



Befähigung zur zielorientierten Mobilitätsplanung

Dr. Alexander Rammert & Sven Hausigke, M.Sc.

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung | DECOMM 2022

Der Anspruch

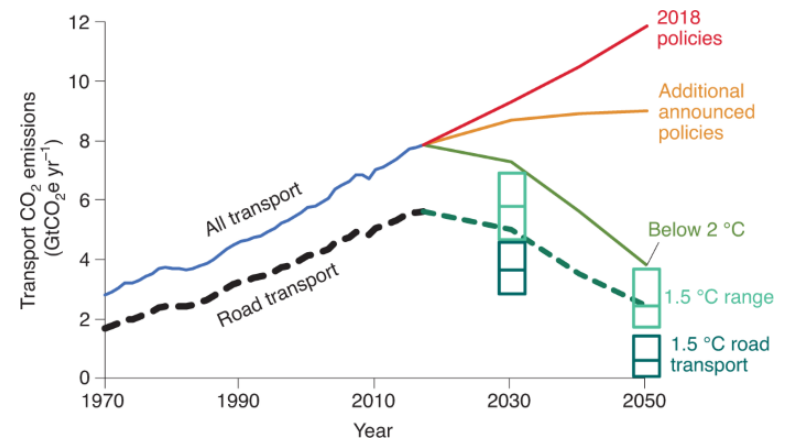
- Ein klimaneutraler Verkehr (→ Europäische Kommission 2021)
- Ein umweltverträglicher Verkehr (→ Bundes-Immissionsschutzgesetz)
- Gerechte und Nachhaltige Lebensräume (→ UN SDGs/Agenda 2030)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Die Wirklichkeit

- Steigende CO₂-Emissionen im Verkehr
- Steigender PKW-Besitz in Deutschland
- Steigende Pendlerdistanzen
- Staatliche Subvention klima- und umweltschädlicher Verkehrsarten
- Überholter Rechtsrahmen (StVO, StVG)



**Es dominiert die infrastrukturfokussierte Verkehrsplanung.
Mobilität bleibt weiterhin ein Randthema in der Planung!**

Aus Planungswissenschaft und Mobilitätsforschung

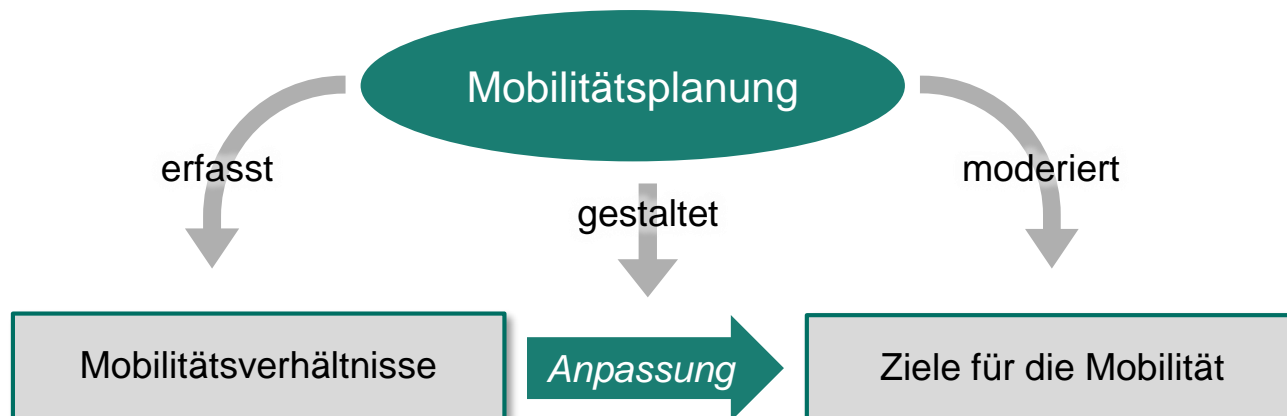
- 5 Jahre Forschungserfahrung mit Partnern aus der Praxis in und um Berlin



Konzept der Mobilitätsplanung

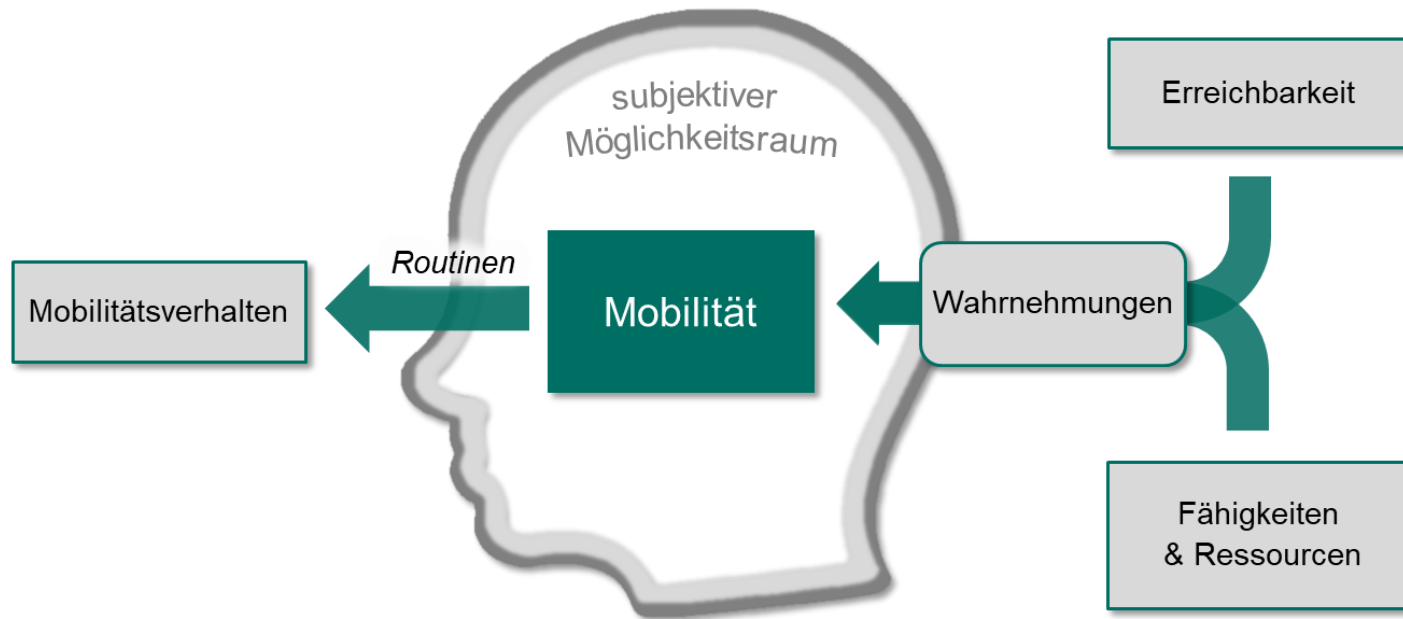
Folgende Bausteine werden für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung benötigt:

1. Zielkriterien für die Mobilität
2. Wissen über die Mobilitätsverhältnisse
3. Strategien & Maßnahmen, um die Verhältnisse zielorientiert anzupassen



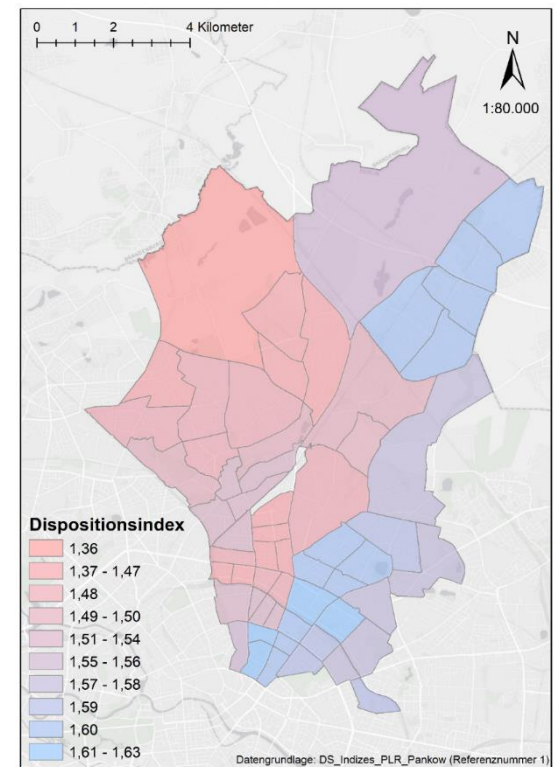
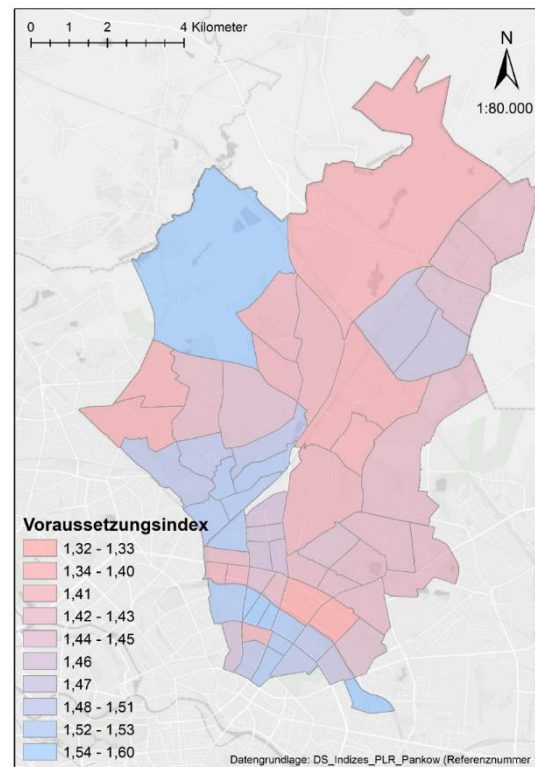
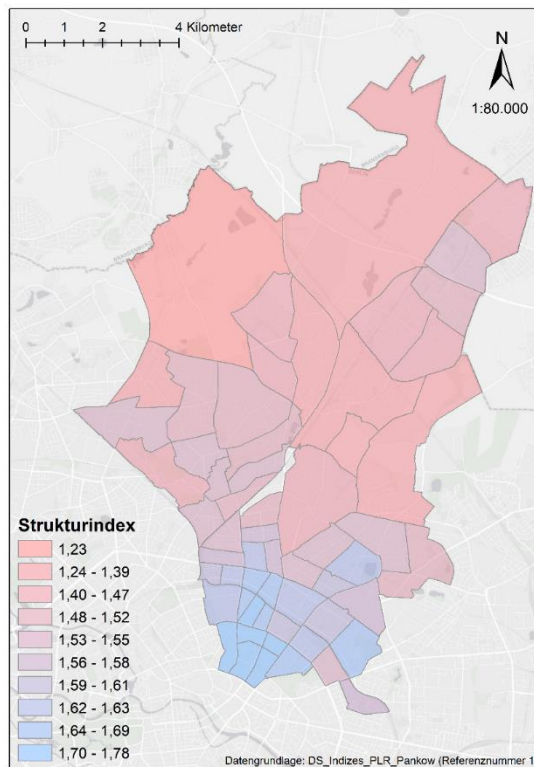
1. Erfassung der Mobilität

- Voraussetzung für eine evidenzbasierte Planung
- Mobilität ist weitaus komplexer zu erfassen als Verkehr
- Es braucht quantitative **und** qualitative Methoden



Quantitative Methoden zur Mobilitätserfassung

- ✓ Erreichbarkeitsanalysen
- ✓ Umweltverträglichkeitsanalysen
- ✓ Quantitative Befragungen



Qualitative Methoden zur Mobilitätserfassung

- ✓ Community Mappings
- ✓ Teilnehmende & stationäre Beobachtungen
- ✓ Einzel- & Gruppeninterviews (Photo-Voice)



2. Moderation mobilitätsbezogener Ziele

- Zielorientierte anstatt projektorientierte Planung
- Stakeholder einbinden: Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Interessenverbände, Bürger*innen
- Ämterübergreifende Zusammenarbeit ermöglichen
- Austausch über Hierarchien und Institutionen hinweg fördern
- Inhaltliche, räumliche und methodische Schwerpunktsetzung durchführen



Partizipation



Gruppengefühl



Unterhaltung



Selbstwertgefühl



Kommunikation



Aufmerksamkeit



Empathie



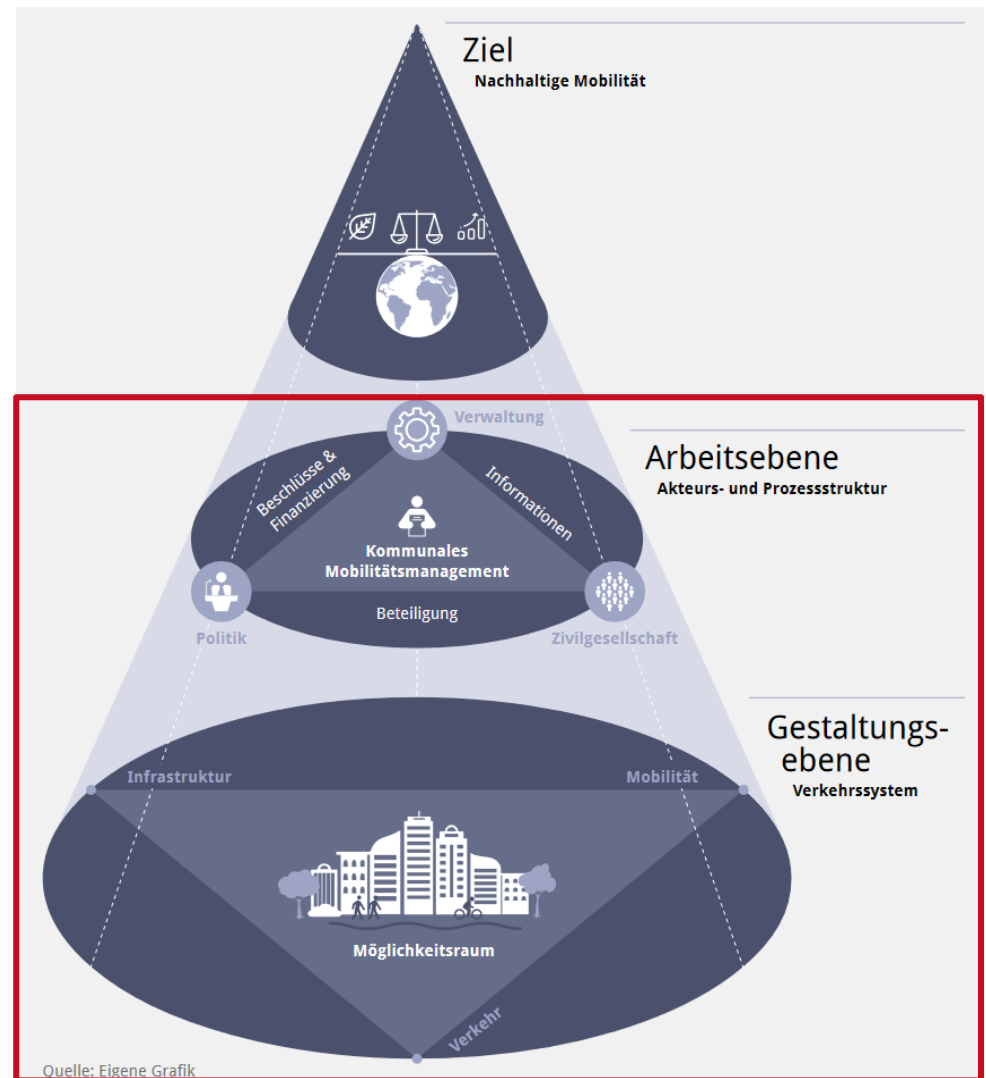
Konfliktaustragung

3. Gestaltung menschlicher Möglichkeitsräume

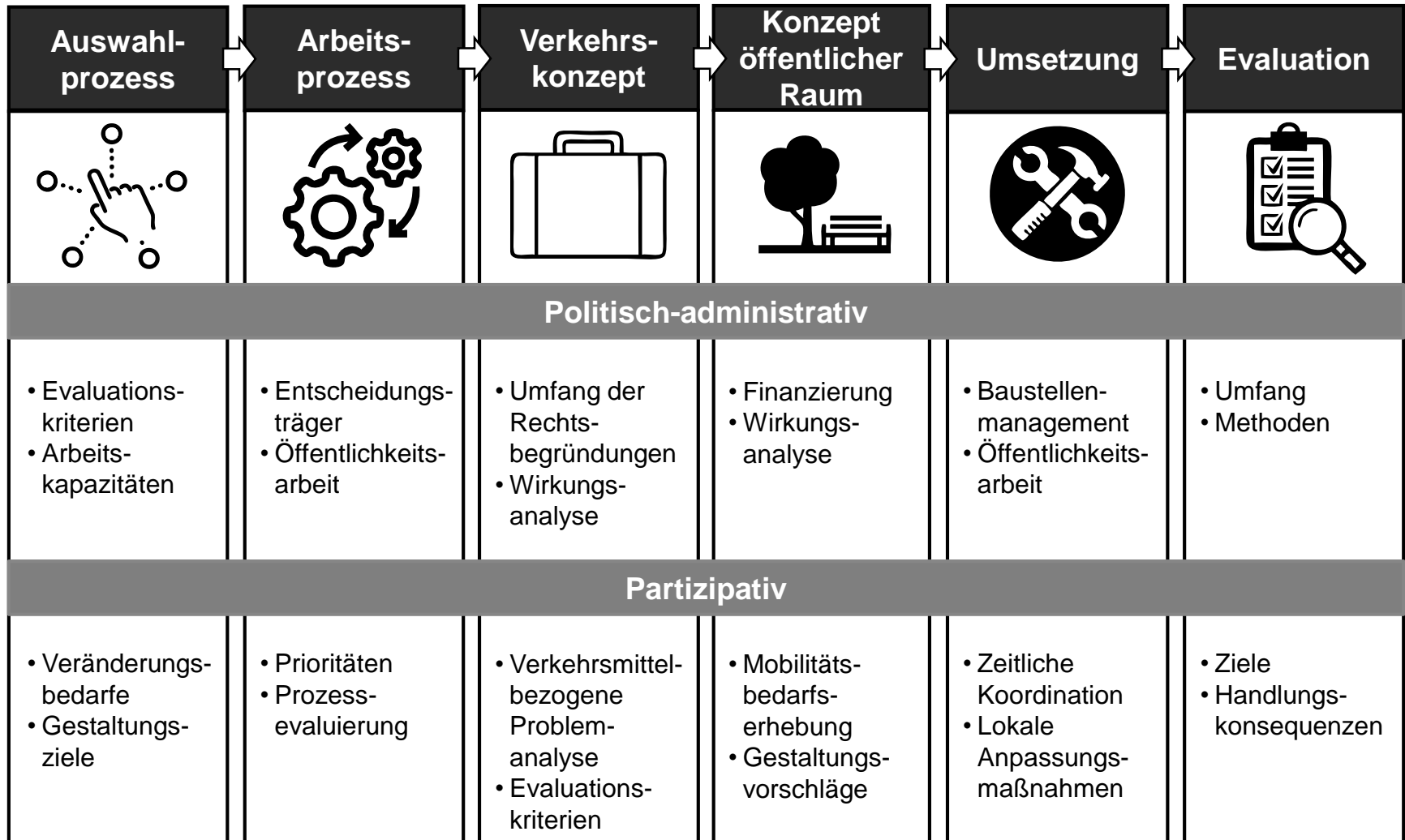
Handlungsraum der Planenden

= Gestaltungsraum des Stadtbildes

= Möglichkeitsraum der Menschen



Gestaltungsentscheidungen



Das Fazit

1. Wir müssen Mobilität verstehen, die eigentliche Ursache von Verkehr.
2. Durch die Planung der Mobilität können wir Umwelt und Gesellschaft gestalten.
3. Planung heißt immer, systematisch politische Ziele zu verfolgen.
4. Wir brauchen mehr mobilitätsorientierte Planungsinstrumente.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17–19
10587 Berlin
www.ivp.tu-berlin.de

Dr.-Ing. Alexander Rammert
alexander.rammert@tu-berlin.de

Sven Hausigke, M. Sc.
hausigke@tu-berlin.de



@AlexRammert



Alex Rammert
Sven Hausigke



Alexander
Rammert

Quellen

- 1: Axsen, J., Plötz, P. & Wolinetz, M. Crafting strong, integrated policy mixes for deep CO2 mitigation in road transport. Nat. Clim. Chang. 10, 809–818 (2020). <https://doi.org/10.1038/s41558-020-0877-y>
- 2: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>
- 3: Rammert, Alexander (2021): Mobilitätsindizes als Instrument der Raumplanung. In: RaumPlanung, Heft 212 3/4. Informationskreis für Raumplanung.
- 4: Rammert, Alexander (2022): Der Mobilitätsindex. Entwicklung eines integrierten Planungsinstruments für Mobilität. Dissertation. TU Berlin.