

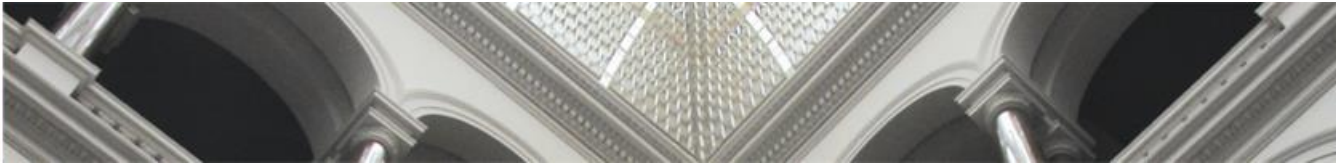


## **Governance Innovation für nachhaltige Mobilität und die Transformation im politisch-administrativen System**

30.01.2024, DVWG – Tag der Verkehrswissenschaft

M. Sc. Sven Hausigke | Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin

---



## 1. Motivation

*Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und **eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen.***

Koalitionsvertrag der Bundesregierung 2021 (-2025), S. 48



**MEHR  
FORTSCHRITT  
WAGEN**

**BÜNDNIS FÜR  
FREIHEIT, GERECHTIGKEIT  
UND NACHHALTIGKEIT**

[2]



## 2. Interpretation

- Nicht-kritische Reproduzenten
- BMDV/intraplan/trimode: bis 2051  
+13% Personenverkehr, Güterverkehr +54%



[3]

- Kritische Treiber der Verkehrswende
- Greenpeace/T&E/Prognos: bis 2050  
-7,5% Personenverkehr, Güterverkehr +20%



[4]



**Gesellschaftliche Spaltung**

## 3. Innovationsmöglichkeiten

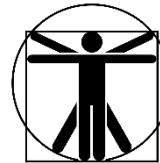
### Antriebswende

- Effizienz
- Fahrzeuggebunden



### Mobilitätswende

- Suffizienz und Konsistenz
- Nutzendengebunden



### Technische Innovation

- Wirtschaftliche, technische Rahmenbedingungen durch Bundesregierung
- Entscheidend für ländliche Mobilität, wichtig für umweltverträgliche, urbane Mobilität

### Soziologische Exnovation

- Steigende Nutzung der Wege im Rad-, Fuß- und ÖV
- nahräumlicher Infrastrukturen und Teledienstleistungen
- Wichtige Ergänzung für sozial gerechte Mobilität



## 3. Innovationsmöglichkeiten

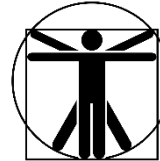
### Antriebswende

- Effizienz
- Fahrzeuggebunden



### Mobilitätswende

- Suffizienz und Konsistenz
- Nutzendengebunden



### Technische Innovation

- Wirtschaftliche, technische Rahmenbedingungen durch Bundesregierung
- Entscheidend für ländliche Mobilität, wichtig für umweltverträgliche, urbane Mobilität

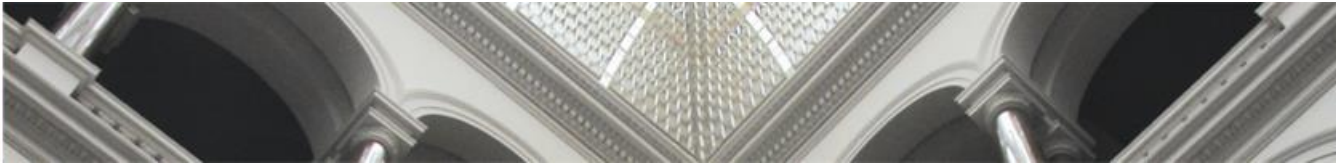
### Soziologische Exnovation

- Steigende Nutzung der Wege im Rad-, Fuß- und ÖV
- nahräumlicher Infrastrukturen und Teledienstleistungen
- Wichtige Ergänzung für sozial gerechte Mobilität

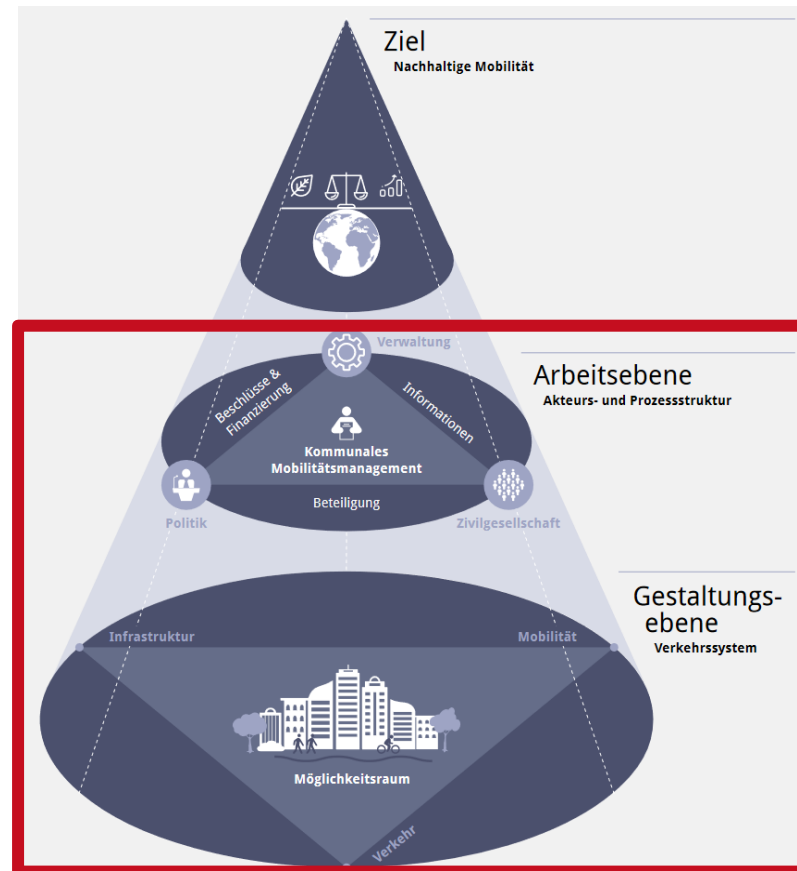


### Governance Innovation

- Change Agents der Verkehrswende
- Gestalten die Rahmenbedingungen für die Mobilitätswende

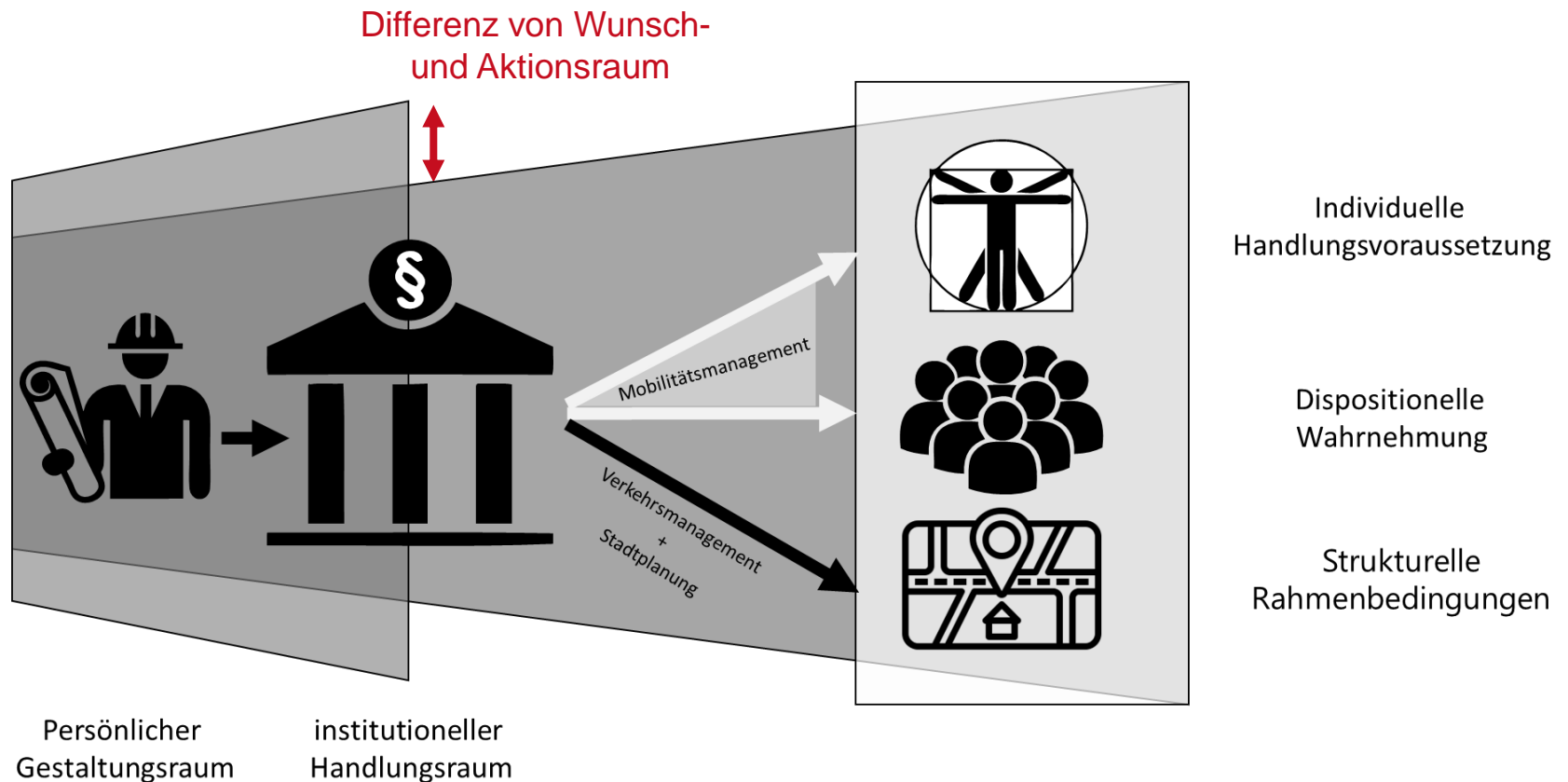


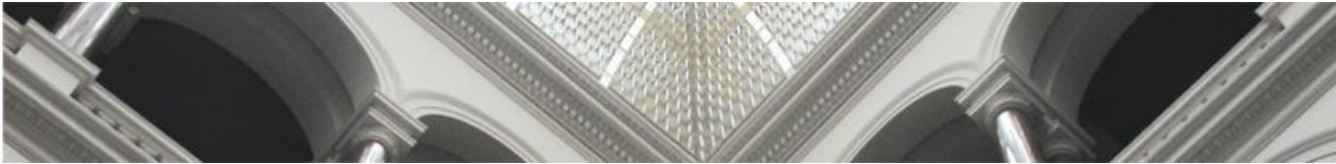
## 4. Grenzen zwischen Arbeits- und Gestaltungsebene



[8]

## 4. Grenzen zwischen Arbeits- und Gestaltungsebene





## 5. Grenzfaktoren: Policy

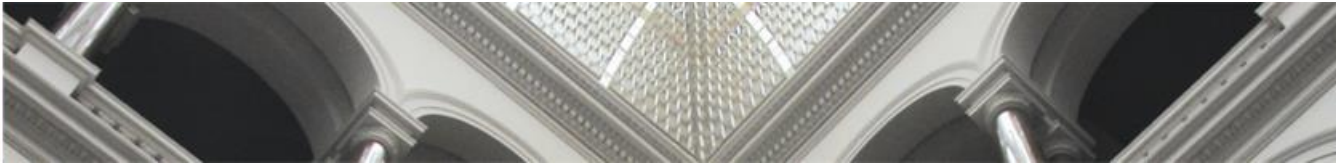
- Inhalte: Art der Problemlösung und Zielgestaltung
  - Politische Grundsatzbeschlüsse
  - Priorisierung politischer Beschlüsse durch Überbeauftragung notwendig
  - Politisch-ministerieller/-behördlicher Antagonismus vermeiden
  - Politisch-administrative Verzahnung
  - Organisationsführungsfähigkeiten
  - Zielorientierte Mobilitätsplanungsinstrumente
  - Transparente Politikberatung





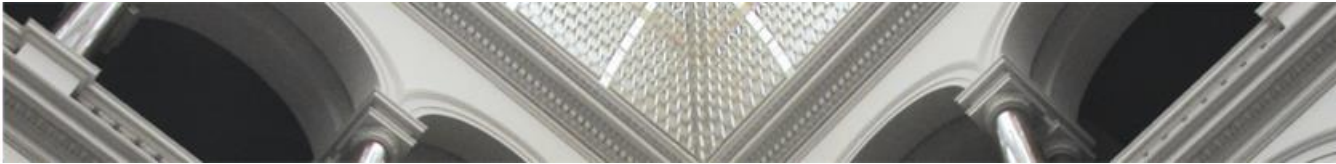
## 5. Grenzfaktoren: Polity

- Strukturen/Form: institutionelle Rahmenbedingungen
  - Gestaltungswilliges und -befähigtes Personal
  - Ausreichende und planbare Haushaltsmittel
  - Gesetzlicher Gestaltungsspielraum (StVO & StrG)
  - Verwaltungsvorschrift zu Mobilitätsgesetz
  - mobilitätsspezifische Ressortzuschnitte
  - (Ordnungs-)Gestaltungsfreiheit



## 5. Grenzfaktoren: Politics

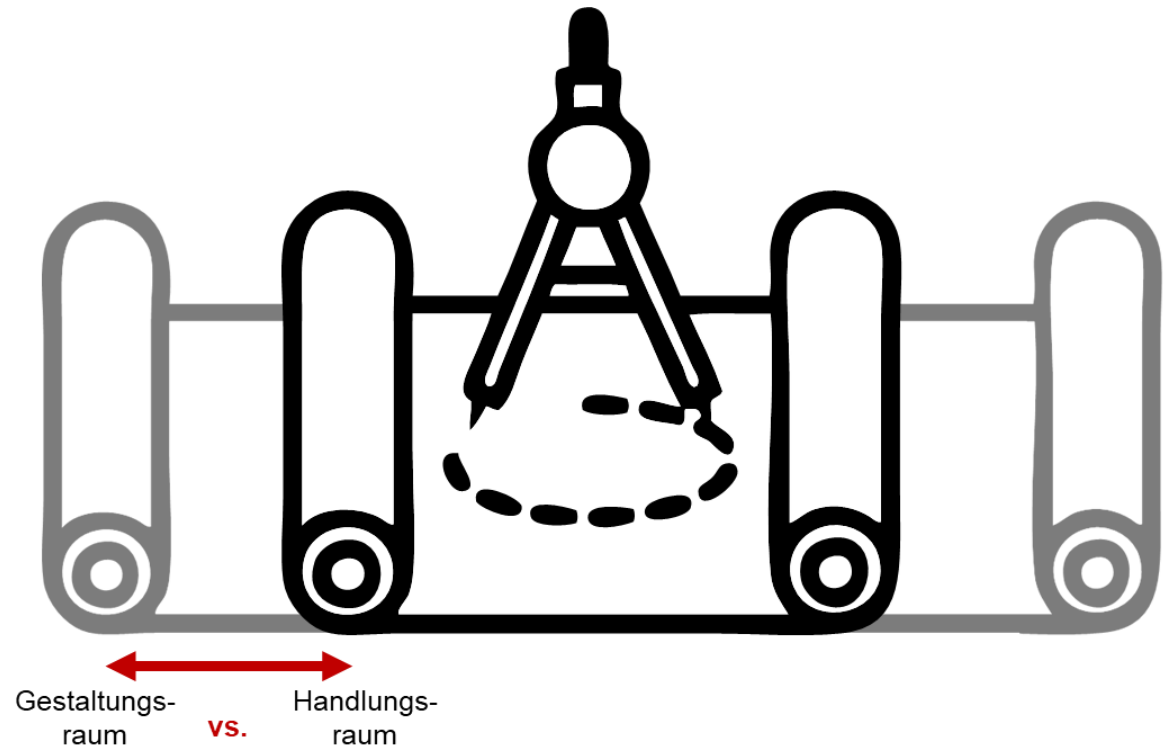
- Prozesse: politischer, konflikthafter (Willensbildungs-)Prozess
  - Ämterübergreifende Zusammenarbeit
  - Interkommunaler Wissenstransfer
  - Etablierte Informations- und Kommunikationsprozesse
  - Strukturierte Vorgehensweisen
  - Zentrale Entscheidungskompetenzen
  - Etablierung erprobter Vorgehensweisen
  - (Durchsetzungs-)Gestaltungsfreiheit

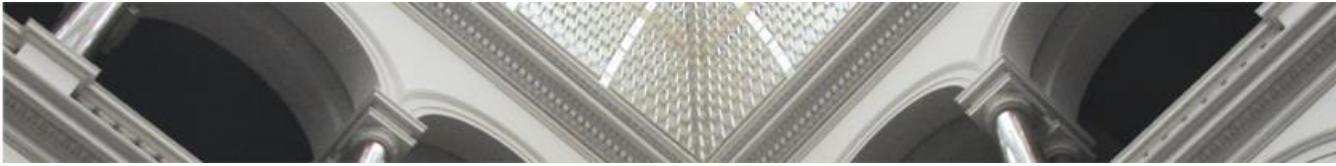


## 6. Fazit

*Individuelle,  
Organisatorische,  
institutionelle,  
politische,  
kommunikative,  
gesetzliche,  
finanzielle*

Grenzen der Verwaltung  
erkennen und zur Gestaltung  
von nachhaltiger Mobilität  
gesamtheitlich rekonfigurieren.





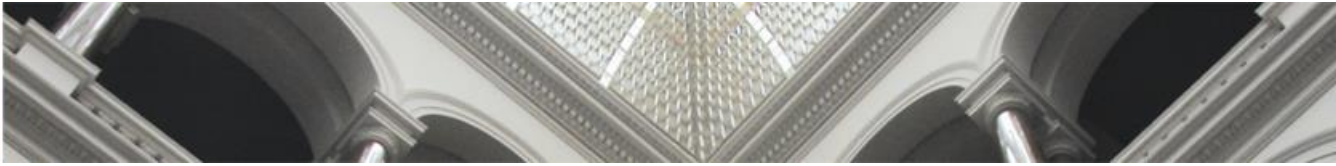
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Sven Hausigke  
M. Sc., Doktorand am  
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

[sven.hausigke@ivp.tu-berlin.de](mailto:sven.hausigke@ivp.tu-berlin.de)  
[hausigke@stratmo.de](mailto:hausigke@stratmo.de)





## Bildverweise

- 1: Eigene Darstellungen Rathaus Schwedt/Oder, Beteiligungsveranstaltung am Solonplatz / Kiezblock Komponistenviertel in Pankow
- 2: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>
- 3: <https://autobahngeschichte.org/2022/11/11/a-10-a-24-verkehrsfreigabe-as-neuruppin-dreieck-pankow/>
- 4: [https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2023/04/BPK\\_Foto-e1681810000538.png](https://www.ewi.uni-koeln.de/cms/wp-content/uploads/2023/04/BPK_Foto-e1681810000538.png)
- 5: <https://www.vectorstock.com/royalty-free-vector/car-speed-logo-vector-20985403>
- 6: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vitruvian\\_Man\\_Noun\\_project\\_6674.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vitruvian_Man_Noun_project_6674.svg)
- 7: <https://www.klipartz.com/en/sticker-png-yjvsg>
- 8: Hausigke, Sven; Buchmann, Lisa; Kruse, Carolin; Gerlach, Julia; Glock, Jan Peter; Porojkow, Iwan (2023): Leitfaden Mobilitätsberichterstattung. Ein Instrument zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. 2., überarbeitete Auflage. DOI: 10.26128/2023.64