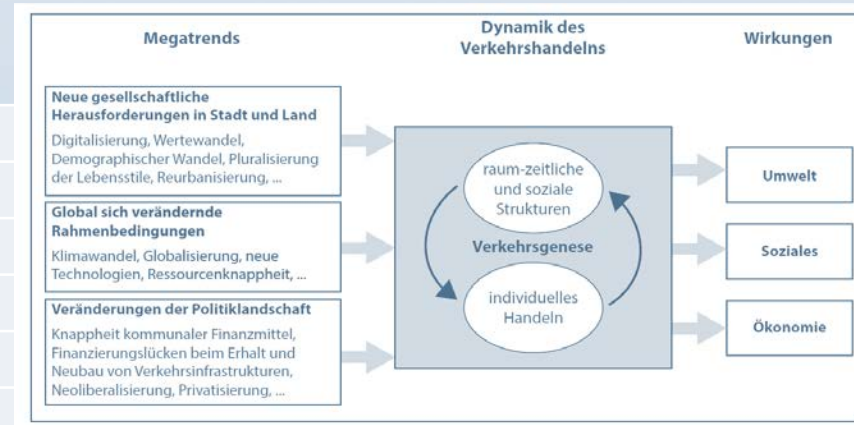


# 9 Politik und Planung



	Programm
25.10.21	1 Einführung und Grundlagen
01.11.21	2 Wirkungen und Bewertungen
	3 Herausforderungen Mobilität in Zukunft
08.11.21	4 Vermessung von Mobilität
15.11.21	5 Theorien
22.11.21	5 Theorien (Forts.)
29.11.21	Gast: Dr. Ines Kawgan-Kagana (GU): Gender & Mobilität
06.12.21	Gast: Dr. Julio A. Soria-Lara (Universidad Politécnica de Madrid): Walkability
13.12.21	6 Raum und Verkehr
10.01.22	6 Raum und Verkehr (Forts.)
17.01.22	6 Raum und Verkehr (Forts.)
24.01.22	7 Güterverkehr
31.01.22	Gast: Sonja Haustein (Technical University of Denmark / DTU, Copenhagen): Umweltpsychologische Ansätze zur Verhaltensänderung
07.02.22	8 Politik und Planung
14.02.22	9 Automobilität (Urry, Manderscheid, Geels) & Schluss

# Politik und Planung

- Rechtlich-organisatorische Rahmenbedingungen
- Finanzierung
- Regionalisierung und Privatisierung des Öffentlichen Verkehrs
- Verkehrsplanung
- Ziele, Maßnahmen und Instrumente
- Best Practices?

# Rechtlich-organisatorische Rahmenbedingungen

- Bund, EU
- Systematik des Gewerblichen Verkehrs
- Gewerblicher Straßenverkehr
- Eisenbahnverkehr
- Luftverkehr

# Europäische Union

- Verkehrspolitik als gemeinsame Aufgabe
- Aufbau transeuropäischer Netze
- Subsidiaritätsprinzip
  
- Verkehrspolitik:
  - Nur Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr
  - gemeinsame Regeln für internationalen Verkehr
  - Beseitigung von Diskriminierungen beim Transport (je nach Herkunfts- oder Bestimmungsland in EG)
  - Verbot von Unterstützungsmaßnahmen für einzelne Unternehmen oder Industrien durch Fracht- oder Beförderungsbedingungen

# EU Green Paper 2007

## Towards a new culture for urban mobility

- White Paper: Vorschläge der EU Kommission für gemeinsames Vorgehen
- Green Paper: EU Kommission will damit eine gesellschaftlichen Diskussion initiieren bevor entsprechende Verordnungen oder Richtlinien erlassen werden
- Häufig geht einem White Paper ein Green Paper voran

# EU Green Paper 2007

## Towards a new culture for urban mobility

Objective: a new urban mobility culture with

- free-flowing towns and cities
- greener towns & cities
- smarter urban transport
- accessible urban transport
- safe and secure urban transport

## EU White Paper 2011

### Roadmap to a Single European Transport Area

#### Towards a competitive and resource efficient transport system

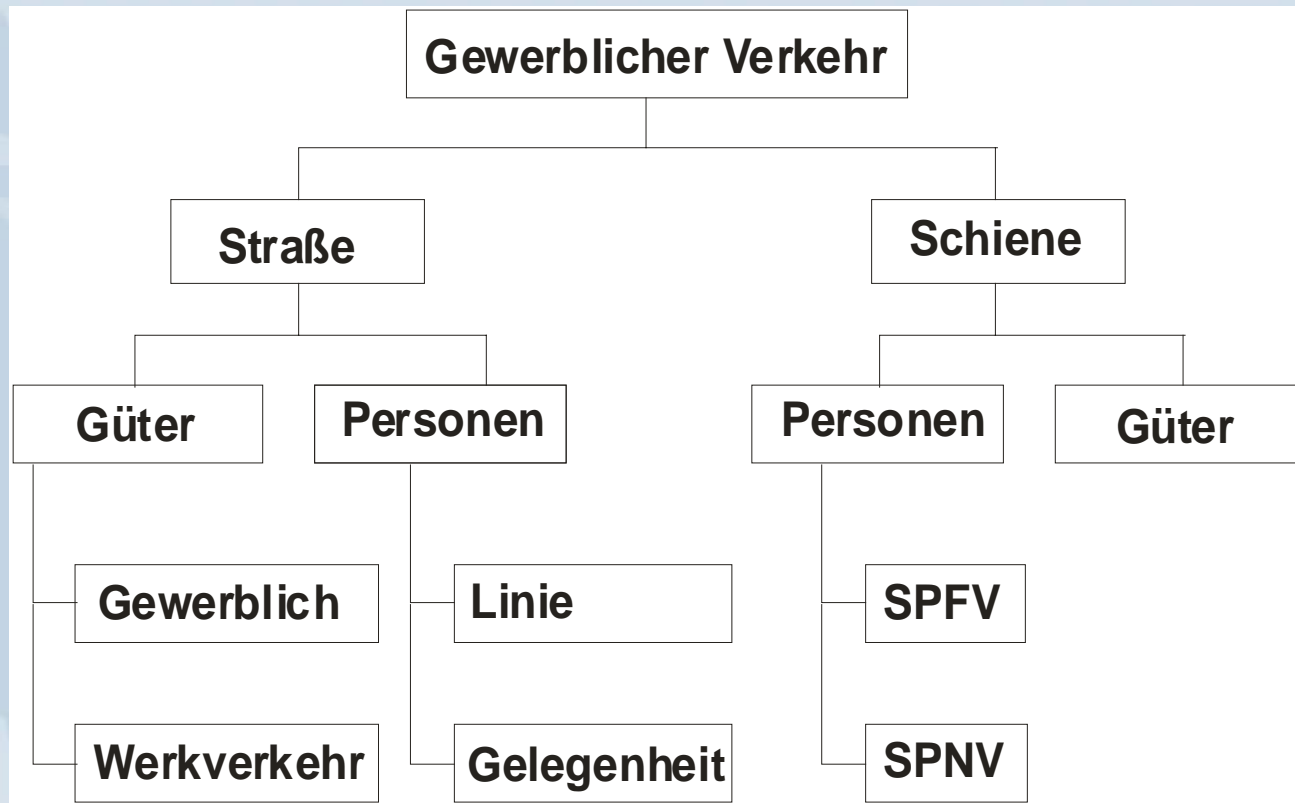
- Growing Transport and supporting mobility while reaching the 60% emission reduction target
- An efficient core network for multimodal intercity travel and transport
- A global level-playing field for long-distance travel and intercontinental freight
- Clean urban transport and commuting

# Grundgesetz Bundesrepublik Deutschland (1949)

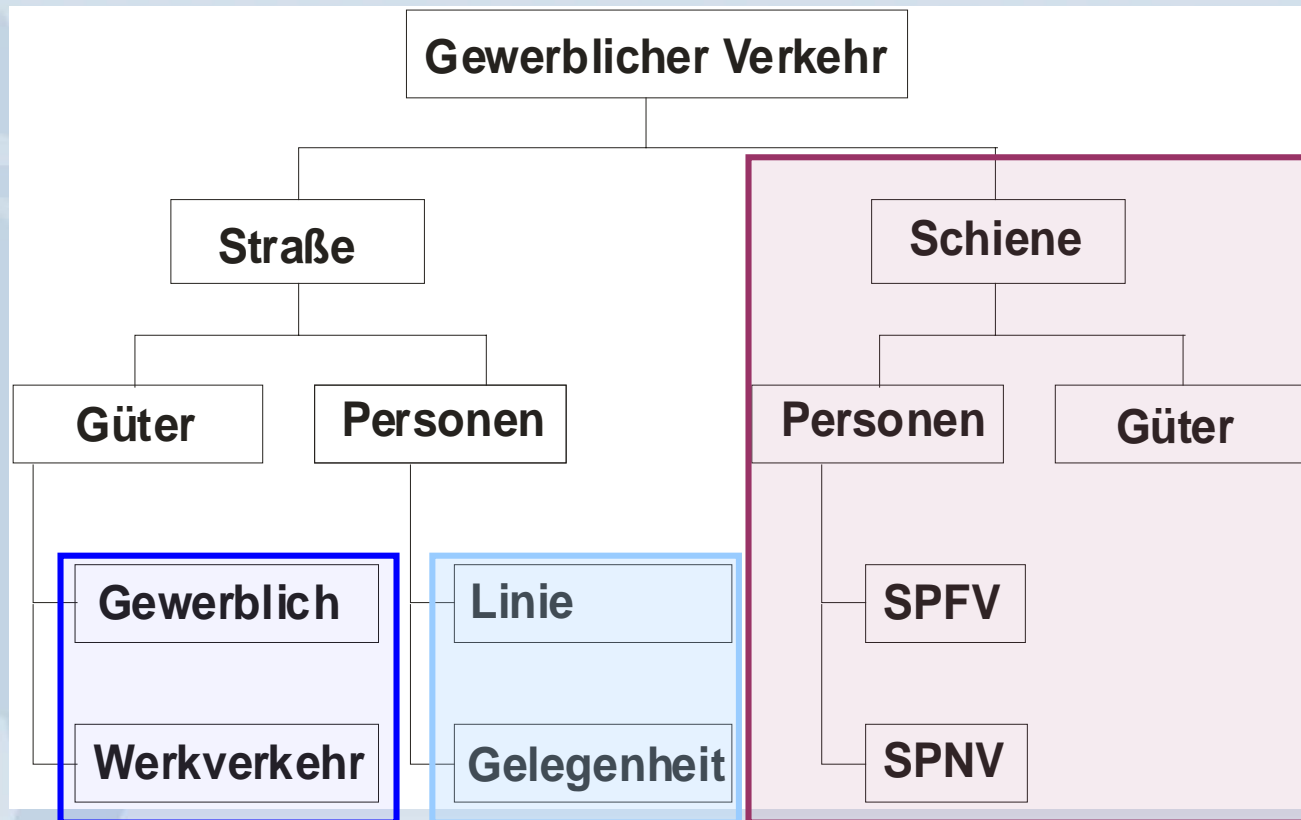
- Bund hat ausschließliche Gesetzgebung (Art. 73)
  - Luftverkehr
  - Verkehr von Eisenbahnen im Bundesbesitz
  - Bau, Unterhalt, Betrieb sowie Erhebung von Nutzungsentgelten auf Schienenwegen der Eisenbahnen im Bundesbesitz
- Konkurrierende Gesetzgebung (d.h. Bund zuständig, wenn im Interesse gleichwertiger Lebensverhältnisse oder der Rechts- bzw. Wirtschaftseinheit) (Art. 74)
  - Schifffahrt, Schienenbahnen (nicht im Bundeseigentum), Straßenverkehr, Kraftfahrwesen, Landstraßen, Fernverkehr
- Bund trägt Allgemeinwohl Rechnung beim Schienenverkehrsangebot, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen (Art. 87e)
- Bund ist Eigentümer, Länder oder zugeordnete Körperschaften verwalten Bundesstraßen und –autobahnen (Art. 90)



# Systematik Gewerblicher Verkehr Straße und Schiene



# Systematik Gewerblicher Verkehr Straße und Schiene



# Straßengüterverkehr

## Güterkraftverkehrsrecht (GüKG)

- Entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Gütern in Kfz über 3,5 Tonnen
- Unterscheidung Gewerblicher Güterkraftverkehr & Werkverkehr (= nur für eigene Zwecke)
- Genehmigungspflicht gewerblicher Güterkraftverkehr / Voraussetzungen:
  - zuverlässig,
  - finanziell leistungsfähig,
  - fachlich geeignet

# Straßenpersonenverkehr

## Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Entgeltliche oder geschäftsmäßige Personenbeförderung mit  
Straßenbahn/Omnibus /Kfz

### *Linienverkehr*

- Voraussetzung: zuverlässig, fachlich geeignet, finanziell unabhängig
- geeignete Straßen, öffentliche Verkehrsinteressen, Berücksichtigung Nahverkehrsplan notwendig
- Linien, Fahrplan, Tarife, Beförderungsbedingungen festgelegt
- Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht
- Max. 8 Jahre genehmigt

### *Gelegenheitsverkehr*

- Voraussetzung: zuverlässig, fachlich geeignet, finanziell unabhängig
- Taxen, Ausflugs- & Ferien-Reisen, Mietomnibusse
- Kraftomnibusse für 10 Jahre, Kfz für 5 Jahre genehmigt

# Eisenbahnverkehr / Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

- Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur
- Unterscheidung in Schienenpersonenfernverkehr (SPFV),  
-nahverkehr (SPNV) und Güterverkehr (GV)
- Voraussetzung Genehmigung: zuverlässig, fachlich geeignet, finanziell unabhängig
- Beförderungs- und Tarifbedingungen müssen vom Bund bzw. Ländern genehmigt werden; auch Beförderungs- und Tarifpflicht
- Max. für 15 Jahre Dauer
- Antragsteller: EU-Angehörige

# Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

- Beförderung von Personen, Sachen bzw. gewerbsmäßige Verwendung durch Luftfahrzeuge
- Unterscheidung Linien- zu Gelegenheitsverkehr
- Genehmigungspflichtig, Befristungen sind möglich, je nach Heimatstaat Beschränkungen möglich
- Inlandsflüge können deutschen Unternehmen vorbehalten bleiben
- Linienverkehr:
  - Linien, Fahrplan, Tarife und Beförderungsbedingungen
  - Pflichten zum Betrieb und zur Beförderung
- Gelegenheitsverkehr
  - Genehmigungsvorbehalt

# Finanzierung

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



# Finanzierung des Straßenbaus und des ÖPNV

	Straßenbau		ÖPNV	
	Aufgabe	Grundlage	Aufgabe	Grundlage
Bund	Bau, etc. Bundesfernstraßen	FernStrG	-	-
Länder	Bau etc. Landesstraßen	LandesStrG	Planung, Organ., Finanzierung SPNV	Regionalisierungsg Landes-ÖPNV-Gesetz
Landkreise	Bau etc. Kreisstraßen	LandesStrG	Planung etc. StPNV	Landes-ÖPNV-Gesetz GVFG
Städte und Gemeinden	Bau etc. Gemeindestraßen	LandesStrG, GVFG	Planung etc. StPNV	Landes-ÖPNV-Gesetz GVFG

Quelle: Gather 2001



# Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Finanzierungsinstrument für Bau oder Ausbau von

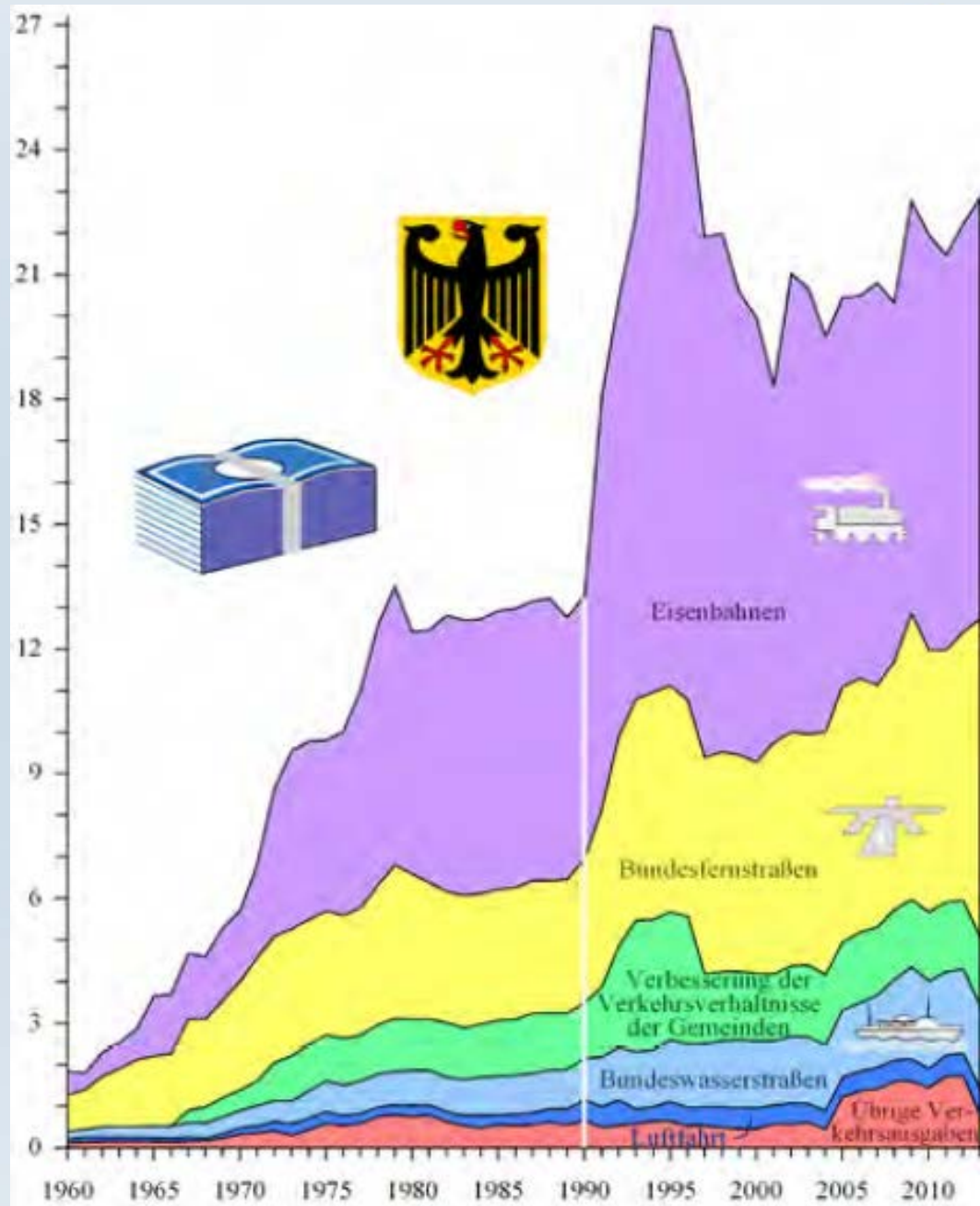
- Verkehrswichtige überörtliche Straßen, Zubringerstraßen
- weitere Straßen unter besonderen Bedingungen
- Fahrspuren Omnibusse
- Verkehrsleitsysteme
- Öffentliche Verkehrsflächen für Güterverkehrszentren
- Straßenbahnen, U-Bahnen u.ä
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen, wenn sie ÖPNV dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden
- Weitere Spezialfälle (Kreuzungen, Beschleunigungen ÖV, Omnibusbahnhöfe, Beschaffung Omnibusse unter bestimmten Vor.)

Förderung nur über Programme (75-90% Zuschüsse),  
zum Teil in Länderverantwortung

- Mit Föderalismusreform 2006 modifiziert, bis 2019 Übergangsbestimmungen

# Entwicklung Verkehrsausgaben Deutschland 1960-2013 (in Mrd. Euro)

www.goethe-universitaet.de



Quelle: BMVI (2015): Verkehr in Zahlen 2015/2016. Online

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/verkehr-in-zahlen-2015-2016.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/verkehr-in-zahlen-2015-2016.pdf?__blob=publicationFile) (1.2.20169)

# Regionalisierung und Privatisierung des Öffentlichen Verkehrs

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



# Regionalisierung und Privatisierung des Öffentlichen Verkehrs (Regionalisierungsgesetz)

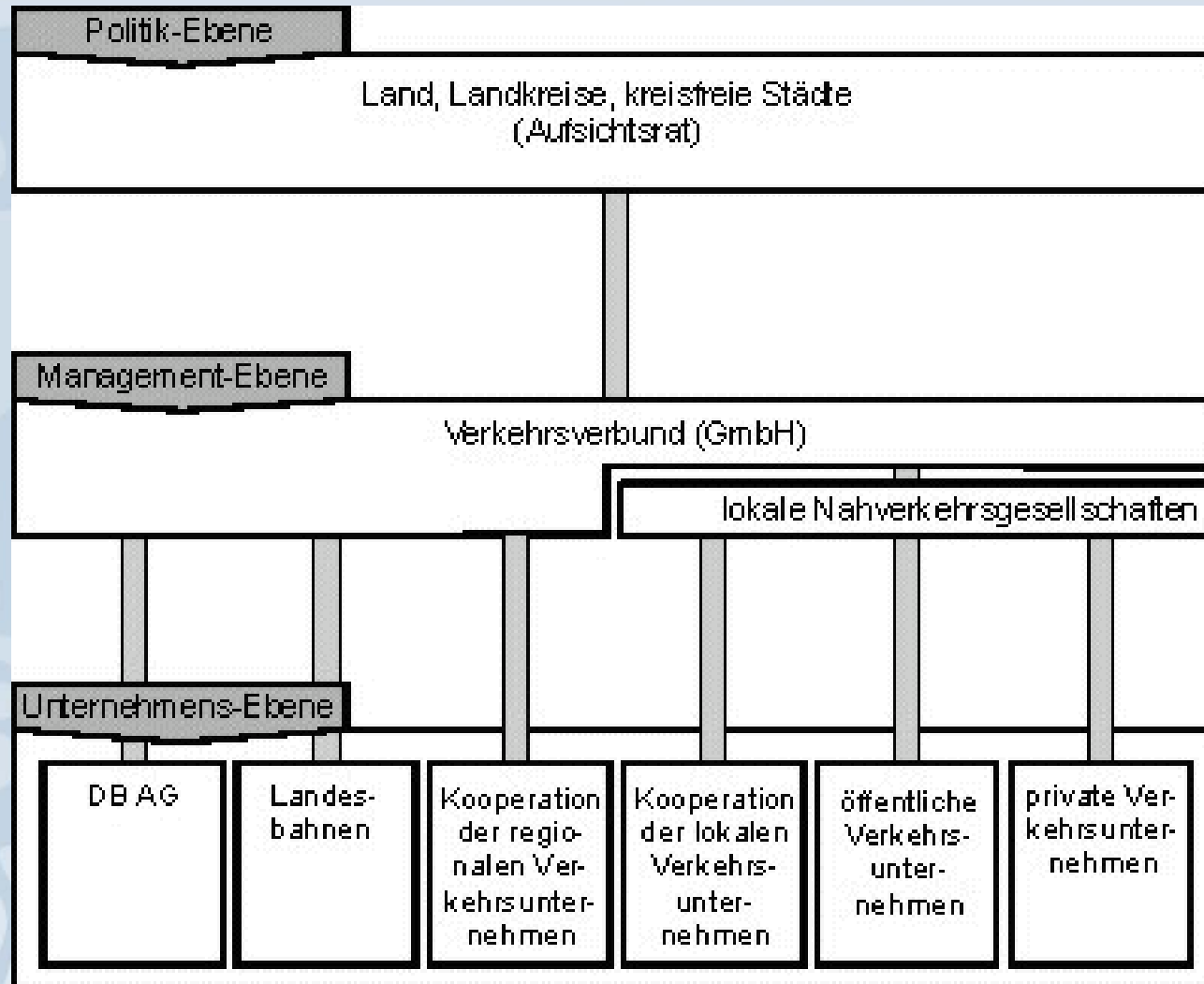
## Anlass

- Finanzierungs- und Legitimierungskrise des ÖV (→ Wirtschaftlichkeit)
- EU-Regulierungen: Ausschreibung, Wettbewerb, Marktöffnung (→ Privatisierung)

## Inhalt

1. Aufgabenträger (mit Finanzmitteln ausgestattet)
  - für Schienenpersonennahverkehr: Länder
  - für straßengebundenen ÖPNV: kreisfreie Städte, Kreise oder Verkehrsverbünde
2. Unterscheidung Eigenwirtschaftlichkeit - Gemeinwirtschaftlichkeit
3. Besteller-Ersteller-Prinzip (nur gemeinwirtschaftliche Verkehre):
  - Mischung von politischer und betriebswirtschaftlicher Zuständigkeit wird aufgehoben
  - öffentliche Zuschüsse sind an konkrete Fahrgastleistungen gekoppelt
  - müssen ausgeschrieben werden
  - bisher vorrangig Schienenpersonenverkehr

## 3-Ebenen-Modell des Öffentlichen Verkehrs



Zielvorgaben & Finanzierung

Angebotsplanung, Tarifgestaltung, Bestellung

Erbringer Verkehrsleistung

Quelle: Heinze et al. 1999

# Verkehrsplanung

Aufgabenträger der Verkehrsplanung

Bundesverkehrswegeplanung

Nahverkehrspläne

## Verkehrspläne nach Aufgabenträger

Träger	Plan	Inhalte
EU	Leitlinien TEN (Transeuropäische Netze)	Nationale Verkehrsinfrastrukturen mit europäischer Bedeutung
Bund	BVWP	Investitionen Verkehrsinfrastruktur
Länder	Landesverkehrsprogramm	Verkehrspolitische Ziele / Maßnahmen
	Landesstraßenbedarfsplan /-ausbauplan	Geplanter Straßenbau
	Nahverkehrsplan	Planung SPNV
Kommunale Ebene	Verkehrsentwicklungsplan	Verkehrspolitische Ziele / Maßnahmen
	Nahverkehrsplan	Planung des ÖPNV

Quelle: Gather 2001



# Nahverkehrspläne ...

## 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Frankfurt am Main überarbeitete Fassung



November 2006



STADT FRANKFURT AM MAIN



# Nahverkehrspläne ...

Gibt es sowohl

- für Schienen-Regionalverkehr der Bundesländer als auch
- für ÖPNV der Kreise / kreisfreien Städte

## Bsp. Nahverkehrsplan Frankfurt a.M. (2006)

*„Der Nahverkehrsplan (NVP) ist der Leitfaden für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Frankfurt am Main. In ihm sind die Kriterien festgelegt, die der städtische ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) mindestens zu erfüllen hat.“*

## Fortschreibung Nahverkehrsplan Frankfurt a.M. 2014/15, zusätzlich:

- Mobilitätsmanagement / Intermodalität,
- Luftreinhaltung und Klimaschutz,
- Finanzierung des ÖPNV,
- Qualität im ÖPNV

1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes  
der Stadt Frankfurt am Main  
Überarbeitete Fassung



November 2006



Stadt Frankfurt am Main

# Bundesverkehrswegeplan

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



# Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)

- Bund Eigentümer Bundesfernstraßen, -wasserstraßen und (indirekt) -schienenwege
- Investitionsplanung für Bundesverkehrswege (ca. 10 Jahre):  
Ausbau und Erhaltung
- Abgleich Verkehrsprognosen mit finanziellen Möglichkeiten für  
Investitionsrahmenplan (aber: Zeitpunkt wird nicht festgelegt!)
- Schwerpunkte BVWP 2003:
  - Aufbau Ost und Ausbau West
  - Gleichwertigkeit Straße und Schiene (inklusive Reg.-Mittel & GVFG)
  - Stärkung europäischer Verkehrsinfrastruktur (TEN)
  - Verstärkter Bau von Ortsumgehungen (besonders im Osten)
  - Vernetzung Verkehrsträger (vor allem: Güterverkehr)
  - Engpassbeseitigung (Anti-Stau-Programm)

# Verlauf Bundesverkehrswegeplanung

1. Prognose Verkehrsentwicklung
2. Überprüfung Verkehrsnetze → Vorschläge Neu- und Ausbaumaßnahmen
3. Bewertung Projekte / Dringlichkeit → Einstufungsvorschläge
4. Dringlichkeitseinteilung in Abstimmung mit Finanzen → BVWP-Entwurf
5. Anhörung / Abstimmung → Kabinettdvorlage
6. Kabinettdbeschluss
7. Gesetzgebungsverfahren

# Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung

- Infrastruktur-Gebundenheit: keine Abwägung sonstiger Alternativen
- im Wachstumsdenken befangen:
  - Infrastrukturbau als Impulsgeber für Arbeitsmarkt
  - ... und für regionale Ökonomie
  - Verkehr schafft wirtschaftliches Wachstum“
- Grenzen der Finanzierbarkeit erreicht
- Benachteiligung der Schiene

# Berücksichtigung von Umweltbelangen bei der Verkehrswegeplanung

## Vermeidungspotential

- Projekt-Umweltrisikoeinschätzung als Teil der Entscheidungsfindung
- Identifikation relativ konfliktarmer Korridore
- Auswahl der Vorzugslinie unter Beachtung der Umweltverträglichkeit
- Bauliche Optimierung der Trassenelemente (Tunnel, Brücken, Damm, Einschnitt etc.)
- Umweltbezogene Verminderungsmaßnahmen (Grünbrücken, Lärmschutz, Amphibienschutz)
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen
- Naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsabgabe

## Optimierungspotential

**BVWP**

**Raumordnungs-  
verfahren**

**Planfeststellungs-  
verfahren**

Quelle: Gather 2001

# Ziele, Maßnahmen und Instrumente Verkehrspolitik

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



## Zielebenen Verkehrspolitik („3 V's“ bzw. „Avoid-Shift-Improve“)

- Verkehrsvermeidung („Avoid“)
- Verkehrsverlagerung („Shift“)
- Verkehrsoptimierung (technisch) („Improve“)



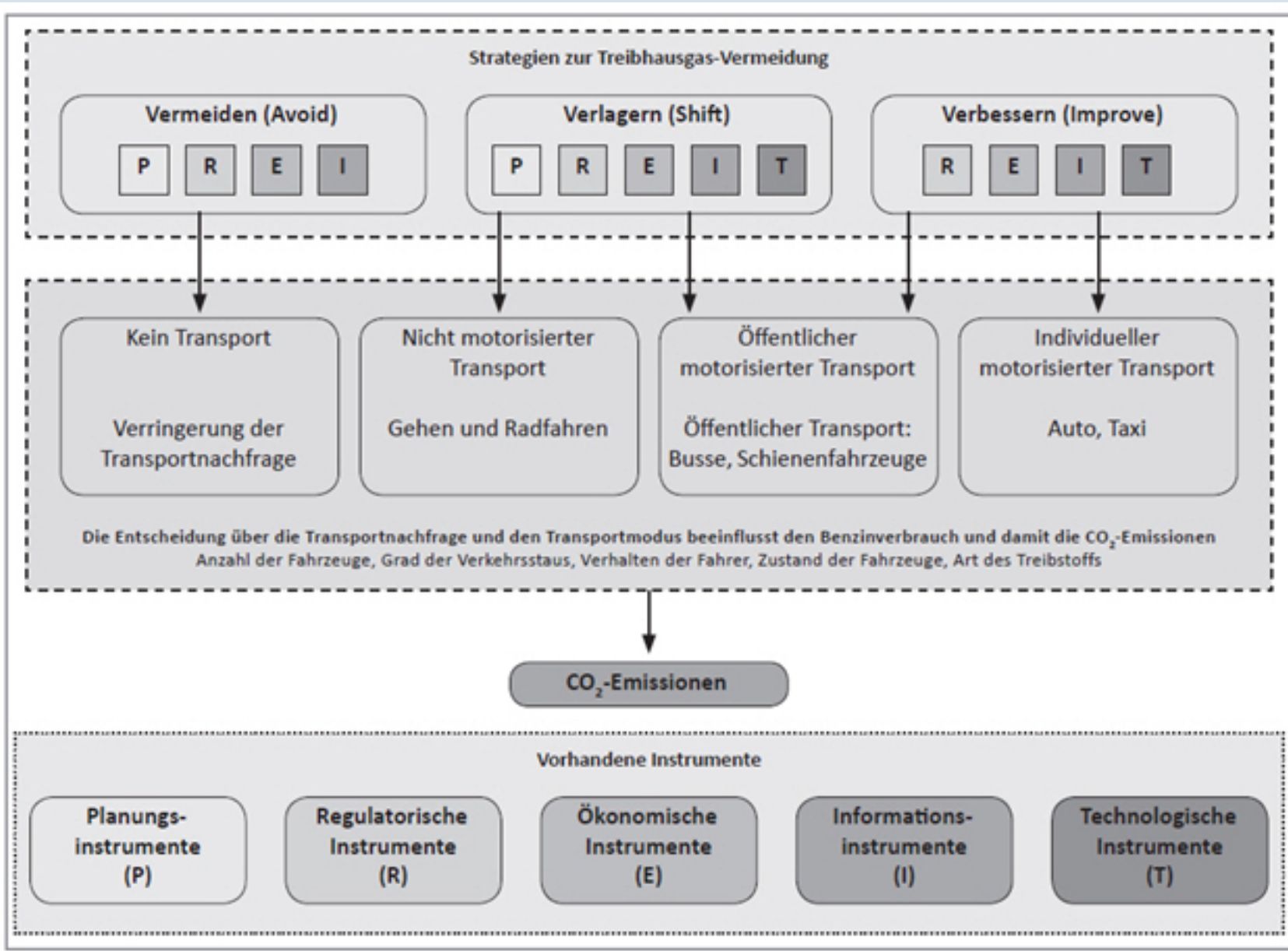
# Instrumente und Maßnahmen

- ordnungspolitische
- ökonomische
- verkehrs-organisatorische
- informationstechnische (u.a. Telematik, Leittechnik)
- siedlungsstrukturelle / bauliche
- kommunikative
- ...

**Verkehrspolitik ist ein umkämpftes Politikfeld (Interessen)!**

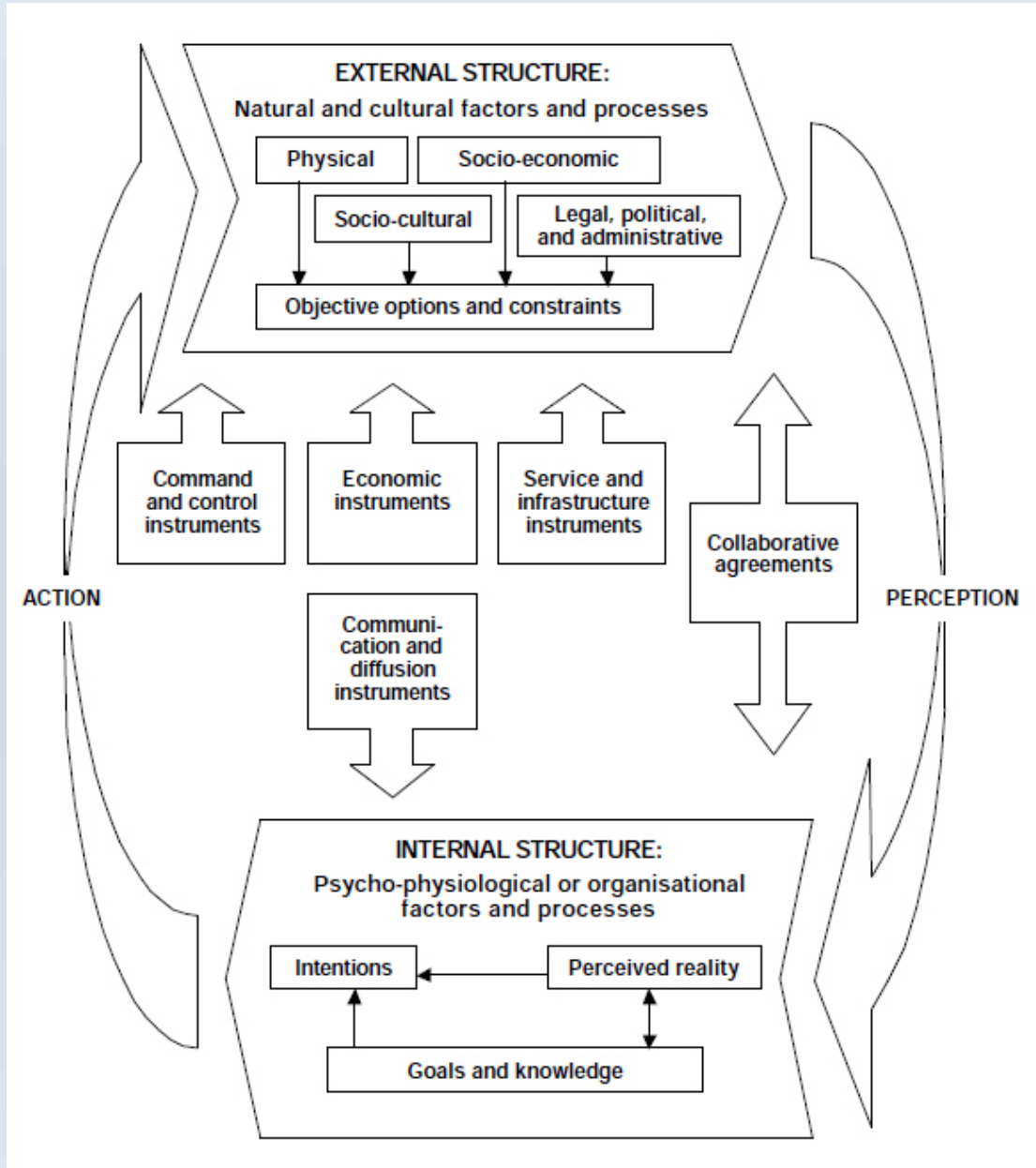
**Grundlegender Konflikt zwischen Effizienz und Akzeptanz von Maßnahmen!**

# Beispiel: Handlungsfeld Verkehr in Klimapolitik



Quelle: Stiftung und Entwicklung Frieden (SEF) (2012): Nachhaltige Mobilität. Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige Verkehrsgestaltung. Policy Paper 36. Internet: [http://www.sef-bonn.org/fileadmin/Die\\_SEF/Publikationen/Policy\\_Paper/pp\\_36\\_de.pdf](http://www.sef-bonn.org/fileadmin/Die_SEF/Publikationen/Policy_Paper/pp_36_de.pdf) (2.2.2015): 7.

# Instrumente zur Gestaltung nachhaltiger Entwicklung (Kaufmann-Hayoz & Gutscher 2001)



Quelle: Kaufmann-Hayoz, Ruth; Gutscher, Heinz (2001): A Typology of Tools for Building Sustainability Strategies. Changing Things – Moving People. Strategies for Promoting Local Level. Birkhäuser Verlag, Basel: 82

## Wissen → Planen → Umsetzen?

„Zur Kluft zwischen Theorie und Praxis“

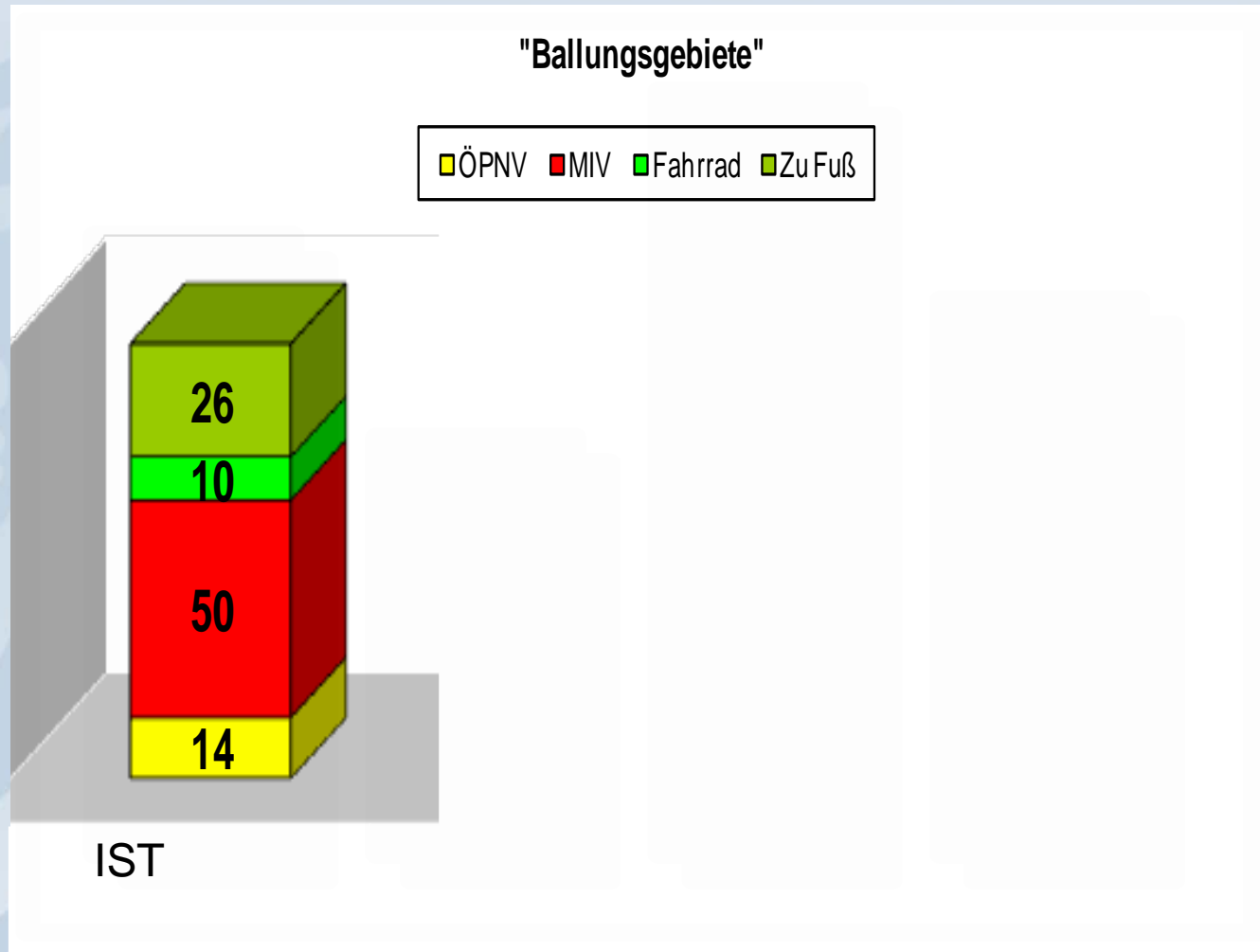
oder

„Zwischen Wahrnehmung und Wirklichkeit“

oder

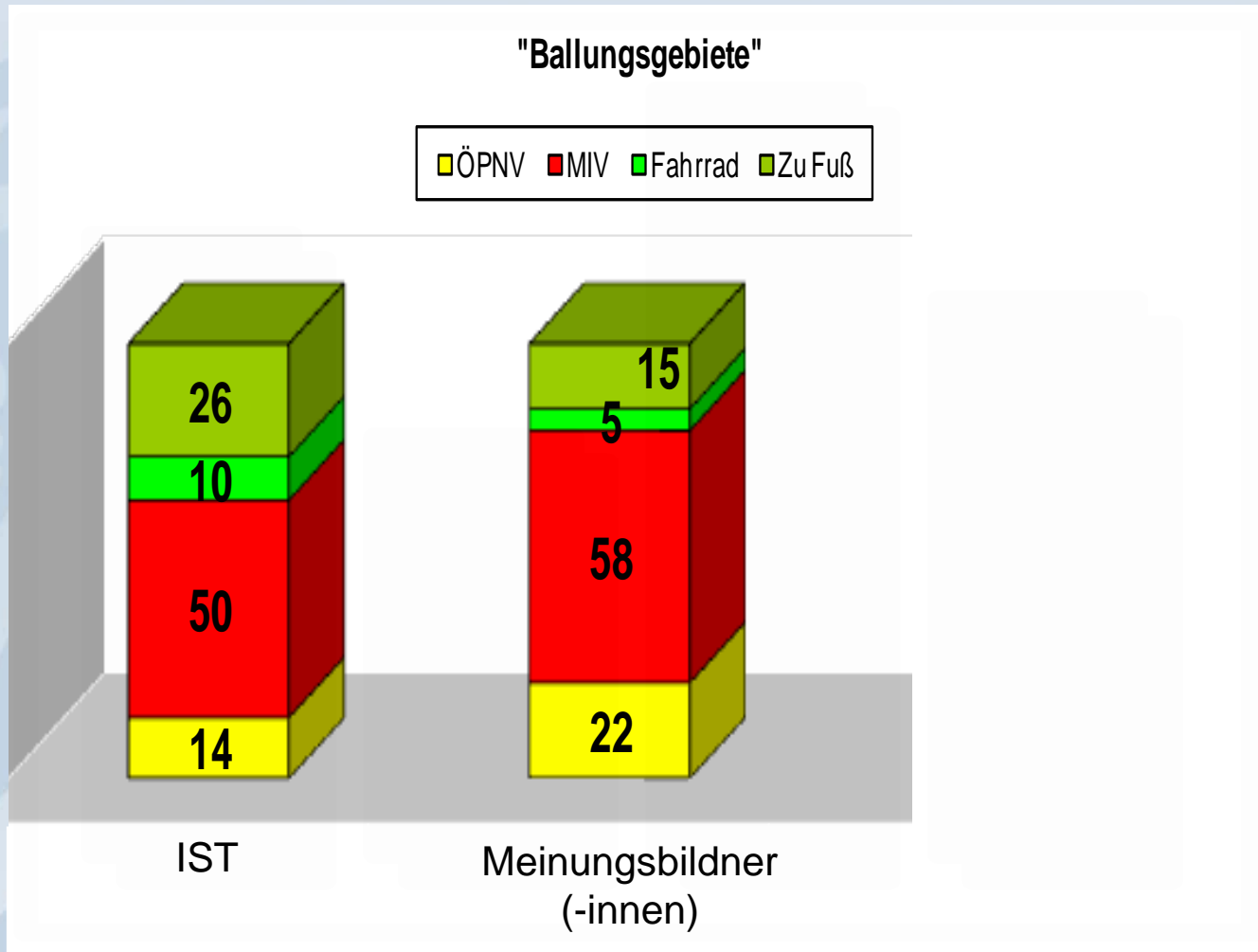
„zwischen (widerstrebender) Akteursinteressen“?

# Einschätzungen Verkehrsmittelnutzung durch Meinungsbildner(innen) und Bürger(innen)



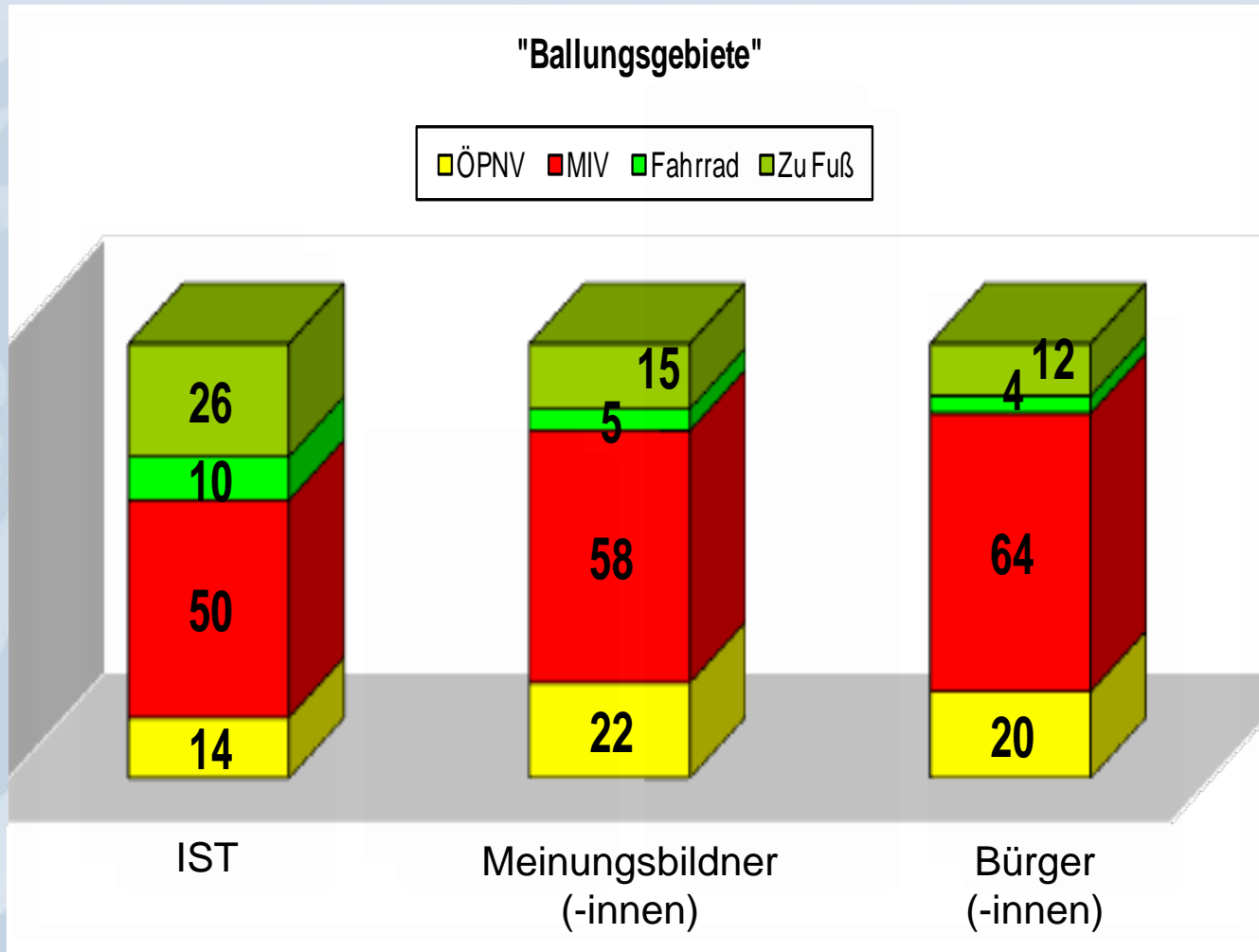
Quelle: Erl, E. (1994): Fahrrad statt Auto, S.20, in: Stadt Bonn (Hg): 2. Bonner Fahrradkongress

# Einschätzungen Verkehrsmittelnutzung durch Meinungsbildner(innen) und Bürger(innen)



Quelle: Erl, E. (1994): Fahrrad statt Auto, S.20, in: Stadt Bonn (Hg): 2. Bonner Fahrradkongress

# Einschätzungen Verkehrsmittelnutzung durch Meinungsbildner(innen) und Bürger(innen)

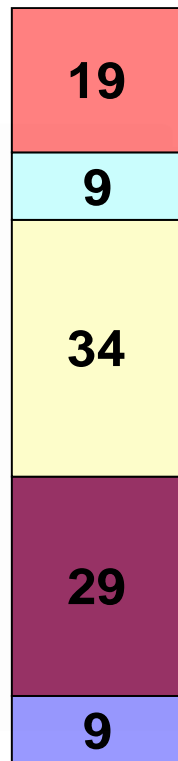


Quelle: Erl, E. (1994): Fahrrad statt Auto, S.20, in: Stadt Bonn (Hg): 2. Bonner Fahrradkongress



# Die ganz „normale“ Unterschätzung der Versorgungsarbeit Einschätzung und Wirklichkeit des Wegeanteils

■ Sonstiges 
 ■ Freizeit 
 ■ Versorgung 
 ■ Ausbildung 
 ■ Arbeit

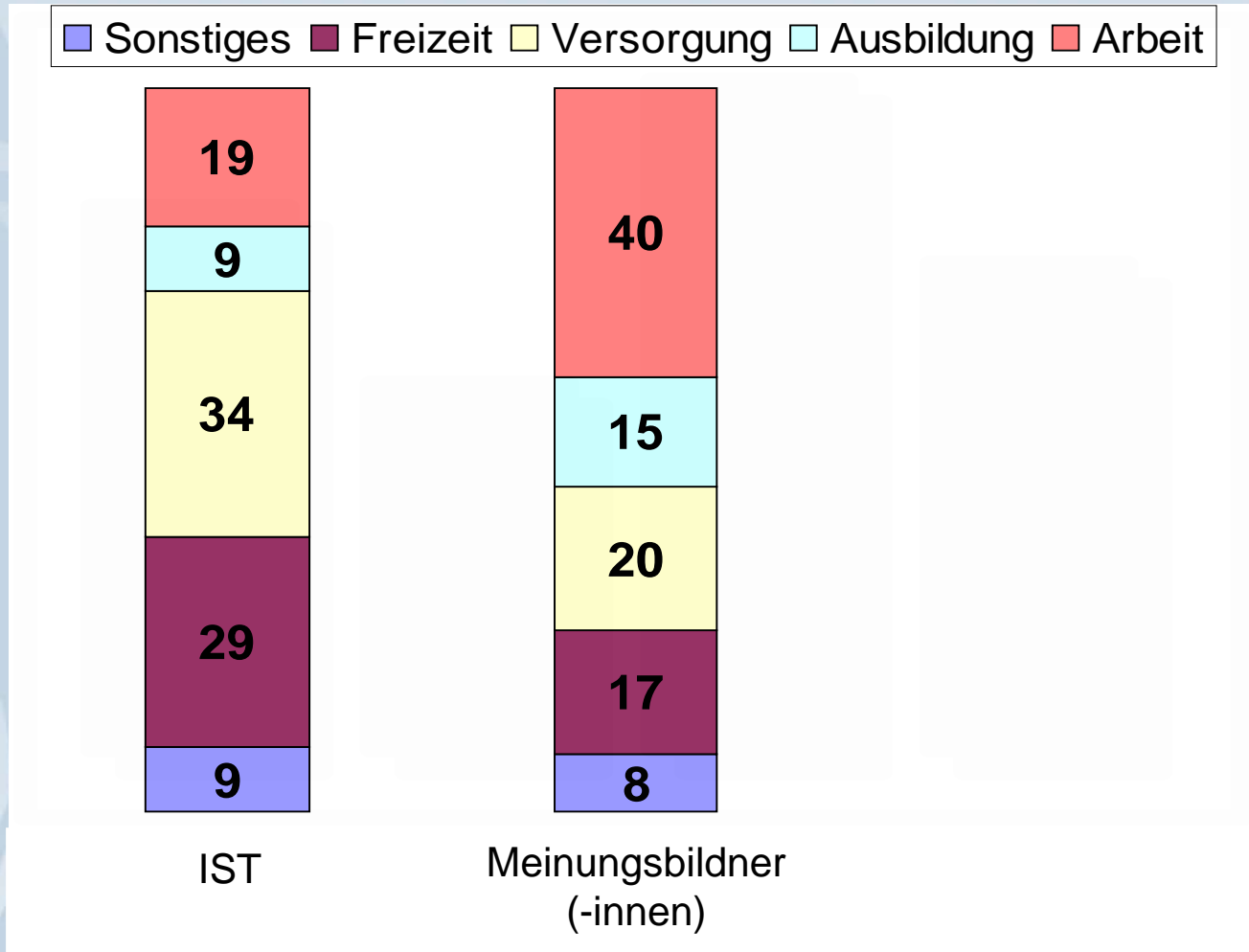


IST

Quelle: SOCIALDATA (1992): Mobilitätsverhalten in Witten, München, August, S.17

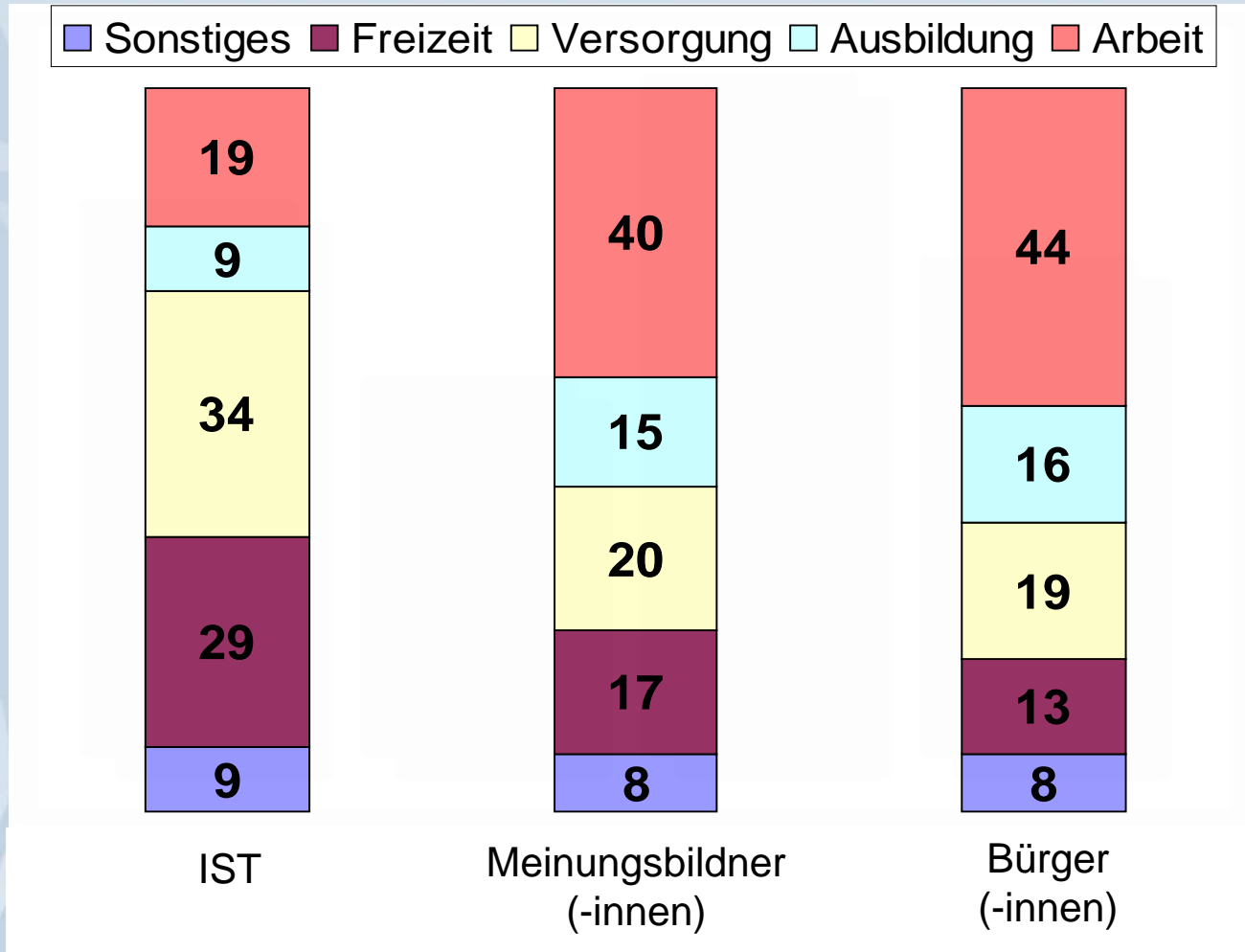


# Die ganz „normale“ Unterschätzung der Versorgungsarbeit Einschätzung und Wirklichkeit des Wegeanteils



Quelle: SOCIALDATA (1992): Mobilitätsverhalten in Witten, München, August, S.17

# Die ganz „normale“ Unterschätzung der Versorgungsarbeit Einschätzung und Wirklichkeit des Wegeanteils



Quelle: SOCIALDATA (1992): Mobilitätsverhalten in Witten, München, August, S.17

# Diskrepanz Wahrnehmung - Wirklichkeit

Diskrepanz zwischen Wahrnehmung und Wirklichkeit von Verkehr (durch „MeinungsbildnerInnen“ und durch Individuen / Haushalte) ist ein zentrales Problem der Mobilitätsforschung („Windschutzscheibenperspektive“).

Als Aufgaben daraus ergeben sich:

1. Aufklären über diese Diskrepanz und Aufgabe für Wissenschaft sie zu verringern
2. Anhand positiver Beispiele für einen Wahrnehmungs- und Politikwechsel zu sorgen (Wissenschaft: Begleitforschung und Anstoßen sozialer Innovationen)

# Best Practices

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



# Modellvorhaben, Reallabore und „Best Practices“

- Relevanz:
  - Erprobung von neuen “Lösungen” → Praxistest
  - Für Planung und Politik: Demonstration / Umsetzbarkeit für weitere Förderung
  - Für Individuen / Haushalte: Positive, nachlebbare Beispiele
- Ausgewählte “Best Practices” vorstellen

# Beispiel: Ökonomische Instrumente

- Kostenfreier Nahverkehr / Bürgerticket
- Road Pricing (Stockholm, London)

## Beispiel: Planerische Instrumente

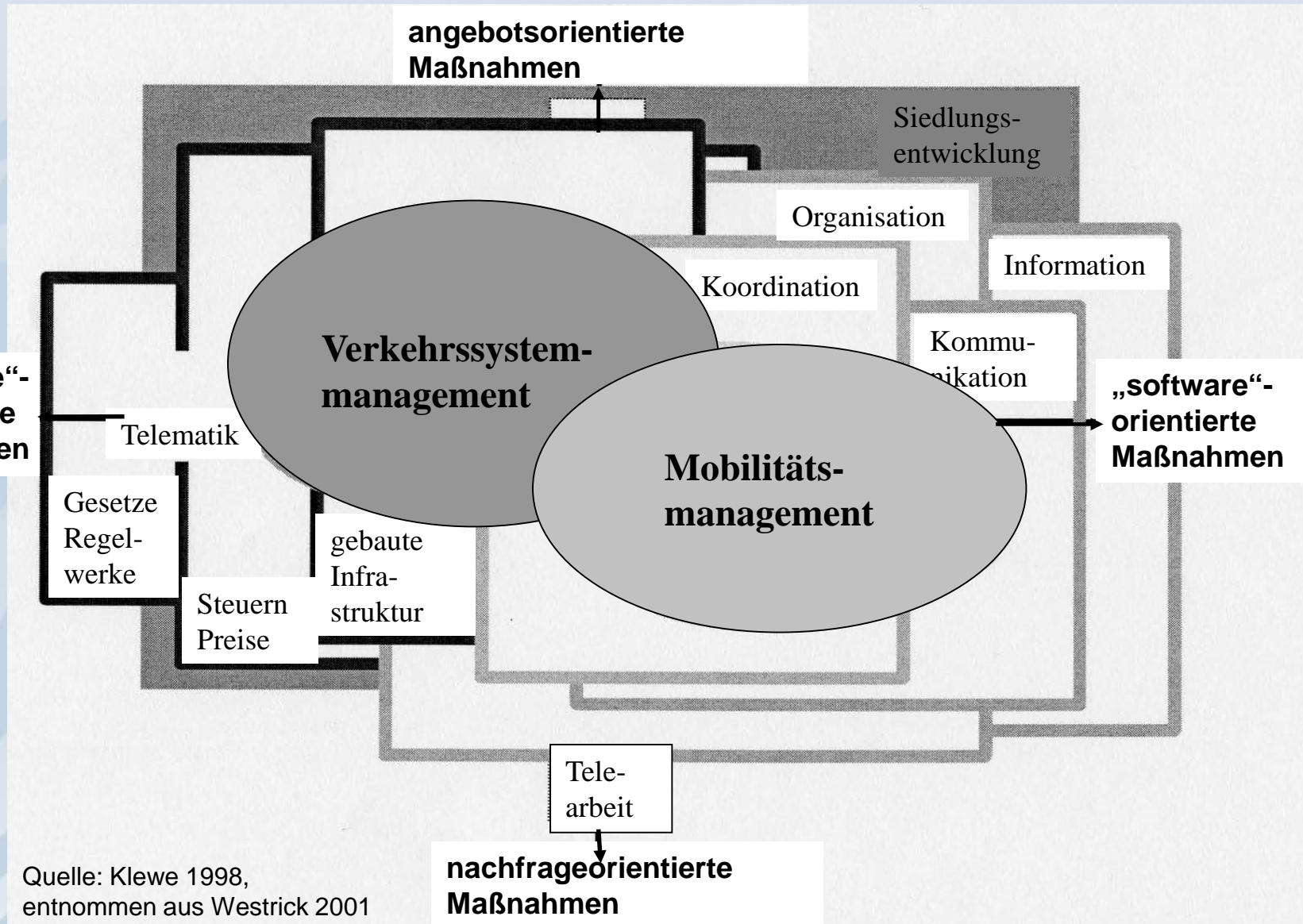
- Autofreie / Autoreduzierte Wohngebiete
- Fahrradschnellwege / Cycling Superhighways
- (schlechtes Beispiel: Stuttgart 21)

# Strategie „Mobilitätsmanagement“

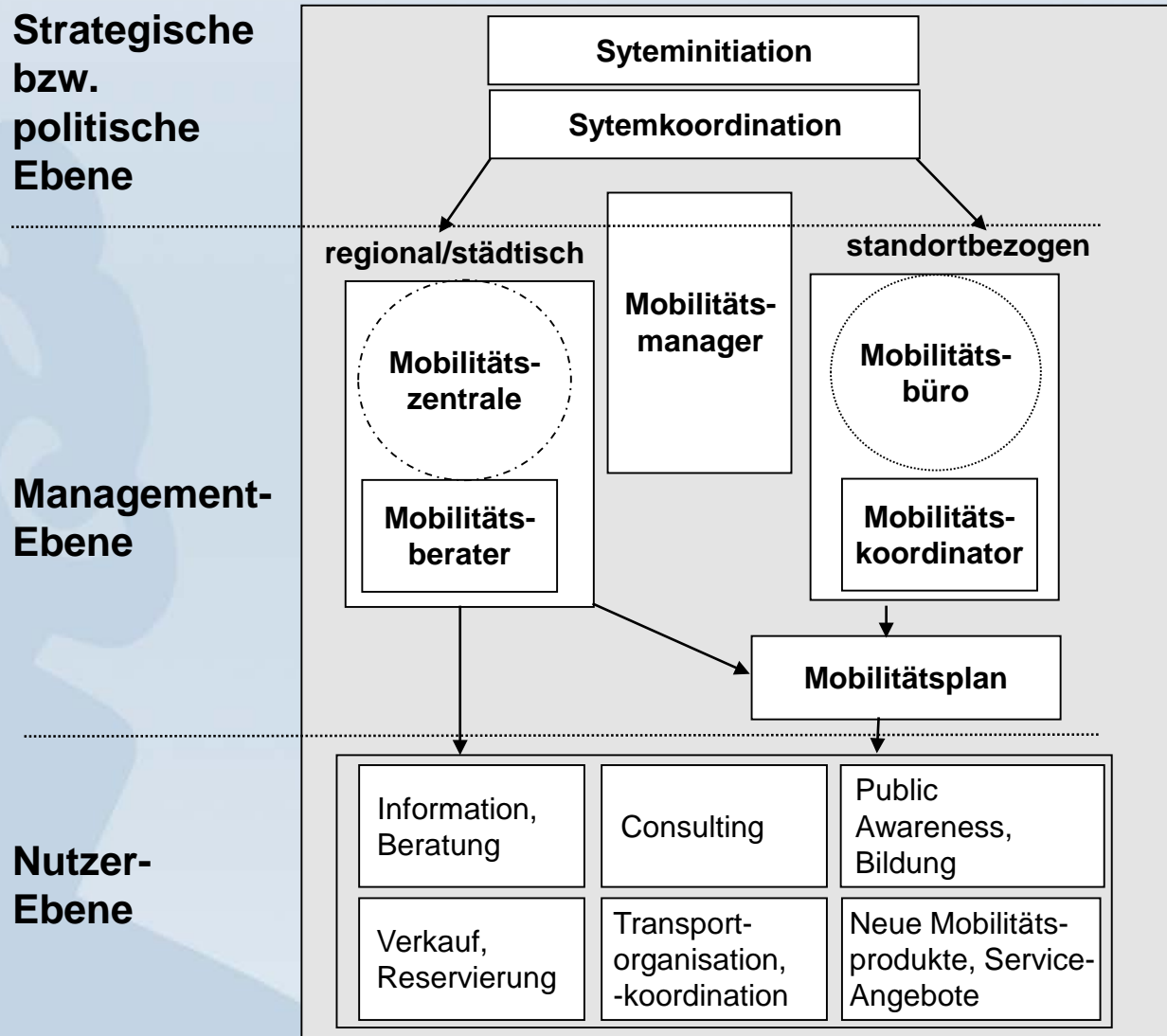
[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)



# Handlungsfelder Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement



# Organisationsstruktur Mobilitätsmanagement



Quelle: Westrick 2001, in Anlehnung an MOMENTUM, MOSAIC 1999

**Vielen Dank!**

[www.goethe-universitaet.de](http://www.goethe-universitaet.de)