

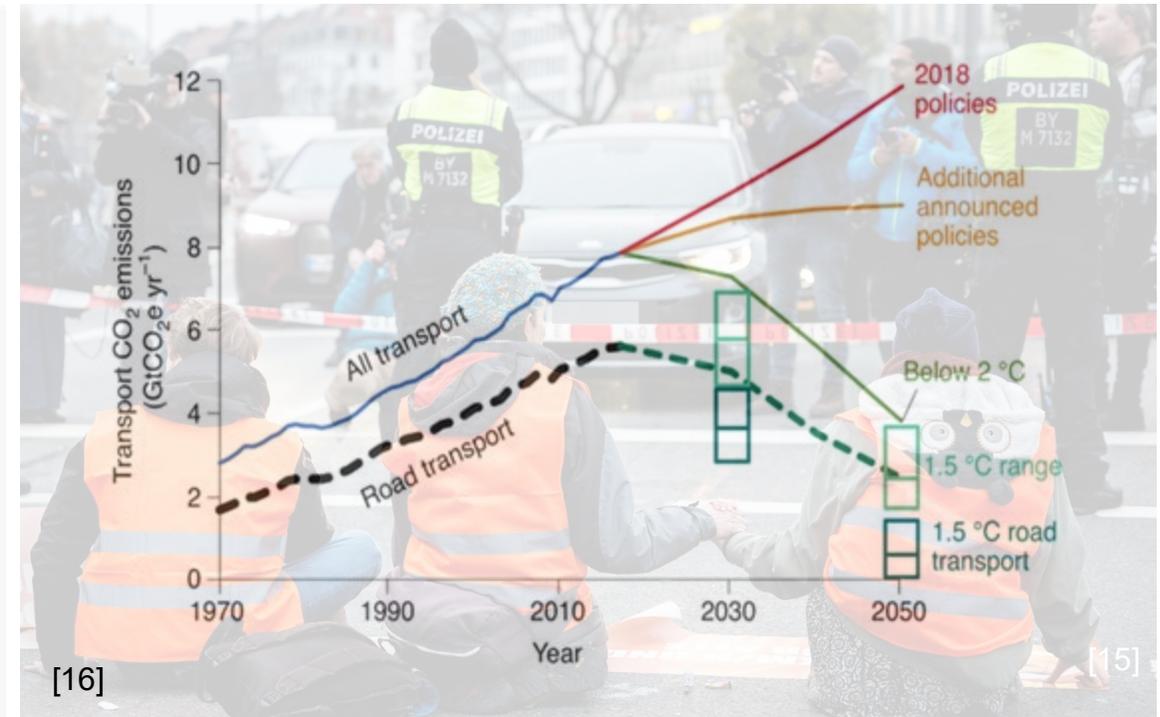
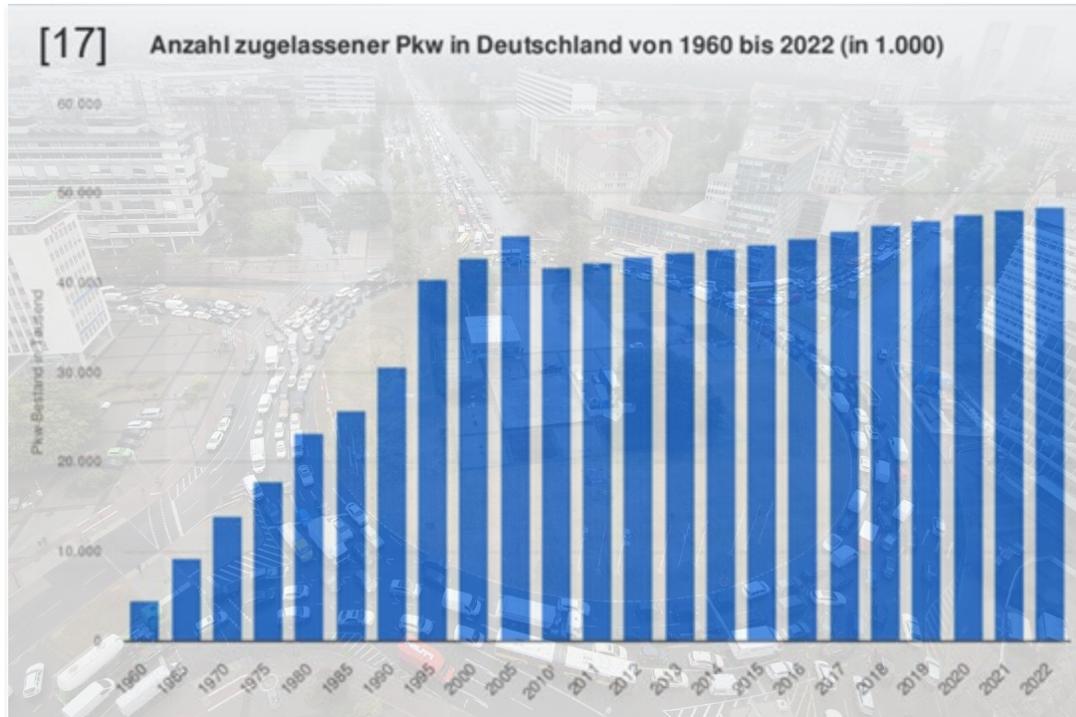


Ist Mobilität planbar? Neue Instrumente für die Planungspraxis

Dr.-Ing. Alexander Rammert | ARL-Kongress 2023 „Zukunftsfähig mobil!“, | 22. Juni 2023 Leipzig

Mobilität planen?

Verkehr als Ursache sozialer und ökologischer Konflikte



Mobilität als Ursache von Verkehr

- Mobilität ist zunächst unabhängig vom Verkehr
- Mobilität kann Verkehr verursachen, muss aber nicht!
- Mobilität bietet für Politik und Planung viel Gestaltungspotential

„Die **Mobilität** beschreibt die **Möglichkeiten zur Bewegung** von Personen und Zielgruppen. Dieser **Möglichkeitsraum** ist Ergebnis struktureller Faktoren, individueller Ressourcen sowie der subjektiven Wahrnehmung.“



Mobilitätsplanung als Versuch einer Lösung

1. Mobilitätsanalyse

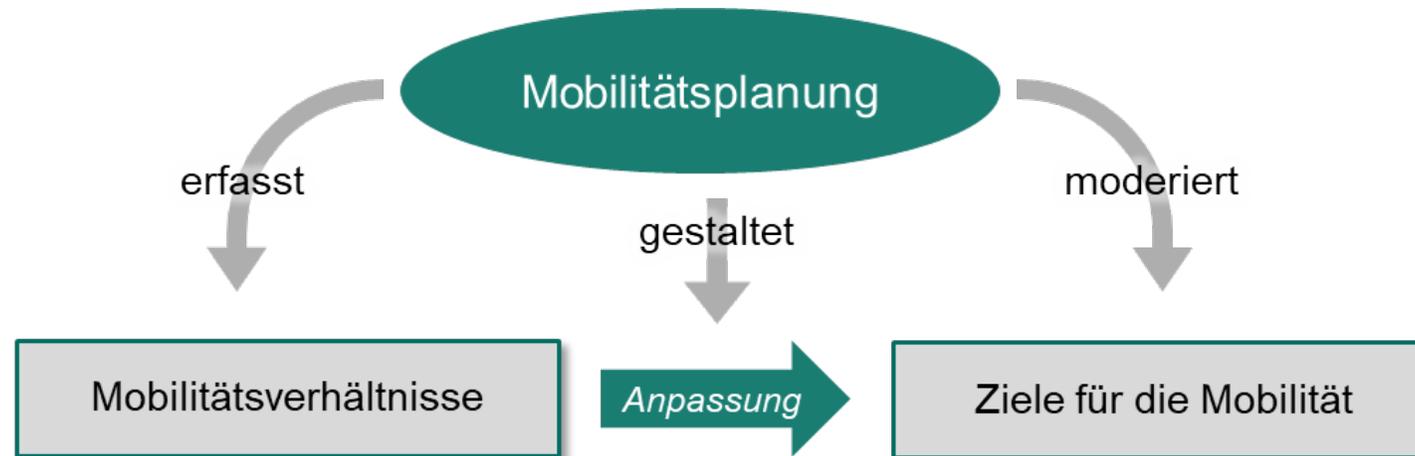
- Erfassung der Mobilitätsverhältnisse und Analyse der mobilitätsrelevanten Einflüsse

2. Zielentwicklung

- Moderation eines Prozesses zur Festlegung von Zielen für die Mobilität mit Politik und Gesellschaft

3. Mobilitätsmanagement

- Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, um die Mobilität entsprechend der übergeordneten Ziele anzupassen

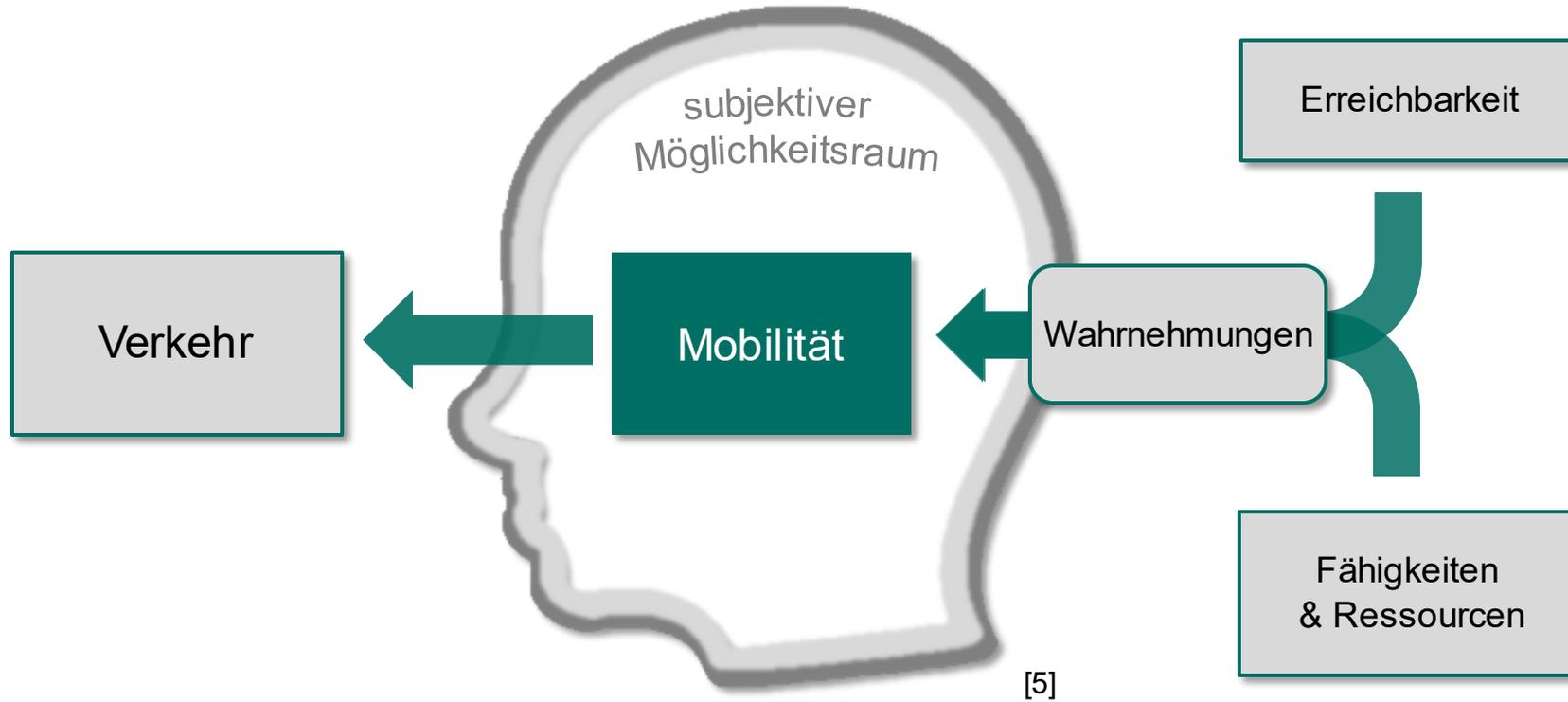


Ist Mobilität planbar? Neue Instrumente für die Planungspraxis

Dr.-Ing. Alexander Rammert

Mobilität verstehen

Mobilitätsanalyse



Ist Mobilität planbar? Neue Instrumente für die Planungspraxis

Dr.-Ing. Alexander Rammert

Quantitative Instrumente zur Mobilitätsanalyse: Der Mobilitätsindex

- Systematische und repräsentative Erfassung aller drei Mobilitätsdimensionen in der Fläche

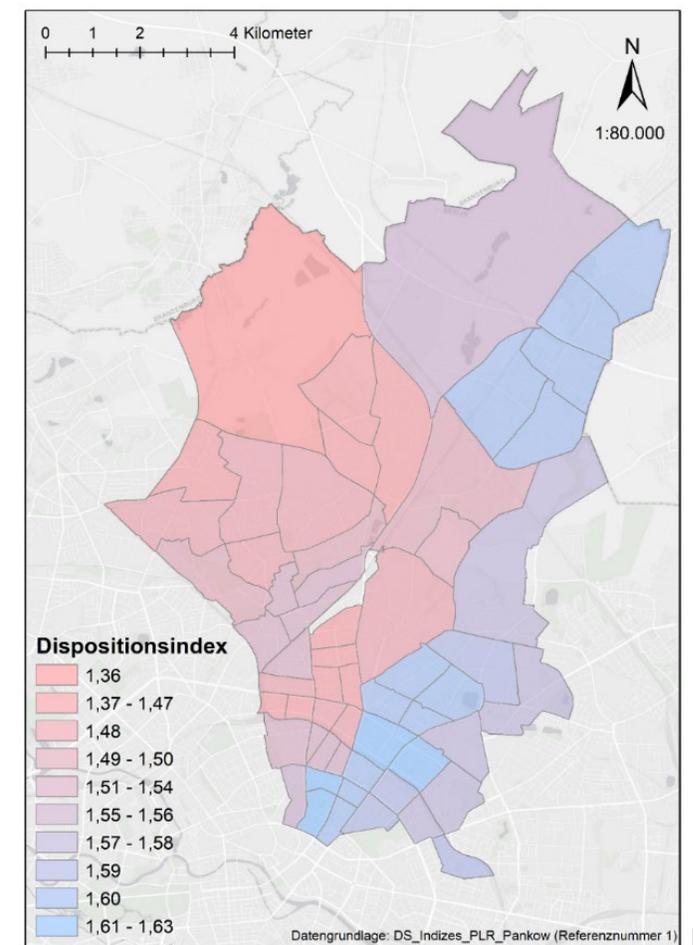
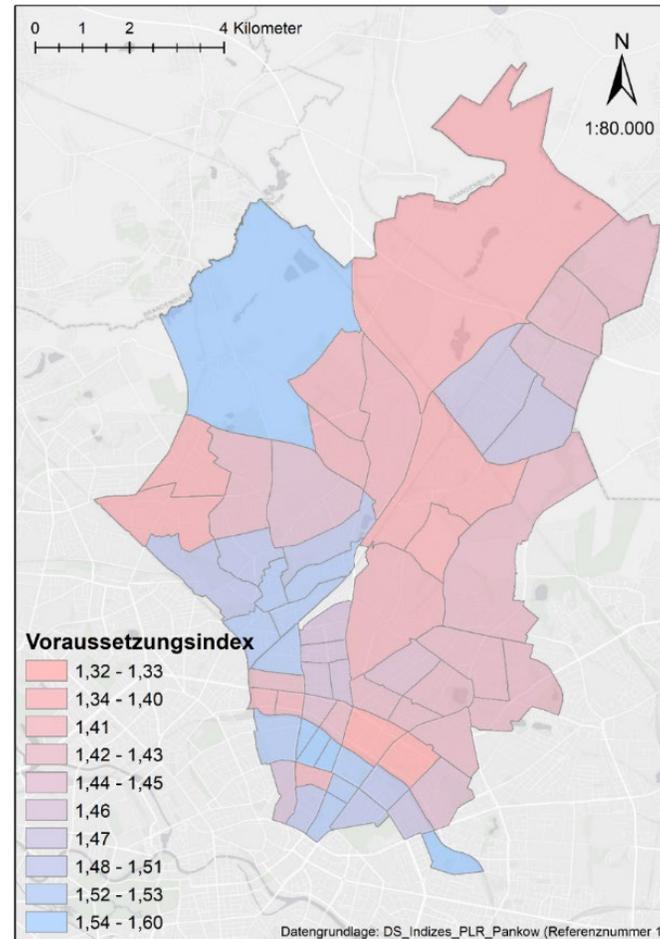
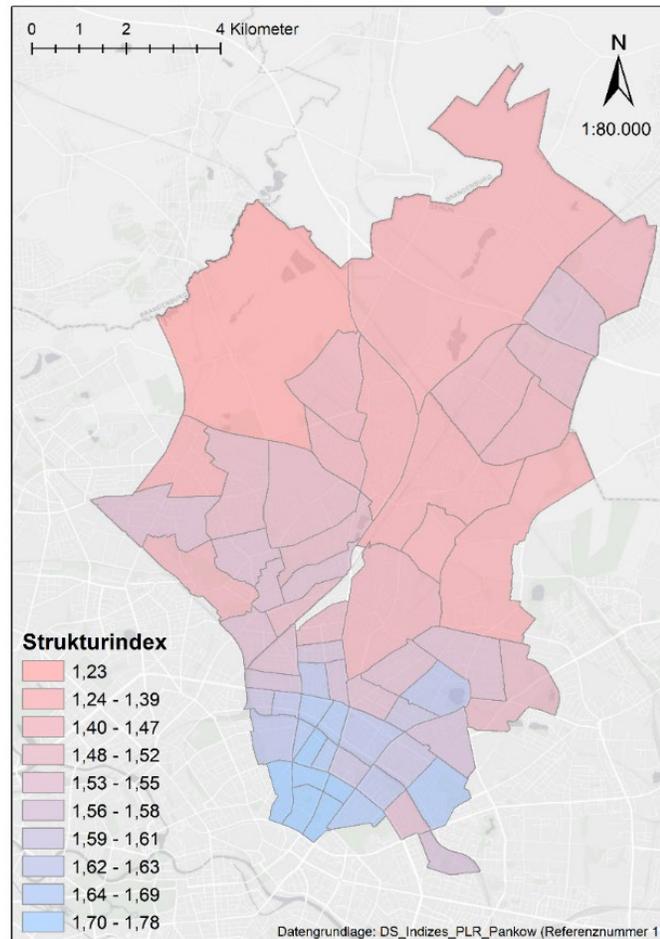
Strukturelle Indikatoren
Naherreichbarkeit
ÖPNV-Erreichbarkeit
Einwohnerdichte
Arbeitsplatzdichte
Emissionsbelastung
Verkehrssicherheit

Individuelle Indikatoren
Zugang Radverkehr
Zugang MIV
Zugang ÖPNV
Zugang Mobilitätsdienstleistungen
Einkommen
Alter
Mobilitätseinschränkungen
Soziales Netzwerk
Gesellsch. Partizipation

Dispositionelle Indikatoren
Subjektive Fußerreichbarkeit
Subjektive Raderreichbarkeit
Subjektive ÖPNV-Erreichbarkeit
Subjektive MIV-Erreichbarkeit
Wohnstandortspräferenz
Wahrnehmung Wohnumgebung
Lebenszufriedenheit
Soziales Vertrauen
Familienkontakt

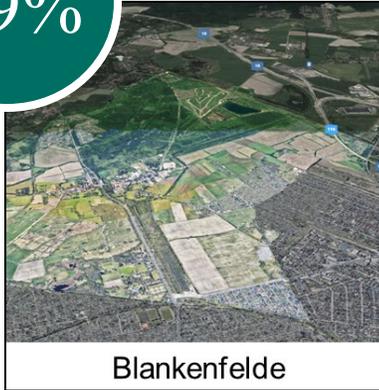
[5]

Quantitative Instrumente zur Mobilitätsanalyse: Der Mobilitätsindex

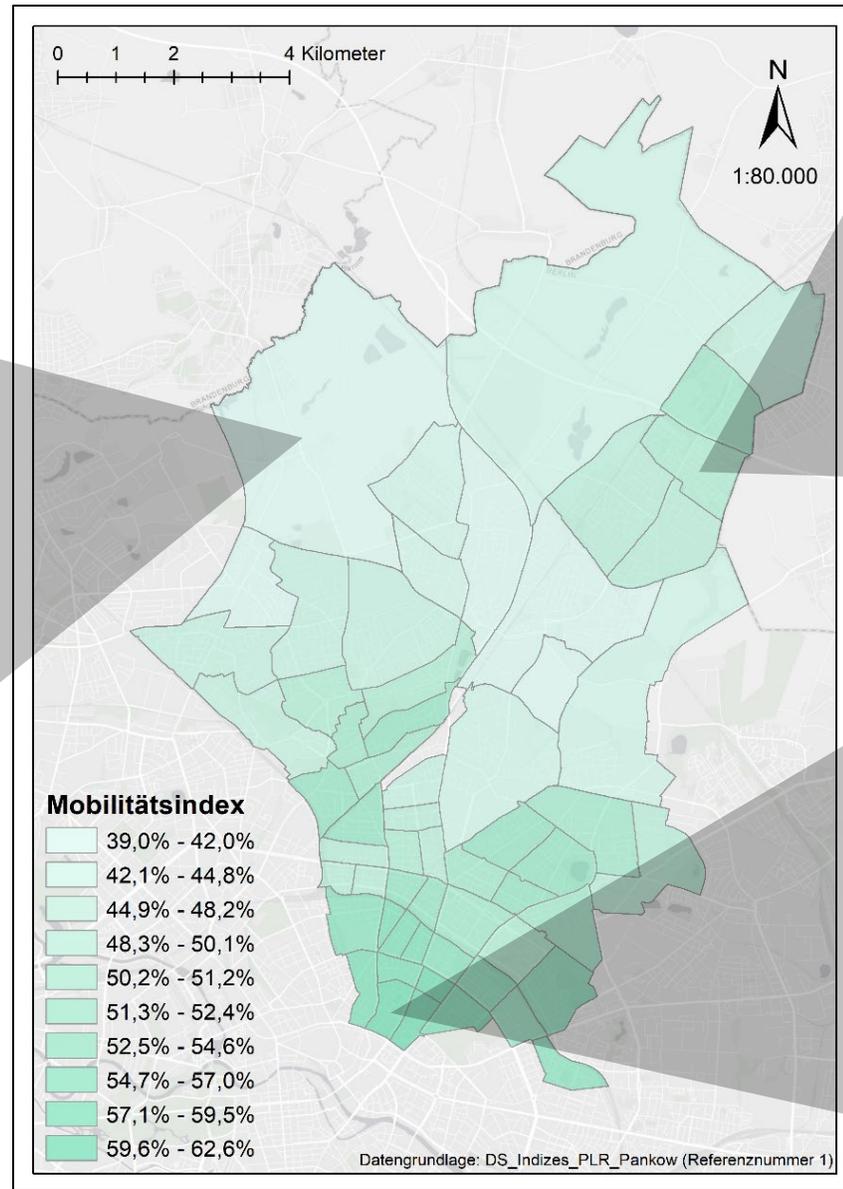


[5]

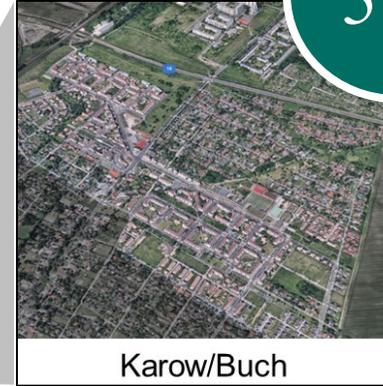
39%



Blankenfelde



51%



Karow/Buch

63%



Kollwitzplatz

[5]

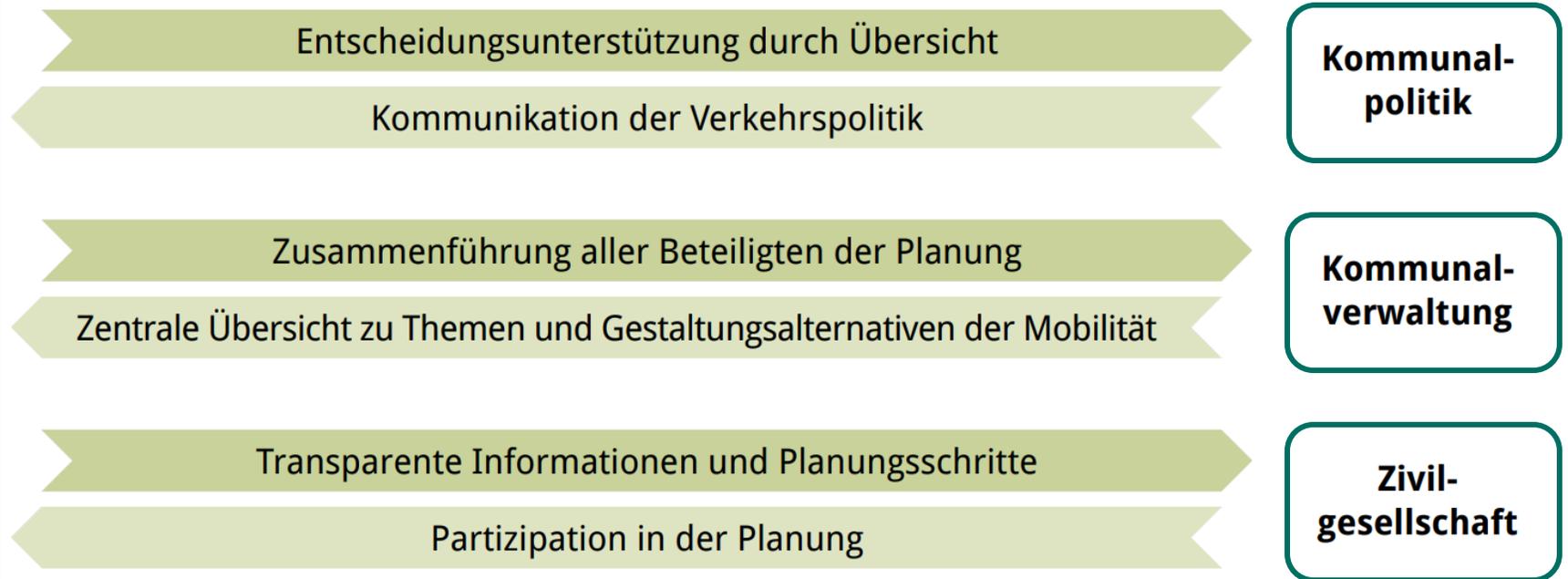
Ziele moderieren

Zielentwicklung



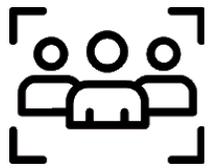
[6]

Integrierte Instrumente für die Zielentwicklung



[1]

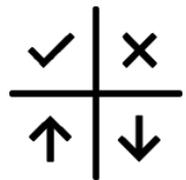
Methoden zur Zielentwicklung



➤ Fokusgruppen



➤ World Cafés



➤ SWOT-Analysen

Stärken

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Der Modal Split in Pankow ist bereits überdurchschnittlich umweltfreundlich	Gute Versorgung mit / Erreichbarkeit von Orten der Daseinsvorsorge im Innenstadtbereich Bezirkweite gute Erreichbarkeit von Grünflächen Positive Wahrnehmung und gute Identifikation mit Wohnumfeld	Wege in Parkanlagen werden von Radfahrenden und Zu Fußgehenden gerne genutzt Gute Bedingungen für aktive Mobilität durch fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen Suburban: hohe Zufriedenheit mit den Möglichkeiten, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren	Mit dem MIV können Ziele der Grunddaseinsvorsorge relativ gut erreicht werden Das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV ist größtenteils zufrieden stellend Das ÖPNV-Netz ist im Innenstadtbereich gut ausgebaut	Soziale Komponente in der ÖPNV-Tarifierstellung (kostenloses SchülerTicket, Berlin-Ticket 5, VBB-Abo 65 Plus) Teiräume mit sozialen Problemlagen sind nicht hinsichtlich der Naherreichbarkeit von Daseinsgrundfunktionen benachteiligt

Schwächen

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Etwa ein Drittel der Pankower*innen sind gesundheitsgefährdenden Luftschadstoff- und Lärmmissionen ausgesetzt Die Versorgung mit nicht lärmbelasteten Erholungsflächen ist in ganz Pankow unzureichend, das Innenstadtbereich ist am stärksten betroffen. Im Innenstadtbereich sind stark bewohnte Blöcke oft von mehreren Umweltbelastungen betroffen	Unzureichende Erreichbarkeit von Orten der Daseinsvorsorge im Umweltverbund im suburbanen Raum Müll in öffentlichen Räumen wie Straßen, Parks und Haltestellen Hohes Kfz-Aufkommen durch autoorientierte Straßenraumaufteilung beeinträchtigt die öffentlichen Räume Schlechter Zustand des öffentlichen Raums in vielen Teilen des Bezirks durch Mangel an Sitzmöglichkeiten, Toiletten, Spielplätze etc.	Hohe Defizite in subjektiver und objektiver Sicherheit für Radfahrende und Zu Fußgehende insbesondere an HVS und deren Kreuzungen Unfallrisiken für Radfahrende durch fehlende und schlecht instand gehaltene Infrastruktur und für Zu Fußgehende durch schlecht instand gehaltene Infrastruktur Angst vor Autofahrenden durch Missachtung StVO (sehen Kinder auf Räder nicht, gefährliche Überholmanöver, Geschwindigkeitsüberschreitungen) Innenstadt- und Innenstadtrandgebiet: Konflikte beim Zugang zu Haltestellen Suburban: fehlende Fußverkehrsinfrastruktur (kein Gehweg)	Insbesondere die Erreichbarkeit von Krankenhäusern ist mit dem ÖPNV unzureichend Insbesondere im suburbanen Raum ist die ÖPNV-Erreichbarkeit unzureichend Die Kapazität der Verkehrsmittel des ÖPNV wird als ausgeschöpft wahrgenommen	Mangelnde Barrierefreiheit im ÖPNV (Tram- und Bushaltestellen) Fehlende Barrierefreiheit im Straßenraum: an vielen Stellen sanierungsbedürftige Gehwege, fehlende Gehwegabsenkungen und Querungshilfen, parkende Kfz (insb. Falschparker) als zusätzliche Barriere In einigen Teiräumen: Konzentration sozialer Problemlagen sowie hoher Umweltbelastungen, z. B. in Buch-Süd (auch Mangel an Kulturangeboten), Weißensee-Ost, Mühlenkiez

[19]

Ist Mobilität planbar? Neue Instrumente für die Planungspraxis

Dr.-Ing. Alexander Rammert

Strategieentwicklung



Vielfältig und nah

Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen bei Um- und Neubau von städtebaulichen Gebieten höher priorisieren.	5, 6, 7, 4	Pull
Umweltverbund first: gute Erschließung von Neubaugebieten durch den ÖPNV vor Baufertigstellung gewährleisten.	8, 3, 4	Pull
Mediation von Disputen zwischen Bevölkerung und Städtebauvorhaben durchführen.	10, 3, 4	Pull
Vertragliche Sicherung von Mobilitätsanforderungen für Barrierefreiheit und Radverkehr auf Gebäudeebene einrichten.	5, 6, 7, 4	Push
Wenige Stellplätze für den MIV im öffentlichen Raum in Neubaugebieten einrichten.	1, 4	Push
Parkplatzflächenumwidmung: Neunutzung der Stellplätze + temporäre Gastronomieflächen + Mehrfachnutzung durch zeitliche Abstimmungen	1, 4	Push
Parkplatzflächenumwidmung: Neunutzung der Stellplätze + temporäre Gastronomieflächen + Mehrfachnutzung durch zeitliche Abstimmungen	9, 3, 4	Pull
Planung von Verweilorten in das Routennetz des Rad- und Fußverkehrs vornehmen.	5, 6, 4	Pull
Bessere öffentliche Räume in ehemaligen Dorfkernen durch Begrenzung des MIV ermöglichen.	1, 4	Push
Verbot der Verringerung von Grünflächen in Straßenräumen festschreiben.	9, 4	Push

[1]

Mobilität gestalten

Mobilitätsmanagement

Ziel:

eine nachhaltige Mobilität ermöglichen (*Mehr Mobilität, weniger Verkehr*)

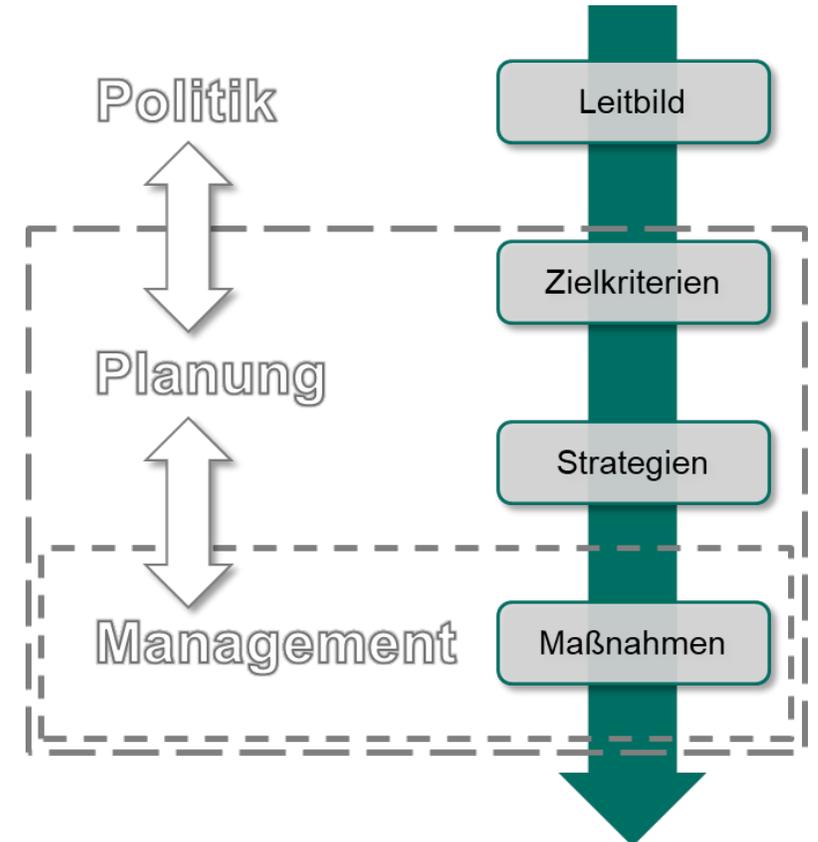
Aufgabe:

Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten schaffen

„Das **Mobilitätsmanagement** beschreibt die operative Beeinflussung der individuellen Mobilität. Dazu gehören alle Maßnahmen und Konzepte, welche die menschlichen Möglichkeiten zur Bewegung zielorientiert verändern.“

Gestaltungsdimensionen:

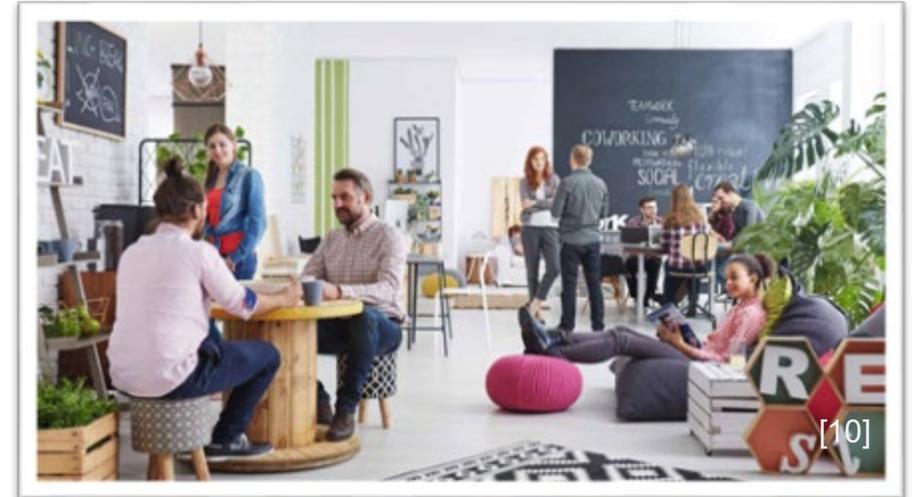
1. Raum
2. Individuum
3. Wahrnehmung



[7]

Mobilitätsmanagement: Erreichbarkeit verbessern

- Die Vielfalt an Versorgungsmöglichkeiten im Raum erhöht die individuellen Möglichkeiten der Menschen
(HESSE 1999; GERTZ & ALTENBURG 2009; SCHWARZE 2015)
- Kompakte Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstützen kurze Verkehrswege
(SCHEINER 2012; SIEDENTOP ET AL. 2013; KUTTER 2016)
- Umweltbelastungen und Gefahren schränken die Möglichkeiten ein
(UBA 2015; GERLACH ET AL. 2016; GAFFRON 2016)



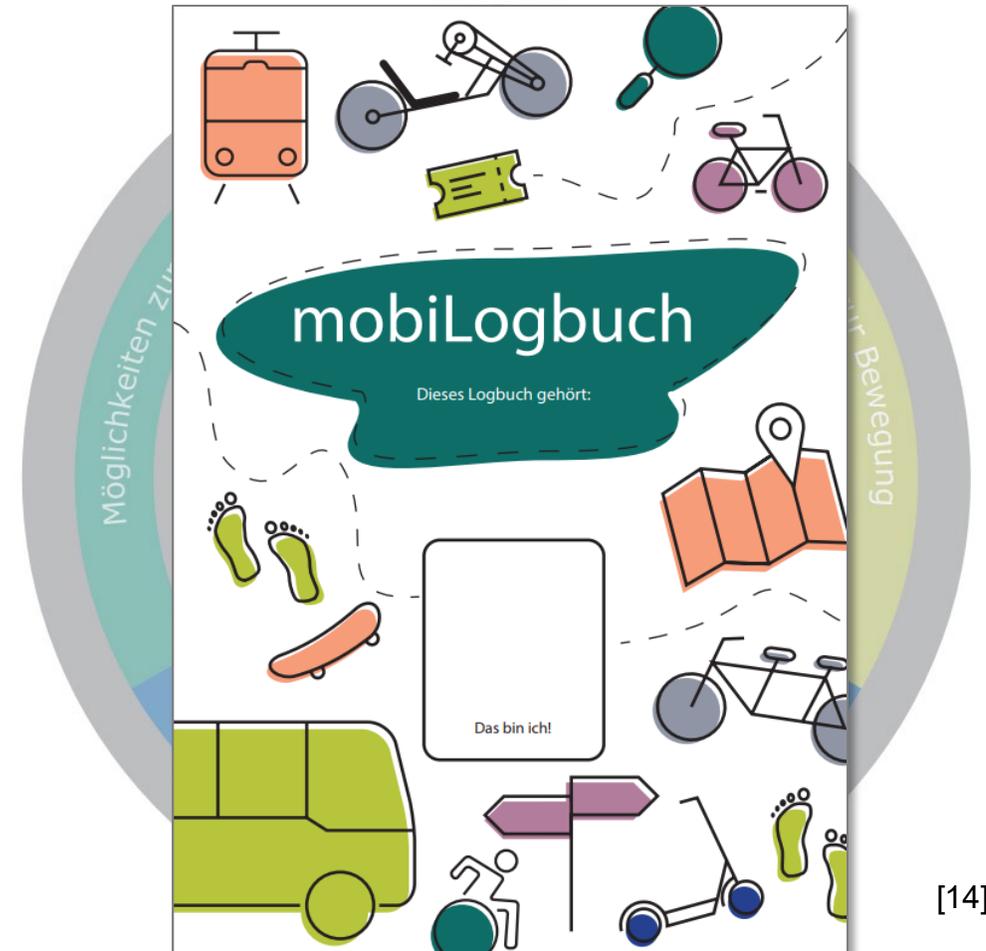
Mobilitätsmanagement: Barrieren reduzieren

- Die Vielfalt an verfügbaren Verkehrsmitteln erhöht die Möglichkeit der Menschen
(SOCIAL EXCLUSION UNIT 2003; SCHEINER ET AL. 2012; DANGSCHAT 2018)
- Finanzielle und Gesundheitliche Ressourcen erweitern den Möglichkeitsraum
(LUCAS 2012; SCHEINER & HOLZ-RAU 2015; MANDERSCHIED 2016)
- Soziale Kontakte können mögliche Mobilitätseinschränkungen ausgleichen
(LARSEN 2006; OHNMACHT & AXHASUEN 2008)



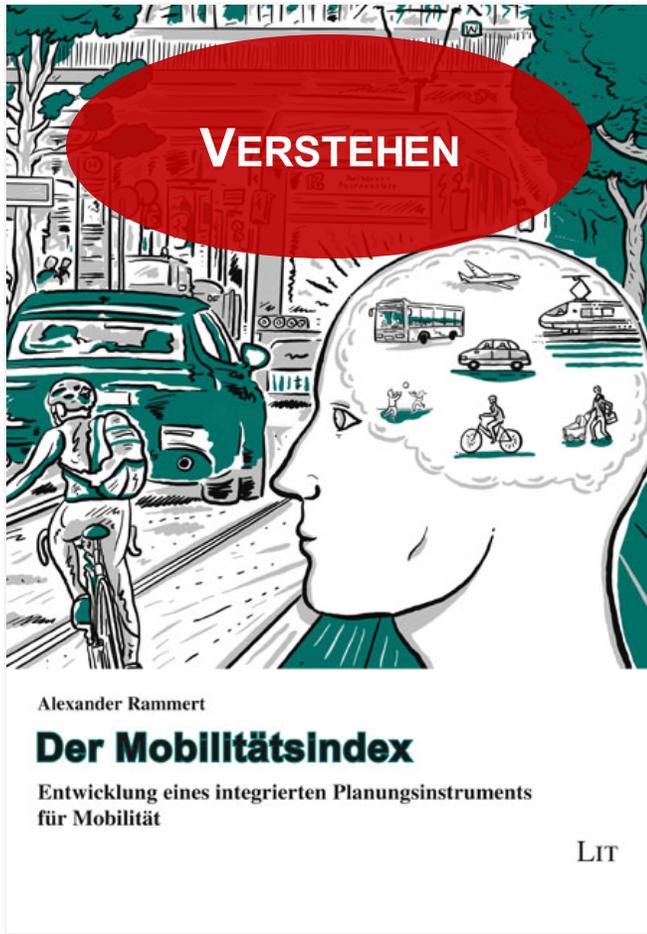
Mobilitätsmanagement: Menschen befähigen

- Die wahrgenommene Erreichbarkeit entscheidet über den tatsächlichen Möglichkeitsraum (DELBOSC & CURRIE 2010; LÄTTMAN ET AL. 2016; SCHEEPERS ET AL. 2016)
- Die Wohnumgebung unterstützt oder hemmt die wahrgenommenen Möglichkeiten (SCHWANEN & MOKHTARIAN 2005; HAUGEN 2011; JARASS 2012)
- Soziale Vertrauensebenen stärken die wahrgenommenen Möglichkeiten (STANLEY ET AL. 2011; WILDE ET AL. 2017)



[14]

Neue Instrumente für eine Mobilitätsplanung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

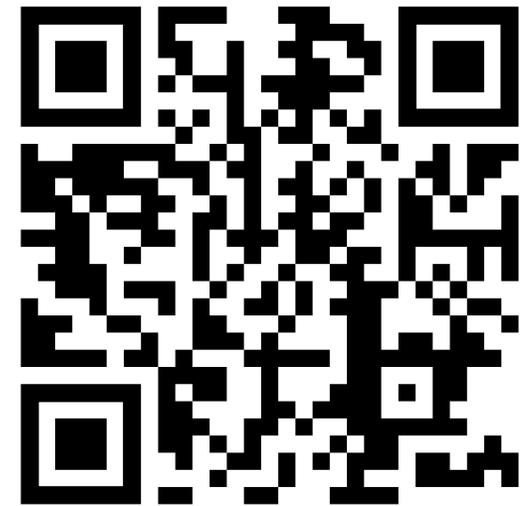
Mobilitätsindex



Mobilitätsbericht



Mobilitätsbildung



alexander.rammert@tu-berlin.de



Weiterführende Quellen

- 1: Stadtentwicklungsamt Pankow (Hg.) (2021): Mobilitätsbericht Berlin Pankow 2020. Der Mensch im Fokus der Verkehrsplanung.
https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht_Pankow_2020.pdf
- 5: Rammert, Alexander (2022): Der Mobilitätsindex. Entwicklung eines integrierten Planungsinstrumentes für Mobilität. LIT Verlag.
<https://www.lit-verlag.de/media/pdf/06/6a/a0/9783643250520.pdf>
- 7: Schwedes, Oliver; Rammert, Alexander (2020): Was ist integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. IVP-Discussion Paper. 2/2020.
https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP15_SchwedesRammert.pdf
- 8: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/>
- 18: FGSV (2022): E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Köln.
- 19: mobilbericht.de
- 20: FGSV (2018): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse. Köln.
- 23: Umweltbundesamt (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. UBA-Texte 94/2019.
- 24: Agora Verkehrswende (2022): StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung.
- 25: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW.
- 26: <https://stadt.muenchen.de/infos/portrait-mobilitaetsreferat.html>

Bildverweise

- 2: <https://www.dates-md.de/stadtleben/motor-und-verkehr/tipps-fuer-fahrerfaenger/>
- 3: <https://www.visitberlin.de/de/tour-49-kiez-tour-mit-vielen-facetten>
- 4: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/169008/links/maas-scooter-fahrverbote-quayside-paris-fussgaengerzone-pontevedra/>
- 6: <https://www.bmz.de/de/agenda-2030>
- 9: <https://www.swisstraffic.ch/content/verkehr/verkehrszaehlungen/>
- 10: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/einkaufen-aus-fuer-den-supermarkt-bus-1.4082528>
- 11: <https://www.gruender.de/hr-office/coworking-spaces-in-berlin/>
- 12: <https://www.bund-berlin.de/service/presse/detail/news/deutschland-ticket-bezahlbar-fuer-alle-statt-inselloesungen-fuer-berlin/>
- 13: <https://edition.cnn.com/2021/07/15/business/whim-app-helsinki-spc-intl/index.html>
- 14: Stiller, J., Röhl, V., Miehle, L., Stage, D., Becker, J., Pech, D. & Schwedes, O. (i.V.): Berliner Modell für Mobilitätsbildung.
- 15: <https://www.bild.de/news/2022/news/muenchen-verbietet-alle-klima-kleber-proteste-82206140.bild.html>
- 16: 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>
- 17: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>
- 21: <https://www.berlin.de/sen/uvk/ueber-uns/organisation/>
- 22: Selle, K. (1996). Was ist bloß mit der Planung los? (69). Dortmund: Dortmunder Beiträge zur Raumordnung.

Qualitative Instrumente zur Mobilitätsanalyse



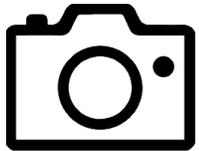
- Community Mappings



- Teilnehmende Beobachtungen



- Stationäre Beobachtungen



- Photo-Voice

