

DADINA-Mobilitätsforum am 9.11.2012 Mobilitätsmanagement – effizient und nachhaltig

Brigitte Lindscheid: JobTicket und mehr – Mobilitätsmanagement in der Stadt Darmstadt

Gerade in der Stadt Darmstadt gewinnt das Thema Mobilitätsmanagement immer mehr an Bedeutung. So hat die Stadt Darmstadt beispielsweise als Konsequenz aus der immer wiederkehrenden Überschreitung der Feinstaub- und Stickoxid-Grenzwerte im Luftreinhalteplan einen Schwerpunkt auf die Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (MM) sowie andere Handlungsfelder des MM gelegt.

Die Ausgangslage in Darmstadt stellt sich ähnlich wie in anderen Großstädten wie folgt dar:

- Kapazitätsgrenzen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sind erreicht,
- Traditionelle Instrumente wie der Bau neuer Infrastruktur stoßen an ihre Grenzen -Verkehrsinfrastruktur ist immer schwerer umsetzbar (politisch und monetär)
- Umweltbelastungen (Schadstoffe und Lärm)
- Steigende Energiepreise

- Ressourcen- und Energieverbrauch

Aber auch Themen wie

- Reduzierung von Lebensraum (durch Flächenverbrauch für Straßen, Parkplätze,...)
- Demografische Entwicklung
- Verkehrssicherheit
- Gesundheitsschäden durch Bewegungsmangel und Stress

sind Aufgabenstellungen für die mit Maßnahmen des MM Lösungswege aufgezeigt werden können.

Hauptziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist somit die Begrenzung, gegebenenfalls sogar Reduzierung des MIV durch verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes von möglichst vielen Verkehrsteilnehmern /innen bei möglichst vielen Gelegenheiten.

Die Kommunen haben neben der planerischen Aufgabe, öffentlichen Verkehr zu organisieren und Fuß- und Radwege zu bauen, mit der Einführung eines Mobilitätsmanagements die Möglichkeit, direkt an der Verkehrsnachfrage anzusetzen.

Dies geschieht vor allem durch Information und Beratung, aber auch durch bessere Koordination der Angebote. Die Verkehrsteilnehmer werden so zu einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert. Alternati-

ven zum individuell genutzten Auto, wie der Öffentliche Verkehr, Fuß- und Radverkehr, Fahrgemeinschaften und Carsharing werden mit einem umfangreichen Katalog möglicher Einzelmaßnahmen lokal gestärkt.

Grundlage ist immer eine gemeinsamen Strategie: Kommunen, Betriebe und öffentliche Einrichtungen arbeiten mit Einwohnern, Beschäftigten, Kunden, Schülern etc. einerseits und Verkehrsunternehmen sowie Dienstleistern andererseits zusammen, um ein integriertes und umfassendes Konzept für eine effiziente und in der Folge klimafreundliche und darüber hinaus auch kostengünstige Mobilität zu erarbeiten und umzusetzen.

Ich möchte 2 Handlungsfelder des MM, das betriebliche MM und das schulische MM und deren Umsetzung in Darmstadt etwas näher eingehen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Stadt Darmstadt hat im Rahmen des „Netzwerkes Betriebliches MM Südhessen“ gemeinsam mit den Netzwerkpartnern (Landkreise DADI + GG, IHK, ivm und DADINA) das Workshop-Programm entwickelt, das Herr Theobald später noch detaillierter vorstellen wird.

Durch die Umsetzung von betrieblichem MM profitieren die ansässigen Betriebe vor Ort selbstverständlich gemeinsam durch die Stärkung des Standortes. So dient Betriebliches MM nicht nur der besseren Abwicklung

der Mobilitätsbedürfnisse, sondern ist nebenbei auch eine gute und sehr effiziente Maßnahme der Wirtschaftsförderung. Betriebliches MM kann durch die Verbesserung der Erreichbarkeit beispielsweise zu einer höheren Kunden- und Personalzufriedenheit führen. Die Erreichbarkeit insbesondere für die Kunden des Einzelhandels und anderer Dienstleister, von Freizeit- und Bildungseinrichtungen ist in diesem Zusammenhang von ganz besonderer Bedeutung.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist neben ihrer Funktion als Netzwerkakteur auch selber Teilnehmer des Programms, da der Magistrat für die gesamte Stadtverwaltung ein betriebliches MM einführen möchte.

Stand: Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Darmstadt

- Gründung einer verwaltungsinternen AG, die unter der Leitung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes (gemeinsam mit den Dezernatsvertretern, Personalrat, Personalabteilung, Wirtschaftsförderung.....) den Befragungsprozess zur Bestandsaufnahme vorbereitet hat und auch bei den nächsten Schritten den Prozess der Einführung des betrieblichen MM begleiten wird.
- Beschäftigtenbefragung erfolgte im September/Oktober 2012. Um eine möglichst hohe Rücklaufquote als Grundlage für die

Entwicklung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes zu erreichen, wurde unter den Beschäftigten eine Preisverlosung durchgeführt. Das führte zu einer erfreulichen Rücklaufquote von 65 %. (ca. 2900 Beschäftigten bei Stadt und Eigenbetriebe)

- Die nächsten Schritte sind nach Erhalt der Auswertungsergebnisse (ivm) die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, zugeschnitten auf die einzelnen Verwaltungsstandorte und deren Umsetzung.
- Dabei nimmt das Jobticket als Anreizsystem für die Nutzung des ÖPNV bei den Beschäftigten eine zentrale Rolle ein. Aber auch Maßnahmen zur Förderung von Radverkehr und Fahrgemeinschaften (ca. die Hälfte der Beschäftigten kommen von außerhalb) werden zu berücksichtigen sein.
- Neben der Beschäftigtenmobilität wird auch die Dienstreisemobilität und der Dienstwagenfuhrpark detailliert betrachtet. Die Bestandsaufnahme der Dienstwagen, die derzeit noch von den einzelnen Ämtern verwaltet werden, wird ebenfalls analysiert, mit dem Ziel ein zentrales Fuhrparkmanagement einzuführen, in das auch CarSharing und Elektromobilität integriert werden sollen. Durch einen nachhaltigen Fahrzeugeinsatz können Kosten gespart werden, die wiederum für die Implementierung anderer Mobilitätsmaßnahmen genutzt werden können.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Mobilitätserziehung als wichtiger Bestandteil des MM: Kinder sind die mobilen Erwachsenen der Zukunft.

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.

Auch für das schulische MM gibt es in Darmstadt ein im Rahmen des Agenda-Prozesses entstandenes „Netzwerk Schule und Mobilität“, das als Plattform für Austausch + Organisation zur schulischen Mobilität dient.

Netzwerkteilnehmer sind: Stadt DA, Landkreis DADI, DADINA, HeagMobilo, Polizei, Verkehrswacht, Lehrer, Schulämter, ivm,...):

Neben dem ständigen Austausch aktueller Projekte zum schulischen Mobilitätsmanagement sind folgende Projekte durchgeführt worden bzw. in Planung:

- Entwicklung einer Internet-Informationsplattform, die Unterrichtsmaterial zur Mobilitätserziehung für Pädagogen zu Verfügung stellt

- Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen (bisher Astrid-Lindgren-Schule, Bessunger Schule, Erich-Kästner-Schule, weitere Schulen in Arbeit)
- Ausbau der Schulwegepläne zu Schul-Mobilitätsplänen:
dies vereinen klassische Schulwegepläne mit schulbezogenen „Verkehr+Mobilität-Programmen“, in denen alle mit Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zusammenhängenden Aktivitäten, Zuständigkeiten und Prozesse der Schule beschrieben sind (z.B. Verkehr + Mobilität im Unterricht, Elternarbeit, Zusammenarbeit mit außerschulischen Einrichtungen).
- Schülerradroutenplaner für DA: neues Projekt mit der ivm, Erweiterung der Internetplattform „Radroutenplaner“ um die Funktion „Schülerradrouten“.
Entwurf und Abstimmung des Netzes soll gemeinsam mit Schülern aller weiterführenden Schulen in DA und den zuständigen Behörden und relevanten Akteuren erfolgen.

Als weiteres Handlungsfeld des Mobilitätsmanagement möchte hier nur noch kurz ansprechen:

Mobilitätsmanagement bei Neubauvorhaben bzw. in der Bauleitplanung (Konversion Süd und West)

- Einmalige Chance zur Implementierung von MM von Anfang an
- Günstige Rahmenbedingungen (Stadtrandlage, Neubezug,)
- Ausbau ÖPNV vor Quartiersbezug
- Gleichwertiger Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Flächensparender Bau von Stellplätzen (Stellplatzsatzung + Parkraumbewirtschaftung)
- Reduzierung des MIV – Verkehrsberuhigung
- Nahmobilität in den Quartieren und ins Umfeld fördern
- Beteiligung und Vernetzung betroffener Akteure (Bürger, Unternehmen) im Vorfeld

Neben den von den Unternehmen bzw. Akteuren eigenverantwortlich umzusetzenden Maßnahmen des MM (wie z.B. Jobticket, Fahrgemeinschaftenförderung) werden von den kommunalen Akteuren folgende das MM unterstützende Infrastruktur- bzw. Organisationsmaßnahmen durchgeführt:

ÖPNV-Förderung

Wie Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben, ist die Darmstädter Bevölkerung mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot zufrieden bis sehr zufrieden.

(ÖPNV-Beschleunigung, dichtes Haltestellen- und Liniennetz)

Weitere geplante Maßnahmen:

- Barrierefreier Ausbau von weiteren Haltestellen
- Installation von weitern Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) (mit Echtzeitangabe)
- Regionales Park+Ride Konzept (in Arbeit)
- Gemeinsames Bike+Ride Konzept (gemeinsamer Förderantrag)

Radverkehr

- Ausbau Fahrradinfrastruktur (u.a. Fahrradstraßen)
- Fahrradverleihsystem (Konzepterstellung mit der ivm in Arbeit)

Parkraumbewirtschaftung (in Arbeit) für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, um so Langzeitparker (Beschäftigte) auf andere Verkehrsmittel zu lenken

Anpassung der Stellplatzsatzung (in Arbeit) für Stellplätze im privaten Bereich: Berücksichtigung von ÖPNV-Anbindungen und

Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Informationen, Kommunikation, Organisation

(Grundlage für die Einführung und Akzeptanz aller MM-Maßnahmen)

- Schaffung eines Mobilitätsportals im Intranet/Internet) - in Planung
- Individuelle Mobilitätsberatung (Reisezeiten-, Reisekostenrechner) - in Planung
- Durchführung von Mobilitätstagen, Aktionen, z.B. Stadtradeln, weitere in Planung
- Marketing, Öffentlichkeitsarbeit

Unser Ziel sollte es aus meiner Sicht sein, zum einen vorhandene Projekte und Ideen aufzugreifen und weiter zu entwickeln und zum anderen neue Ansätze und Ideen zu ersinnen und umzusetzen.

Wichtig ist mir noch mal zu betonen, dass bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagement in allen Bereichen die Zusammenarbeit aller Akteure, d.h. die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Kommunen als Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörden, ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, CarSharing-Betreiber,...), Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen bzw. auslösen (Unternehmen, Organisationen, Schulen,...) sowie Verbände und Interessenvertretungen

(Verkehrsiniciativen, IHK, Gewerkschaften, Verkehrswacht,...) von großer Bedeutung ist. Beim Thema Mobilität liegt es in der Natur der Sache, dass sie gebietsübergreifend und grenzüberschreitend statt findet und daher auch die regionale Zusammenarbeit von Bedeutung ist.

Mit den beschriebenen Netzwerken und denen auch heute hier vertretenen Akteuren sind wir auf dem richtigen Weg.

Vielen Dank!