

STRATEGISCHE ANSÄTZE DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS

Deutschland und Europa





Melanie Schade

ist Diplom-Geographin und Projektleiterin im Referat Digitale Stadt, Risikoversorge und Verkehr im BBSR. Sie betreut den National Focal Point (NFP) Mobilitätsmanagement und Projekte zur aktiven Mobilität und Mobilität in ländlichen Räumen.
melanie.schade@bbr.bund.de

Als Mitglied der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) gehört Deutschland zu einem Netzwerk von europäischen Ländern, deren Regierungen sich mit Mobilitätsmanagement befassen. Die EPOMM koordiniert und fördert Mobilitätsmanagement auf europäischer Ebene und ist eine Plattform, die dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedsländern dient.

Die EPOMM definiert Mobilitätsmanagement wie folgt: „Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzungs-Nachfrage, und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf ‚sanften‘ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. ‚Sanfte‘ Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von ‚harten‘ Infrastruktur-Maßnahmen im urbanen Bereich (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen und Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu ‚harten‘ Infrastruktur-Maßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen“ (EPOMM 2009: 3).

Laut der strategischen Vision der EPOMM soll Mobilitätsmanagement ein integriertes Element der nationalen Mobilitäts- und Verkehrsstrategien sein, das auf der europäischen Ebene und in Städten und Regionen gefördert wird (EPOMM 2018: 7). Der Austausch unter den EPOMM-Mitgliedsländern unterstreicht, dass es viele verschiedene Ansätze zum Mobilitätsmanagement auf den jeweils nationalen Ebenen gibt. Um diese zu sammeln und die strategischen nationalen Ansätze zu vergleichen, veröffentlichte die EPOMM im Mai 2018 das „Mobility Management Strategy Book – Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe“. Das Buch stellt Strategien zum Mobilitätsmanagement aus elf EPOMM-Mitgliedsländern vor. Es geht auf bewährte Konzepte zum Mobilitätsmanagement ein, die als Inspiration dienen. Da Konzepte aufgrund der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Mitgliedsländern nicht einfach von einem europäischen Land auf ein anderes übertragen werden können, umreißt das Buch zunächst zu jedem Land die Rahmenbedingungen. Auf diese Weise können Leser besser beurteilen, ob und wie sich die vorgestellten Maßnahmen auch in ihrem Land umsetzen lassen.

Strategische Ansätze zur Förderung des Mobilitätsmanagements

Die nationalen Klima- und Umweltschutzziele beeinflussen die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in allen EPOMM-Mitgliedsländern. Die Ansätze des Mobilitätsmanagements sind sehr unterschiedlich und werden mithilfe von nachhaltigen Mobilitätsplänen, nationalen Gesetzen, steuerlichen Anreizen, Koordination und Beratung, Instrumenten aus der Stadtplanung und zielgerichteten Förderprogrammen umgesetzt.

Nationale Strategien für nachhaltige städtische Mobilitätspläne (SUMP)

Die drei belgischen Regionen Brüssel, Wallonien und Flandern haben jeweils eigene Mobilitätsmanagementstrategien. Ein Thema, das alle verbindet, sind nachhaltige Stadtmobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans; kurz SUMP). Sie lassen sich mit deutschen Verkehrsentwicklungsplänen vergleichen und werden in den belgischen Regionen seit mehr als zwei Jahrzehnten umgesetzt. Brüssel hat einen regionalen SUMP, der alle zehn Jahre überarbeitet wird. Die 19 Gemeinden in Brüssel haben wiederum lokale SUMP, die alle zwölf Jahre überarbeitet werden.

Die jeweiligen SUMP unterscheiden sich in ihren Schwerpunkten. Der Fokus der nunmehr dritten Überarbeitung des regionalen Brüsseler SUMP liegt auf dem effizienten und innovativen städtischen Güterverkehr. Seine Förderung soll die negativen Einflüsse auf die Umwelt begrenzen, ohne den wirtschaftlichen Nutzen in der Region Brüssel zu beeinträchtigen. Um dieses Ziel zu erreichen, enthält der SUMP 36 Maßnahmen. Dazu gehören eine Mautgebühr für LKWs, Anlieferungen außerhalb der Stoßzeiten, Fahrradkuriere und der Transport von Baumaterialien und losen Gütern auf Wasserwegen. Diese Maßnahmen optimieren und reduzieren den Güterverkehr in der Stadt, verlagern ihn soweit wie möglich auf Wasserwege und die Bahn und begünstigen umweltfreundliche Fahrzeuge für den Lieferverkehr in der „letzten Meile“. Um die geplanten Maßnahmen umzusetzen, kooperiert die Region Brüssel mit lokalen und innovativen Logistikunternehmen und bindet Projekte ein, die die EU fördert (EPOMM 2018: 41).

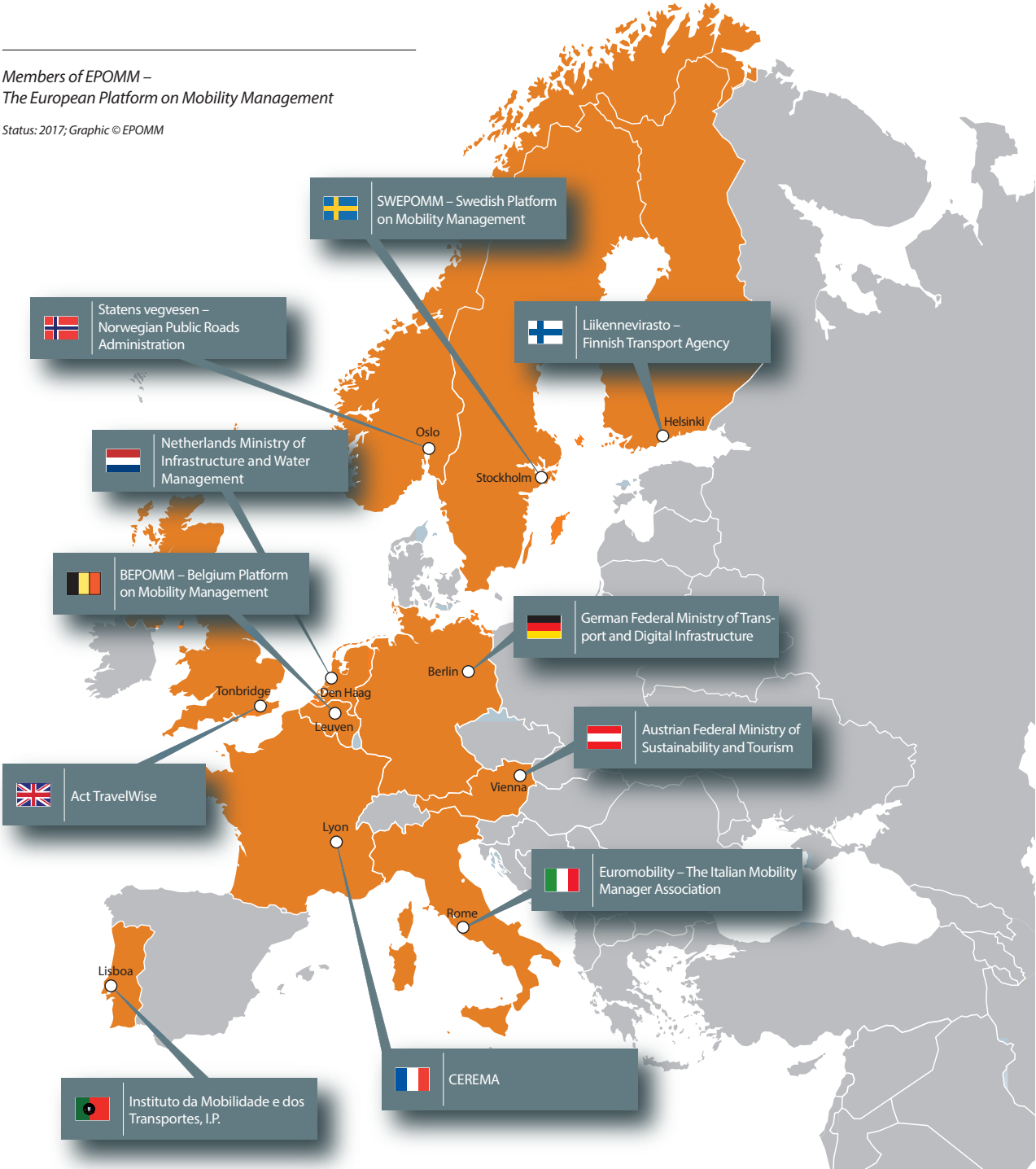
Auch Italien verfolgt einen Ansatz, der unter bestimmten Voraussetzungen Pläne zum Mobilitätsmanagement fordert. Die Regierung bezuschusst Städte mit mehr als 100.000

1

Mitglieder der EPOMM, Stand 2017

Members of EPOMM –
The European Platform on Mobility Management

Status: 2017; Graphic © EPOMM



Quelle: EPOMM

Einwohnern, die Mobilitätspläne („Urban Mobility Plans“) erstellen. Zusätzlich gibt es Vorschriften für das betriebliche Mobilitätsmanagement: Öffentliche und private Unternehmen mit mehr als 300 Mitarbeitern sind verpflichtet, einen Mobilitätsmanager einzustellen. Dieser berät Mitarbeiter, wie sie ohne den eigenen PKW zur Arbeit gelangen. Ansprechpartner und Koordinator für die Mobilitätsmanager der einzelnen Betriebe ist ein Mobilitätsmanager auf der städtischen Ebene. Dieser organisiert Fortbildungen für die betrieblichen Mobilitätsmanager innerhalb des jeweiligen Stadtgebietes. Zusätzlich können die Betriebe technische Unterstützung anfordern, um betriebliche Mobilitätsmanagementpläne zu erstellen (EPOMM 2018: 78 f.).

Nationale Gesetzgebungen

Das wohl stärkste Instrument ist die Verankerung des Mobilitätsmanagements in Gesetzen. Frankreich verankert Ziele des Mobilitätsmanagements bereits seit vielen Jahren in Richtlinien und schließlich im Gesetz, dem Verkehrsgesetzbuch „Code de Transports“. Bereits 1982 wurden SUMP gesetzlich eingebettet. Seit 1996, durch das Gesetz für Luft und Energieschutz, sind SUMP für städtische Gebiete mit mehr als 100.000 Einwohnern verpflichtend. Mittlerweile gibt es in Frankreich bereits 133 SUMP in Ballungsgebieten, die insgesamt 55 Prozent der Bevölkerung Frankreichs abdecken.

Seit 2000 sind Betriebe in Ballungsgebieten zudem dazu verpflichtet, Instrumente des betrieblichen Mobilitätsmanagements einzusetzen. Dazu gehört zum Beispiel eine Beratung über alternative Verkehrsmittel. Seit 2015 müssen Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten, die in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern angesiedelt sind, gar Pläne zum betrieblichen Mobilitätsmanagement erstellen (EPOMM 2018: 61).

Darüber hinaus wurden in Frankreich vor wenigen Jahren steuerliche Anreize und eine Kilometerpauschale für Radfahrer eingeführt. Zwischen 2014 und 2015 nahmen 18 verschieden große Unternehmen an einem entsprechenden Pilotprojekt teil. Die Kilometerpauschale führte nach ein paar Monaten zu einem Anstieg des Radfahrens um 25 Prozent und nach einem Jahr um ganze 125 Prozent sodass der Modalanteil des Radverkehrs von 4 auf 9 Prozent anstieg. Außerdem erhöhte das Radfahren die körperliche Aktivität von 80 Prozent der Teilnehmenden. Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wurde die Kilometerpauschale für Radfahrer auf alle Unternehmen ausgeweitet. Die Pauschale kann auf freiwilliger Basis angeboten werden und beträgt 25 Cent pro Kilometer. Die Steuerbefreiung ist auf 200 Euro pro Arbeitnehmer und Jahr beschränkt (EPOMM 2018: 63).

Koordination und Beratung auf nationaler Ebene

In Finnland ist Mobilitätsmanagement seit 2010 Aufgabe der nationalen Ebene. Das Ministerium für Verkehr und Kommunikation steuert zusammen mit der finnischen Transportagentur den nationalen Koordinationsprozess, um Wissen



Foto: Melanie Schade 2018

Bahnhof in Helsinki

und gute Beispiele zum Mobilitätsmanagement zu verbinden. Zunächst setzte Finnland wie viele andere Länder auf das Mobilitätsmanagement, um die Umwelt zu schützen. In den vergangenen Jahren lag der Fokus zusätzlich auch auf der öffentlichen Gesundheit. Auf lokaler Ebene setzen Akteure wie Gemeinden, regionale Verkehrsunternehmen und Nichtregierungsorganisationen das Mobilitätsmanagement um.

Seit 2012 subventioniert die Regierung Finnlands Mobilitätsmanagement auf lokaler Ebene. Es handelt sich damit um einen Top-down-Ansatz. Gemäß der dazugehörigen Gesetzgebung dürfen die national bereitgestellten Gelder für Marketing, Information und Entwicklung von Diensten eingesetzt werden, die eine Verkehrsverlagerung hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln unterstützen. Durch die Förderung ließ sich Mobilitätsmanagement flächendeckend, auch in kleineren Gemeinden, umsetzen. Insgesamt werden in Finnland in 65 Gemeinden Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement subventioniert. Dazu gehören Strategien zum nachhaltigen Mobilitätsmanagement, Fußgänger- und Fahrradstrategien, die Vermarktung des öffentlichen Verkehrs, die Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen und das betriebliche Mobilitätsmanagement (EPOMM 2018: 51 ff.).

Partnerschaften im Mobilitätsmanagement

Das österreichische Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus hat Klima- und Nachhaltigkeitsstrategien entwickelt. Teil davon ist das nationale Programm für Mobilitätsmanagement – klimaaktiv mobil. Es baut auf die Zusammenarbeit der Bundesebene, Bundesländer, Gemeinden und Unternehmen. Im Jahr 2004 startete das Programm mit zielgruppenspezifischem betrieblichem Mobilitätsmanagement. Seit 2007 stellt es auch finanzielle Unterstützung bereit (EPOMM 2018: 23 f.).

Klimaaktiv mobil setzt einen nationalen Rahmen, um bestimmte Zielgruppen dabei zu unterstützen, den CO₂-Ausstoß für den Verkehrsbereich zu reduzieren. Das Programm stützt sich auf fünf Säulen (vgl. Abb. 2): Beratungs- und Förderprogramme, Programme zur Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung sowie Auszeichnung für Betriebe, Gemeinden und Verbände.

Im Jahr 2005 gab es im österreichischen Programm klimaaktiv mobil 20 Projekte. Innerhalb von zwölf Jahren stieg die Zahl auf 11.600. Zu den umgesetzten Projekten gehört die Umstellung auf alternative Fahrzeuge – beispielsweise wurden 23.800 Elektrofahrzeuge (z. B. E-Fahrräder und Elektroroller) gefördert und 2.600 Ladestationen für die E-Mobilität gebaut. Außerdem wurde der Radverkehr in allen Ländern

2

Die fünf Säulen von klimaaktiv mobil



Die fünf klimaaktiv mobil Säulen



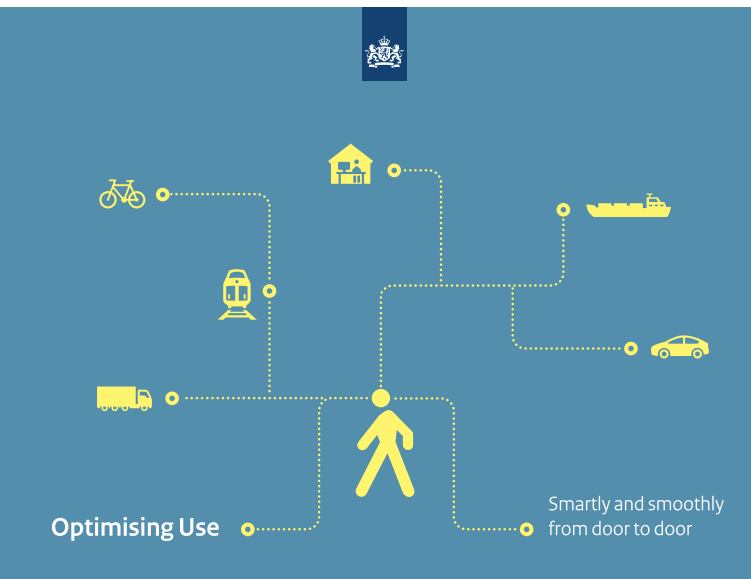
Quelle: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus Österreich; klimaaktivmobil.at

und Großstädten großflächig unterstützt, unter anderem durch die Ausweitung der Fahrradinfrastruktur (zum Beispiel Fahrradparkplätze oder Radwege) (EPOMM 2018: 29 f.).

In den Niederlanden gab es bis 2018 ein nationales Programm, das den Nutzen von Verkehrsmitteln optimieren sollte – das Optimising-Use-Programm. Kern des Programms war eine innovative Kollaboration zwischen dem Staat, zwölf Regionen, und lokalen Unternehmen, die im Jahr 2011 ins Leben gerufen wurde. Das Programm setzte klare und konkrete Ziele: Der tägliche Verkehrsstau während der Stoßzeiten sollte sich um 20 Prozent reduzieren und die Fahrzeiten während den Stoßzeiten um 10 Prozent verkürzen. Regionale Regierungen, Unternehmen und der Staat arbeiteten eng zusammen, um die zwölf Regionen der Niederlande besser erreichbar zu machen. Der Staat finanzierte das Programm zu 50 Prozent Er gab die Maßnahmen im Programm aber nicht vor. Vielmehr setzten lokale Regierungen und Unternehmen die Maßnahmen in enger Zusammenarbeit um. Für jede Region identifizierten sie die Barrieren der Erreichbarkeit, um angepasste Lösungen zu finden, die auf die jeweilige lokale Situation abgestimmt war. Diese Lösungen wurden in drei Kategorien eingeteilt: Maßnahmen zu Angebot, Nachfrage und dynamischem Verkehrsmanagement (Intelligent Transport System, ITS) (EPOMM 2018: 116). Zu den Maßnahmen zu Angebot und Nachfrage gehört zum Beispiel, den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern (durch den Bau von

3

Optimising-Use-Programm in den Niederlanden



Quelle: Ministry of Infrastructure and Water Management (Netherlands) 2018

Fahrradparkplätzen in der Nähe von Haltestellen und die Entwicklung von multimodalen Informationsdiensten, um die Reiseplanung zu erleichtern), die Straßeninfrastruktur zu verbessern sowie neue Mitfahrer- und Park-and-Ride-Parkplätze zu schaffen. Zu den Maßnahmen im dynamischen Verkehrsmanagement zählt es wiederum, Ampelschaltungen zu optimieren.

Am Anfang jeder Maßnahme analysierten die lokalen Regierungen und Unternehmen die Verhaltensmuster der jeweiligen Zielgruppen. Auf diese Weise ließen sich maßgeschneiderte Maßnahmen entwickeln. Die anfängliche Verhaltensanalyse gilt als ein Erfolgsfaktor. Als ebenfalls positiv wurde die Zusammenarbeit von Staat, Regionen und Unternehmen bewertet (EPOMM 2018: 122 f.).

In Schweden beschäftigt sich das Netzwerk „Mobility management in land use planning“ mit der Rolle, die das Mobilitätsmanagement in der Landnutzungsplanung hat. Das Netzwerk will andere Städte inspirieren, neue Ansätze auszutesten, und die Ergebnisse auswerten (EPOMM 2018: 105). In schwedischen Ansätzen geht es für viele Gemeinden und lokale Behörden zum Beispiel darum, das Mobilitätsmanagement mit einer flexiblen Handhabung ihrer jeweiligen Stellplatzverordnungen zu kombinieren. Die flexiblen Stan-

dards ermöglichen es Gemeinden, weniger Stellplätze für neue Bauvorhaben zuzulassen. Die Anzahl der bereitgestellten Parkplätze kann aufgrund verschiedener Gegebenheiten variieren. Einfluss nehmen die Lage des Bauvorhabens, die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs oder die Zielgruppe. Eine flexible Handhabung der Stellplatzverordnung wurde in Gebieten getestet, in denen die Menschen zwischen Carsharing, öffentlichem Verkehr und Fahrradparkplätzen wählen konnten (EPOMM 2018: 107).

Mobilitätsmanagement lässt sich somit als Verhandlungsgegenstand zwischen Gemeinden und Bauträgern nutzen, um die Ziele der Gemeinden in Bauform und Stadtstruktur zu erreichen. Gemeinden verhandeln mit Bauträgern, dass sie Mobilitätsmanagementpläne erstellen, wenn es um die detaillierte Planung von Bauvorhaben geht. Diese Art von Verhandlungen führt oft zu Win-win-Situationen. Sie befähigt die Bauträger dazu, dichter zu bauen und weniger Parkplätze anbieten zu müssen – verpflichtet sie aber dazu, Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement umzusetzen. Für Anwohner heißt das günstigerer Wohnraum und vielfältigere Mobilitätsangebote. Für Städte bedeutet dies wiederum eine dichtere Bebauung, womit sie den öffentlichen Verkehr kostengünstiger anbieten können (EPOMM 2018: 108).

Die in Mobilitätsmanagementplänen schwedischer Städte und Gemeinden festgehaltenen Maßnahmen zielen beispielsweise darauf ab, dass Autos nur auf kostenpflichtigen Parkplätzen abgestellt werden dürfen und nicht auf Privatgeländen. Parkplätze werden am Rande von Quartieren eingerichtet, in ungefähr gleicher Entfernung wie die nächste Bushaltestelle. Auch hier können Bauträger die Zahl der angebotenen Parkplätze reduzieren, indem Fahrgemeinschaften gefördert werden. Ein konkretes Beispiel ist aus Malmö: Hier gibt die Stellplatzverordnung vor, dass ein Parkplatz pro Wohnung bereitgestellt wird. Bauträgern wurde angeboten, diesen Standard auf 0,7 Parkplätze pro Wohnung zu reduzieren. Um den niedrigeren Bedarf flächendeckend zu erreichen, mussten sie im Quartier Maßnahmen wie den Bau hochwertiger Stellplätze für Fahrräder und die Förderung von Fahrgemeinschaften umsetzen (EPOMM 2018: 110).

Zielgerichtete Förderprogramme

Zielgerichtete Förderprogramme können das Mobilitätsmanagement ebenfalls unterstützen. In Deutschland gibt es mehrere solcher Förderprogramme. Zum einen hat der Nationale Radverkehrsplan 2020 das Ziel, den Radverkehr in Deutschland attraktiver und sicherer zu machen. Er umfasst neun Handlungsfelder: Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahr-

radtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung, Qualitäten schaffen und sichern. Diese Handlungsfelder zeigen sowohl die Handlungserfordernisse im Radverkehr als auch konkrete Schritte und Maßnahmen innerhalb der Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen auf (EPOMM 2018: 71).

Für die Förderung innovativer und nicht investiver Projekte stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jährlich 3,2 Mio. Euro bereit. Zu den bislang geförderten Projekten gehören Informations- und Kommunikationskampagnen, Wettbewerbe (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“), Forschungsvorhaben (z. B. Fahrradmobilität an großen Industriestandorten) und Kampagnen zur Radverkehrssicherheit. Das BMVI unterstützt zudem das Fahrradportal, das Informationen zum Fahrradverkehr in Deutschland bereitstellt (wie z. B. zur Fahrradakademie, die seit 2007 Fortbildungen, Konferenzen, Workshops und E-Learning zu Themen der Radverkehrsförderung bietet), die Förderfibel, die über aktuelle Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr informiert (BMVI o. J. a) und den Deutschen Fahrradpreis (BMVI o. J. b), der gute Beispiele bei Entscheidungsträgern und Fachleuten bekannt machen soll (BMVI 2012).

Ein weiteres Förderprogramm des Bundes heißt „Saubere Luft“ (BMVI 2019). Die Bundesregierung investiert eine Milliarde Euro in ein Maßnahmenpaket für bessere Luft in Städten. In diesem Zusammenhang unterstützt sie auch Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement. Dazu gehören der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Digitalisierung von Verkehrssystemen sowie die Förderung von Radschnellwegen (EPOMM 2018: 71).

Unter dem Dach von BMVI und BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) gibt es zudem ein eigenes Förderprogramm für betriebliches Mobilitätsmanagement: Mobil Gewinnt (BMVI/BMU 2019). Es fördert Erstberatungen an Betriebe und Einrichtungen und lobte einen Wettbewerb aus, für den öffentliche und private Unternehmen Konzepte für betriebliches Mobilitätsmanagement einreichen konnten. Von 54 eingereichten Mobilitätskonzepten wurden 26 ausgezeichnet. Zusätzlich fördert der Bund über dieses Programm Aktivitäten wie Fach- und Netzwerkkonferenzen sowie Öffentlichkeitsarbeit (EPOMM 2018: 72).

In den neun größten norwegischen Ballungsgebieten soll die Anzahl der PKWs trotz des prognostizierten Bevölkerungswachstums künftig nicht weiter steigen. Besonders stark soll die Bevölkerung in den vier größten Ballungsge-

bieten Oslo, Bergen, Trondheim und Stavanger wachsen: um 30 bis 40 Prozent zwischen 2012 und 2040. Um die Bedarfe, die mit dem vorhergesagten Bevölkerungswachstum einhergehen, aufzufangen, fördert Norwegen daher Fußgänger und Radfahrer. Seit 2013 haben Staat und Ballungsgebiete die Vereinbarung „Comprehensive Urban Environmental Agreement“ (UEA) geschlossen. Sie ist bindend und dient dazu, die oben genannten Ziele zu erreichen. Die UEA enthält unter anderem Maßnahmen in der Landnutzungs- und Stadtplanung, um den grundsätzlichen Bedarf an Verkehr zu reduzieren. Dazu gehören zum Beispiel eine dichtere Bebauung oder die Reduzierung der Parkplätze. Diese Maßnahmen dienen dazu, den Anteil der Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Die Vereinbarung mit den Ballungsgebieten wird neun Jahre lang (2014–2023) über den Nationalen Verkehrsplan mit rund 3 Milliarden Euro finanziert (EPOMM 2018: 86 ff.).

Wie in den anderen Ländern hängen auch in Portugal viele nationale Strategien zum Mobilitätsmanagement eng mit dem nationalen Klimaschutzplan zusammen. Eine der Strategien ist es, die U-Bahnen in den Metropolen Lissabon und Porto zu erweitern. Das U-Bike-Projekt fördert die Nutzung von Fahrrädern in Stadtgebieten, indem es insbesondere Bildungseinrichtungen sowie deren Schülern und Studenten pro Semester oder Schuljahr Fahrräder anbietet. Eine national flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird mit 1.200 normalen und elf Schnellladestationen ausgebaut – jede Gemeinde soll mindestens zwei Ladestationen haben. Des Weiteren fördert der Staat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Steuerbegünstigungen (EPOMM 2018: 98 f.).

Im April 2017 hat Großbritannien eine nationale Strategie für Radfahrer und Fußgänger veröffentlicht. Diese „Cycling and Walking Investment Strategy“ fördert die aktive Mobilität, enthält rechtlich bindende Ziele, einen Fünf-Jahres-Plan und stellt finanzielle Mittel zur Umsetzung bereit. Langfristiges Ziel ist es, das Fahrradfahren und Zufußgehen bis 2040 für kürzere Wegstrecken zur Norm zu machen. Ziele sind zum Beispiel eine Verdoppelung der Radfahrer. Um dieses Ziel zu erreichen, investiert der Staat in Fahrradstationen an Bahnstationen in ganz England, die verbessertes Fahrradparken, Leihfahrräder, Werkzeuge und Luftpumpen bereitstellen. Zusätzlich soll der Anteil der zu Fuß gehenden Schüler zwischen fünf und zehn Jahren von 49 Prozent in 2014 auf 55 Prozent im Jahr 2025 steigen. Auf der Gemeindeebene sollen lokale Infrastrukturpläne umgesetzt werden, die das Zufußgehen und Radfahren fördern. Der britische Staat unterstützt Maßnahmen zur Mobilität auf lokaler Ebene bereits seit vielen Jahren finanziell (EPOMM 2018: 126 f.).

Ergebnisse

Die nationalen Strategien der EPOMM-Mitgliedsländer sind sehr verschieden. Einige Länder haben die Entwicklung von betrieblichen Mobilitätsmanagementplänen oder SUMP's gesetzlich verankert. Andere Länder fördern Partnerschaften zwischen dem Staat, Gemeinden und Unternehmen. Wiederrum andere Länder bauen auf nationale Förderprogramme, um das Mobilitätsmanagement zu fördern.

Obwohl es unterschiedliche Ansätze gibt, lassen sich einige Trends feststellen: Partnerschaften zwischen Staat, Gemeinden und Unternehmen sind sehr wichtig, um die Ziele des Mobilitätsmanagements zu erreichen. Die Verkehrspolitik befindet sich im Umbruch und die Digitalisierung gewinnt an Bedeutung. Viele der nationalen Beispiele beziehen sich auf Städte oder städtische Regionen sowie Maßnahmen im Personenverkehr. An Bedeutung gewinnt das Mobilitäts-

management aber auch im Bereich des städtischen Güterverkehrs und der umweltverträglichen Logistik in der Stadt. Die meisten europäischen Länder stehen außerdem vor der Herausforderung, finanziell nachhaltigen öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten bereitzustellen. Es braucht neue und innovative Mobilitätslösungen, um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in diesen Gebieten anzubieten.

Im europäischen Vergleich befindet sich Deutschland in guter Gesellschaft. Ansätze wie in Schweden oder Frankreich zeigen, wie sich Mobilitätsmanagement auch gesetzlich und in der Stadtplanung verankern lässt. An den Beispielen in Finnland oder Österreich zeigt sich, wie eine Verstärkung und konstante Förderung zu einer flächendeckenden Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beitragen kann.



Foto: Melanie Schade 2018

Fahrradparken in Uppsala

Literatur

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Zugriff: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html> [abgerufen am 21.02.2019].

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, o. J. a: Fahrradportal. Zugriff: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de> [abgerufen am 01.03.2019].

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, o. J. b: Der deutsche Fahrradpreis. Zugriff: <https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/> [abgerufen am 01.03.2019].

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019: Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020. Zugriff: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/sofortprogramm-saubere-luft-2017-2020.html> [abgerufen am 21.02.2019].

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; **BMU** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 2019: Mobil Gewinnt. Zugriff: <https://mobil-gewinnt.de/> [abgerufen am 21.02.2019].

EPOMM – Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement, 2018: Mobility Management Strategy Book – Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and prosperous Europe. Leuven.

EPOMM – Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement, 2009: Mobilitätsmanagement: Eine Definition. Zugriff: http://www.epomm.eu/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_DE.pdf [abgerufen am 16.01.2019].