

MEINUNGSBAROMETER.INFO

DAS FACHDEBATTENPORTAL

Für Entscheider aus Politik, Wirtschaft, Medien & Gesellschaft

LAUFENDE FACHDEBATTEN

Vielfältig, tiefgründig, richtungsweisend

AKTUELLE DOKUMENTATIONEN

Alle Ergebnisse abgeschlossener Fachdebatten

16.08.2022 | INTERVIEW ZUR DEBATTE:

[ZUM DEBATTENVERLAUF →](#)

WIE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPANUNG NACHHALTIG ■■■

Wo stehen wir heute und wie kann die Mobilitäts- ■■■

MENSCHEN VON DER PKW-NUTZUNG ABWERBEN

Strategische Verkehrspolitik findet nicht statt - negative
Klimaauswirkungen sind die Folge



Christoph Aberle - Verkehrswissenschaftler von der Technischen Universität Hamburg [Quelle: Carolin Büttner]

"In der praktischen Verkehrsplanung soll Digitalisierung dabei helfen, Verkehr effizient zu organisieren und negative Effekte zu mindern, allen voran CO2-

und Feinstaubausstoß.", so der Verkehrswissenschaftler Christoph Aberle von der TU Hamburg. Das automatisierte Fahren ist in diesem Zusammenhang in aller Munde. Was Aberle bisher vermisst, ist eine strategische Verkehrsplanung: Gleichzeitig einen Tankrabbatt und das 9-Euro-Ticket anzubieten, ist keine Priorisierung.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsplanung?

Die Digitalisierung gilt als Hoffnungsträger in diversen Bereichen, von der Antriebstechnologie über die Fahrgastinformation in Echtzeit bis hin zur Verkehrsvermeidung durch Videokonferenzen. In der praktischen Verkehrsplanung soll Digitalisierung dabei helfen, Verkehr effizient zu organisieren und negative Effekte zu mindern, allen voran CO₂- und Feinstaubausstoß. Im digital vermittelten Ridepooling etwa bündeln Beförderungsdienste die Fahrtwünsche der Fahrgäste. Die Anbieter erklären das Ziel, Menschen mit einem flexiblen und komfortablen Angebot dauerhaft vom eigenen Pkw abzuwerben und somit Emissionen pro Personenkilometer zu senken. Kritik entzündet sich an der Quote an Leerkilometern, die Ridepooling-Anbieter trotz optimierter Fahrtrouten produzieren und damit zur Verkehrsbelastung beitragen (1). Auch wird kritisiert, dass viele der digitalen Angebote sich in Großstädten ballen, wo der öffentliche Nahverkehr i.d.R. bereits gut ausgebaut ist (2), während der Bedarf außerhalb der Zentren ungleich größer wäre.

Darüber hinaus ist das automatisierte Fahren ein heißes Thema. Der wesentliche Treiber der Digitalisierung in diesem Bereich ist der demografische Wandel: Um dem Mangel an Fahrpersonal zu begegnen, erproben Verkehrsunternehmen automatisierte Kleinbusse und vereinzelt auch Züge im Fahrgastbetrieb.

Jetzt bestellen!

DIE DOKUMENTATION DIESER FACHDEBATTE

MEINUNGSBAROMETER.INFO

DAS FACHDEBATTENPORTAL

Für Entscheider aus Politik, Wirtschaft, Medien & Gesellschaft

DOKUMENTATION

FACHDEBATTE

WIE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPANUNG NACHHALTIG WIRD

Wo stehen wir heute und wie kann die Mobilitäts- und Verkehrswende gelingen?

Die Dokumentation beinhaltet alle Positionen,
ausführliche Analysen und Prognosen zu dieser
Fachdebatte sowie eine übersichtliche
Management Summary.

Mit
Early-Bird
Gutschein
über 50%
sparen.

Die Dokumentation enthält

alle Debattenbeiträge ungekürzt im Original
Übersicht aller aktiven Debattenteilnehmer
Summary für Ihr Top-Management

mehr erfahren

Wie wichtig ist die Priorisierung bei der Verkehrsplanung, wenn man die gesetzten Umwelt- und Klimaschutzziele erreichen möchte?

An erster Stelle stünde meines Erachtens eine strategische Verkehrspolitik, die die Pariser Klimaziele in ihrer Verbindlichkeit anerkannte und den ordnungspolitischen Rahmen setzte, um sie zu erreichen. Im Bund bleibt das Steuer allerdings weiterhin unbesetzt, wie Prof. Oliver Schwedes von der TU Berlin bildlich resümiert (3). Stattdessen werden Nebelkerzen geworfen (Wer druckt dem Verkehrsminister ein paar Schilder für ein Tempolimit?) (4) und wird Verkehr ziellos gefördert (es gibt den Tankrabatt und das 9-Euro-Ticket, womit eben nicht priorisiert wird). Die Verkehrsmenge steigt indes wieder auf das Niveau vor dem Beginn der Covid-19-Pandemie (5). In der Folge ist zu befürchten, dass der Verkehrssektor die Klimaziele auch weiterhin verfehlt (6).

Nicht zuletzt geht es natürlich um die Umsetzung vor Ort. In vielen Kommunen nehme ich eine große Aufbruchsstimmung wahr, um Verkehrsflächen in lebenswerte Räume zu umzuwandeln. Sie stößt allerdings bisweilen an Grenzen; sei es durch den Mangel an Personal (7) oder durch die Bundesgesetzgebung, die eine großflächige

Verkehrsberuhigung verhindert (8).

Wie kann die sozial-ökologische Mobilitäts- und Verkehrswende gelingen, die niemanden abhängt und alle mitnimmt?

In unserem Forschungsprojekt MobileInclusion haben wir einkommensarme Menschen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Kaum überraschend: Sie nutzen besonders häufig den öffentlichen Nahverkehr und die entscheidende Hürde ist für sie der Fahrpreis (9). Auch mit seinen komplexen Tarifzonen und Zahlgrenzen schreckt der ÖPNV Fahrgäste ab – was übrigens nicht nur für Einkommensarme gilt.

Bevorzugt sollten diejenigen ein ermäßigtes Angebot bekommen, die sich den bisherigen Fahrpreis nicht leisten können. Denkbar ist beispielsweise, das bundesweite 9-Euro-Ticket für sie zu verstetigen und es für alle anderen zu einem höheren, dennoch attraktiven, Preis anzubieten. Finanzierbar ist das zum Beispiel, indem fossile Kraftstoffe angemessen besteuert werden. Durch umweltschädliche Subventionen im Verkehr entgehen unserem Gemeinwesen knapp 31 Milliarden Euro pro Jahr. Zum Vergleich: ein bundesweites 9-Euro-Ticket würde pro Jahr ein Drittel davon kosten (10).

Wie möchte man einen verlässlichen ÖPNV in den ländlichen Regionen ausbauen?

In manchem Dorf ist der Schulbus das Rückgrat des Nahverkehrs – er fährt zwar verlässlich, aber nur zwei Mal am Tag und in den Ferien gar nicht. Mehr als ein Drittel der Menschen in Deutschland finden an ihrem Wohnort keinen oder nur einen sehr schlechten ÖPNV vor (11).

Im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten versuchen viele ländliche Kommunen, dieses Niveau im ÖPNV-Angebot zu steigern – bzw. mancherorts, es überhaupt zu halten. Auch hier können digital vermittelte Fahrdienste abhelfen. In dünn besiedelten Gebieten kann zum Beispiel das Ridepooling seine Flexibilität ausspielen und als Zubringer für Bus und Bahn dienen. Auch Bürgerbusse und Mitfahrbänke gehören zum kommunalen Repertoire, um ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten.

Zur Wahrheit gehört aber auch: Viele Regionen wurden in den vergangenen Jahrzehnten regelrecht zersiedelt. Jede weitere Einfamilienhaus-Siedlung auf grüner Wiese erzeugt ja erst den dispersen Verkehr, den die Verkehrssysteme unter hohem Energieaufwand abwickeln müssen – beim öffentlichen Verkehr kommen noch die Personalkosten dazu. Um diesen Verkehr zu vermeiden, wünsche ich mir eine Planung, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusammen in den Blick nimmt.

- (1) Transport & Environment, Europe's giant 'taxi' company: is Uber part of the problem or the solution?, 2019, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/T%26E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solution%20%281%29.pdf; Christian Mehlert, Transport-on-Demand: Alles Uber, oder was? Vortrag auf der DVWG-Veranstaltung „MOIA & CO: Konsequenzen von On-Demand-Shuttle-Angeboten für ÖV- und Taximarkt“, Hamburg 2019.
- (2) Christoph Aberle, Who Benefits from Mobility as a Service? A GIS-Based Investigation of the Population Served by Four Ride-Pooling Schemes in Hamburg, Germany, in: KN - Journal of Cartography and Geographic Information, 22 (2020), S. 3.
- (3) Oliver Schwedes, Am Steuer? Instrumente und Anwendungsfelder der Verkehrspolitik, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 43 (2019), S. 19–27, <https://www.bpb.de/apuz/298744/instrumente-und-anwendungsfelder-der-verkehrspolitik>.
- (4) Karen Bauer, #Faktenfuchs: Genug Verkehrsschilder für temporäres Tempolimit, 20. April 2022, <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/faktenfuchs-genug-verkehrsschilder-fuer-temporaeres-tempolimit,T3X5ko2> (abgerufen am 29. Juli 2022).
- (5) Simon Hrubesch, Corona: Wie sich unsere Mobilität verändert hat, Mainz, 2021, <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/corona-mobilitaet-deutschland-veraenderung-100.html> (abgerufen am 28. Juli 2022).
- (6) Vgl. auch BMU, Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Berlin, 2021, S. 36, https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf.
- (7) Clemens Schminke, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung: Akuter Personal-mangel beim Verkehrsdezernat, in: Kölner Stadt-Anzeiger, 14. März 2021, <https://www.ksta.de/koeln/ueber-200-beschluesse-unbearbeitet-akuter-personalmangel-beim-koelner-verkehrsdezernat-38179692?cb=1657906527299&> (abgerufen am 15. Juli 2022).
- (8) Philipp Kosok, Städte wollen mit Tempo 30 die Mobilitätswende angehen, Berlin, 2022, <https://www.agora-verkehrswende.de/blog/staedte-wollen-mit-tempo-30-die-mobilitaetswende-angehen/> (abgerufen am 15. Juli 2022).
- (9) Stephan Daubitz und Christoph Aberle, Mobilität und Soziale Exklusion in Hamburg: Faktenblatt, 2020, https://tore.tuhh.de/bitstream/11420/7705/1/MobileInclusion_Faktenblatt_HH.pdf.

(10) Eigene Berechnung auf Grundlage von Daten des UBA (2021, Datenstand 2018) und des Bundestags (2022), Annahme: 30,8 Mrd. EUR p.a. schädliche Subventionen im Verkehrsbereich und 2,5 Mrd. EUR pro Quartal für das 9-Euro-Ticket.

UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. Nr. 44/2021. Dessau-Roßlau (Texte, 143/2021). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf, zuletzt geprüft am 28.07.2022.

Bundestag (2022): Bundestag beschließt das Neun-Euro-Ticket. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw20-de-neun-euro-ticket-894660>, zuletzt aktualisiert am 28.07.2022, zuletzt geprüft am 28.07.2022.

(11) Agora Verkehrswende, ÖV-Atlas Deutschland, Berlin, 2021, <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/> (abgerufen am 28. Juli 2022).

← Zurück

DIESE BEITRÄGE KÖNNTEN SIE AUCH NOCH INTERESSIEREN



MOBILITÄTSWENDE | VERKEHRSPANUNG

PRIORITÄT MUSS DER AUSBAU EINES ■■■

In ländlichen Regionen sind Verknüpfungen von Fahrrad ■■■



MOBILITÄTSWENDE | VERKEHRSPANUNG

DIGITALISIERTER ÖPNV ALS RÜCKGRAT ■■■

Hamburg will Anteil von Nutzung des ÖPNV sowie Rad- ■■■



MOBILITÄTSWENDE | VERKEHRSPANUNG

DIE ZWEI GRUNDSÄULEN EINER ■■■

Warum bei einer nachhaltigen Verkehrsplanung der ■■■

← Zurück