

Forum C:

Das Ganze denken - Kommunales Mobilitätsmanagement: mehr als ein Schlagwort

Referentin: **Mechtild Stiewe**, Wiss. Mitarbeiterin am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund

Referent: **Konrad Rothfuchs**, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Referent: **Jan Bembenek**, Referent für Mobilitätsmanagement im Referat „Strategische Verkehrsplanung“ beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Moderation und Protokoll: **Klaus Schäfer-Breede**, Büro für Verkehrsökologie, Bremen

Beitrag 1: Mobilitätsmanagement als kommunale Querschnittsaufgabe

Der Beitrag entwickelt einen Überbau für den Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements

- Mobilitätsmanagement wird anhand von Zielfeldern Kriterien und Indikatoren als ein zentraler Baustein für eine nachhaltige Verkehrspolitik beschrieben
- Ziel des Mobilitätsmanagements ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und der Einstellung zur Mobilität
- Es gibt eine Vielzahl von Akteuren im Bereich der öffentlichen Hand, der privatwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleister, der Verbände und NGO's sowie der Verkehrserzeuger
- Mobilitätsmanagement schafft die Grundlage für die Mobilität von Morgen
- Es werden Gründe gezeigt, Mobilitätsmanagement zu verankern und die Ebenen beschrieben, auf denen Mobilitätsmanagement stattfindet
- Der Kommune kommt eine Schlüsselrolle zu (Hauptakteur)
- Es braucht eine Gesamtstrategie (Beispiele München oder Verkehrsverbund Rhein-Sieg)
- Die Chance für den Turnaround für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist hoch
- Mobilitätsmanagement zielt darauf, vorausschauend zu handeln (statt nur reagierend) sowie auf die Stärkung der kommunalen Ebene für die Verkehrswende
- Mobilitätsmanagement kann und soll Emotionen wecken
- Wichtig sind die personelle und institutionelle Verankerung, die Einbindung in Planungsprozesse und politisches Marketing

Beitrag 2: Neue Angebote: Das neue Stellplatzgesetz Bremen und das Pilotprojekt zur Neubürgerberatung

Es werden zwei konkrete Ansätze des Mobilitätsmanagements beschrieben:

Neubürgerberatung:

- Jedes Jahr ziehen etwa 28.000 Personen neu in die Stadt Bremen, was etwa 18.000 Haushalten entspricht
- Veränderungen in der persönlichen Lebenssituation können dazu führen, dass die Pfade des Gewohnten verlassen werden.

- Ein Wechsel des Wohnorts führt oft zu einer Neuorientierung der persönlichen Ziel- und Wegebeziehungen
- Lösungsansatz: Neubürgerinnen und Neubürger bekommen gezielte Informations- und Beratungsangebote zum Umweltverbund sowie Schnupperangebote
- Das zunächst auf 2 Jahre begrenzte Projekt wird evaluiert, um sachgerecht über die dauerhafte Einführung entscheiden zu können

Mobilitätsmanagement bei der Stellplatzablösung:

- Bremen hat mit dem Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz) ein lenkungswirksames Instrument des Mobilitätsmanagements geschaffen, das seit Oktober 2013 in Kraft ist
- Einige Kommunen (z. B. Berlin) haben aber ihre Stellplatzsatzungen abgeschafft. Bremen nutzt das Instrument als Anreizsystem für umweltfreundliche Mobilität
- Bauherren haben drei Wahlmöglichkeiten zur Erfüllung des Kfz-Stellplatzbedarfs: Bauliche Herstellung der Stellplätze, Ablösung der Stellplätze oder Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Mobilitätsmanagement
- Bauherren können die Stellplatzverpflichtung auch durch ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept erfüllen, das durch die Stadtgemeinde geprüft und dessen Einhaltung kontrolliert wird. Die Ablösesummen wirken als direkter Handlungsanreiz.
- Eine gezielte Ansprache von Bauherren/-trägern ist in Vorbereitung

Beitrag 3: Mobilitätskonzept für das Neue Hulsberg-Viertel

Am Beispiel des neuen Hulsbergviertels wird gezeigt, wie kommunales Mobilitätsmanagement bei der Quartiersentwicklung konkret ansetzt und dabei wesentliche Elemente aus den beiden vorherigen Beiträgen aufgreift (Strategie, Akteursbeteiligung, Einbindung in Planungsprozess, vorausschauendes Handeln, Nutzung der Spielräume, die das neue Stellplatzortsgesetz bietet)

- Infrastruktur und (neue) gesellschaftliche Trends zusammendenken
- Weniger private Kraftfahrzeuge, aber kein Verzicht. Ein Mobilitätskonzept muss so EINFACH und PRAKTISCH wie der eigene Stellplatz sein
- Das Konzept für das neue Hulsbergviertel soll bedarfsgerecht und zukunftsorientiert sein, d.h. also weder auto-orientiert/klassisch (konventionell, konservativ) noch autoarm/autofrei (bewusster Verzicht, ökologisch motiviert)
- Mobilitätsangebote sollen als STANDARD neben Einbauküche, Waschmaschine und Balkon etabliert werden
- Ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept umfasst die Bereiche Infrastruktur, Information / Kommunikation, Flankierende Maßnahmen und Organisation
- Die Maßnahmen und Angebote setzen vor allem auf dem „letzten Kilometer“ (also im Quartier) an und sollen Strukturen für Dienstleistungen, Services und Gemeinschaftseinrichtungen sowie für Elemente der ShareEconomy entwickeln helfen. In diesem Zusammenhang

können/sollen sich auch Formate wie Quartiersvereine herausbilden und „Vernetzer“ tätig werden.

- Das Erschließungskonzept wird das Mobilitätskonzept unterstützen (wenig bzw. keine Durchfahrmöglichkeiten für Kfz)
- Es erfolgt eine Einbindung in das Bremer Radroutennetz
- CarSharing und die Verknüpfung mit den Angeboten des ÖPNV spielen eine große Rolle
- Das Mobilitätskonzept soll einen deutlich reduzierten (ambitionierten) Stellplatzschlüssel ermöglichen (0,4 Pkw-Stellplätze je WE)
- unter anderem soll durch Mehrfachnutzung von Stellflächen der Stellflächenbedarf für Pkw gesenkt werden.

Folgende Fragen stehen zur Klärung an:

- Wie gehen wir mit einer möglicherweise erforderlichen Rückfallebene um?
- Wo kann Mehrfachnutzung angesetzt werden?
- Wie konsequent können die räumlichen Erfordernisse in den Gebäuden für den Radverkehr realisiert werden?
- Wie ist das Spannungsfeld zwischen einem umfänglichen Mobilitätskonzept zu einer guten Vermarktung?

Diskussion:

Im Rahmen der Diskussion wurden vor allem folgende Aspekte angesprochen:

- Abschaffung der Stellplatzsatzung (Beispiel Berlin) vs. Nutzung der Ablöseforderung als Grundlage für ein Anreizsystem; Bremen hat sich bewusst gegen die Abschaffung entschieden, um ein Steuerungsinstrument in der Hand zu behalten.
- Mit dem neuen Ortsgesetz verbunden ist die Gleichstellung von Fahrradabstellanlagen, zudem müssen Fahrradabstellanlagen Qualitätsanforderungen erfüllen
- Fahrradabstellanlagen sind nicht ablösbar, bleiben also in jedem Fall verpflichtend; entsprechende Regelungen wären bei Abschaffung der Stellplatzsatzung nicht adressierbar
- Für die Quartiersentwicklung im neuen Hulsbergviertel bietet das neue Ortsgesetz wichtige Anknüpfungs- und Bezugspunkte
- Es besteht ein Spannungsfeld zwischen den Ambitionen des Mobilitätskonzepts und den Vermarktungsmechanismen aus Sicht der Investoren; ohne eine aktive Vermarktungsstrategie, die die Vorteile und den Komfort der innovativen Konzeption herausstellt, werden Grundstückswerte mit Erlaubnis zum Bau einer Tiefgarage immer noch höher bewertet als ohne; diesbezüglich brauchen die Projektentwickler Rückenwind und Unterstützung; von verschiedenen Seiten
- Im Zusammenhang mit dem Projekt zur Neubürgerberatung wird nach den Barrieren gefragt, die aus den Datenschutzerfordernissen resultieren; diesbezüglich stellt das Projekt tatsächlich eine große Herausforderung dar, aber die grundlegenden Probleme konnten einvernehmlich in Zusammenarbeit mit dem Stadtamt und dem Datenschutz gelöst werden; hilfreich ist in

diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass es Vorbilder und Vorläuferprojekte gibt, an deren Strukturen und Lösungsansätzen sich Bremen orientieren konnte.

- Mit Blick auf die Aufgabenfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements wird von vielen Teilnehmern eine Schwerpunktsetzung bei der Verkehrserziehung und bei der Integration von Verkehrs- und Mobilitätsaspekten in die Bildungspläne eingefordert. Aufklärung, Kampagnen und Maßnahmen sollten sich auch an Eltern in ihrer Vorbildfunktion aber auch als Mitverursacher von Verkehrsproblemen (Stichwort Elterntaxi) wenden.
- Frau Stiewe (Beitrag 1) sieht, dass Bremen konkrete Maßnahmen und Lösungen im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements anbietet, was in manch anderen Städten (noch) abgeblockt wird
- Herr Schäfer-Breede weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Stadt Bremen in der Verkehrsabteilung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr eine unbefristete Vollzeitstelle mit der Stellenbeschreibung „Mobilitätsmanagement“ geschaffen hat (besetzt von Herrn Bembennek = Referent Beitrag 2), womit ein erster Ansatz zur personellen Verankerung und Verstetigung geben sei.