

Fachinformation

Kommunales Mobilitätsmanagement

Möglicher Projektverlauf in den Modellkommunen



Inhalt

1. Projektvorhaben und -struktur.....	3
1.1. Projektvorhaben	3
1.2. Projektstruktur	3
2. Die Bedeutung des Projektvorhabens	5
3. Das Konzept des kommunalen Mobilitätsmanagements.....	7
3.1. Der organisationsstrukturelle Ansatz	8
3.2. Der multimodale Ansatz.....	8
3.3. Der informationsbezogene Ansatz	9
3.4. Der nachfrageorientierter Ansatz	9
3.5. Die Handlungsfelder	10
3.6. Die Vorteile des Mobilitätsmanagements.....	11
4. Möglicher Projektverlauf in den Modellkommunen	13
4.1. Abstimmung vor Ort über Prozessablauf und Ressourcen	13
4.1.1. Einrichtung eines Lenkungskreises.....	15
4.1.2. Benennung eines Mobilitätsmanagers.....	15
4.2. Festlegung der Entscheidungsebene.....	16
4.3. Festlegung der Rahmenkonzeption.....	16
4.4. Einbeziehung der Bürger	17
4.5. Einführungsbeschluss und Leitzelformulierung	17
4.6. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes.....	18
4.6.1 Handlungsfeld MM für Kinder.....	18
4.6.2. Handlungsfeld „Mobilitätssicherung für Senioren“	19
4.6.3. Handlungsfeld betriebliche Mobilitätsberatung	20
4.6.4. Handlungsfeld Carsharing	21
4.6.5. Handlungsfeld „Neubürgerinfo zur Mobilität“	22
4.6.6. Handlungsfeld Verknüpfung ÖPNV – Radverkehr -Elektromobilität	22
4.6.7. Weitere Handlungsfelder	23
4.7. Wirkungskontrolle	23
4.8. Maßnahmenumsetzung	23
5. Projektbegleitende Workshops für interessierte Kommunen	23
6. Die VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement	24

1. Projektvorhaben und -struktur

Die Gewährleistung einer kostengünstigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität hat für Nordrhein-Westfalen einen sehr hohen Stellenwert. Das kommunale Mobilitätsmanagement stellt hierbei ein wichtiges Instrumentarium zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage dar. Ziel des Projekts ist es, die Handlungsoptionen und Chancen eines kommunalen Mobilitätsmanagements aufzuzeigen und so für die Kommunen des Landes eine Entscheidungsgrundlage für die Einführung eines solchen zu geben.

1.1. Projektvorhaben

Mit dem Projekt soll über einen Zeitraum von 3 Jahren in zwei Kommunen beispielhaft ein kommunales Mobilitätsmanagement aufgebaut und dessen Wirkungen untersucht werden. In den zwei über einen Wettbewerb zu ermittelnden Kommunen werden vor Ort einzelne Handlungsfelder des MM durch finanzielle und personelle Ressourcenunterstützung der VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement implementiert. Für alle interessierten Kommunen wird ein projektbegleitendes Fachforum angeboten, das die Ergebnisse widerspiegeln, die Qualifizierung der kommunalen Mitarbeiter und die Umsetzung von Einzelmaßnahmen initiieren soll. Zum Abschluss des Projektes wird eine landesweite Fachtagung durchgeführt.

Das strategische Zusammenwirken der Bereiche Infrastruktur, Kommunikation, Information und Service fördert eine multimodale und nachhaltige Mobilität. Mobilitätsmanagement bietet durch Information, Beratung und Motivation Optionen für eine freiwillige Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Die Bürger werden über eine „kommunizierende Planung“ frühzeitig einbezogen und „politisches Marketing“ sorgt für konsensfähige Entscheidungen. Somit ist die Grundlage für einen moderaten statt restriktiven Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität gegeben.

Eine Wirkungsuntersuchung ist zentraler Baustein des Projektes. Die Ergebnisse sollen valide Entscheidungsgrundlagen für die flächenhafte Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements geben.

1.2. Projektstruktur

Die Projektleitung hat die VRS GmbH. Ein Lenkungskreis und ein Fachbeirat übernehmen beratende Funktionen. Aufgabe des Lenkungskreises ist die Begleitung der inhaltlichen Bearbeitung des Projektes sowie die Entscheidung über Abweichungen zum ursprünglichen Projektablauf. Der Lenkungskreis stellt neben dem Fachbeirat die Wettbewerbsjury dar und wählt mit ihm die beiden Modellkommunen aus.

Der Lenkungskreis besteht aus folgenden Mitgliedern:

- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
 - o Referat für Verkehrsverbünde und Zweckverbände, wirtschaftliche und betriebliche Organisation des öffentlichen Nahverkehrs, Bahnwirtschaft (Referat II B 4)
 - o Referat für Mobilitätssysteme, Mobilitätsmanagement, Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung (Referat III A 2)
 - o Referat für Nationale und europäische Stadtpolitik, Forschungsprogramm StadtBauKultur (Referat V B 1)
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
 - o Referat Haushalts- und Querschnittsaufgaben, APUG NRW (Referat V-1)
- Bezirksregierung Köln, Dez. 25

Weitere Aufgabe des Fachbeirates ist die Beratung der Koordinierungsstelle im Rahmen des Projektes sowie Beratungen der Kommunen je nach Themenschwerpunkten. Die Mitglieder des Fachbeirates sind:



Ebenso gehören dem Fachbeirat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) an.

Die folgende Grafik stellt die Projektstruktur dar:

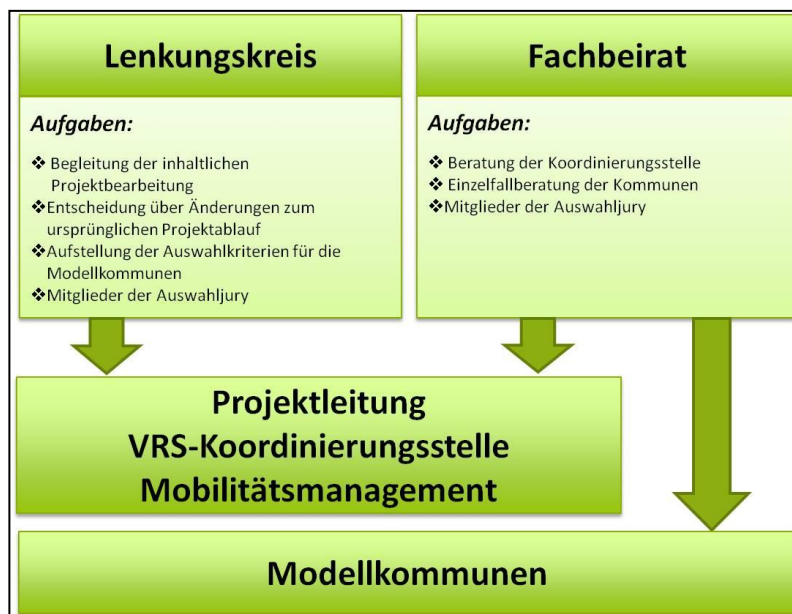


Abb.1 : Projektstruktur

2. Die Bedeutung des Projektvorhabens

Unsere Gesellschaft steht im Bereich der Mobilität und des Verkehrs vor vielen Herausforderungen. Demografische Entwicklung, Klimawandel und Ressourcenknappheit sind die Schlagwörter. Auch im aktuellen Thema Energieeffizienz und der Abhängigkeit von Ölimporten spielt der Verkehr eine wesentliche Rolle. Der Verkehr der Zukunft - insbesondere in den Städten bzw. Ballungsräumen- wird anders sein. Der motorisierte Individualverkehr auf Basis traditioneller Konzepte, Kraftstoffe und Antriebssysteme ist nicht zukunftsfähig und auch die Auto-Elektromobilität wird mittelfristig kaum hinreichende Lösungen bieten.

Ob aus Gründen der Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung, Luftreinhaltung und Umweltzonen, Lärminderung, Klimawandel, Mobilitätskosten als soziales Problem, Haushaltsbelastungen oder städtebaulichen Aspekten – Ziel ist es, den Verkehr ökonomischer, sicherer, umweltschonender, gesünder und sozialer zu gestalten. Die Zukunftsfähigkeit eines Ballungsraumes hängt maßgeblich von der Sicherung einer dauerhaften Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ab. Sie zählt zu den bestimmenden Faktoren der Standortqualität und damit der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Regionen.

Die besondere Bedeutung des Förderprojektes „Kommunales Mobilitätsmanagement“ ergibt sich aus folgenden Tatsachen:

1. Die Bürger räumen dem Problemkreis "Verkehr" nach wie vor eine hohe Priorität ein.
2. Fehlentscheidungen bei der Gestaltung des Gesamtverkehrssystems und dessen Anlagen verursachen für die kommunalen Gebietskörperschaften erhebliche Kosten.
3. Auf kommunaler Ebene sind die Belastungen durch den Verkehr für die Lebens- und Standortqualität und der Handlungsdruck am stärksten fühlbar.
4. Traditionelle Instrumente wie der Bau neuer Infrastruktur stoßen an ihre Grenzen.
5. Das Mobilitätsmanagement gewinnt in den Kommunen der Region eine immer wichtigere Bedeutung. Die Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne der Kommunen beschreiben das Mobilitätsmanagement als wichtiges Handlungsfeld. Jedoch fehlt bisher eine Realisierung.
6. Kommunale Gebietskörperschaften können jede für sich die anstehenden Verkehrsprobleme innerhalb der Region nicht lösen. Daher ist es notwendig, möglichst gemeinsam Lösungswege zu finden. Hierzu bedarf es neuer, innovativer Ansätze, aber auch einer Organisationsstruktur, die die Kommunen in der Region unterstützt.
7. Trendforscher und Marketingstudien der Automobilindustrie zeigen, dass für die junge Generation die Autonutzung zunehmend wichtiger ist als der Autobesitz. Vor dem Hintergrund des insbesondere bei jungen Menschen zu beobachtenden Wertewandels und ihrer zunehmenden Mobilitätspräferenzen „nutzen statt besitzen“, liegt hier ein enormes CO₂-Minderungspotenzial für den Sektor Verkehr.
8. Eine Sachaufklärung zur Wahl des Wohnstandortes - Im Umland mit hohem Verkehrsaufwand „preiswert“ mieten oder kaufen? Oder urban in wertvolleren Immobilien ohne teures Auto leben? – können Verkehrsaufwände zu und in den Städten senken (vgl. www.womo-rechner.de).
9. Neue Mobilitätsdienstleistungen werden zunehmend marktreif entwickelt und angeboten, auch von der Automobilindustrie und den Autovermietern. Einige Trendforscher, die bislang primär die Automobilindustrie beraten haben, gehen in Zukunft von mehr als einer Halbierung der Ausgaben von Haushalten für eigene Autos und einem Boom beim Carsharing und ÖPNV aus.

10. Der öffentliche Personennahverkehr bietet ein großes Potenzial, welches derzeit noch nicht ausgeschöpft wird. Zugangshemmnisse bestehen aufgrund geringer Nutzungserfahrung und fehlender Information über das bestehende Angebot. Vor allem durch leicht zugängliche und gut aufbereitete Informationen, einfache Beratungsmöglichkeiten, aber auch durch eine nutzerfreundliche Gestaltung von verkehrsmittelübergreifenden („intermodalen“) Angeboten sollen diese Hemmnisse gemildert werden.
11. Die ÖPNV-Unternehmen erkennen zunehmend, dass Fahrräder und öffentliche Mobilitätsangebote, die sie bis vor kurzem noch als Konkurrenz gefürchtet und abgelehnt haben, das Leben in der Stadt ohne eigenes Auto attraktiver machen und damit den Trend der steigenden Fahrgastzahlen stützen. Denn Menschen, die keine Autos besitzen, sondern verfügbare (öffentliche) Autos lediglich rational nutzen, gehören zu den besten ÖPNV-Stammkunden. Damit hilft jede verkehrspolitische Strategie, die unabhängig von bislang notwendigem oder wünschenswertem Autobesitz macht, wirksam CO₂ zu mindern und dem ÖPNV mehr Fahrgäste zuzuführen.
12. Um kundenfreundliche inter- und multimodale Dienstleistungsangebote zu schaffen, muss allerdings heute noch viel Sektoral- und Konkurrenzdenken überwunden werden. Eine Koordination und Kooperation auf regionaler Ebene hilft, Parallelstrukturen zu vermeiden. Einzelmaßnahmen können so in Gesamtzusammenhänge eingebracht werden und strategische Partnerschaften gebildet werden. Dadurch können die einzelnen Maßnahmen optimiert, besser bekannt gemacht, weiter verbreitet und finanziell besser abgesichert werden.
13. Mobilitätsmanagement findet immer mehr Befürworter: IHK, TÜV Rheinland, Deutscher Städtetag, Städte- und Gemeindebund. Auch der ADAC sieht das Mobilitätsmanagement aufgrund der zahlreichen positiven Wirkungen bei vergleichsweise niedrigen Kosten als sinnvollen Baustein zur Bewältigung des Stadtverkehrs (ADAC – Zur Sache: Mobilitätsmanagement, März 2009).

Es stellt sich die Frage, wie der Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität in den Kommunen des Landes gestaltet wird. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements bietet die Chance eines moderaten Übergangs. Die Szenarien des Kölner Beratungsunternehmens „Z Punkt GmbH The Foresight Company“ (siehe Abbildung 3) umreißen mögliche Entwicklungen der künftigen Mobilität in Deutschland und Europa¹:

¹ Die Z Punkt GmbH ist ein Beratungsunternehmen für strategische Zukunftsfragen. Holger Glockner und Ben Rodenhäuser haben als Teil der FOCUS Marktanalyse Mobilität das Kapitel „Zukunft der Mobilität“ verfasst. Die gesamte Marktanalyse steht auf www.medialine.de/marktanalysen zum Download zur Verfügung.

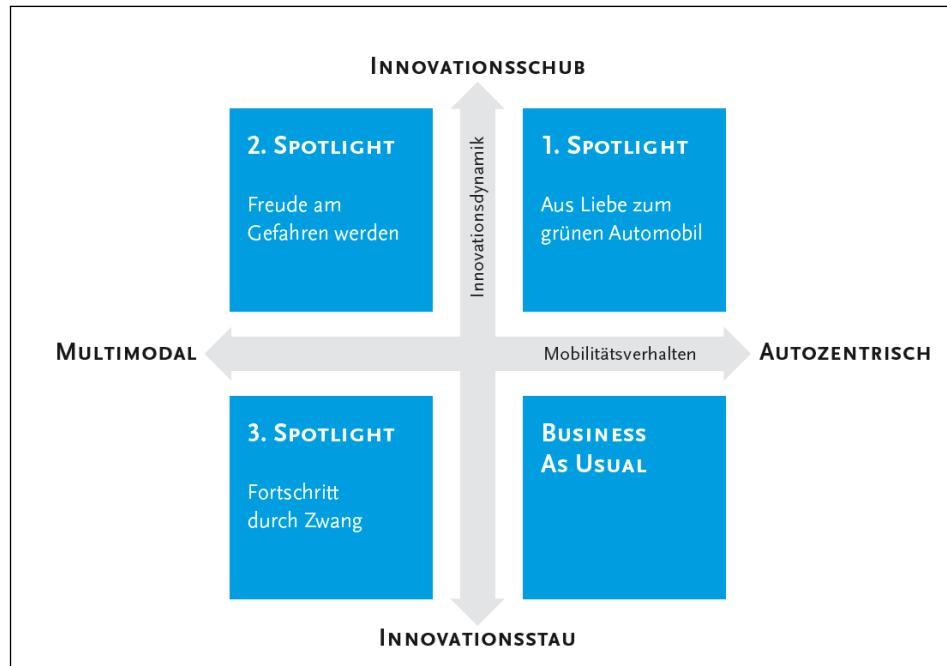


Abbildung 2: Mobilität 2020: Vier Szenarien. Quelle: Glockner/Rodenhauser 2010 (siehe Fußnote unten)

- Keine oder nur eine halbherzige Reaktion („Business as usual“) auf die Herausforderungen vor allem im Bereich der verkehrsbedingten Umweltwirkungen, des Ressourcenverbrauchs bei steigendem MIV und der Verkehrssicherheit kann keine zielführende Antwort sein.
- Das „grüne Auto“ alleine ist kein Ausweg. Unabhängig von der Frage, bis wann und ob überhaupt alle unsere jetzigen Fahrzeuge durch das Elektro-Auto (Basis regenerative Energieträger) ersetzt werden können, hätten wir noch die Stau- und städtebaulichen Probleme.
- Der „Fortschritt durch Zwang“ ist keine wünschenswerte Strategie ist. Das dirigistische Prinzip wird schon ansatzweise bei den Luftreinhalte- und CO₂-Minderungsproblemen in der europäischen und nationalen Gesetzgebung spürbar (z.B. verkehrsbezogene Emissions- und Immissionsgrenzwerte, CO₂-Minderungsvorgaben). Ohne grundlegende Änderungen wird der Dirigismus noch zunehmen und schmerzhaft Eingriffe zur Folge haben.
- Sinnvoll ist, die Voraussetzungen für eine Verhaltensänderungen zur Multimodalität zu schaffen. Das kommunale Mobilitätsmanagement bietet hier durch die Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen und die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern die Chance, dass es über die „Freude am gefahren werden“ zu einem wünschenswerten Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität kommt.

3. Das Konzept des kommunalen Mobilitätsmanagements

Grundlage ist der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagementkonzeptes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen². Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage

² Die Forschungsgesellschaft hat mittlerweile drei Papiere dazu erarbeitet:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Arbeitspapier Nr. 38: Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme. Köln 1995.
- Umweltbundesamt Berlin (Hrsg.): Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme; 2. überarbeitete Auflage 2001.

auf kommunaler Ebene. Ziel ist es, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten und lokale Akteure zu motivieren, Verkehrsteilnehmer gezielt zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr und Fahrgemeinschaften zu motivieren. Das Mobilitätsmanagement verfolgt dabei folgende strategische Ansätze:

- Organisationsstruktureller Ansatz
- Multimodaler Ansatz
- Informationsbezogener Ansatz
- Nachfrageorientierter Ansatz

3.1. Der organisationsstrukturelle Ansatz

Der **organisationsstrukturelle Ansatz** erfordert die verwaltungsinterne Strukturierung ressortübergreifender Kommunikations- und Abstimmungsprozesse sowie die externe, interkommunale und interinstitutionelle Vernetzung. Eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Koordination und Kooperation der planungs- und umsetzungsrelevanten Akteure bzw. der Handlungsfelder. Dies bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung. Den Kommunen kommt dabei die Lenkungsfunktion zu. Die folgende Übersicht stellt den möglichen idealtypischen Ablaufprozess dar.

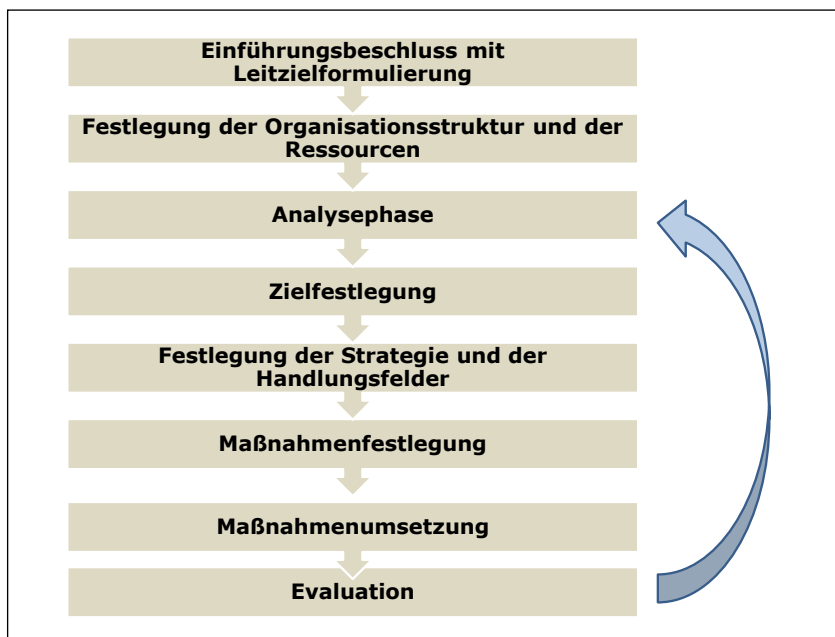


Abb3 .: Idealtypischer Ablaufprozess des Mobilitätsmanagements

3.2. Der multimodale Ansatz

Der Mobilitätskunde will günstig von A nach B und sich am Zielort frei und unabhängig bewegen, egal durch und mit wem, Hauptsache preiswert und bequem. Verkehrsträger verstehen sich jedoch immer noch zu sehr als Einzelsystem und verfügen über keine oder zu wenig Vernetzung untereinander. Der **multimodale Ansatz**

- FGSV: Mobilitätsmarketing (Arbeitspapier Nr. 68). Köln 2006
Da der Verfasser dieses Handlungsleitfadens selbst zu den Verfassern der Papiere gehört, sind viele Passagen dieses Handlungsleitfadens dem FGSV-Papieren entnommen.

erfordert Verkehrsinfrastrukturen, die zumindest eine gleichberechtigte und sichere Nutzung für alle Verkehrsarten bzw. -teilnehmer gewährleisten und schrittweise deren Privilegierung ermöglichen. Darunter ist der Ausbau und die Verknüpfung des „Umweltverbundes“ (Bus&Bahn, Fahrrad, zu Fuß, CarSharing und Fahrgemeinschaften) zu verstehen.

Die Multimodalität berücksichtigt auch den angesprochenen Wertewandel im Mobilitätsbereich. Die europäische Automobilindustrie und Städte wie Paris, London oder Barcelona haben die verstärkten multimodalen Anforderungen der immer wichtiger werdenden jungen Kundengruppen erkannt. Insbesondere ist auch Carsharing zu fördern. Es wertet sein Image auf: Von der Ökogemeinde hin zum Mainstream als multimodaler Dienstleister. Carsharing-Unternehmen verzeichnen zweistellige Wachstumsraten. Car2go in Ulm und Hamburg, Velo- und AutoLib in Paris bieten urbanen Menschen ohne eigenes Auto attraktive Optionen einer in Teilen auch „automobilen“ öffentlichen Nahmobilität.

3.3. Der informationsbezogene Ansatz

Die Mobilitätsberatung als **informationsbezogener Ansatz** bietet den Verkehrsteilnehmern durch Information, Beratung und durch Anreize Möglichkeiten für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens. Beschäftigte und Bürger sollen zum Umstieg auf den „Umweltverbund“ motiviert werden. Ebenso fördern indirekte verkehrliche Maßnahmen wie beispielsweise die Unterstützung der Haushalte bei Umzügen in die Nähe des Arbeitsortes, Telearbeit sowie die Anpassung der Arbeitsorganisation von Betrieben an die Fahrzeiten des ÖPNV, Möglichkeiten, das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Das Spektrum der Handlungsfelder reicht von Informations- und Marketingaktivitäten (z.B. zu den Möglichkeiten und Kostenersparnissen einer ökologischen Nahmobilität) über betriebliche Maßnahmen (z.B. die Privilegierung von Fußgängern, Fahrradfahrern und Pkw-Mitfahrern) bis hin zu Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

3.4. Der nachfrageorientierter Ansatz

Der nachfrageorientierte Ansatz des Mobilitätsmanagements ist ein Perspektivwechsel in der verkehrspolitischen Steuerung. Die Zusammenführung der Angebotsseite (Infrastrukturausbau, Ordnungspolitik)³ mit Kommunikationsstrategien unter Einbeziehung der „Verkehrserzeuger“ und Verkehrsteilnehmer erfordert eine ressortübergreifende Vorgehensweise und schließt die Beteiligten (Unternehmen, Betriebe, Schulen und Wohnungsunternehmen) ein. Nicht erst seit Stuttgart 21 hat sich gezeigt, wie schwierig die Umsetzung insbesondere von Infrastrukturprojekten geworden ist. Mobilitätsmanagement als kommunizierende Planung kann hier nicht nur Entscheidungsprozesse verkürzen sondern auch erste Entscheidungen ermöglichen. Mobilitätsmanagement bezieht die Zivilgesellschaft mit ein und schafft Vertrauen in die staatlichen Institutionen und die Politik. Es ist notwendig die Bürger und Meinungsbildner stärker als bisher mitzunehmen, wenn man Veränderungen gerade in so einem sensiblen Bereich wie dem Themenkomplex Verkehr erreichen möchte.

³ Auch in die Stadtplanung bzw. der Bauleitplanung kann Mobilitätsmanagement integriert werden. Vgl: Ulrike Reutter, Mechthild Stiewe: Integration von Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung – Rechtliche Möglichkeiten und Stand der Praxis. In: direkt 65, Urbane Mobilität – Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. Hrsg: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2009, S. 357 ff.

3.5. Die Handlungsfelder

Die kommunale Gebietskörperschaft schafft mit der Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements die Voraussetzung für die Umsetzung der einzelnen zielgruppenspezifischen Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements. Abb. 5 stellt die einzelnen Handlungsfelder dar.



Abb. 4: Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

Betrachtet die Kommune die einzelnen Handlungsfelder als kommunale Aufgabe ist eine wesentliche Voraussetzung gegeben, dass ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement dauerhaft und damit Erfolg versprechend betrieben wird. So kann z.B. die kommunale Wirtschaftsförderung die betriebliche Mobilitätsberatung als Serviceleistung für die ortsansässigen Betriebe zur Standortsicherung in das Aufgabenportfolio aufnehmen. Die Zusammenarbeit mit Schulen im Bereich der Mobilitätserziehung bietet die Möglichkeit, die Angebote des Umweltverbundes vor Ort nicht nur den Schülern sondern auch den Eltern besser bekannt zu machen, um so eine effektive Nutzung des Angebotes zu gewährleisten.

3.6. Die Vorteile des Mobilitätsmanagements

Die folgende Übersicht stellt die Wirkungen des Mobilitätsmanagement dar.

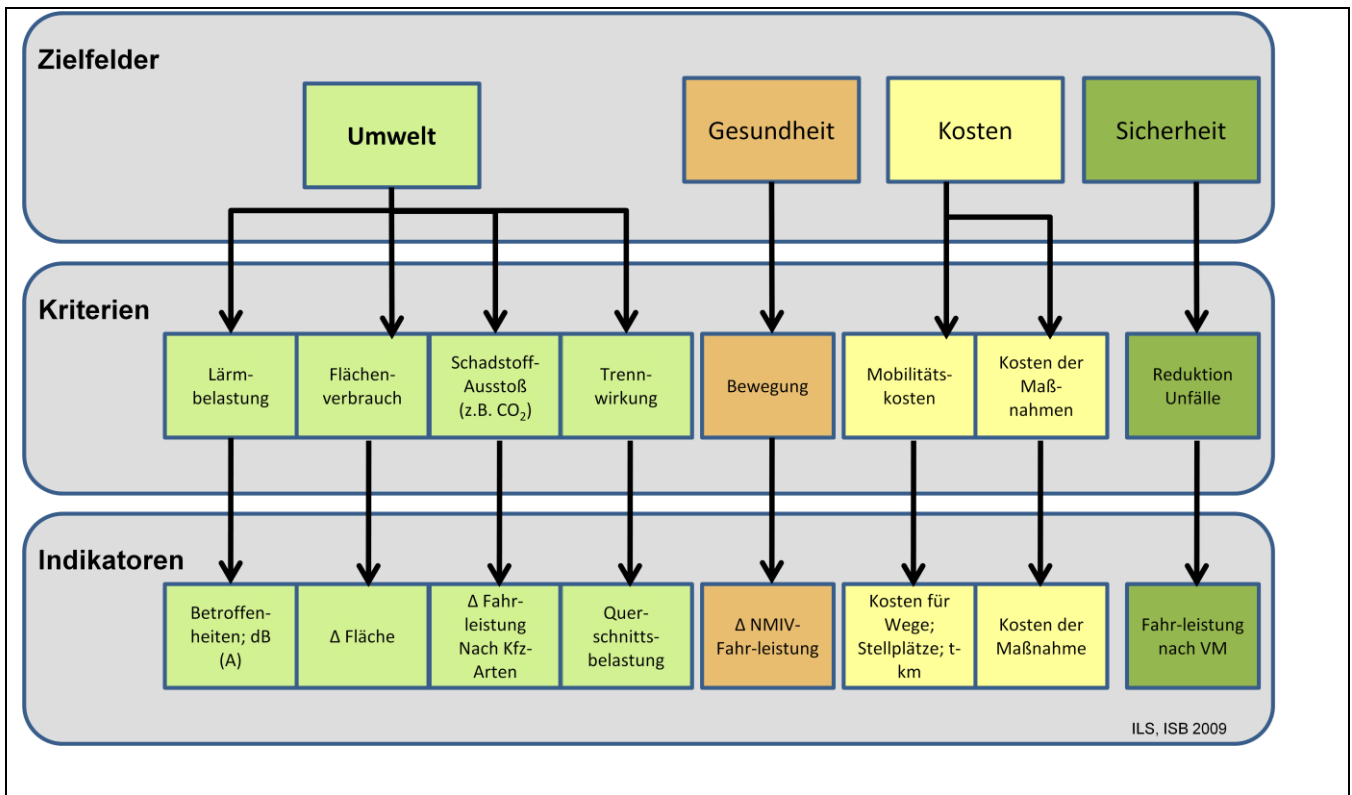


Abb. 6: Wirkungen des Mobilitätsmanagements Quelle: Mechthild Stiewe, ILS

Mobilitätsmanagement bietet folgenden Nutzen:

Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements:

- Entlastung von Verkehrsbudgets
- Mehreinnahmen im ÖPNV
- Verringerung des Verkehrsaufkommens ohne Einbußen der Mobilität
- Höhere Lebensqualität (Luftreinhaltung, verminderte Lärmbelastung)
- Geringerer Parkraumdruck
- Standortentwicklung bzw. Standortsicherung (Arbeitsplätze)
- Imagegewinn
- Attraktivitätssteigerung des Lebens- und Wohnortes – insbesondere für Familien und ältere Menschen
- Verkürzt Planungsabläufe
- Frühzeitige Einbeziehung der Zivilgesellschaft erschließt Potenziale und vereinfacht politische Entscheidungsprozesse

Ein Mobilitätsmanagement stärkt insbesondere den ÖPNV. Eine vernetzte Zusammenarbeit zur Umweltverbundförderung hat zum Ziel, den modal split insbesondere zugunsten des ÖPNV zu verändern und damit Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen zu generieren. Aufgrund der Kooperationen profitieren gerade die Verkehrsunternehmen, die infolge der knappen personellen und finanziellen Ressourcen kaum in der Lage sind, eine offensive Mobilitätsberatung zu leisten.

Die stärkere Kooperation im Sinne eines kommunalen Mobilitätsmanagements eröffnet hier neue Marktchancen. Dies zeigen folgende Beispiele.

- Beim bundesweiten Aktionsprogramm „effizient mobil“ ist über die betriebliche Mobilitätsberatung ein Verlagerungspotential von Pkw-Fahrten zum ÖPNV in Höhe von 11% ermittelt worden – zum Umweltverbund insgesamt bis zu 20%.

Ebenso konnte durch das Programm „effizient mobil“ nachgewiesen werden, dass Mobilitätsmanagementkonzepte zu einer Verringerung der Pkw-Fahrten und somit zu einer Reduzierung der CO₂ Emissionen beitragen können.

Wirkungspotenziale im Aktionsprogramm effizient mobil		
	Reduktion Pkw-Verkehr im Jahr	Reduktion CO₂-Emission im Jahr
Ø pro Beschäftigtem	1.073 km	0,19 t
Ø pro Standort	1.401.546 km	248 t
Insgesamt für das Aktionsprogramm	133.146.893 km	23.567 t

Abb.8: Ergebnis der betrieblichen Mobilitätsberatung im Rahmen von „effizient mobil“

- Das Neubürgerpaket der Stadt München hat gezeigt, dass eine signifikante Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV bei einer professionellen Beratung zu erzielen ist: Veränderung modal Split bei Neubürgern mit Beratung: ÖV +7,6%, MIV -3,3 %.

Im Rahmen einer Evaluation zu dem Münchner Neubürgerinfo ist das betriebswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt worden. Demnach sind für den Aufwand von 12 Euro Kosten je Beratungsfall ein Mehrertrag von 23 € durch verstärkten Ticketverkauf generiert worden.

Es existiert zahlreiche Literatur zum Thema Mobilitätsmanagement. Der folgende Sammelband fasst die wissenschaftlichen Grundlagen und Wirkungen in der Praxis zusammen:

Mechtild Stiewe/Ulrike Reutter (Hg.): Mobilitätsmanagement, Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen 2012



4. Möglicher Projektverlauf in den Modellkommunen

Ein möglicher Projektablauf wird im Folgenden skizziert. Dabei werden jeweils die Unterstützungsmöglichkeiten der Koordinierungsstelle aufgezeigt. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Arbeitspakete ist erst nach der Projektplanung mit den jeweiligen Modellkommunen möglich. Die einzelnen Projektphasen und Arbeitspakete werden in Abstimmung mit der Koordinierungsstelle durch die Kommunen festgelegt. Das Projekt besteht aus folgenden Arbeitspaketen:

- AP 1: Abstimmung vor Ort über Prozessablauf und Ressourcen
- AP 2: Festlegung der Handlungsfelder
- AP 3: Festlegung der Evaluationstools und Durchführung (optional)
- AP 4: Maßnahmenumsetzung
- AP 5: Wirkungsbewertung

4.1. Abstimmung vor Ort über Prozessablauf und Ressourcen

Der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagements erfordert die verwaltungsinterne Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen. Mobilitätsmanagement führt nach den bisherigen Erfahrungen am besten zum Ziel, wenn es als struktureller Ansatz schon frühzeitig in der Verwaltung institutionalisiert wird und die Teilaspekte „kommunizierende Planung“ – unter Einschluss der Bürgerinnen und Bürger – und „politisches Marketing“ parallel betrieben werden. Im folgenden Schaubild ist der idealtypische Ablaufprozess dargestellt:

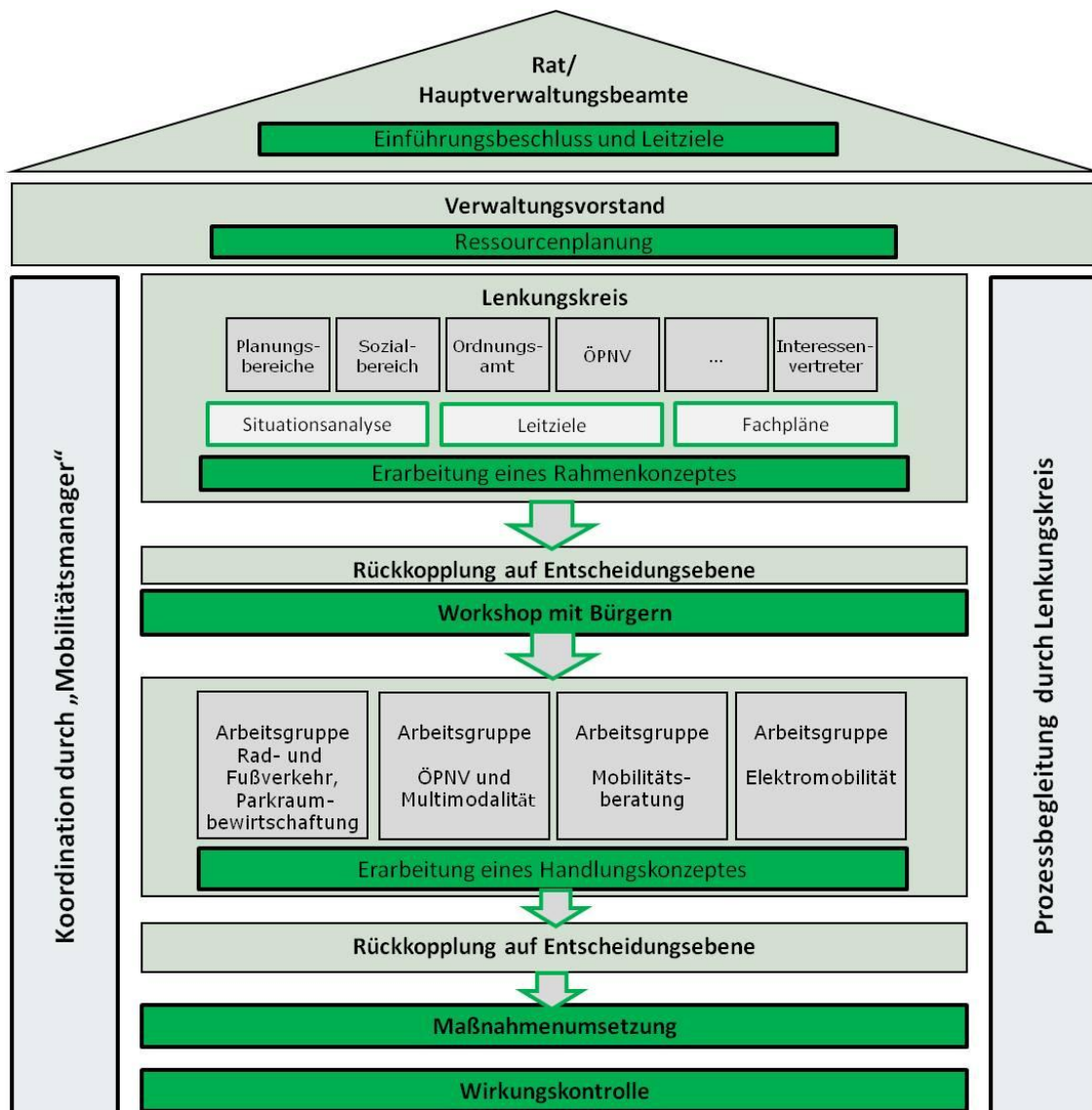


Abb. 9: Ablaufstruktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Da es sich beim Mobilitätsmanagement um eine Dezernats übergreifende Querschnittsaufgabe handelt, ist die Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen Aufgabe der Führungsebene. Auf der Ebene des Verwaltungsvorstandes gilt es die entsprechenden Entscheidungen zu treffen. Er hat die Aufgabe, die strategische Vorgehensweise und die Ressourcen festzulegen.

Als zielführend hat sich die frühzeitige Einrichtung eines Dezernats übergreifenden Lenkungsreises herausgestellt. Ebenso bedarf der Ablaufprozess einer Koordination durch einen Mobilitätsmanager.

4.1.1. Einrichtung eines Lenkungskreises

Die frühzeitige Einrichtung eines Lenkungskreises ist zu empfehlen. Er übernimmt die Gesamtleitung des Mobilitätsmanagements innerhalb der Verwaltung. Er ist verantwortlich für das Voranbringen der Vorhaben und ihrer politischen Unterstützung sowie einer projektbezogenen Kooperation zwischen den Akteuren.

Die Frage, aus welchen Fachbereichen die Mitglieder des Lenkungskreises kommen sollen, lässt sich nicht allgemein festlegen. Hier ist die jeweilige Situation einer Kommune zu berücksichtigen bzw. der jeweilige Anlass zur Einführung des Mobilitätsmanagements. Sinnvoll ist auf jeden Fall die Einbindung der Planungsbereiche, der Straßenverkehrsbehörde und der Bereiche der Zielgruppen. Die Teilnehmer sollen leitende Positionen in den Fachabteilungen innehaben.

Die Leitung des Lenkungskreises soll eine Person in leitender Stellung übernehmen. Damit ist der Zugang zu den verwaltungsinternen und ggf. auch politischen Entscheidungsgremien gewährleistet. Unter ihrer Anleitung ist zu klären, was unter den strukturellen und finanziellen Gegebenheiten in welchen Zeiträumen zu leisten ist. Durch die leitende Stellung vertritt sie das Mobilitätsmanagement nicht nur im Innenverhältnis der Verwaltung, sondern auch in der Öffentlichkeit.

4.1.2. Benennung eines Mobilitätsmanagers

Die Koordination braucht eine personelle Zuständigkeit. Die Geschäftsführung des Lenkungskreises sollte bei der Stelle angesiedelt sein, die auch insgesamt für die Koordination des Mobilitätsmanagements bzw. mit der Umsetzung von Mobilitätsprojekten betraut ist. Hierzu ist eine Umwidmung einer Personalstelle – verbunden mit einer Fortbildung – zielführend. Wichtig ist, dass der „Kordinator“ (Mobilitätsmanager) auf einer höheren Ebene der Verwaltungsstruktur angesiedelt ist und mit einer Dienstanweisung ausgestattet ist.

Der „Mobilitätsmanager“ ist für die Prozesssteuerung zuständig. Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder und Arbeitsaufgaben:

- Geschäftsführung des Lenkungskreises
- Koordinierung des verwaltungsinternen Prozesses über die Fachabteilungen hinweg
- Organisation der Kommunikation zwischen den betroffenen Fachbereichen (projektbezogen)
- Vorhabenplanung
- Vermittlung zwischen dem Lenkungskreis und der operativen Ebene
- Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben

Die Aufgabenerledigung ist nur dann erfolgreich durchzuführen, wenn der Funktionsinhaber mit einem entsprechenden Zeitbudget für die Aufgaben ausgestattet ist. Die Koordinierungstätigkeit lässt sich nicht „nebenher“ erledigen. Daher ist im „Letter of Intent“ die Bereitschaft zur Einrichtung des Aufgabenbereiches aufgeführt.

Innerhalb des Ablaufprozesses hat der Mobilitätsmanager die Aufgaben innovative Vorschläge zu unterbreiten, Anregungen und Bedenken der Prozessbeteiligten beschlussfähig aufzubereiten und bei der sachgerechten Umsetzung behilflich zu sein.

Diese Querschnittsaufgabe kann zu internen Abstimmungsproblemen führen. Eine eindeutige Dienstanweisung kann hier Klarheit schaffen und damit Reibungsverluste verhindern bzw. verringern. Eine Musterdienstanweisung wird von der Koordinierungsstelle zur Verfügung gestellt.

Das Anforderungsprofil erfordert eine besondere Qualifizierung des Stelleninhabers. Die Koordinierungsstelle wird zu den verschiedenen Bereichen Qualifizierungsmaßnahmen in Modulform anbieten.

4.2. Festlegung der Entscheidungsebene

Wichtig ist, dass zu verschiedenen Planungsstufen die Rückkoppelung mit der Entscheidungsebene stattfindet. Damit ist die Gefahr gebannt, dass ein erarbeitetes Handlungskonzept zum Schluss von der Entscheidungsebene abgelehnt wird. Etwaige Anregungen und Bedenken werden so in Entstehungsprozesse frühzeitig eingebunden.

Welche Ebene für die Entscheidungen letztendlich zuständig ist, ist im Wesentlichen von den ortsspezifischen Entscheidungsprozessen abhängig. Zum anderen ist entscheidend, welcher Bereich die Umsetzung des Mobilitätsmanagementprozesses initiiert hat. Beruht die Umsetzung auf einem politischen Beschluss, so ist der Rat bzw. der zuständige Fachausschuss die Entscheidungsebene. Wenn die Initiierung durch die Behördenleitung bzw. den Verwaltungsvorstand erfolgte, kann die Entscheidungsebene auch innerhalb der Verwaltung belassen bleiben. Jedoch bietet sich die frühzeitige Einbeziehung der politischen Ebene in den Entscheidungsprozess an. Damit ist die Chance gegeben, widersprüchliche Zielsetzungen von Politikern, Planern und Bürgern frühzeitig zugunsten pragmatisch machbarer Lösungen aufzulösen und somit beschlussfähige Vorlagen zu erarbeiten und sachgerecht umzusetzen.

4.3. Festlegung der Rahmenkonzeption

Basis aller Planungen muss eine Rahmenkonzeption sein, die allgemeine Fakten und Aussagen zur grundsätzlichen Gestaltung des Ablaufprozesses und der Handlungsfelder enthält. Aufgrund der politischen Vorgaben (Leitziele) und der Analysen der Ist-Situation ist unter Beachtung personengruppen- und ereignisbezogener Anliegen eine Rahmenkonzeption zu entwickeln. Der Aufbau der entsprechenden Struktur und die Entscheidung über die einzelnen Handlungsfelder sind verwaltungsintern gemeinsam zwischen den einzelnen Fachbereichen zu erarbeiten.

Die Klärung folgender jeweils ortsspezifischer Aspekte ist die Grundlage für die Benennung von Handlungsfeldern:

- Welche Mobilitätsdaten (Unfallzahlen, Modal Split, Weglängen, Lärm, Luftschadstoffe etc.) liegen vor?
- Was sehen die sektoralen Fachpläne (NVP-Nahverkehrspläne, VEP, Rahmenpläne, FNP-Flächennutzungspläne, Bebauungspläne, Einzelhandelsgutachten, etc.) zur Berücksichtigung der Förderung der Multimodalität vor?
- Wie sind die täglichen Mobilitätsziele auf dem Stadtgebiet verteilt und wie durch die unterschiedlichen Verkehrsträger erschlossen?
- Wie können die Zielgruppen in die Arbeit einbezogen werden?

4.4. Einbeziehung der Bürger

Sobald die Entscheidungsebene ein Rahmenkonzept beschlossen hat, werden die Betroffenen eingebunden. In einem offen angelegten Prozess unter Beteiligung der Bürger sowie der relevanten Institutionen und Meinungsbildner soll das beschlossene Rahmenkonzept in ein Handlungskonzept überführt werden.

Hier bietet sich ein Workshop mit Bürgern an. Es empfiehlt sich, im Vorfeld der konstituierenden Sitzung mit den in Frage kommenden Institutionen Einzelgespräche zu führen, um ihre Mitwirkungsmöglichkeiten bzw. –wünsche abzuklären.

In einer „Auftaktveranstaltung“ sollen bzw. können die Ziele und die Angebote mit den Bürgern diskutiert und für eine Mitarbeit geworben werden. Ziele der Veranstaltung sind, die allgemeine Öffentlichkeit über das Projekt und seinen Ablauf zu informieren, Multiplikatoren und Institutionen für die Mitarbeit in dem Projekt zu gewinnen.

Dass eine Bürgerbeteiligung zielführend ist, hat das von der Koordinierungsstelle initiierte Projekt „Mobilitätsmanagement für Senioren“ gezeigt. Der Landrat des Kreises Heinsberg Pusch stellte im Rahmen des Projektes fest:

„Ich denke was beim Projekt deutlich geworden ist, ist dass alle Behörden insbesondere die Behörden mit ihren Bürgern es einfacher haben wenn man diesen Weg geht. ... Es findet auch gleich beim Workshop eine politische Meinung vor Ort statt und die Dinge die dann umgesetzt werden, treffen auf eine große Akzeptanz vor Ort. Dies ist viel zeitschonender, wenn man diesen Weg geht. Die Bürger sind die geborenen Fachleute vor Ort und kommen dann mit denen zusammen die Ahnung davon haben und das ganze umsetzen können.“⁴

4.5. Einführungsbeschluss und Leitzieleformulierung

Die Effizienz siedlungsstruktureller und verkehrsplanerischer Aktivitäten ist in hohem Maße von politischen Entscheidungen abhängig. Denn nur durch zeitgemäße Grundsatzentscheidungen ist es möglich, den notwendigen Handlungsrahmen zu schaffen. Der Einführungsbeschluss mit einer Leitzieleformulierung ist entweder von der politischen Seite (Gemeinde-, Stadtrat bzw. Kreistag) oder der Behördenleitung vorzunehmen.

Eine solche Vorgehensweise dokumentiert den Stellenwert des Themas verwaltungsintern aber auch nach außen:

- Der Stellenwert in der Öffentlichkeit ist ungleich höher, wenn sich die Behördenleitung mit dem Projekt identifiziert.
- Die Querschnittsaufgabe Mobilitätsmanagement erfordert ein fachbereichsübergreifendes Arbeiten. Dies bedarf einer Absicherung durch die Behördenleitung.

Es gilt einen Beschluss über die Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Mobilitätssicherung und der Förderung der Multimodalität zu formulieren.

Die Stadt Tübingen hat beispielsweise folgende Leitziele für den Bereich Mobilität und Verkehr formuliert, die vom Gemeinderat im Mai 2009 beschlossen worden sind⁵:

⁴ Mitschnitt der Rede von Stephan Pusch, Landrat des Kreises Heinsberg auf der Abschlussveranstaltung des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren in der Region „Der Selfkant“ am 1.11.2010 in Birgden.

⁵ Vgl. Vortrag Tim von Winning (Leiter des Fachbereichs Stadtentwicklung bei der Stadt Tübingen) auf der Netzwerkfachtagung in Düren am 23/24.11.2010.

1. Klimaschutzziel: 50% weniger CO₂ im Verkehr bis 2030
2. Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürger
3. Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)
4. Stärkung von Wissenschaft und Wirtschaft in den Stadtteilen, der Innenstadt und den Quartieren
5. Kostenreduktion durch 50 % weniger Treibstoffverbrauch bis 2030

4.6. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes

Das Handlungskonzept enthält konkrete Maßnahmen. Diese werden auf der Grundlage des Rahmenkonzeptes und ggf. der Einbeziehung der Bürger erarbeitet. Es wird angestrebt, dass sowohl Maßnahmen im Bereich Verkehrsplanung, Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit realisiert werden. Die Detailplanungen erfolgen in Federführung der jeweiligen Dienststelle. Die Koordinierungsstelle unterstützt bei der Konzeption und der Umsetzung.

Es ist zu entscheiden, welche Handlungsfelder zu welchem Zeitpunkt in der Kommune realisiert werden. Für die Umsetzung erhalten die Modellkommunen Fördermittel im Rahmen dieses Projektes. (93.000,- € je Modellkommune)

Es bieten sich folgende Handlungsfelder an:

4.6.1 Handlungsfeld MM für Kinder

Das konkrete Angebot der Koordinierungsstelle für die Kommunen im Bereich des Mobilitätsmanagements für Kinder besteht aus folgenden Bausteinen:

- Kinderunfallkommission
- Arbeitskreise mit Schulen zur Mobilitätserziehung
 - Geh- und Radfahrgemeinschaften, Busbegleiter, Schüler- und Jobtickets, autofreie Schultage, Information, etc
- Checkliste für familienfreundliche Stadtplanung

Ebenso können die Angebote der Schulberatung des VRS in den Kommunen umgesetzt werden:

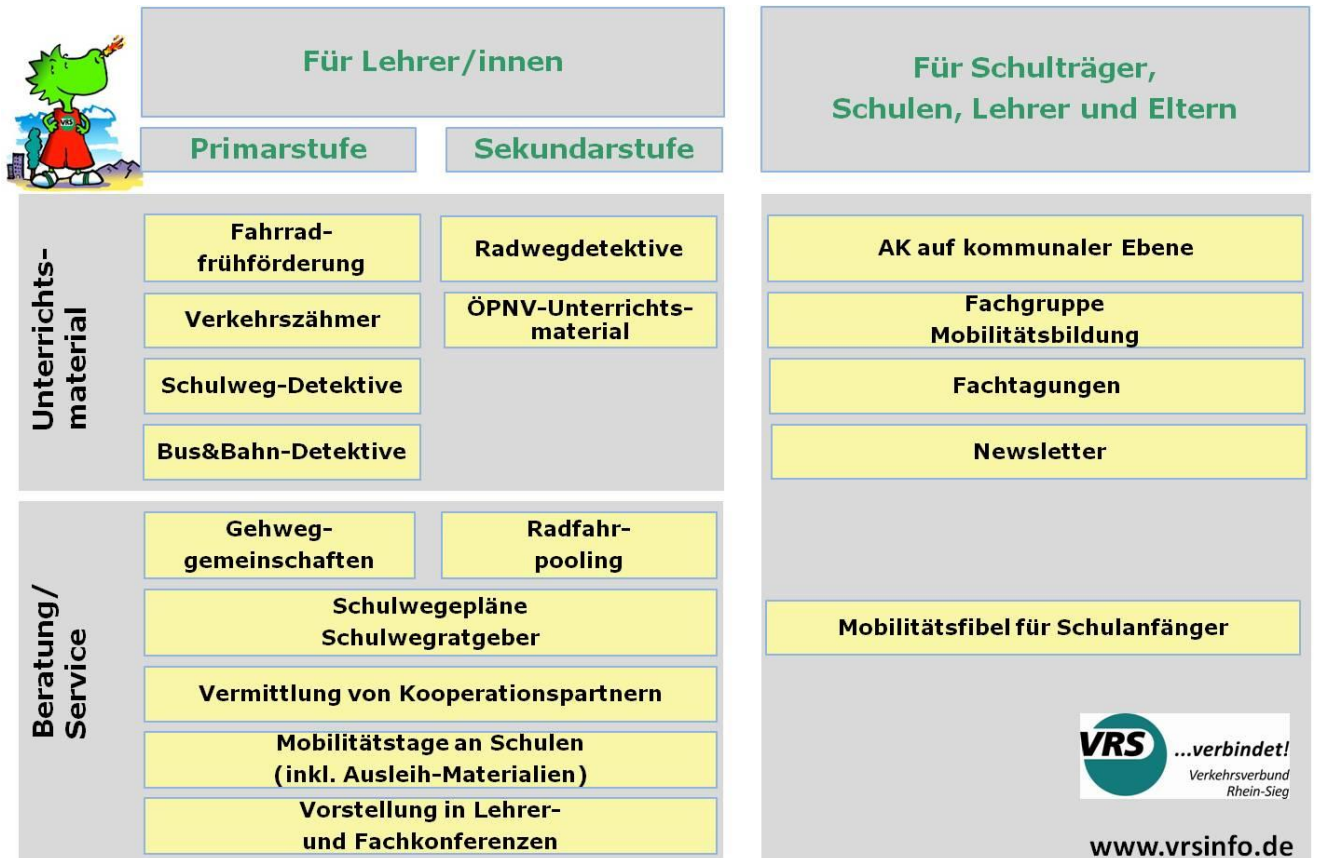


Abb. 10: Die Angebote der VRS-Schulberatung

4.6.2. Handlungsfeld „Mobilitätssicherung für Senioren“

Die zunehmende Zahl älterer Menschen verlangt deutliche Veränderungen des Verkehrssystems, der Angebote und die Stärkung der Nahbereiche sowie der verkehrlichen Sicherheitsaspekte.

Verkehrliche Programme für ältere Menschen konzentrierten sich in der Vergangenheit oft in erster Linie auf die älteren Verkehrsteilnehmer selber, das heißt auf die Anpassung der Senioren an die Verkehrsverhältnisse. Für eine ganzheitlichere und wirkungsorientiertere Verkehrssicherheitsarbeit ist aber die Anpassung des Verkehrs an die Möglichkeiten der Senioren ebenso zentral.

Die Koordinierungsstelle initiierte im Bereich Mobilitätsmanagement für Senioren folgende Projekte:

- Initiator und Koordination des Projektes: „Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren durch Betreuung, Beratung und Qualifizierung vor Ort in zwei „Modellkommunen“. Der Kreis Euskirchen und die Region „Der Selfkant“ in Kooperation mit dem Kreis Heinsberg werden als Modellkommunen betreut (Laufzeit 09/2008 – 10/2010)
- Projekt: „Aktiv60 – Sicher und bequem mit Bus und Bahn unterwegs“: Konzeption und Realisierung eines Beratungs-, Informations- und Schulungsangebotes für ältere Menschen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung (Förderprogramm des MBV NRW, Sicherheit und Service - Laufzeit: 11/2008-12/2010 Fortsetzung bis 31.12.2012).

- Projekt Fußgängerchecks: Um sich auf die Bedürfnisse einer alternden Bevölkerung einstellen zu können, ist die Einbeziehung der Zielgruppe selber bei der Erhebung von Bedarfen von zentraler Bedeutung. Der Fußgängercheck beinhaltet neben einer Großelternbefragung zur Erhebung von Daten zur Alltagsmobilität älterer Menschen als zentrales Element die Durchführung von Stadtteilbegehungen. Mitarbeiter der Kommunalverwaltung und interessierte Senioren führen gemeinsam die Begehungen durch. Dabei werden wichtige Alltagsziele für ältere Menschen erhoben und gleichzeitig die Wege dazwischen hinsichtlich Gefahrenpunkten und Barrierefreiheit untersucht. Es gilt, Schwachstellen des Fußwegenetzes zu erkennen und Verbesserungsvorschläge anzuregen.

Die Koordinierungsstelle bietet folgende Angebote im Bereich der Mobilitätssicherung für Senioren:

Beratung	Projekte vor Ort	Erfahrungsaustausch und Qualifizierung	Informationsmaterial	Ausleih- und Aktionsmaterial
Aufbau eines kommunalen MM für Senioren	Fußgängercheck	Seniorentagung 2012/2010	Handlungsleitfaden	Alterssimulationsanzug
Beratung zur Durchführung von Aktionstagen	Großelternbefragung	Fachgruppe Seniorenmobilität	Broschüre „Mobil auf ganzer Linie“	Stellwand Mobilität älterer Menschen
	Mobilitätstraining	Fachgruppe Mobilitätssicherung im ländlichen Raum	Maßnahmenkatalog	Give aways
	Kompetenzteam Seniorenmobilität		Checkliste für die Nutzung von Bus&Bahn	
	Seminar „Couragiert-mobil“		Checkliste „Barrierefreie Bushaltestellen“	
			Maßnahmenkatalog „Barrierefreier Radweg“	

Abb.11: Angebote der Koordinierungsstelle zur Seniorenmobilität

4.6.3. Handlungsfeld betriebliche Mobilitätsberatung

Die Koordinierungsstelle hat einschlägige Erfahrungen im Bereich der betrieblichen Mobilitätsberatung im Rahmen des bundesweiten Aktionsprogramms „effizient mobil“ gesammelt. Die für die Betriebe erstellten Mobilitätskonzepte haben eine effiziente Abwicklung der Berufs-, Geschäftsreise- und Kundenverkehre zum Ziel. Den Ablauf und die Inhalte einer Beratung stellt die folgende Übersicht dar:

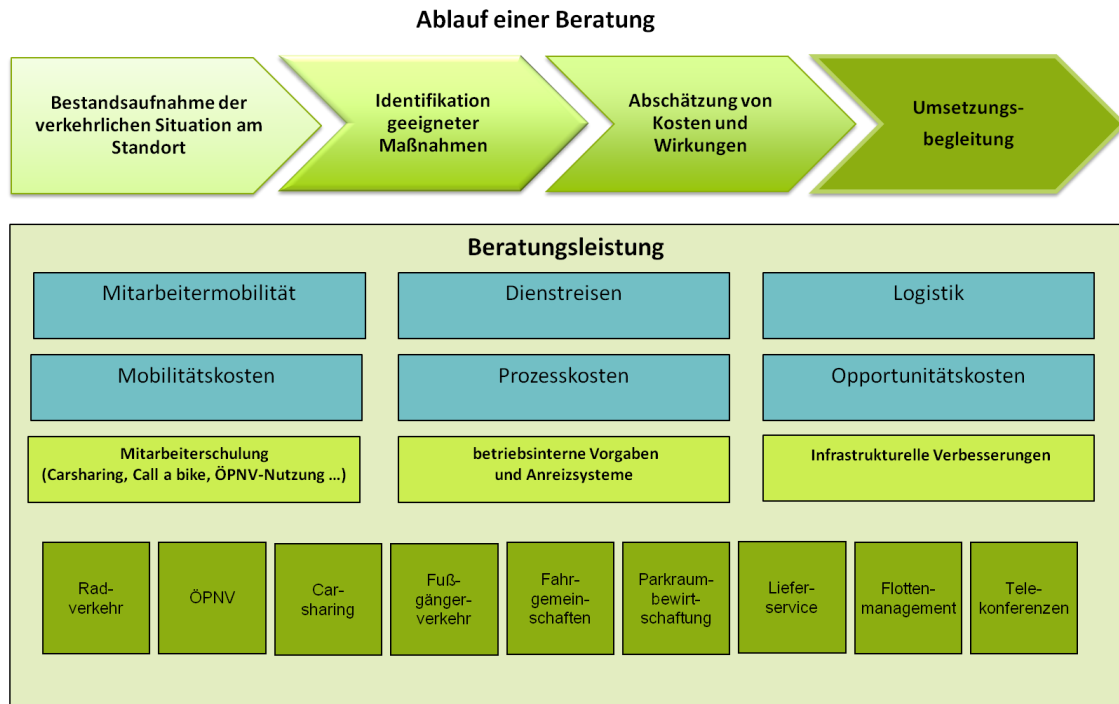


Abb 12: Ablauf einer betrieblichen Mobilitätsberatung

Die Kommunen haben hierbei eine Doppelrolle:

- Initiierung, Motivierung und Unterstützung der ortsansässigen Unternehmen bei der betrieblichen Mobilitätsberatung
- Umsetzung in der eigenen Verwaltung (Vorbildfunktion)

Die Durchführung der Beratungen soll durch professionelle Berater realisiert werden. Die Wettbewerbssieger erhalten ein kostenloses Mobilitätskonzept für die Verwaltung.

4.6.4. Handlungsfeld Carsharing

Jede Strategie, die unabhängig vom notwendigen bzw. wünschenswerten Autobesitz macht, hilft dem ÖPNV und einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung. Somit bietet die Implementierung von Carsharing in den Kommunen einen möglichen Ansatzpunkt

Die Mobilitätsdienstleistung Carsharing verzeichnet in deutschen Großstädten mit zunehmender Professionalisierung und Qualitätsentwicklung steigende Kundenzahlen. Die Bewohner in Klein- und Mittelstädten sowie ländlich geprägten Regionen profitieren nicht von dieser dynamischen Entwicklung. Die dortigen objektiven und subjektiven Bedingungsbeziehungen einer geringen Dichte und einer hohen Pkw-Orientierung haben unmittelbar Einfluss auf die Nachfrage nach Carsharing und somit auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit bei der Bereitstellung der Dienstleistung.⁶

Ziel ist es, im Rahmen des Demonstrationsprojektes Entwicklungen im Bereich Carsharing in mittleren und kleinen Kommunen anzustoßen und somit das Angebot auch in der Region bekannt zu machen. Das

⁶ Böhler, S. u. Wanner, M. (2004), S. 105-116 in A. Kagermeier (Hg.)

Modellprojekt soll dazu beitragen, Potenziale aufzuzeigen und Synergien zu nutzen. Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und ÖPNV-Unternehmen oder auch weiteren Akteuren bieten sich an und können eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten schaffen. Kooperationen können zur Kundenbindung sowie Neukundengewinnung beider Seiten genutzt werden. Durch die Beteiligung der Stadtverwaltung an Carsharing für Dienstfahrten lässt sich die Wirtschaftlichkeit verbessern.

Mit diesem Handlungsfeld sollen folgende grundlegende Fragen für die Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes beantwortet werden:

- Welche Ausgangssituation besteht in der jeweiligen Kommune hinsichtlich der Implementierung eines Carsharing-Angebotes?
- Welche Strukturen müssen in der Kommunalverwaltung/Kreisverwaltung zur Umsetzung aufgebaut werden?
- Welche Kooperationspartner sind notwendig?
- Wie kann eine Kooperation der verschiedenen Partner aussehen?
- Wie kann die erfolgreiche Vermarktung des Mobilitätskonzeptes aussehen?
- Welche Erfolgsparameter der Arbeit lassen sich definieren und messen?

4.6.5. Handlungsfeld „Neubürgerinfo zur Mobilität“

Die Maßnahme „Neubürgerinfo zur Mobilität“ beruht auf folgenden Grundgedanken: Neubürger und Umzügler müssen ihre tägliche Mobilität neu organisieren - durch gezieltes Marketing und gezielte Information können hier Verlagerungspotentiale ausgeschöpft werden. Dass sich eine solche Vorgehensweise für Kommunen als auch für Verkehrsunternehmen rechnet, hat das „Neubürgerinfo“ der Stadt München gezeigt. Zudem steigert es das Image und schafft Standortvorteile. Voraussetzungen: Unterstützung durch die Politik, Ausstattung mit den nötigen Ressourcen sowie ein klares Konzept und eine professionelle Umsetzung.

4.6.6. Handlungsfeld Verknüpfung ÖPNV – Radverkehr -Elektromobilität

Fahrradfahrer sind primär ÖPNV- Stammkunden. Die Förderung des Radverkehrs dient deshalb der Kundenbindung und Kundengewinnung.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV stellt aber gerade zu den HVZ ein Problem dar. Fahrradstationen, Bike&Ride-Anlagen und öffentliche Leihfahrräder senken den steigenden Nachfragedruck bei der Fahrradmitnahme:.

Die Vorteile:

- Zubringer zu ÖPNV-Haltestellen – Erweiterung des Einzugsbereiches
 - B&R bis 5 km
 - Pedelects bis 10 km
 - Schnellradwege 10-15 km
- Fahrradtourismus als Einstieg für den Alltagsverkehr – auch für den ÖPNV
- Der Ausbau der Elektromobilität findet vor allem im Bereich des Pedelects bzw. der E-Bikes statt.

4.6.7. Weitere Handlungsfelder

Handlungsfeld Wohnen

- Beeinflussung der Wohnstandorte durch Aufklärung und Beratung (vgl. www.womo-rechner.de)
- Handlungsfeld Tourismus
Angebotspakete für die Durchführung von umweltfreundlichem ('Sanftem') Tourismus
Vielfältige Aktivitäten und Netzwerke u.a. im Zusammenhang mit autofreien Tourismusorten und Bahn-/ÖV-Nutzung

4.7. Wirkungskontrolle

Anhand von Evaluationsmustern werden die einzelnen Vorhaben bewertet. Die einzelnen Parameter zur Erfolgskontrolle sind festzulegen. Es wird in Abstimmung mit den Wettbewerbsgewinnern festzulegen sein, welche Parameter zu evaluieren sind. Es bietet sich eine modal split Erhebung zu Beginn und am Ende des Projektes an. Jedoch sind während des gesamten Projektverlaufs zu den verschiedenen ausgesuchten Handlungsfelder Faktoren zu ermitteln, die die Umsetzung erfolgreich gestalten lassen.

4.8. Maßnahmenumsetzung

Bevor die ausgearbeiteten Maßnahmen zur Umsetzung kommen, ist eine Rückkoppelung auf die Entscheidungsebene sinnvoll. In Abhängigkeit der Zustimmungspflicht beschließen natürlich die zuständigen Fachausschüsse über die jeweiligen Maßnahmen. Die Umsetzung der Projekte erfolgt unter Federführung und Zuständigkeit der jeweiligen Dienststellen.

Der Lenkungskreis trifft sich in regelmäßigen Abständen zur Abstimmung über die weitere Vorgehensweise. Durch diese Rückkoppelung ist gewährleistet, dass die Rahmenkonzeption aufgrund der Wirkungsergebnisse und sich eventuell ändernder Rahmenbedingungen im ökologischen, demographischen, städtebaulichen und sozialen Bereich fortgeschrieben wird. Dies ist die Grundlage, um Maßnahmen anzupassen und evtl. neue Maßnahmen zu realisieren. Andernfalls können die Maßnahmen ihre Wirksamkeit einbüßen und somit ein nicht sachgerechter Ressourceneinsatz zur Folge haben.

5. Projektbegleitende Workshops für interessierte Kommunen

Für alle interessierten Kommunen bietet die Koordinierungsstelle ein Unterstützungssystem zur Einführung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen des Mobilitätsmanagements an. Ziel ist es, durch Qualifizierung, Wissenstransfer und Kooperationen das Thema Mobilitätsmanagement in der Region zu verankern und Einzelmaßnahmen zu realisieren.

In Workshops sollen die Erkenntnisse der Modellkommunen an die anderen Kommunen weitergegeben werden und die Möglichkeiten der Übertragbarkeit diskutiert werden. Insbesondere soll die Umsetzung von Einzelmaßnahmen in den Kommunen initiiert werden. Es sind zwei Workshops pro Jahr vorgesehen.

6. Die VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement

Die VRS GmbH hat in den letzten Jahren für die Region im Rahmen des Mobilitätsmanagements eine Koordinierungsfunktion übernommen:

- Koordinierungsstelle des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“
- Initiator und Koordination des Projektes: „Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren durch Betreuung, Beratung und Qualifizierung vor Ort in zwei „Modellkommunen“. Der Kreis Euskirchen und die Region „Der Selfkant“ in Kooperation mit dem Kreis Heinsberg werden als Modellkommunen betreut (Laufzeit 09/2008 – 10/2010)
- Projekt: „Aktiv60 – Sicher und bequem mit Bus und Bahn unterwegs“: Konzeption und Realisierung eines Beratungs-, Informations- und Schulungsangebotes für ältere Menschen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung (Förderprogramm des MWEBWV NRW, Sicherheit und Service - Laufzeit: 11/2008-12/2010)
- Der Verbundraum des VRS war einer von bundesweit 15 Modellregionen des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ der Bundesregierung. Es war Aufgabe, regionale Strukturen und Netzwerke aufzubauen, die eine zentrale Grundlage darstellen, um Mobilitätsmanagement erfolgreich praktizieren zu können. www.effizient-mobil.de

Zur Bündelung der Aktivität hat die VRS GmbH die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement eingerichtet. In der Sitzung der Verbandsversammlung des Verkehrsverbund Rhein-Sieg am 22.03.2012 wurde von den Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, CDU, SPD und FDP der Beschluss gefasst, das Thema „Mobilitätsmanagement für den Verbundraum“ in das von der VRS GmbH zu leistende Aufgabenspektrum zu übernehmen.

Die VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement unterstützt die Gebietskörperschaften und Mobilitätsdienstleister der Region bei der Förderung einer multimodalen und zukunftsfähigen Mobilität. In verschiedenen Fachgruppen und auf Fachtagungen wird der Erfahrungsaustausch zwischen interessierten Kommunen und Mobilitätsdienstleistern organisiert. Ebenso berät die Koordinierungsstelle vor Ort zu einzelnen Elementen des Mobilitätsmanagements und stellt kostenloses Aktionsmaterial zur Verfügung.

Die Angebote der Koordinierungsstelle für Kommunen und Mobilitätsdienstleister in der Region:

- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements durch Beratung und Workshops vor Ort
- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen Kommunen zu den einzelnen Handlungsfeldern des Mobilitätsmanagements in Fachgruppen
- Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifenden Fachinformationen zu den einzelnen Handlungsfeldern des Mobilitätsmanagements (Infrastruktur, Raumplanung, Kommunikation und Service)
- Qualifizierung der kommunalen Mitarbeiter in Fachtagungen und Fachforen
- Wissenstransfer von Forschungsaktivitäten, Best-Practice-Beispielen und Landesvorhaben
- Vermittlung von Beratern zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Akquirierung von Förderprojekten für die Region

- Entwicklung von Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsbildung, Mobilitätssicherung für Senioren und Verkehrssicherheit für die Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Umsetzung vor Ort
- Ausleihmaterialien für Aktionstage

Kontakt:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Theo Jansen

Leiter der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement

Glockengasse 37-39, 50667 Köln

Tel.: 0221-20808-732

Theo.Jansen@vrsinfo.de