

11 Mobilitätsmanagement

11.1 Definition

Das Mobilitätsmanagement umfasst das Vorhaben und die Maßnahmen, die die Stadtgesellschaft (Bürgerschaft in ihren unterschiedlichen Gruppen, einpendelnde Beschäftigte, Besucher ...) dazu bewegen sollen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Mobilität entsteht aus dem Bedürfnis heraus, sich zu bewegen. Im Sprachgebrauch ist der Begriff „Mobilität“ sehr positiv behaftet – jeder möchte mobil sein. Im Gegensatz dazu zeichnet der Begriff „Verkehr“ ein eher negatives Bild. Man assoziiert zum Beispiel Stau, überfüllte Innenstädte und Luftverschmutzung. Jedoch gehen diese Begriffe Hand in Hand, da Verkehr Mobilität ermöglicht und gleichzeitig die Folge davon ist.

Die individuelle Entscheidung über die Nutzung von Verkehrsmitteln wird von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt, unter anderem durch äußere Zwänge (z.B. kein Pkw vorhanden), subjektive Gründe (Einstellungen und Gewohnheiten), Kenntnisse über das Verkehrssystem (ÖPNV-Angebot, Radwegenetz, Parkplatzsituation, etc.) und natürlich auch Kostengründe. Grundsätzlich lassen sich drei Ausprägungen hinsichtlich der Wahl zwischen der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Pkw unterscheiden:

- **ÖPNV-Gebundenheit:** Die Verkehrsteilnehmer sind aufgrund objektiver Zwänge oder subjektiver Gründe auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels angewiesen.
- **Wahlfreiheit:** Die Verkehrsteilnehmer haben die Möglichkeit der Wahl zwischen mehreren Verkehrsmitteln, führen einen Vergleich der Qualitätsmerkmale der Verkehrsmittel durch und bewerten diese subjektiv.
- **Pkw-Gebundenheit:** Die Verkehrsteilnehmer sind aufgrund objektiver Bedingungen oder subjektiver Gründe auf die Benutzung des Pkw festgelegt.

Nach den Erkenntnissen der Verkehrsursachenforschung kann man davon ausgehen, dass etwa 50 % der Bevölkerung zu den „Wahlfreien“ gehören, in Großstädten etwa 10 % (im ländlichen Raum etwa 3 %) an den öffentlichen Personennahverkehr und rund 40 % bis 50 % an das Auto „gebunden“ sind. Der hohe Anteil der „Wahlfreien“ zeigt, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung nicht unabänderlich ist, sondern durch geeignete Maßnahmen gezielt beeinflusst werden kann.

Bei der wahlfreien Bevölkerung hängt die Wahrscheinlichkeit, das eine oder andere Verkehrsmittel zu nutzen, von persönlichen Fähigkeiten und Ressourcen, von persönlichen Wertesystemen und Einstellungen ab. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, die wahlfreien Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen und den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten.

Mobilitätsmanagement versteht sich als Ergänzung zu infrastrukturellen, technischen und ordnungspolitischen Maßnahmen zur Umsetzung von umweltfreundlichen Leitbildern. Durch frühzeitiges Mobilitätsmanagement kann Verkehr verlagert und sogar vermieden werden.

Um geeignete Maßnahmen vornehmen zu können, müssen verkehrsverursachende Einrichtungen wie z.B. Betriebe, Schulen und Wohnungsunternehmen mit Verkehrsbetrieben und Kommunen kooperieren.

Mobilitätsmanagement arbeitet mit eher weichen Maßnahmen wie Information, Kommunikation und Marketing. Damit diese greifen, müssen entsprechende bauliche Anlagen wie beispielsweise ein ÖPNV-System oder ein Fahrradwegenetz vorhanden sein.¹

11.2 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation

Die Präsentation der Mobilitätsmöglichkeiten in der Öffentlichkeit soll umfassend informieren und überzeugend werben. Neben der Werbung sind die Bereiche Mobilitätsangebot, Tarif und Vertrieb von entscheidender Bedeutung für eine gute Resonanz.

Durch Öffentlichkeitsarbeit können insbesondere Personen der Gruppe der „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, die nicht aus objektiven oder subjektiven Gründen auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind, für Verkehrsmittel des Umweltverbundes gewonnen werden. Zu der Gruppe der „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer gehören:

- Verkehrsteilnehmer, die das Auto benutzen, obwohl andere Verkehrsmittelangebote von akzeptabler Qualität zur Verfügung stehen und
- Verkehrsteilnehmer, die bestimmte Reiseziele, -routen und -zeiten wählen, obwohl ökologisch weniger problematische Alternativen vorhanden sind.

Die vermeintlichen Zwänge zur Nutzung des Autos, die zum Teil nur Scheinzwänge sind und die dahinter liegenden Bedingungen und Motive müssen in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden. Die Wahlmöglichkeiten und die Vorteile anderer Verkehrsmittel müssen bekannt gemacht werden. In vielen Fällen kann eine Verhaltensänderung allein durch eine bessere Kommunikation und Information der Bürger erfolgen.

Zu empfehlen ist, eine Beratungsstelle / Mobilitätszentrale rund um das Thema Mobilität in Kaarst einzurichten. (siehe auch **Kapitel 10.2.3**). Dort können sich alle Verkehrsteilnehmer, die mobil sind, um zur Arbeit, zum Einkauf und auch

¹ *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Strategien, Konzepte, Maßnahmen für integrierte und nachhaltige Mobilität, Ordner 1 Kapitel 1.2 Mobilitätsmanagement: ein Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität, U. Reutter*

Verkehrserzeuger (z.B. Verwaltungseinrichtungen, Betriebe, und Schulen, etc.) über die vorhandenen Angebote in der Stadt Kaarst informieren lassen. Maßgeblich ist dabei eine umfassende Information zu den einzelnen alternativen Mobilitätsangeboten zum Pkw in Kaarst. Zu den Aufgaben einer Mobilitätsberatung können gehören:

- Die allgemeine Information über die Mobilitätsmöglichkeiten,
- Erläuterung des ÖPNV-Angebotes,
- Routenplanungen,
- Ticketverkauf,
- Bildung von Fahrgemeinschaften (Car-Pooling),
- Erläuterung des Sharing- Angebotes und
- Beratung im Tourismus- und Freizeitverkehr.

Die Mobilitätsberatung sollte sowohl von zuhause aus in Anspruch genommen werden können (Internetseite, App) als auch eine mit Personal besetzte Anlaufstelle (z.B. im Rathaus) bieten. Träger der Mobilitätsberatung kann die Stadt, der Verkehrsbetrieb oder auch ein Verein sein. Darüber hinaus ist es auch denkbar, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Rhein-Kreis Neuss die Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätsberatung zu initiieren.

11.3 Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement findet eher auf der strategischen als auf der operativen Ebene statt. Die Aufgaben der Kommune bestehen darin, Mobilitäts-Beratungskonzepte zu entwickeln und zu unterstützen sowie mit Betrieben, Schulen, Wohnungsunternehmen etc. zu kooperieren, um Mobilitätsmanagement zu ermöglichen und zu fördern. Dies wird durch einen Mobilitätsmanager umgesetzt. Das Interesse bei möglichen Akteuren ist durch Öffentlichkeitsarbeit zu fördern und die Motivation kann durch Förderprogramme und Wettbewerbe gesteigert werden. Ziel ist es, effiziente und umweltfreundliche Mobilität in der Kommune zu steigern und den Pkw-Verkehr und die klimaschädlichen Auswirkungen (z.B. CO₂- Emissionen) zu reduzieren.

Im Nationalen Radverkehrsplan wird bereits 2012 ausgeführt, dass zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV sowie den Verkehrsunternehmen die Kommunen darüber hinaus aufgefordert sind, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu soll ein kommunales Mobilitätsmanagement eingeführt werden, das als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert ist.² Darüber hinaus stellt der Nationale Radverkehrsplan 3.0, 2021 heraus, dass Projekte zur Förderung des Radverkehrs

² *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, 2. Aufl., Berlin 2012, S. 53*

selbstverständlich Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements sind. An allen Schulen wird ein umfassendes Mobilitätsmanagement eingeführt, in dem das Radfahren die zentrale Rolle erhält. Auch das betriebliche und behördliche Mobilitätsmanagement ist gezielt zu fördern, Unternehmen zu unterstützen.³

Das Kommunale Mobilitätsmanagement der Stadt Kaarst sollte daher auch in der kommunalen Verkehrsplanung und Stadtentwicklungsplanung integriert werden, um langfristig den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Kommunales Mobilitätsmanagement wird noch effizienter, wenn auch regional mit weiteren Kommunen kooperiert wird.⁴ Für Kaarst bietet sich die Kooperation mit benachbarten Kommunen (z.B. Korschenbroich und / oder Meerbusch) oder dem Rhein-Kreis Neuss, der Verkehrsbetriebe an, um diese Beratungstätigkeiten personell und finanziell leisten zu können.

Viele Kommunen in ländlichen Räumen haben im Rahmen ihres kommunalen Mobilitätsmanagement vorbildhafte Projekte umgesetzt. Beispiele und Unterstützungshilfen dafür finden sich z.B. im Online-Mobilitätsnachschlagwerk „Mobilikon“ (www.mobilikon.de). Ein beispielhafter Baustein für das kommunale Mobilitätsmanagement wäre die Einführung bzw. Erweiterung eines Neubürgerpaketes in der Stadt Kaarst. Neubürger stellen eine ideale Zielgruppe für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements dar. Beim Umzug in eine neue Stadt müssen Wege und Verkehrsmittel neu überdacht und geplant werden. Beim Neubürgermarketing erhalten Bürgerinnen und Bürger bei ihrer Ummeldung im Bürgerbüro ein Neubürgerpaket, das Broschüren und Informationen zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, Radwegekarten, Schnuppertickets und evtl. Gutscheine zur Nutzung des ÖPNV enthalten kann. Bei den Neubürgern bestehen noch keine Gewohnheiten und es fällt somit einfacher, bei rechtzeitiger Information Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen und / oder auf einen Zweitwagen zu verzichten.

Auch die Intermodalen Verknüpfungspunkte in Kaarst sind durch das kommunale Mobilitätsmanagement auszubauen und zu fördern. Dazu zählt zum Beispiel die Einführung eines Tickets, mit dem alle Verkehrsangebote Bus / Bahn / Taxi / Sharing-Angebote genutzt werden können. Durch ein Mobilitätsticket wird die Hemmschwelle einer flexiblen Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln gesenkt.

³ *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0, 2021*

⁴ *Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky*

11.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst die Maßnahmen von Unternehmen, um die Wege der Beschäftigten von und zur Arbeitsstelle sowie Dienstfahrten zu lenken, zu verringern bzw. stadt- und umweltfreundlich zu gestalten. Ein wesentliches Ziel kann sein, Fahrgemeinschaften zu bilden und umweltfreundliche Verkehrsmittel für die Pendelstrecke zu nutzen. Durch entsprechende Information der Beschäftigten und ein attraktives Angebot soll dies realisiert werden.

Eine Reduktion der Pkw-Fahrten von und zur Arbeitsstelle hat viele Vorteile sowohl für Arbeitnehmer als auch für Arbeitgeber. Der CO₂-Ausstoß und der Treibstoffverbrauch und die damit verbundenen Kosten werden eingespart. Es werden weniger Dienstwagen und Stellplätze benötigt, wodurch Betriebs- und Instandhaltungskosten eingespart werden können. Durch die Erhöhung der zurückgelegten Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird die Fitness der Mitarbeiter gesteigert, Stress abgebaut und die Gesundheit gefördert. Das Betriebsklima wird durch die Bildung von Fahrgemeinschaften verbessert.

Die Kommune kann als Arbeitgeber von zahlreichen Beschäftigten als Vorbild fungieren und betriebliches Mobilitätsmanagement im eigenen Haus praktizieren.⁵

Entsprechende Maßnahmen können ein Jobticket, eine fahrradfreundliche Infrastruktur sowie Duschen und Umkleiden am Betriebsstandort, Home-Office, Dienstfahrräder, Fahrgemeinschaftsbörsen, Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ und eine individuelle Mobilitätsberatung sein. Nicht jede Maßnahme lässt sich in jedem Unternehmen umsetzen. Abhängig vom Standort des Betriebes, der Anbindung an den ÖPNV und der Beschäftigtenzahl und deren Wohnorte sind entsprechende Maßnahmen auszuwählen.

Bestandsaufnahme der Mobilität

Die Entwicklung beginnt mit einer Bestandsaufnahme wobei die vorhandene Infrastruktur und mögliche Potenziale betrachtet werden. Des Weiteren werden Workshops und Mobilitätsanalysen durchgeführt, bei der die Mitarbeiter hinsichtlich ihrer Arbeitswege, Fortbewegungsmöglichkeiten und Ressourcen befragt und somit erstmals für die Wahl ihres Verkehrsmittels sensibilisiert werden. Die ermittelten Erkenntnisse zu den Arbeitswegen und Wohnorten der Mitarbeiter decken Möglichkeiten von Fahrgemeinschaften oder dem Interesse an einem Job-Ticket auf.

⁵ *Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky*

Individuelle Mobilitätsberatung

Die wichtigste betriebliche Mobilitätsmaßnahme ist die individuelle Mobilitätsberatung. An jedem Betriebsstandort liegen andere Voraussetzung für Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor. Die Anbindung an den ÖPNV, die Unternehmensgröße und die Motivation der Mitarbeiter sind entscheidende Faktoren. Der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e.V. (B.A.U.M.) setzt mit dem Projekt „Mobil.Pro.Fit.“ ein Konzept um, mit dem die Verbindung zwischen kommunalen Klimaschutzstrategien und betrieblichem Mobilitätsmanagement hergestellt wird. Das Projekt hat sich zum Start 2014 zum Ziel gesetzt, in 11 Regionen mit 160 Betrieben individuelle Mobilitätskonzepte mit Hilfe von erfahrenen Mobilitätsberatern zu erarbeiten.

Bei der individuellen Mobilitätsberatung haben u.a. bereits der DRK-Kreisverband Bottrop e.V., die Ruhruniversität Bochum und der Ruhrverband teilgenommen. Bei erfolgreicher Teilnahme an dem Projekt erhält das Unternehmen eine Zertifizierung.

Job-Ticket

Ein Job-Ticket ist ein ÖPNV-Ticket, das durch einen Betrieb an die Mitarbeiter ausgegeben werden kann. Bei großen Betrieben kann durch das Abnehmen einer Großzahl von ÖPNV-Tickets ein Preisnachlass beim Anbieter erzielt werden. Diesen Preisnachlass können die Unternehmen an ihre Mitarbeiter weitergeben, oder es noch weiter subventionieren, um größere Effekte zu erzielen. Ziel ist es, dass mehr Mitarbeiter mit dem ÖPNV zur Arbeit pendeln, anstelle den eigenen Pkw zu nutzen.

Fuhrpark und Dienstreisen

Weiterhin wird der Fuhrpark und die Dienstreisen analysiert und optimiert. Es kann sich anbieten Car-Sharing-Angebote wahrzunehmen, anstatt den eigenen betrieblichen Fuhrpark auszubauen. Zusätzlich können Spritspar- und Fahrsicherheitstrainings erfolgen, um eine umweltschonende Fahrweise zu vermitteln. Außerdem kann es häufig sinnvoll sein, Telefon- oder Videokonferenzen zu führen, anstatt eine Dienstreise zu vollziehen.

Betriebseigene Fahrräder können für innerörtliche Dienstfahrten aber auch die Beschäftigten auf ihren Wegen zu/von den S-Bahnhöfen zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehört selbstverständlich die Infrastruktur der Fahrradabstellanlagen am Unternehmen und den S-Bahnstationen.

11.5 Kampagnen und Aktionen

Die Stadt Kaarst nimmt beispielsweise seit 2016 am Stadtradeln teil, solche Aktionstage können das Überdenken des eigenen Mobilitätsverhalten anregen. Weitere Aktionstage wären „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Elektromobilität zum Anfassen“.

11.6 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst die Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen zu sichern und nachhaltiger sowie umweltfreundlicher zu gestalten. Weiterhin ist bei Kinder und Jugendlichen ein Bewusstsein für ihr Mobilitätsverhalten zu schaffen. Ziel ist es, vor allem den Hol- und Bringverkehr mit dem elterlichen Pkw zu reduzieren und damit die Mobilität von Kindern und Jugendlichen sicherer, umweltfreundlicher, nachhaltiger und gesünder zu gestalten.

Der Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem Pkw stellt einen Teufelskreis dar. Aus Angst vor Unfällen werden Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht. Dadurch erhöhen sich das Verkehrsaufkommen und die Unfallwahrscheinlichkeit im Umfeld der Schule. Infolgedessen wird die Angst vor Verkehrsunfällen noch höher und noch mehr Kinder werden mit dem Pkw zur Schule gebracht. Schulisches Mobilitätsmanagement soll diesen Kreis durchbrechen.

Werden Kinder bereits in jungen Jahren an das Zufußgehen, das Radfahren oder den ÖPNV gewöhnt, wirkt sich dies positiv auf das Mobilitätsverhalten im späteren Leben aus, wohingegen sich die Beförderung von Kindern mit dem Pkw negativ auf die Gesundheit und die Beweglichkeit auswirkt. Außerdem erlernen sie nicht, sich im Straßenverkehr angemessen und sicher zu verhalten, was mangelnde Selbstständigkeit zur Folge hat.

Um das Mobilitätsverhalten von Eltern und Kindern positiv zu beeinflussen, kann eine Vielzahl von Maßnahmen an den Schulen von Kaarst angewandt werden. Um das Zufußgehen zu stärken, können Schulwege besser organisiert und optimiert werden (Schulwegpläne). Kampagnen wie „Walk To School Today“ können dabei helfen, sich mit dem Fußweg zur Schule auseinanderzusetzen. Gefahrenstellen auf dem Schulweg können durch eine „Schulweg-Safari“ erkannt und erörtert werden. Schulkinder können Geh- oder Radfahrgemeinschaften bilden, um die Sicherheit und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken (Walking Bus). An den Schulen in Kaarst ist sicher zu stellen, dass ausreichend witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen. Verkehr-Aktionstage mit bspw. Fahrradparcours können die Nutzung des Fahrrads steigern. Für Schulkinder, die mit dem Bus anreisen, hat sich das Schoko-Ticket bereits seit vielen Jahren etabliert und ermöglicht Schülern die kostengünstige Nutzung des ÖPNV. Das Einbringen von autofreien Schultagen ist hilfreich, um alte Gewohnheiten zu überdenken und mögliche Alternativen zu finden.

Es ist nicht vermeidbar, dass Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht werden. Für diesen Fall sind Hol- und Bringzonen im Nahbereich der Schulen in Kaarst einzurichten, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, diese sicher aussteigen lassen können (siehe **Bild 11-1**). Damit soll vermieden werden, dass sich unmittelbar vor der Schule ein Verkehrschaos entwickelt und Kinder im Straßenverkehr durch „Elterntaxis“ gefährdet werden.



Bild 11-1: Hol- und Bringzone Beschilderung

Die Nutzung der Hol- und Bringzonen können unterstützt werden durch schulische Mobilitätserziehungsprogramme wie z.B. dem „Verkehrszähler“. Im Rahmen dieses Programms sollen Kinder im Dialog mit ihren Eltern deutlich machen, dass sie nicht mehr mit dem Pkw zur Schule gebracht werden wollen, da sie auf dem Schulweg Freunde treffen und die Umwelt erleben können. Ein selbstständig zurückgelegter Schulweg wird zu einem wertvollen Erlebnis.⁶ Zu empfehlen ist das Programm „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, welches ein Zusammenspiel aus Schulwegplänen, dem Verkehrszähler-Programm und dem Einrichten von Hol- und Bringzonen darstellt.⁷

Für eine gute Umsetzung der Maßnahmen ist eine Kooperation der verschiedenen Akteure auf kommunaler Ebene unverzichtbar.⁸

11.7 Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen für Bewohner von bestimmten Wohnquartieren, die durch Kooperation von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern bereitgestellt werden. Ziel ist es, Bewohner eines Wohnquartiers dazu zu bringen, Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen und den eigenen Pkw stehen zu lassen, bzw. sich keinen Zweitwagen anzuschaffen.

Rund 85 % aller Wege beginnen oder enden an der Wohnung⁹. Dort wird die Entscheidung für das bevorzugte Verkehrsmittel getroffen und lässt sich potenziell beeinflussen. Maßnahmen können bspw. ein Mieterticket, ein Carsharing-

⁶ https://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_9063_1.PDF?1453100777

⁷ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/leitfaden-verkehrszaehmer-ist-wieder-verfuegbar-geh-abenteuer-statt-elterntaxi>

⁸ Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky

⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn und Berlin 2010

Fahrzeug, Fahrgemeinschaften oder Leihräder sein. Im Folgenden sollen ausgewählte Maßnahmen erläutert werden.

Mieterticket

Die bekannteste wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahme ist das Mieterticket. Der Wohnungsunternehmer tritt bei dem zuständigen Verkehrsbetrieb als Großkunde auf und erlangt dadurch einen Preisnachlass für ÖPNV-Tickets. Diesen Preisnachlass gibt er an seine Mieter weiter, welche somit durch das Mieten einer Wohnung ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket erhalten. Dadurch steigt die Wohnzufriedenheit, so kann beispielsweise auch der Bedarf an Tiefgaragen-Stellplätzen reduziert werden.

Gute Beispiele für die Anwendung von Mietertickets sind Bielefeld, Bochum und Kassel. Dort werden im Schnitt 10 % Preisnachlass durch das Mieterticket gewährt.

Car-Sharing und Bike Sharing

Um weniger auf den privaten Pkw angewiesen zu sein, können den Mietern eines Hauses oder einer Wohngruppe ein eigenes Car-Sharing-Fahrzeug und Leihräder zur Verfügung gestellt werden. Das Fahrzeug wird meist vom Wohnungsunternehmen angeschafft und gewartet. Genutzt werden kann es ausschließlich von den Mietern des Wohnquartiers und steht, im Gegensatz zu kommunalen Car-Sharing-Fahrzeugen, der restlichen Bevölkerung nicht zur Verfügung. Besonders bei Wohnungsneubauten ist dies ein anzustrebendes Konzept, da dadurch der Bau von Stellplätzen reduziert werden kann. Denkbar ist auch eine Kooperation des Wohnungsunternehmens mit einer Car-Sharing-Firma. Dabei haben die Mieter die Möglichkeit, die kommunalen Car-Sharing-Fahrzeuge zu einem reduzierten Preis zu nutzen.

Eine Wohnung mit integriertem Car-Sharing Angebot kann vor allem für Personen attraktiv sein, die größtenteils den ÖPNV nutzen, aber nicht auf die Möglichkeit verzichten wollen, gelegentlich auf einen Pkw zurückzugreifen. Auch für Senioren, die nur selten einen Pkw nutzen oder Familien, die nur gelegentlich einen zweiten Pkw benötigen, stellt das Car-Sharing ein ansprechendes Angebot dar.

Für wohnungsbezogene Leihräder sind witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellanlagen bereitzustellen.

Praxisbeispiel: Das Wohnungsunternehmen ABG FRANKFURT HOLDING GmbH kooperiert mit dem Car-Sharing Anbieter book-n-drive. Mieter des Wohnungsunternehmens können sich kostenfrei registrieren und starten mit 30 Euro Fahrtguthaben.¹⁰

¹⁰ <https://www.abg.de/mieterservice/serviceangebote/book-n-drive.php>

11.8 Handlungskonzept

In diesem Kapitel wurden für die Stadt Kaarst Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung ein Umdenken bei den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Kaarst bewirken können. Viele dieser Maßnahmen bedürfen einer längeren Vorplanung.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die folgende **Tabelle 11-1** listet die Maßnahmen auf.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Zuständigkeit	Priorität
Mobilitätsmanagement				
1	Internetauftritt	Eine Internetseite einrichten mit allen wichtigen Informationen zum Thema Mobilität	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
2	Neubürgerpaket	Im Neubürgerpaket sollten Broschüren und Informationen zu umweltfreundlichen Verkehrsmittel, Radwegekarten, Schnuppertickets und eventuell Gutscheine zur Nutzung des ÖPNV enthalten sein	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
3	Mobilitätsberatung	Einrichtung einer Beratungsstelle rund um das Thema Mobilität (siehe auch Kapitel 10.3 Mobilitätszentrale)	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
4	Mobilitätsberatung für die Stadtverwaltung	Die Kommune sollte als Vorbild fungieren und betriebliches Mobilitätsmanagement im eigenen Haus anwenden.	Stadt	1
5	Mobilitätsmanagement an Schulen	Mobilitätsmanagement in den Schulen individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
6	Mobilitätsmanagement in Betrieben	Mobilitätsmanagement in den Betrieben individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
7	Mobilitätsmanagement in Wohnstandorten	Mobilitätsmanagement bereits bei den Planungen von Neubauten individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Zuständigkeit	Priorität
8	Mobilitätsticket	Einführung eines Mobilitätsticket, mit dem alle Angebote Bus / Bahn / Taxi / Sharing-Angebote genutzt werden können.	Stadt + Anbieter von Mobilität	3

Tabelle 11-1: Handlungskonzept Mobilitätsmanagement