

PETRA-KELLY-STIFTUNG

BAYERISCHES BILDUNGSWERK FÜR DEMOKRATIE UND ÖKOLOGIE
IN DER HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG E.V.

Reichenbachstr. 3A ● 80469 München

Mobil – ökologisch – bequem!

**Kommunale Verkehrskonzepte
und ihre Umsetzung**

**Kommunalpolitisches
Grundlagenseminar**

Dr. Gerd Rudel / Peter Gack

Nürnberg, 15. Februar 2003

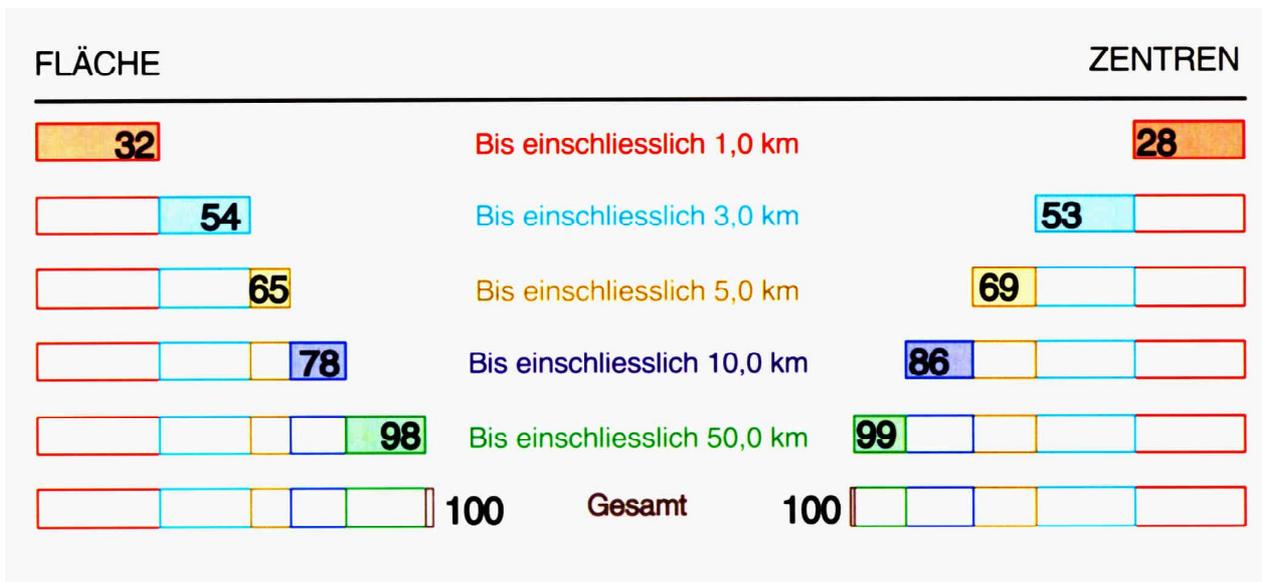
1. Umweltverträgliche Mobilität für alle!

Grundlagen und Ziele kommunaler Verkehrsplanung

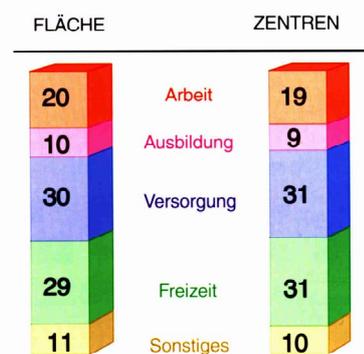
a. Ergebnisse der Mobilitätsforschung

Mobilität ist eine über Jahrzehnte hinweg sehr stabile Größe¹, an der sich nur marginale Veränderungen ergeben. Folgende Rahmendaten sollten für die Verkehrsplanung unbedingt beachtet werden:

- Eine Person legt pro Tag durchschnittlich 3 Wege zurück. Bei „mobilen“ Personen – also solchen, die sich überhaupt außerhalb ihrer eigenen Wohnung bewegen - sind es 3,5-4 Wege.
- Die dabei zurückgelegten Wege sind relativ kurz. Rund 2/3 aller Wege sind kürzer als fünf Kilometer. Nur jeder 5. Weg ist länger als 10 Kilometer. Fast ein Drittel endet bereits spätestens nach einem Kilometer. Die Unterschiede zwischen den Wegelängen in städtischen Zentren und ländlichen Regionen sind eher gering.

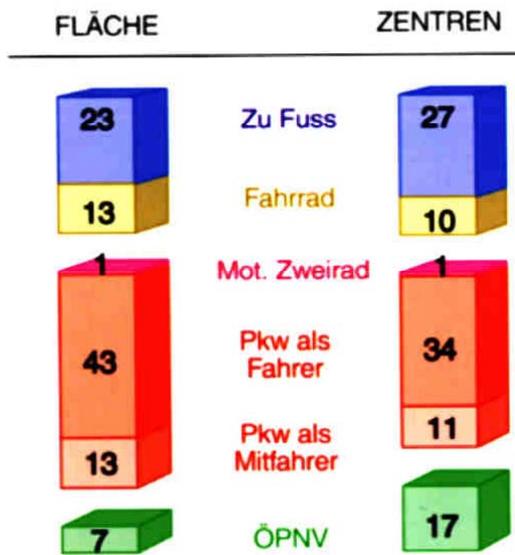


- Die Tätigkeiten, die Menschen ausüben, wenn sie mobil sind, sehen so aus wie in der nebenstehenden Grafik. Die Wege zur Arbeit sind also bei weitem nicht so dominierend, wie gemeinhin angenommen wird. Wichtiger sind Wege, die in Zusammenhang mit der Versorgung und der Freizeit stehen. Bei Männern überwiegen nach wie vor Wege zur Arbeit, während Frauen häufig Wegeketten (z.B.: Wohnung – Kindergarten – Arbeit – Supermarkt – Kindergarten – Wohnung...) zurücklegen.
- Im Durchschnitt sind die Menschen rund eine Stunde pro Tag unterwegs (= mobil), legen dabei rund drei Wege zurück, um 1,7 Aktivitäten auszuüben. Sie legen dabei eine durchschnittliche Entfernung von 19 (Zentren) und 22 km (Region) zurück.



- Der sog. „Modal split“, also die Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, sieht in seinen Durchschnittswerten in der Grafik auf der nächsten Seite dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass der modal split aufgrund vieler Einflussfaktoren sehr stark schwanken kann. In Städten mit gut ausgebautem ÖPNV-Netz sind die Anteile von Bussen und Bahnen dann wesentlich höher. Oder der Radverkehrsanteil ist in Städten mit entsprechenden Förderprogrammen und nicht allzu schwieriger Topografie oft auch erheblich größer. In jedem Fall ist eine Modal-split-Untersuchung eine unverzichtbare Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung.

¹ Die folgenden Werte beruhen auf Untersuchungen des socialdata-Instituts aus den 90er Jahren. Eine umfassende Analyse des Verkehrsverhaltens (KONTIV-Studie) ist derzeit in Arbeit (siehe: <http://www.kontiv2002.de>).



Verkehrsmittelwahl in Deutschland

- Wer von Mobilität spricht, denkt – trotz der aus diesen Zahlen deutlich werdenden immer noch untergeordneten Bedeutung des Kfz – in erster Linie ans Auto. Deshalb einige Kennzahlen der Autonutzung: Jeder – privat genutzte – Pkw ist durchschnittlich mit 1,3 Personen besetzt. Fahrten mit dem PKW sind meist kurz. 1/3 aller Fahrten endet bereits nach 3 km, die Hälfte ist spätestens nach 5 km zu Ende. Jede zehnte Fahrt ist kürzer als 1 km! Nur jede dritte bis vierte Fahrt ist über 10 km weit. Ein Privat-Pkw wird pro Tag rund 40 Minuten gefahren. Autos sind also 97% der Zeit „Standzeuge“.

Sogar in der Region, wo viele das Auto für praktisch alternativlos halten, sind nur 43% aller Fahrten mit Privat-PKW tatsächlich ans Auto gebunden, weil es für sie keine Alternative (anderes Verkehrsmittel) gibt oder ein Sachzwang (Beruf, Lastentransport, komplizierte Wegeketten) vorliegt. Das heißt: Für die Mehrzahl der Wege erfolgt die Wahl des Pkw als Verkehrsmittel aus rein subjektiven Gründen!

Der Unterschied in der Dauer der Fahrten zwischen ÖPNV und Auto ist bei weitem nicht so groß, wie dies allgemein angenommen wird.

b. Ziele und Elemente einer umweltverträglichen kommunalen Verkehrsplanung

Die „kategorischen Imperative“ einer ökologisch verträglichen und integrierten Verkehrspolitik heißen:

⇒ **Verkehr vermeiden!**

Hier geht es vor allem um den Zusammenhang zwischen Stadt-/Regionalentwicklung und der Entstehung von Verkehr. Das heißt: Bei jeder Standortentscheidung, z.B. über ein neues Gewerbe- oder Wohngebiet oder für eine neue Freizeitanlage, wird die Frage, welche Verkehrsbewegungen dadurch verursacht werden und wie diese bewältigt werden sollen, berücksichtigt. Ziel der Planung sollte es sein, dass die Lebensbereiche Wohnen, Arbeit, Freizeit, Kultur wieder näher zusammen rücken. Regional-, Stadt-, und Bauleitplanung sind also wesentliche Instrumente der Verkehrspolitik!

⇒ **Autoverkehr verringern!**

Die Ansatzpunkte für Maßnahmen, die dieses Ziel erreichen, sind bekannt und können unter der Überschrift „Verkehrsmittel des Umweltverbunds fördern“ zusammengefasst werden. Die Einrichtung von Verkehrsverbänden gehört dazu ebenso wie Angebotsverbesserungen im ÖPNV unter dem Motto „schneller, bequemer, billiger“. Park+Ride-Plätze als Zubringer zum ÖPNV sind dagegen mit einem Fragezeichen zu versehen, weil sie zu Mehrverkehr beim MIV führen. Autoarme Innenstädte sind ein wesentliches Ziel, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung dafür ein notwendiges Instrument. Fußgänger/innen und Radfahrer/innen und ihre spezifischen Bedürfnisse müssen von der Planung viel stärker berücksichtigt werden als bisher...

⇒ **Verkehr umweltverträglich gestalten!**

Tempo 30 möglichst in der gesamten Stadt und umfassende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten sind bekannte Forderungen. Der Güterverkehr muss so weit wie möglich auf die Bahn verlagert werden, der dann noch notwendige Schwerlastverkehr ist mittels City-Logistik und Lieferservice umweltverträglich zu gestalten. Grundlegendes Ziel ist es, mit einem ausgeklügelten Mobilitätsmanagement für jedes Mobilitätsbedürfnis die passende und gleichzeitig ökologisch verträglichste Verkehrsdienstleistung anzubieten.

⇒ Für umweltverträgliche Mobilität werben!

Wer umweltverträgliche, bequeme Mobilität zu akzeptablen Preisen anbietet, muss dies bekannt machen. Marketing ist wichtig und unerlässlich. Wie jedes Marketing muss sich auch das Marketing für Verkehrsdienstleistungen an Zielgruppen orientieren.

Bürgerbeteiligung sollte bei der Planung von Verkehrspolitik mehr sein als gesetzliche Pflicht. Mit Planungszellen, Zukunftswerkstätten und Verkehrsforen stehen dafür praktikable Instrumente zur Verfügung. Ziel einer solche Verkehrsplanung ist es, die Maßnahmen im Konsens umzusetzen und Konflikte von vornherein möglichst zu vermeiden. Mit „runden Tischen“ und Mediationsverfahren gibt es auch für schwierige, verfahren erscheinende Situationen erfolgversprechende Ansätze.

2. Elemente eines umweltverträglichen, integrierten Verkehrskonzepts (Ergebnisse der Arbeitsgruppen plus Ergänzungen)

a. zu Fuß gehen erleichtern!

- ◆ abgeflachte Bordsteine an Fußgängerüberwegen
- ◆ autofreie Zonen
- ◆ Fußwegenetz mit entsprechender Wegweisung
- ◆ Aufenthaltsqualität für FG im Straßenraum verbessern (Begrünung, „Möblierung“ etc.)
- ◆ Sicherheit für FußgängerInnen – auch nachts / Vermeidung von „Angsträumen“
- ◆ Spielpunkte für Kinder
- ◆ Private Durchgänge (z.B. bei Krankenhäusern, Schulhöfen, Kleingartenanlagen) für FG öffnen
- ◆ Passagen schaffen
- ◆ ausreichend Beleuchtung gewährleisten
- ◆ verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen, Geschäftsbereiche)
- ◆ sichere Querungshilfen
- ◆ Schließfächer für Einkaufstaschen
- ◆ diagonales Queren an Kreuzungen
- ◆ längere Grünphasen für Fußgänger/innen
- ◆ behindertengerechte Gestaltung der Fußwege (z.B. Ampeln für Seh- und Hörgeschädigte erkennbar machen)
- ◆ Leih-Gepäckwägelchen gegen Pfand
- ◆ Leihrucksäcke oder -tragetaschen für Einkäufe

b. Radverkehr fördern!

- ◆ Leihfarräder am Bahnhof und/oder Ortseingang
- ◆ Einrichtung von Fahrradstationen mit Service- und Instandhaltungsleistungen
- ◆ „kommunales Fahrrad“
- ◆ Leihmöglichkeit für Lastenanhänger, Tandems, Kindertrailer etc.
- ◆ Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen
- ◆ Einrichtung von Fahrradstraßen (evtl. in einer Richtung für PKW geöffnet)
- ◆ attraktive und diebstahlsichere Radabstellanlagen - überdacht und leicht zu befahren – in der ganzen Stadt, v.a. aber auch an ÖV-Knotenpunkten
- ◆ Sicherheitssteigerung für Radwege
- ◆ zusammenhängendes Radverkehrsnetz
- ◆ Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen bzw. verbessern
- ◆ Fahrradmitnahme bei der DB verbilligen
- ◆ Wegekettensystem – ÖPNV erleichtern (z.B. mit guten Abstellanlagen an Haltestellen)
- ◆ Fahrradschlepplift am Berg (Beispiel: Trondheim/Norwegen)
- ◆ neue (Hauptverkehrs-) Straßen nur mit breiten, sicheren Radwegen
- ◆ Vorrang für Fahrräder bei „Ampelgrün“
- ◆ Fahrrad-Rampen an Treppen
- ◆ Radwege als Normalfall ins Straßenbild integrieren
- ◆ Radwege-Leitsystem – gute Beschilderung und Wegweisung mit Zeitangaben für die Entfernungen

c. ÖPNV verbessern!

⇒ *bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot*

- ◆ zusätzliche S-Bahn-Haltestellen oder Zubringerbuslinien einrichten
- ◆ „Wiederentdeckung“ ehemaliger Bahnlinien
- ◆ innerörtliche Buslinie
- ◆ Schnellbus-Linien im Regionalverkehr
- ◆ Haltestellen optimieren, d.h. auf die Nähe von Schulen, Arztpraxen usw. ausrichten
- ◆ Endhaltestellen nach Wunsch nach 20.00 Uhr
- ◆ Busangebot auch für die Wochenendtage
- ◆ flexibles ÖPNV-Angebot: „Gemeindetaxi“, Ruf-Busse, Anruf-Linien-Taxis, Anruf-Sammel-Taxi, Schnell-Busse, evtl. Bürgerbus/Bürgertaxi in sehr ländlich strukturierten Räumen
- ◆ ÖPNV-Anbindung von Freizeitangeboten (z.B. Badeseen!)
- ◆ viele Haltestellen in Wohngebieten und in der Innenstadt
- ◆ Vermeidung von Parallelverkehr
- ◆ „Multi-Bus“-Systeme im ländlichen Raum (Rufbussystem, Kopplung von Personen- und Kleingut-Transporten)
- ◆ Buslinien auch ins Gewerbegebiet und zu Einkaufszentren
- ◆ Öffnung von Schul-, Kindergartenbus- und Werksverkehr bzw. deren Integration in den Normal-ÖPNV
- ◆ Stadt-Land-Bahn einrichten (Stadtbahn Karlsruhe)

⇒ *Haltestellen/Bevorzugung im Straßenraum*

- ◆ „einladende“ Haltestellen
- ◆ dichtes Haltestellennetz (max. 300 Meter Entfernung!)
- ◆ Kaphaltestellen statt Bucht-Haltestellen (=Vorrang für den Bus im fließenden Verkehr!)
- ◆ Haltestellen und die Wege dorthin gut beleuchten
- ◆ Pfortnerampel mit Bevorzugung für den ÖPNV
- ◆ Busspuren
- ◆ Ampelvorrangschaltung für ÖPNV
- ◆ zentraler Busbahnhof in der Stadtmitte

⇒ *Tarif- und Fahrplangestaltung*

- ◆ besondere Anreize hinsichtlich der Tarife in der Startzeit
- ◆ familienfreundliche, soziale Tarife - z.B. Umweltticket und/oder Familiennetzkarte
- ◆ Wochenendticket auch im Verkehrsverbund gültig
- ◆ verbilligte ÖPNV-Karten für die Stilllegung des PKW
- ◆ „Geschenke“ für ÖV-Nutzer/innen als Belohnung für umweltgerechtes Verhalten
- ◆ einheitliches Tarifgebiet
- ◆ leicht greifbare Tarife, einfach bedienbare Fahrkartenautomaten
- ◆ Bahncard auch im Verkehrsverbund einsetzen
- ◆ ÖPNV auch außerhalb der Berufsfahrten-Zeiten
- ◆ Taktfahrplan, leicht merkbare Taktzeiten
- ◆ Kleinbusse - dafür kurze Zeittakte
- ◆ zeitliche Verzahnung von Bus- und DB-Fahrplänen
- ◆ Rund um die Uhr-Fahrplan von U- und S-Bahn
- ◆ Schulanfangszeiten zeitlich staffeln, um Schülerverkehr zu entzerren
- ◆ Spezialangebote für bestimmte Zeiten oder Ziele (Bade-, Theaterbus o.ä.)

⇒ *Wagenmaterial und Service*

- ◆ bequeme Busse für alte Menschen, Behinderte, Kinder(wägen)
- ◆ Niederflerbusse/-bahnen
- ◆ freundliches Personal
- ◆ attraktiveres Wagenmaterial bei der S-Bahn
- ◆ „Meckertelefon“ für Fahrgäste

- ◆ Fahrgastbeirat einrichten
- ◆ Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten insbesondere an langen Samstagen
- ◆ Musik (Kopfhörer wie im ICE), Zeitschriften, Kaffee etc. in Bussen und Bahnen

⇒ **Öffentlichkeitsarbeit**

- ◆ Stadtbusse müssen als solche erkennbar sein (corporate identity)
- ◆ elektronische Fahrplanauskunft an jeder Haltestelle
- ◆ haltestellen- bzw. ortsbezogene Fahrpläne
- ◆ leicht durchschaubares Fahrplanwerk u.U. mit farblichen Orientierungshilfen
- ◆ professionelle Öffentlichkeitsarbeit
- ◆ ÖPNV-Werbung statt Autowerbung

d. Verkehr vermeiden durch Stadtplanung!

- ◆ „Stadt der kurzen Wege“
- ◆ Regionalentwicklung entlang der ÖV-Achsen
- ◆ kurze direkte Wege statt „Abklappern“ des ganzen Ortes
- ◆ dezentrale Geschäfte, die zu Fuß erreichbar sind - ohne Auto
- ◆ Spielstraßen
- ◆ „Wohnen ohne Auto“-Projekte fördern
- ◆ Wohngebiete mit entsprechender Infrastruktur ausstatten (Läden, Kindergärten, Schulen, Kneipen etc.)
- ◆ Arbeitsplätze und Wohnungen zusammen bringen (Tauschbörse für Wohnungen, kostenpflichtige Belegrechte von Unternehmen für Wohnungen in der Umgebung)
- ◆ Gewerbegebiete möglichst nicht auf der grünen Wiese, sondern nur mit entsprechender verkehrlicher (=ÖPNV-) Anbindung
- ◆ Freizeitangebote „vor der Haustür“
- ◆ Geschäfte und Dienstleistungen im Dorf
- ◆ Werbung für heimische Produkte/Direktvermarktung und regionale Wirtschaftskreisläufe
- ◆ „belebte“ Straßen
- ◆ verkehrsberuhigte Zonen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern ausweisen
- ◆ Ortskern verschönern: Kneipen, Kino, Cafe, Bäume, mehr Grün
- ◆ kommunikationsfördernde Strukturen
- ◆ Flexiblere Arbeitszeiten führen zur Entzerrung der Verkehrsströme.

e. Neue Mobilitätsdienstleistungen

- ◆ Mobilitätsmanagement: für jedes Mobilitätsbedürfnis die adäquate Dienstleistung
- ◆ Betriebliches Mobilitätsmanagement: umweltverträglich zum Job
- ◆ Mitfahrgelegenheiten unterstützen
- ◆ Car-sharing, Cash-car, Mobilitätskarte
- ◆ Mobilitätszentrale: alle Mobilitätsdienstleistungen aus einer Hand
- ◆ „Wohnen ohne Auto“ plus entsprechende Mobilitätsdienstleistungen

f. Verkehr sicherer und langsamer machen!

⇒ **Straßengestaltung**

- ◆ Rückbau von überdimensioniert geplanten Straßen (v.a. bei überörtlichen Straßen oft der Fall, aber auch in Wohngebieten der 70er Jahre)
- ◆ Parkplätze auf die Straße verlegen: schafft für Fußgänger/innen Raum, verengt die Straße und verlangsamt so den Autoverkehr
- ◆ Anlage von Fußgängerüberwegen
- ◆ Anlage von Radwegen oder (abmarkierten!) Radverkehrsstreifen - Radverkehrsnetz! – aber nur auf den Hauptverkehrsstraßen mit großen Gefährdungen für die Radler/innen
- ◆ Einrichtung eines Fußwegenetzes, möglichst durchgehend, behindertengerecht, gut ausgeschildert
- ◆ Fußgängerzonen und „Flaniermeilen“ schaffen
- ◆ Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger/innen an Ampelanlagen

- ◆ Rundum-Grün für FG an wichtigen Knotenpunkten: Diagonalquerung der Kreuzung wird möglich!
- ◆ Kreisverkehr statt Ampelanlage (auch wg. Kostenersparnis!), wo dies ohne Behinderung der anderen Verkehrsmittel möglich ist (z.B. am Ortsrand oder in Gewerbegebieten)
- ◆ „Berliner Kissen“: Aufpflasterung im Kreuzungsbereich, abgestimmt auf die Spurbreite von Bussen, die dadurch (im Gegensatz zu PKW) ohne Abbremsen weiterfahren können
- ◆ Alleen anlegen, Straßenraum „begrünen“
- ◆ Fahrbahnverengungen, v.a. an Ortseingangsbereichen
- ◆ Aufpflasterungen, evtl. farblich hervorgehoben

⇒ **Geschwindigkeitsbeschränkungen**

- ◆ Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf Hauptverkehrsstraßen
- ◆ Tempo 30-Zonen für den Autofahrer erkennbar machen, z.B. durch bauliche Veränderungen im Einfahrtsbereich oder durch wiederholte Markierung auf der Fahrbahn
- ◆ Einrichtung von Spielstraßen in Wohngebieten (Schritt fahren vorgeschrieben!)
- ◆ Einrichtung von Fahrradstraßen (evtl. mit Kfz-Verkehr in einer Richtung)
- ◆ Rechts-vor-links-Regelung
- ◆ verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, in denen alle Verkehrsarten im Straßenraum gleichberechtigt sind
- ◆ regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchführen, v.a. an neuralgischen Punkten mit hohem Gefährdungspotenzial für Fußgänger/innen und Radler/innen (z.B.: Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Altenheime)
- ◆ Einrichtung einer kommunalen Verkehrsüberwachung (nicht nur zur Überwachung der Parkraumbewirtschaftung, sondern - seit 1994 in Bayern möglich! - auch zur Kontrolle von Geschwindigkeitsbeschränkungen)

⇒ **Nutzungsbeschränkungen für KFZ**

- ◆ Sperrung von Straßen, evtl. zeitlich oder tageweise begrenzt (z.B. nur am Wochenende, nur nachts o.ä.)
- ◆ Durchfahrtssperren für KFZ v.a. im innerstädtischen Bereich (Erreichbarkeit mit dem Auto ist weiterhin gewährleistet, aber kein Durchgangsverkehr mehr!)
- ◆ Einrichtung von Fußgängerzonen
- ◆ Einrichtung von Pfortneranlagen, die den KFZ-Zufluß in innerörtliche Gebiete begrenzt, Busse und Räder aber ohne Behinderung einfahren lassen
- ◆ Einrichtung von Fahrradstraßen (in denen ausnahmsweise in einer Richtung auch PKW zugelassen sein können)
- ◆ Einbahnstraßenregelungen

g. Parkraum bewirtschaften!

⇒ **Erlaß einer Stellplatz-(Beschränkungs-) Satzung**

- ◆ Aufteilung des Satzungsgebiets in Zonen mit abgestuften Stellplatzanforderungen je nach Erreichbarkeit mit dem ÖPNV
- ◆ differenzierte Vorschriften für die verschiedenen Nutzungsarten (Wohnungsnutzung darf in Bayern nicht in die Beschränkungssatzung einbezogen werden!)
- ◆ differenzierte Verringerung des Stellplatzbaus je nach Verkehrsursache für Bewohner/innen, Besucher/innen und Kund/inn/en, Beschäftigte sowie Geschäftsverkehr
- ◆ Möglichkeit der Verwendung der Ablöse-Gelder zur Förderung des ÖPNV!

besser wahrscheinlich: landesweite Neuregelung der Stellplatzfrage (z.B. Festsetzung einer Höchstzahl für die verschiedenen Nutzungsarten, nicht einer Mindestzahl! – Beispiel Berlin)

⇒ **flächendeckende Parkraum-Bewirtschaftung**

- ◆ Abschaffung des Gehwegparkens
- ◆ keine kostenlosen Parkplätze zumindest in der Innenstadt und anderen Gebieten mit großem Parkdruck

- ◆ Begrenzung der Parkzeit, um Dauerparker (v.a.: Berufs- und Ausbildungspendler/innen) auf den ÖPNV zu verweisen
- ◆ Parklizenzierung (Parken nur für Anwohner/innen!) zumindest in den innenstadtnahen Wohngebieten und anderen Wohngebieten mit starkem Parkdruck
Ausnahmeregelungen für Handwerker, Sozialdienste etc. sind möglich
- ◆ intensive Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung notwendig
- ◆ Verteuerung der Parkgebühren für Kurzzeitparkplätze im Straßenraum
- ◆ Reduzierung des Angebots an Kurzzeit-Parkplätzen
- ◆ vorhandene Parkhäuser und Tiefgaragen besser auslasten, keine neuen bauen
- ◆ mittelfristige Umnutzung der vorhandenen innerstädtischen Parkhäuser und Tiefgaragen in Quartiersgaragen für die Anwohner/innen
- ◆ Verzicht auf elektronische Parkleitsysteme, da diese das Vorhandensein freier Parkplätze suggerieren und deshalb eher zur Zunahme des KFZ-Verkehrs führen
- ◆ Park-and-Ride-Plätze nur als Übergangslösung, bis eine deutliche Angebotsverbesserung im ÖPNV erreicht ist (P&R-Plätze führen zu einer Verlagerung vom bereits vorhandenen ÖPNV auf den PKW!)
- ◆ Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrradabstellplätze

h. Wirtschaftsverkehr durch City-Logistik optimieren!

- ◆ Entsehung und Abwicklung des Güterverkehrs schon bei der Standortplanung für Gewerbe berücksichtigen
- ◆ Kooperation der Speditionen beim Warentransport zu den Einzelhandelsgeschäften (gemeinsame gebietsbezogene Belieferung)
- ◆ Einrichtung eines Güterverteilzentrums
- ◆ Anlieferung von Geschäften mit Elektro-Karren
- ◆ gemeinsamer Güterliefer-Service der Einzelhandelsgeschäfte
- ◆ Fahrradkurier fördern
- ◆ Gepäck-Service der ÖPNV-Unternehmen
- ◆ Einrichtung von Lieferzonen
- ◆ abschließbare Anliefer-Plätze
- ◆ Nutzung und Ausbau vorhandener Bahngleise für den Gütertransport
- ◆ LKW-Routen / LKW-Vorrangnetz für den Schwerverkehr auf nicht so sensiblen Straßen
- ◆ Tonnage-Begrenzung in sensiblen Stadtgebieten
- ◆ Güter-Tram (Beispiel Dresden!)

i. Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

- ◆ Bürgerforum „Verkehr“ einrichten
- ◆ Runder Tisch „Mobilitätsplanung“
- ◆ Lokale Agenda 21 im Bereich Verkehr stärken
- ◆ Umweltverträglichkeitsprüfung „Verkehr“
- ◆ Verkehrsberatung einrichten
- ◆ Teilnahme am europaweiten autofreien Tag (2003: 22. September)
- ◆ Vorteile umweltverträglicher Verkehrsplanung verständlich darstellen
- ◆ Kontakte zu realisierten vorbildlichen Projekten herstellen

4. Kommunale Verkehrskonzepte und ihre Umsetzung

a. Prinzipielles zum Thema Verkehrsplanung

Die sektorale Verkehrsplanung (z.B. Bundesverkehrswegeplan, das ein oder andere kommunale Verkehrskonzept) war lange Zeit die vorherrschende Planungsvariante. Verkehrsprognosen führen dabei zu Investitionen in Straßen und/oder Schienen, ohne im ausreichenden Maße die Vermeidungspotenziale und Umsteigerpotenziale einzubeziehen.

Mit der integrierten Verkehrsplanung entwickelt man zielorientierte Verkehrsentwicklungspläne, die verkehrssystemübergreifend sind. D.h. alle Verkehrsmittel werden gleichzeitig betrachtet, die Verkehrsentwicklung wird in Abhängigkeit von der Raum- bzw. Stadtplanung gesehen (und umgekehrt) und die Planung folgt den Zielsetzungen einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität:

- MIV vermeiden
- MIV verlagern,
- MIV umweltverträglich abwickeln

Komplettiert wird die integrierte Verkehrsplanung neuerdings durch das Mobilitätsmanagement.

Folgende Schritte zu einem zielorientierten Verkehrsentwicklungsplan sollten beachtet werden:

- Datenerhebung - nicht rein quantitativ, sondern differenziert nach Quelle, Ziele, Wegzweck usw., ergänzt durch gruppenspezifische Befragungen
- Verkehrsträger übergreifende Wirkungsprognosen (Computersimulation)
- Einbinden der Bürgerinnen und Bürger und gesellschaftlich relevanter Gruppen
- Einbinden des "regionalen Umfeldes" (d.h. Nachbargemeinden, Landkreis usw.)
Stichwort: Nahverkehrsplan!
- Zielfindungsprozess unter Einbeziehung aller Beteiligten
- Formulierung von Zwischenzielen und deren Kommunikation
- Erarbeitung von Maßnahmen mit Angabe der notwendigen finanziellen und zeitlichen (u.U. auch rechtlichen) Bedingungen
- Prüfung von Fördermöglichkeiten für bestimmte Maßnahmen
- Prioritätensetzung unter den gegebenen Rahmenbedingungen und deren Kommunikation
- Umsetzung (u.U. bei Widerständen: auf Probe !)
- Überprüfung in Hinblick auf die Zielerreichung

Wichtig ist die permanente Begleitung des Planungsprozesses durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit.

Im Gegensatz zu den häufig eher „harten“ Maßnahmen der oben skizzierten Verkehrsplanung (PUSH and PULL-Maßnahmen, z.B Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur, in die Preispolitik und in Form von Verordnungen) setzt das Mobilitätsmanagement in erster Linie auf Information und Kommunikation über die und auf bessere Organisation und Koordination der bestehenden Verkehrssysteme. Dabei stehen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Mittelpunkt und führen zu zielgruppen- und wegzweckspezifischen Maßnahmen.

„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“

Ziele des Mobilitätsmanagements sind:

- Beeinflussung von Einstellungen und Verhalten in Richtung Umweltverbund
- Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund
- Integrierte und effiziente Nutzung der (bestehenden) Infrastruktur
- Verbesserung der Koordination zwischen den Verkehrsträgern und bessere Verknüpfung der bestehenden Verkehrsmittel und -netze

Checkliste für Mobilitätsmanagement: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/momcheck>

b. Beispiele für gelungene Elemente kommunaler Verkehrskonzepte

I) Verkehrskonzepte

Verkehrsentwicklungsplan Hamm (182.000 Einwohner, Nordrhein-Westfalen)

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hamm verbindet klassische Methoden der Verkehrsprognose mit neuen qualitativen Anforderungen an eine Integration des Verkehrsgeschehens in die Stadtentwicklung. Entsprechend der Empfindlichkeit der Randnutzungen wurden für alle angebauten Hauptverkehrsstraßen spezifische Obergrenzen für eine stadtverträgliche Kfz-Belastung definiert. Die Verringerung der Verkehrsbelastung in den Straßen, in denen diese Obergrenzen überschritten werden, ist die Zielvorgabe für die Maßnahmenvorschläge im VEP.

Der Wirkungsgrad der Maßnahmenvorschläge in den kritischen Bereichen wurde durch Verkehrsprognose-rechnungen ermittelt. Für die einzelnen Verkehrsträger wurden folgende Maßnahmenvorschläge erarbeitet:

■ **Radverkehr**

Zur Zeit wird ein abgestimmtes Konzept für die Förderung und Sicherung des Radverkehrs (Projekt "Fahrradfreundliches Hamm") umgesetzt. Zu den wesentlichen Bestandteilen gehören unter anderem: Haupttrouten vom Zentrum in die Stadtteile, Stadtteilradnetze für jeden Stadtbezirk, Fahrradabstellanlagen in der City, in den Stadtbezirken und an den wichtigsten Haltestellen, Fahrradstation am Hauptbahnhof

■ **Öffentlicher Personennahverkehr**

Seit 1988 wird ein Beschleunigungsprogramm für alle Hauptachsen des Personennahverkehrs realisiert. Der erste Schritt, eine Busbeschleunigungsachse quer durch die Innenstadt, ist abgeschlossen. Der Nahverkehrsplan der Stadt Hamm sieht ein um ca. 15% erweitertes Busangebot und direktere Linienführungen vor.

■ **Motorisierter Individualverkehr**

Denjenigen Verkehrsteilnehmern, die auf den Pkw angewiesen sind, werden Möglichkeiten einer stadtverträglichen Nutzung angeboten. Der VEP empfiehlt unter anderem gezielte Straßennetzergänzungen. Diese Straßen sollen die unverträglichen Verkehre der angebauten Hauptverkehrsstraßen aufnehmen, die trotz der Attraktivitätssteigerung von Bus, Bahn und Rad verbleiben.

■ **Güterverkehr**

Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Hammer Güterverkehrsaufkommen beträgt 80%.

Lösung: Routenvorschläge für den Schwerlastverkehr, die über nicht angebaute Hauptverkehrsstraßen führen, Empfehlungen zur besseren Nutzung vorhandener Güterverkehrsinfrastruktur. Nutzung des Container-Terminals im Hafbereich und der Hammer Rangierbahnhöfe, Schaffung eines regionalen Güterverkehrszentrums, City-Logistik-Unternehmen mit Unterstützung der Stadt.

<http://www.nachhaltigkeitsprojekte.nrw.de>

Münster (280.000 Einwohner, Nordrhein-Westfalen) - **Modellstadt für stadtgerechte Mobilität**



Modellstadt Münster
Experimenteller Wohnungs- und Städtebau

Ziel einer nachhaltigen Mobilitätssteuerung ist es, den Siedlungsflächenverbrauch und die Umweltlasten durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Stadtverkehr auf den umweltfreundlichen Verkehrsverbund "zu Fuß-Fahrrad-ÖPNV" zu verlagern.

Projektbausteine Handlungsfeld "Mobilität" in Münster:

- Akzeptanzförderung Fahrradstation "Berliner Platz"
- Akzeptanzsteigerung Mobilitätsberatung
- Akzeptanzanalyse des Car-Sharing-Angebotes



<http://www.muenster.de/stadt/exwest>

Außerdem gute Teilansätze für ein Verkehrskonzept in:
Fischen im Allgäu (2.800 EW), Oberstdorf (Allgäu, Sb), Waldkraiburg (Ndb), Olching (Obb)

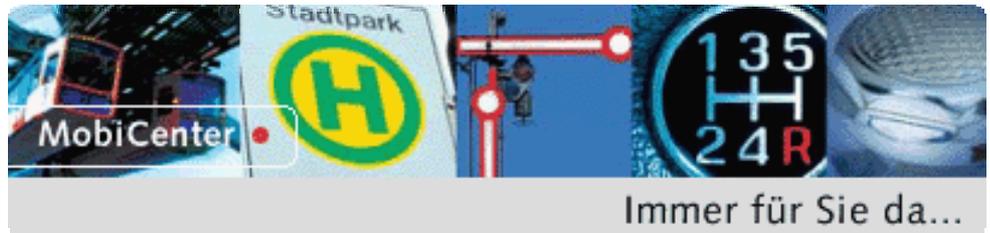
II) Mobilitätsmanagement

Mobilitätsberatung Wuppertal (375.000 EW, NRW)

Gemeinsames Projekt der Stadtwerke Wuppertal und der Bahn AG

Die Mobilitätszentrale

„MobiCenter“ wurde im März 1995 als Konsequenz von Untersuchungen eingerichtet, die belegen, dass Marktpotenziale von Mobilitätsangeboten unter anderem aufgrund fehlender



Information nicht ausgeschöpft werden. Das Konzept besteht aus einer umfassenden Mobilitätsberatung, per Telefon, vor Ort in der Mobilitätszentrale oder in den dezentralen Kunden- und Vertriebscentern, sowie der kostenlosen Abgabe und dem Vertrieb von Informationsmaterialien (Stadtfahrplan, Produktfahrpläne usw.). Das Mobilitätsberatersteam ist auch im Außendienst unterwegs und bietet so die Dienstleistung vor Ort auf Veranstaltungen, Schulen, Kindergärten, Firmen etc. an.

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

Mobilitätsmanagement Brühl (44.000 EW, NRW)

Im Frühjahr 1996 wurde ein Mobilitätsbeauftragter eingestellt. Seine Aufgabe ist es, Strukturen für ein professionelles "Mobilitätsmanagement" zu schaffen. Nach einem Konzept des Deutschen Städte- und Gemeindebundes bedeutet dies, das bestehende Verkehrsnetz effizienter zu gestalten und bedarfsgerechte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Wichtigste Aufgaben sind die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsangebote sowie die Beratung der Bevölkerung in Mobilitätsfragen.

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

City-Logistik Münster:

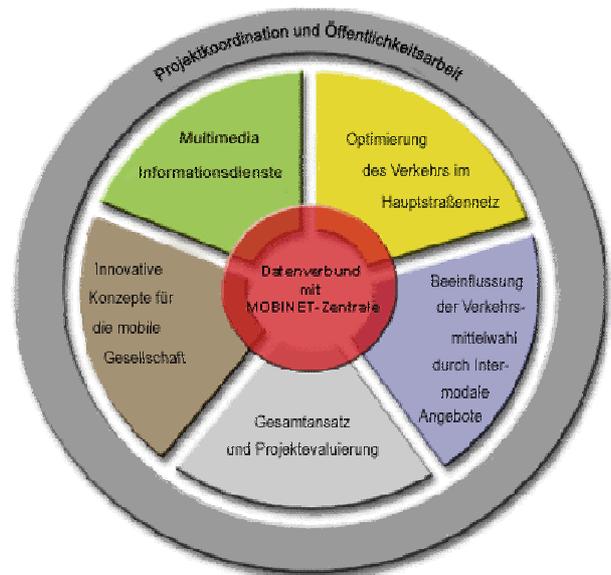
In Koordination mit der Stadt und der IHK Münster fand eine Speditionskooperation zweier in Münster ansässiger Unternehmen statt, deren gemeinsames Logistikkonzept auf mehrere Bausteine aufbaut: Durch die Belieferungsoptimierung werden Lieferfahrten mehrerer Einzelhändler an gleiche Kunden gebündelt, die Lagerlogistik umfasst die Bündelung von Waren durch Einlagerung im Logistik-Zentrum außerhalb der Stadt, der Entsorgungsservice bündelt die Entsorgungsfahrten von Packungsmaterial (u.ä.) in Verbindung mit den Belieferungs- und Sammelfahrten des Zustellservice, der die Verbraucher in Münster und Umgebung anfährt. Die Dienstleistungslogistik bietet ähnliche Leistungsbausteine für die Zielgruppe der Dienstleistungsunternehmen und Behörden an, nachdem aufgrund einer umfassenden, exemplarisch für drei Branchen erfolgten Untersuchung auch in diesem Bereich ein hohes Fahrtenaufkommen (z.B. Dokumentenversand) aufgedeckt wurde.



<http://www.nachhaltiger-verkehr.de>

MOBINET München

MOBINET baut mit seinem systemübergreifenden, intermodalen Ansatz auf den Erkenntnissen des "Kooperativen Verkehrsmanagements für die Stadt und Region München" (Munich COMFORT, Tabasco) und dem Projekt BayernInfo auf. MOBINET arbeitet nach den Zielen und Leitlinien der Landes-, Regional- und Stadtplanung für den Ballungsraum München. MOBINET wird zur angemessenen Aufteilung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr beitragen und so die Verkehrssituation im Großraum München verbessern.



Betriebliches Mobilitätsmanagement:

- Mobilitätsmanagement der Bausparkasse Schwäbisch Hall - Schwäbisch Hall (Baden-Württemberg, 35.000 EW)
<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>
- Öko-Verkehrssiegel für Betriebe mit Umweltverkehrsprogrammen in Freiburg
Neben der Vergabe des Öko-Verkehrssiegels gibt es monatliche Treffen v. Personal- und Betriebsräten mit Umweltengagierten und der städtischen Verwaltung
- In München gibt es angesiedelt beim Referat für Arbeit und Wirtschaft eine Mobilitätsberatung für Firmen.
- Wettbewerb: "Gewinn-Faktor-Fahrrad" des VCD Schleswig-Holstein und des Wirtschaftsministerium des Landes. Gewinne für den/die "Radelnden Betrieb/Verwaltung"
TN: Unternehmen und Verwaltungen ab 3 Vollzeitbeschäftigte

Elemente für ein modulares betriebliches Verkehrskonzept sind:

- betriebliche Mobilitätsberatung
- Job-Tickets
- Parkraumbewirtschaftung
- persönliche Fahrpläne für MitarbeiterInnen
- strategisch günstige und komfortable Fahrradabstellanlagen
- Umkleiden
- Teilnahme am bundesweiten Kongress "Mit dem Fahrrad zur Arbeit" zusammen mit Kommunen und Krankenkassen (Einsparpotenzial von 10% der Gesundheitsausgaben)

III) Stadtplanung

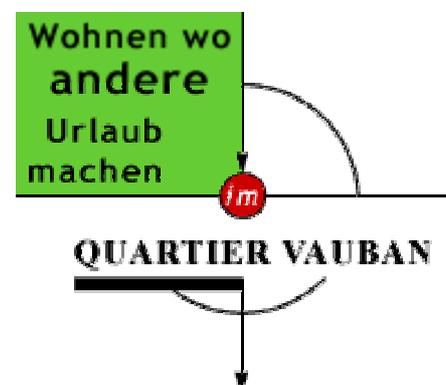
Autofreies Wohnen in Freiburg Vauban (Freiburg, 200.000 Einwohner, Baden-Württemberg)

<http://www.forum-vauban.de> und <http://www.quartier-vauban.de>

Autofreies Wohnen „Gartenstadt Weißenburg“ in Münster
Stadt Münster, Land NRW (MSWKS), Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Wohnungsgesellschaft Münsterland (WGM), WohnBund-Beratung NRW

Stellplatzschlüssel 0,2 pro WE

<http://www.nachhaltigkeitsprojekte.nrw.de>



IV) Fußgängerverkehr

Kinderwegenetz in Heidelberg-Kirchheim

mit Tempo 30 flächendeckend, Sperrung von zwei Straßen durch Poller, Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit den Schulen, Querungshilfen an stark befahrenen Straßen, Straßeneinengung („Gehwegnasen“, verengte Einfahrten), Lichtsignalanlage, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche; - Fußgänger dürfen gesamte Straßenbreite, nutzen, Schrittgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge, Parken nur auf markierten Flächen, Kennzeichnung des Wegenetzes durch ein Symbol uvm.



Seit 2002 sehen die Empfehlungen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Folgendes vor:

- ausreichend breite Flächen
- ausreichend Querungsmöglichkeiten
- kurze Wartezeiten
- Beleuchtung, Belag, Reinigung, Sichtbeziehungen
- Information

V) Radverkehr

Salzwedeler „Rad-Geberinnen“:

Kostenloses Entleihen von Fahrrädern in Salzwedel (Sachsen-Anhalt) an vier Fahrradstationen gegen Vorlage einer Key-Card

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

Erlangen:

Förderung des Radverkehrs durch hohe Investitionen im Radwegebau, Herausgabe eines Radler-Stadtplans mit einer Auflage von 200.000 Stück

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

Aachen: sehr viele Einbahnstraßen für Radfahrer geöffnet,

<http://www.nachhaltiger-verkehr.de>

Fürstfeldbruck und Germering: vorgezogener Haltebereich vor Ampel

Rosenheim: vorgezogener Haltebereich vor Ampel, Linksabbiegespuren, Fahrradstation am Bahnhof (Einstellen kostet 8,- DM/Monat)

Freising und Gröbenzell:

Eine Fahrradabstellplatzsatzung regelt die Zahl der einem Bauvorhaben zugeordneten Fahrradabstellflächen (in Gröbenzell z.B. je Wohnung mit mehr als 70 qm drei Stellplätze und in Gebäuden mit Büro- und Verwaltungsräumen ein Stellplatz auf 90 qm Fläche)

VI) ÖPNV

Orts-, Stadt- und Citybusse (OSC-Systeme)

Start 1994 in Lemgo, Lindau, Bad Salzflufen, Radolfzell

Kennzeichen: nutzerorientiertes Angebot, vertaktete Umlaufzeiten, einprägsames Liniennetz, Rendezvous-haltestellen und Abstimmung auf andere Verkehrsträger, Corporate Design, offensives Marketing

<http://www.osc-forum.de>

Stadtbus Buchholz (Niedersachsen, 35000 EW 600.000 Fahrgäste)

<http://www.buchholz-bus.de/>

Bürgerbusse: z.B. Dieterskirchen (By), VG Mistelbach-Hummeltal
<http://www.pro-buergerbus-nrw.de>

Anrufsammel- oder Anruflinientaxi: z.B. Lkr. Forchheim
<http://www.landkreis-forchheim.de>

Fifty-Fifty-Taxi: z.B. Landkreis Lichtenfels
<http://www.landkreis-lichtenfels.de>



BürgerAnrufBus: Freising am Wochenende (Freising, 46.600 Einwohner, BY)
Kreisjugendring Freising mit Hilfe von zwei Geldinstituten und der Süddeutschen Zeitung, ehrenamtliche Fahrer
<http://www.rufbus-freising.de>

Internetseite für Anruf-Bus-Systeme: <http://www.anrufbus.com>

Studententickets (Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit)
<http://www.studis.de/bsoe>

Modell Trier: Sockelbetrag von allen, äußerst günstiger Tarif für den Beförderungsfall

Darmstädter Modell: komplett über eine Semesterbeitrag für alle, Nulltarif mit Studentenausweis

ÖPNV-Tarife:

Nulltarif in Hasselt/Belgien

Anstatt eines Straßenneubaus für ca. 35 Mio Euro wurde erfolgreich der Busverkehr ausgebaut und zum Nulltarif angeboten

(mail: informatie@hasselt.de)

Nulltarif in Templin

Die Kleinstadt Templin in der brandenburgischen Uckermark startete im Dezember 1997 ein für die Bundesrepublik einmaliges Modellprojekt zur fahrscheinfreien Nutzung ihrer Stadtbusse. Damit bietet sie allen Einwohnern und Besuchern die Möglichkeit, jederzeit kostenlos das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet zu nutzen.

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

NOKIA-Bahn (in Bochum, NRW 400.000 EW): Mitfinanzierung des SPNV durch die Firma Nokia. Die Fahrgastzahlen wurden von werktäglich 460 auf 2.100 erhöht, womit die Nahverkehrslinie auch für die Zukunft abgesichert ist.

<http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/>

Zielgruppenspezifische Angebote im ÖPNV speziell für Jugendliche
Untersuchung „U.Move“ von ILS-NRW



VII) Car-Sharing-Projekte

Dresden: seit April 1998 Car-Sharing-Projekt als flexible und individuelle Ergänzung zum ÖPNV konzipiert. Kooperation zwischen Dresdner Verkehrsbetrieben und stadtmobil CarSharing GmbH. Abonnementkunden der DVB müssen keinen monatlichen Mitgliedsbeitrag zum CarSharing entrichten. Mittlerweile gibt es 11 Stationen, 47 Fahrzeuge, über 2000 Nutzer.



Car-Sharing der Stadtverwaltung Garching b. München, 15.500 Einwohner in Zusammenarbeit mit STATT-Auto München. Weitere Car-Sharing-Projekte unter Einbeziehung der Stadtverwaltung gibt es in Leipzig, Ludwigshafen, Lüneburg, Bremen ...

<http://www.carsharing.de>

VIII) MIV Verkehrsberuhigung

Gröbenzell: Beruhigung der durch den Ort führenden Staatsstraße

Iffeldorf: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt

<http://www.bayern.de/lfu/komma21>

Tempo 30 – Zonen

neue Regelungen für Tempo 30-Zonen

Unterstützung durch Einbauten oder durch Piktogrammen auf der Fahrbahn (Kaufering)

Kommunale Geschwindigkeitskontrollen

mittlerweile in mehr als 150 Gemeinden, z.B. in Mühldorf (Obb), Germering (Obb), Aschaffenburg (Ufr) über den Zweckverband kommunale Verkehrssicherheit in Bayern, sowie München und Nürnberg in Eigenregie.

IX) MIV sonstiges

Pendlernetz NRW (virtuelle Mitfahrerzentrale): Projekt zur umweltverträglichen Gestaltung des Pendlerverkehrs im ländlichen Raum, das im Frühjahr 2002 im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen startete

<http://www.nrw.pendlernetz.de>



City-Maut

Singapur (seit den 70er Jahren), in Norwegen (seit den 90er Jahren) in Oslo, Bergen, Trondheim (z.B. 3,- DM/Tag oder 75,-/Monat). Laut Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik (<http://www.europa.eu.int/search/s97.vts>) ist die Einführung einer City-Maut geplant für Rom, Genua, Kopenhagen, Bristol und Edingburg. In London wird sie im Februar 2003 eingeführt.

Versteckte Subvention der Kommune für den MIV

Mit 110 – 145 Euro /Einwohner subventionieren die bundesdeutschen Kommunen jährlich den MIV aus den kommunalen Kassen. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung von ICLEI und UBA in Bremen, Dresden und Stuttgart. Arbeitsblätter zur eigenständigen Berechnung der Subventionierung in der eigenen Kommune gibt es als Download bei ICLEI.

<http://www.iclei.org>

5. Probleme bei der Umsetzung einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik²

Warum gelingt es so oft nicht, die notwendige Unterstützung, die notwendigen Mehrheiten zu gewinnen für gute Verkehrskonzepte? Der Hauptgrund: Verkehrspolitik hat nicht nur etwas mit guter Planung zu tun, sondern auch und vor allem mit Psychologie! Deshalb muss Verkehrspolitik die individuellen Motive der Verkehrsteilnehmer/innen (= die motivationalen Hintergründe von Mobilität und Verkehrsverhalten) systematisch einbeziehen. Man muss v.a. die sozialen Bedeutungen beleuchten, die mit dem Auto als technischen Gegenstand und als kulturellem Objekt verknüpft sind. Nur wenn man die mit Mobilität verbundenen Motive, Erwartungen und Wünsche einbezieht, ist es möglich, Ansatzpunkte, Spielräume, aber auch Hemmnisse für Verhaltensänderungen im Verkehr aufzuzeigen.

Dabei ist zu beachten: Mobilität ist verankert in den alltäglichen Gewohnheiten, in den jeweiligen sozialen Milieus, im individuellen Lebensstil. Sie ist nicht nur zweckorientiert (Bewegung von A nach B, aus einem bestimmten Grund), sondern transportiert auch soziale Unterscheidung und kulturelle Bedeutungen (die sozio-kulturelle, symbolische Dimension). Und: Mobilität ist keine täglich neue Entscheidung (schon gar nicht eine rationale!), sondern meist schlicht und einfach Gewohnheit. Und dies gilt wohl für den größten Teil der Alltagsmobilität. Sie läuft hochgradig routinisiert, gewohnheitsmäßig ab.

Wenn man diese Erkenntnisse Ernst nimmt, dann heißt dies auch: Abschied nehmen von lieb gewonnenen Annahmen der Verkehrsplanung. Dazu gehört beispielsweise die Unterstellung, die Verkehrsakteure würden mehr oder weniger direkt auf das Angebot an Verkehrsinfrastruktur reagieren. Das mag für den Straßenbau gelten, nicht aber für den Umweltverbund. Der Bau eines neuen Radwegs oder die Einrichtung einer neuen Buslinie führt nicht gewissermaßen automatisch dazu, dass Autofahrer auf diese Verkehrsmittelalternativen umsteigen - ganz einfach weil diese Maßnahmen nicht die eigentlichen Motive für die Nutzung des PKW berühren³.

Die Autofahrer benutzen den PKW nicht deshalb (jedenfalls nicht primär oder ausschließlich!), weil sie mit dem Bus erheblich mehr Zeit benötigen würden, sondern umgekehrt: Weil sie aus einer ganzen Reihe von anderen Motiven lieber mit dem Auto fahren, kennen sie den Zeitaufwand für den ÖV gar nicht oder überschätzen ihn erheblich. Beschleunigungsmaßnahmen beim ÖV würden an solchen Autofahrern ziemlich wirkungslos vorbeigehen. Sie würden diese Maßnahmen wahrscheinlich gar nicht wahrnehmen, zumal ihre Motive für die PKW-Nutzung dadurch überhaupt nicht tangiert sind.

Das automobile Leitbild

Lebensstil-Orientierungen haben großen Einfluß auf die jeweiligen Verkehrszwecke und die dabei gewählten Verkehrsziele vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Häufig bilden Zweck, Ziel und Verkehrsmittel gerade unter Lebensstilaspekten eine Einheit (mit dem Auto zum Fitness-Center, zum Baggersee, zum Skifahren...), aus der nicht einzelne Elemente „herausgebrochen“ werden können. Vielfach sind gerade hier starke Kopplungen von Mobilität an Automobilität feststellbar. Die Wahl eines anderen Verkehrsmittels würde sozusagen zu einem „Stilbruch“ führen. Drei wesentliche Aspekte sind zu beachten:

- Das Auto ist ein zentraler symbolischer Ausdruck für die gesellschaftliche Integration. Autobesitz und Autofahren drücken die Zugehörigkeit zum Kernbereich der Gesellschaft aus. In einer gesellschaftlichen Situation, in der ständig eine Marginalisierung droht, signalisiert der Autobesitz, dass man sich noch in der Mitte der Gesellschaft befindet und nicht am Rand.
- Das Auto symbolisiert die potentielle Flucht aus dem Alltag und die Möglichkeit spontaner Ortsveränderungen. Das Auto erscheint als die „Freiheit“, die individuelle Selbstverwirklichung v.a. in der Freizeit ermöglicht.
- Das Auto ist ein Vehikel für das Erleben von Abenteuer, Risiko und Abwechslung.

² Die folgenden Ausführungen beruhen vor allem auf den Ergebnissen des Forschungsprojekts CITY:mobil. Detaillierte Angaben finden sich in den Literaturhinweisen.

³ Um Mißverständnissen vorzubeugen: Diese Feststellung ist natürlich kein Argument gegen solche Maßnahmen, denn sie nützen ja den Busbenutzer/innen und Radler/innen und tragen dazu bei, deren - erwünschtes - Verhalten zu belohnen, zu unterstützen und zu stabilisieren.

Eine lebensstilorientierte Typologie der Verkehrsakteure kann Hinweise darauf geben, welche Bedürfnisse und Nachfrageaspekte bei der Verkehrsplanung - oder besser: beim Mobilitätsmanagement - berücksichtigt werden müssen. Und aus dieser Analyse kann man auch lernen, wie diese Maßnahmen und Angebote gestaltet und - noch wichtiger - vermittelt werden müssen, damit sie ihre Adressaten nicht verfehlen. Verkehrspolitik muss also zukünftig viel stärker auf die Gruppenzusammenhänge achten, in die die individuellen Verkehrsakteure eingebunden sind. Denn diese Zusammenhänge (Betrieb, Wohnviertel, Freundeskreis, Familie etc.) prägen den Bedarf an Verkehrsleistungen als auch die symbolischen Strukturen mit, in denen Mobilität wahrgenommen und bewertet wird. Besonders die Betriebe (als sozialer Ort und als Verkehrsziel) haben hier eine eminente Bedeutung, was in der Verkehrspolitik viel stärker berücksichtigt werden sollte. (Ob für den Dienst-Mercedes des Chefs ein Vorzugsparkplatz reserviert ist oder der Top-Manager mit dem Bus zur Arbeit kommt, wird die Wahrnehmung von Mobilität durch die Beschäftigten und auch deren eigenes Verkehrsverhalten beeinflussen.)

Mobilitätsstile in Freiburg⁴

- **Die risikoorientierten Autofans: 20%**

Dieser aufstiegs- und leistungsorientierte Typus repräsentiert idealtypisch eine starke Affinität zum Auto, die alle Elemente des automobilen Leitbilds umfasst. Der Typus bekennt sich zu Risiko und gelegentlicher Aggression beim Autofahren. Das Auto ist Symbol der Unabhängigkeit und der Flucht aus dem Alltag. Den Spaß am Risiko und Abwechslung kann diese Gruppe auch mit bestimmten Varianten eines modernen, technisch gut ausgestatteten Fahrrads erleben. Der Typus repräsentiert den vollerwerbstätigen Mann mittleren Alters mit mittleren Bildungsabschlüssen. Diese Gruppe hat mit 90% bei weitem den höchsten Männeranteil aller Mobilitätstypen. Das Verkehrsverhalten entspricht der Mobilitätsorientierung. Mit einem Autoanteil von fast zwei Dritteln aller Wege weisen die Angehörigen diesen Typs den höchsten Wert auf.

- **Die traditionell Häuslichen: 24%**

Dieser häusliche, familien- und sicherheitsorientierte Typus zeichnet sich dadurch aus, dass er entweder keine pointierten oder aber sehr traditionelle und konventionelle Orientierungen vertritt. In dieser Gruppe finden sich überdurchschnittlich viele Frauen und überdurchschnittlich viele ältere Menschen. Diese Gruppe mit niedrigen Bildungsabschlüssen und vielen Rentner/innen und Hausfrauen ist im Hinblick auf deutliche Meinungsäußerungen zurückhaltend und hält Anpassung an Konventionen für wichtig. In der verkehrspolitischen Auseinandersetzung taucht dieser Typ kaum auf. Er ist Teil der „schweigenden Mehrheit“ und für die Meinung von „Autoritäten“ aufgeschlossen.

- **Die traditionell Naturorientierten: 24%**

Für diesen Typus mit traditioneller Grundorientierung steht das Naturerleben im Vordergrund. In dieser Gruppe gibt es eine hohe Affinität zum Zufußgehen. Skepsis gegenüber der automobilen Gesellschaft gibt es, weil Autos als zu groß, zu schwer und zu schnell empfunden werden. Gleichzeitig wird die Situation als Fußgänger/in im Straßenverkehr als ungeschützt und gefährlich erlebt. Der ÖPNV wird zwar geschätzt, aber nächtliche Wege darin als bedrohlich empfunden. Frauen sind in dieser Gruppe ebenso überrepräsentiert (67%) wie ältere und nichterwerbstätige Menschen.

- **Die statusorientierten Automobilen: 15%**

Dieser prestigeorientierte Typus schätzt das Auto als Statussymbol, das einen gehobenen Lebensstandard signalisiert. Gleichzeitig hat das Auto eine wichtige Funktion als privater Schutzraum, in dem sich die Fahrer/innen behütet, sicher und geborgen fühlen. Das unterscheidet das Auto von anderen Fortbewegungsarten, die eher Verunsicherung auslösen. Beim Radfahren und Zufußgehen dominieren Empfindungen der Bedrohung (zu unsicher bzw. v.a. nachts gefährlich!). Zudem gibt es eine deutliche Abneigung gegen die Situation als Fahrgast im ÖPNV (anonyme Nähe zu fremden Milieus!). Frauen sind in dieser Gruppe leicht überrepräsentiert (65%).

- **Die ökologisch Entschieden: 17%**

Diese eher junge und für neue Technik aufgeschlossene Gruppe ist fahrradbegeistert und lehnt das Autofahren aus ökologischen Gründen ab. Dieser Typus organisiert seine Alltagsmobilität weitgehend ohne Auto und ist auch offen für einen völligen Verzicht oder gemeinschaftliche Nutzung. Wenn das Auto dennoch benutzt wird, befindet sich diese Gruppe in Widerspruch mit sich und ihren hohen Ansprüchen an umweltfreundliches Alltagsverhalten. Alle

⁴ Die für Freiburg ermittelten Prozentsätze werden natürlich in anderen Städten so nicht gelten. Unabhängig von der prozentualen Verteilung spricht jedoch einiges dafür, dass die dort erforschten Mobilitätstypen so auch in anderen Städten zu finden sein werden.

Verkehrsmittel-Alternativen zum Auto werden positiv bewertet. Dieser Typus, in dem höchste Bildungsabschlüsse überrepräsentiert sind, ist in der Geschlechterverteilung fast ausgeglichen (Männeranteil: 56%).

Strategisches Mobilitätsmanagement als Leitorientierung

Ziel und Aufgabe kommunaler Planung sollte es sein, in unterschiedlichen sozialen Kontexten Initiativen für eine ökologisch verträgliche Mobilität anzuregen, sie durch Beratung und organisatorische Dienstleistungen zu unterstützen und neue Formen der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsakteure zu ermöglichen. Damit sind Aufgabenbereiche benannt, die über die Handlungsfelder der „klassischen“ kommunalen Verkehrsplanung weit hinausreichen. Was dafür notwendig ist, ist ein „strategisches Mobilitätsmanagement“.

Die **Leitorientierung** dieses neuen verkehrspolitischen Handlungsansatzes ist die der Entkoppelung von Mobilität und Automobilität. Diese Leitorientierung schließt geläufige Konzepte wie Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung und die daraus abgeleiteten Maßnahmebündel mit ein. Über das Konzept der integrierten Verkehrsplanung hinaus geht die Leitorientierung jedoch insofern, als sie bewusst die symbolisch-affektive Bindung von Mobilität an das Auto einbezieht.

Mobilitätsmanagement wird gemeinhin der Ansatz genannt, der an der Quelle des Verkehrs, dem verkehrserzeugenden Individuum in seinen verschiedenen Lebenssituationen (Arbeit, Freizeit etc.) ansetzt. Hier steht nicht hoheitliches Verwaltungs- und Planungshandeln im Mittelpunkt. Großes Gewicht haben hingegen „weiche“ Planungsinstrumente: Beratung, Information, Marketing, organisatorische Dienstleistungen sowie der Versuch, verschiedene Verkehrsmittel bedarfsorientiert so miteinander zu vernetzen, dass deren jeweilige Stärken optimal genutzt werden können. Mobilitätsmanagement darf nicht verwechselt werden mit technikorientierten Ansätzen, Verkehrsströme mit elektronischen Verkehrsleitsystemen zu kanalisieren. Mobilitätsmanagement geht vielmehr von den sozial, zeitlich und räumlich differenzierten Mobilitätsbedürfnissen aus und versucht, für diese Bedürfnisse die jeweils geeigneten Verkehrsmittel(kombinationen) zu finden, aber auch verkehrsreduzierende Dienstleistungen zu organisieren (z.B. Lieferdienste!).

Die gängigen Maßnahmen der Verkehrspolitik sind „angebotsorientiert“. Sie bestehen v.a. darin, das Angebot an Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Schienenwege, Stellplätze, Radwege, ÖV-Verbindungen, Fußwege, Ampelschaltungen, Busspuren etc.) in einer bestimmten Art und Weise bereitzustellen, um damit ein erwünschtes Verkehrsverhalten zu veranlassen. Dass diese Angebotsstruktur im Sinne einer Entkoppelung von Mobilität und Automobilität umgestaltet werden muss, versteht sich von selbst. Die Praxis selbst in verkehrspolitisch relativ fortschrittlichen Städten zeigt aber, dass eine solche Angebotspolitik nicht ausreicht, um eine Verkehrswende zu schaffen. Die Produktpalette der Verkehrspolitik muss deshalb nachfrageorientiert erweitert werden. Es ist dabei zunächst zu fragen, welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen und wie sie auf eine ökologisch und sozial verträgliche Weise erfüllt werden können. Als Antwort auf diese Fragen kann ein Umbau der Verkehrsinfrastruktur in Frage kommen. Oft sind jedoch andere Antworten ökologisch und sozial verträglicher und/oder ökonomisch effizienter.

Im Mittelpunkt einer nachfrageorientierten Verkehrspolitik könnte der Aufbau von Mobilitätszentralen als Schnittstelle zwischen dem Mobilitätsangebot und der Mobilitätsnachfrage stehen. Solche Agenturen oder Zentralen müssen viel mehr leisten als Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkauf. Sie sollten verstanden werden als Zentrum für Beratung und Information, zielgruppenspezifische Kommunikation, Marketing, Koordinations- und Vermittlungsleistungen und neue Dienstleistungsangebote. Dazu können und sollten gehören:

- die Beratung von Betrieben hinsichtlich des Berufsverkehrs
- die Vermittlung von Fahrgemeinschaften, Car-Sharing-Angeboten, Lieferdiensten etc.
- der Verleih von Fahrrädern, Lastenanhängern, Kindersitzen etc.

Eine wesentliche Aufgabe der Mobilitätszentralen ist die der Mobilitätsberatung. Diese beinhaltet auch das offensive Zugehen auf und die Zusammenarbeit mit gesellschaftlichen Gruppen, Organisationen, Institutionen - auch und gerade solchen, die bislang kaum im Blickfeld verkehrspolitischer Aktivitäten standen. Die Betriebe gehören dazu, aber auch Freizeiteinrichtungen (Kinos, Theater, Diskotheken, Gastronomie, Hotels) oder Sportvereine. Mit diesen Akteuren und Kooperationspartnern sollten möglichst konkrete Projekte (z.B. Förderung des Fahrradtourismus in Zusammenarbeit mit Hotels und Gaststätten!) entwickelt werden. Poten-

tielle ÖPNV-Kund/inn/en müssen offensiv angesprochen werden. Kostenlose Schnuppertickets für ausgewählte Haushalte (z.B. solche, die gerade umgezogen und in einer Phase der Umorientierung der Alltagswege sind) könnten Bestandteil eines solchen individualisierten ÖPNV-Marketings sein. Auch mit der Bereitstellung von Paketlösungen für Mobilitätsdienstleistungen, die an die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen angepaßt sein müssen (z.B.: für ältere Kund/inn/en: ÖPNV-Ticket + Verbilligung für Kulturangebote + Hauslieferdienst des Einzelhandels), könnte sich der Kundenkreis der ÖV-Betriebe erweitern lassen. Derartiges ließe sich realisieren, wenn ein Basisangebot von Mobilitätsdienstleistungen mit freien Wahlkomponenten kominiert werden könnte. Die ÖV-Unternehmen dürfen ihre Fahrgäste jedenfalls nicht als bloße „Beförderungsfälle“ betrachten, sondern müssen sich als umfassende Mobilitätsprovider verstehen, wenn sie auf dem hart umkämpften Mobilitätsmarkt Erfolg haben wollen.

Neues Leitbild: „multi-optionale Mobilität“

Im Rahmen des strategischen Mobilitätsmanagements geht es hauptsächlich um eine selektive, reflektive und damit auch reduzierte Nutzung des Autos. Leitbild ist eine „multi-optionale Mobilität“, in der das Auto weiterhin seinen Stellenwert hat. Allerdings soll dieses multi-optionale Verkehrssystem nicht mehr hegemonial vom Auto geprägt sein - weder technisch, noch kulturell oder räumlich. Das Auto hat in diesem Verkehrssystem seinen Platz als funktionales Verkehrsmittel, das in ein umwelt- und sozialverträgliches System zur Sicherung und Gestaltung von Mobilität integriert ist.

Ein wichtiges Element dieses multi-modalen Verkehrssystems und ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Entkopplung von Autonutzung und Autobesitz. Das Auto ist für bestimmte Fahrten kaum ersetzbar. Zudem ist es für viele Menschen ein Symbol für Freiheit, für individuelle Freizeitgestaltung, aber auch für soziale Zugehörigkeit. Deshalb ist es strategisch wenig sinnvoll, die Attraktivität des Autos generell zu bestreiten. Dies würde nur zu falschen Frontstellungen führen. Sinnvoller erscheint es vielmehr, die Verfügbarkeit des Autos zu erhalten, sie aber vom individuellen PKW-Besitz zu entkoppeln. Denn wenn das Auto einmal vor der Tür steht, dann wird es auch genutzt. Und: Nur wenn der eigene PKW nicht ange- bzw. abgeschafft wird, kommen die wirtschaftlichen Vorteile einer nicht-automobilen Mobilität wirklich zum Tragen und werden als solche auch individuell wahrgenommen (ein Car-Sharing-Haushalt spart auch bei großzügig bemessenem Budget für ÖV, Taxi etc. jährlich mehr als 1.800 Euro ein!).

Mobilität mit dem Auto, aber ohne *Auto-Besitz* wird zudem erheblich erleichtert, weil mit dem Car-Sharing eine akzeptable Alternative angeboten werden kann. Damit diese Alternative noch stärker angenommen wird, wird es wesentlich darauf ankommen, die PKW-Nutzung im Berufsverkehr zu reduzieren. Denn sobald das Auto für den Weg zur Arbeit notwendig ist, lohnt sich Car-Sharing nicht mehr. Völlig autofreies Leben ist dagegen für die meisten Haushalte (noch) keine attraktive Lebensform. Es wird deshalb zunächst darauf ankommen, potenzielle Zielgruppen für die Strategie des Autoteilens zu identifizieren und sie für ein Mitmachen zu gewinnen. Dass ökologisch bewusste Haushalte dafür am ehesten in Frage kommen, ist sicher keine Neuigkeit. Interessant ist dagegen, dass auch bei älteren Menschen Bereitschaft bzw. Interesse an dieser Nutzungsform besteht. Damit Car-sharing auch für den „Normalhaushalt“ in Frage kommt und der Kundenkreis sich erweitert, muss Car-Sharing sein alternatives Nischen-Image verlieren. Auch hier wird ein entsprechendes zielgruppenspezifisches Marketing - verbunden mit ökonomischen und sozialen Anreizen (kostenlose ÖPNV-Jahreskarte bei nachgewiesener Abschaffung des eigenen Autos, attraktive autoarme Wohnquartiere - möglichst im Bestand) eine entscheidende Rolle spielen. Eine Zusammenarbeit mit größeren Betrieben oder Verwaltungen, die ihre Dienstwagenflotte ins Car-Sharing einbeziehen oder ihren Mitarbeiter/innen außerhalb der Dienstzeiten kostendeckend zum Privatgebrauch zur Verfügung stellen, könnte zur „Normalisierung“ des Auto-Teilens erheblich positiv beitragen. Ein vielfältiges Car-Sharing-Angebot, das auch prestigeträchtige Autotypen (Cabrio, Range-Rover o.ä.) beinhaltet, hätte sicher auch für echte „Autofans“ erhebliche Attraktivität, weil sie sich dann für jeden Zweck den entsprechenden Autotyp leisten könnten. Auch das derzeit in Berlin erprobte „Cash-Car“-Konzept könnte dazu beitragen. Die Beteiligten leasen mit einem Full-Service-Vertrag (Versicherung, Wartung, Steuer, Pflege etc.) ein Auto vom jeweiligen Anbieter (in Berlin: StattAuto in Verbindung mit Audi). Die Leasingnehmer stellen ihr Auto dem Car-Sharing-Unternehmen, wenn es ihnen zeitlich passt, zur Vermietung an die Car-Sharing-Mitglieder zur Verfügung und können so einen Teil ihrer Leasinggebühren aufbringen.

Die „Endstufe“ einer solchen Entwicklung wäre ein Verkehrssystem, in dem der PKW als „öffentliches“ Verkehrsmittel (und damit natürlich in erheblich geringerer Zahl!) etabliert wäre und die unterschiedlichsten Mobilitätsdienstleistungen - vom Car-Sharing über den Fahrradanhänger und den Hauslieferdienst für Güter bis hin zum ÖV und zum Taxi - mit einer einheitlichen Mobil-Card bezahlt würden. In einem solchen System, das mit einem Netzwerk von Angeboten und Dienstleistungen Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht, in dem es also eine Mobilitätsgarantie für Menschen ohne eigenes Auto gibt, wäre dann auch eine negative Sanktion - eine an die Kommunen zu leistende Abgabe auf privaten Autobesitz - eher vermittelbar, als dies heute der Fall ist. Und in einem solchen System würde natürlich die Identifikation des Autofahrers mit seinem eigenen Auto, die für verkehrspolitische Fortschritte heutzutage ein so entscheidendes Hindernis darstellt, gravierend an Bedeutung verlieren. Die MobilCard-Nutzer/innen wählen sich souverän aus dem „Menü“ der Mobilitätsmöglichkeiten das ihrem jeweiligen Ziel und Zweck entsprechende Verkehrsmittel aus.

Der strategische Stellenwert von Kommunikation in diesem Konzept der Entkoppelung von Mobilität und Automobilität ist offenkundig. Ohne erfolgreiche Kommunikation ist dieses Konzept von vornherein zum Scheitern verurteilt. Damit Kommunikation im Verkehrsbereich aber erfolgreich sein kann, müssen zumindest zwei Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Kommunikation heißt nicht: normativer Appell an das Umweltbewusstsein der Adressaten. Moralisieren hilft nicht weiter. Die allgemeine und schon ritualisierte Aufforderung zum Umsteigen auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verpufft in der Regel wirkungslos. Wenn Verhaltensalternativen erfolgreich kommuniziert werden sollen, dann müssen sie so dargestellt werden, dass sie für die Adressat/inn/en auch tatsächlich attraktiv wirken. Das können sie aber nur, wenn die Kommunikation an vorhandene Orientierungen anknüpft. Zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategien werden damit unabdingbar.

2. Kommunikation ist nur dann glaubwürdig, wenn Attraktivität nicht nur behauptet wird, sondern auch tatsächlich vorhanden ist. Eine ökologische Kommunikationskampagne zur Nutzung des ÖPNV bei gleichzeitig schlechten Verbindungen, unzureichender Vernetzung, unbequemen Fahrzeugen und hohen Preisen ist eine Mogelpackung, die die Adressat/inn/en schnell durchschauen. Eine solche Strategie wirkt unglaubwürdig und diskreditiert sich selbst. Kommunikation und Marketing ist also kein Ersatz für attraktive Angebote. Angebots- und Preisgestaltung, Information und Kommunikation sind vielmehr eine Einheit, der Verzicht auf eines der Elemente zieht die Strafe der Erfolglosigkeit nach sich.

Es geht also darum, Maßnahmen, Angebote und Dienstleistungen zu entwickeln, die dem Mobilitätsbedarf der jeweiligen Zielgruppe entsprechen und diese Maßnahmen so darzustellen und präsentieren, dass sie von der anvisierten Zielgruppe als attraktiv, interessant oder als überhaupt erwägenswert angesehen werden.

Damit befindet sich Verkehrspolitik auf einem Terrain, das traditionell dem Marketing vorbehalten ist. Damit keine Mißverständnisse auftreten, soll eines ganz klar gesagt sein: Zielgruppenorientierte Kommunikationsstrategien in der Verkehrspolitik heißt nicht (und darf nicht heißen!), dass sich kommunalpolitisches Handeln an - vielleicht besonders lautstarken - Partikularinteressen orientieren würde. Es kommt vielmehr darauf an, kommunalpolitische Maßnahmen zielgenauer zu planen, bei der Umsetzung umstrittener Maßnahmen einfach geschickter vorzugehen. Dabei darf nicht zu den manipulativen Methoden der Werbung gegriffen werden, um die Menschen mit undurchschaubaren Methoden zu von ihnen eigentlich nicht erwünschtem Handeln zu bringen. Statt dessen sind Kommunikationsformen zu entwickeln, die ihre Ziele transparent machen und die vielleicht gerade deshalb modern und pfiffig sind (diskursives Marketing!).

Wie eine solche Marketingstrategie aussehen könnte, wie zielgruppenspezifische Angebote entwickelt werden könnten, ist im Rahmen des Forschungsprojekts CITY:mobil für die oben vorgestellten Mobilitätstypen in Freiburg versucht worden (siehe Grafik in der Anlage).

Literaturhinweise

- Apel, Dieter/Christa Böhme/Ulrike Meyer/Luise Preisler-Holl: Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung, Berichte des Umweltbundesamts 1/00, Berlin, Erich Schmidt Verlag 2001
- Apel, Dieter/Dietrich Henckel u.a.: Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Berlin, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 16, 1995
- Apel, Dieter/Helmut Holzapfel/Folkert Kiepe/Michael Lehmbrock/Peter Müller (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Economica Verlag 1993ff.
- Apel, Dieter/Michael Lehmbrock/Tim Pharaoh/Jörg Thiemann-Linden: Kompakt, mobil, urban. Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, Berlin, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 24, 1997
- Apel, Dieter/Michael Lehmbrock: Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und -bewirtschaftung, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1990
- Apel, Dieter: Verkehrskonzepte in europäischen Städten. Erfahrungen mit Strategien zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1992
- Bergmann, Matthias u.a.: Stadtverträgliche Mobilität. Maßnahmenkatalog für Kommunen. Ergebnisse eines diskursiven Beschreibungsverfahrens, Berlin/Freiburg/Frankfurt am Main/Wien/Karlsruhe 1998
- Borgmann, Winfried u.a.: Zu Fuß mobil. Praktisches, Förderliches und Forderndes zum Fußverkehr, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen, Dortmund 2000
- Bracher, Tilman/Manfred Garben/Heinz Krafft-Neuhäuser/Rainer Schneewolf: Umweltentlastung im städtischen Güterverkehr, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen, Dortmund 1991
- Brunsing, Jürgen/Michael Frehn (Hrsg.): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie?, Dortmund 1999
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Siedlungsstrukturen der kurzen Wege. Ansätze für eine nachhaltige Stadt-, Regional- und Verkehrsentwicklung, Bonn 1999
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Forschungsvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“. Ergebnisse aus den Modellgebieten und Erfahrungen anderer Städte, Bergisch Gladbach 1990
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau u.a. (Hrsg.): Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung. Folgerungen für die Praxis, Bonn 1992
- CITY:mobil Forschungsverbund (Hrsg.): Mobilitätsstile. Ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“, Band 7. Zweite, überarbeitete Auflage, Frankfurt, Öko-Institut Verlag 1998
- CITY:mobil Forschungsverbund (Hrsg.): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und strategisches Mobilitätsmanagement. Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung, Frankfurt am Main 1998
- CITY:mobil Forschungsverbund (Hrsg.): Stadtverträgliche Mobilität. Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen, Berlin, Analytica 1999
- CITY:mobil Forschungsverbund (Hrsg.): STADTWEGE – Planungsleitfaden für Stadtverträgliche Mobilität in Kommunen, Freiburg, Öko-Institut Verlag 1998

Deutscher Städtetag, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.): Frauen verändern ihre Stadt - Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L Bd. 3. Köln 1995

Garbe, Christine/Ellen Krukenberg/Hartmut Rein/Cornelia Rösler: Umweltgerechte Gestaltung von Freizeit, Naherholung und Tourismus. Handlungsansätze für Kommunen, Berlin, Deutsches Institut für Urbanistik o.J.

Hans-Böckler-Stiftung/Deutscher Gewerkschaftsbund (Hrsg.): Strategien für die Mobilität der Zukunft. Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure, 2 Bände, Düsseldorf 2001

Heinze, Wolfgang K./Heinrich H. Kill: Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr, Hannover 1997

Hesse, Markus: Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region, Metropolis-Verlag, Marburg 1993

Hesse, Markus: Wirtschaftsverkehr, Stadtentwicklung und politische Regulierung. Zum Strukturwandel in der Distributionslogistik und seinen Konsequenzen für die Stadtplanung, Berlin, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 26, 1998

Huneke, Marcel/Claus J. Tully/Doris Bäumer (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, Opladen 2002

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen/ Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen (Hrsg.): Mobilitätsmanagement Handbuch, Dortmund 2000

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1991

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1992

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): Parken und Jobticket. Eine Planungshilfe für die Praxis, Dortmund 2000

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): Fußverkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis, Dortmund 2001

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): New Mobility '99. Sustainable Mobility in Cities - New Strategies for Legal and Regulatory Measures. ... auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität - neue Strategien für die Ordnungspolitik im Stadtverkehr, Dortmund 1999

download unter http://www.ils.nrw.de/netz/leda/new_mobility.htm

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (Hrsg.): Mobile Jugend. Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene, Dortmund 2002

Download: <http://www.ils.nrw.de/publik/pdf/mobile-jugend.pdf>

Klemming, Herbert/Heinz Klewe: Zustellservice im Rahmen der City-Logistik. Ein Beitrag zur Stärkung des Standortes „Innenstadt“, Institut für Landes- und Entwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1996

Krause, Juliane: Methoden und Ablauf der kommunalen Verkehrsplanung; in: Dieter Apel u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Bonn, Economica Verlag 1994ff.

Lanzendorf, Martin: Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Dissertation am Fachbereich VI, Angewandte Geographie/Raumentwicklung der Universität Trier, Trier 2000

- Lehmbrock, Michael: Straßennutzung und Stellplatzpflicht. Zur Entwicklung öffentlicher Räume mit vielfältigen Nutzungschancen, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 32, Berlin 2000
- Lüers, Arne/Mathias Schmechting: Stadtbussysteme in kleinen und mittelgroßen Städten, Öko-Institut Verlag, Freiburg 1996
- Meier, Ruedi: Nachhaltiger Freizeitverkehr, Zürich 2000
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Bürger fahren für Bürger. Leistungen, Nutzen, Perspektiven, Düsseldorf 2000
Download:
http://www.nahverkehr.nrw.de/files/publikationen/online/publikationen_2_PDF_d.pdf
- Monheim, Heiner/Christoph Zöpel (Hrsg.): Raum für Zukunft. Zur Innovationsfähigkeit von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, Essen, Klartext Verlag, 1997
- Monheim, Heiner/Rita Monheim-Dandorfer: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft, Rasch und Röhring-Verlag, Hamburg 1990
- Monheim, Heiner: Grundsätze für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und die Förderung eines attraktiven ÖPNV; in: Apel, Dieter u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Economica Verlag, Bonn 1992ff.
- Münst, Wolfgang (Hrsg.): Stadt statt Auto. Neue städtebauliche Qualitäten mit weniger Autos, VWP-Verlag, Darmstadt 1993
- Opaschowski, Horst W.: Umwelt. Freizeit. Mobilität. Konflikte und Konzepte, Opladen (= Freizeit- und Tourismusstudien Bd. 4) 1999
- Plate, Elke/Gernot Steinberg/Michael Haase/Jürgen Brunsing: Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Leitfaden und Defizitanalyse, Umweltbundesamt, Texte 32/01, Berlin 2001
- Reutter, Oscar und Ulrike: Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmunder Verlag für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 1996
- Reutter, Ulrike/Evelin Unger-Azadi: Landesplanerische Instrumente für verkehrssparsame Raumstrukturen; in: Apel, Dieter u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 26. Ergänzungslieferung, Heidelberg 2000. Beitrag 2.1.4.1.
- Schäfer-Breede, Klaus: Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung, VCDmaterialien, Bonn 1996
- Schaller, Thomas: Kommunale Verkehrskonzepte. Wege aus dem Infarkt der Städte und Gemeinden, Kohlhammer-Verlag, Köln 1993
- Sperling, Carsten/Forum Vauban e.V./Öko-Institut e.V. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban, Freiburg, Öko-Institut Verlag 1999
- Spitzner, Meike/Ute Beik: Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien; in: Spitzner, Meike/Markus Hesse/Helmut Holzapfel (Hg.): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte des Forschungsverbands "Ökologisch verträgliche Mobilität" Bd. 5. Wuppertal 2001, S. 41-140.
- Umweltbundesamt (Hrsg.): Quantifizierung der Verkehrsentstehung und deren Umweltauswirkungen durch Entscheidungen, Regelwerke und Maßnahmen mit indirektem Verkehrsbezug, UBA Texte 35/2000, Berlin, September 2000
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): Stadtbussystem – mobil sein in Klein- und Mittelstädten, Alba-Fachverlag, 2000

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen/Deutscher Städtetag/Deutscher Landkreis-
tag/Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.): Differenzierte Bedienungsweisen. Nahver-
kehrsbedienung zwischen großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage, Köln 1994

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)/Sozialdata GmbH: Mobilität in Deutschland, Köln
1991

dies.: Chancen für Busse und Bahnen. Potentiale für Verhaltensänderungen in Ballungsräumen,
Köln 1993

dies.: Nahverkehr in der Fläche, Köln 1994

Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner e.V. (SRL) (Hrsg.): Kooperative Beteiligungs-
verfahren in der kommunalen Verkehrsplanung. SRL - Schriftenreihe Nr. 44, Berlin 1998

Werner, Jan: Nach der Regionalisierung – der Nahverkehr im Wettbewerb. Rechtlicher Rahmen –
Verantwortlichkeiten – Gestaltungsoptionen, Dortmund Verlag für Bau- und Planungsliteratur,
Dortmund 1998

Werner, Patrik: 1. Klasse für alle. Sieben Bausteine zum exzellenten Nahverkehrs-Unternehmen,
Freiburg, Öko-Institut Verlag 2000

Links

Agenda 21- Projekte in Bayern im Bereich „Verkehr:

<http://www.bayern.de/lfu/komma21/kd/kdverkehr.htm>

Autofreie Wohnprojekte: <http://www.autofrei-wohnen.de>

Bundesministerium für Bildung und Forschung / Förderschwerpunkt "Personennahverkehr
für die Region": <http://www.pnvregion.de>

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: <http://www.bmvbw.de>

Bundesverband Car-Sharing: http://www.carsharing.de/seiten/start.html?aktuell_2_.php

EPOMM - European Platform on Mobility Management: <http://www.epomm.org/>

EU-Projekt SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment) in Zusammen-
arbeit mit ICLEI zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Klima sowie
Luft- und Lebensqualität in den Städten: <http://www.smile-europe.org>

Europaweiter Aktionstag "In die Stadt - ohne mein Auto!": <http://www.klimabuendnis.org>

Info-Seite Bürger-Busse: http://home.arcor.de/t.mayr/_private/bbus.html

Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen:
<http://www.imago-mobil.de/>

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW (ILS): <http://www.ils.nrw.de>

Kommunalpolitische Infothek der Heinrich-Böll-Stiftung, Bereich Verkehr:
[http://www.kommunale-
info.de/nav/plan_sgb.asp?BereichId=1000300&SachgebietId=1002900](http://www.kommunale-info.de/nav/plan_sgb.asp?BereichId=1000300&SachgebietId=1002900)

M O S T - Mobility Management Strategies: http://mo.st/index_msie.html

Mobilität in Deutschland – neueste "KONTIV" (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrs-
verhalten) - Untersuchung: <http://www.kontiv2002.de>

„mobilutions“ – Kombination von verschiedenen Verkehrsmittelangebote nach individuellen Bedürfnissen: http://www.choice.de/choice_de.html

Modellhafte Praxisbeispiele stadtoökologischer Maßnahmen und Projekte im Bereich Mobilität/Verkehr: <http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/mobilitaet/>

Modellvorhaben Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt:
<http://www.umweltbundesamt.de/fufs/index.htm>

MultiBus – Nahbussystem für den ländlichen Raum:
<http://www.wupperinst.org/Projekte/Verkehr/v18.html>

Nachhaltigkeitsprojekte im Bereich „Mobilität“:
<http://www.nachhaltigkeitsprojekte.nrw.de/recherche.jsp>

Praxisbörse des DIFU für Agenda-Projekte aus dem Wettbewerb „Tat-Orte“, Verkehr:
<http://www.difu.de/tatorte/praxisboerse/11-verkehr.pdf>

Projekte im Bereich Mobilitätsforschung im Wuppertal-Institut:
http://www.wupperinst.org/Seiten/Abteilungen/verkehr_projekte.html

Rechtliche und ordnungspolitische Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität:
<http://www.ils.nrw.de/netz/leda/>

Umweltbundesamt: <http://www.umeltbundesamt.de>

Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung: <http://www.nachhaltiger-verkehr.de>

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): <http://www.vdv.de>

Verkehr & Umwelt UMKEHR e.V. / Fussgängerschutzverein FUSS e.V.:
<http://www.umkehr.de>

Verkehrsclub Deutschland (VCD): <http://www.vcd.org>

Referenten

Peter Gack, GRIBS-Geschäftsführer, Stadtrat, Titusstr. 121, 96049 Bamberg, Fon: 9230388 (d), Fax: 0951/9230389, Mail: post@gribs.net

Dr. Gerd Rudel, Politologe, Bildungsreferent, Petra-Kelly-Stiftung – Büro Nordbayern, Heinrichsdamm 41a, 96047 Bamberg, Tel.: 0951/202558 (d), Fax: 0951/2081155, Mail: pk-nordbayern@bnv-bamberg.de

FREIBURG: Zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategien und neue Angebote

	Die risikoorientierten Autofans	Die statusorientierten Automobilen	Die traditionell Naturorientierten	Die ökologisch Entschiedenen	Die traditionell Häuslichen	
Auto	<ul style="list-style-type: none"> - selektiv-restriktive Maßnahmen - kommunikative Delegitimierung der Risikoorientierung 	<ul style="list-style-type: none"> - Freizeitautomobilität problematisieren - Exklusive (Woh- und) Carsharing-Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> - Gelegenheit zur Entkoppelung bieten (Wege zur Arbeit) ("Gemeinsam für die Umwelt") 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobil sein ohne Auto - Autoabschaffung fördern ("Mobilitätsgarantie") 	<ul style="list-style-type: none"> - Einsparmöglichkeiten kommunizieren - Aufwertung der Autolöslichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Entkoppelungspotentiale aktivieren - Abkehr vom Auto kommunikativ flankieren
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähigkeit, Effizienz, Modernität herausstellen - Als überlegenes Verkehrsmittel in der Stadt kommunizieren ("Geschwindigkeit") 	<ul style="list-style-type: none"> - Deanonimisierung - Schutz/Sicherheit - NutzerInnen-Image verbessern ("Bequemlichkeit") 	<ul style="list-style-type: none"> - Deanonimisierung, - Schutz/Sicherheit - Unterscheidungsvermögen/Rationale Abwägung ("Entspannung") 	<ul style="list-style-type: none"> - Affinität bestärken - Kompatibilität mit Rad erhöhen - Convenience erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> - niedrige Preise, differenzierte Tarifgestaltung - verständliche Information 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenience - Schutz vor Bedrohung - Informationssysteme
Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> - Exterritoriale Erlebnisangebote ("Downhill") - Raum für unterschiedliche Fahrstile einrichten ("Erlebnisradfahren") 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrkompetenz stärken - Sicherheit/Schutz garantieren ("Friede") 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrkompetenz stärken - Sicherheit/Schutz garantieren - langsames Fahren ermöglichen ("Naturnahe Geschwindigkeiten") 	<ul style="list-style-type: none"> - Begeisterung unterstützen (Diebstahl und Wetterschutz) - Raum für unterschiedliche Fahrstile einrichten 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradgestützte Nahversorgungsangebote einrichten 	<ul style="list-style-type: none"> - Neue Zielgruppen - Differenzierung - Konflikt-Verräumlichung
Zu Fuß		<ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit/Schutz anbieten - Eigenschutz erhöhen ("Gesundheit") 	<ul style="list-style-type: none"> - Affinität unterstützen - Gelegenheiten schaffen (Einkaufsservices) - Verbesserung der Wegequalität 	<ul style="list-style-type: none"> - Zufußgehen als Teil des Verkehrsnetzes kommunizieren 	<ul style="list-style-type: none"> - kleinräumige Mobilität entwerfen, erleichtern, fördern 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten - Profitieren - Wegequalität
	<ul style="list-style-type: none"> • Restriktion • Reflexion • Neue Angebote der VM-Koppelung 	<ul style="list-style-type: none"> • Convenience • Sicherheit • Nutzungs-Understatement 	<ul style="list-style-type: none"> • Entkopp.-Potentiale aktivieren • Entschleunigung thematisieren • Mobilitätsstil aufwerten ("Langsamer ist schneller") 	<ul style="list-style-type: none"> • Als Zielgruppe für Multipotentialität (ohne Auto) definieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Folgebereitschaft nutzen • Aufwerten • Als Mehrheitsbeschaffer berücksichtigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Regional vernetzt - Multifunktional ohne Auto