

Fachforum Mobilitätsmanagement, Einführungsveranstaltung 07.06.2010

Grundlagen und Vorteile eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Doris Bäumer

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Forschungsfeld Mobilität



Gliederung

Doris Bäumer, ILS:

- Mobilitätsmanagement
 - Definition
 - Hintergrund/Theorie
 - Historie und aktuelle Entwicklungen

Theo Jansen, Regionaler Koordinator „effizient.mobil“ Köln/Bonn
und Lena Wasserfuhr, Koordinierungsstelle VRS

Doris Bäumer:

- Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements

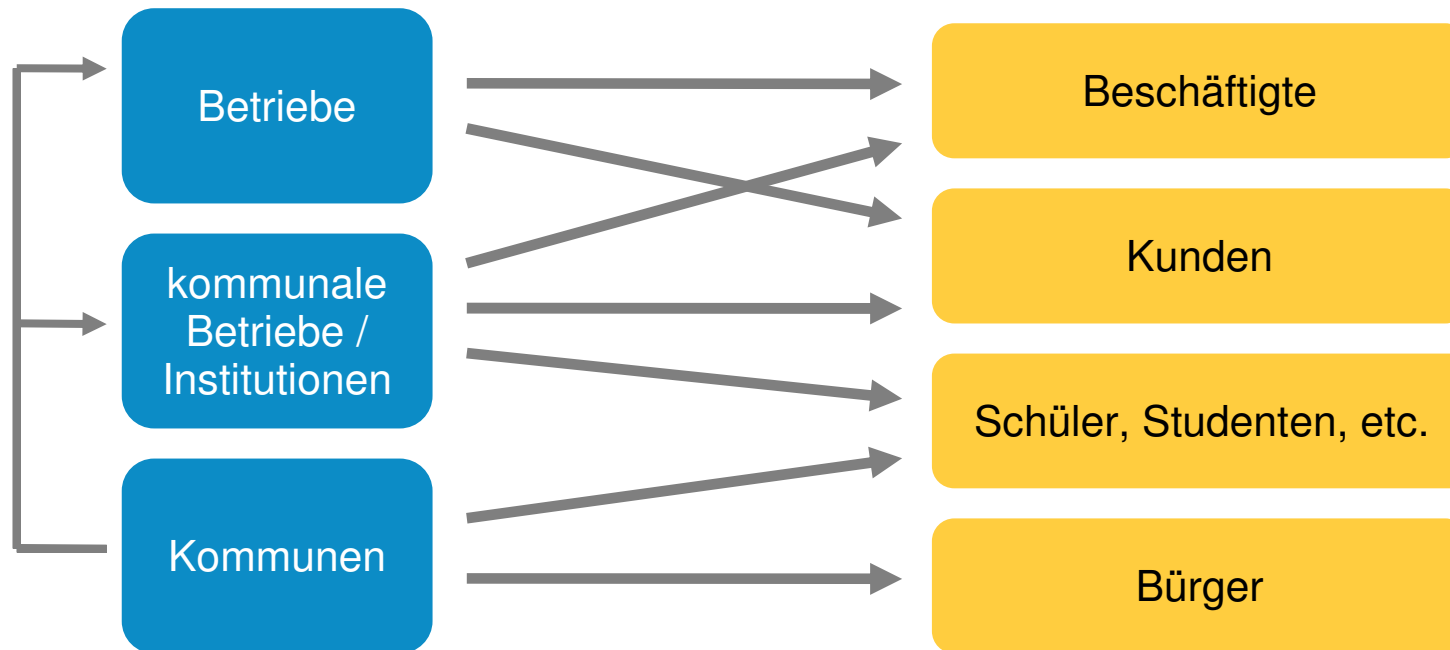
Mobilitätsmanagement – Zielsetzung und Begriffsbestimmung (1)

- Ziel: (Personen)Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher gestalten
- fördert die Alternativen zur alleinigen Nutzung des Autos: Öffentlichen Verkehr, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen, Pkw-Nutzung statt Besitz, Fahrgemeinschaften
- ist in erster Linie ein Ansatz zur Beeinflussung der Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer/innen bzw. bestimmter Gruppen
- bietet Optionen für eine freiwillige Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Dienstleistung, Information, Beratung, Marketing und Motivation
- nutzt neue Dienstleistungen wie z. B., Pendlernetz, zielgruppenorientiertes Ticketing, Fahrradservice, Leihsysteme, Car-Sharing

Mobilitätsmanagement – Zielsetzung und Begriffsbestimmung (2)

- setzt auf die Kooperation zentraler Akteure der Stadt- und Verkehrsplanung bzw. Stadtentwicklung
 - private und öffentliche Unternehmen/Einrichtungen, die durch geeignete Angebote und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten und/oder Kunden nehmen
 - Verkehrsunternehmen und andere Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
 - Die Kommune in der Rolle der Initiatorin, Motivatorin und als Vorbild
- Grundgedanke: Akteure übernehmen Verantwortung für den von ihren Standorten ausgehenden Verkehr

Kommunales Mobilitätsmanagement – Akteure und Zielgruppen



Kommunale Mobilitätsmanagement

Beispiel München

- Förderprogramm für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsmanagement im neuen Verkehrsentwicklungsplan
- Koordinator für Mobilitätsmanagement
- Gesamtkonzept: Mobilitätsberatung Neubürger, Kooperation mit Schulen, virtuelle Mobilitätszentrale WM 2006, MM bei Neubauvorhaben (> 100 WE, > 250 Arbeitsplätze)

Mobilitätsmanagement – Hintergrund/ Theorie

Erkenntnis: individuelles Mobilitätsverhalten ist eine Ableitung aus einem komplexen Zusammenspiel von objektiven und subjektiven Faktoren:

- **Angebotsebene/Objekt** (Infrastruktur, ÖPNV-Angebot / Bedienungsqualität etc.)
- **persönlichen Ebene/Subjekt** (Erfahrungen, Routinen, Präferenzen, Möglichkeiten, Lebensphase etc.)

Mobilitätsmanagement – Hintergrund/ Theorie

Erkenntnisse leiten sich aus Theorien, Modellen und empirischen Befunden zur Erklärung des individuellen Mobilitätsverhaltens ab:

- Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1991)
- Norm-Aktivationsmodelle (u. a. Hunecke 1999)
- Transtheoretisches Modell (Prochaska & DiClemente, 1983)
- MaxSEM – Max Self-Regulation Model (Bamberg, 2008)

Mobilitätsmanagement – Historie (1)

- Mitte der 1970er Jahre als Transport Demand Management in USA im Rahmen der Luftreinhaltepolitik entwickelt und auf europäische Verhältnisse angepasst
- Vorreiter in Europa: Niederlande, Großbritannien, Schweden, Schweiz, Belgien
- Seit 1990er Jahren Forschungsgegenstand in Europa: MOMENTUM, MOSAIK, MOST, MAX, ADD HOME

Mobilitätsmanagement – Historie (2)

- In Deutschland: einzelne Betriebe, Wohnungsunternehmen, Schulen, Kommunen und Regionen, Freizeiteinrichtungen
- bis 2008 kein Top-Down Ansatz, der MM strategisch als gleichberechtigten Ansatz der Verkehrspolitik und –planung vorsieht
- einzelne Forschungsprojekte, z. B. FOPS-Projekt: Integration von MM in die Stadtplanung; nur einzelne Maßnahmen evaluiert
- seit Ende des Jahres 2008: Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement effizient.mobil des Bundesumweltministeriums und der DENA

Aktionsprogramm

Mobilitätsmanagement effizient.mobil

- Initialzündung für MM in Deutschland
- über 100 Erstberatungen
- in mehr als 15 Fällen Kommunales Mobilitätsmanagement (z. B. Ludwigsburg, Leipzig, Dresden, Bottrop)
- Im Rahmen des Wettbewerbs „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement“ weitere 18 Kommunen, die ein Grobkonzept für strategisches Mobilitätsmanagement eingereicht haben (u. a. Hannover, Coburg, Rostock, Heidelberg)

Nutzen KMM / quantitativ messbare Erfolgsmaßstäbe

- Erhöhung der Zahl verkaufter Job-Tickets von a-tds auf b-tds
- Erhöhung der Radfahrten auf einem Querschnitt von x-hundert auf z-hundert
- Reduktion des Pkw-Verkehrs an einem Standort/Querschnitt um 10% (20%)
- Erhöhung des Anteils in einer Teilgruppe von x % auf y %, die mindestens einmal im Monat öffentliche Verkehrsmittel (das Fahrrad) nutzen
- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Standort, Zielgruppe) von x % auf y %
- Reduktion von Verkehrsunfällen an einem Gefahrenpunkt (einer Strecke)

Quelle: Bruns, Langweg 2010 (HKV)

Nutzen KMM - Beispiel Neubürgermarketing

Evaluation Beispiel Stuttgart (Rölle 2005):

- Zwei Gruppen (ohne signifikante Unterschiede bei Pkw-Besitz, Einstellungen, Alter etc.); Unterscheidung von hoher und niedriger ÖV-Affinität
- Kontrollgruppe: Personen mit Umzugsabsicht, hohe und niedrige ÖV-Nutzungsabsicht; Ermittlung der ÖV- und Pkw-Nutzung vor und nach dem Umzug
- Experimentalgruppe: Zuzügler, die 14 Tage nach Umzug ein auf Wohnadresse abgestimmtes ÖV-Paket erhalten haben (Haltestellenplan, Fahrpläne, Liniennetzplan, z.T. Tagesticket)

Nutzen KMM - Beispiel Neubürgermarketing

Fazit – Beispiel Stuttgart:

- Zuzügler in eine Großstadt nutzen generell häufiger den ÖV als vorher
- Auf die Wohnadresse abgestimmtes ÖPNV-Paket erreicht ÖPNV-affine und weniger ÖPNV-affine Personen und erhöht die ÖPNV-Nutzung in beiden Gruppen
- ÖPNV-Nutzung in der Experimentalgruppe lag signifikant über der der Kontrollgruppe; acht Monate nach dem Umzug betrug der Unterschied noch 4%-Punkte

Veränderung ÖV-Nutzung nach Umzug (Langweg nach Rölle 2005, S. 189)

	Kontrollgr.				Expe- rimentalgr.			
	hoch (n=38)		niedrig (n=52)		hoch (n=36)		niedrig (n=43)	
	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher
ÖV-Anteil	26%	42%	13%	12%	22%	61%	16%	35%
ÖV- Veränderung		16%		-1%		39%		19%
Pkw-Anteil	42%	18%	62%	62%	50%	25%	47%	40%
Pkw- Veränderung		-24%		0%		-25%		-7%

Nutzen KMM – Beispiel München

Zur Erinnerung:

- Förderprogramm für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsmanagement im neuen Verkehrsentwicklungsplan
- Koordinator für Mobilitätsmanagement
- Gesamtkonzept: Mobilitätsberatung Neubürger, Kooperation mit Schulen, virtuelle Mobilitätszentrale WM 2006, MM bei Neubauvorhaben (> 100 WE, > 250 Arbeitsplätze)
- **Szenario: Reduktion der MIV-Wege um 6-9 % durch MM**

Nutzen KMM – Beispiel München

Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der LH München wurden Veränderungspotenziale verschiedener Maßnahmenbündel im Rahmen von Testszenarien mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2015 untersucht (Quelle: PTV, Prof. Beckmann, BSV; Präsentation im Planungsausschuss am 5. Mai 2004). Dabei wurden folgende Veränderungspotenziale für das Testszenario „weiche Maßnahmen“ geschätzt:

- Relative Zunahme der Wege im Umweltverbund um 7 – 10%
- Relative Abnahme der Wege im motorisierten Individualverkehr um 6 – 9%
- Zunahme des Verkehrsaufwands (Kilometer) im Umweltverbund um 3 – 4%
- Abnahme des Verkehrsaufwands im motorisierten Individualverkehr um 4 – 5%

Günstiges Kosten-Nutzen Verhältnis im Vergleich zu investiven Maßnahmen

Nutzen KMM - Beispiel Neubürgermarketing München

Nachweis mit einer Stichprobe für 5.000 Neubürger:

- ▶▶ Reduktion Pkw-km/a: 4,7 Mio.
- ▶▶ Reduktion CO₂: 700 Tonnen
- ▶▶ Einsparung volkswirtschaftliche Kosten (n. EWS): 940.000 €

Hochrechnung auf alle 85.000 Neubürger Münchens:

- ▶▶ Reduktion Pkw-km/a: 80 Mio.
- ▶▶ Reduktion CO₂: 12.000 Tonnen
- ▶▶ Einsparung volkswirtschaftliche Kosten (n. EWS): 16 Mio. €

BMM München Städtisches Förderprogramm Betriebliche Mobilitätsberatung – durchgeführte Maßnahmen und Erfolge

Bayerische Landesbank (5.039 Mitarbeiter):

- Maßnahmen ÖPNV: ausführliche Mitarbeiterinformation, Erstellung eines Computerprogramms zur Kalkulation der individuellen Einsparungen, Einführung der IsarCard-Job des MVV und des DB JobTickets (weitere geplante Maßnahmen ÖPNV und Fahrradverkehr)

Bereich bzw. Maßnahme	Einsparung pro Jahr bzw. Verbesserungen
Energie/Emissionen (CO2)	45 t
Rohstoffe (Treibstoff)	15.000 Liter
Rad-Stellplätze	noch nicht bekannt
Umstieg MA von MIV zu ÖPNV/Fahrrad/Fahrgem./CarSharing etc.	25 in 2006
Pkw-/ Flugkilometer	242.000 km
Kosteneinsparung	Seitens der Mitarbeiter ca. 100.000 Euro/Jahr

BMM München Städtisches Förderprogramm Betriebliche Mobilitätsberatung – durchgeführte Maßnahmen und Erfolge

MAN Nutzfahrzeuge Gruppe (7.060 Mitarbeiter):

- Maßnahmen: Analyse Parkplatzsituation, Erhebung erwarteter Parkhauskosten, Analyse zur Nutzung des ÖPNV mit Anschluss-, Takt und Fußwegprüfung, Potenzialanalyse zur ÖPNV-Nutzung über Einzugsbereiche und Wohnorte (geplante Maßnahmen: Jobticket, individuelle Beratung, Aktionstag Fahrrad, Fahrgemeinschaften etc.)

Bereich bzw. Maßnahme	Einsparung pro Jahr bzw. Verbesserungen
Energie/Emissionen (CO2)	ca. 28 t/Jahr
Pkw-Stellplätze	Reduzierung um 50 in 2006
Umstieg MA von MIV zu ÖPNV/Fahrrad/Fahrgem./CarSharing etc.	Ziel: 50 in 2006
Kosteneinsparung	einmalig 250.000 Euro

BMM München Städtisches Förderprogramm Betriebliche Mobilitätsberatung – durchgeführte Maßnahmen und Erfolge

Landratsamt München (689 Mitarbeiter):

- Maßnahmen: Befragung aller MA, Informationen und Aktionstag zum Jobticket, Erhöhung Anzahl Fahrradständer, Installierung MVV-Link zur Routenplanung im Internet (geplant: Einführung IsarCard-Job, Aufstockung Telearbeitsplätze, Informationen über Radverbindungen, Prüfung der Nutzung von Erdgasfahrzeugen)

Bereich bzw. Maßnahme	Einsparung pro Jahr bzw. Verbesserungen
Energie/Emissionen (CO2)	25,6 t (Bus u. Telearbeitsplätze)
Rohstoffe (Treibstoff)	ca. 2.000l Diesel (Erdgasbus)
Rad-Stellplätze	25 neue Stellplätze in 2006
Pkw-Kilometer	Ca. 135.000 km (bei 12 Telearbeitsplätzen)
Kosteneinsparung	Knapp 600 Euro (Erdgasbus)



BMM München Städtisches Förderprogramm Betriebliche Mobilitätsberatung — durchgeführte Maßnahmen und Erfolge

Bayerischer Rundfunk (3.200 Mitarbeiter):

Einführung von übertragbaren IsarCards für Dienstgänge in München, Anschaffung von Erdgas-Fahrzeug, Ökofahrtraining für alle, die dienstliche viel fahren, Einführung des Jobtickets, Vermehrung der Fahrradstellplätze um 84 bzw. 37% auf 312, Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse, Anzeigen der ÖV-Abfahrzeiten an der Straßenbahnhaltestelle des BR

Bereich bzw. Maßnahme	Einsparung pro Jahr bzw. Verbesserungen
Energie/Emissionen (CO2)	136 t/Jahr
Rohstoffe (Treibstoff)	ca. 47.000 Liter Diesel
Rad-Stellplätze	+ 84
Pkw-Stellplätze	-3
Umstieg Pkw	50% der Taxifahrten mit ÖPNV
Kosteneinsparung	60.000 für den BR 5 % Rabatt beim Jobticket für MA

