

# Verkehrsmanagement in deutschen Städten und Ballungsräumen – Chancen zu einer nachhaltigen Entwicklung

Frank Rupprecht – Tiefbau- und Verkehrsamt Erfurt – Abt.-Ltr. Verkehr

**Obmann des Arbeitskreises IV Verkehrs- und Mobilitätsmanagement beim Deutschen  
Städtetag**



# Inhalt

- Chancen
- Aufgaben der Kommunen
- Problemfelder
- Zusammenfassung



# Verkehrs und Mobilitätsmanagement in deutschen Städten

- Es gibt viele gute Beispiele
- Es ist noch nicht überall angekommen
- Es ist ein Lösungsansatz
- Es ist immer als Aufgabe zu verstehen

Durch die Fachkommission Verkehrsplanung beim Deutsche Städtetag wurde deshalb der Arbeitskreis „Verkehrs- und Mobilitätsmanagement“ initiiert



# Chancen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements

## 1. Verkehrsentwicklung

- Reduzierung Fahrzeitverluste
- effizientere Verkehrsmittelwahl
- Reaktion auf die prognostizierten Zunahme des Verkehrs
- Verkehrsorganisation bei Großveranstaltungen



# Chancen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements

## 2. Umweltsituation

- Steuerungsmöglichkeit zur Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen
- Treibstoffverbrauch
- Vermeidung unerwünschter Verkehrsverlagerungen

## 3. Wirtschaft

- Kürzere Transportzeiten
- Transportzuverlässigkeit
- Sicherstellung der Erreichbarkeit (Gewerbegebiete, Firmen...)



# Chancen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements

## 4. Kosten

- Bessere Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur, ggf. Vermeidung neuer Infrastrukturmaßnahmen

## 5. Sicherheit

- Erhöhung der Verkehrsstabilität und der Verkehrssicherheit (Unfallreduzierung)



## 10 Aufgaben der Kommunen zur Umsetzung eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagements

1. Eine eindeutige Beauftragung der zuständigen Organisationseinheit zur Einführung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements durch die politisch Verantwortlichen herbeiführen
2. Handlungsrahmens mit klaren Zielvorgaben vereinbaren (Individualverkehr und ÖPNV). Entwicklung und Umsetzung eines auf die lokalen und regionalen Besonderheiten abgestimmten Konzepts



## 10 Aufgaben der Kommunen

3. Einrichtung und Beauftragung eines kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, das alle Anbieter, Verwaltungsakteure und Interessenvertreter an einem Tisch zusammenführt und die Konzeptentwicklung und Umsetzung koordiniert und kontrolliert. Es muss mit ausreichend Kompetenzen und Ressourcen ausgestattet sein
4. Einbindung der notwendigen Partner (Forschung, Nahverkehr, benachbarte Baulastträger, Industrie, Dienstleister...) gewährleisten



## 10 Aufgaben der Kommunen

5. Sicherung eines leistungsfähigen Angebotes im Umweltverbund. Verkehrsmanagement kann ein leistungsfähiges alternatives Mobilitäts-Angebot nicht ersetzen (Mobilitätsmanagement)
6. Definition eines Finanzrahmens für Investition und dauerhaften Betrieb. Ein ausreichender Ressourceneinsatz für die öffentliche Hand, auch für die Vergabe einzelner Leistungen (u.a. Marketing) ist sicherzustellen



## 10 Aufgaben der Kommunen

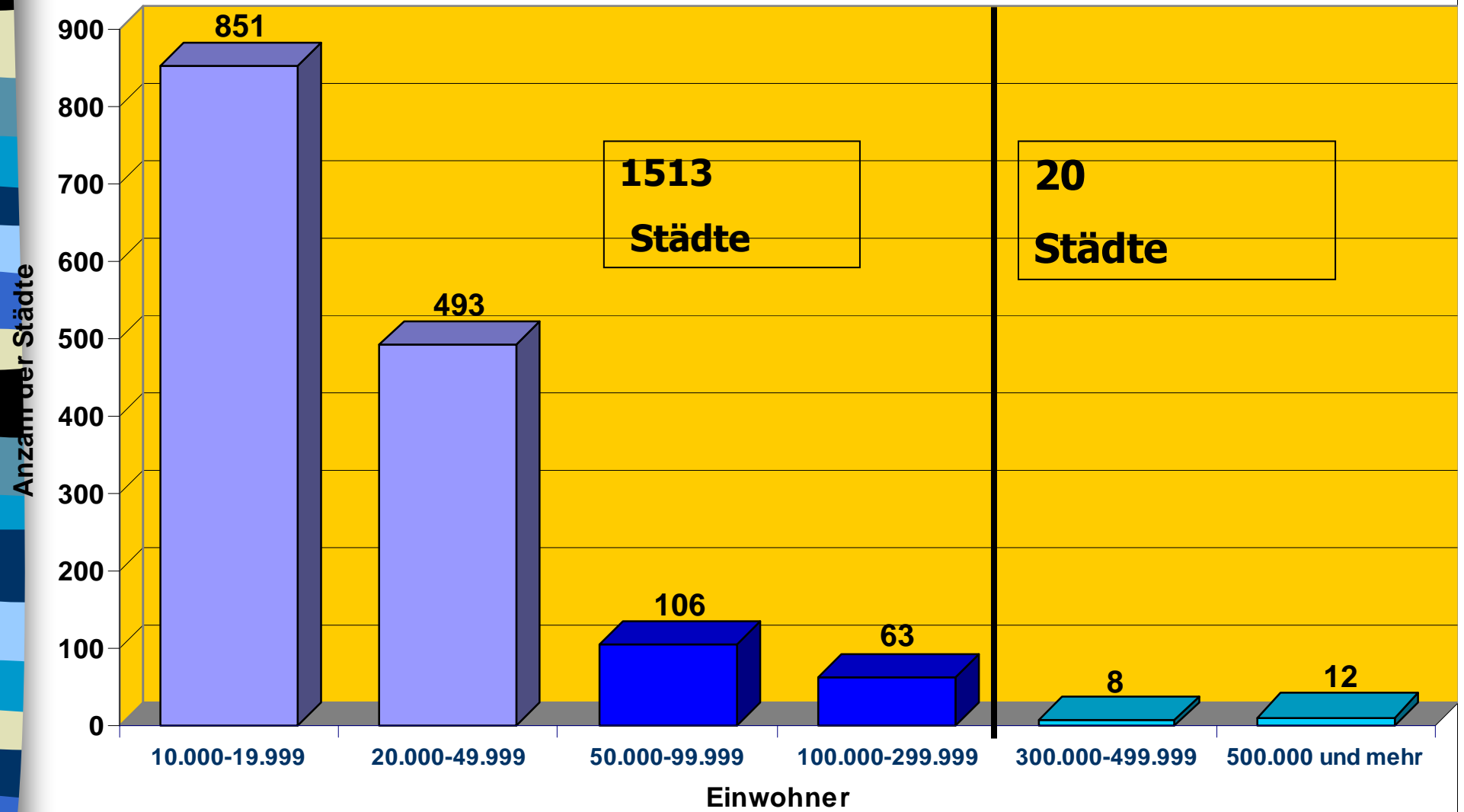
7. Personelle Ausstattung der zuständigen Organisationseinheit und deren Qualifizierung sichern
8. Sicherung eines bürgernahen Entwicklungsprozesses
9. Die Erfolge des Verkehrsmanagements sind durch einen begleitenden Evaluierungsprozess zu sichern
10. Beteiligung am Erfahrungsaustausch unter den Städten und Gemeinden



# Problemfeld 1: Schwerpunktsetzung Großstädte / Ballungsräume

- Bisherige Beispiele konzentrieren sich überwiegend auf die Großstädte / Ballungsräume
- Mittlere Großstädte sind in der meist weder personell noch finanziell in der Lage entsprechende Projekte zu starten und durchzuführen
- Kleinere Städte sind in Folge der Zuständigkeit bei der Straßenbaulast nicht oder nur z.T. in der Lage Verantwortung zu übernehmen

# Deutsche Städte und Gemeinden nach Einwohnerklassen Stand: 1.1.2000





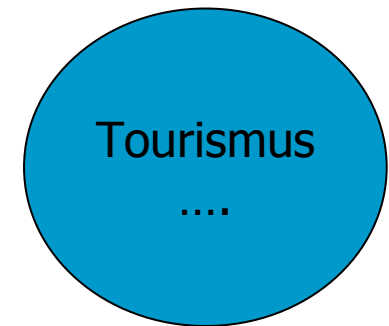
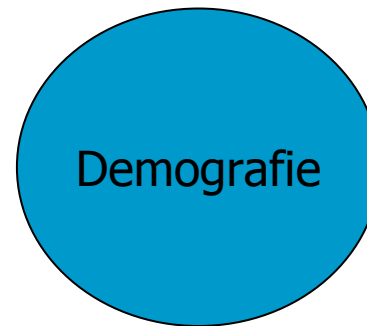
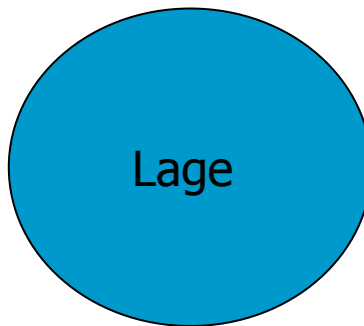
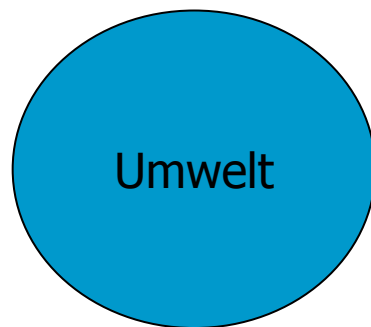
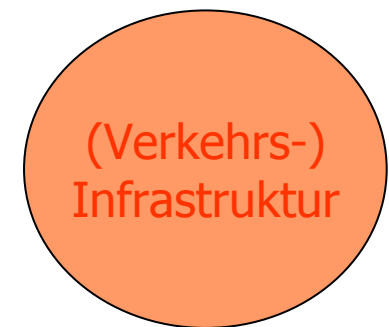
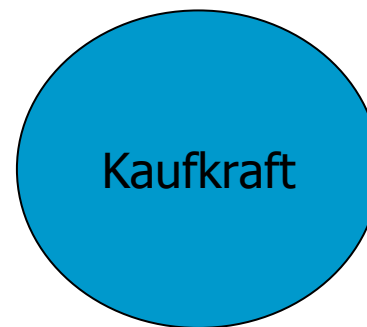
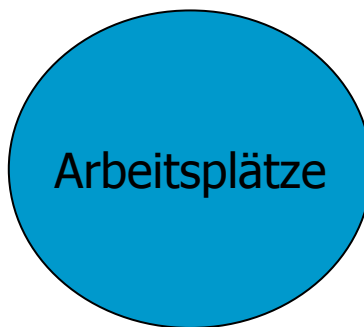
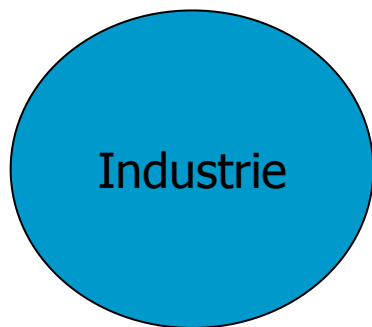
## Folgen dieser Schwerpunktsetzung

- Möglichkeiten des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements werden in den kleineren Kommunen nicht genutzt
- Die „kleine“ Lösung wird nicht nachgefragt und ist damit auch für die Anbieter (Industrie) nur bedingt von Interesse



## Aber: Kommunen und Ballungsräume stehen in einem Wettbewerb

- Dieser Wettbewerb wird durch unterschiedliche Standortfaktoren bestimmt





## Standortfaktor Infrastruktur

- Ausbaugrad, Lage und Anbindung im Netz (Bahn, Straße, Luftfahrt ggf. Wasserstraßen) aber auch Radwege oder das „touristische“ Netz (Wettbewerb IV und ÖPNV)
- Ressourcen zur Erweiterung der Infrastruktur sind in der Regel erschöpft
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist die Chance die vorhandenen Ressourcen effektiver zu nutzen und damit den Standortfaktor Infrastruktur zu verbessern.



## Problemfeld 2: Finanzierung

- Finanzierung erfolgt meist nur als Maßnahme-/Projektförderung
- Betriebskosten werden nicht oder nur im Ansatz gefördert
- Ansätze zur direkten finanziellen Beteiligung der Nutzer sind bisher fast immer gescheitert



## Schwierigkeit des PPP Modells

PPP Modelle sind nur im Einzelfall sinnvoll nutzbar, weil:

- Wirtschaftliche Überlegungen haben Priorität
- Langfristige Bindung führt zu einer kaum auflösbaren Abhängigkeit von Unternehmen, die gewinnorientiert arbeiten müssen
- Kommunen verlieren Kompetenz in Fragen der Verkehrssteuerung und -beeinflussung



## Finanzierungsansätze

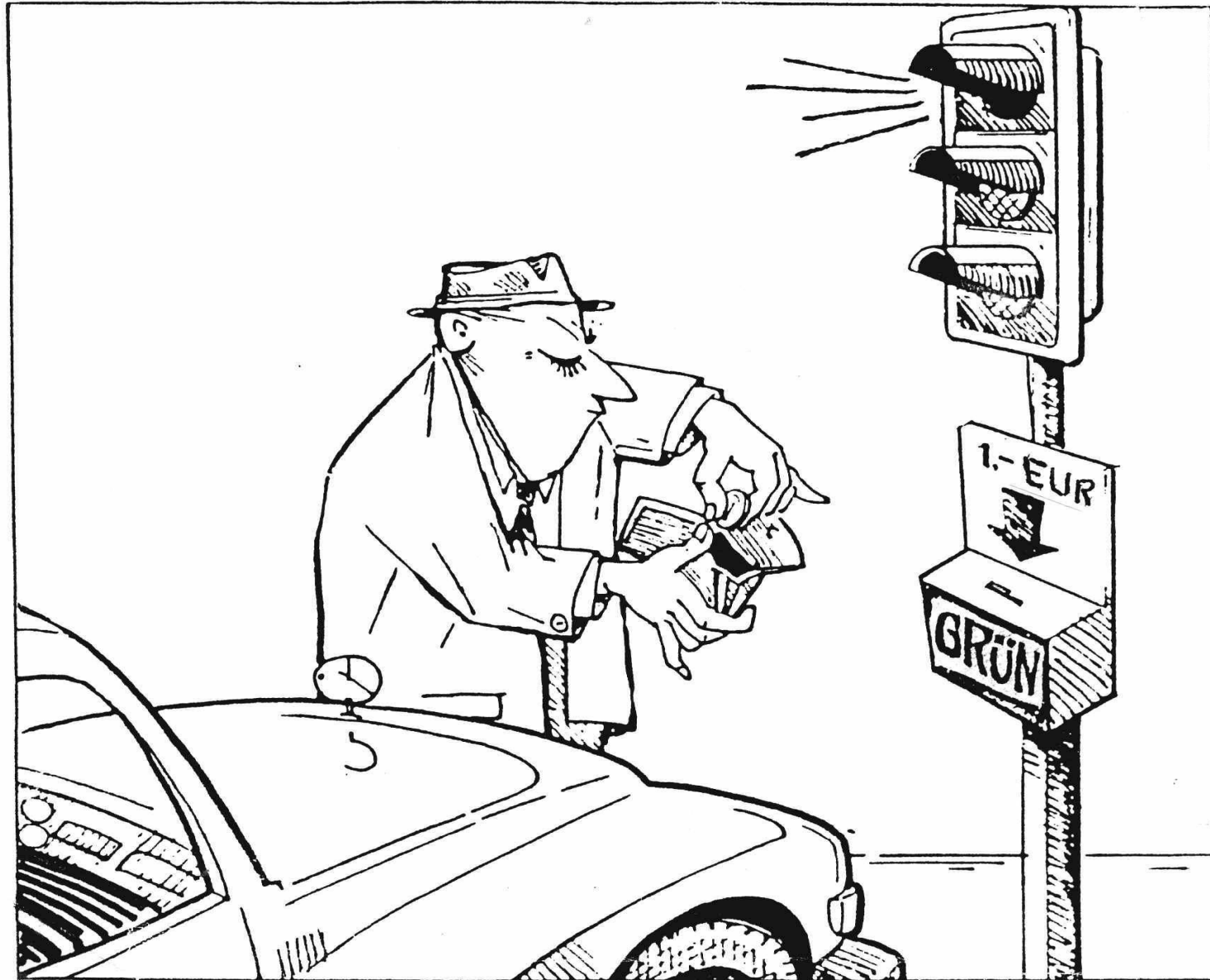
- Eine grundsätzliche Änderung der Förderlandschaft bei Bund und Ländern im Sinne der Öffnung der Förderung für Betriebskosten ist notwendig
- Regionaler Ansatz: Beteiligungen Länder / benachbarter Kommunen / Verbände (Baulastträgerübergreifende Finanzierung)



## Finanzierungsansätze

- Dienstleistungsgedanke (hier PPP („rund um den Verkehr“) Industrie / Dienstleister sinnvoll):
  - Einbeziehen von „Dauerveranstaltern“ wie z.B. Messen /Stadien
  - Betreiber der Parkierungseinrichtungen an den Kosten von Park-Leit-Systemen beteiligen
- Verkauf von Informationen (nicht Daten) z.B. für Navigationssysteme
- Dabei stellt sich die auch die Frage ob die bisher für Bundesaufgaben verwandte LKW Maut nicht auch für Aufgaben des Verkehrsmanagements sinnvoll eingesetzt werden soll

# Finanzierungsalternative ?





## Problemfeld 3: Technische Innovation

Verkehrsmeldung NDR 2  
2. März 2008

„... Die Benutzer von Navigationssystemen mit Ziel Messe Hannover werden gebeten diese abzuschalten und der ausgeschilderten Wegweisung zu folgen...“



## Problem der technischen Innovation

- Schneller Fortschritt führt zu immer kürzeren Nutzwertzeiten
- Kommunen haben damit das Problem der permanenten Weiterentwicklung ihrer eigenen Systeme
- Prozesse der Datenerfassung und der Informationsübermittlung müssen von technischer Entwicklung möglichst unabhängig gestaltet werden



## Zusammenfassung

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist ein wichtiges notwendiges Element zur Gestaltung der Mobilität in den Städten des 21. Jahrhunderts.

Diejenigen Städte die nicht auf diese Herausforderung reagieren, werden im Wettbewerb der Kommunen einen Nachteil haben.



## Zusammenfassung

Darin eingeschlossen ist immer die Gesamtheit des Mobilitätsgedanken, der nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV) sondern immer auch den Öffentlichen-Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und den nichtmotorisierten Individualverkehr (Radfahrer und Fußgänger) betrifft.



## Zusammenfassung

Zunehmend wichtiger werden Fragen des Informationsmanagements und der Mobilitätsorganisation

---

Die Kommunen müssen eigene Ansätze im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement entwickeln. Zu ihrer Umsetzung bedürfen sie der Unterstützung durch Bund, Länder, Industrie und Forschung



**Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

