

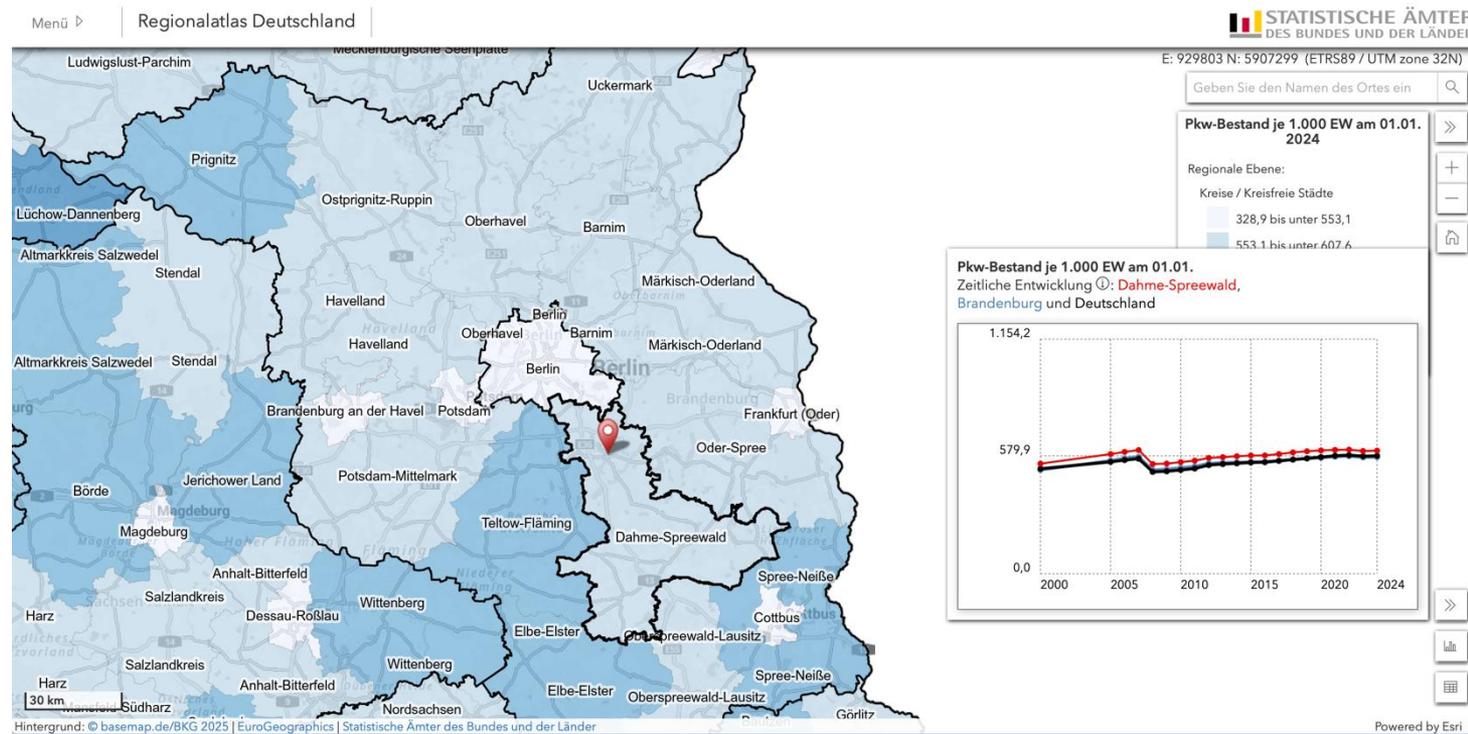


Die Rolle des Autoverkehrs in der Mobilitätsplanung in der Region Berlin-Brandenburg

Prof. Dr.-Ing. Ralf Kohlen

Veränderungen im Mobilitätsverhalten

Pkw-Bestand 2024 und Entwicklung seit 2000: Landkreis LDS

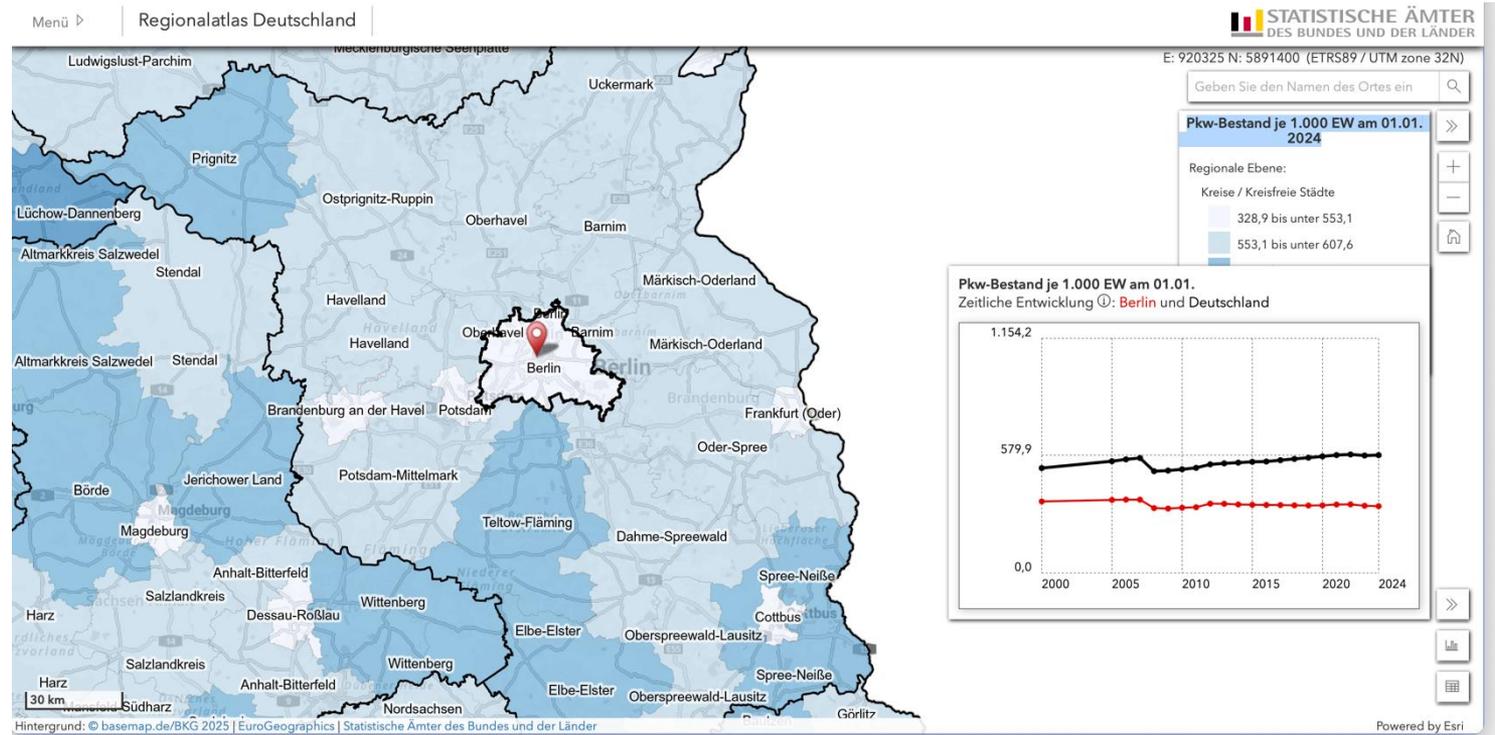


Bildquelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Regionalatlas Deutschland: Pkw-Bestand je 1.000 EW am 01.01. 2024. LDS.

URL: <https://regionalatlas.statistikportal.de/?BL=DE&TCode=A1013-1&Code=A11301&LYR=K&scl=4622324&F=597187&N=5674902#> (05.05.2025).

Veränderungen im Mobilitätsverhalten

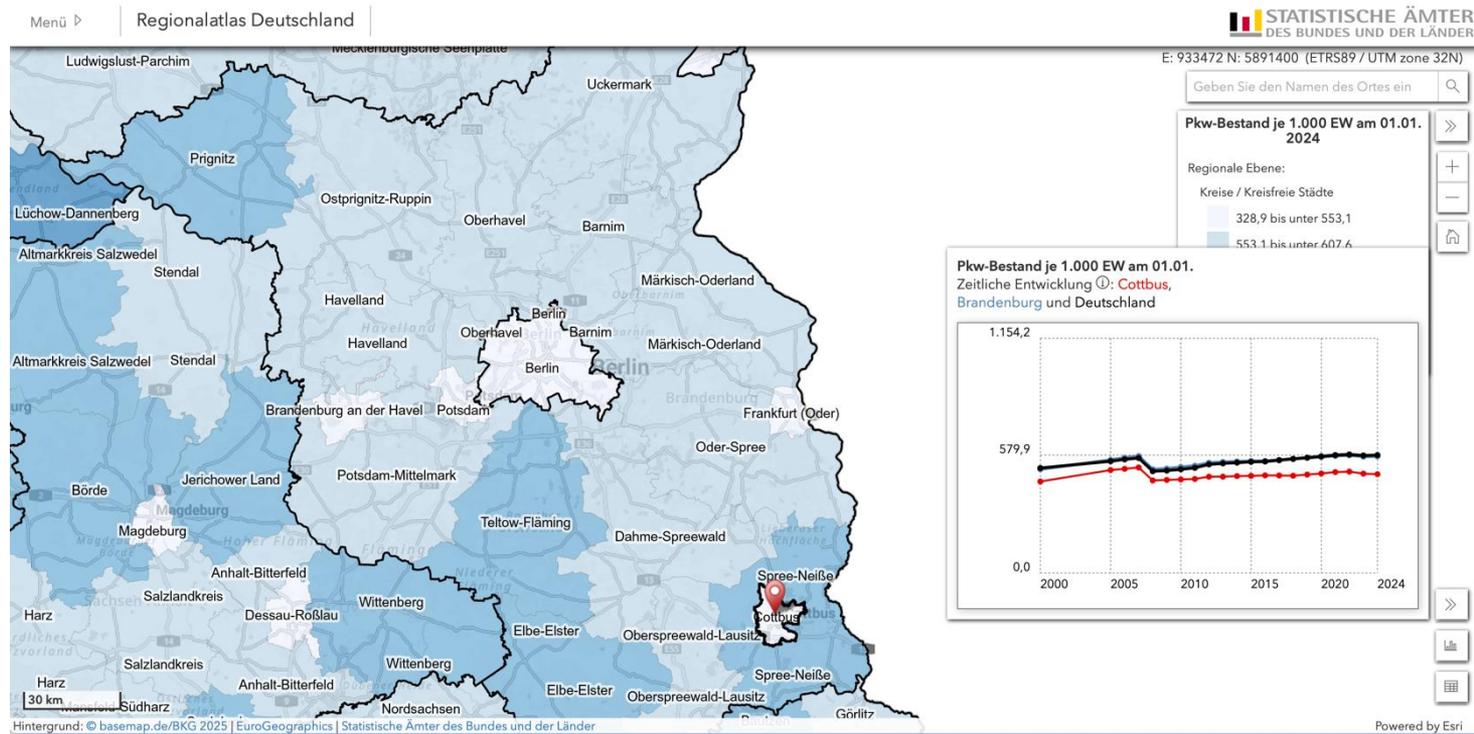
Pkw-Bestand 2024 und Entwicklung seit 2000: Land Berlin



Bildquelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Regionalatlas Deutschland: Pkw-Bestand je 1.000 EW am 01.01. 2024. Berlin.
<https://regionalatlas.statistikportal.de/?BI=DE&TCode=AI013-1&Code=AI1301&LYR=K&sc=4622324&F=597187&N=5674902#> (05.05.2025).

Veränderungen im Mobilitätsverhalten

Pkw-Bestand 2024 und Entwicklung seit 2000: Cottbus

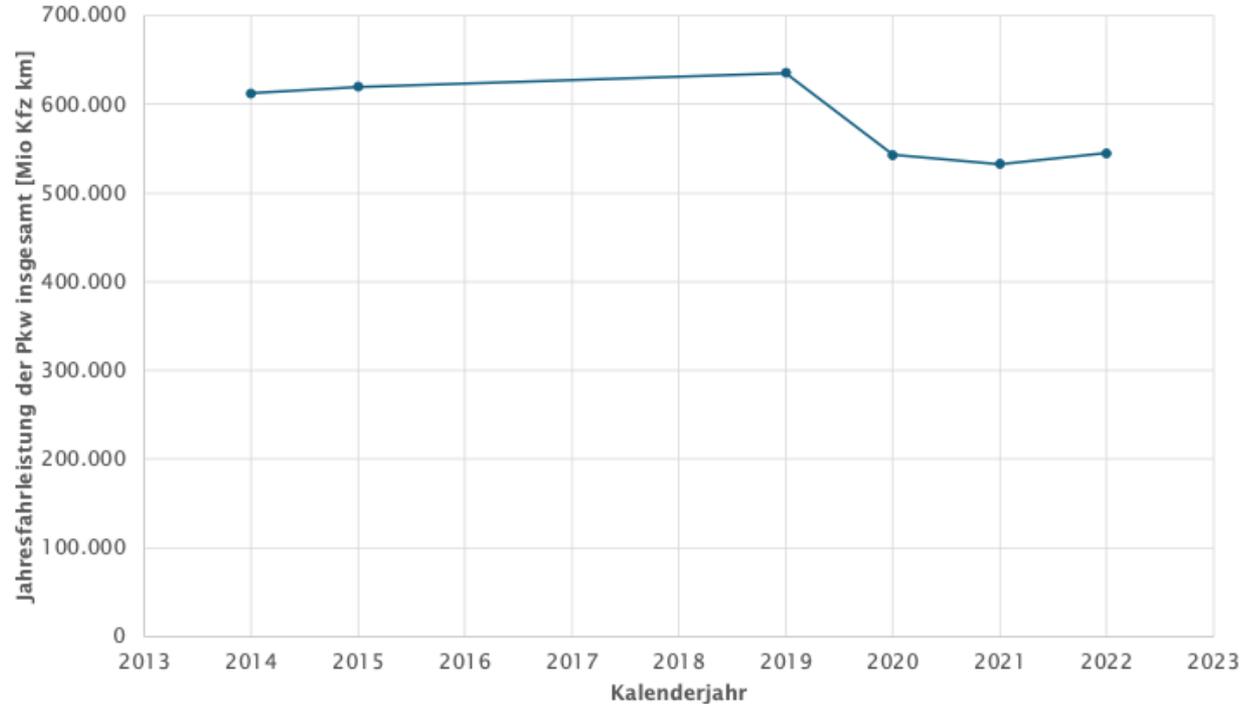


Bildquelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Regionalatlas Deutschland: Pkw-Bestand je 1.000 EW am 01.01. 2024. Cottbus.
<https://regionalatlas.statistikportal.de/?BI=DE&TCode=AI013-1&Code=AI1301&LYR=K&sc=4622324&F=597187&N=5674902#> (05.05.2025).

Veränderungen im Mobilitätsverhalten

Jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland

Entwicklung der jährlichen Pkw-Fahrleistung in Deutschland 2013–2022
Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (Destatis):
Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch inländischer Personenkraftwagen, Stand 20.09.2024



- Beispiel 1: Personenwirtschaftsverkehr
 - drei Handwerker/innen auf dem Weg zur Baustelle
 - Fahrgemeinschaft
 - Mitnahme von Werkzeug und Materialien

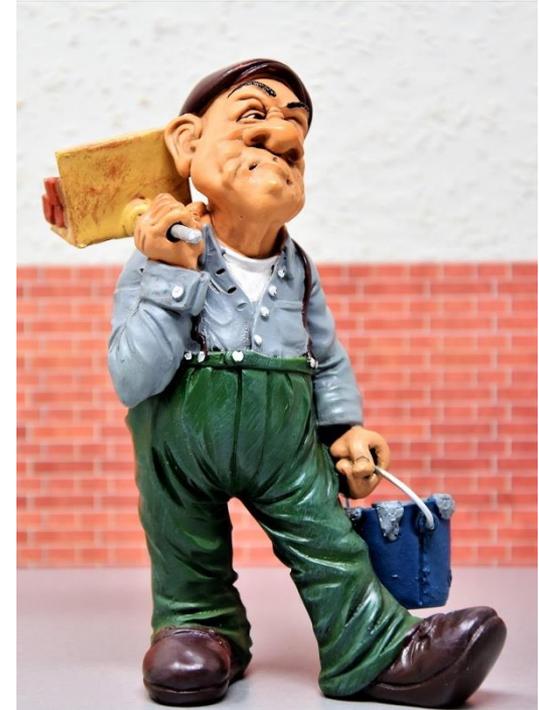


Bild von Ralph auf Pixabay

- Beispiel 2: Pendelnde Person
 - zwischen zwei Städten in Brandenburg
 - nicht an einer gemeinsamen ÖV-Achse gelegen (Tangentialverbindung)
 - häufig zu Tagesrandzeiten

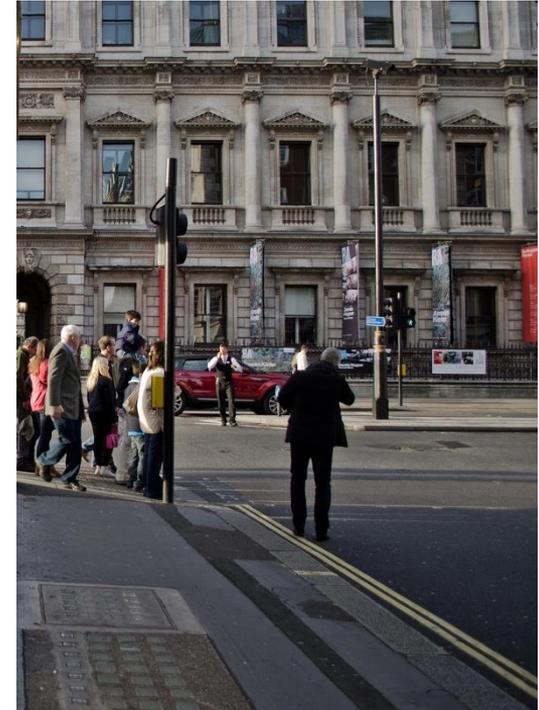


Bild von Roger Jeffreys auf Pixabay

- Beispiel 3: Schulkinder
 - Grundschüler/innen auf dem Weg zur Schule und zurück
 - müssen eine Hauptverkehrsstraße queren
 - viele Elterntaxis unmittelbar vor der Schule



Bild von Bob auf Pixabay

Vielfalt der Perspektiven berücksichtigen

- vielfältige/komplexe Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden, u. a.:
 - Erreichbarkeit: Stadt/Land und damit verbundenes ÖPNV-Angebot (periphere Lage, tangentialer Verbindungen, Tagesrandzeiten, ...)
 - Sicherheit: insbes. nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende
 - Komfort: Wartezeiten, Fahrzeiten, Sitzplatz
 - Nutzbarkeit der Fahrzeit, auch im Berufsverkehr
- Bedürfnisse der (von den Folgen) Betroffenen, u. a.:
 - Flächeninanspruchnahme, Lärm, Luftschadstoffe
 - Klimawirkungen

Schlussfolgerungen für die Mobilitätsplanung

Hier: im Straßenraum

- Bitte stellen Sie sich vor, Sie könnten den Straßenraum in unseren Städten, Gemeinden und im ländlichen Raum so aufteilen, wie Sie es heute für richtig erachten!

- Bitte stellen Sie sich vor, Sie könnten den Straßenraum in unseren Städten, Gemeinden und im ländlichen Raum so aufteilen, wie Sie es heute für richtig erachten!
- Diese Argumentation vom „weißen Blatt“ aus ist sicher sehr theoretisch, zeigt aber, wie weit wir durch in der Vergangenheit getroffene Entscheidungen gebunden oder zumindest beeinflusst sind.

- Bitte stellen Sie sich vor, Sie könnten den Straßenraum in unseren Städten, Gemeinden und im ländlichen Raum so aufteilen, wie Sie es heute für richtig erachten!
- Diese Argumentation vom „weißen Blatt“ aus ist sicher sehr theoretisch, zeigt aber, wie weit wir durch in der Vergangenheit getroffene Entscheidungen gebunden oder zumindest beeinflusst sind.
- Wir haben aber die bestehenden Mobilitätsangebote (z. B. Infrastruktur), und die Bürgerinnen und Bürger haben sich daran gewöhnt bzw. sich hierzu kritisch positioniert.
→ Ein **wirksames Änderungsmanagement** ist wichtig, um alle Beteiligten mitzunehmen (Akzeptanz).

- weniger Konfrontation zwischen „Lagern“ erforderlich:
 - Kfz und Radverkehr, insbesondere in Bezug auf die Flächennutzung
 - Kfz und ÖPNV, insbesondere in Bezug auf die Finanzierung
- Ausgleich zwischen den Interessen erforderlich
- keine zu einseitig wahrgenommenen Lösungen (z. B. „autogerechte Stadt“ in der heutigen Zeit)
- Wissenschaft kann die Diskussion mit kreativen Lösungen anregen
- Verkehrsmanagement kann mit Quantifizierung versachlichen

- Der Fluch:
 - Die Folgen des Autoverkehrs insbesondere auf die Umwelt und auf die Stadtentwicklung waren zur Erfindungszeit nicht absehbar.
 - Viele Folgen sind nicht zeitlich unmittelbar ersichtlich, sondern erst nach einem längeren Zeitraum.
- Der Segen:
 - Wir haben einen vergleichsweise robusten Verkehrsträger Straße, der mit Automobilen sehr flexibel genutzt werden kann, insbesondere für nicht bündelungsfähige Verkehre.
 - Kombination aus MIV, ÖPNV und NMIV als nachhaltige Lösung



Die Rolle des Autoverkehrs in der Mobilitätsplanung in der Region Berlin-Brandenburg

Prof. Dr.-Ing. Ralf Kohlen: ralf.kohlen@th-wildau.de