

Datenblatt für Forschungs- und Untersuchungsvorhaben des BMVBS

Fachreferat: UI31

Projekt-Nr.:70.0862

Stand: Juni 2010

|   |
|---|
| <p><b>Thema:</b><br/> <b>Potential der Komplementarität von ÖV, NMIV und Car Sharing zur Verbesserung urbaner Verkehrs- und Lebensbedingungen</b></p>   |
| <p><b>Art des Forschungsvorhabens</b><br/>         1. politische Prioritäten</p>  |
| <p><b>Zentrale Politikfelder, denen das Forschungsvorhaben/Programmschwerpunkt dient</b><br/>         5. Zukunft von Mobilität und Umwelt<br/>         6. Strategien für ein integriertes Verkehrssystem</p>  |
| <p><b>Sachbereiche Ressortforschung</b></p>   |
| <p><b>Die Untersuchungsergebnisse werden benötigt für</b><br/>         1. Aktuelle politische Fragestellungen,<br/>         2. konzeptionelle-, mittel- und langfristige Grundlagenentscheidungen</p>   |
| <p><b>Kurzbeschreibung des Vorhabens; sachlicher Kontext, rechtliche Verpflichtung</b></p> <p>Der jahrzehntelange Erfolgsgang des Automobils als Verkehrsmittel gründet unter anderem auf der Universalität des Pkw: mit ihm lassen sich nahezu alle Mobilitätsbedürfnisse erledigen. Im Gegensatz dazu sind die anderen Verkehrsmittel zumeist Spezialisten: Fuß und Fahrrad eignen sich eher für kurze Entfernungen. Der ÖV hat seine Stärken im städtischen Kontext und im Pendlerverkehr. Wer auf den Privat-Pkw verzichtet, hat in der Folge häufig eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten. Das macht den Privat-Pkw für viele trotz hoher Kosten zum unverzichtbaren Mobilitätswerkzeug. Ist ein Pkw in einem Haushalt vorhanden, wird er vielfach aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen für Zwecke eingesetzt, für die andere Verkehrsmittel geeigneter sind, etwa auf kurzen Strecken und in der Stadt.</p> <p>Seit einigen Jahren ist jedoch für einige Kernstadtbereiche eine sinkende Pkw-Ausstattung zu beobachten. Gleichzeitig sind ein steigender Fahrradanteil und eine günstige Entwicklung der ÖV-Fahrgastzahlen zu konstatieren. Eine simultan hierzu ablaufende Entwicklung ist der Erfolg von Car Sharing Programmen. Es ist wahrscheinlich, dass für diese parallelen Prozesse nicht allein ökonomische oder bevölkerungsstrukturelle Gründe ausschlaggebend sind. Stattdessen liegt die Vermutung nahe, dass die kombinierten Alternativen zum Privat-Pkw inzwischen eine Qualität erreicht haben, die den Verzicht auf den Privat-Pkw in urbanen Räumen ermöglicht, ohne dass dies eine Einschränkung der Mobilitätsmöglichkeiten darstellt. Vermutlich stellt der komplementäre Verbund von ÖV, NMIV und Car Sharing für viele eine kostengünstige Alternative zum Privat-Pkw dar, die die meisten Mobilitätsbedürfnisse abdeckt. Dabei kann es sich um gänzlichen Verzicht auf einen Privat-Pkw oder Verzicht auf Zusatzmotorisierung handeln.</p> |

Bisher liegen lediglich Indizien für diese Entwicklung und die Rolle der Komplementarität der kombinierten Alternativen zum Privat-Pkw vor. Das dargestellte Vorhaben strebt an, diese Entwicklungen über die letzten zwei Jahrzehnte empirisch zu belegen und zu quantifizieren. Hierfür sind zunächst geeignete Statistiken für die Entwicklung in Deutschland insgesamt zu analysieren. Hierzu zählen zum einen amtliche Statistiken (etwa Zulassungszahlen nach Gebietstypen), zum anderen Mobilitätsbefragungen (z.B. Mobilität in Deutschland, Deutsches Mobilitätspanel). Darüber hinaus sind Städte auszuwählen, in denen die beschriebenen Prozesse ablaufen bzw. abgelaufen sind. Anhand dieser Fallbeispiele soll die Komplementarität zwischen ÖV, NMIV und Car-Sharing, ggf. auch auf der Grundlage zusätzlicher empirischer Untersuchungen, geeignet erfasst und analysiert werden.

Darauf aufbauend soll zunächst das Potential dieser Verkehrsmittelkomplementarität abgeleitet werden. Dies schließt einerseits die Frage nach einem effizienten urbanen Verkehrssystem ein, in dem jedes Verkehrsmittel für die Zwecke eingesetzt wird, für die es geeignet ist. Effizienz umfasst dabei nicht nur gute Verkehrsverhältnisse und Erreichbarkeiten, sondern auch Emissionen, Flächenverbrauch etc. Andererseits soll die Möglichkeit eines komplementären modalen Mixes als Alternative zum Privat-Pkw aus Sicht der Verkehrsteilnehmer – insbesondere auch unter Kostengesichtspunkten - deutlich gemacht werden.

Aus diesen Analysen sollen geeignete Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Planung abgeleitet werden, z.B. wie einem möglichst breiten Spektrum der Bevölkerung diese kostengünstige Verkehrsmittelkomplementarität zugänglich gemacht werden kann (z.B. auch älteren Menschen). Es ist zu prüfen, ob in diesem Sinne eine geeignete Förderung der Verkehrsmittelkomplementarität auch einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und zur Verringerung sozialer Exklusion leisten kann.

**Zu erreichendes Ziel; was ist als Ergebnis zu erwarten?**

Zunächst steht das Verständnis von Prozessen im Vordergrund, die in der jüngsten Vergangenheit zu Veränderungen in der urbanen Mobilität geführt haben und sich weiter vollziehen. Dabei soll auch die Frage des Verhältnisses des ÖV zu anderen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad im Spannungsfeld zwischen Konkurrenz und Komplementarität behandelt werden.

Aus dieser Analyse ergibt sich zum einen die Abschätzung von Potentialen für verbesserte städtische Verkehrsverhältnisse in Hinblick auf Effizienz, Emissionen etc. Dabei hat diese Fragestellung auch eine soziale Komponente. Daraus werden konkrete Schlussfolgerungen für die Planung abgeleitet.

**Forschungsnetzwerk (Verknüpfung mit anderen Untersuchungen)**

Radverkehrsforschung, Forschung zum Multi- / Intermodalität, Renaissance der Städte, Zukunftschancen des ÖV.

**Folgen, wenn das Forschungsvorhaben/der Programmschwerpunkt in diesem Haushaltsjahr nicht durchgeführt wird.**

Verzögerung der Nutzung wichtiger Potentiale zur strukturellen Veränderungen urbaner Mobilität hin zu Emissionseinsparungen und kostengünstiger Mobilität für breite Bevölkerungsschichten.

**Haushaltsstelle/Finanzierungsstelle**

Kapitel 1218      Titel 54401      Vsl. Bearbeitungszeit: von: 10/2010      bis: 10/2012

Vsl. Gesamtkosten:                        T€  

Forschungsmittel BMVBS:   T€        Mittel Dritter:

Aufteilung auf Hj. 2010:  
                                 2011:  
                                 2012:  
                                 2013:

Vergabeart:                      Preis-/Leistungsanfrage mit Wettbewerb  
   Preis-/Leistungsanfrage ohne Wettbewerb