



**MOBILITÄTSMANAGEMENT –
IN DEUTSCHLAND ANGEKOMMEN?!**



Foto: ACE/Strehlau

Mobilitätsmanagement ist in Deutschland ein etablierter Baustein integrierter Verkehrspolitik. Dabei hat Mobilitätsmanagement viele Gesichter. Immer geht es darum, Personenverkehr möglichst zu vermeiden oder auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern.

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

leitet seit 2015 das Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement an der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen der Bergischen Universität Wuppertal.

ulrike.reutter@uni-wuppertal.de

Mechtild Stiewe

Dipl.-Ing. Raumplanung, ist seit 2002 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. Sie ist Vorsitzende der Arbeitsgruppe NA 134 BR-03 SO „VDI-Richtlinie zum Mobilitätsmanagement“.

mechtild.stiewe@ils-forschung.de

Mobilitätsmanagement: Ein Ansatz, um zu beeinflussen

Das Ringen um eine treffende Beschreibung dessen, was Mobilitätsmanagement will bzw. kann und wo es sich von anderen Bausteinen einer nachhaltigen Verkehrsplanung unterscheidet, zeigt, dass es eine „lebende“ Definition ist, geprägt durch die Akteurinnen und Akteure in Wissenschaft und Praxis.

Mobilitätsmanagement hat das Ziel, die Verkehrsnachfrage so zu beeinflussen, dass Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger wird. Ansätze aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Service und Marketing sollen helfen, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität verändern. Dabei übernehmen Akteurinnen und Akteure wie zum Beispiel Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen Verantwortung für den durch sie verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern. Mobilitätsmanagement eröffnet durch verschiedene Maßnahmen Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos und stärkt so den Umweltverbund (Verkehrsverlagerung)¹. Mobilitätsmanagement ist aber auch geeignet Verkehr zu vermeiden, zum Beispiel durch innerbetriebliche Maßnahmen zur Arbeitszeitgestaltung und Telearbeit, durch kommunale Standortberatungen bei Neuansiedlungen von Firmen oder durch ein gezieltes Neubürgermarketing Verkehr. Schließlich können betriebliche Spritspartrainings auch die Abläufe im motorisierten Verkehr verbessern. Mobilitätsmanagement ist somit Teil einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung, der dazu beiträgt, den großen Herausforderungen und Grenzen des Verkehrs, die mit den Schlagworten „Peak Oil, Klimaschutz, demografischer Wandel, Ressourcenschutz, Gesundheitsschutz, leere Kassen“ beschrieben werden können, zu begegnen.

Um seine Wirkung voll entfalten zu können, braucht Mobilitätsmanagement in Einzelfällen ergänzend bauliche Maßnahmen wie Infrastrukturausbau oder betriebliche Verbesserungen im ÖPNV wie zum Beispiel Linienanpassungen, Taktverdichtungen oder erweiterte Betriebszeiten. So können bspw. Kampagnen zum Umstieg vom eigenen Auto auf das Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr nur dann erfolgreich sein, wenn entsprechende Fahrradwegenetze und sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und wenn Busse und Bahnen ein passendes Angebot vorhalten. Mit solch flankierenden Pull-Maßnahmen, die idealerweise mit Push-Maßnahmen wie zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung oder Neuaufteilung von Straßenraum kombiniert werden, kann Mobilitätsmanagement dazu beitragen, den kos-

tenintensiven Neu- oder Ausbau von Straßen oder anderer Infrastrukturen zu vermeiden und damit Kosten zu sparen.

Mobilitätsmanagement ist demzufolge kein isolierter Ansatz, vielmehr ist es Teil weiterer Strategien der integrierten Verkehrs- und Stadtplanung (vgl. z. B. Kemming 2009; Reutter/Kemming 2012; Stiewe/Wittowsky 2013; Reutter 2014; Schwedes/Sternkopf/Rammert 2016).

Dieses Verständnis spiegelt sich auch in der aktuellen Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) wider, auf die sich in einem langen Abstimmungsprozess viele Akteurinnen und Akteure geeinigt haben: „Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“ (FGSV 2018; vgl. dazu auch den Beitrag von Volker Blees in diesem Heft).

Mobilitätsmanagement – ein Rückblick

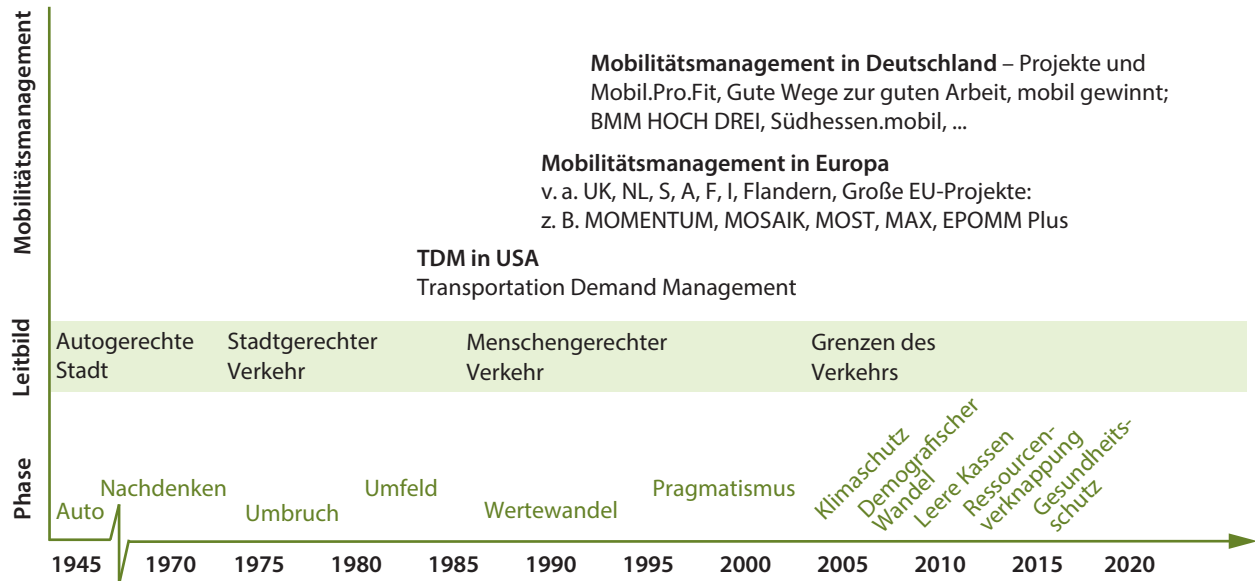
Begriff und Konzept des Mobilitätsmanagements sind auf das amerikanische „Transportation Demand Management“ (TDM) zurückzuführen, das in den 1980er-Jahren in Nordamerika als Reaktion auf die wachsende Luftverschmutzung durch den Verkehr eingeführt wurde. Das TDM ergänzte die technischen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung durch Maßnahmen, die vor allem die Verkehrsnachfrage im Berufsverkehr beeinflussen sollten. Mithilfe betrieblicher Verkehrspläne wurden Parkraumbewirtschaftung, Fahrgemeinschaften und Telearbeitsplätze eingeführt und veränderte Arbeitszeitmodelle entwickelt.

In Deutschland wurde der Begriff zu Beginn der 1990er-Jahre durch eine erste Mobilitätszentrale in Hameln im Rahmen eines Forschungsprojektes bekannt (FGSV Arbeitspapier 38 1995: 13). Auch in den 1990er-Jahren begann die Forschung zunächst auf europäischer, später auch auf deutscher Ebene (vgl. Abb. 1) – angestoßen durch das starke Interesse insbesondere der Niederlande am US-amerikanischen TDM.

(1)
Definition Mobilitätsmanagement nach dem Bundesprogramm „effizient mobil“ 2008–2010, vgl. z. B. <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de>

1

Mobilitätsmanagement: Einordnung in Phasen und Leitbilder



Quelle: Ulrike Reutter 2019; Phasen und Leitbilder in Anlehnung an Schmucki 2001 und Steierwald, Künne, Vogt 2005

Aktivitäten seit Anfang der 1990er-Jahre unter dem damals neuen Namen „Mobilitätsmanagement“ fielen in eine Zeit, in der die Planungen zur autogerechten Stadt zumindest auf der Leitbild-Ebene überwunden schienen. Mobilitätsmanagement kann somit als Antwort und Reaktion auf

die Defizite der bis dahin praktizierten Verkehrsplanung verstanden werden. Öffentlich geförderte Forschungs- und Umsetzungsprojekte untersuchen seitdem, in wie weit ein zur Gewohnheit gewordenes Mobilitätsverhalten beeinflusst werden kann.

Mobilitätsmanagement – Fortentwicklung

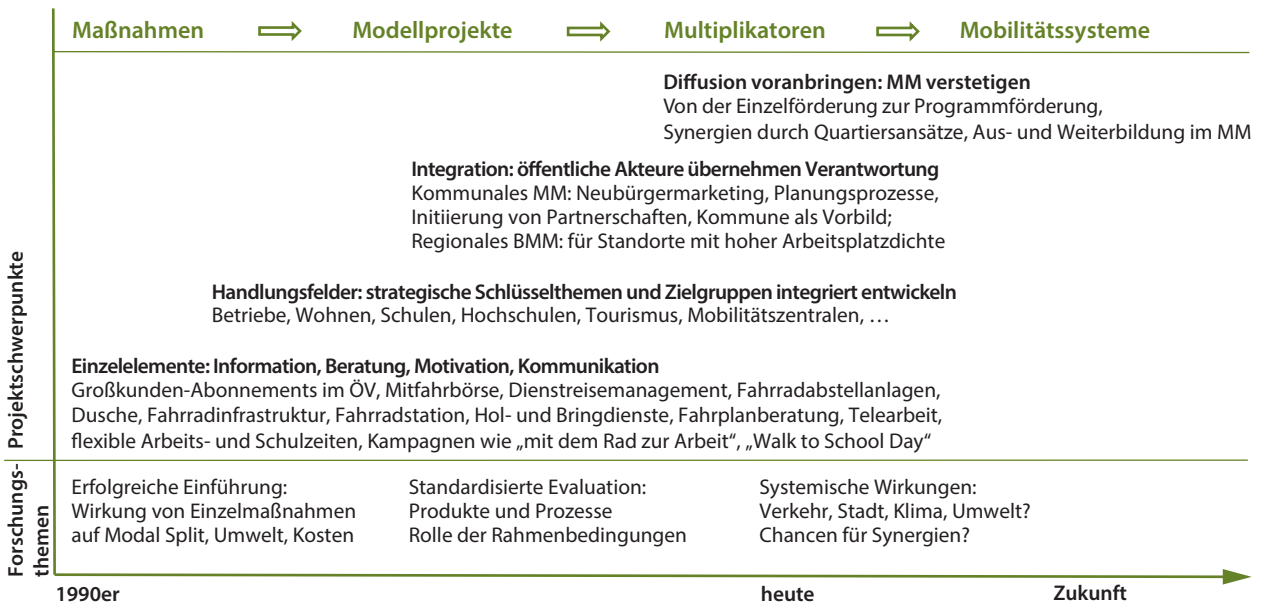
Schaut man sich die Entwicklung von Mobilitätsmanagement etwas genauer an, sind unterschiedliche Entwicklungsstufen und Schwerpunkte von Mobilitätsmanagement festzustellen (vgl. Abb. 2), die im Folgenden kurz skizziert werden (vgl. Reutter 2014).

Von Einzelmaßnahmen über Modellprojekte zu integrierten Konzepten

Nachdem erste Beispiele und Einzelmaßnahmen zur Verkehrsnachfragesteuerung Anfang der 1990er-Jahre erfolgreich umgesetzt worden waren, stand die Initiierung von

Modellprojekten im Vordergrund. Diese Modellprojekte konzentrierten sich auf unterschiedliche Handlungsfelder und bildeten so strategische Schlüsselthemen heraus: Vor allem Betriebe setzen das Instrument ein, aber auch Wohnungsunternehmen, Tourismusverbände, kommunale Verkehrsdienstleister und Schulen integrierten Elemente des Mobilitätsmanagements in ihr Handeln. Besondere Bedeutung kommt dabei den öffentlichen Akteuren der Verkehrspolitik zu, insbesondere den Gebietskörperschaften Bund, Länder und Kommunen (zu den einzelnen Handlungsfeldern siehe Seite 21).

Entwicklungsstufen von Mobilitätsmanagement



Quelle: Ulrike Reutter 2019

Von Anfang der 1990er-Jahre bis heute sind die betrieblichen, schulischen oder wohnortbezogenen Mobilitätspläne immer professioneller geworden. Darüber hinaus wurde das Mobilitätsmanagement zunehmend zum strategischen Konzept, das von Verbänden, Kammern, Gewerkschaften, Krankenkassen oder Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistern, insbesondere aber auch von öffentlichen Akteuren der Verkehrspolitik und -planung aufgestellt, angestoßen und koordiniert wird.

Von Einzelprojekten zur Programmförderung

Neben der Herausbildung von strategischen Handlungsfeldern und Schlüsselthemen haben sich auch die Förderstrategien verändert und an eine gestiegene Nachfrage nach Unterstützung angepasst. Die Fördergeber sind dabei vor allem der Bund mit seinen Initiativen zum nationalen Klimaschutz, einzelne Bundesländer und Kommunen. Im Folgenden werden die wichtigen Programme der letzten 20 Jahre kurz vorgestellt.

Betriebliches Mobilitätsmanagement in München

Beispielgebend für eine strategische Förderung von Einzelbetrieben ist die Landeshauptstadt München. Das Förderprogramm zum betrieblichen Mobilitätsmanagement basiert auf dem durch das BMBF geförderte Forschungsprojekt

MOBINET. 2001 wurde damit betriebliches Mobilitätsmanagement erstmals in einer Behörde durchgeführt. Mit dem Pilotförderprogramm „Betriebliche Mobilitätsberatung für Münchner Unternehmen“ in den beiden folgenden Jahren wurde das betriebliche Mobilitätsmanagement weiterentwickelt und auf eine breitere Basis gestellt, sodass von 2003 bis heute jährlich sechs bis acht Betriebe bei der Einführung von Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Gefördert wird das Programm durch das Referat Arbeit und Wirtschaft. Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist in München inzwischen in viele andere Vorhaben zum Mobilitätsmanagement eingebunden.

„München – Gscheid mobil“ ist dabei die Dachmarke des Mobilitätsmanagements, die durch den Stadtrat im Jahr 2006 beschlossen wurde. Mit ihr wirbt die Stadt für umweltfreundlichen Verkehr und fasst die verschiedenen Aktivitäten zusammen. So gibt es zum Beispiel die Neubürgerberatung oder Projekte für Kinder und Jugendliche und umfassende Information und Beratungen für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen bei der Organisation einer nachhaltigen Mobilität².

(2)
<https://www.gscheid-mobil.de>

effizient mobil

Den Startschuss für eine bundesweite und umfassende Förderung lieferte das Programm effizient mobil (Laufzeit 2008 bis 2010). Das vom Bundesumweltministerium und der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) initiierte zweijährige Aktionsprogramm etablierte erstmals betriebliches Mobilitätsmanagement im gesamten Bundesgebiet. In 15 Regionen entstanden koordinierte Akteursnetzwerke. Außerdem erhielten 100 Betriebe und Kommunen eine kostenlose Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Ziel dieser Beratungen war es, nach einer umfassenden Bestandsaufnahme ein Konzept für die Umsetzung von Maßnahmen zu entwickeln. Das Projekt lieferte erstmals umfassende, belastbare und vergleichbare Daten zur Abschätzung der Wirkungen.³

südhessen effizient mobil

Die Idee der kostenlosen Erstberatung aus effizient mobil wurde in der Region Frankfurt RheinMain weiterentwickelt und inzwischen verstetigt. Unter dem Label südhessen effizient mobil erhalten Unternehmen aus der Region professionelle Unterstützung bei der Entwicklung eines Mobilitätsmanagementkonzepts. Die Federführung liegt bei der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) als regionale Gesellschaft: Sie kooperiert mit dem RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund), den Industrie- und Handelskammern und weiteren Partnern. Seit 2011 haben etwa 100 Unternehmen und Behörden am Programm teilgenommen. Als strategisches Instrument wurde ein Audit eingeführt, um Verbindlichkeit für die Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu schaffen. Zudem trägt es dazu bei, die Maßnahmen und Prozesse qualitativ zu bewerten. Nach erfolgreicher Begutachtung erhalten die Betriebe ein drei Jahre gültiges „Zertifikat“, das bestätigt, dass der Betrieb sich vorbildlich im Mobilitätsmanagement engagiert. Im Rahmen einer Re-Zertifizierung wird als zweite Stufe des Audits nach Ablauf der drei Jahre die Umsetzung der Maßnahmen bewertet.⁴

Auch die Förderung des Schulischen Mobilitätsmanagements wurde inzwischen in Hessen verstetigt. Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen wurde ein Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement bei der ivm angesiedelt. Das Fachzentrum unterstützt und berät bei allen Fragen rund um das Thema und hilft Schulen und Kommunen dabei, Schulisches Mobilitätsmanagement umzusetzen.⁵

Mobil.Pro.Fit

Das bundesweite Modellprojekt Mobil.Pro.Fit (Laufzeit 2013 bis 2016) war ein Gemeinschaftsprojekt der B.A.U.M. Consult GmbH und des B.A.U.M. e.V. und wurde ebenfalls durch das BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. In einem Zeitraum von drei Jahren haben mehr als 80 Betriebe bundesweit am Programm betriebliches Mobilitätsmanagement teilgenommen und Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsgestaltung umgesetzt.⁶ Entstanden ist das Projekt aus dem Pilotprojekt MobilProFit, das in den Städten Dortmund, Unna und Hamm gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer Dortmund entwickelt wurde und in mehreren Regionen fortgeführt wird.

Gute Wege zur guten Arbeit

Mit dem Projekt Gute Wege zur guten Arbeit (Laufzeit 2015 bis 2018) ging ein weiteres durch das Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative geförderte Vorhaben an den Start. Initiiert und durchgeführt wurde das Projekt durch den ACE Auto Club Europa e.V., unterstützt durch den DGB mit seinen Mitgliedergewerkschaften und die Allianz pro Schiene e.V. Mit Maßnahmen zur Ansprache, Information und Motivation von Betriebs- und Personalräten, Beschäftigten und Unternehmensleitungen stand das Thema Kommunikation im Zentrum des Projekts. Mobilitätsmanagement sollte bundesweit bekannter gemacht und in die Betriebe getragen werden und so auf den unterschiedlichen Ebenen in den Unternehmen verankert werden. Erprobt wurde im Rahmen des Vorhabens unter anderem das Instrument der Beratung von Beschäftigten in Umbruchsituationen zum Beispiel bei Umzügen und/oder einem Arbeitsplatzwechsel.⁷

(3) www.klimaschutz.de/projekte/effizient-mobil

(4) <https://effizient.ivm-rheinmain.de>

(5) www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitaetsmanagement/fz-schulischesmobilitaetsmanagement

(6) <http://www.mobilprofit.de/Projekt.html>

(7) <https://presse.ace.de/verkehrspolitik/projekt-gute-wege>

mobil gewinnt

Im Mai 2017 startete das BMUB gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 die dreijährige Initiative mobil gewinnt. Ziel ist es, den Wirtschaftssektor für den Klimaschutz zu aktivieren und Unternehmen an eine umwelt-, ressourcenschonende und emissionsarme Mobilität heranzuführen. Im Mittelpunkt der ersten, inzwischen abgeschlossenen Phase des Förderprogramms standen 300 kostenlose Erstberatungen für Betriebe und Einrichtungen. Bei einem bundesweiten Wettbewerb konnten Unternehmen Konzepte für eine bessere betriebliche Mobilität einreichen und sich damit um Fördermittel bewerben. In der zweiten Phase werden nun mit der Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ des BMVI die im Wettbewerb ausgezeichneten Konzepte weiter bei der Umsetzung unterstützt. Begleitet wird das Vorhaben von vielen weiteren Aktivitäten wie Fach- und Netzwerkkonferenzen und der Entwicklung von Begleitmaterialien, um auch eine breite Öffentlichkeit zu erreichen.⁸

Programme auf Länderebene

Auf Länderebene verfolgen vor allem Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg eine strategische Förderpolitik für Mobilitätsmanagement. Das landesweite Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt mit vier regionalen Koordinierungsstellen Städte, Gemeinden und Kreise bei der Mobilitätswende. Kommunales Mobilitätsmanagement ist hier die zielführende Strategie, weil auf dieser Ebene die Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation und Service systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammengeführt werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zur verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen. Das Landesverkehrsministerium veröffentlicht im Jahr 2019 dazu eine Förderrichtlinie, die ausdrücklich auch nichtinvestive Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ermöglicht (siehe auch Beitrag von Jansen/Unger-Azadi in diesem Heft)⁹.

Baden-Württemberg hat 2018 eine eigene Förderrichtlinie „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg“ (B²MM) aufgestellt. Durch die Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Betrieben und Behörden sollen verkehrsbedingte Belastungen durch Feinstaub, Stickoxide und CO₂-Emissionen verringert werden. Förderfähig sind dabei Untersuchungen, Programme und Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerung im Personen- und Straßengüterverkehr.¹⁰

Synergieeffekte nutzen

Als weiterer Schritt bei der Verbreitung des Mobilitätsmanagements, seiner Wirkungen und Synergien auf räumlicher und verkehrlicher Ebene kann der Aufbau von regionalen und quartiersbezogenen Ansätzen bzw. Netzwerken bewertet werden. In dem oben beschriebenen Aktionsprogramm effizient mobil gelang in 15 regionalen Netzwerken die gezielte Ansprache relevanter Akteurinnen und Akteure vor Ort. In mehreren Regionalkonferenzen konnte mit allen beteiligten Betrieben, ihren Beraterinnen und Beratern, mit den Kommunen sowie den örtlichen Mobilitätsdienstleistern und weiteren Stakeholdern ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch und gegenseitiges Voneinanderlernen initiiert werden. Das Ziel, aus diesem Förderansatz heraus auf regionaler Ebene dauerhafte Netzwerke zu etablieren und so das Mobilitätsmanagement zu verstetigen, wurde zum Beispiel in der Region Rhein-Main mit dem Ausbau des Netzwerkes Südhessen mobil oder in Nordrhein-Westfalen mit dem Zukunftsnetz Mobilität erfolgreich fortgesetzt.

Das mit Mitteln der regionalen Strukturförderung des Landes NRW (Efre.NRW) finanzierte Forschungsprojekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck – BMM HOCH DREI“ (Laufzeit 2016 bis 2019) geht noch einen Schritt weiter und verfolgt einen ausdrücklichen Quartiersansatz. Mit einem Konsortium aus Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Bergische Universität Wuppertal, Bergische Gesellschaft für Ressourceneffizienz mbH – Neue Effizienz und EcoLibro GmbH wurden gezielt etwa 30 Betriebe angesprochen und beraten, die in räumlicher Nachbarschaft zueinander liegen. Die ausgewählten Quartiere in den drei Großstädten Remscheid, Solingen und Wuppertal repräsentieren unterschiedliche Typen wie Gewerbegebiete, innerstädtische Mischgebiete, Standortgemeinschaften von Handel und Dienstleistungen, innerstädtische Bürogebiete oder Rathausstandorte mit Umfeld. Es wird untersucht, wie bei der Umsetzung von Maßnahmen, die auf externe Akteure angewiesen sind, zum Beispiel ÖPNV- oder Carsharing-Anbieter, und für die eine „kritische Masse“ an Nachfrage vorhanden sein muss, Synergien möglich sind.

(8)
<https://mobil-gewinnt.de>

(9)
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz>

(10)
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement>

Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement ist ein zielgruppenspezifischer Ansatz, der sich in verschiedene Handlungsfelder unterteilen lässt. Das bedeutet, dass sowohl die Initiatoren als auch die Zielgruppen aus ganz unterschiedlichen Bereichen des kommunalen Zusammenlebens kommen können. Oft haben diese Akteurinnen und Akteure, also diejenigen, die eine Mobilitätsberatung anstoßen und später die Maßnahmen umsetzen, und diejenigen, die von der Beratung profitieren, originär nichts mit Mobilität oder Verkehr zu tun. Erst die Tatsache, dass sie zum Beispiel als Arbeitgeberin und Arbeitgeber, Arbeitnehmerin und Arbeitnehmer, als Wohnungsvermieterin und Wohnungsvermieter und Wohnende oder Schulen, als Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer oder Eltern in erheblichem Umfang Verkehr verursachen, macht sie zu Akteurinnen und Akteuren und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements. Im Folgenden werden beispielhaft wesentliche Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements kurz vorgestellt (siehe umfassend Stiewe/Reutter 2012).

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann als die „Urf orm“ des Mobilitätsmanagements bezeichnet werden. Nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund einer Reihe von Vorhaben, die durch den Bund im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert wurden, hat sich das betriebliche Mobilitätsmanagement zu einem der am meisten verfolgten Handlungsfelder entwickelt. Grundsätzliches Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die effiziente, sichere und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme.

Im Mittelpunkt des betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen Maßnahmen, die problemspezifisch aus dem allgemeinen Handlungsrepertoire der Verkehrsplanung abgeleitet werden (FGSV 2018: 19). Vor diesem Hintergrund haben sich typische Maßnahmenbereiche mit vielen erprobten Maßnahmen herausgebildet:

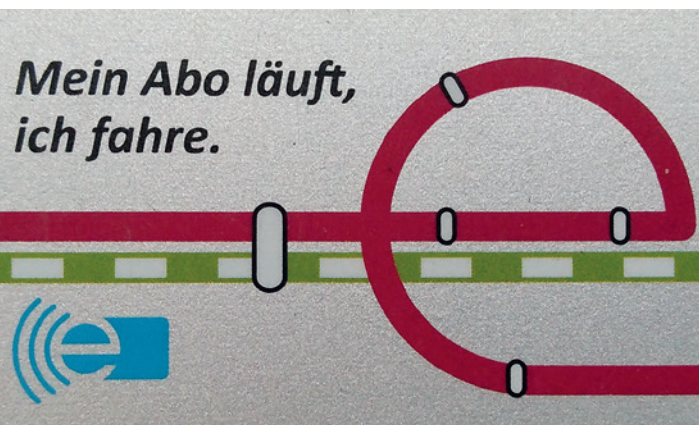
- Pkw-Verkehr (z. B. Förderung von Fahrgemeinschaften, Reduzierung des Stellplatzangebotes)
- ÖPNV (z. B. Jobticket, Dienstreisen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, Verbesserung des ÖPNV-Angebots)
- Radverkehr (z. B. hochwertige Radabstellanlagen, Dienstfahräder (E-Bikes), Fahrradleasing, Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Umfeld)
- Fußverkehr (z. B. Verbesserung der Fußwegesituation, Erhöhung der subjektiven Sicherheit)

- Effizienter Fuhrpark (z. B. Carpooling/Carsharing, Umweltstandards für Dienstfahrzeuge, Schulungen für effizientere Kfz-Nutzung)
- Information (z. B. individuelle Information neuer Beschäftigter, Informationen im Intranet, Infotage)
- Organisation (z. B. Telearbeit, Videokonferenzen, Ausrichtung der Dienstreise-Richtlinien an Nachhaltigkeitszielen)

Mit dem Ansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeiten Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber im besten Fall nicht nur einzelne Maßnahmen, sondern umfassende Mobilitätskonzepte für ihre Standorte, die dazu beitragen, den klassischen MIV auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Dabei zielen die Maßnahmen(konzepte) sowohl auf eine ökologische als auch auf eine ökonomischere Gestaltung der betrieblichen Mobilität ab. Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements führen zu einer besseren Erreichbarkeit und Qualität von Standorten und leisten somit einen Beitrag zur Wirtschaftsförderung.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Mobilitätsmanagement noch kein „Selbstläufer“ ist, kommt der Kommune eine besondere Rolle zu. Auf kommunaler Ebene bedeutet Mobilitätsmanagement eine ganzheitliche und systematische Betrachtung von Mobilität im Raum. Dieses gilt neben dem städtischen Raum auch für Landkreise oder regionale Körperschaften mit Planungskompetenzen, die die Eckpfeiler eines kommunalen Mobilitätsmanagements sein können (FGSV 2018: 13 f.). Kernpunkte des kommunalen Mobilitätsmanagements sind die Planung und Koordinierung aller relevanten Mobilitätsmanagement-Aktivitäten, die neben der Richtungsweisung von Zielen, der fachübergreifenden Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung auch die Einbeziehung öffentlicher und privater Akteure beinhalten kann. Damit ist das kommunale Mobilitätsmanagement auf einer übergeordneten strategischen Ebene angesiedelt und ergänzt die integrierte Verkehrsplanung einer Kommune. Die FGSV sieht das kommunale Mobilitätsmanagement unter dem Dach der integrierten Verkehrsplanung als rahmengebend für die einzelnen Handlungsfelder (FGSV 2018: 13). Im Unterschied zu klassischen Instrumenten und Methoden des Infrastruktur- und Verkehrsmanagements, liegt der Fokus des kommunalen Mobilitätsmanagement zudem häufig auf der Förderung eines betrieblichen, schulischen sowie wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements (Stiewe/Wit-towsky 2013: 99). Generell sollen Rahmenbedingungen für



VRS-Jobticket



Fotos: Friederike Vogel

Kinder erstellen einen Schulwegplan mit sicheren Wegen

innovative Formen des Mobilitätsmanagements innerhalb der Kommune und für die beteiligten Akteurinnen und Akteure etabliert werden, um eine effiziente, vernetzende und umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Eine wichtige Aufgabe übernimmt hier die Stadtplanung, weil sie einerseits durch ihre Planung langfristig auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden einwirkt und andererseits Maßnahmen des Mobilitätsmanagements frühzeitig in formelle und informelle Prozesse der Stadtplanung integrieren kann (FGSV 2018: 26).

Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement fördert bei Kindern und Jugendlichen die Affinität für Themen einer umweltfreundlicheren, alternativen und innovativen Mobilitätsgestaltung. Damit zielt das schulische Mobilitätsmanagement auf eine Wissensvermittlung ab, die deutlich über die traditionelle Verkehrserziehung hinausgeht (Reutter 2014: 10).

Wie Kinder und Jugendliche ihren täglichen Schulweg bestreiten, hängt neben der Entfernung zum Wohnort, den infrastrukturellen Voraussetzungen (Fuß- und Radwege) auch – insbesondere bei jüngeren Kindern – stark vom Sicherheitsempfinden der Eltern ab. Aus Angst vor Verkehrsunfällen bringen Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule oder in den Kindergarten („Eltern-Taxi“), was zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schule vor Beginn und nach Ende des Unterrichts führt und damit wiederum zu einem erhöhten Unfallrisiko gerade für die Kinder, die zu Fuß gehen. Die gefahrenen Kinder leiden häufig unter

Bewegungsmangel und ihnen fehlt aufgrund mangelnder Selbsterfahrungen die Kompetenz, selbstsicher im Straßenverkehr zu agieren. Dies kann zu einem Teufelskreis führen, in dem immer mehr Unsicherheit und Verkehrsaufkommen induziert wird. An diesem Punkt setzt schulisches Mobilitätsmanagement an, indem sowohl Kinder und Jugendliche als auch Eltern und externe Akteure wie Polizei, Verkehrsunternehmen und Kommunen in die Verkehrs- und Mobilitätserziehung einbezogen werden. Die Optimierung von Schulwegen, das Aufzeigen von alternativen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, die Initiierung von Gehgemeinschaften („Walking-Bus“), Aktionstage oder der Einsatz von Bus-Scouts als Mediatorinnen und Mediatoren auf den Schulwegen im Bus sind Aufgabenbereiche im schulischen Mobilitätsmanagement (Stiewe/Wittowsky 2013: 106 f).

Mobilitätsmanagement und Stadtplanung

Aktuell wirkt Mobilitätsmanagement noch vorwiegend als „nachsorgende“ Behandlung verkehrlicher Probleme, wengleich es auch inzwischen einige Neubaugebiete gibt, die Mobilitätsmanagement von Beginn an berücksichtigen. Exemplarisch genannt seien hier die Lincoln-Siedlung in Darmstadt und die Quartiere Domagapark und Prinz-Eugen-Park in München. Im Hinblick auf die Vermeidung von Verkehrs- und Umweltproblemen ist eine frühzeitige und damit „vorsorgende“ Integration von Mobilitätsmanagement in Planungsprozesse notwendig (Benden 2012: 104). Gerade bei der Bewilligung größerer Bauvorhaben stehen die Chancen gut, mittels umfassender Mobilitätskonzepte die Wei-

chen von Anfang an auf nachhaltige Mobilität zu stellen. Die bodenrechtlichen Voraussetzungen für multimodale Angebote und eine effiziente ÖPNV-Erschließung können bereits über Flächennutzungs- und Bebauungspläne geschaffen werden. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können im Baugenehmigungsverfahren und im städtebaulichen Vertrag (mit ergänzendem Durchführungsvertrag) verbindlich festgeschrieben werden.

Mobilitätsmanagement im Quartier

Die eigene Wohnung ist der Dreh- und Angelpunkt der Alltagsmobilität, hier starten die meisten Wege. Das Mobilitätsangebot im Wohnumfeld beeinflusst nachhaltig die Verkehrsmittelwahl. Wichtige Akteure des Mobilitätsmanagements für Wohnstandorte sind Wohnungsbaugesellschaften, die auch in Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern für die Umsetzung von Maßnahmen verantwortlich sein können (Dittrich-Wesbuer, Reutter 2003: 10; FGSV 2018: 29).

Denkbar sind hier „ÖPNV-Ticketing“, Carsharing oder Carpooling, hochwertige Fahrradinfrastrukturen- und Serviceleistungen, Verleih von E-Bikes oder Lastenrädern sowie die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen (Dittrich-Wesbuer/Reutter 2003: 13; Stiewe/Wittowsky 2013: 109). Im Bestand erweist sich die Umsetzung solcher Maßnahmen aufgrund gewachsener Baustrukturen als eine Herausforderung, die die Kooperation von der Kommune und weiteren Akteuren erfordert. Durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote können Wohnungsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister aber gemeinsam dazu beitragen, die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel zu sichern.

Mobilitätsmanagement für Neubürgerinnen und Neubürger

Die Wohnstandortverlagerung bedeutet nicht nur eine räumliche Veränderung, sondern es müssen auch neue Mobilitätsgewohnheiten und -routinen entwickelt werden. Neubürgerinnen und Neubürger sind somit eine ideale Zielgruppe für Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements. Eine gezielte Beratung, die Bereitstellung von Informationen und zusätzliche Anreize wie ÖPNV-Schnuppertickets oder günstige Einsteigertarife für Fahrradverleihsysteme oder Carsharing-Angebote können dazu beitragen, das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten zu fördern.



Foto: Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorläufige Mobilitätszentrale in der Lincolnsiedlung



Foto: Wissenschaftsstadt Darmstadt

Intelligent mobil im Wohnumfeld

Mobilitätsmanagement – wohin geht die Reise?

In den letzten 30 Jahren hat sich in Deutschland das Mobilitätsmanagement in großen Schritten entwickelt – das haben wir in diesem Beitrag deutlich gemacht. Trotzdem ist Mobilitätsmanagement aber noch immer kein Selbstläufer: Erst wenige Bundesländer haben Mobilitätsmanagement in ihrer Verkehrspolitik fest verankert, erst vereinzelt verfolgen Kommunen in ihrer Verkehrsplanung Mobilitätsmanagement gleichwertig neben klassischem Infrastrukturausbau und stellen dafür auch die nötigen Personalressourcen zur Verfügung, noch selten stellen Betriebe von sich aus Mobilitätspläne auf. Selbst in geförderten Projekten ist es aufwändig, Betriebe zu finden, die bereit sind, sich beraten zu lassen und Maßnahmen umzusetzen. Ursachen sind zum Beispiel die fehlende rechtliche Verankerung in der Stadt- und Verkehrsplanung, eine Steuerpolitik, die noch immer die Benutzung des eigenen oder eines Dienst-Pkw gegenüber dem öffentlichen Verkehr privilegiert, oder vielerorts mangelhafte Angebote im öffentlichen Verkehr oder für den Fahrradverkehr, die den Umstieg vom Pkw auf ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes unbequem und unattraktiv machen.

Trotz dieser hemmenden Rahmenbedingungen – und das zeigen erste Evaluationen und Wirkungsabschätzungen – können die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zum

Gelingen der Verkehrswende beitragen, indem sie das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Dafür ist die Konsolidierung des Themas auf allen politischen und räumlichen Ebenen der Verkehrspolitik und der integrierten Verkehrsplanung sowie eine personelle und organisatorische Verankerung ebenso nötig wie eine kontinuierliche finanzielle Förderung. Um diese Förderung zu rechtfertigen, aber auch als Argumentationshilfe für die Praxis, sollten die Wirkungen und die Prozesse des Mobilitätsmanagements noch viel intensiver als bisher evaluiert werden. Insbesondere die Ex-Post-Evaluation der erzielten Wirkungen beschränkt sich derzeit auf wenige einzelne Projekte.

Aber gerade das Wissen um langfristige verkehrliche Effekte, das Wissen um Wirkungen auf die Umwelt und insbesondere die CO₂-Emissionen, das Wissen um notwendige Prozesse für stabile Änderungen des Mobilitätsverhaltens fehlt in Deutschland. Zwar wurden verschiedene Wirkungspotenziale abgeschätzt, aber eine standardisierte, systematische und vergleichende wissenschaftliche Ex-Post-Evaluation bleibt nach wie vor notwendig. Sie wäre möglich, indem die Maßnahmenumsetzungen aus früheren Förderprogrammen systematisch erfasst und auf ihre Wirkungen hin untersucht werden würden.



Foto: Friederike Vogel

Den Umstieg leichter machen: Wegekettten mit einem Mix aus Bahn, Bus oder (Leih-)Rad erleichtern das schnelle Ankommen

Literatur

Benden, Jan, 2012: Einbindung von Mobilitätsmanagement in formelle Prozesse der Stadtplanung. In: Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hrsg.): Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen: 104–114.

Blees, Volker; Bruns, André; Stiewe, Mechtild, 2017: Mobilitätsmanagement – Vom Mauerblümchen zum Erfolgsfaktor nachhaltiger Mobilität. In: PLANERIN 5/2017: Mensch & Verkehr – Vom Tempolimit zur E-Mobilität: 8–10.

Dittrich-Wesbuer, Andrea; Reutter, Ulrike, 2003: Von der Idee zur Umsetzung – Erfolgsfaktoren siedlungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Mieterticket & Co. Dortmund: 8–14.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), 1995: Öffentlicher Personennahverkehr, Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme. Köln, FGSV-Arbeitspapier Nr. 38.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (Hrsg.), 2018: EAM : Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln.

Kemming, Herbert, 2009: Mobilitätsmanagement. Perspektivenwechsel in der Verkehrspolitik. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, 65. Bonn: 377–396.

Reutter, Ulrike; Kemming, Herbert, 2012: Mobilitätsmanagement – eine historische, verkehrspolitische und planungswissenschaftliche Einordnung. In: Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hrsg.): Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen: 16–29.

Reutter, Ulrike, 2014: Mobilitätsmanagement: ein Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. In: Bracher, Tilman; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbruck, Michael; Reutter, Ulrike (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 69. Ergänzungslieferung 05/2014, Berlin, Offenbach: 1–15.

Schmucki, Barbara, 2001: Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt/Main.

Schwedes, Oliver; Sternkopf, Benjamin; Rammert, Alexander, 2016: Mobilitätsmanagement in Deutschland. Eine kritische Bestandsaufnahme. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung TU Berlin (Hrsg.). IVP-Discussion Paper 2016 (3). Berlin.

Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter; Vogt, Walter (Hrsg.), 2005: Stadtverkehrsplanung – Grundlagen, Methoden, Ziele. (2. Aufl.) Heidelberg.

Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hrsg.), 2012: Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen.

Stiewe, Mechtild; Wittowsky, Dirk, 2013: Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz. In: Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (Hrsg.): Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen: 98–113.

Internetquellen

(in der Reihenfolge, wie sie im Text erwähnt werden)

<https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de>,
Zugriff am 11.01.2019

<https://www.gscheid-mobil.de>, Zugriff am 11.01.2019

<https://www.klimaschutz.de/projekte/effizient-mobil>,
Zugriff am 11.01.2019

<https://effizient.ivm-rheinmain.de>, Zugriff am 11.01.2019

<https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitaetsmanagement/fz-schulischesmobilitaetsmanagement>,
Zugriff am 11.01.2019

<http://www.mobilprofit.de/Projekt.html>, Zugriff am 11.01.2019

<https://presse.ace.de/verkehrspolitik/projekt-gute-wege>,
Zugriff am 11.01.2019

<https://mobil-gewinnt.de>, Zugriff am 11.01.2019

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz>,
Zugriff am 11.01.2019

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement>,
Zugriff am 11.01.2019

<https://www.bmm3.de>, Zugriff am 11.01.2019