

Podium 1: Mobilitätskultur und Kommunikation

Input von Christoph Potting (Script corporate + public communication, Oberursel)

Die so genannten „weichen“ Faktoren, also Kommunikation, Bilder, Symbole, Signale – werden immer wichtiger, wenn es darum geht, im schrillen Konzert der Medien zu bestehen und vor allem Wirkungen auszulösen.

Auf dem Podium wird es darum gehen, warum Kommunikation für die Veränderung von Mobilitätskultur so wichtig ist und wie sie funktioniert. Dabei wird thematisiert, was von anderen Kampagnen gelernt werden kann, die sich ebenfalls eine Verhaltensänderung bzw. die Veränderung der Mobilitätskultur in Richtung Nachhaltigkeit zum Ziel gesetzt haben.

Zum anderen wird es darum gehen, was die spezifischen Anforderungen an Kommunikationsstrategien im Bereich Mobilität sind. Insbesondere soll dabei Fragen der Integration von „harten“ und „weichen“ Maßnahmen nachgegangen werden.

Podium 2: Mobilitätskultur und Verkehrsinfrastruktur

Input von Gisela Stete (Stete Planung, Darmstadt)

Auf diesem Podium geht es um die Frage, was PlanerInnen beachten müssen, wenn es um die Planung und Ausführung von Infrastruktur für eine multioptionale Mobilitätskultur geht.

Zum einen gelten neue Kompetenz-Zuschnitte: das Denken in Zuständigkeitsbereichen oder Verwaltungseinheiten und ein Blick auf die nur im eigenen Kompetenzbereich liegende Planung ist nicht mehr möglich. Es müssen ganz neue Kooperationen eingeübt werden – z.B. zwischen so unterschiedlichen Disziplinen wie Planung und Kommunikation.

Zum anderen muss mit hoher Professionalität und mit Blick für das Ganze an ausgereiften Detaillösungen gearbeitet werden, die nicht nur funktional sind, sondern für Aufenthaltsqualität stehen. Und es muss gelingen, in ganzen Transport- und Wegeketten zu denken, die an den NutzerInnen orientiert sind.

Podium 3: Mobilitätskultur und Verantwortung

Input von Steffi Schubert (Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt/M.)

Auf diesem Podium werden Erkenntnisse des Projekts zur Diskussion gestellt, die aufzeigen, dass Mobilitätskultur nicht „von oben“ geplant oder gemanagt werden kann.

Vielmehr stellen sich Fragen der Verantwortung für Verkehrsplanung, Verkehrsverhalten und den Umgang der VerkehrsteilnehmerInnen miteinander völlig neu. Das Prinzip, die Verantwortung der Politik zu übergeben, dann aber als BürgerIn kräftig zu schimpfen, zementiert nur alte Fronten. Auch die andere Perspektive, die BürgerInnen zwar formal zu beteiligen, letztlich aber davon auszugehen, dass sie sich ohnehin nicht interessieren, kann nicht zukunftsfähig sein.

Ankerpunkte der Diskussion sind die drei Felder *Verantwortung als Selbstregulation im Verkehr*, *Verantwortung durch Interaktion und Kommunikation* und *Verantwortung als Politik der BürgerInnen*.

Mobilitätskultur und Verkehrsinfrastruktur

Dipl.-Ing. Gisela Stete
Büro StetePlanung, Darmstadt

Tagung „Auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Mobilitätskultur“
13. Juli 2006

Alle Ziehen an einem Strang

- Voraussetzung ist Konsens über das Ziel „Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätskultur“
- Das erfordert Kooperationen
 - hierarchieübergreifend innerhalb der einzelnen Ressorts der Verwaltung
 - ressortübergreifend innerhalb der Stadtverwaltung
 - akteursübergreifend mit allen Beteiligten verschiedener Institutionen
- Voraussetzung für die Wahrnehmbarkeit aller Einzelmaßnahmen als Teil eines „Ganzen“
- Voraussetzung für Kontinuität und Konstanz

Nicht die „großen Würfe“, sondern viele kleine Maßnahmen tragen die Mobilitätskultur

- Es braucht ein Grundgerüst / Rückgrat von Verkehrsinfrastruktur als Basis zur Entwicklung von nachhaltiger Mobilitätskultur
- Nicht Perfektion von Einzelementen sondern ein funktionierendes „Ganzes“ ist wichtig
- Gebrauchsfähigkeit und Alltagstauglichkeit aus Nutzerperspektive sind entscheidend
- Bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur muss in Wegekettten gedacht werden, Brüche müssen vermieden werden
- Infrastrukturaus- bzw. -abbau muss die „Idee“ widerspiegeln und flächenhaft wirksam sein

Einladen zum Ausgehen

- Zu-Fuß-Gehen ist Bestandteil aller Wegekettten
- Fußverkehr ist – auch im Einzelfall – leistungsstarker Verkehrsträger
- Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums muss gestärkt werden
- Maßnahmen müssen nicht aufwändig sein, Innovation ist gefragt
- Die integrative Betrachtung von Stadt-/Nutzungsstruktur und Verkehrsstruktur ist Voraussetzung zur Stärkung des Fußverkehrs
- Eine Leistungsfähige Kfz-Infrastruktur kann unterstützend wirken

Das Unsichtbare ist genauso wichtig wie das Sichtbare

- **Infrastrukturelle Hardware und Software müssen sich ergänzen**
- **Die Ausgestaltung des Verkehrssystems/ der Verkehrsinfrastruktur muss Perspektivenwechsel ermöglichen**
- **Die Benutzung des gesamten Verkehrssystems muss positiv erlebbar sein**
- **Die Kontrolle von Regeleinhaltungen ist auch Bestandteil von Mobilitätskultur**



Mobilitätskultur und Verantwortung

Steffi Schubert

Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt/Main

13. Juli 2006



Verantwortung als Selbstregulation im Verkehr

- **Verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme kann Regulation ersetzen**
- **Geringe Regulierung fördert die verantwortliche Verkehrsteilnahme**
- **Selbstregulierter und –organisierter Verkehr**
 - fördert die Gleichwertigkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen
 - ermöglicht die gleichberechtigte Aushandlung von unterschiedlichen Nutzungswünschen (ob Distanzüberwindung, Durchlässigkeit oder Aufenthaltsqualität) an den öffentlichen Raum
 - ist nachhaltiger



Verantwortung per Interaktion und Kommunikation

- **Interaktion und Kommunikation**
 - der Verkehrsteilnehmenden untereinander ist notwendige Voraussetzung für die Selbstregulation und –organisation des Verkehrs
 - bedeutet, dass in geeigneten Räumen z.B. der Vorrang im Verkehrsgeschehen über Interaktion verhandelt wird
 - wird erleichtert, wenn multimodale Erfahrungen vorhanden sind, die die VerkehrsteilnehmerInnen zu individuellen Perspektivwechseln befähigen
- **Der Ausbau eines multimodalen Angebots ist wichtiger Baustein für die Gewinnung vielfältiger Mobilitätserfahrungen**

Verantwortung als Politik der BürgerInnen

- **Mobilitätskultur**
 - kann nicht allein „von oben“ bestimmt oder gemanagt werden
 - basiert auf Impulsen und der aktiven Gestaltung seitens der BürgerInnen und Bürger
 - bedeutet, dass über strategische Ziele ein Konsens erarbeitet werden muss, der auch als Orientierungsrahmen für die Lösung von Zielkonflikten dient
- **Verantwortung der Bürger und BürgerInnen**
 - bezieht sich auf das eigene Handeln, den gelebten Alltag
 - und auf die Einforderung und Nutzung von Partizipationsmöglichkeiten in politischen und planerischen Prozessen
- **Aktive Teilhabe der Bürgerschaft muss von den Akteuren in Politik, Planung und Verwaltung gefördert und gefordert werden**