



Kooperation im kommunalen Mobilitätsmanagement

Multimodalität

Gerade die jüngere Generation in den Städten kombiniert immer selbstverständlicher „multimodal“ je nach Situation und Anlass ihre Verkehrsmittel, häufig unterstützt durch entsprechende Apps auf dem Smartphone. Die ältere Generation nutzt dagegen oft noch „monomodal“ für fast alle Wege den Pkw, jedoch zunehmend im Freizeitverkehr auch das Fahrrad oder den ÖPNV.

Hieraus erwächst die Forderung an die Kommunen, die Verkehrsmittel nicht mehr sektoral jedes für sich zu planen, sondern mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung „zusammen zu denken“. Damit treten Verleihsysteme (CarSharing stationär oder flexibel, Fahrradverleih), Parkraummanagement, barrierefreie Übergänge zwischen den Systemen sowie die Beratung von Betrieben und Haushalten zum optimalen Mix in den Mittelpunkt. Seit den 1990er-Jahren ist dies in kommunalen Mobilitätszentralen und Online-Portalen in den europäischen Ländern unterschiedlich weit entwickelt worden.

Die Rolle des Radverkehrs

Die Radverkehrsförderung ist in vielen Kommunen noch auf das Thema Radverkehrsnetz, d.h. Verkehrsplanung und Tiefbau, konzentriert – gefordert und unterstützt durch lokale Sektionen von Fahrradnutzer- und Umweltorganisationen. Dabei kann mehr Radverkehr verschiedenen Zielen der Kommune dienen (Umweltentlastung, Gesundheitsförderung, Verkehrssicherheit, Stadtteilent-

wicklung durch bessere Naherreichbarkeit etc.) – und somit sehr unterschiedliche Teile der Verwaltung und der örtlichen Gesellschaft betreffen.

Einen nicht allein sektoral auf den Radverkehr bezogenen Ansatz (z.B. Radverkehrsbeauftragte), sondern einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz stellt das kommunale Mobilitätsmanagement dar. Es koordiniert alle wesentlichen Arbeitsfelder der Kommune, die zu mehr Nachhaltigkeit bei der Mobilität in der Kommune beitragen, besonders Maßnahmenprogramme, die nicht rein baulich-technisch geprägt sind. Auch der im September 2012 von der Bundesregierung beschlossene Nationa-

Titelbilder:

links: Multimodalität gestalten. Quelle: VRS

rechts: Mobilitätszentrale im Bahnhof Neuruppin

Inhalt

Multimodalität 1

Die Rolle des Radverkehrs 1

Schwerpunkte in der Kommune 2

Einführung in der Kommunalverwaltung 3

Fachliche Unterstützung für Kommunen 4

Fazit 4

le Radverkehrsplan 2020 spricht sich für einen solchen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz aus: „Zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV sowie den Verkehrsunternehmen sind die Kommunen darüber hinaus aufgefordert, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu soll ein kommunales Mobilitätsmanagement eingeführt werden, das als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert ist.“ (NRVP 2020, S. 53)

Schwerpunkte in der Kommune

Eine Kommune ist zum einen ein „Betrieb“ mit einpendelnden Verwaltungsmitarbeitern und einem Dienstwagenfuhrpark (siehe Betriebliches Mobilitätsmanagement, Ausgabe FoR S-1). Eine Kommune ist zum anderen der Ort, wo über die Erreichbarkeit und Mobilität vieler Haushalte und Betriebe mitentschieden wird. Im Folgenden werden einige erfolgversprechende Ansätze des kommunalen Mobilitätsmanagements mit Wirkung auf besondere Personengruppen im Einzelnen vorgestellt.

Neubürgerinfo

Eine innovative Maßnahme von Städten setzt an der Tatsache an, dass die Alltagswege und die Verkehrsmittelwahl neu überlegt werden, wenn Haushalte umziehen. Denn häufig werden schon nach kurzer Zeit am neuen Wohnstandort auf unzureichender Basis von Informationen über sinnvolle Mobilitätsangebote Gewohnheiten geprägt, die später nur noch schwer in Frage gestellt werden. Deshalb erhalten in mehreren Städten Neubürger mit der Anmeldung beim Einwohnermeldeamt als Willkommensgruß auch ein umfassendes Informationspaket über die verschiedenen Verkehrsmittelalternativen. Gut evaluiert wurde ein entsprechendes Projekt in München, bei dem zugleich vieles über die Hindernisse bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel deutlich wurde.

Mobilitätssicherung für Senioren und Mobilitätsbildung für Kinder

Die alternde Gesellschaft erfordert einen integrierten Ansatz, wie die Mobilität auch altersgebrechlicher Menschen durch die richtige Kombination von Mobilitätsangeboten gewährleistet werden kann. Dabei spielen die Bedingungen zu Fuß eine besonders wichtige Rolle (Fußwegecheck mit Partizipation der Senioren). Es besteht hoher, personalintensiver Beratungs- und teilweise



Mobilitätsberatung für Senioren: dreirädriges Pedelec

auch Schulungsbedarf, z.B. was die Nutzung des ÖPNV durch monomodal autogepögte Senioren angeht.

Zur kinder- und familienfreundlichen Kommune zählt auch die Möglichkeit von Kindern, eigenständig in ihrem Umfeld mobil zu sein. Durch die Zusammenarbeit von Kommune, Schule, Polizei und Elterninitiativen können Kinder ihr schulisches Umfeld mit dem Rad und zu Fuß aktiv erkunden, verkehrssicheres Verhalten trainieren und die Wirkungszusammenhänge der Stadt- und Verkehrsentwicklung verstehen lernen.

Verträglichere Anbindung neuer Verkehrserzeuger

Die planungs- und baurechtliche Genehmigung von Hochbauprojekten in Bezug auf die gesicherte verkehrliche Erschließung und die Verträglichkeit des Verkehrs mit den benachbarten Nutzungen ist in allen europäischen Ländern ähnlich geregelt. Die zu erwartende Verkehrserzeugung aus einer neuen Nutzung, z.B. eines Shopping Center wird vorab in der Planungsphase soweit vorhersehbar ermittelt. Eine entsprechend leistungsfähige Anbindung wird durch den Investor oder die Kommune entsprechend den Auflagen der Baugenehmigung hergestellt und durch z.B. Lärmschutzmaßnahmen die Nachbarschaft vor unzumutbaren Zusatzbelastungen geschützt.

Nun zeigt die Praxis bei bestehenden Einrichtungen, dass die Verkehrserzeugung mit und ohne Beeinflussung durch Verkehrsstrategien und Mobilitätsmanagement vor Ort durchaus unterschiedlich ausfallen kann. Daher gibt es Ansätze, dies bereits im Planungsprozess zu berücksichtigen und über ein Monitoringverfahren die Wirksamkeit der Steuerung der Verkehrserzeugung mittels Mobilitätsmanagement zu regeln. Dadurch können be-

Zum Weiterlesen

www.epomm.org: Internetpräsenz der breit angelegten Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement EPOMM

BMVBS (2012): Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 2020, Berlin

Difu (Hrsg.) (2012): Training Material on Stakeholder Involvement for more Walking & Cycling. EU-Projekt Active Access, Report D6.4, Berlin

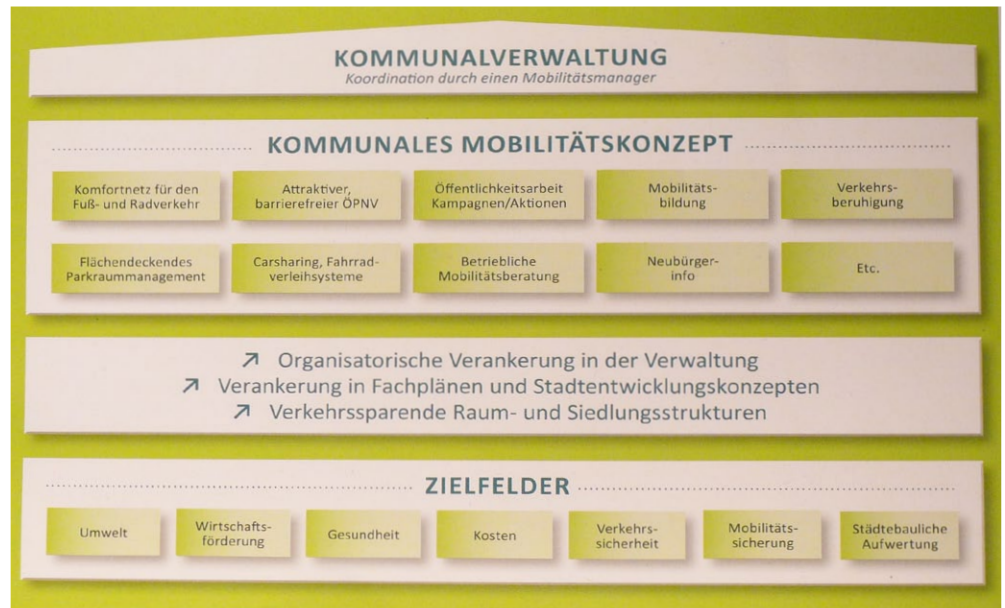
Stiewe, Mechthild, Reutter, Ulrike (Hrsg.) (2012): Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis, Essen

trächtliche Infrastrukturkosten vermieden werden, wenn nicht eine maximale Autonutzung planerisch angesetzt wird. Zugleich werden Anreize gesetzt, Kfz-Belastung zu vermeiden. Entsprechende Ansätze werden u.a. in schwedischen Städten wie in Lund erprobt: Nationale Regelungen unterstützen in der Planung das Mobilitätsmanagements in Infrastrukturprojekten.

Ein besonders innovatives und erfolgreiches Beispiel ist das Zürcher Einkaufszentrum Sihlcity auf einem ehemaligen innenstadtnahen Fabrikgelände. Bei einem solchen integrierten Standort (statt draußen „auf der grünen Wiese“) waren Konflikte im Stadtteil aufgrund der zusätzlichen Kfz-Belastung zu erwarten. Deshalb wurde ein neuer Weg in der Baugenehmigung erprobt, eine maximal zulässige Pkw-Verkehrserzeugung des Standortes festzulegen und dem Betreiber Entscheidungsfreiheit zu lassen, mit welchen Mitteln des Mobilitätsmanagements dieses Ziel – kontrollierbar mittels Monitoring – erreicht wird. Dieses Verfahren setzt also direkt am Planungsziel „verträglicher Verkehr“ an und vermeidet komplizierte, ggf. unwirksame indirekte Regelungen. Tatsächlich ist es durch optimale ÖPNV- und Fußanbindung, durch interne Stellplatzregelungen und –bepreisung sowie durch Bringedienste und Erreichbarkeitsmarketing gelungen, dass die Sihlcity genauso prosperiert wie autoorientierte Shopping Center im Umland, jedoch mit einem Bruchteil der Pkw-Verkehrserzeugung.



Zürcher Einkaufszentrum Sihlcity – Pilotprojekt für Mobilitätsmanagement in Stadtplanungsregularien



Struktur des kommunalen Mobilitätsmanagements (Quelle: VRS 2012b)

Einführung in der Kommunalverwaltung

Gerade in kleineren und mittelgroßen Kommunen sind die personellen Ressourcen der Verwaltung sehr begrenzt; koordiniertes Handeln der Fachbereiche ist eine Erfolgsvoraussetzung. Großstadtverwaltungen haben Spezialisten-Teams für Stadtplanung, Tiefbau, Umweltschutz, demografische Entwicklung, Finanzplanung und Wirtschaftsförderung. Dies geht oft einher mit mangelhafter Zusammenarbeit und divergierenden Entwicklungszielen für die Stadt.

Kommunales Mobilitätsmanagement bedeutet in beiden Fällen, die Handlungsfelder und Fachgebiete mit Bezug zur Mobilität zu koordinieren, ohne dadurch komplexe Parallelstrukturen aufzubauen. Schlüssel zum Erfolg ist ein kommunales Mobilitätskonzept als Rahmenkonzept (z.B. als Stadtmobilitätsplan für mehr Nachhaltigkeit oder ein eher baulich-technisch ausgerichteter VEP).

Für die Umsetzung in einem konkreten Handlungskonzept wirken alle Fachbereiche zusammen, koordiniert durch einen „Mobilitätsmanager“ auf Basis eines Einführungsbeschlusses mit Ressourcenplanung für Koordination und gemeinsame Aktionen. Schließlich wird für eine Fortschreibung des Konzepts die Wirksamkeit kontrolliert – ob die erwarteten Veränderungen z.B. bei der Verkehrsmittelwahl eingetreten sind.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2001): Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme, Berlin

VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2012a): Nachhaltige Mobilität gestalten. Die VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement: Regionaler Dienstleister für die Kommunen, Köln.

VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2012b): Fachinformation Kommunales Mobilitätsmanagement, Köln.
www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/KommunalesMobilitaetsmanagement_Fachinfos.pdf

Bildrechte
wie angegeben, alle weiteren Jörg Thiemann-Linden



„mobil.punkt“ in Bremen als CarSharing-Station mit Fahrradparken

Fachliche Unterstützung für Kommunen

Die europäische Plattform für Mobilitätsmanagement EPOMM, bei der ab dem Jahr 2013 auch Deutschland Mitglied ist, organisiert unter www.epomm.org das international verfügbare Wissen zum Mobilitätsmanagement und veranstaltet regelmäßig internationale Konferenzen. Inzwischen etabliert sich auch eine deutsche Plattform (DEPOMM), nachdem von 2009 bis 2011 im Aktionsprogramm „effizient mobil“ als Teil des Klimaschutzes zahlreiche kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagementprojekte in 15 Modellregionen initiiert worden waren. Diese nationale Plattform veranstaltet auch die zentralen Netzwerktreffen für das Mobilitätsmanagement in Deutschland.

Eine Unterstützung für Kommunen wird in verschiedenen regionalen Zusammenhängen geleistet, teilweise im Zusammenhang mit den Verkehrsverbänden des ÖPNV. So hat beispielsweise der kommunal getragene Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in der Region um Köln und Bonn eine entsprechende Koordinierungsstelle, die als Dienstleister in der Breite der Verkehrsmittel für die Kommunen bei der Ausarbeitung und Umsetzung einer kommunalen Mobilitätsmanagementstrategie behilflich ist.

Diese Stelle ist zunehmend auch in die Ausbildung und Qualifizierung kommunaler Mobilitätsmanager für die „Dolmetscher-Aufgaben“ zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern tätig. Kostenlose Beratungsleistungen, Wis-

senstransfer, Kontaktvermittlung, Networking und vieles mehr sind Teil eines Pilotprojektes im Rheinland bis 2015, in dem Modellkommunen auch verwaltungsintern neue Wege für moderne Mobilität erproben.



Radverkehrsförderung zur Stauvermeidung

Fazit

Neben den klassischen Aufgaben der Kommunen für die Straßen-Infrastruktur und (meist auf Kreisebene) für die ÖPNV-Gewährleistung gewinnt ein verkehrsmittelübergreifender Ansatz des Mobilitätsmanagements zunehmend Bedeutung. Dabei wird auch die Radverkehrsförderung mit ihren vielfältigen Begründungszusammenhängen (Umwelt, Gesundheit, Verkehrssicherheit etc.) besser in die Steuerung der Verkehrsentwicklung integriert. Innerhalb der Kommunalverwaltung gerade kleinerer und mittelgroßer Kommunen koordiniert ein Mobilitätsmanager die verschiedenen Fachbereiche der Verwaltung, die für mehr Nachhaltigkeit in der Mobilität zusammenwirken sollen, und wirbt um die Unterstützung der lokalen Akteure bei der gemeinsamen Umsetzung des kommunalen Mobilitätskonzepts. Damit soll bei begrenzten Mitteln der Kommunen ein maximaler Beitrag der Kommune zur Transformation des Verkehrssystems erreicht werden.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema finden Sie in den Ausgaben
FoR O-1 Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan
FoR O-4 Kommunikationskampagnen pro Rad
FoR S-1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Forschung Radverkehr steht Ihnen auch online zur Verfügung:
www.nrvp.de/for

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (DifU) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de