



25. Januar 2024, 18:00 bis 19:00 Uhr
Kommunalpolitik trifft Wissenschaft – Dialog Mobilitätswende XVI

Möglichkeiten und Perspektiven für das Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum

1. Wie kam das alles?
2. Wo wollen wir hin?
3. Was können wir tun?

Udo Becker, TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie
www.verkehrsoekologie.de, 0351-46336566

1. Wie kam das alles?

1945: Brücken, Bahnhöfe, Straßen zerstört

Ärzte? Nahrung? Feuerwehr? Verwandte?

Geld fehlt - wo anfangen?

Alle schicken die Fehllisten ins Ministerium

Dort muss eine Reihenfolge her – egal wie

Dann wird gebaut, solange das Geld reicht

Regel: Verkehr muss leichter und flüssiger werden

Die Verkehrswege des Bundes werden schnell und attraktiv

Für Nähe, Rad- und Fußwege sind die Gemeinden zuständig

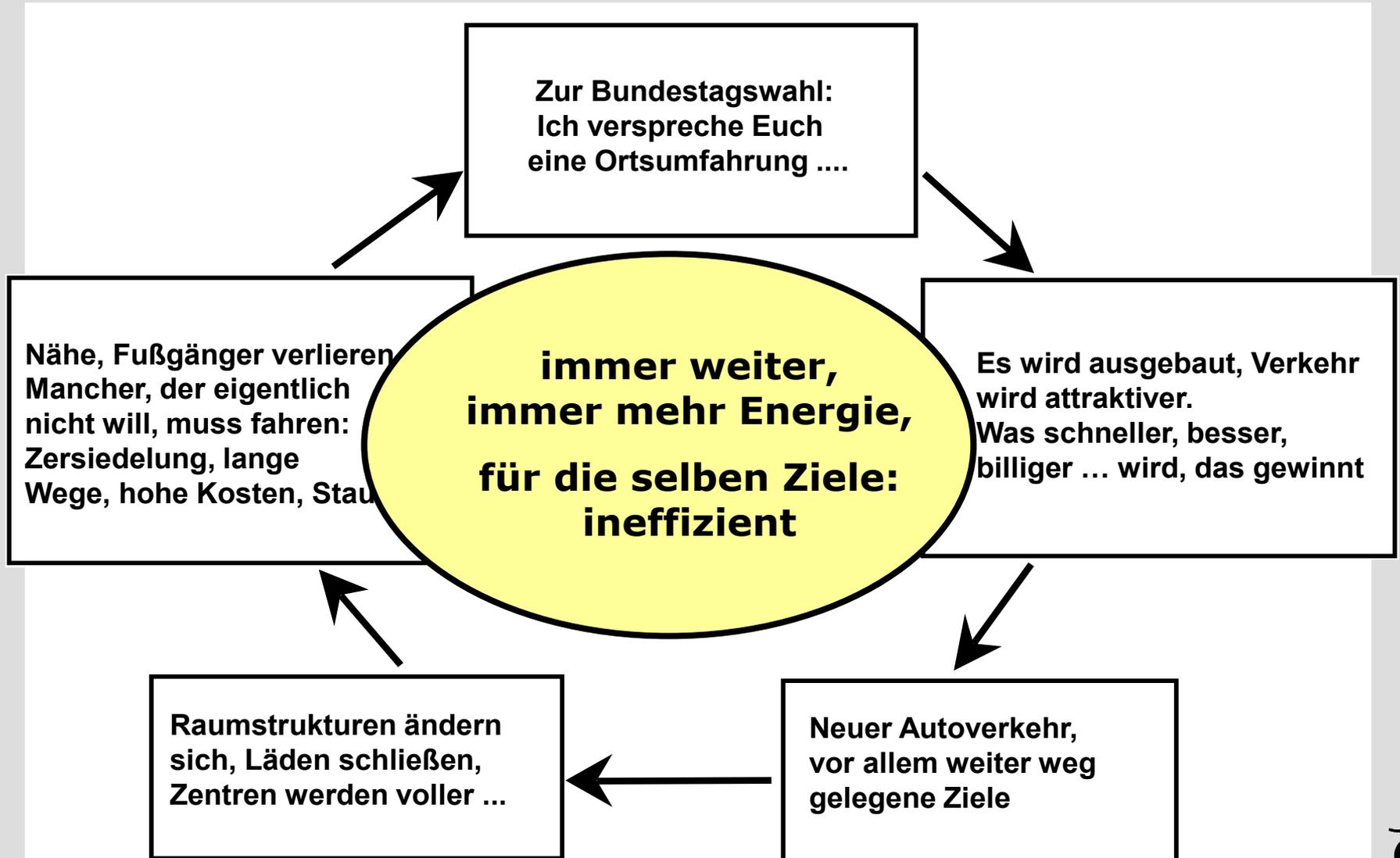
Schnelle (und teure) Verkehrsmittel gewinnen, langsame verlieren

Vor allem die Dörfer leiden, Zentren gewinnen

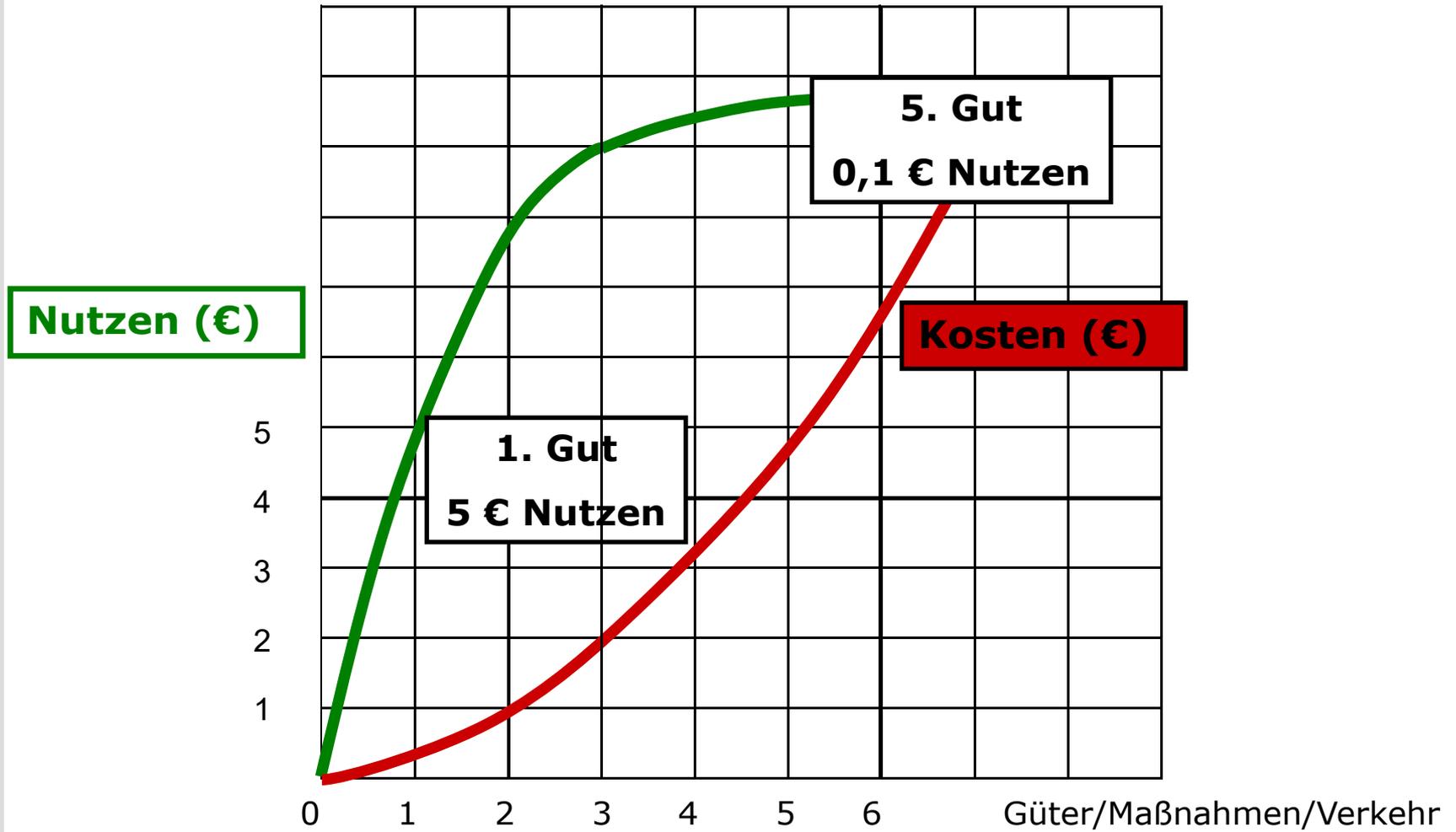
Das Auto ist das Instrument der Wahl – ohne Auto läuft nichts



Rückkopplungen



Heute: „Mehr“ wird immer ineffizienter



Attraktiver Verkehr ist attraktiv ... und schadet!

Neue Infrastruktur: finden erstmal alle gut ...

- Vielflieger, Autofahrer, Stärkere, Mächtigere, ...
- Zentren und schnelle/teure Verkehrsträger

Wohin geht das Geld? Nicht in die ländlichen Verkehre!

- 267 000 000 000 € bis 2030 um mehr Verkehr zu erzeugen!
- und damit weniger Mobilität für alle Schwächeren!

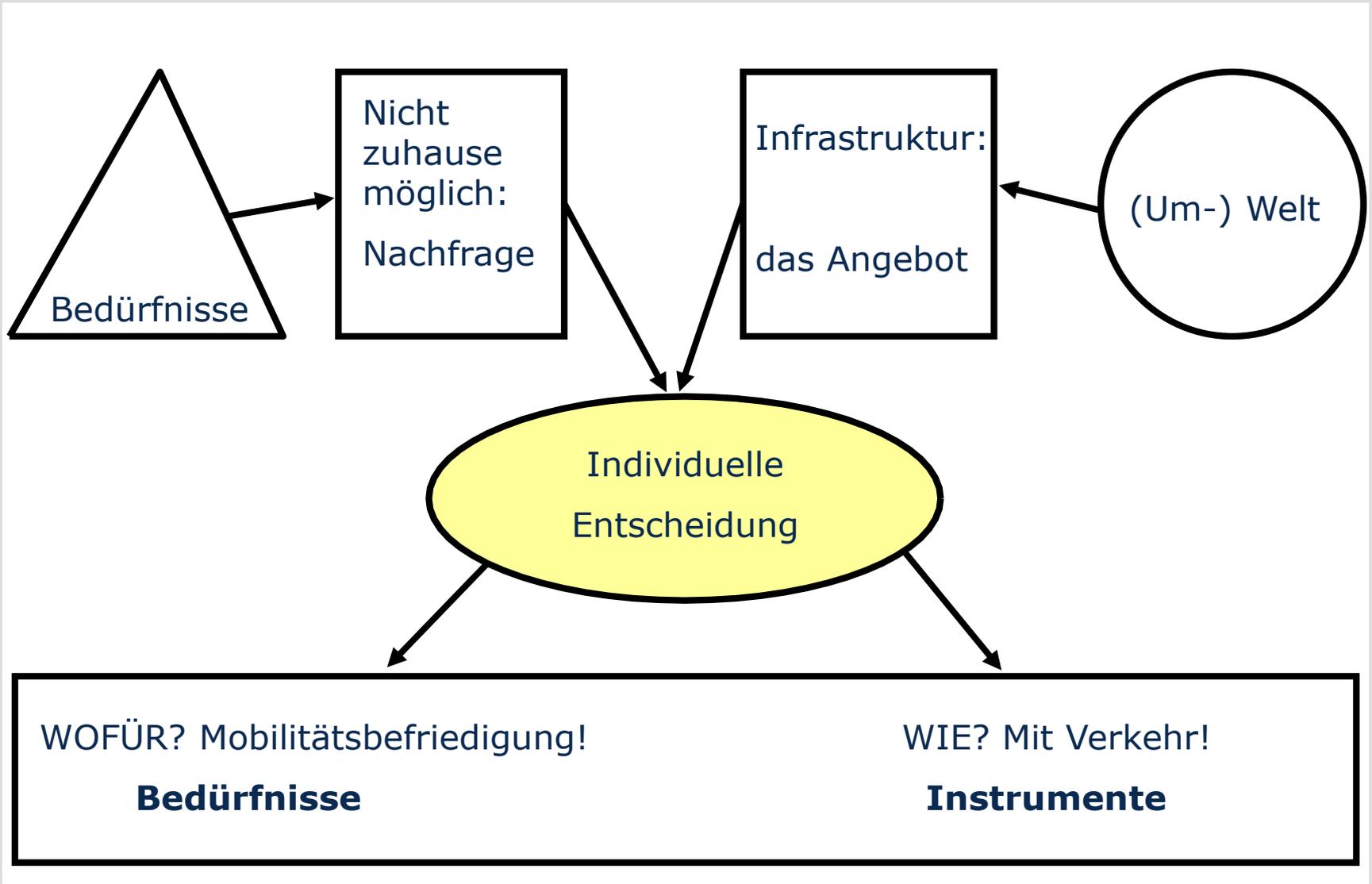
... wir erschweren dynamisch Mobilität, Teilhabe, Identifikation:

- warum gewinnt Amazon gegen jede Innenstadt?
- warum sind die Leute in kleineren Dörfern oft deprimiert?
- warum geht so vieles in der Nähe pleite?
- warum sinken die Erreichbarkeiten für Nicht-Auto-Nutzer?

Fazit: So geht es einfach nicht mehr weiter Wie dann?



2. Wo wollen wir hin?



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente

Mobilität: Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Verkehr: dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Und was wollen wir jetzt? Wünschen Sie sich mal was:

1. Bedürfnisse für alle sichern: Menschenrecht Mobilität
2. Mit wenig Aufwand, Geld, Lärm, CO₂: wenig Verkehr!

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr

Das ist exakt die Definition Nachhaltiger Entwicklung



Dresdner Erklärung zur Verkehrswende

Erstellt von Wissenschaft und Zivilgesellschaft, 15.9.2021

<https://divu.de/verkehrswende/>

Man darf dort unterschreiben ...



DE

EN

FR

RU

CN



1. Übergeordnetes Ziel allen Handelns im Verkehr ist die Sicherung von Mobilität: für alle heute hier lebenden Menschen, aber auch für die Menschen in anderen Ländern und für die Menschen in zukünftigen Generationen.
2. [Hier ist] ... vor Allem die Befriedigung dieser Grundbedürfnisse (essen, trinken, wohnen, arbeiten, lernen, kommunizieren, erholen, sich bewegen) relevant.
3. [Dann] ... sind diese politisch als „angemessen“ definierten Mobilitätsbedürfnisse mit minimalem Verkehrsaufwand abzudecken: dies ist das Unterziel.
4. Heute erfordert der gesicherte Stand des Wissens ... eine „wirklich klimaneutrale“ Gestaltung des Verkehrs und die Verknüpfung mit der Energiewende.
5. Dieser Wechsel von der Verkehrsattraktivierung zur Mobilitätssicherung stellt den Kern der „Weg-vom-Verkehr-Hin-zur-Mobilitäts-Wende“ dar.
6. Der heutige Verkehr erfüllt diese (und andere) Bedingungen nicht, er ist damit auch insgesamt nicht mit „Nachhaltiger Entwicklung“ vereinbar. ... Auf diesem Veränderungspfad sind konsequent fördernde und hemmende Maßnahmen (Push & Pull), vorab definierte Erfolgsindikatoren und eine Erfolgskontrolle notwendig.



7. Eine faire, effiziente, klimaneutrale, sichere, saubere, menschenfreundliche Verkehrswelt erfordert zwingend die Einbeziehung externer Effekte in die Bepreisung der Verkehrssysteme.

8. Strategisch sind dafür vor allem die Prinzipien Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung einzusetzen ... Dabei sind Nähe, Dichte, Nutzungsmischung und Resilienz strategische Ziele.

9. Alle Schritte auf diesem Weg sind mit den Betroffenen gemeinsam zu entwickeln, zu diskutieren und umzusetzen. Zur Versachlichung sind dafür drei Arten von Datengrundlagen notwendig und aufzubereiten:

- Wo und wie können die Menschen Mobilitätsbedürfnisse abdecken?
- Wo und wie haben sich die Menschen tatsächlich fortbewegt?
- Wie bewerten die Betroffenen die Situation, wo sehen sie Defizite?

10. ... Alle Lösungen müssen insbesondere weltweit übertragbar sein: Sie müssen auch dann die Tragfähigkeitsgrenzen beachten, wenn sich alle Menschen der Erde zu allen Zeiten genau so verhalten würden wie die hier und heute den Verkehr nutzenden Menschen.



3. Was können wir tun?

„Mehr Verkehr“ ist heute keine zukunftsfähige Option mehr

Leicht wird der Umstieg nicht: Das kann Generationen dauern. Und Alles ist betroffen, nicht nur Verkehr! Wie kann das gehen?

Verkehrsplanung muss immer „Mobilität für Menschen!“ denken
Verkehr und Fahrzeuge sind nur ein Instrument.

Mobilitätsdefizite müssen Handlungen auslösen:

- ältere Menschen ohne Führerschein zur Physiotherapie
- Menschen ohne eigenes Auto zum Arzt oder zur Apotheke
- Kinder, die draußen spielen wollen (und sollen!)
- ...

Jemand muss die Menschen in ihrer Kommune kennen und erreichen ... und die fragen, was denen helfen würde ... und dann mit der Bürgermeisterin und dem Verkehrsverbund oder der Schuldirektorin (oder der Verkehrsplanerin) überlegen, was geht ..



Das ganz dicke Brett: Wandel auf dem Lande

Prozess der FES mit Mandatsträgern und Verantwortlichen

Heute: Wut und Frust, AfD – Wachstum, Identitätsverluste ...

FES- Workshop Projekt: Wie kann man das grundsätzlich ändern?

1. Lokale Verantwortung stärken, Stolz und Identität schaffen
2. Freiräume stärken, Experimente zu 110% finanzieren
3. Internalisierung externer Effekte erklären und angehen
4. Immer Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen
5. <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/14213-20180316.pdf>



WISO-Diskurs 08/2018



Jetzt kommt das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de>

LEHRGANG KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Ein erfolgreiches kommunales Mobilitätsmanagement braucht vor allem eines: eine zentrale Gesamtkoordination, die zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt. Mobilitätsmanager*innen übernehmen diese Schnittstellenaufgaben und koordinieren die fachbereichsübergreifende Kommunikation:

- Koordinieren der verwaltungsinternen Prozesse
- Organisieren der internen und externen Projektkommunikation
- Ideen bündeln
- Initiieren von neuen Projekten

Modul 1 | 03.09. - 05.09.24 in Essen
Modul 2 | 08.10. - 10.10.24 in Köln
Modul 3 | 26.11. - 28.11.24 in Münster

Kontakt

Lara Wagner

Inhaltliche Fragen

☎ (0221) 20808 761

✉ lara.wagner@vrs.de

Motoren-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Gesellschaftswende?

Alles – stetig – mit Augenmaß – Mobilität statt Verkehr!

Gerade ist es nicht leicht – aber wenn Sie nichts tun, wird's immer schwerer

Wer zuerst losgeht, hat Gegenwind und muss sich jeden Schritt überlegen

Wer zuerst losgeht, hat mehr Zeit. Und bekommt zuerst die Lösungen:
wirtschaftlich, ökologisch, und sozial sowieso.

Schritt für Schritt werden dann die Vorzüge sichtbar. Und Sie stehen besser da als der Nachbarort. Und die Leute sehen, dass Sie für sie arbeiten.

Nach jedem Schritt muss es ein Fest geben: bei Erfolg und bei Misserfolg

Gesellschaftswende: Schwierig und ungewohnt, aber unabdingbar

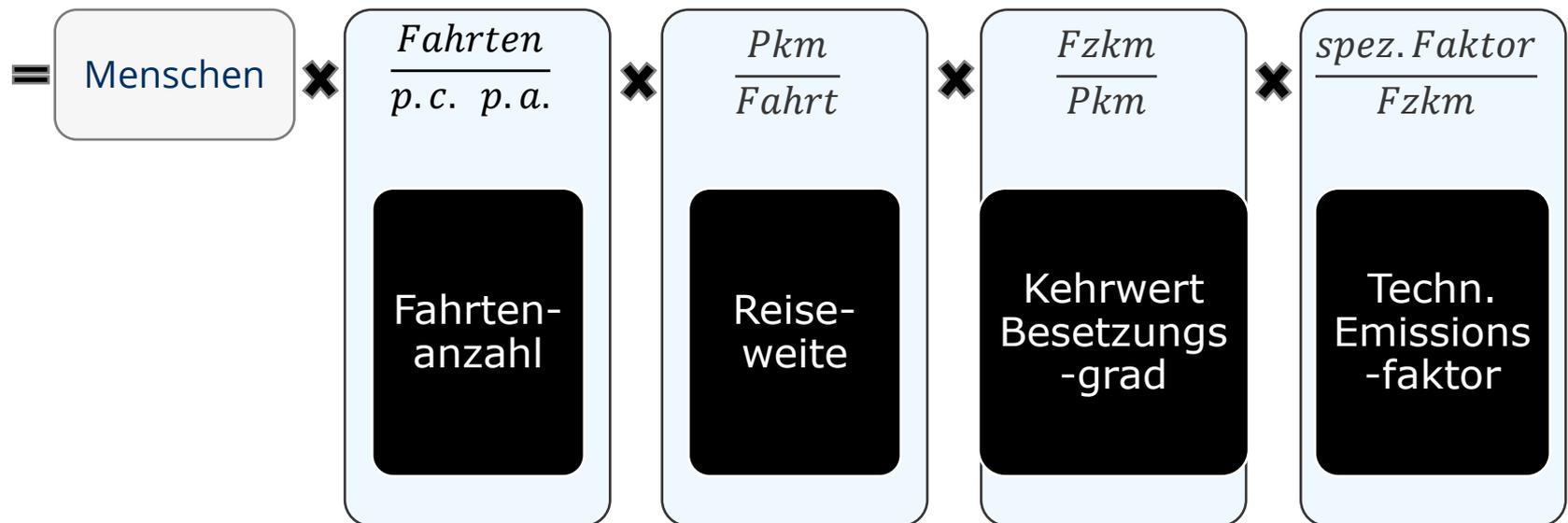
Der Umstieg bringt nur Vorteile, für alle, längerfristig. Und spart viel Geld!

... ich wünsche Ihnen und uns viel Erfolg dabei!



Welche Maßnahme bringt wie viel? Was hilft?

Man muss alle Auswirkungen einbeziehen, auch dynamische
Dafür gibt es die Verkehrsökologische Tautologie:

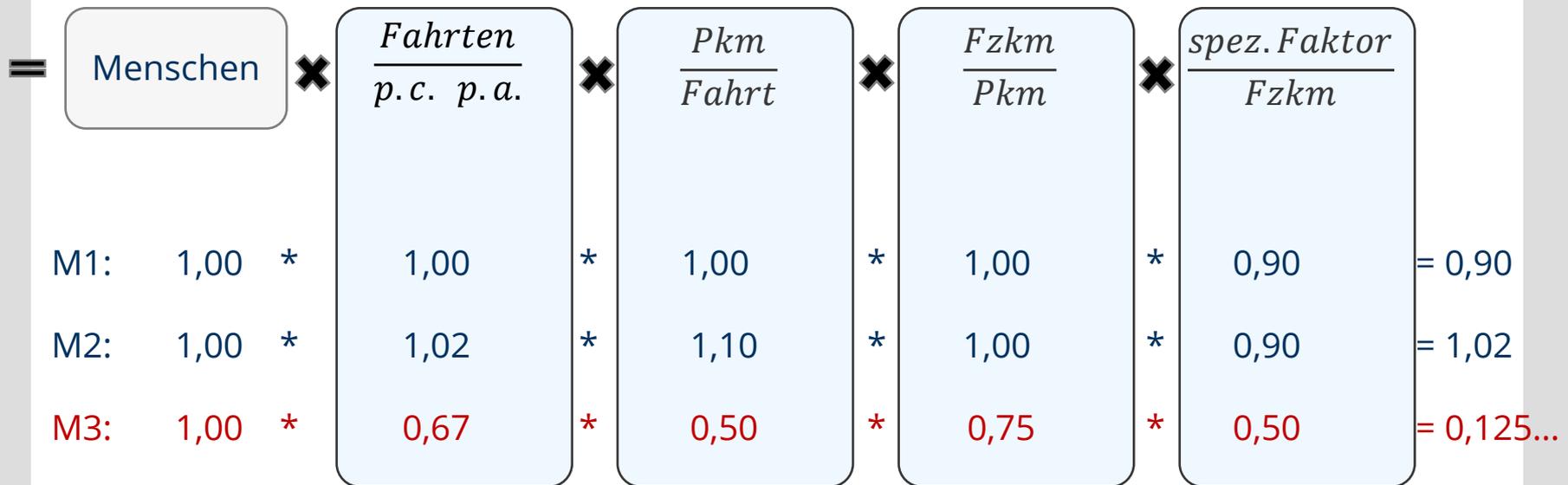


Dynamik und Wechselwirkungen beachten ...

Maßnahme M1: Wie üblich statisch (Grüne Welle, E-Autos ...)

Maßnahme M2: Einfach alle Wirkungen einbezogen, dynamisch

Maßnahmenpaket M3: Viel Rad-/Fuß-Förderung + CO2-Steuer + Zwergschule
Parkgebühren + andere Raumordnung + Grüne Welle...



aber dann müssen die kleinen Leute mehr bezahlen ...

- Maßnahme M1: Wie üblich statisch (Grüne Welle, E-Autos ...)
- Maßnahme M2: Einfach alle Wirkungen einbezogen, dynamisch
- Maßnahmenpaket M3: Viel Rad-/Fuß-Förderung + CO₂-Steuer + ...
Parkgebühren + andere ...

Ergebnis: $0,67 * 0,5 * 0,75 * 0,5 = 0,125 \dots$

Eine andere Verkehrswelt spart sieben Achtel der CO₂-Emissionen

Vorher 100 Liter * 1,50 €/l = 150 €/Monat

Danach 12 Liter * 3,00 €/l = 36 €/Monat

Eine andere Verkehrswelt spart drei Viertel des Geldes

