öffentlichen Raum, Kilometerpauschale) zu hinterfragen.
- **Fahrzeuge** aller Verkehrsträger müssen emissionsärmer und mit ressourcenschonender betrieben werden.
- **Digitale Systeme** müssen so eingesetzt werden, dass sie die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erleichtern (z.B. „Mobilitäts-Apps“) und es ermöglichen, physische Wege zu ersetzen (z.B. Internet-Banking).
- **Die Menschen** müssen in die Lage versetzt („ertüchtigt“) werden, ihre Mobilität nachhaltiger zu gestalten.



WELCHE ART (VERKEHRS)PLANUNG BRAUCHT ES?

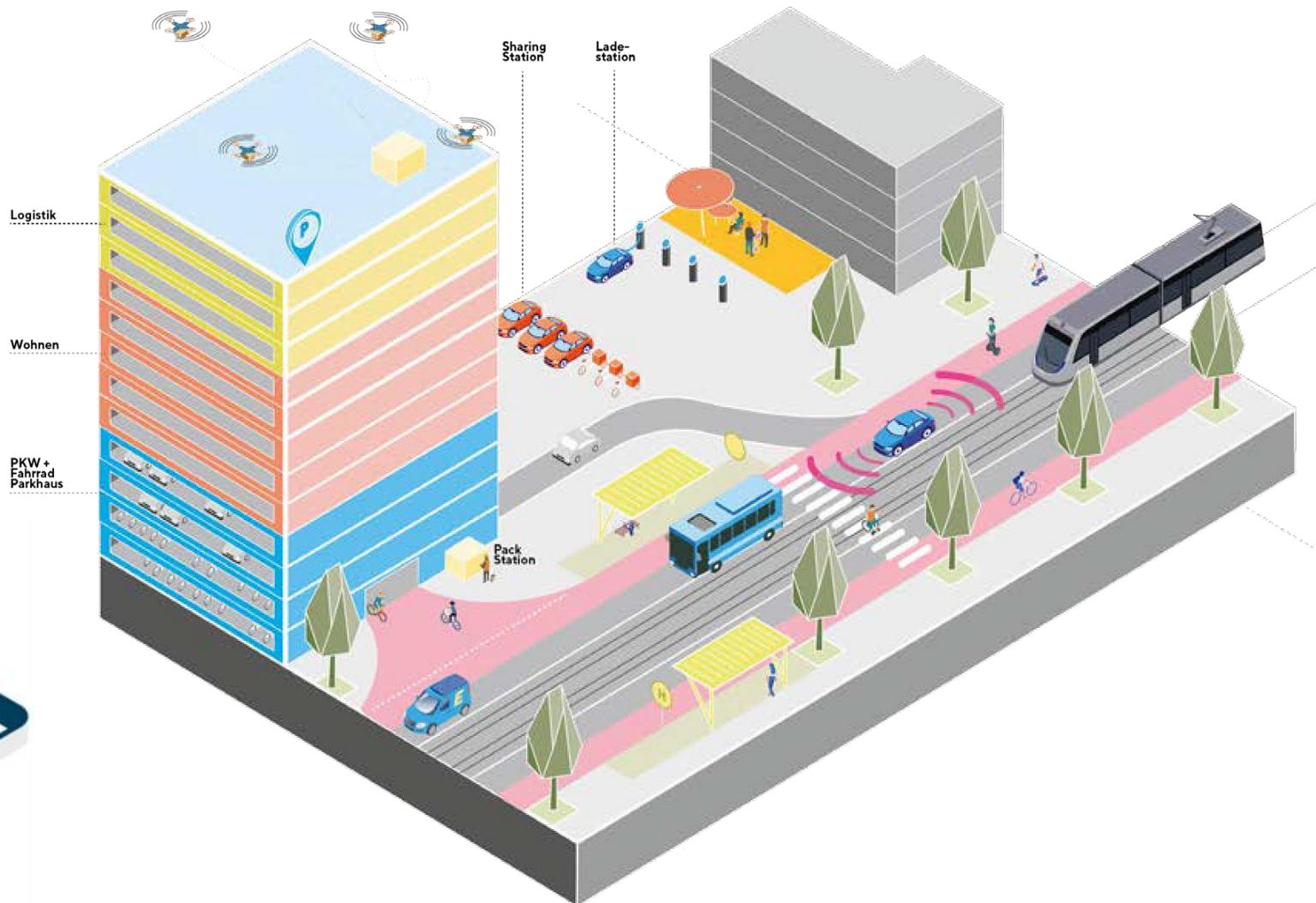
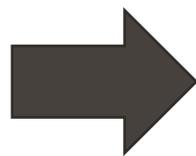
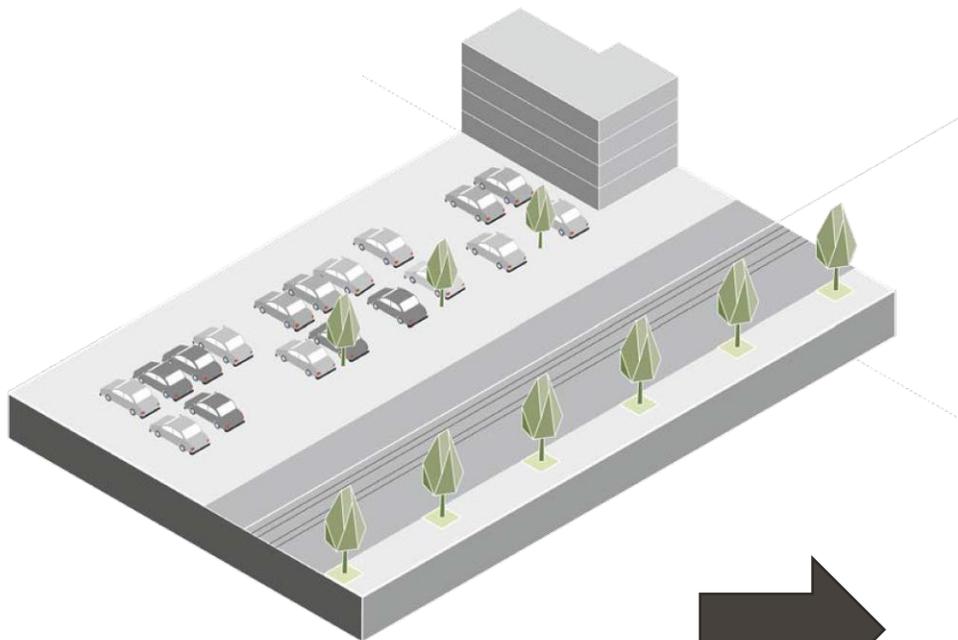
WACKELT DER SCHWANZ MIT DEM HUND ...

Die klassische, strukturalistisch-technizistische Sicht auf die Verkehrsplanung



© MUST

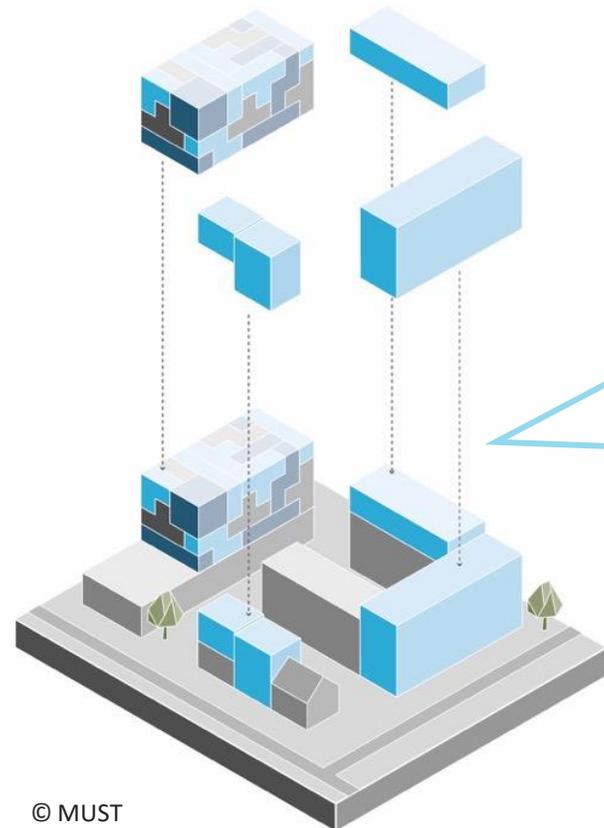
© MUST



» *FIRST LIFE,
THEN SPACES,
THEN BUILDINGS
(AND TRAFFIC INFRASTRUCTURE)*
THE OTHER WAY AROUND NEVER
WORKS. « (JAN GEHL)

... ODER DER HUND MIT DEM SCHWANZ?

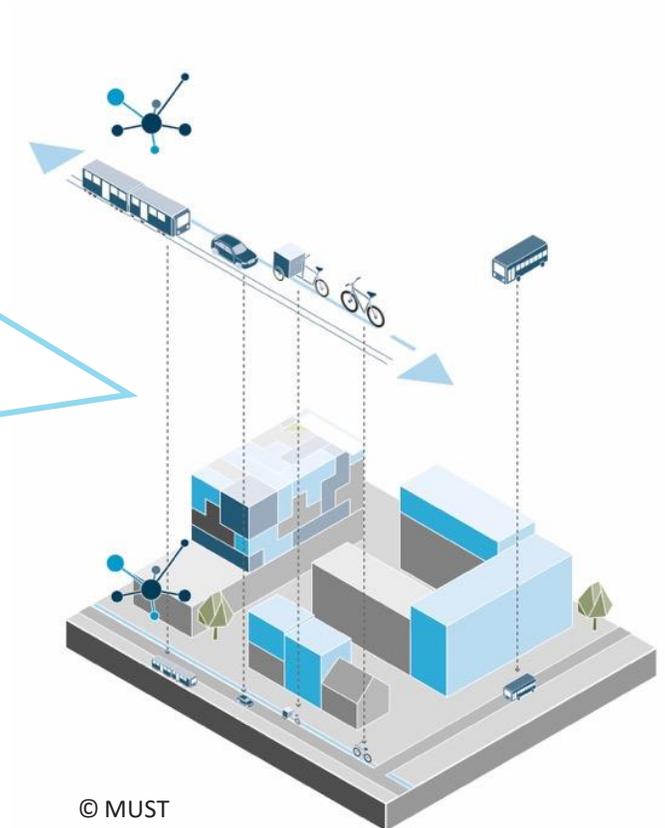
Mobilität (und Verkehr) als gesellschaftspolitische Gestaltungsaufgaben



Wie möchten wir leben und welche Art von Dorf/Stadt und Mobilität passt dazu?



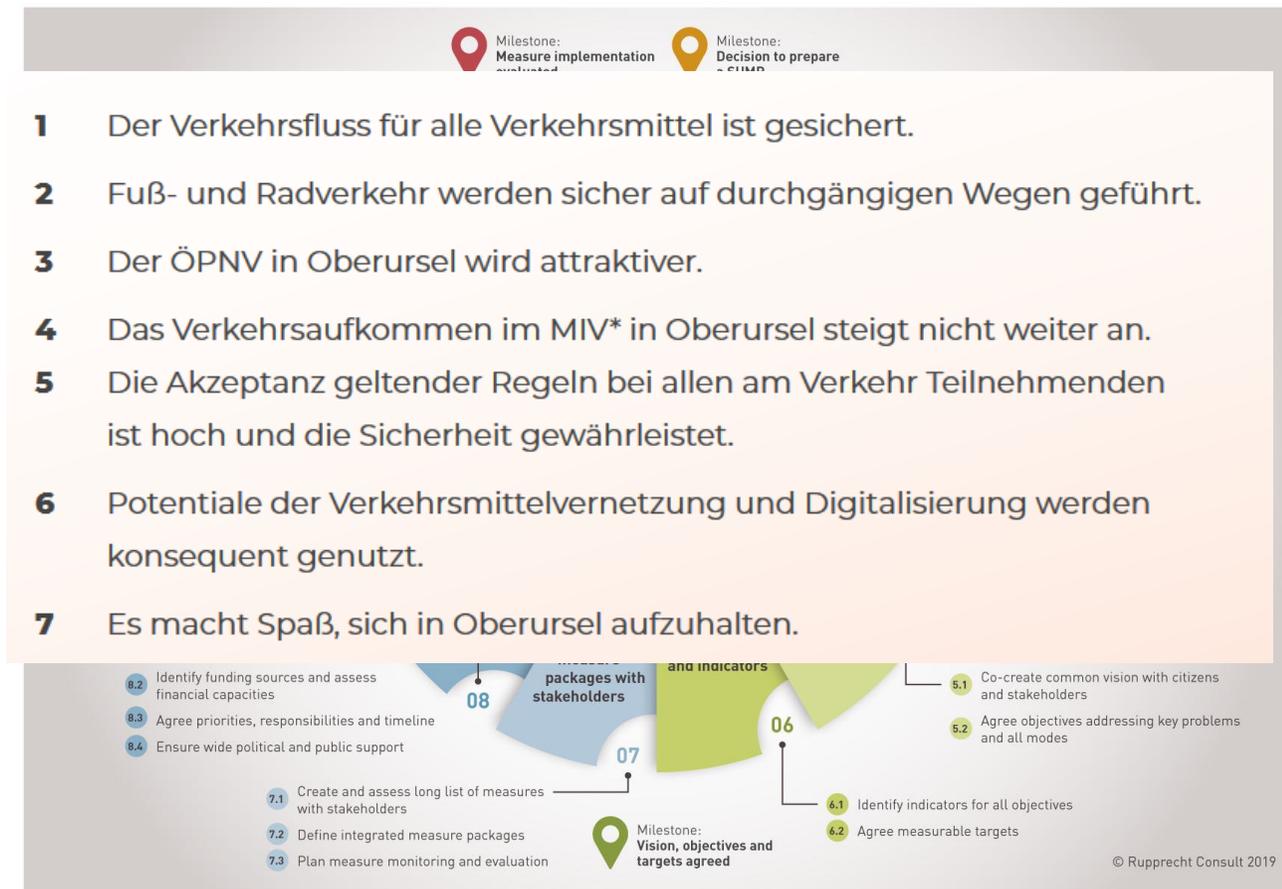
Wie können wir Mobilität und Verkehr so gestalten, dass diese Idee funktioniert?



ANSPRUCH AN EINE ZEITGEMÄß, STRATEGISCH AUSGERICHTETE (LOKALE) VERKEHRSPLANUNG

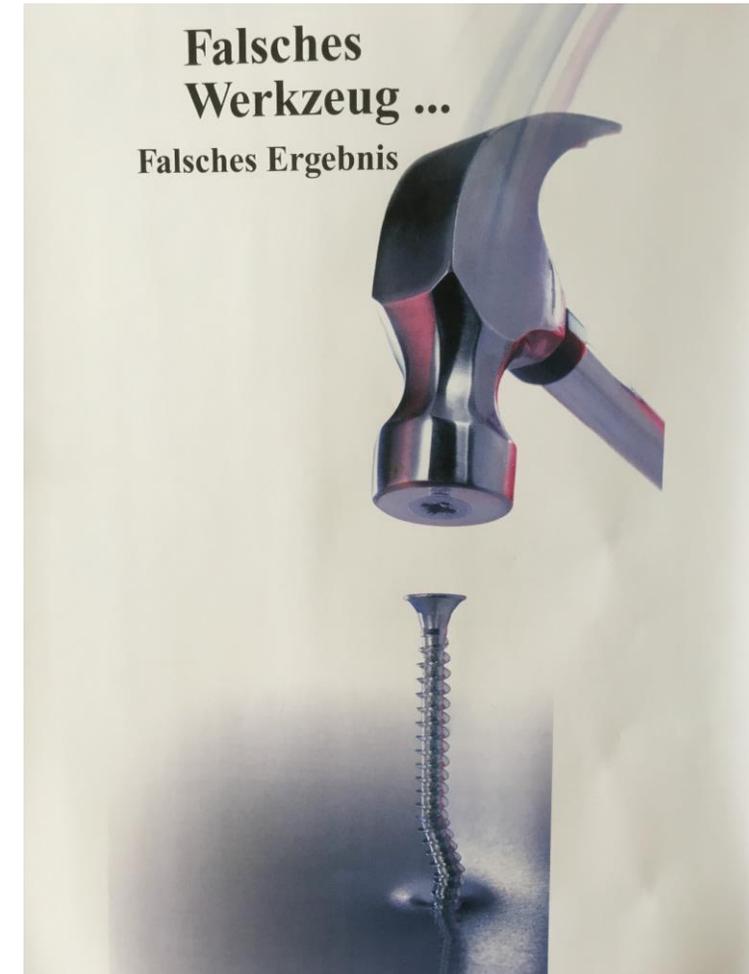
(analog „Sustainable Urban Mobility Plan“)

1. Idee der Nachhaltigkeit für die lokale Ebene operationalisieren
2. Raum-/Stadtentwicklung als Handlungsfeld mitdenken
3. Konsens über die strategische Ziele, bzw. Zielbilder herstellen/anstreben
4. Messbare Ziele definieren
5. Konkrete Ideen („Zielpfade“) entwickeln, wie Mobilität nachhaltig werden kann → Wahlmöglichkeiten schaffen
6. Ertüchtigen von Menschen, sich ihren Zielpfad zu nachhaltiger Mobilität wählen zu können
7. Zielerreichung messen (evaluieren) und ggf. nachsteuern



WELCHE INSTRUMENTE SIND NÖTIG, UM MOBILITÄT ZU GESTALTEN?

» ICH GLAUBE, ES IST VERLOCKEND, WENN DAS EINZIGE WERKZEUG, DAS MAN HAT, EIN HAMMER IST, ALLES ZU BEHANDELN, ALS OB ES EIN NAGEL WÄRE. « (ABRAHAM MASLOW)

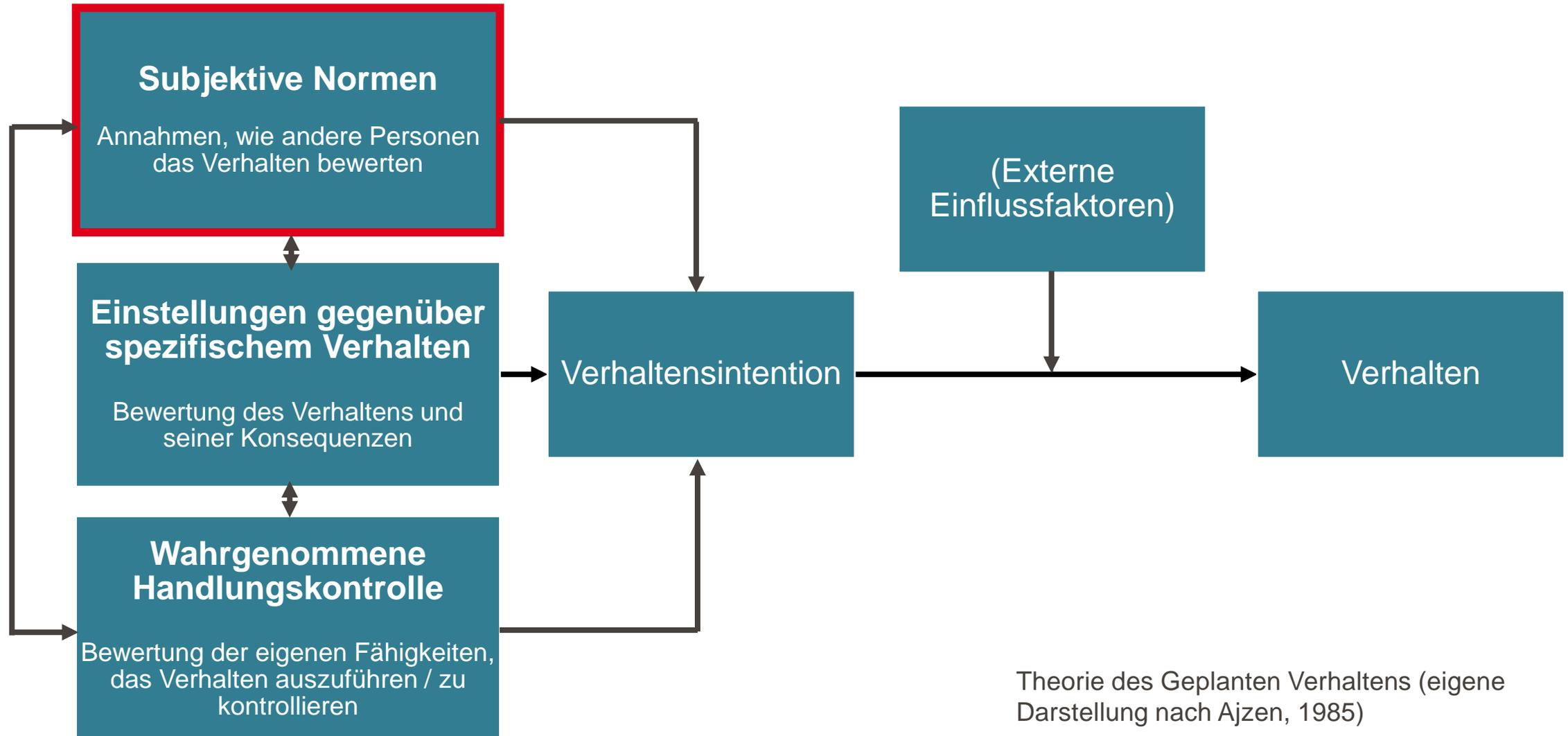


MOBILITÄTSKULTUR: VOR ALLEM EINE GESELLSCHAFTSPOLITISCHE FRAGE

Synthese der wesentlichen Wahrnehmungstreiber auf eine Nutzungsintention eines Mietradsystems		
	CATI („Repräsentative“)	CAPI („Betroffene“)
Geschlecht	Männlich (n = 133; R² = 0,297)	Männlich (n = 111; R² = 0,201)
	+ Einfluss anderer Menschen	+ Einfluss anderer Menschen
	+ „Körper & Geist“ (Gesundheit)	+ „Körper & Geist“ (Gesundheit)
	Weiblich (n = 129; R² = 0,263)	Weiblich (n = 113; R² = 0,245)
	+ Einfluss anderer Menschen	+ Einfluss anderer Menschen
	- Risiko Datenfreigabe	- Antizipation hoher Kosten
	- Komfort	- Komfort
Alter	Jünger als 50 (n = 150; R² = 0,199)	Jünger als 35 (n = 148; R² = 0,184)
	+ Einfluss anderer Menschen	+ Einfluss anderer Menschen
	+ „Körper & Geist“ (Gesundheit)	- Komfort
	Älter als 50 (n = 115; R² = 0,321)	Älter als 35 (n = 78; R² = 0,292)
	+ Einfluss anderer Menschen	+ „Körper & Geist“ (Gesundheit)
	+ „Körper & Geist“ (Gesundheit)	+ Einfluss anderer Menschen
	- Komfort	- Antizipation hoher Kosten
	- Rad-/Platzverfügbarkeit	

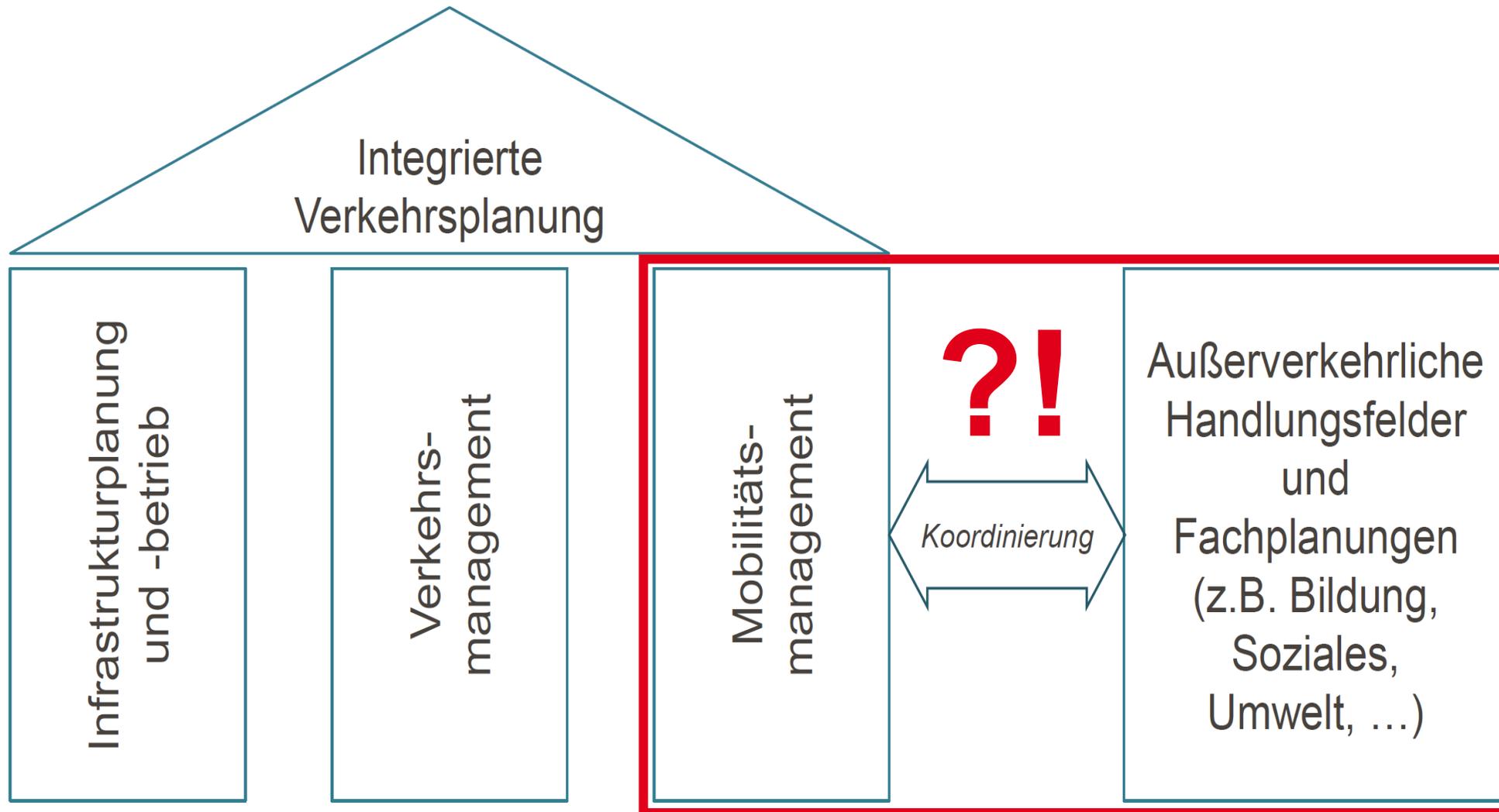


EINFLUSSFAKTOREN DES MOBILITÄTSVERHALTEN



Theorie des Geplanten Verhaltens (eigene Darstellung nach Ajzen, 1985)

MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS WEITERES „WERKZEUG“ DES VERKEHRSWESENS



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln.

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT BEGRIFF UND GEGENSTAND

- „Betriebe“ (z.B. Unternehmen, Verwaltungen, Hochschulen) beschäftigen sich systematisch mit „ihrer“ Mobilität:
 1. *Geschäftliche/dienstliche Wege (Dienstgänge und -reisen) und Reisen*
 2. *Arbeitswege der Beschäftigten (Wege zwischen Wohnort und Arbeitsstelle)*
 3. *Wege der Kunden und Besucher*
 4. *(Lieferverkehre, Logistik)*
- In einem kontinuierlichen Prozess setzen sie zielgruppenspezifische Maßnahmen entsprechend definierter Ziele um und messen den Grad der Zielerreichung.



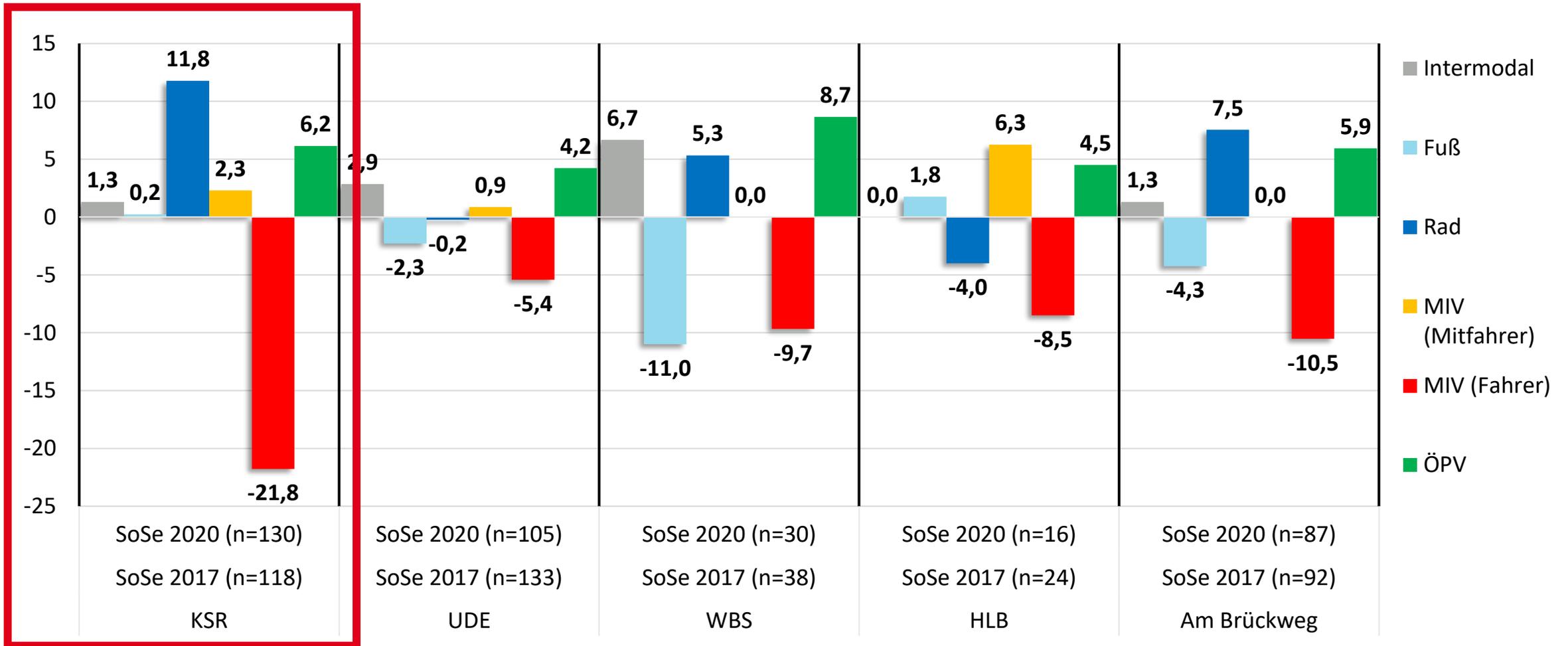
MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS WEITERES „WERKZEUG“ DES VERKEHRSWESENS



ÄNDERUNGEN TÄGLICHE VM SOMMER

Basis: Datensatz: HMM 2020; HMM 2017

Frage: Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort (fast) täglich?



BEISPIELE: JOBWÄRTS

Region Bonn / RheinSieg“, 40 UNTERNEHMEN, 70.000 BESCHÄFTIGTE)



Quelle: JOBWÄRTS, Hochschule RheinMain (noch unveröffentlicht, weiter Informationen unter <https://www.bonn.de/microsite/jobwaerts/index.php>)

BEISPIELE: JOBWÄRTS

Region Bonn / RheinSieg“, 40 UNTERNEHMEN, 70.000
BESCHÄFTIGTE)



Quelle: JOBWÄRTS, Hochschule RheinMain (noch unveröffentlicht, weiter
Informationen unter <https://www.bonn.de/microsite/jobwaerts/index.php>)

Contact

RheinMain University of Applied
Sciences Wiesbaden Rüsselsheim
*Faculty for Architecture and Civil
Engineering*
Working Group Mobility Management

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden, Germany



Prof. Dr.-Ing. André Bruns
T +49 611 94 95-1448
Andre.Bruns@hs-rm.de