

Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten

Auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ sollen in dieser Masterarbeit die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Personen in städtischen und ländlichen Regionen in Baden-Württemberg herausgearbeitet werden. Dies erfolgt anhand der Region Nordschwarzwald, der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sowie dem Bodenseekreis und dem Landkreis Lörrach. Ebenfalls betrachtet werden die Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen.

Die Analyse der Ergebnisse zeigt, dass teilweise erhebliche Differenzen zwischen den Regionen sowie zwischen den Bevölkerungsgruppen bestehen. Darauf aufbauend werden Handlungsempfehlungen abgeleitet, um zukünftige Mobilitätskonzepte sozialer, bedürfnisorientierter und nachhaltiger gestalten zu können. Diese Empfehlungen werden in die drei Möglichkeiten Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung eingeteilt.



Foto: Daniela Schneider

Forschungsfragen

Gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Mobilitätsbedürfnissen verschiedener Bevölkerungsgruppen im ländlichen und städtischen Vergleich?

Ja, es bestehen erhebliche Unterschiede, welche auch zwischen den verschiedenen Raumtypen deutlich ersichtlich sind. Zwischen den vier betrachteten Modellregionen konnten ebenfalls Differenzen festgestellt werden.

Wie verteilen sich die Verkehrsmittel auf das Verkehrsaufkommen? Gibt es Verkehrsmittel die bevorzugt genutzt werden?

Bevorzugt genutzt wird der Pkw. Auf ihn entfällt mit über 50 Prozent das meiste Verkehrsaufkommen. Es gibt allerdings Ausnahmen hiervon. In Metropolen, Regiopolen und Großstädten wird der Pkw weniger genutzt als in den anderen Raumtypen.

Beeinflusst der Wegezweck die Verkehrsmittelwahl?

- Ja. Es gibt Unterschiede je nach Wegezweck.
- Für den Zweck Ausbildung werden erheblich weniger Wege mit dem MIV zurückgelegt. Dort ist der Anteil des ÖV mit einem Viertel bis fast einem Drittel höher als bei den anderen Wegezwecken. Der Anteil des Pkw, der sonst das bevorzugte Verkehrsmittel ist, variiert zwischen 28 und 32 Prozent. Der Anteil des Fahrrads gehört mit zwölf bis 19 Prozent zu den höchsten.

Hat die Qualität der Nahversorgung etwas mit dem steigenden Verkehrsaufkommen und der steigenden Verkehrsleistung zu tun?

Ein Zusammenhang zwischen der Nahversorgungsqualität und der steigenden Verkehrsleistung bzw. dem steigenden Verkehrsaufkommen konnte nicht festgestellt werden.

Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vielfältig und subjektiv sind. Sie unterscheiden sich nicht nur zwischen Bevölkerungsgruppen, sondern auch zwischen verschiedenen Regionen.

Das grundlegende Mobilitätsbedürfnis und die dabei zusätzlich empfundenen Bedürfnisse in Einklang zu bringen, zu befriedigen und gleichzeitig die Belastung für die Umwelt gering zu halten ist eine enorme Herausforderung. Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist nicht in der Lage mit diesen drei Bedingungen zufriedenstellend umzugehen. Vor allem in Bezug auf die aus dem MIV resultierenden Konsequenzen (z. B. Flächenversiegelung, Gefährdung der Gesundheit, etc.) muss sich das Mobilitätsverhalten von der Bevorzugung des MIV, hin zu einer vermehrten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wandeln.

Masterarbeit von cand. M.Sc. Daniela Schneider

Betreut von M.Sc. Markus Tideman

**Praxispartner: Dr. Wolf Engelbach, Paula Sophie Ströbel
(Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)**

Bearbeitungszeitraum 05 - 09 2019