

MOBILITÄTSWENDE IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

Analysen zu Potenzialen, Grenzen und
Handlungserfordernissen

DECOMM 2022
Prof. Dr.-Ing. Volker Blees
12.09.2022

PROJEKT SUBURBAN NEW MOBILITY

Ausgangslage

- Mobilität ist im Wandel und muss sich wandeln
Digitalisierung, Elektrifizierung des Verkehrs, Sharing-Modes, Nahmobilität, ...
- Kommunen spielen bei dem Wandel eine zentrale Rolle
Siedlungsentwicklung, Gestaltung des öffentlichen Raums, Verkehrsangebot vor Ort, lokale Mobilitätskulturen, ...
- Forschung, Entwicklung und Innovation im Themenfeld Mobilität konzentrieren sich auf Großstädte einerseits und ländliche Räume andererseits.
- Klein- und Mittelstädte (10.000 bis 50.000 EW) tragen in Ballungsräumen wesentlich zur Verkehrserzeugung bei, stehen aber weder im Fokus der Aufmerksamkeit, noch erfahren sie spezifische Unterstützung beim Wandel der Mobilität.

PROJEKT SUBURBAN NEW MOBILITY

Fragestellung und Gegenstand

Forschungsfragen

- Welche Spezifika bezüglich Verkehrsangebot, Verkehrsplanung und Governance weisen Klein- und Mittelstädte auf?
- Welche spezifischen Unterstützungsbedarfe bezüglich des Wandels der Mobilität bestehen bei Klein- und Mittelstädten?

Untersuchungsgegenstand:

Größere Kleinstädte (10.-20.000 EW)

Kleinere Mittelstädte (20.-50.000 EW)

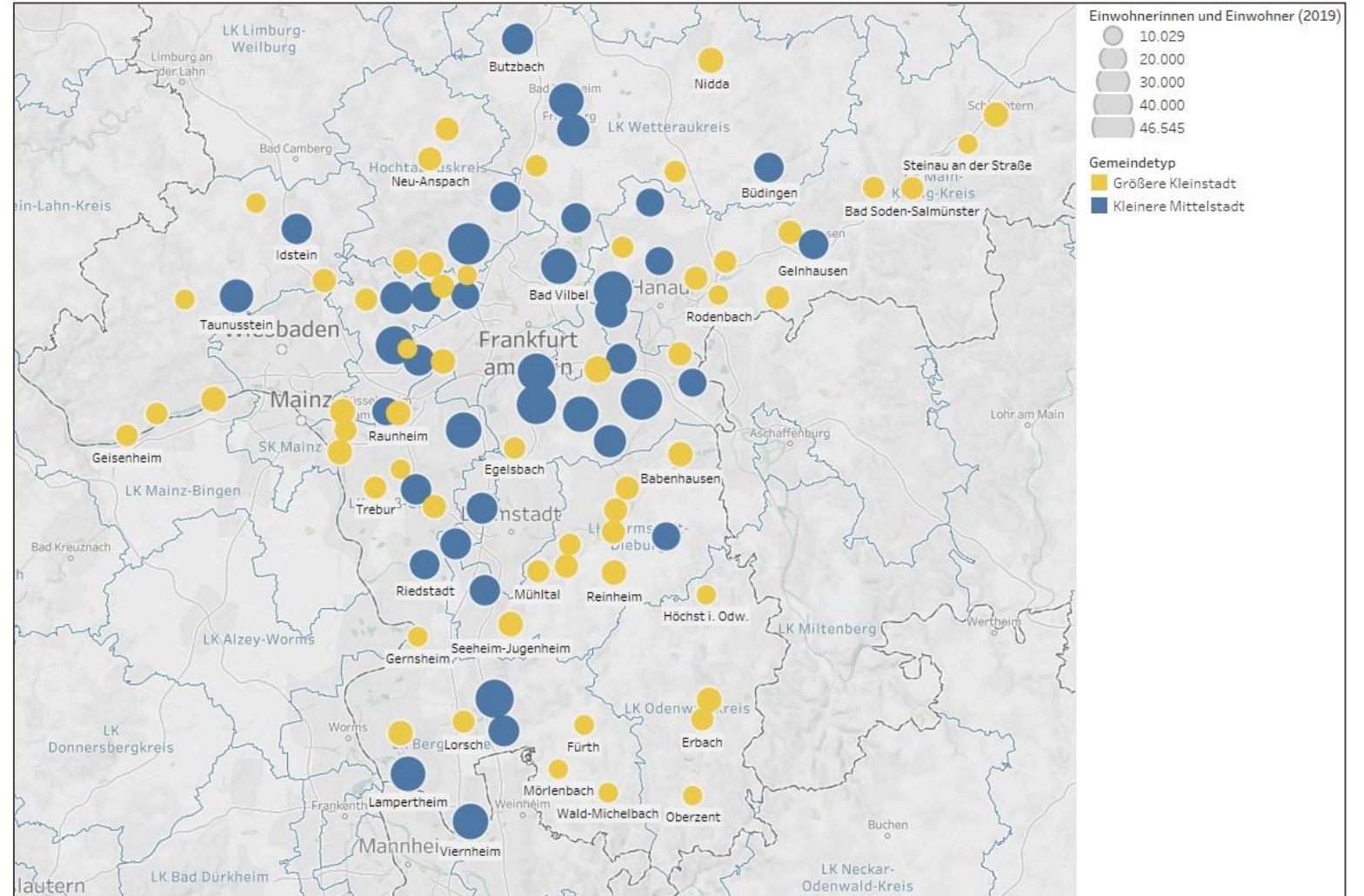


Abbildung 1: Untersuchte Klein- und Mittelstädte (eigene Darstellung; Kartengrundlage © OSM-Mitwirkende)

PROJEKT SUBURBAN NEW MOBILITY

Analysegrundlagen

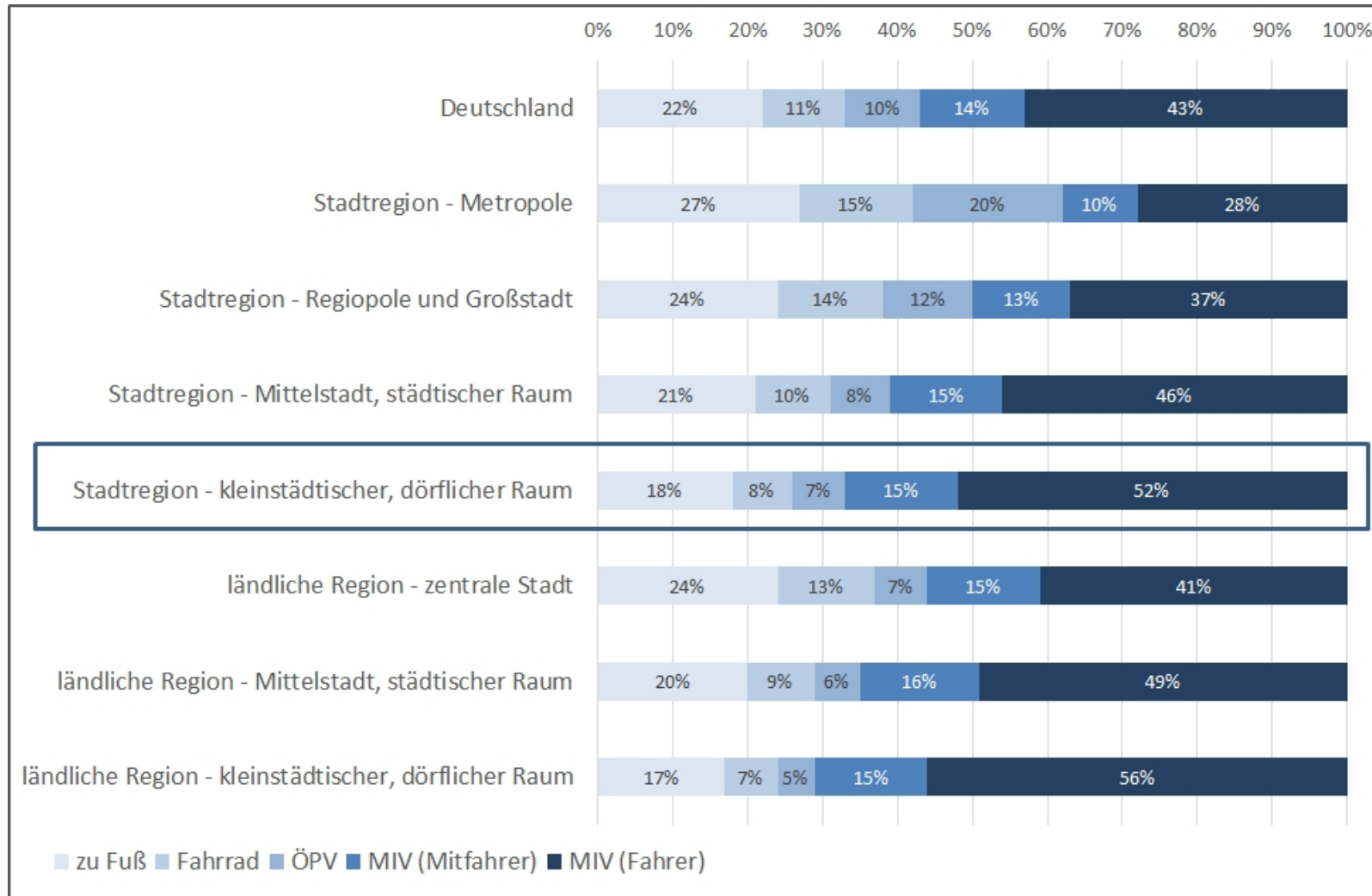
1. Mobilitätsverhalten in Klein- und Mittelstädten allgemein (MiD 2017)
2. Strukturdaten und Verkehrsangebote in den 98 untersuchten KMS (div. Datenquellen)
3. Fachspezifische Rahmen- und Planwerke sowie Governancestrukturen in 25 zufällig ausgewählten Kommunen (Desktop-Recherche)
4. Qualitative Interviews mit Vertreter:innen von 10 nach Strukturmerkmalen ausgewählten Kommunen

Kategorie	Merkm
Verkehrsangebot	Direkte SPNV-Verbindung an nächstgelegenes Oberzentrum [ja/ nein]
Verkehrsangebot	Bahnanschluss
Verkehrsangebot	U-Straßenbahnhaltestelle
Verkehrsangebot	Bushaltestelle
Verkehrsangebot	Bahnhalte
Verkehrsangebot	U-/Straßen-halte
Verkehrsangebot	Bushalte
Verkehrsangebot	P&R Parkplätze
Verkehrsangebot	Stadtbus
Verkehrsangebot	PKW Anzahl
Policy	Beschäftigte Räumliche Planung, Entwicklung, Bauen, Wohnen
Policy	Beschäftigte Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV
Policy	Summe Beschäftigte
Policy	Job-Ticket für Verwaltungs-Mitarbeiter
Policy	Radverkehrs-konzept
Policy	Radverkehrs-beauftragte*r
Policy	Lastenrad-förderung
Policy	Teilnahme Stadtradeln
Policy	Kommunale Förderlinien
Policy	Kommunale(r) Mobilitäts-manager*in
Policy	Betriebliches MoMa
Policy	Schulisches MoMa
Policy	VEP/SUMP, Konzeptionelle Werke & Pläne

Beispiele für Indikatoren

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Modal Split nach Raumtypen

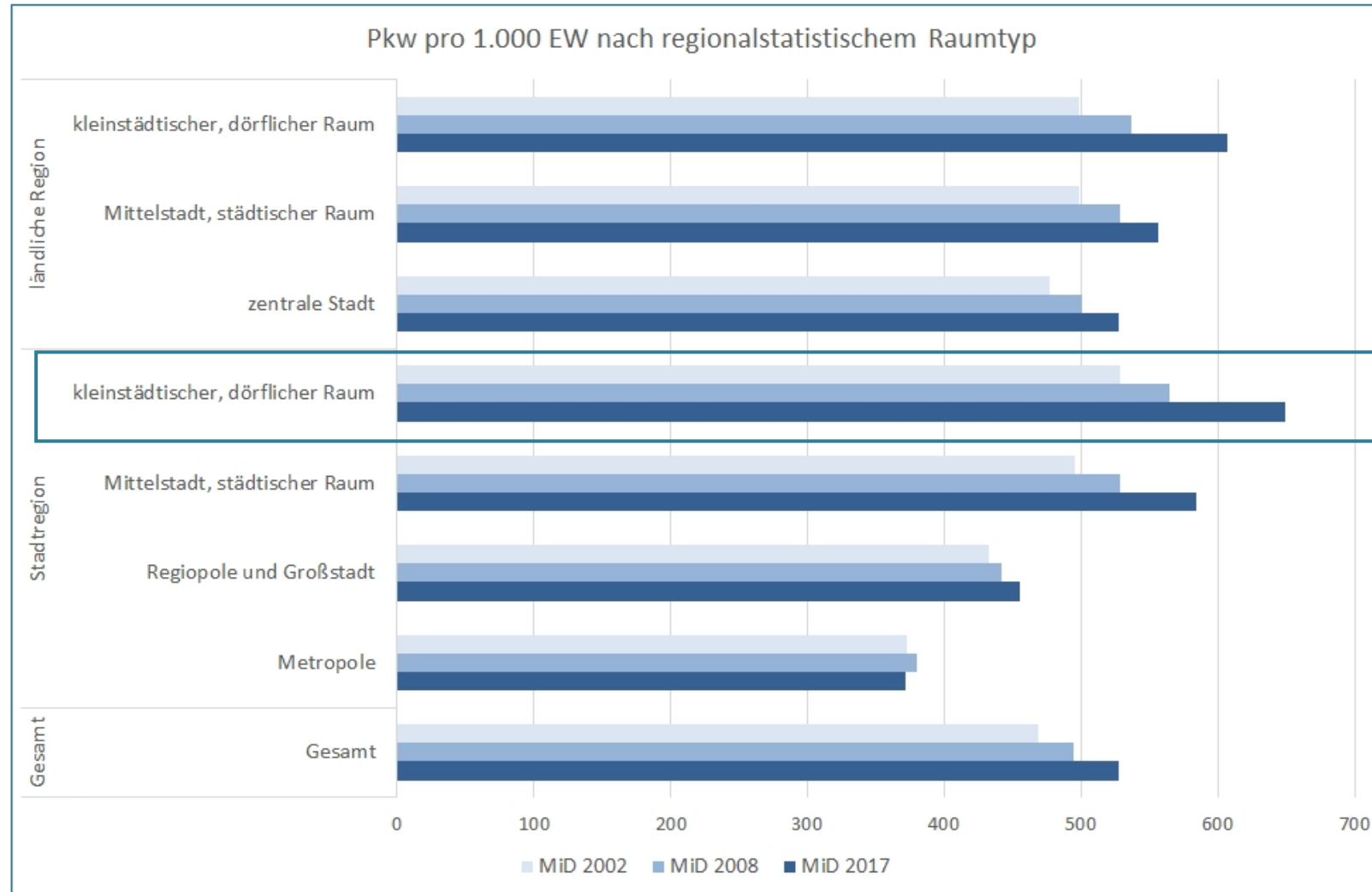


In Klein- und Mittelstädten in Stadtregionen ausgeprägt hohe MIV-Anteile am Modal Split – kaum Unterschied zu ländlichen Regionen

Abb. 2: Wegebezogener Modal Split nach Raumtypen in Deutschland /Quelle: Eigene Darstellung nach Nobis et al. 2018

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Entwicklung des PKW-Besitzes (2002 – 2008 – 2017)

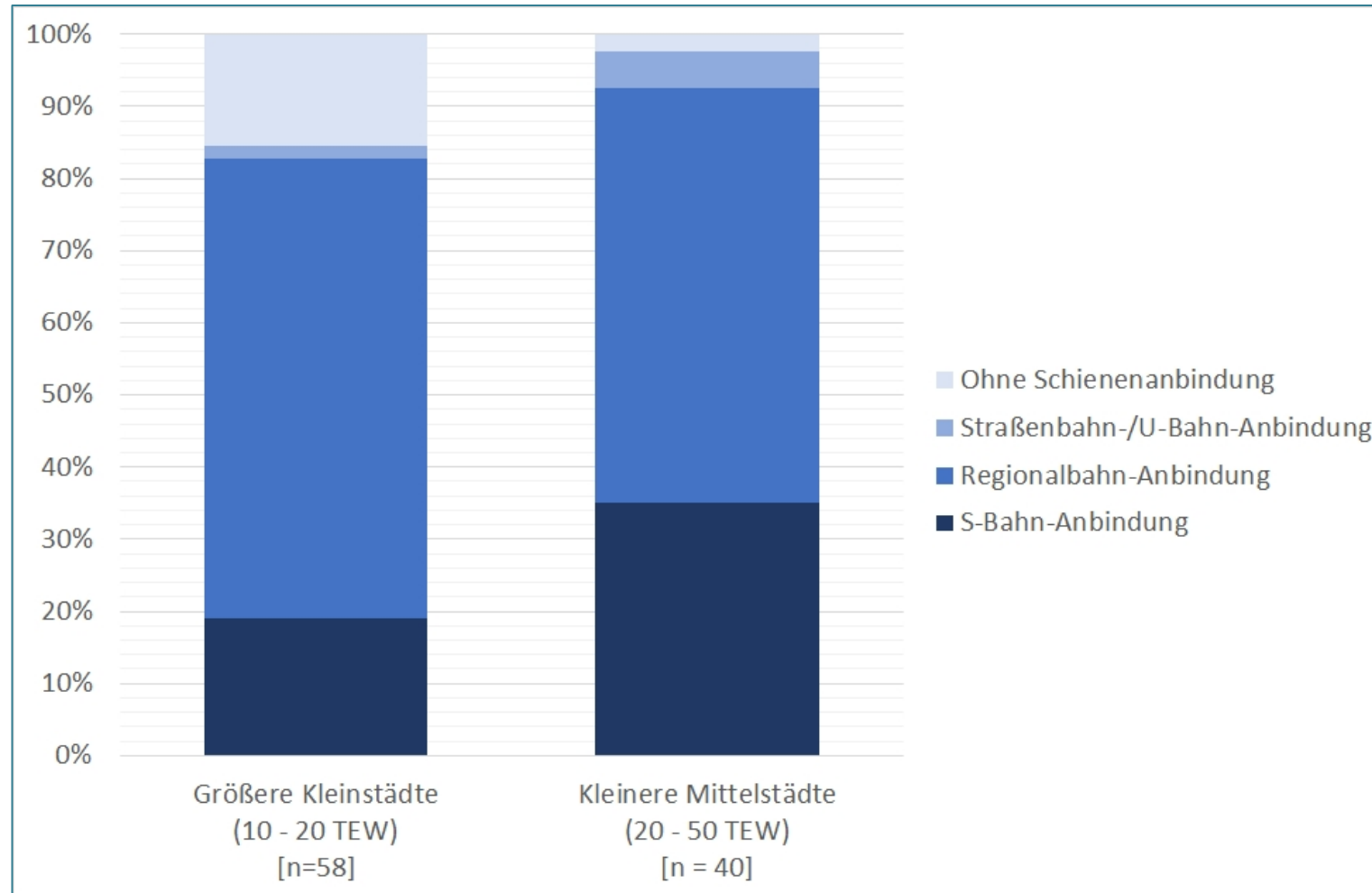


In Klein- und Mittelstädten in Stadtregionen höchste Motorisierung von allen Raumtypen

Abb. 3: Entwicklung PKW-Dichte nach Raumtyp; Quelle: Eigene Darstellung nach Nobis et al. (2018)

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Schiienenanbindung der KMS in Südhessen

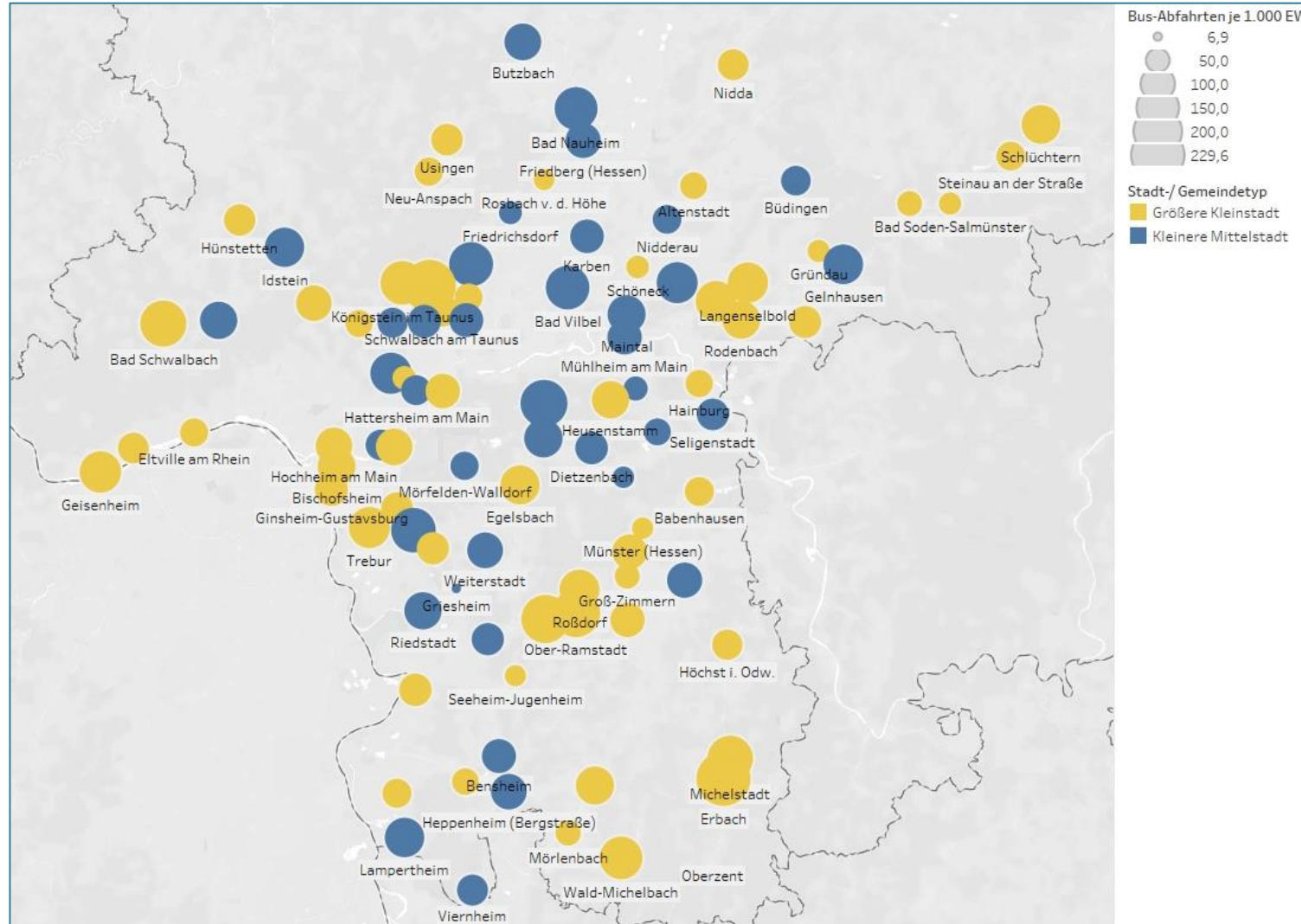


Überwiegende Mehrzahl der KMS in Südhessen verfügt über Schienenanbindung im ÖPNV

Abbildung 6: Anbindung ÖPNV (eigene Darstellung)

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Fahrtenangebot im Busverkehr

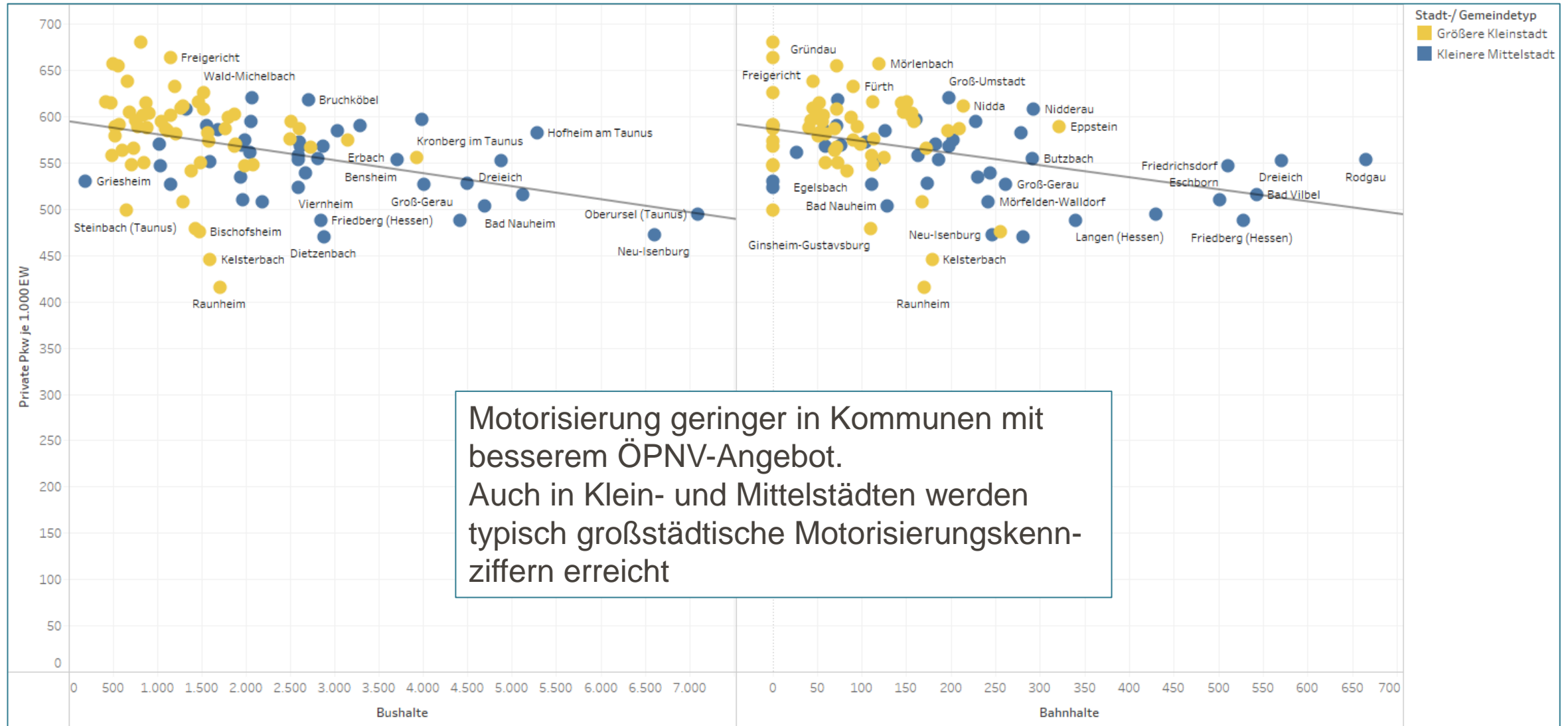


Große Bandbreite des Busangebots. Kommunen mit geringem Busangebot verfügen allerdings meist über einen Schienenanschluss.

Abbildung 5: Anzahl der fahrplanmäßigen Busabfahrten pro 1.000 EW an Normalwerktagen
(eigene Darstellung; Kartengrundlage © OSM-Mitwirkende)

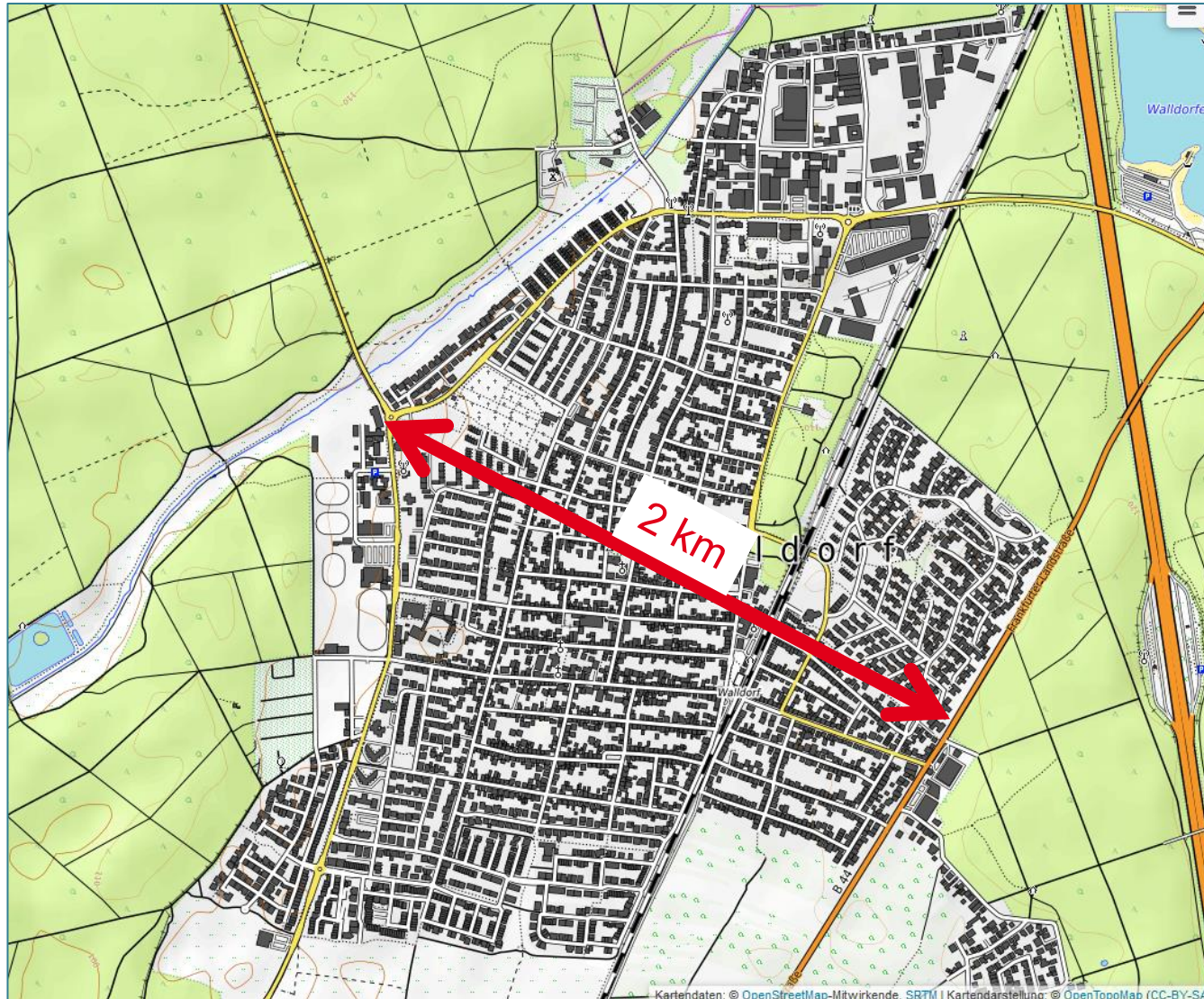
MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Motorisierung und ÖPNV-Angebot



MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Siedlungsstruktur



In der Regel kompakte Siedlungskörper mit Fuß-/Fahrrad-affinen Ausdehnungen.

Zentrale Einrichtungen häufig am Siedlungsrand.

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Siedlungsstruktur



Häufig am Kfz-Verkehr orientierte Gestaltung der Straßenräume

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

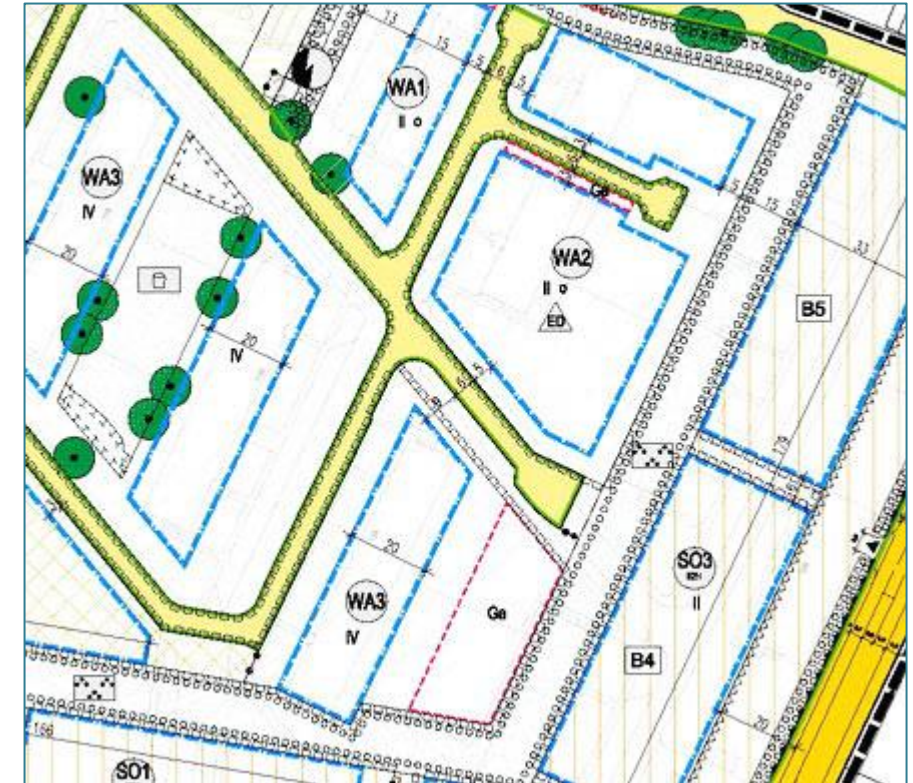
Kommunale Handlungsmöglichkeiten und Gestaltungsspielräume



Kommunen können großen Einfluss auf die Gestaltung der Mobilität nehmen:

- Bauleitplanung
- Stellplatzsatzung
- Baulastträgerschaft für Gemeindestraßen
- Verkehrsrechtliche Anordnungen und Verkehrsüberwachung (Aufgaben aber z.T. beim Kreis)
- Sonstige kommunale Aktivitäten wie Mobilitätsmanagement

Aber: Klassischer ÖPNV nur eingeschränkt beeinflussbar



Quelle: https://planergruppe-rob.de/index.php?rex_media_type=content&rex_media_file=bauleitplanung_1.jpg
(27.05.2021)

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Governance Strukturen

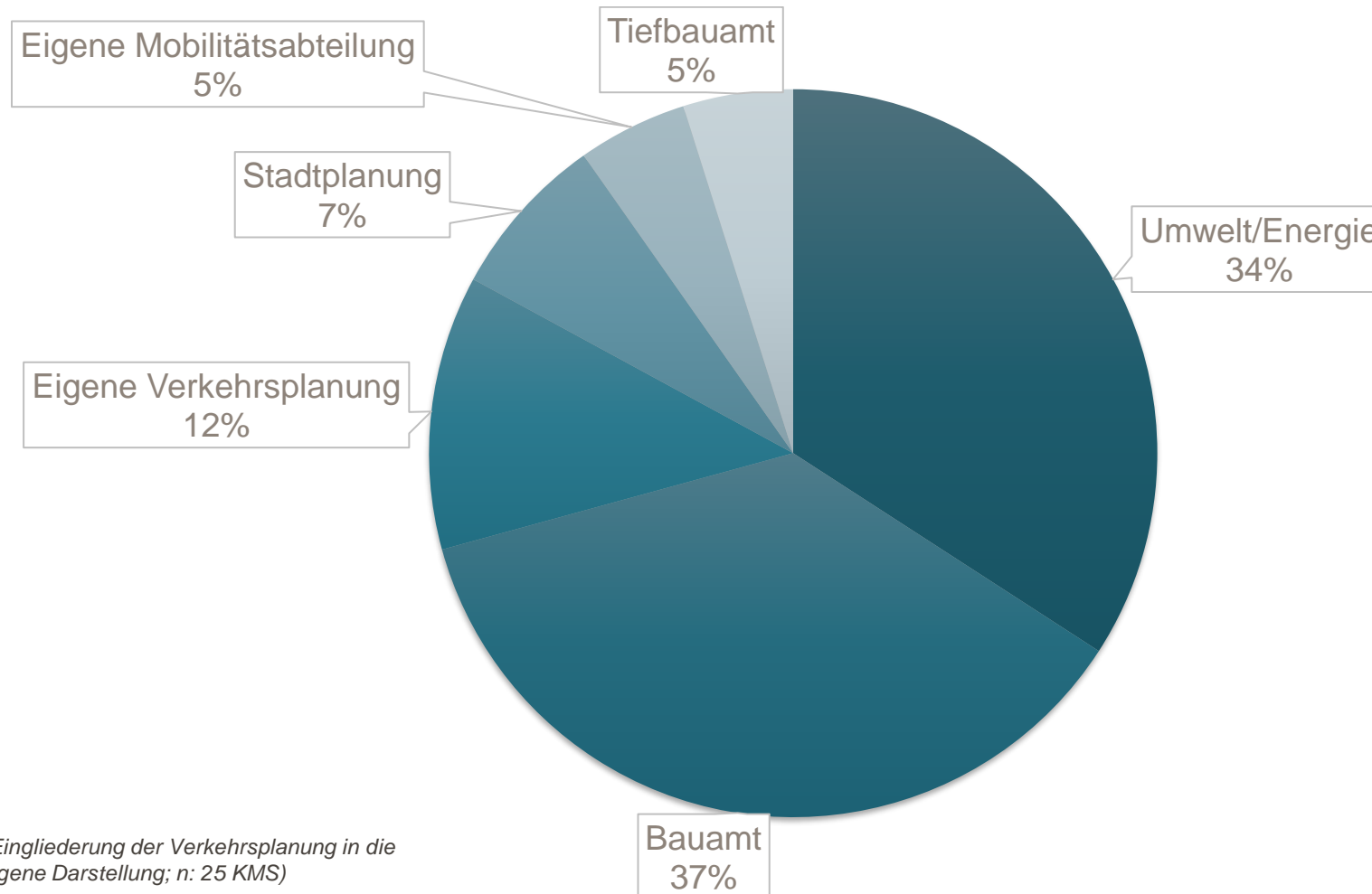
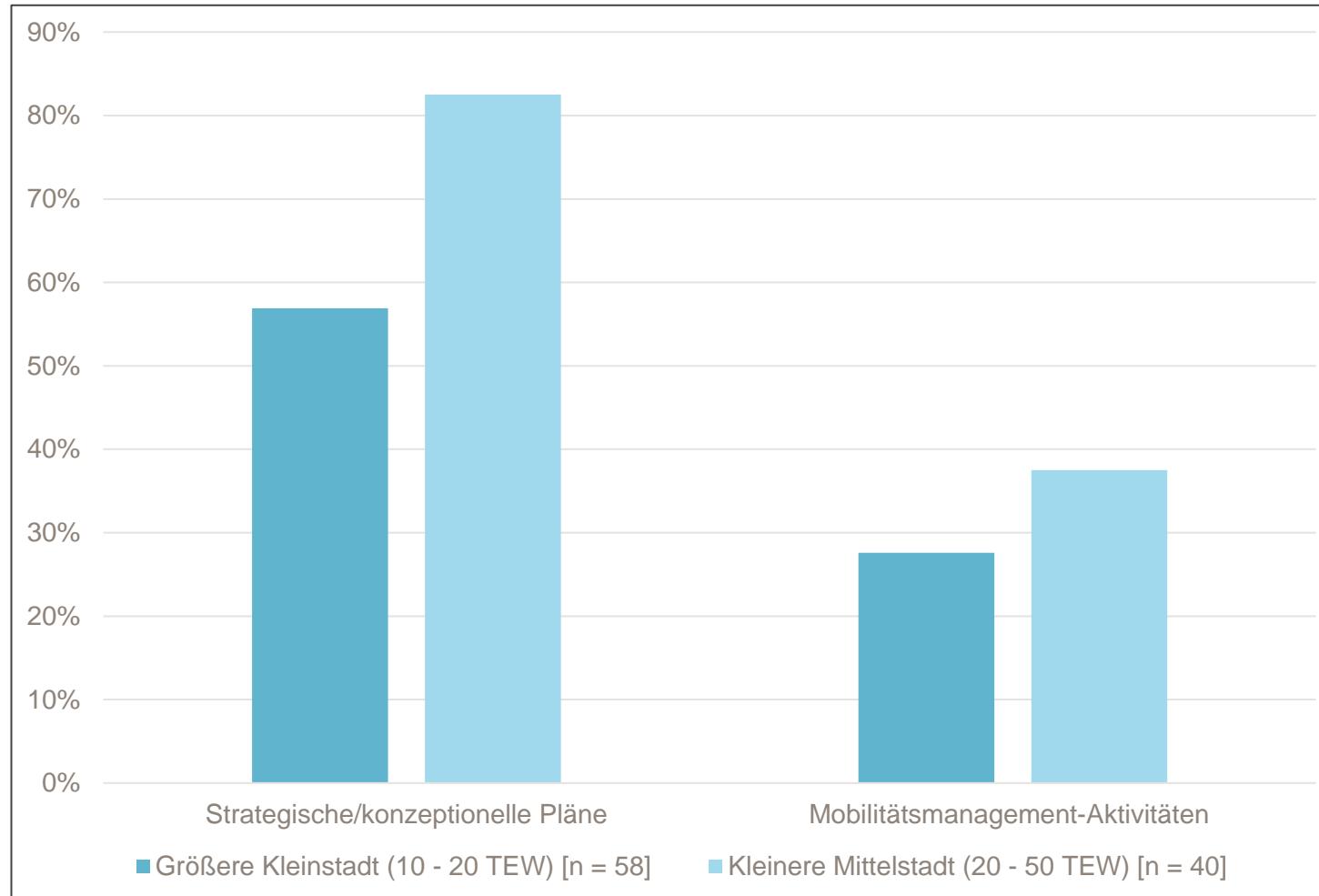


Abbildung 7: Strukturelle Eingliederung der Verkehrsplanung in die kommunale Verwaltung (eigene Darstellung; n: 25 KMS)

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Governance Strukturen



Der überwiegende Teil der KMS verfügt über Planwerke mit Verkehrsbezug (bspw. Klimaschutzkonzept, Radverkehrskonzept)

MoMa-Aktivitäten lassen sich in etwa einem Drittel der KMS feststellen

Abbildung 8: Anteile der Kommunen mit strategischen/konzeptionellen Planwerken im Verkehr bzw. mit Mobilitätsmanagement-Aktivitäten (schulisches, betriebliches MoMa (eigene Darstellung)

MOBILITÄT IN KLEIN- & MITTELSTÄDTEN

Aussagen von interviewten Expert:innen

*„Oft wird die kleine Größe von Verwaltungs- oder politischer Seite genutzt um neue Ideen abzutun. Das geht hier nicht, wir sind nicht Frankfurt oder Darmstadt! Bei uns gibt es das nicht, das funktioniert bei uns so nicht.“
(Interview 3: Amtsleiterin Stadtplanung)*

*„Obwohl wir eine Kleinstadt sind, ist die Mentalität der Menschen hier sehr ländlich geprägt – das Auto spielt hier eine fundamental andere Rolle als in den großen Städten – z.B. aufgrund der Pendelwege ins RheinMain Gebiet. Der für mich wahrnehmbare Bewusstseinswandel wie er in Großstädte stattfindet [...] ist hier nach wie vor noch nicht angekommen.“
(Interview 5: Bürgermeister)*

„Unser Bauamtsleiter hat vor 1,5 Jahren ganz plötzlich das Fahrradfahren für sich entdeckt. Da haben die E-Bikes tatsächlich mal etwas ausgelöst. Er fährt seitdem praktisch nur noch mit dem Fahrrad auf die Arbeit [...]. Da haben wir (mit dem Thema) auf jeden Fall offene Ohren, er denkt viel mit uns in die gleiche Richtung, ist also jetzt auch begeistert dabei.“ (Interview 2: Fachbereichsleiter Mobilität & Umwelt)

*„Was nützen die schönsten Finanzen, wenn wir diese nicht umsetzen können“.
(Interview 7: Abteilungsleiterin Stadtplanung).*

FAZIT

Erkennbare Muster

- Sehr gute Anbindungen an leistungsfähiges überörtliches Straßennetz + regionalen SPNV
- Kompakte Siedlungskörper ermöglichen kurze, zu Fuß o. Rad zu bewältigende Binnenwege
- Straßen- und Freiräume stark vom Auto geprägt → scheint ebenso Wahrnehmung von Mobilität bei meinungsbildenden & entscheidungstragenden Personen zuzutreffen
- Verkehr = wichtiges Thema in Gesellschaft & Politik; Focus auf ad-hoc-Beseitigung konkreter Probleme und nicht auf langfristigen Strategien
- Konzeptionelle Verkehrsentwicklungsplanung nur in Ausnahmefällen
- Schlankheit Politik- und Verwaltungsstrukturen = flexibles Agieren vs. begrenzte finanzielle & personelle Ressourcen
- Fehlende geeignete Strukturen für eine in Verkehrsfragen wichtige überkommunale Zusammenarbeit

HANDLUNGSANSÄTZE FÜR EINE VERKEHRSWENDE IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

- Verständnis von Mobilitätssicherung als gesellschaftliche Aufgabe entwickeln
- Handlungskompetenzen aufbauen und kontinuierlich weiterentwickeln
- Gestaltungsspielräume (finanziell und personell) ermöglichen
- Verkehrsplanung als Baustein integrierter Stadt- und Siedlungsentwicklung verankern
(„*Verkehr entsteht, wenn etwas verkehrt steht*“)
- Kommunenübergreifende bzw. regionale Handlungsstrukturen etablieren und institutionalisieren
- Mut und Gestaltungswillen in Kommunalpolitik und –verwaltung stärken

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Kontakt

Fachbereich Architektur und
Bauingenieurwesen

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden



Prof. Dr.-Ing. Volker Bles
T +49(0)611 9495-1443
volker.blees@hs-rm.de