

# Wie kann im suburbanen Raum die Transformation zu nachhaltiger Verkehrsnutzung gelingen?

## Herausforderung



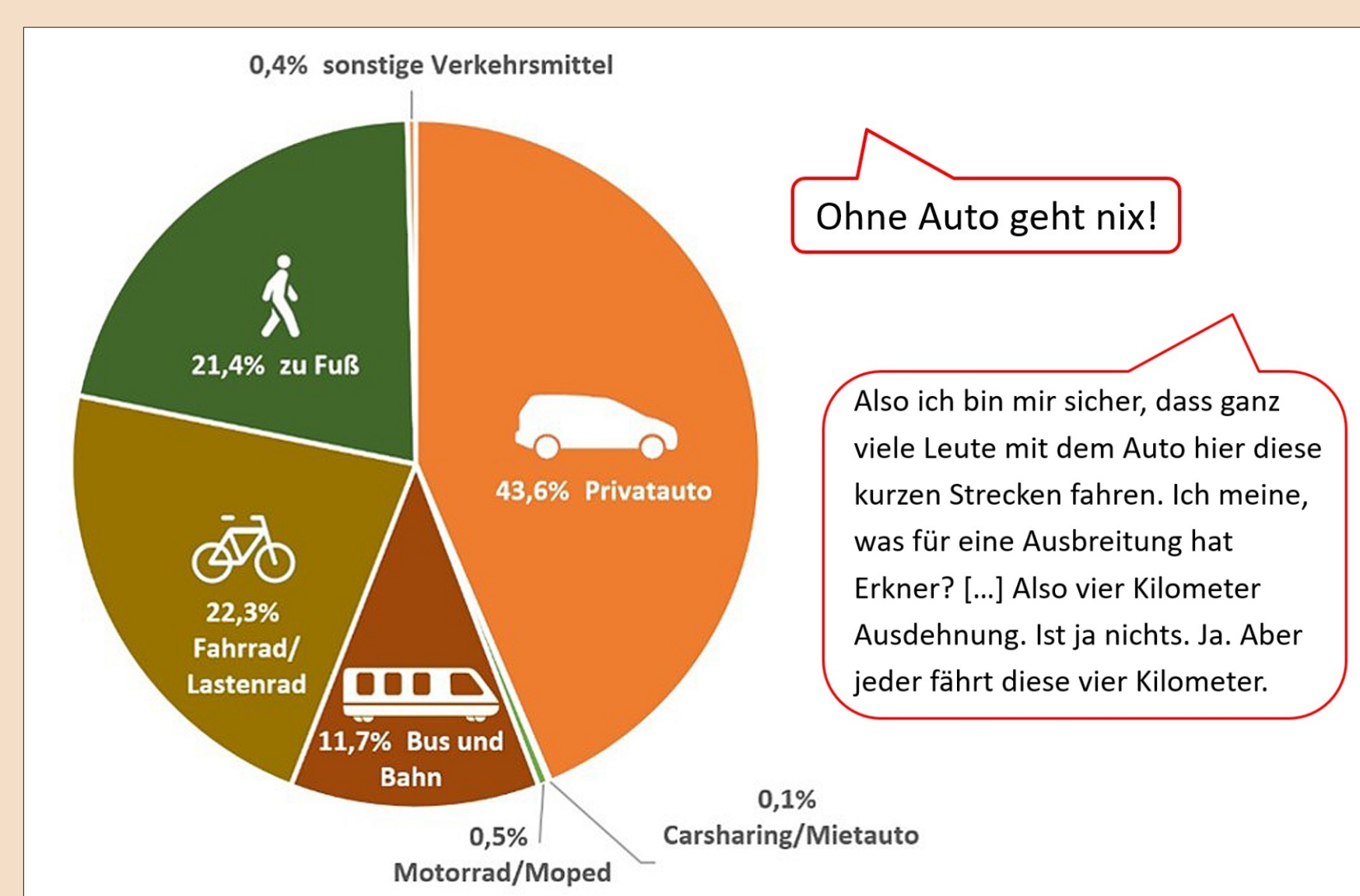
- ▶ Auto meistgenutztes Verkehrsmittel (61% aller Wege)
- ▶ starker Durchgangsverkehr verursacht Emissionen und Verkehrsgefahren
- ▶ gleichzeitig gute ÖPNV-Anbindung an Kernstädte

## Forschungsdesign



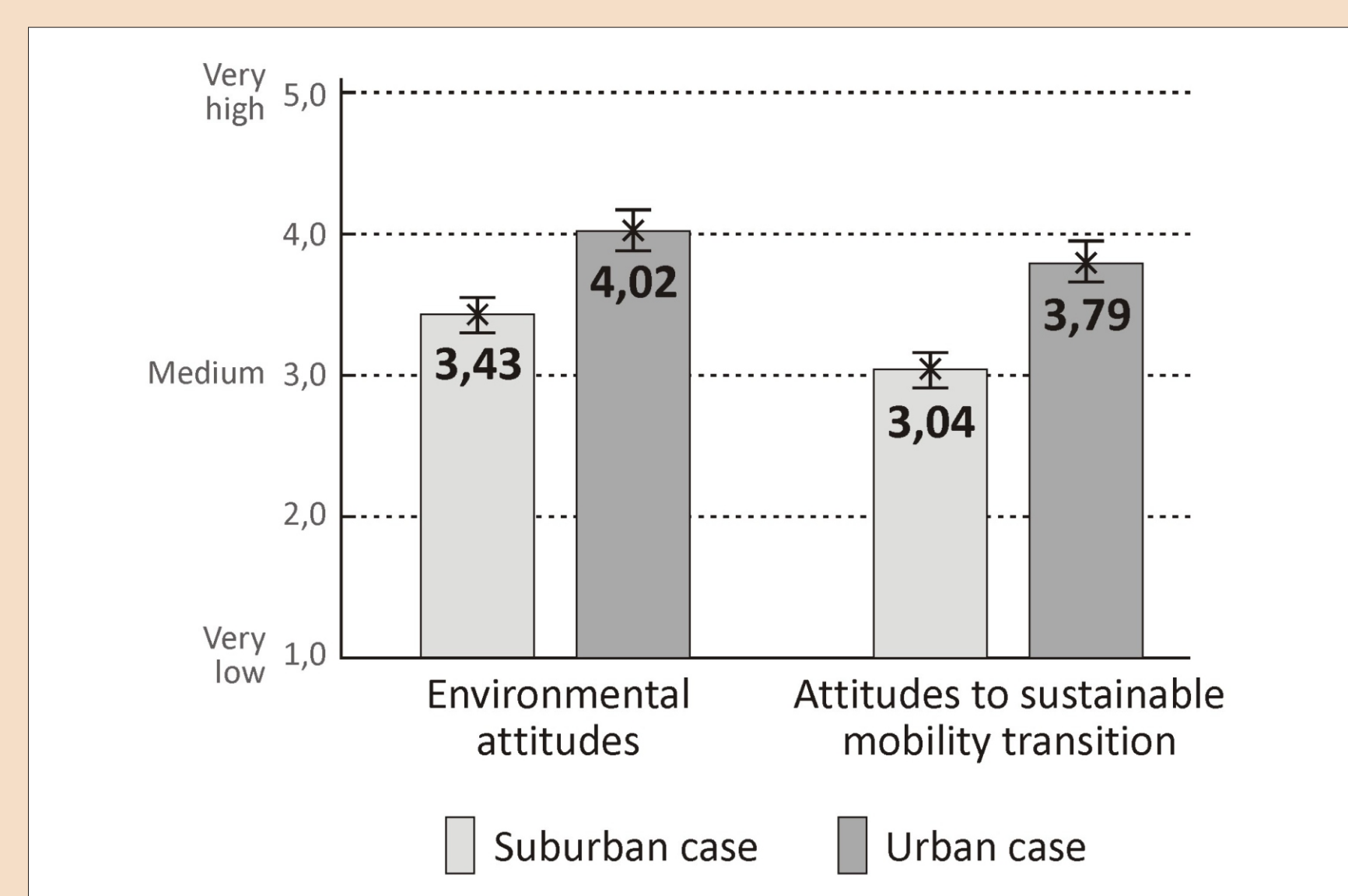
- ▶ Vergleichende Erforschung von suburbanem und urbanem Gebiet in Metropolenregion Berlin-BRB
- ▶ **Mixed-Methods-Ansatz** mit repräsentativen Haushaltsbefragungen (n=274 | 174), qualitativen Vertiefungsinterviews (18 | 14) und Dokumenten- und Medienanalysen
- ▶ BMBF-gefördertes Forschungs- und Erprobungsprojekt **Stadtquartier 4.1** (2020-2022)

## Befunde



### ausgeprägte Automobilität

- ▶ starke Orientierung am Auto (43,6% aller Wege) vor allem im Kontrast zu urbanem Vergleichsgebiet (19,9%)
- ▶ nur 12 Prozent aller Haushalte verzichten auf einen PKW (im Land Brandenburg 21%)
- ▶ gleichzeitig starke Problemwahrnehmung durch verstopfte Straßen, Verkehrsgefahren, Konflikte



### geringere Umwelteinstellungen

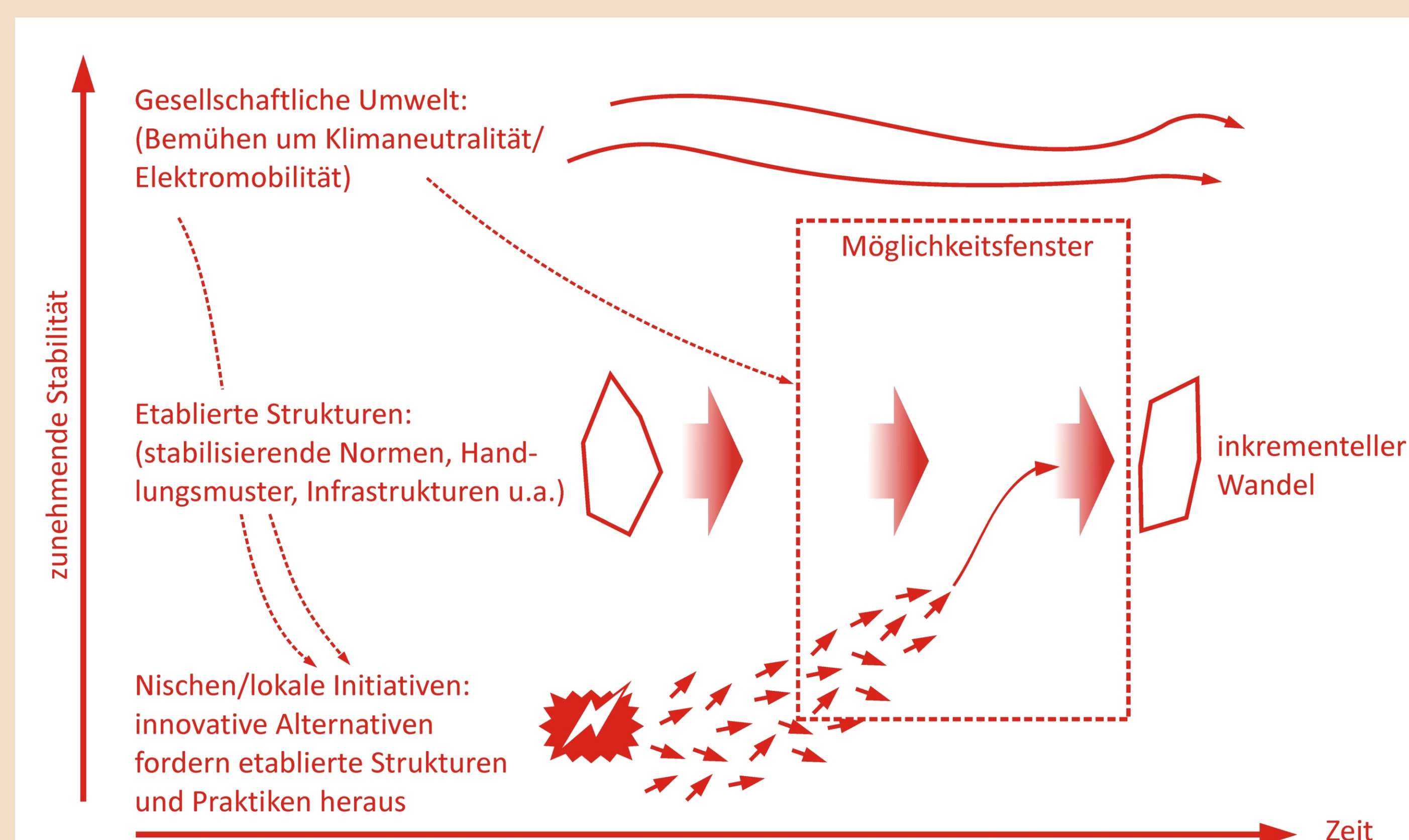
- ▶ Umweltbewusstsein und Einstellungen zur Verkehrswende sind im suburbanen Raum erkennbar geringer als im urbanen Vergleichsgebiet
- ▶ in absoluten Zahlen dominieren aber auch im suburbanen Gebiet positive Einstellungen zu Umwelt und Verkehrswende (attitude-behaviour-gap)



unattraktive Alternativen

- ▶ suburbane Verkehrsplanung einseitig auf den PKW orientiert
- ▶ Alternativen sind schlecht ausgebaut (Radwege, Fußwege) oder zu unflexibel und teuer (Bus)
- ▶ aber: Schimpfen auf den Busverkehr hat auch Entlastungsfunktion (Vermeidung kognitiver Dissonanz)

## Schlussfolgerungen für die suburbane Verkehrswende



MLP-Ansatz nach Geels (2002, 2012) und Ruhrort/Allert (2021)

### Nischeninnovationen vorantreiben

- ▶ Alternativen (z.B. stationäres Carsharing, Lastenräder, on-demand Verkehr) in Praxisprojekten, Reallaboren und Verkehrsversuchen testen, zur Anwendungsreife führen und bei sich bietenden Möglichkeitsfenstern skalieren

### Umweltfreundliche Alternativen verbessern

- ▶ Schaffung leistungsfähiger ÖV-Achsen von Kernstädten ins Umland und Entwicklung suburbaner Siedlungen entlang dieser Achsen (Vorbild Siedlungsstern Berlin)
- ▶ attraktive Umsteigebedingungen im Umweltverbund und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf der letzten Meile

### Suburbia für Autoverkehr unattraktiver machen

- ▶ Tempo 30 für Durchgangsverkehr
- ▶ Reduktion des ruhenden Verkehrs durch Parkraumbewirtschaftung
- ▶ frei werdende Flächen begrünen und attraktiv gestalten