

# **Ein Betriebssystem für nachhaltige Mobilität – Ziele und Potenziale des Kommunalen Mobilitätsmanagements**

*... 3x2 Thesen aus wissenschaftlicher  
Perspektive*

Prof. Dr.-Ing. André Bruns  
10.09.2025, Mainz

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



Nachhaltige Mobilität braucht Verhaltensänderungen und damit einen Perspektivwechsel in Verkehrspolitik und –planung.



Maßnahmen(bündel) für nachhaltige Mobilität sollten daher alle relevanten Einflussbereiche der Mobilität berücksichtigen.

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



Statt „Silver Bullets“ braucht es vor allem Prozesse, in denen die richtigen, vor Ort passenden, d.h. „maßgeschneiderten“ Lösungen gefunden werden.



Diese Prozesse sollten ...

- im Sinne eines Regelkreises lernend, bzw. fehlertolerant sein,
- im Sinne eines Governance-Arrangements als „ko-kreative“ Prozesse zwischen Staat und Privaten gestaltet sein,
- sich vorhandenen Zielen und Strukturen (und Ressourcen) anpassen.

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



Mit dem Mobilitätsmanagement steht ein effektives und erprobtes Instrumentarium für derartige Prozesse zur Verfügung.



Systematisch und als kooperativer Ansatz umgesetzt ist (Kommunales) Mobilitätsmanagement ein wirkungsvolles „Betriebssystem“, bzw. ein Katalysator für nachhaltige Mobilität auf dem Land und in der Stadt.

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



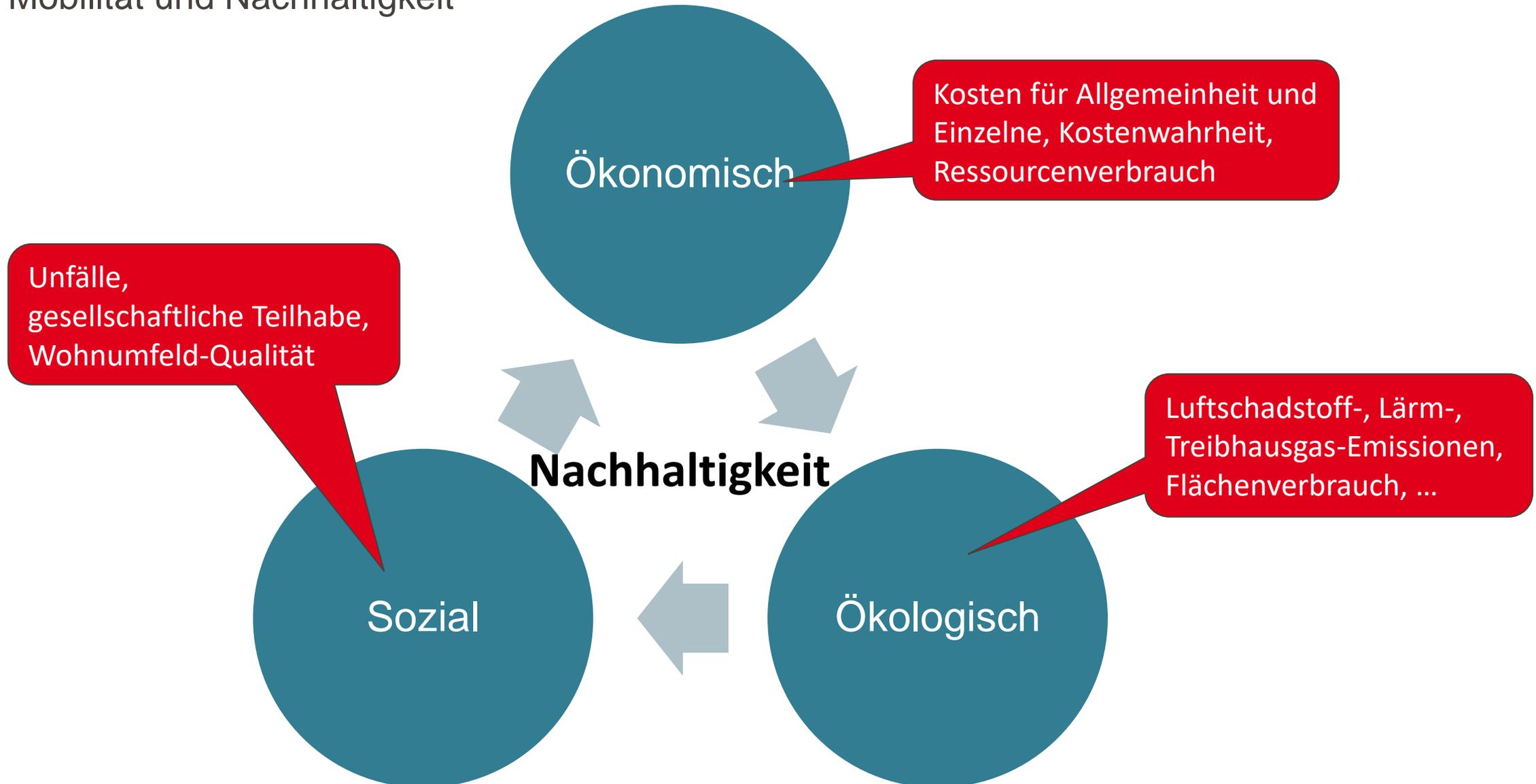
Nachhaltige Mobilität braucht Verhaltensänderungen und damit einen Perspektivwechsel in Verkehrspolitik und –planung.

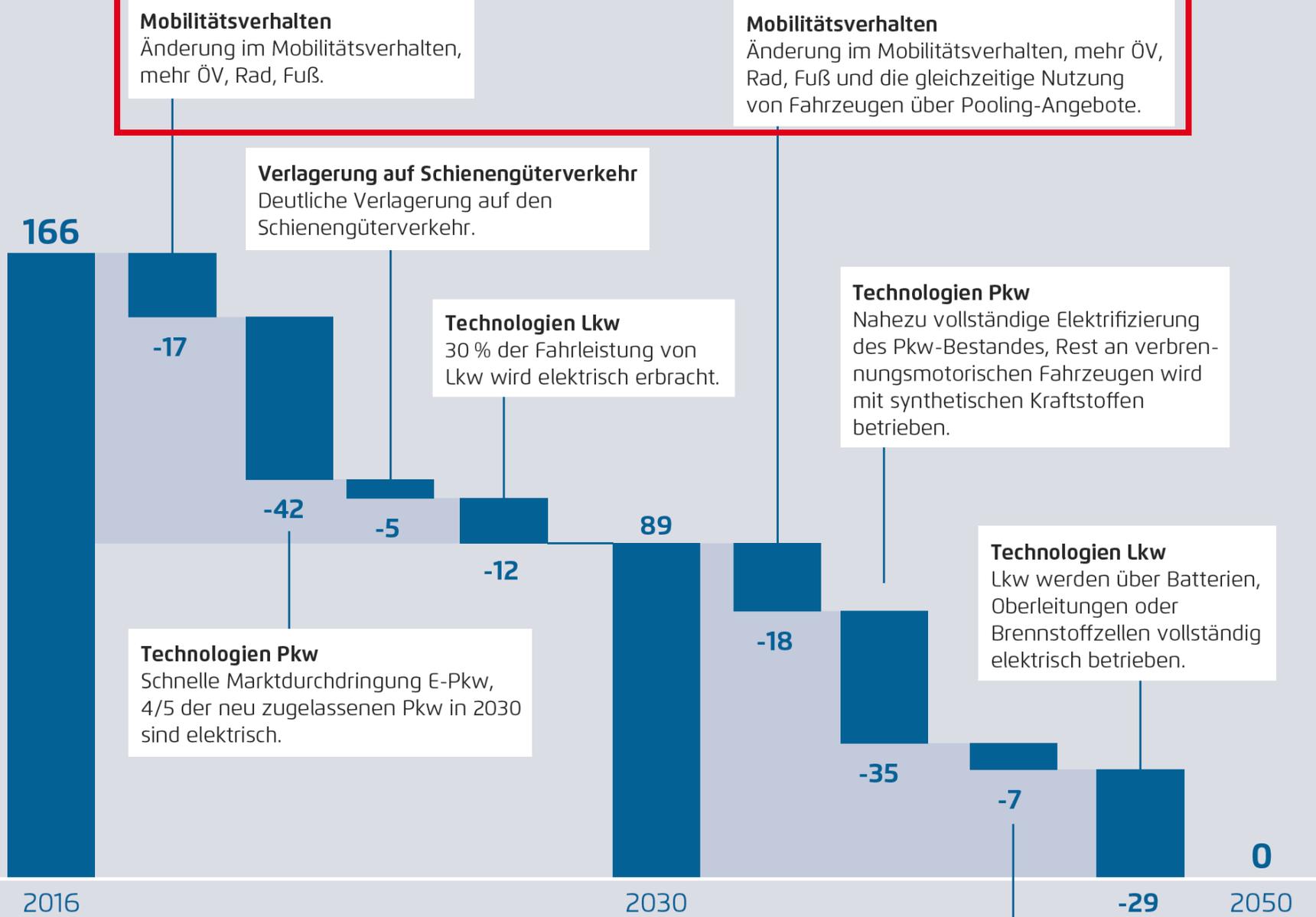


Maßnahmen(bündel) für nachhaltige Mobilität sollten daher alle relevanten Einflussbereiche der Mobilität berücksichtigen.

# NACHHALTIGKEIT IN MOBILITÄT UND VERKEHR

Mobilität und Nachhaltigkeit





**Mobilitätsverhalten**  
Änderung im Mobilitätsverhalten, mehr ÖV, Rad, Fuß.

**Mobilitätsverhalten**  
Änderung im Mobilitätsverhalten, mehr ÖV, Rad, Fuß und die gleichzeitige Nutzung von Fahrzeugen über Pooling-Angebote.

**Verlagerung auf Schienengüterverkehr**  
Deutliche Verlagerung auf den Schienengüterverkehr.

**Technologien Lkw**  
30 % der Fahrleistung von Lkw wird elektrisch erbracht.

**Technologien Pkw**  
Nahezu vollständige Elektrifizierung des Pkw-Bestandes, Rest an verbrennungsmotorischen Fahrzeugen wird mit synthetischen Kraftstoffen betrieben.

**Technologien Pkw**  
Schnelle Marktdurchdringung E-Pkw, 4/5 der neu zugelassenen Pkw in 2030 sind elektrisch.

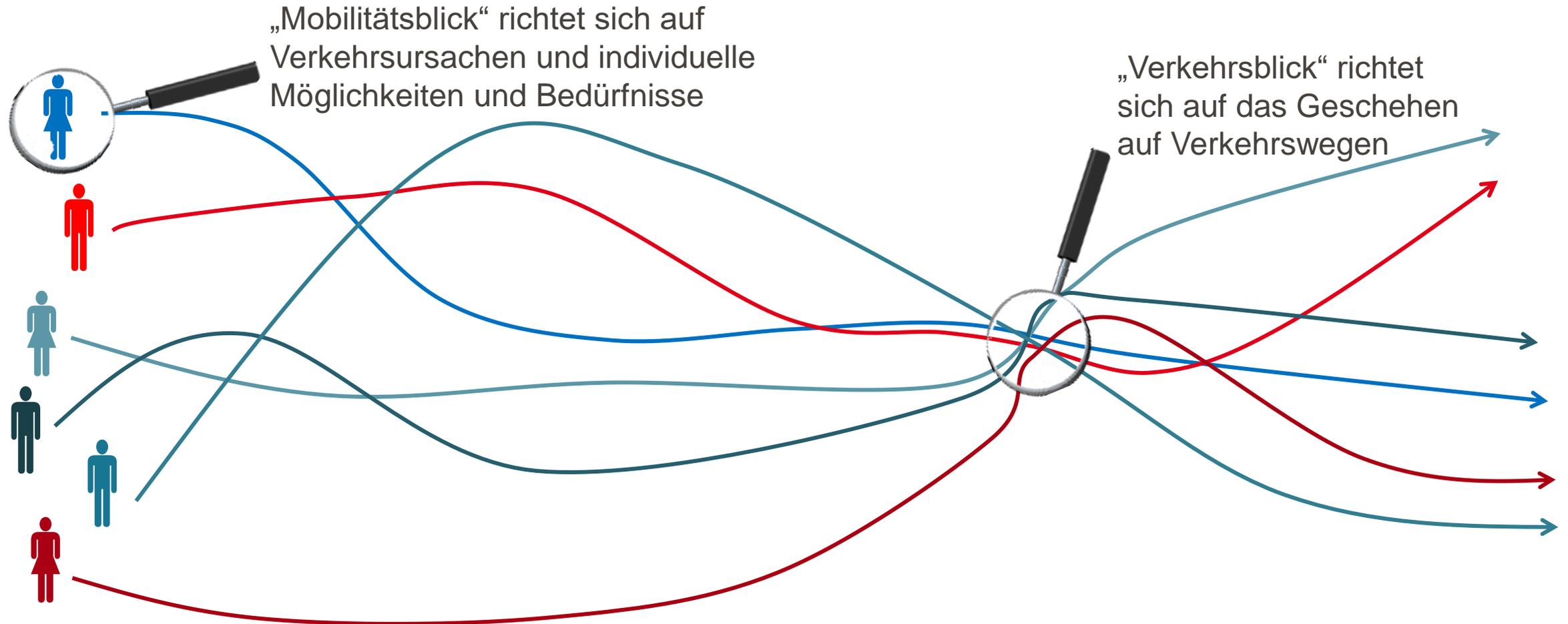
**Technologien Lkw**  
Lkw werden über Batterien, Oberleitungen oder Brennstoffzellen vollständig elektrisch betrieben.

**Verlagerung auf Schienengüterverkehr**  
Weitere Verlagerung auf den Schienengüterverkehr und Abnahme von Gütertransporten in einer klimaneutralen Welt.

## Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr (Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq.)

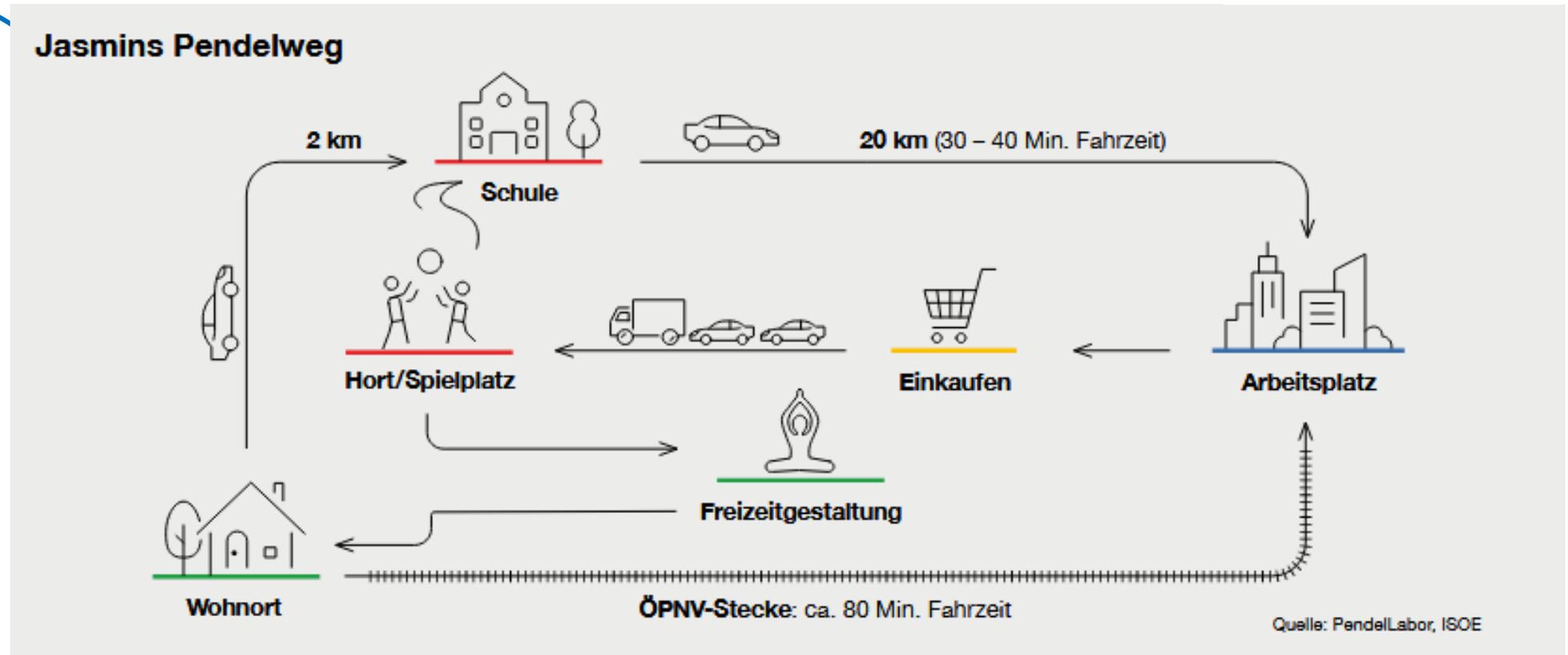
Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020): Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität

# FOKUSVERSCHIEBUNG: VOM VERKEHR ZUR MOBILITÄT



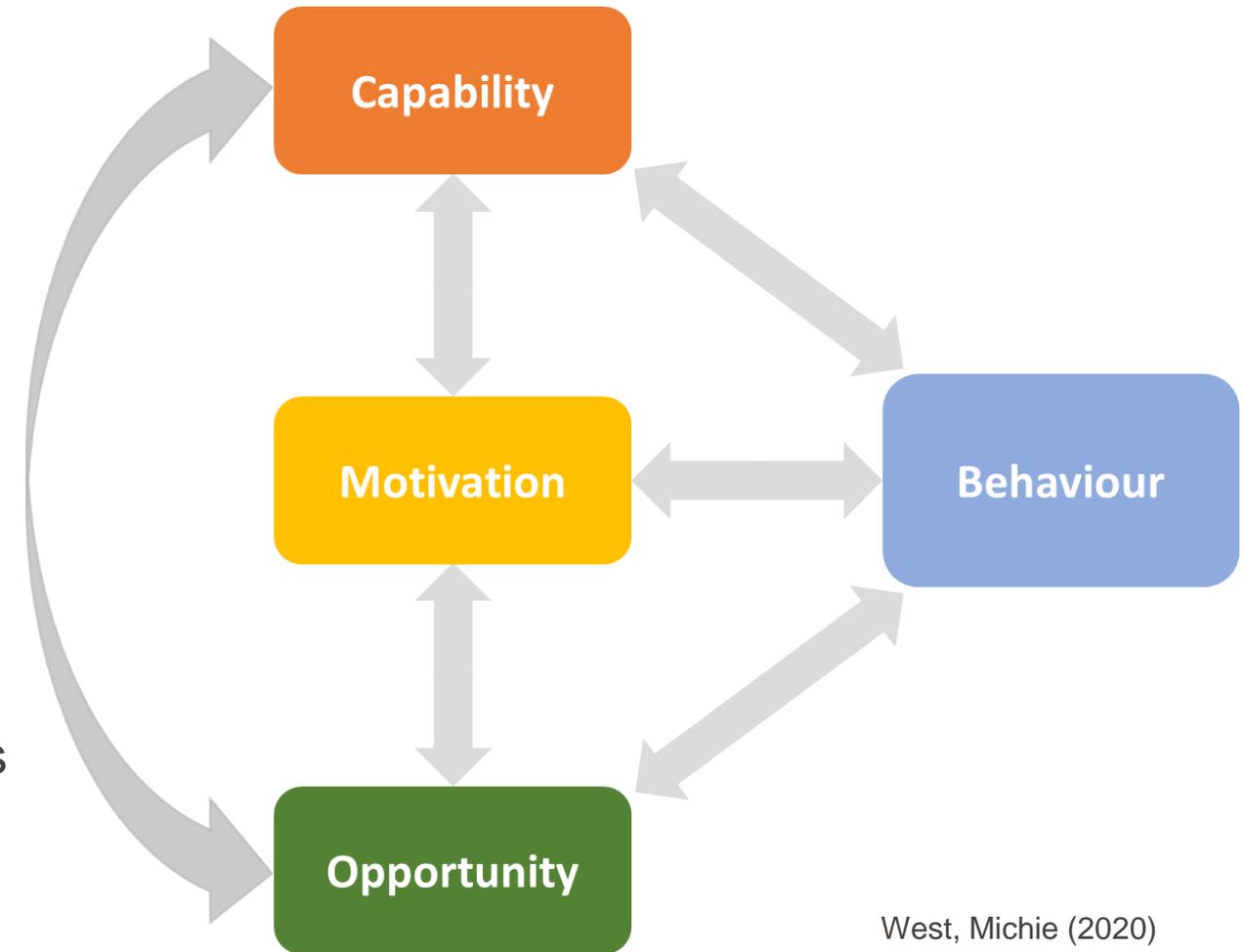
# ALLTAGSMOBILITÄT IST SO INDIVIDUELL WIE KOMPLEX ...

„Mobilitätsblick“ richtet sich auf Verkehrsursachen und individuelle Möglichkeiten und Bedürfnisse

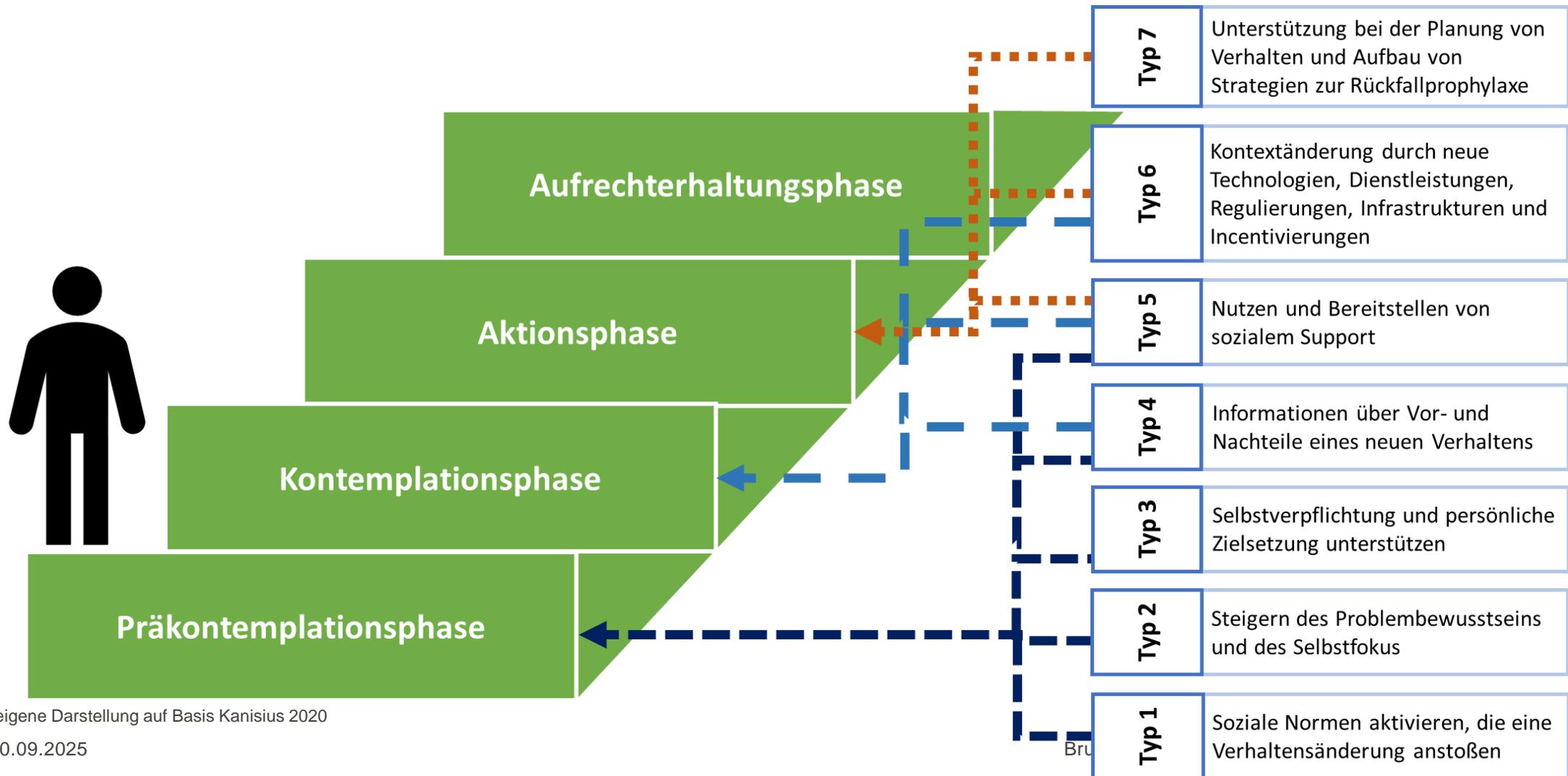


# EINFLUSSFAKTOREN AUF MOBILITÄTSVERHALTEN ...MEHR ALS RADWEGE UND BUSSE

- **Fähigkeiten** = physische oder psychische Möglichkeit ein Verhaltensziel zu erreichen
- **Motivation** = Absichten und Antriebe, automatisierte und subliminale Prozesse ebenso wie Entscheidungsprozesse
- **Gelegenheiten** = Faktoren, die außerhalb des Individuums liegen und ein spezifisches Verhalten ermöglichen oder anregen



# VERHALTENSÄNDERUNGEN BENÖTIGEN EFFEKTIVE UNTERSTÜTZUNG ...



eigene Darstellung auf Basis Kanisius 2020

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



Statt „Silver Bullets“ braucht es vor allem Prozesse, in denen die richtigen, vor Ort passenden, d.h. „maßgeschneiderten“ Lösungen gefunden werden.



Diese Prozesse sollten ...

- im Sinne eines Regelkreises lernend, bzw. fehlertolerant sein,
- im Sinne eines Governance-Arrangements als „ko-kreative“ Prozesse zwischen Staat und Privaten gestaltet sein,
- sich vorhandenen Zielen und Strukturen (und Ressourcen) anpassen.

# BEDEUTUNG MODERIERENDER MAßNAHMEN FÜR VERÄNDERUNGSPROZESSE

## Maßnahmen mit push-Effekten

Parkraumbewirtschaftung, Einschränkung der Stellplatzsatzung, Zufahrtsbeschränkungen, ("autofreie Zonen", ...), Staumanagement und Zufahrtsdosierung, Geschwindigkeitsdämpfung, Straßenbenutzungsgebühren, ...

City-Maut, blaue Plakette, flächenhafte Tempolimits (100 – 80 – 30),

## Maßnahmen mit pull-Effekten

Vorrang für Busse und Bahnen, häufige Bedienung, fahrgastfreundliches Umfeld, mehr Komfort und Service, park-and-ride, bike-and-ride, ..., flächendeckende Radverkehrsnetze, attraktive Fußwegeverbindungen, ...

Straßenbahnnetz ausbauen (50er Jahre), Taktverdichtung, Bürgerticket  
Radschnellwege



## Maßnahmen mit push- und pull-Effekten

Umverteilung von Straßenfläche (weniger Fläche für Autos, weniger Straßenparken, mehr Busspuren, mehr Radverkehrsfläche, breitere Gehwege, ...), Umverteilung von Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen (mehr Grünzeit für den "Umweltverbund", kurze Umlaufzeiten, ...) Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Marketing, Überwachung und Ahndung

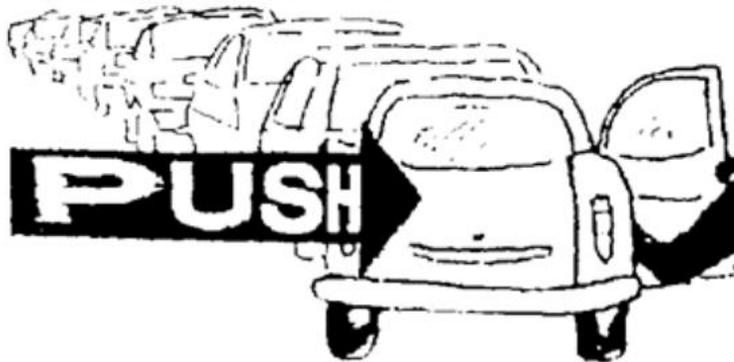
Quelle: Topp, H. (ca. 1993): Vorlesungsunterlagen Verkehrswesen der TU Kaiserslautern. Unveröffentlicht.

# BEDEUTUNG MODERIERENDER MAßNAHMEN FÜR VERÄNDERUNGSPROZESSE

## Maßnahmen mit push-Effekten

Parkraumbewirtschaftung, Einschränkung der Stellplatzsatzung, Zufahrtsbeschränkungen, ("autofreie Zonen", ...), Staumanagement und Zufahrtsdosierung, Geschwindigkeitsdämpfung, Straßenbenutzungsgebühren, ...

City-Maut, blaue Plakette, flächenhafte Tempolimits (100 – 80 – 30),



## Maßnahmen mit moderierendem Effekt

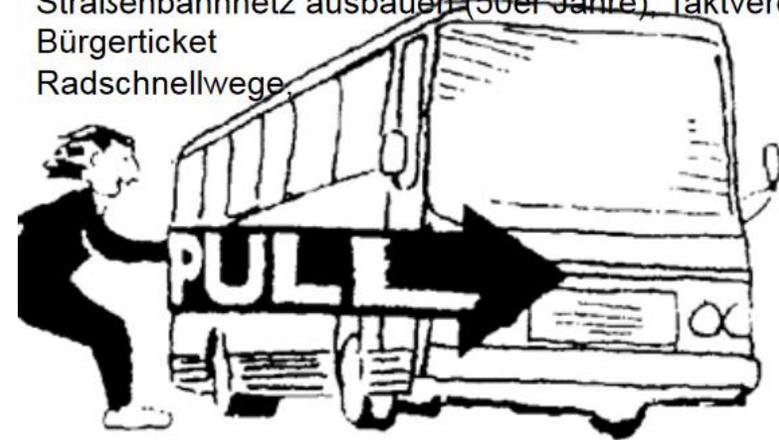
Versetzen Menschen in die Lage, alternative (Pendel-) Praktiken zu adaptieren (temporaler Aspekt)

→  
Mobilitätsmanagement!

## Maßnahmen mit pull-Effekten

Vorrang für Busse und Bahnen, häufige Bedienung, fahrgastfreundliches Umfeld, mehr Komfort und Service, park-and-ride, bike-and-ride, ..., flächendeckende Radverkehrsnetze, attraktive Fußwegeverbindungen, ...

Straßenbahnnetz ausbauen (50er Jahre), Taktverdichtung, Bürgerticket  
Radschnellwege



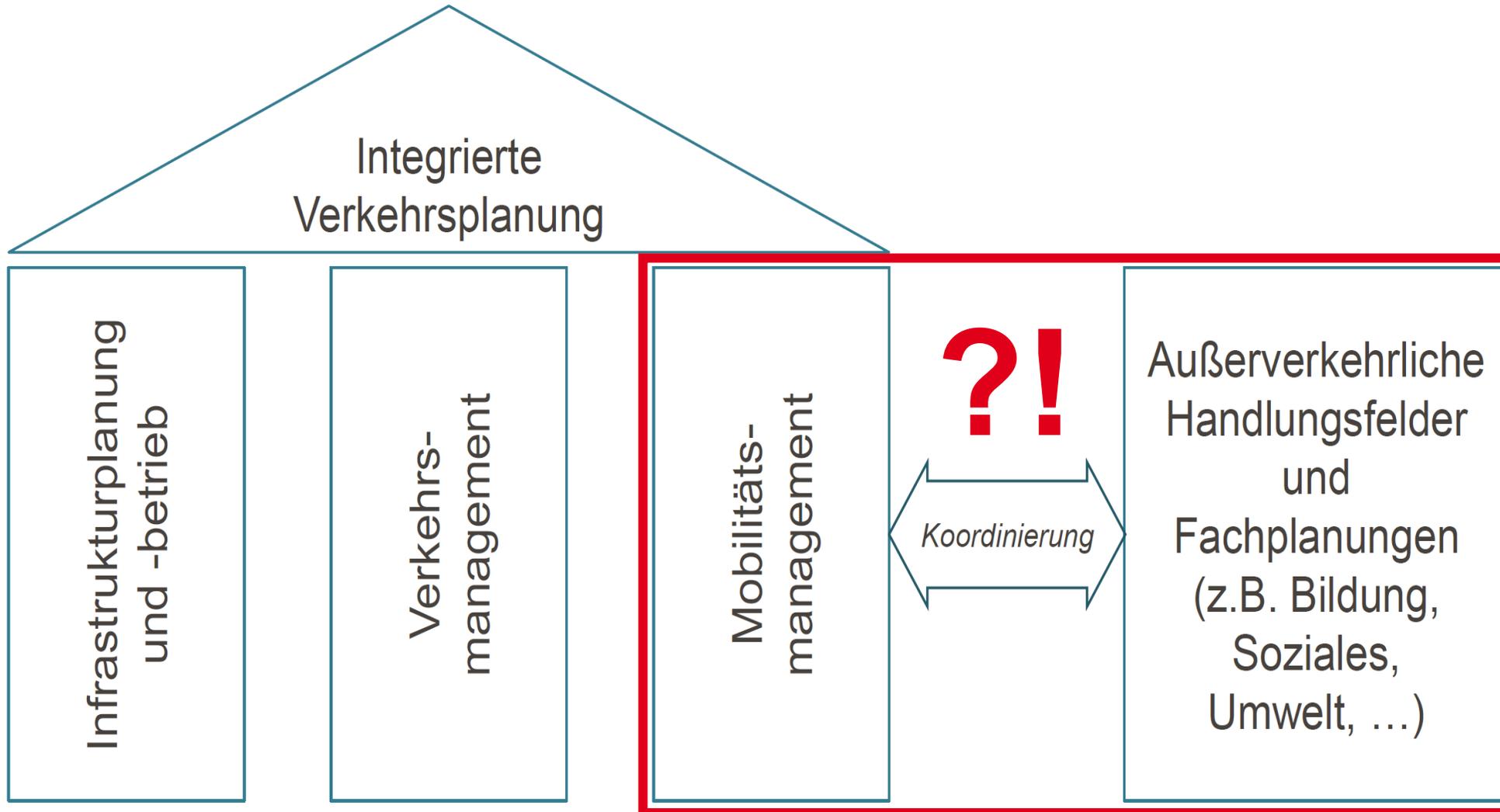
Quelle: verändert nach Topp, H. (ca. 1993): Vorlesungsunterlagen Verkehrswesen der TU Kaiserslautern, unveröffentlicht.

# MOBILITÄTSMANAGEMENT, EINE LÖSUNGSSUCH- UND -UMSETZUNGSMASCHINE



Bruns, eigene Darstellung

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS WEITERES „WERKZEUG“ DES VERKEHRSWESENS

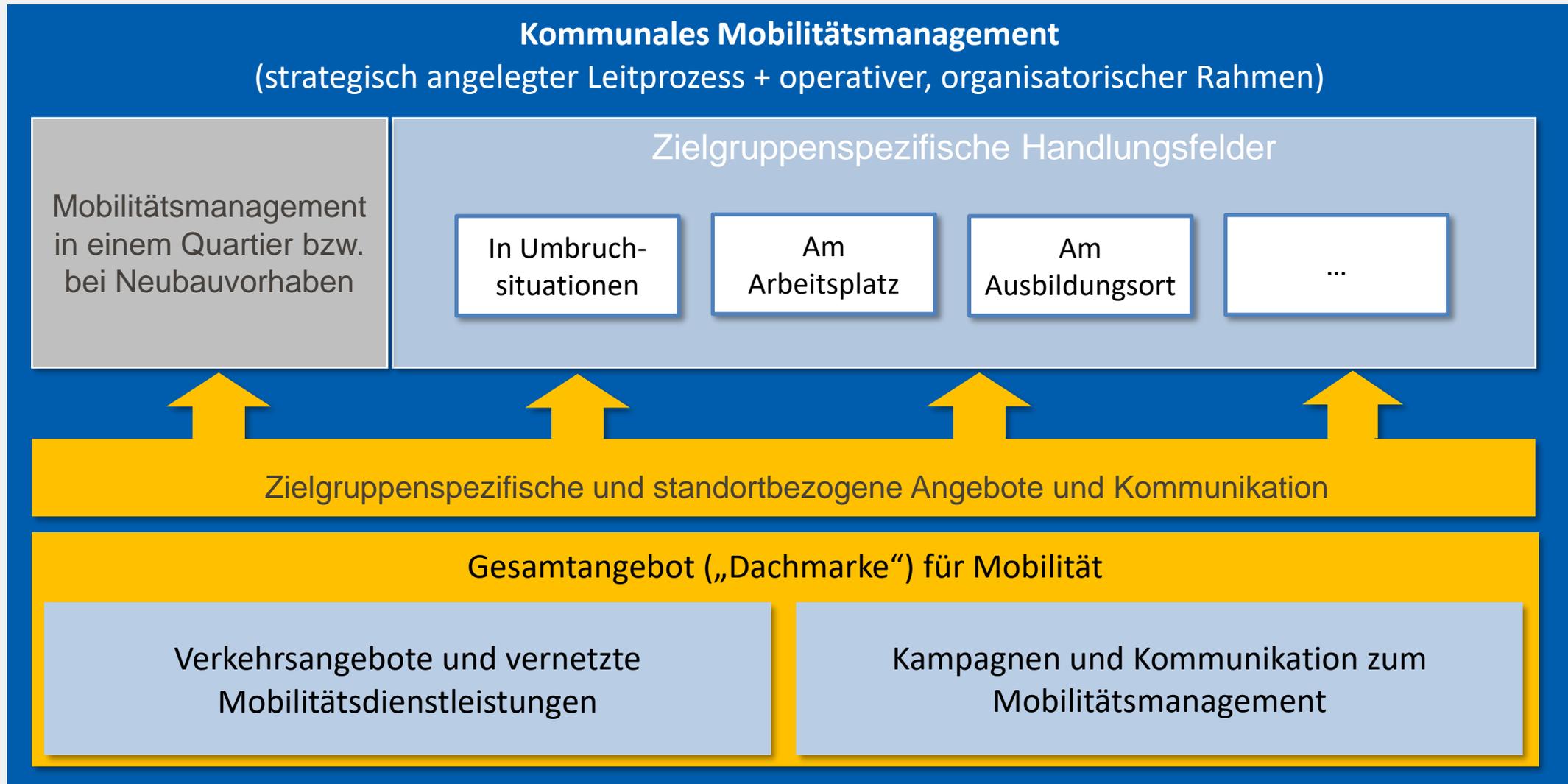


Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln.

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS

Regionale Koordination

einMain

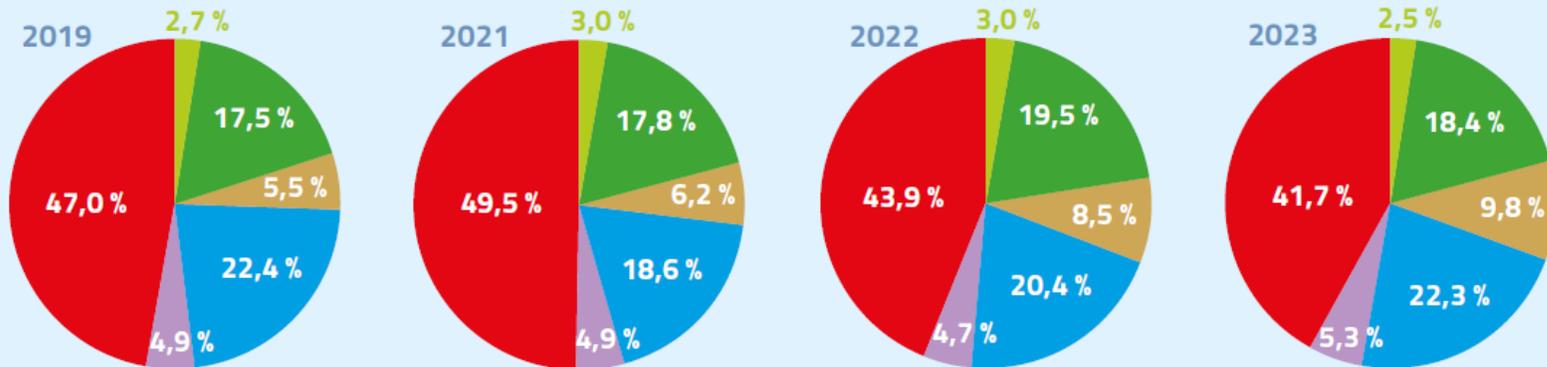


# BEISPIEL WIRKUNGSMESSUNG: JOBWÄRTS

## Veränderungen im Modal Split 2019 – 2023 (Arbeitswege)

### Modal Split Vergleich

Wege der Beschäftigten    2019 & 2021 / 11 Arbeitgebende    2022 / 11 Arbeitgebende    2023 / 11 Arbeitgebende  
 N = 25.296 Beschäftigte, n = 6.301    N = 25.160 Beschäftigte, n = 5.067    N = 25.497 Beschäftigte, n = 5.145



Veränderung von 2019 zu 2021



Veränderung von 2021 zu 2022



Veränderung von 2022 zu 2023



Veränderung von 2019 zu 2023



© JOBWÄRTS / Hochschule RheinMain

# MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE



Mit dem Mobilitätsmanagement steht ein effektives und erprobtes Instrumentarium für derartige Prozesse zur Verfügung.



Systematisch und als kooperativer Ansatz umgesetzt ist (Kommunales) Mobilitätsmanagement ein wirkungsvolles „Betriebssystem“, bzw. ein Katalysator für nachhaltige Mobilität auf dem Land und in der Stadt.

## Contact

RheinMain University of Applied  
Sciences Wiesbaden Rüsselsheim  
*Faculty for Architecture and Civil  
Engineering*  
*Working Group Mobility Management*

Kurt-Schumacher-Ring 18  
65197 Wiesbaden, Germany



Prof. Dr.-Ing. André Bruns  
T +49 611 94 95-1448  
Andre.Bruns@hs-rm.de