

Strategien der Verkehrsteilnehmer zur Lösung von Problemen im Verkehrsgeschehen

Kurzfassung der Diplomarbeit von Petra Schwed

Ziel der Diplomarbeit ist es, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei Problemen im Verkehrsgeschehen modellhaft darzustellen und festzustellen, welche Wahlmöglichkeiten dem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen. In einem nächsten Schritt ist zu recherchieren, welche Literatur es zu diesem Thema gibt und wo sich Forschungslücken auftun. Abschließend wird dargestellt, wie eine Erfassung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer bei Problemen im Verkehrsablauf durchgeführt werden kann.

Einwirkungen auf den Verkehrsteilnehmer

Die Annahme, daß ein Verkehrsteilnehmer objektive Entscheidungen trifft und damit immer die "vernünftigste" Lösung eines Problems wählt, entspricht nicht dem realen Verhalten. Es gibt verschiedene Randbedingungen persönlicher und allgemeiner Art, die auf den Verkehrsteilnehmer einwirken. Die allgemeinen Randbedingungen, die Art des Problems und die möglichen Strategien, beeinflussen den Verkehrsteilnehmer und bilden den äußeren Rahmen, in dem er eine Entscheidung fällen kann. Die allgemeinen Randbedingungen sind für jede Fahrt unterschiedlich. Die persönlichen Randbedingungen sind bei jedem Verkehrsteilnehmer unterschiedlich. Bei jeder Fahrt bestimmt der Fahrtzweck, der Informationsstand und die Individualität des Verkehrsteilnehmers die Verhaltensweise beim Erkennen eines Problems im Verkehrsablauf. Diese Randbedingungen zusammen bestimmen das Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers bei jeder Fahrt neu.

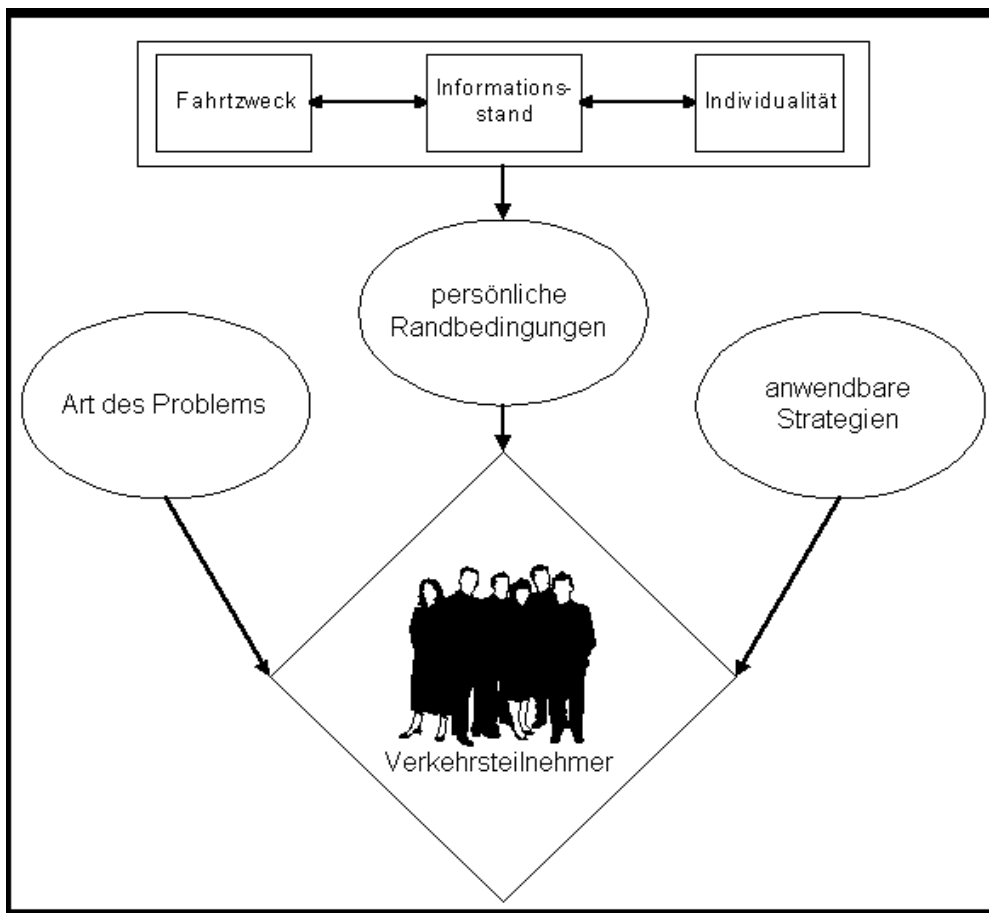


Abbildung 1: Randbedingungen, die eine Entscheidung des Verkehrsteilnehmers bedingen und beeinflussen

Nachstehend wird auf die allgemeinen und persönlichen Randbedingungen eingegangen.

Die allgemeinen Randbedingungen

Es werden die allgemeinen Randbedingungen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dargestellt. In der Mitte der Abbildungen 2 und 3 sind die Probleme dargestellt, die zu den Strategien oben und unten im Bild in Beziehung gesetzt werden.

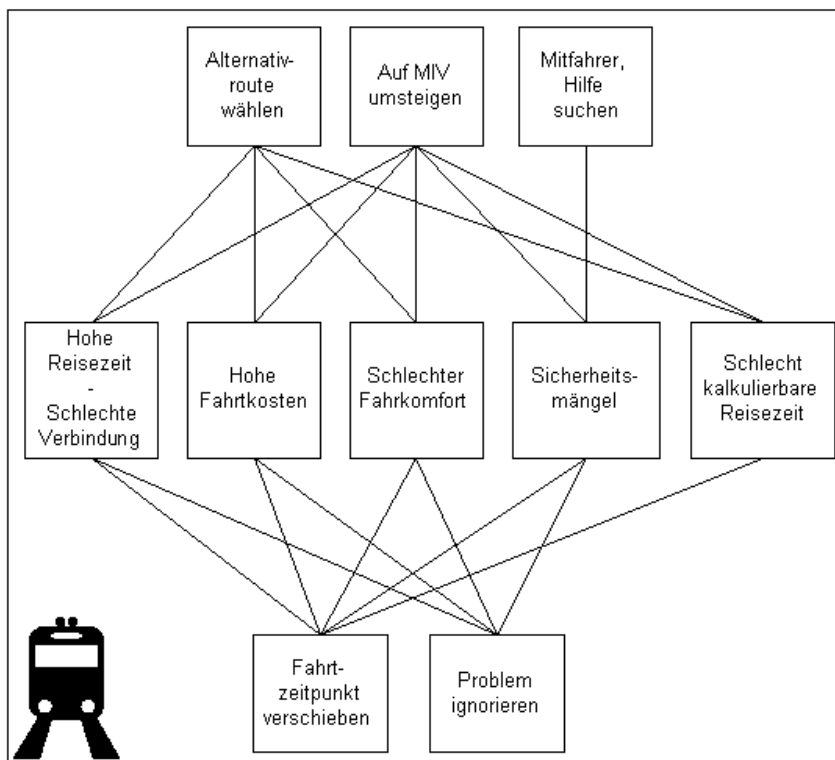


Abbildung 2: Die Probleme und Mängel im Verkehrsablauf des ÖV

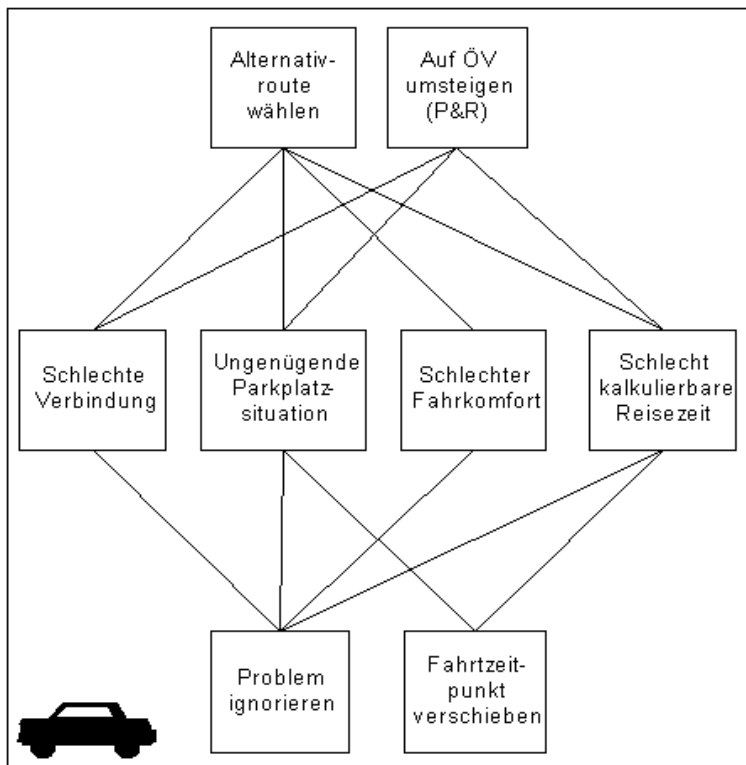


Abbildung 3: Die Probleme und Mängel im Verkehrsablauf des MIV

Die persönlichen Randbedingungen

Ein schlechter Informationsstand über die Route führt dazu, daß bei auftretenden Problemen nicht alle Strategien zur Verfügung stehen. Zum Beispiel kann man nur dann den Fahrtzeitpunkt im ÖV verschieben, wenn man die anderen Abfahrtszeiten der gewünschten Linie kennt. In diesem Bereich kann die Verkehrstelematik helfen, ein Informationsdefizit auszugleichen. Der Fahrtzweck und die Individualität des Verkehrsteilnehmers führt ebenfalls dazu, daß bestimmte Probleme oder Strategien gar nicht relevant oder nicht wahrgenommen werden. Allerdings ist eine eindeutige Aussage über das Verhalten des Verkehrsteilnehmers in bestimmten Situationen aufgrund mangelnder Forschungsergebnisse nicht möglich. Es konnte allerdings eine Einschätzung vorgenommen werden, wieviel Prozent der Fahrten auf unbekanntem Routen erfolgen, bei denen man statische Informationen (z.B. Streckenlänge und Routenplanung) über die Fahrtstrecke benötigt. Aktuelle Informationen, wie Behinderungen oder Störungen im Verkehrsablauf werden auch auf bekannten Routen benötigt.

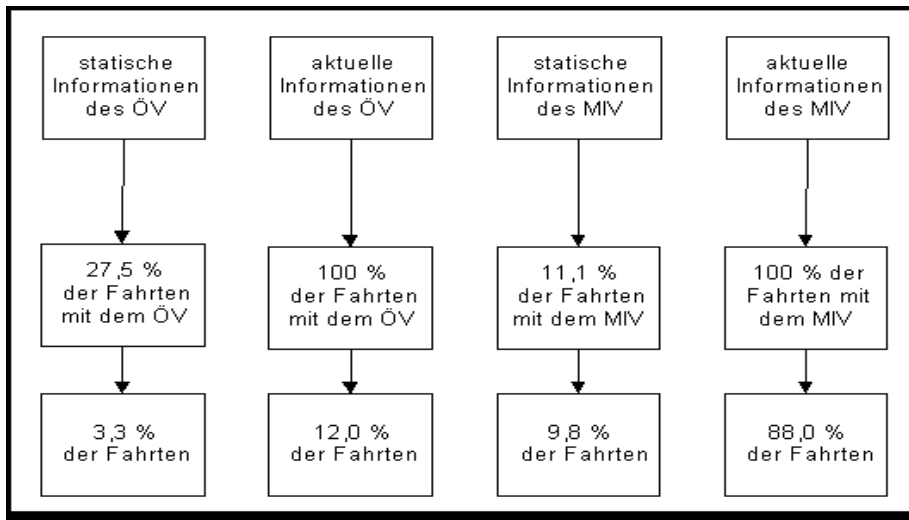


Abbildung 4: Einschätzung des Informationsbedarfs der Fahrten

Empfohlene Erhebung des Verkehrsverhaltens

Um das Verhalten des Verkehrsteilnehmers bei Problemen im Verkehrsablauf einschätzen zu können, ist eine Kombination aus einer ersten Querschnittbefragung und einer folgenden Längsschnittbefragung sinnvoll. Die Querschnittbefragung soll die Meinung des Befragten zu bestimmten Themen wie neue Medien oder ÖV erfassen und klären, zu welcher relevanten technischen Infrastruktur der Befragte Zugang hat (z.B. Internetanschluß im Büro oder Zuhause, Pkw-Verfügbarkeit). Zusätzlich muß die Bereitschaft bestehen, an einer Langzeitstudie teilzunehmen. Diese Langzeitstudie sollte eine Art Tagebuchaufzeichnung sein, bei der alle Randbedingungen der durchgeführten Fahrten erfaßt werden. Diese Studie würde helfen, die Forschungslücken des Verhaltens der Verkehrsteilnehmers zu füllen.

Zusammenfassung und Ausblick

Folgende Ergebnisse konnten in dieser Arbeit erzielt werden: Die Einflüsse, die eine Entscheidung des Verkehrsteilnehmers im Verkehrsablauf steuern, können strukturiert werden und bieten eine Grundlage für weiterführende Studien. Die Einschätzungen über die Nutzung von Verkehrstelematikprodukten zeigt, daß nur für jede zehnte durchgeführte Fahrt, statische Informationen vor Antritt benötigt werden und daß fast alle diese Fahrten von vornherein planbar sind. Die statischen Informationen werden bei einem Anteil von 13,1 % der Wege auch während der Fahrt benötigt, um eine Strategie wählen zu können. Die aktuellen Informationen werden bei jeder Fahrt während der Durchführung benötigt.

Eine weitere Befassung mit diesem Thema ist wünschenswert, da diese Arbeit mehr Fragen aufwirft als sie beantwortet. Es wird empfohlen, eine weitergehende Studie auf interdisziplinärer Ebene (z.B. zusammen mit Soziologen) anzusiedeln, um die persönlichen Verhaltensstrukturen besser erfassen und verstehen zu können. Ein weiterführende Bearbeitung mit einer Befragung nach dem dargestellten Muster, würde dazu führen, daß das Verhalten des Verkehrsteilnehmer umfassend beschrieben werden kann. Diese neue Datengrundlage kann bei neuen Projekten hilfreich sein.