

Mobilitätsmanagement in Deutschland stärken

Ziele, Aufgaben und Angebote
der Deutschen Plattform für
Mobilitätsmanagement e. V.



Inhalt

Die DEPOMM in Kürze	05
<hr/>	
Die Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement e. V.	06
Status quo	06
Ziel für die Zukunft	08
<hr/>	
Unser Grundverständnis	09
Der Ansatz des Mobilitätsmanagements	09
Nachhaltige Mobilitätsentwicklung	12
<hr/>	
Die Rahmenbedingungen des Mobilitätsmanagements in Deutschland	15
Die Entwicklung auf Bundesebene	16
Die Entwicklung auf Landesebene	16
Die Entwicklung auf kommunaler Ebene	17
Die Entwicklung in Forschung und Lehre	18
Die Entwicklung in der Wirtschaft	19
Die Hemmnisse	20
<hr/>	
Entwicklung auf EU-Ebene	21
<hr/>	
Die Aufgaben der DEPOMM	22
Lobbyarbeit	22
Kommunikation – Erfolge sichtbar machen	23
Vernetzung der Akteurinnen und Akteure	24
Beratung + Orientierungshilfe	25
Qualifizierungsmaßnahmen	25
Evaluation und Forschung	26
<hr/>	
Impressum	28
Quellennachweis	28
Bildnachweis	28

Die DEPOMM in Kürze

Die »Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement e. V.« hat laut Satzung die Aufgabe, in Deutschland das Mobilitätsmanagement voranzubringen.

Ziel ist die Förderung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Dies ist für die DEPOMM Ansporn und Verpflichtung zugleich. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements ist ein wesentliches Instrument zur Gestaltung der Verkehrswende. Das kommunale Mobilitätsmanagement schafft neue Planungsroutinen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung und das zielgruppen- und standortbezogene Mobilitätsmanagement schafft neue Mobilitätsroutinen.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, gilt es, das Aufgabenportfolio des Vereins in folgenden Bereichen weiterzuentwickeln und zu professionalisieren:

- die unterschiedlichen Akteure und Institutionen des Mobilitätsmanagements zu vernetzen (Informations- und Erfahrungsaustausch),
- interessierte Akteure (Bund, Länder, Politik) zu beraten (Wissenstransfer),
- die Erfolge sichtbar zu machen,
- Qualifizierungsmaßnahmen durchzuführen,
- Lobbyarbeit zu betreiben
- sowie die jährlich stattfindende »Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement« (DECOMM) zu organisieren.

Die Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement e. V.

Status quo

Die »Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement e. V.« ist ein ehrenamtlicher, gemeinnütziger Verein. Er hat laut Satzung die Aufgabe, in Deutschland das Mobilitätsmanagement voranzubringen.

Der Verein wurde 2014 gegründet und ist die einzige bundesweite Institution oder Organisation, die eine Förderung des Mobilitätsmanagements vorantreibt. Die Aktivitäten erfolgen bisher im Rahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit der Vorstandsmitglieder und beschränken sich aktuell auf folgende Aktivitäten:

- Durchführung der jährlichen Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM)
- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches über Fachgruppen im Bereich des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements



Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement

Mit der DECOMM – Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement – verfolgt die DEPOMM das Ziel, die positiven Aspekte des Mobilitätsmanagements bekanntzumachen, die Akteure zu vernetzen und Handlungsempfehlungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements zu entwickeln. Die Konferenz richtet sich seit Beginn an die Akteurinnen und Akteure aus Wissenschaft, Verkehrsplanung, Verkehrsunternehmen, Stadtentwicklung, Politik, Wirtschaft, Kommunal- und Landesverwaltung und Bildungseinrichtungen.

Im Juni 2011 fand in Dortmund erstmalig die Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM) statt. Gut 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgten damals der Einladung. Die Initiative von ILS und ivm begründete sich aus den jeweils langjährigen Aktivitäten im Mobilitätsmanagement und der aktiven Beteiligung am Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement »effizient mobil«. Mit der ersten DECOMM sollte der durch »effizient mobil« initiierten bundesweiten Auseinandersetzung mit Mobilitätsmanagement Kontinuität verliehen werden, dies ist gelungen. Inzwischen hat sich die DECOMM etabliert und ist aus dem Kalender nicht mehr wegzudenken; die DECOMM ist deutlich professioneller geworden und auch die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat sich deutlich erhöht. Die DECOMM 2019, die am 23. und 24. September in der Stadthalle in Bonn Bad Godesberg unter dem Titel »Die kommunale Mobilitätswende – Mobilitätsmanagement macht es möglich!« stattfand, zählte 280 Teilnehmende.

Bundesweite Vernetzung – Fachgruppen

Die DEPOMM sieht es seit ihrer Gründung als eine ihrer Hauptaufgaben an, auf Bundesebene einen Informations- und Erfahrungsaustausch zu den einzelnen Aufgabenbereichen des Mobilitätsmanagements zu organisieren. Dazu besteht das Format der Fachgruppen. Diese arbeiten themenbezogen an der Weiterentwicklung und Etablierung von Mobilitätsmanagement.

Bisher gab es Überlegungen zur Gründung zweier Fachgruppen: »Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum« und »Schulisches Mobilitätsmanagement«. Allerdings hat sich gezeigt, dass eine umfassendere Initiierung und Steuerung durch den Vorstand auf ehrenamtlicher Basis schwierig und weniger erfolgversprechend ist.



Ziel für die Zukunft

In den vergangenen Jahren hat die DEPOMM im Rahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit des Vorstandes und der Mitglieder bereits bundesweit die Entwicklung des Themas Mobilitätsmanagement spürbar vorangetrieben. Jedoch hat sich gezeigt, dass aufgrund des Bedeutungszuwachses des Mobilitätsmanagements in Deutschland eine Professionalisierung der Angebote und Aufgaben unbedingt erforderlich ist. Nur so können die großen Potenziale des Mobilitätsmanagements für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung realisiert werden.

Diesen Entwicklungsschritt will die DEPOMM nun gehen. Es ist das Ziel, die DEPOMM zum zentralen Organ in Deutschland für die Vermittlung, Vernetzung und Positionierung des Mobilitätsmanagements zu entwickeln. Die Bedarfe in den Kommunen, bei der Politik, bei Unternehmen und allen weiteren Akteursgruppen sind akut. Es braucht ein bundesweit sichtbares Netzwerk und Angebot, um die Entwicklung in den Ländern, Städten und Kommunen zu fördern und zu forcieren.

Unser Grundverständnis

Das Grundverständnis der DEPOMM ruht auf zwei Säulen, dem Ansatz des Mobilitätsmanagements der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen und dem Ansatz der Nachhaltigkeit nach der Brundtland-Definition.

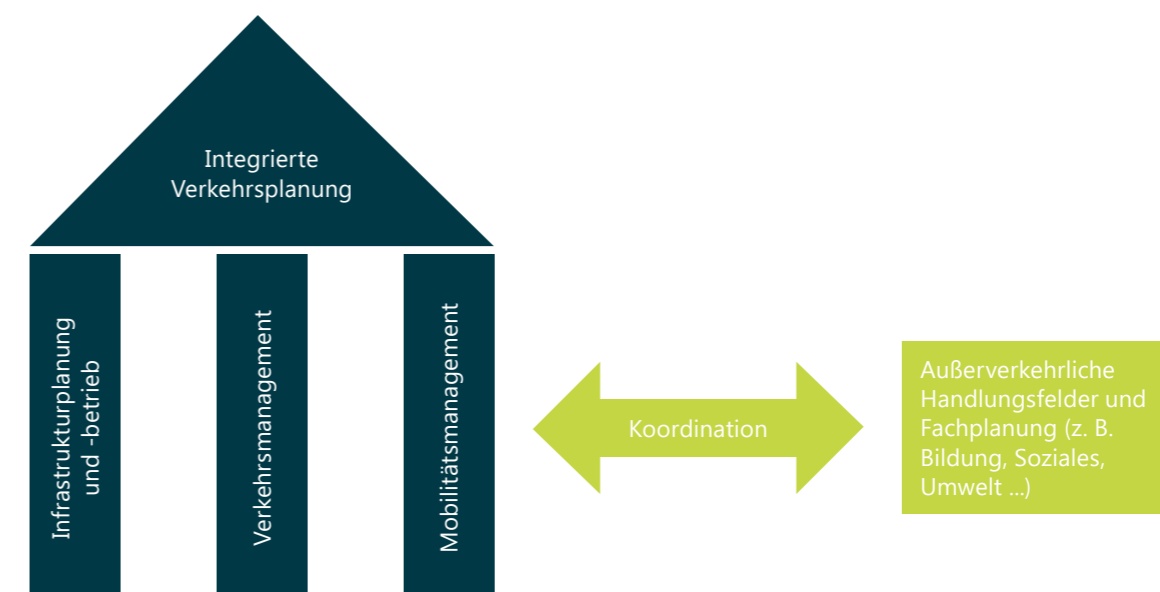
Der Ansatz des Mobilitätsmanagements

Das Grundverständnis des Mobilitätsmanagements der DEPOMM fußt auf den »Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Demnach ist Mobilitätsmanagement definiert als »zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierten organisatorischen, informatorischen und beratenden Maßnahmen, ggf. auch unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus.«

Mobilitätsmanagement zeichnet sich durch folgende konstitutive Eigenschaften aus:

■ Fokus auf Mobilitätsverhalten und Verkehrsentstehung

Mobilitätsmanagement nähert sich der Lösung von Problemen in den Bereichen Mobilität und Verkehr stets aus dem Blickwinkel der individuell bestimmenden Faktoren des Mobilitätsverhaltens (z. B. der Verkehrsmittelwahl) bzw. der Ursachen von Verkehr (z. B. räumliche Verteilung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung). Es erweitert so die klassische Perspektive der Verkehrsplanung, bei der aggregierte und kollektive Faktoren wie Reisezeiten und Kosten im Mittelpunkt stehen, um die Erkenntnis, dass Mobilitätsverhalten stark auch von individuellen Präferenzen, Gewohnheiten, Möglichkeiten und Informationsständen geprägt ist, deren Beeinflussung spezifischer Maßnahmen, eines Konzepts und einer Strategie bedarf.





■ **Arbeit mit integrierten Maßnahmenbündeln**

Mobilitätsmanagement arbeitet im Sinne der modernen Verkehrsentwicklungsplanung¹ stets integriert unter Einbeziehung der verschiedenen Verkehrsmittel, Planungsräume, Planungsebenen usw. Mobilitätsmanagement nutzt informatorische und kommunikative Maßnahmen und bezieht zielorientiert organisatorische, normative, monetäre und infrastrukturelle Maßnahmen – also auch sogenannte »harte Maßnahmen« – mit ein.

■ **Zusammenarbeit verschiedener Akteure einschließlich der »Verkehrserzeuger«**

Mobilitätsmanagement erfordert die intensive Zusammenarbeit verschiedener Akteure aus öffentlicher Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Anbietern von Verkehrsdienstleistungen sowie Verbänden. Kennzeichnend ist die Einbeziehung von verkehrserzeugenden Einrichtungen (Verkehrserzeugern) wie Unternehmen, Schulen oder Veranstaltungsorten.

■ **Bezug auf Zielgruppen**

Mobilitätsmanagement richtet sich an Zielgruppen, die hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens bzw. dessen Rahmenbedingungen Ähnlichkeiten aufweisen. Solche Zielgruppen können durch Zugehörigkeit von Personen zu einer räumlichen Einheit (z. B. Bewohner eines Quartiers), zu einer soziodemografischen Gruppe (z. B. Seniorinnen und Senioren), zu einer Lebenssituation (z. B. Umzug) oder zu einer verkehrserzeugenden Einrichtung (z. B. Mitarbeitende in einem Unternehmen, Schülerinnen und Schüler einer Schule) abgegrenzt sein.

■ **Kontinuität und Prozesscharakter**

Mobilitätsmanagement ist eine prozesshaft angelegte Daueraufgabe, deren Maßnahmen kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt werden.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet hierfür den Handlungsrahmen, mit dem ein neues Leitbild der Mobilität und neue Planungsroutinen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung geschaffen werden.



Es gilt, den Menschen attraktive Angebote zu bieten, die zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten einladen und mehr Mobilität mit weniger Kfz-Verkehr gewährleisten. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an.



Nachhaltige Mobilitätsentwicklung*

Eine weitere konstitutive Eigenschaft des Mobilitätsmanagements ist die Zielorientierung. Gemäß Satzung der DEPOMM ist dies die Nachhaltigkeit. Grundlage der Definition zur Nachhaltigkeit ist die Brundtland-Kommission der Vereinten Nation aus dem Jahr 1987:

»Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen heutiger Generationen Rechnung trägt, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zu gefährden, ihren eigenen Bedürfnissen nachzukommen.«

Diesem Grundsatz folgt auch die »Nationale Nachhaltigkeitsstrategie« der Bundesregierung. Nachhaltigkeit ist ein Gesamtkonzept. Ökonomische, ökologische und soziale Entwicklungen dürfen nicht voneinander getrennt oder gegeneinander ausgespielt werden. Im Mittelpunkt der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie stehen Generationengerechtigkeit, Lebensqualität, sozialer Zusammenhalt und internationale Verantwortung (siehe dazu auch: nachhaltigkeitsrat.de).

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung umfasst in der Praxis Handlungsstrategien und Maßnahmen, welche die negativen Folgen des Verkehrs reduzieren und gleichzeitig den Anspruch an ein sozial möglichst gerechtes, also für alle zugängliches, Verkehrssystem haben. Ziel muss es sein, die Mobilität mit möglichst geringen schädlichen Umweltwirkungen (Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmemission, Flächenverbrauch), mit geringen ökonomischen Folgewirkungen (Energieabhängigkeit) und sozial verträglich für alle Bevölkerungsschichten (Bezahlbarkeit und soziale Teilhabe) zu gestalten.² Dabei geht es um die heutige Generation, aber eben auch um alle künftigen. Nachhaltige Mobilität wird somit zu einem offenen, nie endenden Prozess. Der Begriff »Nachhaltige Mobilitätsentwicklung« drückt diesen dauerhaften Prozess aus. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung besteht in der zukunftsgerichteten und generationengerechten Entwicklung unter Einbezug sozialer, ökologischer und ökonomischer Belange. Die folgende Abbildung verdeutlicht die Mehrdimensionalität des Begriffs:



* Der folgende Text und die Abbildung sind (als Auszüge) folgender Veröffentlichung entnommen:
Mühlenbruch, 2018. Indikatoren zur nachhaltigen Mobilität in Städten, in: KommunalPraxis Spezial 04/2018, Carl Link Kommunalverlag (Hrsg.), S. 144 - 153

Die grundsätzliche Zielrichtung der nachhaltigen Mobilität verdeutlicht das Leitmotiv »Mobilität erhalten, Verkehr reduzieren«. Dabei beinhaltet der Begriff der Mobilität (mobilitas = Beweglichkeit) die Erreichbarkeit von Zielen bzw. die Möglichkeit, seine räumlichen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Der Begriff Verkehr beschreibt den real zurückgelegten Verkehr in Form von Personen- und Tonnenkilometern.

Fast alle Definitionsansätze beinhalten zudem den der Nachhaltigkeit zugrunde liegenden Gedanken der Generationengerechtigkeit. Hierzu gehören u. a. die Einhaltung der ökologischen Regenerations-, Substitutions- und Tragfähigkeitsgrenzen, die Minimierung des Flächenverbrauchs und die Verhinderung, dass finanzielle Lasten des Verkehrssystems in die Zukunft verlagert werden.³

Häufig wird bei einer Definition von nachhaltiger Mobilität auf das »Drei-Säulen-Prinzip« Bezug genommen und verdeutlicht, dass ökologische (bezogen auf die Umwelt), ökonomische (private und öffentliche Kosten) und soziale (gleiche Zugangsmöglichkeiten, Barrierefreiheit) Aspekte zu berücksichtigen sind. Im Bereich der Nachhaltigkeitswissenschaft gilt das Drei-Säulen-Prinzip mittlerweile als überholt. Dort hat sich als eine Weiterentwicklung das »Drei-Säulen-Prinzip« mit einer besonderen Gewichtung der ökologischen Komponente herausgestellt.⁴

Zur Realisierung einer nachhaltigen Mobilität sind weiterhin die Strategien »Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher gestalten« anerkannt und international verbreitet.⁵ Mit »Verkehr vermeiden« ist dabei eine Reduzierung des Aufkommens bzw. der Distanzen des motorisierten Verkehrs gemeint und die Vermeidung von »unnötigem Verkehr«. Dies kann u. a. durch eine entsprechende verkehrssparende Siedlungsplanung, welche Nutzungsvielfalt und kurze Wege zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse beinhaltet, erreicht werden. Die Strategie »Verkehr verlagern« zielt darauf ab, Verkehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den sogenannten Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verlagern. Hierzu zählen insbesondere alle Maßnahmen, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern (z. B. Ausbau Radwegenetz, ÖPNV-Beschleunigung), und Maßnahmen, die die Benutzung von Pkws einschränken (z. B. City-Maut). Zu der Strategie »Verkehr verträglicher gestalten« können im weitesten Sinne alle Maßnahmen zählen, die die Belastungen und negativen Auswirkungen des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und Anwohnerinnen und Anwohner reduzieren (z. B. Fahrzeuge mit geringerem Luftschadstoffausstoß, »Flüsterasphalt«).



Die Rahmenbedingungen des Mobilitätsmanagements in Deutschland

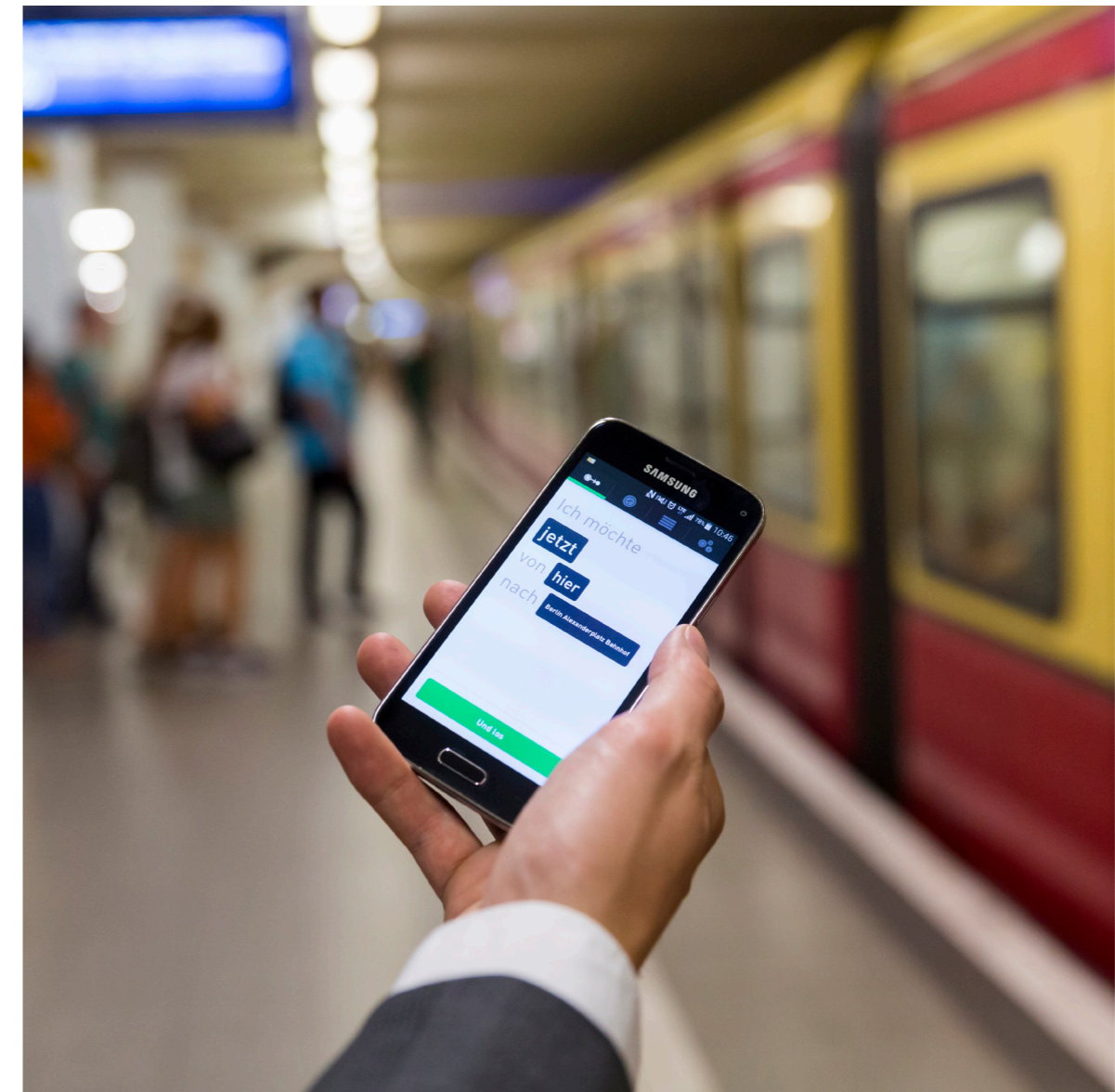
Die Zeiten haben sich geändert. Musste zu Beginn der Vereinstätigkeit noch verstärkt der Handlungsansatz des Mobilitätsmanagements beworben werden, so hat sich mittlerweile das Bild geändert. Mobilitätsmanagement hat in Deutschland in den letzten Jahren einen Bedeutungszuwachs erfahren. Verschiedene Bundesprogramme zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind in den letzten Jahren aufgelegt worden. Zudem sind in einigen Bundesländern kommunale Netzwerke zur Förderung des Mobilitätsmanagements schon gegründet oder in der Gründung begriffen. Aus- und Fortbildungen für betriebliche und kommunale Mobilitätsmanager werden rege nachgefragt. Auch Studiengänge sind eingerichtet worden. Die Wirtschaft hat das Thema für sich entdeckt. Viele IHKs fördern das betriebliche Mobilitätsmanagement als wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Standortfaktoren eines Betriebes.

Eine andere Einteilung von Maßnahmen wäre die Unterteilung in Push- und Pull-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen sind dabei Maßnahmen, die den Umweltverbund fördern (z. B. Bau einer neuen Straßenbahnlinie), und Push-Maßnahmen solche, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) einschränken, z. B. eine Parkraumbewirtschaftung. Eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen hat sich als besonders wirkungsvoll erwiesen.

Parallel zum Begriff der »nachhaltigen Mobilität« findet sich der Begriff des »postfossilen Verkehrs«. Hierbei steht eine Ablösung der Abhängigkeit des Verkehrssektors vom endlichen und nicht erneuerbaren Rohstoff Erdöl im Vordergrund. Mit der Abkehr von Verbrennungsmotoren wird auch eine Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor als notwendiger Beitrag zum Klimaschutz verbunden.⁶

Ähnlich mehrdimensional wie die Inhalte, die sich unter dem Begriff der nachhaltigen Mobilität subsumieren lassen, sind auch die Handlungsansätze und Maßnahmen. Grundsätzlich können diese den Bereichen Technik (z. B. neue Antriebsarten), Infrastruktur (z. B. Bau von Radwegen), Rechts- und Ordnungspolitik (z. B. Parkraumbewirtschaftung), Finanzen (z. B. kostenloser ÖPNV), Organisation und Information (z. B. Mobilitätsmanagement) zugeordnet werden.⁷

In vielen Definitionen der nachhaltigen Mobilität ist weiterhin der Grundgedanke der »Partizipation« enthalten.⁸ Hierbei wird es als Bestandteil von nachhaltigen Mobilitätskonzepten angesehen, dass diese unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt werden.



Die Entwicklung auf Bundesebene

Unter dem Titel »effizient mobil« hat das Bundesumweltministerium (BMU) von 2008 bis 2010 Mobilitätsmanagement erstmals gezielt gefördert: Koordiniert von der Deutschen Energie Agentur (dena) wurden in rund 100 Betrieben und Kommunen Mobilitätsmanagement-Erstberatungen durchgeführt. Auf Bundesebene und in acht Pilotregionen wurden Expertinnen und Experten, Dienstleisterinnen und Dienstleister sowie aktive Betriebe und Kommunen miteinander vernetzt. Das Projekt hat bundesweit Aufmerksamkeit auf das Thema gelenkt und etwa im Bereich der Wirkungsabschätzung noch heute gültige Standards gesetzt. Das Akteursnetzwerk bildete die Ausgangsbasis für die spätere Gründung der DEPOMM.

Ebenfalls im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) hat das BMU von 2013 bis 2016 das Projekt Mobil.Pro.Fit des B.A.U.M. e. V. gefördert. Der Schwerpunkt lag hier auf dem Aufbau regionaler Netzwerke für nachhaltige Mobilität in Betrieben.

Von 2015 bis 2018 hat der ACE Auto Club Europa e. V. das Projekt »Gute Wege« durchgeführt und wurde hierfür ebenfalls vom BMU im Rahmen der NKI gefördert. Das Projekt war vor allem eine Kommunikationskampagne zur Information und Motivation betrieblicher Akteurinnen und Akteure. Einen Schwerpunkt bildete dabei die Zielgruppe der Betriebs- und Personalräte.

Mit »mobil gewinnt« hat das BMU 2017 erstmals ein eigenes Projekt zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements gestartet. Koordiniert von ACE und B.A.U.M. wurden 300 Erstberatungen durchgeführt. Im Rahmen eines bundesweiten Wettbewerbs wurden 26 Mobilitätsmanagement-Projektvorhaben prämiert. Seit 2018 fördert das Bundesverkehrsministerium (BMVI) in einer zweiten Projektphase die Umsetzung der prämierten Projekte.

Die Entwicklung auf Landesebene

Erst wenige Bundesländer fördern Mobilitätsmanagement. Jedoch sind in manchen Ländern Fördermöglichkeiten für Mobilitätsmanagementmaßnahmen geschaffen worden (BW, Hessen, NRW). Manche Bundesländer unterstützen aber auch die Kommunen durch Beratung und Qualifizierung (NRW, Hessen, Niedersachsen).

Die Entwicklung auf kommunaler Ebene

Der Handlungsdruck der Verkehrswende ist gerade auf kommunaler Ebene zu spüren. Die entscheidende Herausforderung für die Kommunen liegt darin, das neue Verständnis von Mobilität und die daraus resultierenden Planungsroutrinen dauerhaft im alltäglichen Planen und Handeln der Verwaltung zu verankern. Immer mehr Kommunen erkennen diese Notwendigkeit.

Zentral ist, dass die Kommunen ihre verkehrsplanerische und -politische Gestaltungsmacht bündeln. Und hier gewinnt das kommunale Mobilitätsmanagement immer mehr an Bedeutung. Die ganzheitliche Betrachtung von Mobilität erfordert einen strukturierten Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, der kontinuierlich das fachspezifische Wissen und die Arbeitskräfte der verschiedenen Stellen systematisch zusammenführt. Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, die Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung, der Verkehrsberuhigung und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs verbindet, ist der zentrale Ansatzpunkt. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation, Mobilitätsberatung und Service müssen systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammengeführt werden (SUMP) und auch realisiert werden.

Der Bedeutungszuwachs des kommunalen Mobilitätsmanagements ist insbesondere dort zu verzeichnen, wo entsprechende Unterstützungssysteme durch die Länder aufgebaut worden sind (z. B. Zukunftsnetz Mobilität NRW, Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität in Hessen). Auch die vermehrte Einrichtung des Aufgabenbereiches von kommunalen Mobilitätsmanagern in den Kommunalverwaltungen zeigt den Bedeutungszuwachs. Die erfolgreiche Implementierung eines Mobilitätsmanagements benötigt eine mit ausreichend Ressourcen ausgestattete und qualifizierte Person.

Die Entwicklung in Forschung und Lehre

■ Akademische Ausbildung im Mobilitätsmanagement

Aktuell existieren nur wenige Studienangebote, die explizit für den Bereich des Mobilitätsmanagements ausbilden. Vielmehr existieren verschiedene Studiengänge, die, basierend auf klassischen Disziplinen wie dem Bauingenieurwesen, Vertiefungsrichtungen für den Bereich Mobilität und Verkehr anbieten. Der aktuell einzige Studiengang, der speziell das Thema Mobilitätsmanagement fokussiert, ist der seit dem Wintersemester 2016/17 laufende gleichnamige Bachelor of Engineering der Hochschule RheinMain in Wiesbaden und Rüsselsheim. Als ersten Schritt zur Verbreiterung des Angebots akademischer Ausbildung haben 2019 die HAWs Karlsruhe, Erfurt, Ostfalia (Salzgitter) sowie RheinMain ein »Studienfeld Nachhaltige Mobilität« etabliert, in dem Studiengänge versammelt sind, die einen Fokus auf das Thema Mobilität und Verkehr legen. Ziel ist insbesondere die Definition eines Kerncurriculums für die Ausbildung von Fachpersonen für Tätigkeitsbereiche im Kontext nachhaltiger Mobilität.

■ Fort- und Weiterbildungen

Die Angebote zu Fort- und Weiterbildung zum Themenfeld Mobilitätsmanagement erscheinen derzeit recht überschaubar. Zugleich sind an verschiedenen Stellen Bestrebungen zum Aufbau neuer Angebote wahrnehmbar. Das bislang einzige umfassende und thematisch übergreifende Weiterbildungsangebot ist der Lehrgang »Kommunales Mobilitätsmanagement« des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, der seit 2014 jährlich angeboten wird. Er richtet sich vorrangig an Mitarbeiter*innen von Kommunen in Nordrhein-Westfalen und umfasst drei Präsenzmodule mit insgesamt neun Anwesenheitstagen. Ein vergleichbar breit angelegtes Weiterbildungsangebot, das zusätzlich auch Mitarbeitende in Verkehrsunternehmen und Planungsbüros adressiert, ist durch die Hochschule RheinMain und die Universität Weimar in Planung. Ferner gibt es vonseiten des Bundes Überlegungen zur Einrichtung einer Mobilitätsakademie für ländliche Räume, bei der Mobilitätsmanagement eine tragende Rolle spielen soll. Neben den genannten umfassenderen Ansätzen bestehen Fort- und Weiterbildungsangebote, die thematisch auf einzelne Anwendungsfelder des Mobilitätsmanagements zugeschnitten sind. Zu nennen ist hier insbesondere der IHK-Lehrgang »Betriebliche/-r Mobilitätsmanager/-in«, der sich an Mitarbeitende in Unternehmen richtet und von mehreren IHK-Bezirken bundesweit angeboten wird. Das Standard-Curriculum umfasst sieben Präsenztage und eine abschließende Prüfung. Darüber hinaus gibt es eine Reihe kommerzieller Fort- und Weiterbildungsangebote mit Titeln wie »Fuhrparkmanagement«, »Business Travel Management«, »Travel Manager«, »Reisekostenspezialisten«, »Geschäftsreispezialisten«, »Certified Mobility Manager«, die eine thematische Nähe zum betrieblichen Mobilitätsmanagement aufweisen.

Die Entwicklung in der Wirtschaft

Viele Unternehmen leiden unter Belastungen durch ineffiziente Berufs-, Geschäfts-, Besucher- und Lieferverkehre etc., insbesondere durch den gerade bei diesen Verkehren hohen Pkw-Anteil. Immer mehr Unternehmen setzen sich außerdem Nachhaltigkeits- und/oder Klimaziele. In der Wirtschaft wächst daher das Interesse am standortbezogenen betrieblichen Mobilitätsmanagement, mit dem sich viele dieser Belastungen deutlich reduzieren lassen. Die Diesel-Affäre, die gestiegenen Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen und die ersten Fahrverbote haben diese Entwicklung noch einmal beschleunigt, ebenso das wachsende Angebot an entsprechenden Fördermitteln, Beratungsleistungen und weiteren Unterstützungsangeboten auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene. Bundesweite Kampagnen und Projekte haben die Bekanntheit des betrieblichen Mobilitätsmanagements und seiner Vorzüge deutlich erhöht. Allein im Rahmen des BMU-Projekts »mobil gewinnt« haben 300 Betriebe eine Mobilitätsmanagement-Erstberatung erhalten.

Den Unternehmen steht eine wachsende Zahl an Lösungen für die Mitarbeitermobilität (Fuhrparkmanagement, Dienstreisen und Wege der Mitarbeiter zum Arbeitsplatz) zur Verfügung. Chancen ergeben sich auch durch digitale Lösungen wie Telearbeitsplätze und Video-Konferenzsysteme. Für viele Unternehmen ist es jedoch schwierig, in diesem unübersichtlichen und dynamischen Markt die optimalen Lösungen zu identifizieren. Ausgehend von strukturierten Analysen werden im Zuge des betrieblichen Mobilitätsmanagements individuell passende Maßnahmen etabliert. Hier kann die DEPOMM als Impulsgeber und Informationsdrehscheibe dienen.

Auch immer mehr IHKs entdecken das Potenzial des Themas für ihre Unternehmen. Vorreiter sind hier die IHK Frankfurt und die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, die gemeinsam mit der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) das Beratungsprogramm »südhessen effizient mobil« durchführen, sowie die IHK Dortmund. Der DIHK koordiniert im Rahmen der »Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz« Fortbildungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, die die lokalen IHKs vor Ort für ihre Mitglieder durchführen.

Dennoch wird Mobilitätsmanagement bisher erst sehr vereinzelt in Betrieben umgesetzt. Vor allem ein systematisches Vorgehen und eine Evaluierung ex post bilden nach wie vor die Ausnahme. So ist auch unklar, wie viele Betriebe, die im Rahmen bundesweiter Projekte Mobilitätsmanagement-Erstberatungen erhalten haben, anschließend tatsächlich in die Umsetzung gegangen sind, und welche Wirkungen sie dabei erzielt haben.



Die Hemmnisse

Trotz der vielen Vorteile ist das Mobilitätsmanagement kein Selbstläufer. Folgende Hemmnisse sind vorhanden:

- Fehlende gesetzliche Verankerung, fehlende Zuordnung von Zuständigkeiten für Mobilitätsmanagement-Aktivitäten
- Finanzielle Förderung bislang ausschließlich für sporadische Modellvorhaben
- Fehlen eines systematischen Monitorings und eines generalisierten Wirkungsmodells des Mobilitätsmanagements
- Geringere Sichtbarkeit von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen führt zu geringerer Attraktivität für Entscheidungsträger
- Anwendung von Mobilitätsmanagement erfordert Fachkenntnisse, die in die Aus- und Fortbildung von Planenden erst nach und nach Eingang finden
- Mobilitätsmanagement erfordert mit seinem Verhaltensbezug Veränderungen der Denk- und Handlungskultur der Planenden, die sich – wie jeglicher Kulturwandel – nur allmählich vollziehen
- Fehlende Personalressourcen in den kommunalen Verwaltungen

(nach Volker Blee – Vortrag DECOMM 2018)

Es gilt, diese Hemmnisse mit der Professionalisierung der Aufgaben und Arbeiten des Vereins zu minimieren. Damit wird der Verein zum wichtigen Fachverband zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Deutschland. Als Grundvoraussetzung zur Ausweitung und Professionalisierung der Arbeiten ist eine hauptamtliche Geschäftsstelle zu gründen.

Entwicklung auf EU-Ebene

Deutschland ist als Mitglied der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) Teil eines Netzwerks von Regierungen aus europäischen Ländern, die sich mit Mobilitätsmanagement befassen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vertritt die deutschen Interessen in der EPOMM. Ergänzend hat jedes EPOMM-Mitgliedsland einen National Focal Point (NFP), dieser befindet sich seit Januar 2018 vom BMVI finanziert im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Im Dezember 2018 wurde die deutsche Vertreterin, Melanie Schade (BBSR), von der EPOMM-Generalversammlung zur Vizepräsidentin der EPOMM gewählt.

Die EPOMM koordiniert und fördert das Mobilitätsmanagement auf europäischer Ebene. Die NFPs der EPOMM-Mitgliedsländer haben die Aufgabe, Akteure des Mobilitätsmanagements auf nationaler Ebene zu vernetzen und einen internationalen Erfahrungsaustausch zu gewährleisten, insbesondere in Hinblick auf gute Beispiele aus europäischen Staaten. NFPs verbinden somit die nationale mit der europäischen Ebene, der EPOMM.

Während der österreichischen Ratspräsidentschaft fand im Oktober 2018 ein informelles Treffen der Umwelt- und Verkehrsminister in Graz statt. In dieser Sitzung wurde die Grazer Deklaration entwickelt, die unter anderem die Entwicklung einer europäischen Strategie für Mobilitätsmanagement fordert. Diese soll Leitprinzipien und Unterstützung bieten, um in der EU, in den Mitgliedstaaten sowie auf regionaler, lokaler und betrieblicher Ebene eine Auswahl nachhaltiger Mobilitätsoptionen anzubieten. Die EPOMM arbeitet derzeit an einer möglichen Umsetzung.

Die Aufgaben der DEPOMM

Mit neuer Dynamik wollen wir das Mobilitätsmanagement in Deutschland dauerhaft etablieren. Wir verstehen uns als Fachverband, der Fachleute und Institutionen des Mobilitätsmanagements in Deutschland verbindet und vertritt.

Mit der Einrichtung der hauptamtlichen Geschäftsstelle ist die Grundvoraussetzung für die Professionalisierung der Arbeiten und Aufgaben der DEPOMM geschaffen.

Lobbyarbeit

Ziel der DEPOMM e. V. ist gemäß der Satzung, die bundesweite Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu fördern und über Möglichkeiten und Potenziale des Mobilitätsmanagements zu informieren. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es wichtig, auch die Bundespolitik für dieses Thema zu sensibilisieren. Daher ist eine gezielte Lobbyarbeit auf Bundesebene wichtig. Denkbar sind dabei zum Beispiel die Ausrichtung von Veranstaltungen wie einem parlamentarischen Abend bzw. Frühstück, der Entwurf von Positionspapieren und die Teilnahme an Netzwerkveranstaltungen. Darüber hinaus soll sich die DEPOMM so weit etablieren, dass sie bei öffentlichen Anhörungen zu diesem Thema ihren Beitrag leistet.

Neben den politischen Akteurinnen und Akteuren müssen weitere Personen, auch außerhalb der Fachkreise für Mobilitätsmanagement, angesprochen und für Mobilitätsmanagement sensibilisiert werden. Ziel ist es dabei, gemeinsame Interessen zu finden, um eine möglichst große Reichweite zu erlangen. Aufgabe der DEPOMM ist es, diese Stakeholder zu identifizieren und ihre Ausrichtungen auf gemeinsame Ziele zu untersuchen.



Kommunikation – Erfolge sichtbar machen

Mobilitätsmanagement bedeutet Veränderung. Und Veränderungsprozesse sind immer auch Kommunikationsprozesse. Kommunikation muss von Beginn an mitgedacht werden. Sie muss Orientierung geben und die Notwendigkeit von Veränderungen aufzeigen, den Dialog fördern und positive Aspekte erlebbar machen. Insgesamt wird das Thema Kommunikation im Bereich Mobilität vor allem auf kommunaler Ebene immer noch recht stiefmütterlich behandelt. Hier gilt es Aufklärungsarbeit zu leisten und die Professionalisierung zu fördern.

Die DEPOMM dient daher als Plattform, um eine positive Kommunikation für die Veränderung im Mobilitätssektor zu fördern, Erfolge sichtbar zu machen und die Akteurinnen und Akteure für die Notwendigkeit einer professionellen Kommunikationsarbeit zu sensibilisieren.

Vernetzung der Akteurinnen und Akteure

Verschiedene Akteurinnen und Akteure mit unterschiedlichsten Hintergründen und Motiven befassen sich mit Mobilitätsmanagement, z. B.:

- Gebietskörperschaften als Umsetzer von Maßnahmen und Multiplikatoren
- Unternehmen bzw. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, Schulen etc. als Umsetzer von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- Beratungs- und Verkehrsplanungsbüros als Initiatoren und Unterstützer vor Ort
- Vereine und Verbände aus verschiedenen Bereichen wie Mobilität, Wirtschaft, Umwelt und Planung
- Landes- und Bundesverwaltungen, die Rahmenbedingungen und Förderungen für das Mobilitätsmanagement festlegen
- Forschungseinrichtungen und Hochschulen als Impulsgeber und zur Evaluierung von Maßnahmen und Projekten

Um die Ansätze des Mobilitätsmanagements weiterzuentwickeln und bekanntzumachen, ist das Zusammenspiel der verschiedenen Akteurinnen und Akteure von großer Bedeutung. Die DEPOMM dient daher als Informationsdrehscheibe und Schnittstelle zwischen den Akteursgruppen.

Neben dem persönlichen Austausch bei Mitgliedertreffen oder in den Arbeitsgruppen werden die Kontakte über verschiedene Informationskanäle wie die Internetseite der DEPOMM oder Printmedien vermittelt. Die DECOMM ist bereits ein etabliertes Veranstaltungsformat, um die Vernetzung der verschiedenen Akteursgruppen zu fördern.

Beratung + Orientierungshilfe

Bereits heute wenden sich viele Akteurinnen und Akteure, die Fragen rund um das Thema Mobilitätsmanagement haben, an die DEPOMM. Das Spektrum reicht von grundlegenden Fragen von potenziellen Umsetzerinnen und Umsetzern, die in ihren Gebietskörperschaften, Verwaltungen oder Unternehmen Mobilitätsmanagement etablieren wollen, bis hin zu Bundes- und Landesministerien, die auf strategischer Ebene Mobilitätsmanagement fördern wollen.

Die DEPOMM übernimmt hier Grundlagenarbeit und stellt den verschiedenen Akteursgruppen eine Erstberatung sowie adäquate Basisinformationen zur Verfügung. Für die weitergehende Begleitung der Akteurinnen und Akteure bzw. Projekte leistet sie Orientierungshilfe, um geeignete Weiterbildungsangebote, qualifizierte Beraterinnen und Berater sowie Förderprogramme zu vermitteln.

Diese zentrale Aufgabe der DEPOMM wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen, daher müssen entsprechende Ressourcen zur Verfügung stehen.

Qualifizierungsmaßnahmen

Eine weitere Aufgabe der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement e. V. besteht darin, Qualifizierungsmaßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement anzubieten. Ziel ist es hierbei ausdrücklich nicht, ein kommerzielles Angebot in Konkurrenz zu bestehenden Angeboten aufzubauen, sondern eine Lotsenfunktion zu übernehmen.

Das bei der DEPOMM vorhandene Fachwissen erlaubt es, ein Format zu entwickeln, bei dem die Inhalte der Qualifizierungsmaßnahmen durch die DEPOMM vorgegeben werden, die Durchführung aber von externen Akteuren übernommen werden kann. Die DEPOMM als Marke steht dabei für die Qualität der angebotenen Maßnahmen.

Evaluation und Forschung

Damit die Arbeit der DEPOMM stets zur Erreichung der Ziele gemäß der Satzung beiträgt, ist es wichtig, den aktuellen Stand der Forschung zu kennen und in die Arbeit einfließen zu lassen. Dabei hilft die enge Verbindung der DEPOMM, über ihre Mitglieder, mit der Wissenschaft. Mit der Ausweitung der Aufgaben der DEPOMM wachsen aber auch die Anforderungen an diese wissenschaftlichen Grundlagen. Um weiterhin die hohe Qualität der Arbeit der DEPOMM zu gewährleisten, ist es ihre Aufgabe, zu Schwerpunktthemen die Fakten zusammenzutragen und somit die wissenschaftliche Grundlage für die Arbeit zu festigen.

Darüber hinaus gibt es immer noch zu wenig belastbare und vergleichbare Studien zur Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement, was die weitere Verbreitung von Mobilitätsmanagement hemmt. Daher ist es Aufgabe der DEPOMM – u. a. durch Weiterentwicklung und Verbreitung entsprechender Evaluationsstandards –, wichtige Beiträge zur Erforschung der Wirksamkeit zu leisten.

Die Mobilität der Menschen verändert sich, auch aufgrund der Digitalisierung, des rasanten Aufbaus an neuen Mobilitätsangeboten und eines wachsenden ökologischen Bewusstseins, stetig. Um auf diese Veränderungen im Sinne der Förderung der nachhaltigen Mobilität reagieren zu können, müssen diese Neuerungen wissenschaftlich erforscht werden. Durch das Fachwissen, welches bei der DEPOMM vorhanden ist, ist es auch ihre Aufgabe, diese Forschungsbedarfe zu identifizieren und Forschungsaufträge an geeignete Einrichtungen zu vergeben.



Impressum

Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM) e. V.
c/o Theo Jansen
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
E-Mail: info@depomm.de

Quellennachweis

- ¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2018. Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Köln: FGSV-Verlag, Seite 11 ff.
- ² Vgl. Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, 2016
- ³ Vgl. Becker, B. G. H., 2014. Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie, Dessau: Umweltbundesamt, S. 14 ff.
- ⁴ Aachener Stiftung Kathy Beys, 2015. Kritische Beleuchtung der Drei-Säulen-Konzepte, url: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/1_3_d_kritische_beleuchtung_der_drei_saeulen_konze_1542.htm, Zugriff am 21.11.2018
- ⁵ Vgl. Perschon, 2012. Nachhaltige Mobilität, Bonn: Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF), S. 7 ff
- ⁶ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2016. Übergänge in den postfossilen Verkehr, Köln: FGSV-Verlag
- ⁷ Vgl. Holz-Rau, 2014. Abschlussbericht, Projekt RAVE, Dortmund: MEV-Verlag
- ⁸ Vgl. Perschon, 2012, in: Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2019), Köln: Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH (Hrsg.)

Bildnachweis

Seite 01: Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) / Smilla Dankert
Seite 06: DEPOMM / Smilla Dankert
Seite 08: DEPOMM / Smilla Dankert
Seite 10: ACE Auto Club Europa e. V.
Seite 11: iStock / Viktor Cáp
Seite 14: DEPOMM / Smilla Dankert
Seite 15: ACE Auto Club Europa e. V. / Dietmar Gust
Seite 20: Pexels / Stephan Müller
Seite 23: Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
Seite 26: Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) / Smilla Dankert

