SIGNALARCHIV.DE

Stadtverkehr

Bessere Lebensqualität durch Mobilitätsmanagement Wo bleiben die Mobilitätszentralen beim Berliner Klimaschutz?

aus SIGNAL 02/2015 (April/Mai 2015), Seite 18-19 (Artikel-Nr: 10003732)

Bürgerinitiative Berliner Luft

Mit dem Rad zum Bahnhof und weiter mit dem Zug. Wo das Fahrrad gut verwahrt wird und gegen Vandalismus und Diebstahl geschützt ist, wird dieses Konzept gern angenommen - so wie hier beim »Umsteiger« in Kiel. (Quelle: Landeshauptstadt Kiel, Foto: Christoph Edelhoff)

Jahrzehntelang hat sich die Politik bei der kommunalen Verkehrsplanung an der autogerechten Stadt orientiert. Das führte zu verunstalteten Städten, zur einseitigen Nutzung öffentlicher Räume und zu Einschränkungen der Lebensqualität bis zu hin Gesundheitsbeeinträchtigungen.

Um diese Entwicklung umzukehren, wird seit vielen Jahren in unterschiedlichen Wissensbereichen und Einrichtungen Deutschland- und EU-weit zu Alternativen geforscht und diskutiert. Im Rahmen dieser Forschungen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein anderes (neues) Mobilitätsverhalten notwendig ist.

Zwei wesentliche Bestandteile zur Beeinflussung dieses Mobilitätsverhaltens sind das Mobilitätsmanagement sowie die Einrichtung von Mobilitätszentralen.

Was ist Mobilitätsmanagement?

Beim herkömmlichen Verkehrsmanagement besteht die Aufgabe darin, die vorhandenen, einseitig ausgeprägten Verkehre so zu steuern, dass in erster Linie dem motorisierten Individualverkehr ein möglichst optimaler Verkehrsfluss ermöglicht wird. Dies geschieht zuungunsten anderer Verkehre wie ÖPNV, Radverkehr etc.

Mobilitätsmanagement setzt hingegen beim Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer an. Persönliche Einstellungen und individuelles Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer können durch sogenannte weiche Maßnahmen wie Kommunikation, Information, Beratung und Organisation sowie Motivation, Koordination und Service verändert werden.

Perspektivisch soll damit der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Zusätzlich erschließen sich durch diese Maßnahmen auch Erkenntnisse über bestehende Hemmnisse und anzustrebende Verbesserungen sowie den zielgenaueren Einsatz finanzieller Mittel für die Planung und Umsetzung strukturverbessernder Maßnahmen.

Was sind Mobilitätszentralen?

Mobilitätszentralen sind Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die umweltfreundliche Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln. Ziel ist es, notwendige Verhaltensänderungen der Menschen sowohl in Großstädten als auch in ländlichen Regionen zu unterstützen. Sie finden in Deutschland zunehmende Verbreitung, wobei Trägerschaft, Leistungspalette und Bezeichnung sehr unterschiedlich sind. Im Bundesgebiet gibt es inzwischen über 50 solcher Einrichtungen - meist in Trägerschaft von Verkehrsunternehmen.

Einige von ihnen bieten inzwischen eine Kombination mit Verleihstationen (z. B.

Fahrrad) oder Tourismusangeboten an. Oft gingen die Initiativen von engagierten Bürgern aus. Erwähnt werden sollen hier der ehemalige »Förderkreis für Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement« (MzM) bzw. die Agenda-21-Aktivitäten. Über das Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement »effizient mobil« wurden u. a. Projekte für betriebliches bzw. kommunales Mobilitätsmanagement initiiert und durchgeführt.

Eine Vorreiterrolle hat hier Nordrhein- Westfalen übernommen, welches als einziges Bundesland eine Transferstelle Mobilitätsmanagement besitzt (ebenso eine Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e. V. - AGFS). Dort werden die Bemühungen landesweit koordiniert und umgesetzt. Bundesweit entstand daraus auch eine Plattform zur Anregung weiterer Aktivitäten: DEPOMM.

Umsetzung

Sowohl beim Mobilitätsmanagement als auch bei der Mobilitätsberatung ist qualifiziertes Personal notwendig: Mobilitätsmanager bzw. -berater. Diese informieren und klären auf, sie zeigen Möglichkeiten der alternativen Fortbewegung auf und beraten unterschiedliche Zielgruppen verkehrsmittelübergreifend und umfassend über die örtlichen Angebote - von ÖPNV-Tarifen über Car-Sharing bis zum Fahrradverleih. Das Leistungsspektrum kann je nach örtlicher Situation und Zielstellung stark variieren, besteht aber im Wesentlichen gemäß »Praxisleitfaden Kommunaler Klimaschutz« des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) aus den folgenden Dienstleistungstypen: - Information und Beratung (Fundament des Mobilitätsmanagements),
Verkauf und Reservierung (z. B. nicht nur Verkauf von Fahrkarten, sondern auch von Tickets zu anderen Dienstleistungen, in Kombination mit Reservierungsmöglichkeiten für Car-Sharing-Angebote oder Fahrradverleih),
Koordination und Organisation (z. B. bessere Vernetzung der Vielzahl unterschiedlicher Angebote, bessere Koordination an den Schnittstellen, beispielsweise zwischen einzelnen Anbietern des öffentlichen Verkehrs sowie zwischen öffentlichem Verkehr und Fahrrad, Car-Sharing und Pkw, die Schaffung neuer Angebote durch Organisation wie beispielsweise Fahrgemeinschaftsvermittlung, Bringdienste, Car-Sharing, Anruf-Sammel-Taxen, Shuttlebusse oder City-Logistik),
Öffentlichkeitsarbeit und Bildung (z. B. Aktionen und Kampagnen sowie soziales Marketing, Mobilitätsbildung und -erziehung zur frühzeitigen Vermittlung von Wissen und praktischer Kompetenz),
Consulting (umfassendere Beratung, insbesondere Dienstleistungen für Kommunen und Betriebe, aber auch in Haushalten, um das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel voranzutreiben).

Der 2011 erstellte Praxisleitfaden ist ein strategisch wichtiges Dokument für eine klimagerechte Stadtentwicklung. Dieser fordert neben einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung auch ressortübergreifendes Handeln (Stadt der kurzen Wege), aber auch die Anwendung des Instruments »Mobilitätsmanagement«.

Darüber hinaus ist es notwendig, die erforderlichen

Mobilitätsmanager/Mobilitätsberater umfangreich auszubilden, um sie mit dem komplexen Wissen auszustatten.

Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ist bereits jetzt finanzierbar: Bei investiven Maßnahmen besteht die Möglichkeit, zeitlich befristete Projekte zur Einrichtung von Mobilitätszentralen über die Klimaschutz-Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Umweltschutz zu finanzieren, die u. a. die Einrichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen vorsieht, um Fuß-, Radverkehr, Car-Sharing und ÖPNV zu vernetzen und so ein klimaverträglicheres Mobilitätsverhalten anzuregen. Im Bereich der nichtinvestiven Maßnahmen fördert das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur Projekte zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes, u. a. zur Sicherung »nachhaltiger Mobilität wie die effektive Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖPNV.«

Mit ein wenig gutem Willen wären auch die möglicherweise noch offenen finanziellen Lücken durch das Land zu schließen.

Ausblick

Klimawandel, endliche Ressourcen sowie der demografische Wandel erfordern es, Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung umzusetzen sowie neue gesellschaftliche und politische Weichenstellungen anzuregen. Gerade für Berlin ist es wichtig, den Abstand zu den anderen Bundesländern auf dem Gebiet des Mobilitätsmanagements aufzuholen.

Bereits jetzt hinkt Berlin den Entwicklungen und Bedürfnissen seiner Bewohner hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens weit hinterher. Hier hat die gewünschte Verhaltensänderung ohne Zutun der Politik zum Teil bereits eingesetzt. Beleg dafür sind die stetig wachsende Zunahme des Radverkehrs, die steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV und die Nutzung von Carsharing-Modellen.

Das Mobilitätsverhalten sollte in den Klimaschutzkonzepten des Landes Berlin endlich den entsprechenden Raum einnehmen, um das große Potenzial für den Klimaschutz nutzen.

Die Bürgerinitiative Berliner Luft engagiert sich seit langem für umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität. Seit 1998 verfolgt sie das Ziel, eine Mobilitätszentrale für den Stadtteil Berlin-Hohenschönhausen einzurichten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003732.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten