

# Transportmanagement



Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Manfred Boltze

Technische Universität Darmstadt,  
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats  
dieser Zeitschrift

Liebe Leserinnen und Leser,

*Verkehrsmanagement* ist die Beeinflussung von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage durch ein Bündel von Maßnahmen mit dem Ziel, die positiven und negativen Wirkungen des Verkehrs insgesamt zu optimieren.

Das *Mobilitätsmanagement*, welches auf eine Beeinflussung der Ortsveränderungen von Personen zielt, ist der Nachfragebeeinflussung zuzuordnen und damit ein Teil des Verkehrsmanagements. Nicht zuletzt, weil wir feststellen mussten, dass wir das Verkehrsangebot an vielen Stellen nicht entsprechend der Nachfrage ausweiten können, haben wir uns seit nun schon mehreren Dekaden intensiv mit dem Mobilitätsmanagement befasst und eine große Anzahl an Handlungskonzepten hierzu entwickelt und auch erfolgreich umgesetzt. Die Maßnahmen reichen von der Beeinflussung der Flächennutzung bis hin zur Flexibilisierung und zeitlichen Staffelung von Arbeitszeiten, Neubürger-Informationen oder Fahrgemeinschaftsvermittlungen. Oftmals werden bereits ganze Maßnahmenpakete zielgruppenorientiert umgesetzt, wie beispielsweise beim betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Während wir so bereits viel für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Menschen tun, sind Ansätze zu einem *Transportmanagement*, das analog zum Mobilitätsmanagement auf die Beeinflussung der Ortsveränderungen von Gütern zielt, bisher rar. Und dies ist festzustellen, obwohl doch der Güterverkehr für unsere Verkehrssysteme eine oft entscheidende und limitierende Rolle spielt. Das Wachstum des Güterverkehrs war in der Vergangenheit sehr stark, und auch nach dem zeitweisen Einbruch durch die Wirtschaftskrise 2009 kommen wir nun offensichtlich wieder in dieses rasche Wachstum zurück. Güterverkehr sorgt bereits an vielen Stellen für Überlastungen. Dies gilt nicht nur für unsere Autobahnen und die zugehörigen Rastplätze, sondern auch die Städte und kleinere Ortschaften leiden erheblich unter den zunehmenden Transporten. Diese wehren sich gegen die Belastungen durch Lärm und Abgase bereits verbreitet mit Restriktionen wie Durchfahrverboten, Nachtfahrverboten oder Tempolimits für den Schwerverkehr. Während das berechnete Schutzinteresse der Bewohner bei solchen Maßnahmen sehr bewusst ist, fehlt es jedoch bisher in der Regel an einer angemessenen Abwägung mit den Interessen des Güterverkehrs und den dahinter stehenden Konzepten für Logistik und Produktion.

Dabei ist doch unstrittig, dass der Güterverkehr wesentliche Grundlage für den Wohlstand unserer Gesellschaft ist. Und eine hohe Qualität der verkehrlichen Anbindung ist ein sehr wichtiger

Standortfaktor. Um wirtschaftlichen Erfolg zu haben und um unseren Bedürfnissen als Kunden zu entsprechen, müssen die Unternehmen ein komplexes Netzwerk aus Lieferanten und Unterteilern, aus deutschlandweit, europaweit oder auch weltweit verteilten Produktionsstätten und Absatzmärkten beherrschen. Dafür werden heute in den Unternehmen der Produktion und Logistik komplexe Planungs- und Steuerungssysteme sowie Optimierungsalgorithmen eingesetzt. Entscheidungen für „Just in Time“-Konzepte mit minimierter Lagerhaltung, für den flexiblen Lkw als Transportmittel oder für den „Nachtsprung“ als vom Produktionsprozess her beste Transportzeit reflektieren aber bisher nur sehr selten die Belange des Verkehrs und der hiervon belasteten Menschen.

Es ist also festzustellen, dass bei Entscheidungen im Verkehr ebenso wie bei Entscheidungen in Produktion und Logistik bisher viel zu wenig die Belange der jeweils anderen Partner berücksichtigt werden. Dies liegt daran, dass wir über die Zusammenhänge noch zu wenig wissen und entsprechend noch zu wenig bewusst steuernd eingreifen können. Auch fehlen noch Methoden, um die Auswirkungen von Entscheidungen auf den jeweils anderen Bereich analysieren zu können. Und es fehlen teilweise noch die Instrumente, um Entscheidungen zu motivieren, die für das Gesamtsystem optimal sind. Sicher wird auch die Preisgestaltung eine wichtige Rolle spielen, um beispielsweise Verkehrsmittelwahl, Abfahrzeiten oder Routen für Transporte zu beeinflussen. Insgesamt sollte zu Veränderungen in Produktions- und Logistikprozessen motiviert werden, die letztlich Entlastungen im Verkehr und für die betroffenen Menschen mit sich bringen.

Dass dies nicht nur Utopie ist und wie nützlich derartige Abstimmungen von Produktion, Logistik und Verkehr für alle Beteiligten sein können, zeigt uns übrigens die Baubranche. Wer sich Konzepte zur Planung von Großbaustellen ansieht, wird leicht erkennen, dass hier verkehrliche Rahmenbedingungen nicht nur die Baustellenlogistik beeinflussen (z.B. definierte Zeitfenster für Anlieferungen), sondern ganz wesentlich auch das gewählte Produktionsverfahren mitbestimmen (z.B. Verwendung von Fertigteilen anstatt Betonieren vor Ort).

Wir sollten alle Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssituation nutzen. Deshalb dürfen wir im Verkehrsmanagement neben dem unverändert wichtigen Angebotsmanagement und Mobilitätsmanagement auch das Transportmanagement nicht vernachlässigen.

Ihr  
Manfred Boltze

