

Literaturtipps zum Mobilitätsmanagement Das aktuelle Wissen aus Deutschland und Europa

Das Thema Mobilitätsmanagement (MM) wird immer präsenter im Alltag, aber auch in der Forschung und der Wissenschaft. Das Buch „Mobilitätsmanagement, Beiträge zur Verkehrspraxis“ (Hrsg. T.J. Mager, Köln 2010) widmet sich dem Thema MM aus verschiedenen Gesichtspunkten. Als Einführung dient ein spannender Beitrag über die psychologischen Aspekte der Mobilität. Verschiedene Berichte aus Städten und Regionen, die am Aktionsprogramm „effizient mobil“ teilnehmen, zeigen die praktische Umsetzung auf. Ausserdem informiert ein Beitrag über das EU-Projekt MAX (2006-2009), welches sich mit der besseren Verbreitung, Standardisierung und Optimierung des Mobilitätsmanagements befasste. Ein Grossteil dieser Arbeit wird weiterhin von der „European Platform on Mobility Management“ (EPOMM) betreut. Die Leitfäden MaxSumo (Planung, Monitoring und Evaluation von MM) und MaxLupo (Integration von MM in die räumliche Planung) sind nun auch auf Deutsch verfügbar. (Sprachen: de, fr, en)

Weitere Informationen:

Buch „Mobilitätsmanagement“ im ksv-verlag (ISBN 9783940685940)

www.ksv-verlag.de

Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement „effizient mobil“

www.effizient-mobil.de

EU-Projekt MAX

www.max-success.eu

EPOMM, alle Downloads zum MAX Projekt

www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2181&id=2181

Gestion de la mobilité: nouvelles parutions Connaissances actuelles en provenance d'Allemagne et d'Europe

Le management de la mobilité (MM) est toujours plus présent au quotidien, ainsi qu'un sujet récurrent dans la recherche et les sciences. Le livre «Mobilitätsmanagement, Beiträge zur Verkehrspraxis» (Editeur T.J. Mager, Cologne 2010, uniquement disponible en allemand) est entièrement consacré à ce thème, à travers différents points de vue de spécialistes. L'ouvrage débute par un article captivant sur les aspects psychologiques de la mobilité. Des applications pratiques sont relatées à partir d'expériences de villes et régions ayant participé au programme d'action «effizient mobil». Un chapitre présente en outre le projet européen MAX (2006-2009), qui a examiné comment améliorer la diffusion, la standardisation et l'optimisation du management de la mobilité. Ce projet est soutenu par l'«European Platform on Mobility Management» (EPOMM). Les manuels MaxSumo (planification, monitoring et évaluation du MM) et MaxLupo (intégration du MM dans la planification spatiale) sont désormais aussi disponibles en français. (Langues: français, allemand et anglais)

Pour plus d'informations:

Livre „Mobilitätsmanagement“ édité par ksv-verlag (ISBN 9783940685940)

www.ksv-verlag.de

Programme d'action pour la gestion de la mobilité «effizient mobil» (allemand)

www.effizient-mobil.de

Projet européen MAX

www.max-success.eu

EPOMM, téléchargements en lien avec le projet MAX www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2181&id=2181

28.02.2011

Thomas. J. Mager (Hrsg.)



Mobilitätsmanagement

Beiträge zur Verkehrspraxis

ksv-verlag

Verkehrspraxis

Vorwort des Herausgebers

Das Thema Mobilitätsmanagement nimmt in Wissenschaft, Forschung und Praxis eine immer grössere Rolle ein, daher widmen sich die Autoren des vorliegenden Bandes diesem Thema aus unterschiedlichen Perspektiven.

Wolfgang Fastenmeier und Herbert Gstalter gehen in ihrem Beitrag auf psychologische Aspekte von Mobilität ein und geben damit eine gute Einführung in das Thema Mobilitätsmanagement. Die Wahl eines Verkehrsmittels kann durch viele Faktoren beeinflusst werden; wichtig sind dabei aber keinesfalls ausschließlich rationale Abwägungen, sondern vor allem auch emotionale und motivationale Determinanten. Die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens mit dem Ziel der Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme ist schwer zu erreichen und kann deshalb nur eine Facette in den Bemühungen um Verkehrsverringerungen und Auslastung der Autos (höherer Besetzungsgrad).

Gemäß Dr. Herbert Kemming und Janina Welsch vom Dortmunder ILS ist Forscher/innen wie Praktiker/innen im Mobilitätsmanagement (MM) bewusst, dass das MM erhebliche Potenziale bietet – in Ergänzung zu den traditionellen Instrumenten – Verkehrsprobleme lösen zu helfen. Voraussetzung da-

für ist ein breites Engagement der Zivilgesellschaft, insbesondere der Wirtschaft – der Staat kann die Probleme nicht allein lösen. Jedoch sind gegenwärtig weder für Politik und Planung noch für Unternehmen die Vorteile des MM offenkundig. Das von ihnen vorgestellte MAX-Projekt mit seinen „Produkten“ bzw. Tools kann eine wichtige Grundlage für ein Aufbrechen der Wissens- und mentalen Barrieren bieten.

Theo Jansen vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg stellt in seinem Beitrag das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ in der Region Köln/Bonn vor und er beweist am Beispiel der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit, dass sich Mobilitätsmanagement lohnt und die Zukunftsfähigkeit von Regionen sichert. Ein kommunales Mobilitätsmanagement führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts der Region. Die Kommunen profitieren nicht „nur“ von verbesserter Luftreinhaltung und geringeren Ausgaben im Verkehrsbereich.

Armin Langweg, Klaus Meiners und Uwe Müller skizzieren in ihrem Beitrag „Der Aachener Weg“: Mobilitätsmanagement statt Umweltzone. Durch die Aufnahme Aachens in das Aktionsprogramm „effizient mobil“ konnte das Thema Mobilitätsmanagement in Aachen zusätzlichen Schwung erhalten. Ein Kernpunkt des Aachener Mobilitätsmanagement-Konzeptes ist dabei die Integration aller bestehenden Aktivitäten und Arbeitsgruppen, die einzelne Themen voranbringen (AG Nahverkehr, AG Radverkehr, AG Luftreinhaltungsplanung) und unter das Dach „clever mobil in Aachen“. Auch der derzeit in der Neufassung befindliche Verkehrsentwicklungsplan soll wesentliche Elemente des Mobilitätsmanagements enthalten und Mobilitätsmanagement damit dauerhaft als Baustein der Aachener Verkehrsplanung und -politik integrieren.

Die Autoren Bühler, Neumann, Cocron, Franke, Krems, Schwalm und Keinath stellen in ihrem Beitrag „Die Nutzerstudie im Rahmen des Flottenversuchs MINI E Berlin - Methodisches Vorgehen und erste Erfahrungen im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung“ vor. Das Hauptziel der Berliner Feldstudie ist die Identifikation von nutzerseitigen Erwartungen, Erfahrungen und Erlebnissen, die die Kaufentscheidung potentiell beeinflussen und bei der Nutzung des gewählten Elektrofahrzeuges auftreten können. Aus den Ergebnissen geht deutlich hervor, dass die ökologische Relevanz der Elektrofahrzeuge für die Nutzer des MINI E einen hohen Stellenwert besitzt. Dabei bildet die wahrgenommene Umweltfreundlichkeit nicht nur einen motivationalen Faktor für die Teilnahme am Projekt und einen entscheidenden Vorteil der Elektrofahrzeuge,

sondern die geringe CO₂-Emission besitzt auch für die Kaufentscheidung eine hohe Wichtigkeit.

H. Thomas Stahl von der Lokalen Nahverkehrsorganisation Offenbach gibt einen Erfahrungsbericht zum Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Stadt und Kreis Offenbach und verwies an Hand von Best Practice Beispielen auf eine lange Erfolgs-liste. Im Rahmen von „effizient mobil“ wurden im ersten Halbjahr 2010 in Stadt und Kreis Offenbach drei Arbeitgeber beraten. Bei konsequenter Umsetzung der einzelnen Empfehlungen aus den Mobilitätsmanagement-Konzepten können alleine bei diesen drei Beratungsempfängern jährlich bis zu 290 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Dieter Brübach widmet sich den Chancen und Perspektiven für Unternehmen Radverkehrsförderung als Teil des betrieblichen (Mobilitäts-)Managements umzusetzen. Trotz seiner unbestreitbaren Vorteile fristet das Fahrrad in den Unternehmen zumeist ein Schattendasein und wird als Mobilitäts-Mittel kaum in Erwägung gezogen. Für Unternehmen steckt in der Entdeckung des Rads jedoch ein großes Potenzial: zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung und auch zu Kosteneinsparungen. Viele Unternehmen haben die Förderung des Fahrradfahrens systematisch in ihr Mobilitätsmanagement aufgenommen und entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Ganz wichtig ist die positive Kommunikation des Themas und Anreize für Mitarbeiter. Kleine Wettbewerbe, Prämien und Preisausschreiben konnten manchen zum Aufsatteln motivieren. Dabei sollte der Spaß und auch der Bezug zum Thema Gesundheit durch Bewegung im Mittelpunkt stehen.

Silke Schmidtman widmet sich der Umweltfreundlichen Nahmobilität im ländlichen Raum. Der gesellschaftliche Wandel fordert einen Dialog um das Kulturverständnis von Mobilität sowie deren zukünftige Ausgestaltung. Neben neuen Kooperationen und Angebotsformen bedarf es einer Änderung institutioneller, finanzieller, rechtlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen. Dennoch gilt es, bestehende Ausnahmegenehmigungen zu nutzen! Der Wille aller Akteure ist entscheidend für den Erfolg! Zentral ist die Forderung, dass sich Partner aus der Region kontinuierlich um den Kooperationsprozess kümmern müssen.

Thorsten Egener, Heiner Monheim, Matthias Philipp und Janosch Skrobek zeigen mit ihrem Beitrag SPURWECHSEL – Ideen für einen innovativen ÖV deutlich, dass offensives politisches Marketing von deutschen Managern des Öffentlichen Verkehrs stiefmütterlich behandelt wird. Aber ohne politischen Rückenwind kann die Renaissance des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland nicht gelingen. Mobilitätsmanagement ist gefragt. In ihm muss der

Öffentliche Verkehr wegen seiner großen Effizienzvorteile wieder eindeutig die Nummer 1 werden. Wichtig ist, dass künftig weniger die technischen Fragen und die typischen Denkweisen der Ingenieure die Kommunikation dominieren, sondern Fragen der Mobilitätskultur, der stadtgestalterischen Integration, der optimalen Abstimmung der Netze auf die Raum- und Siedlungsentwicklung. Der Dienstleistungsgedanke und die Nutzerorientierung müssen im Vordergrund stehen!

Köln im September 2010

Thomas J. Mager

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Inhaltsverzeichnis

Wolfgang Fastenmeier und Herbert Gstalter

Psychologische Aspekte von Mobilität 9

Herbert Kemming und Janina Welsch

Mobilitätsmanagement – Aktuelle Ergebnisse europäischer Forschung 29

Theo Jansen

**Das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „effizient mobil“
in der Region Köln/Bonn** 49

Armin Langweg, Klaus Meiners, Uwe Müller

Der Aachener Weg: Mobilitätsmanagement statt Umweltzone 63

*Franziska Bühler, Isabel Neumann, Peter Cocron, Thomas Franke,
Josef F. Krems, Maximilian Schwalm, Andreas Keinath*

Die Nutzerstudie im Rahmen des Flottenversuchs MINI E Berlin
Methodisches Vorgehen und erste Erfahrungen im Rahmen der
wissenschaftlichen Begleitforschung 81

H. Thomas Stahl

**Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Stadt und Kreis
Offenbach** – Ein Erfahrungsbericht 97

Dieter Brübach

Chancen und Perspektiven für Unternehmen
Radverkehrsförderung als Teil des betrieblichen (Mobilitäts-)Managements 109

Silke Schmidtman

Umweltfreundliche Nahmobilität im ländlichen Raum 117

Thorsten Egner, Heiner Monheim, Matthias Philippi, Janosch Skrobek

SPURWECHSEL – Ideen für einen innovativen ÖV 139

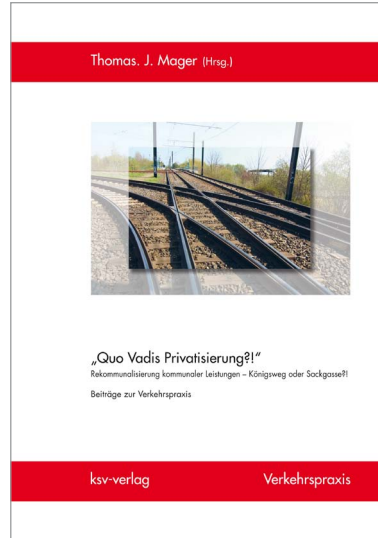
Autorenverzeichnis 165

Verlagsreihe
Neuerscheinungen Verkehrspraxis

Verlagsreihe
Neuerscheinungen Verkehrspraxis



Neue Finanzierungsinstrumente für die ÖPNV-Infrastruktur
(zweisprachig deutsch/englisch)
Oliver Mietzsch
ISBN 9 783940 685995
29,00 Euro / 120 Seiten



„Quo Vadis Privatisierung?!“
Rekommunalisierung kommunaler Leistungen –
Königsweg oder Sackgasse?!
Thomas J. Mager (Hrsg.)
ISBN 9 783940 685971
29,00 Euro / 112 Seiten



ÖPNV in Klein- und Mittelstädten –
Perspektiven für einen wirtschaftlichen ÖPNV?!
Beiträge zur Verkehrspraxis
Thomas J. Mager (Hrsg.)
ISBN 9 783940 685964
29,00 Euro / 140 Seiten



Mobilitätsmanagement
Thomas J. Mager (Hrsg.)
ISBN 9 783940 685940
34,00 Euro / 172 Seiten



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Projekt Nr.: **518368**

Projektkürzel: **MAX**

Projekttitel: **Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies**

Integrated Project

6.2 Sustainable Development

1.6.2 Sustainable Surface Transport Objective

3.1.1.1.3 Advancing Knowledge on innovative measures in urban transport

Titel des Berichts:

MaxSumo **Ein Leitfaden für die Planung, das Monitoring und die** **Evaluierung von Mobilitätsprojekten**



Laufzeit des Projekts: **2006-2009**

Berichterstellung: **August 2009**

Version: **1.9**

Erstellt von: **Trivector, ILS**

Kontrolliert von: **ENU**

Status: **abgeschlossen**

öffentlich

**Das Projekt wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des
6. EU-Forschungsrahmenprogramms (2002 - 2008) mitfinanziert.**

Vorwort – MaxSumo als Teil des MAX-Projekts

MaxSumo ist ein Leitfaden zur systematischen Evaluierung von Mobilitätsprojekten oder -programmen, und wird im vorliegenden Dokument beschrieben. Der Leitfaden stellt eine Methode für die systematische Planung, das Monitoring und die Evaluierung von Mobilitätsprogrammen vor. Durch ein vergleichbares Vorgehen bei Evaluierungen wird der Erfahrungsaustausch und ein Vergleich zwischen ähnlichen Projekten erleichtert. Langfristig eröffnen sich dadurch auch Möglichkeiten zur Beschreibung der Wechselbeziehungen zwischen kommunikativen Maßnahmen und ihres Einflusses auf übergeordnete gesellschaftliche Ziele. Die Methode kann außerdem zu einer optimierten Projektplanung und zur Festlegung von relevanten und realistischen Zielsetzungen beitragen.

MaxSumo wurde im Rahmen des MAX-Projekts „Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies“ als ein Teil von WP B – “Predictive Models of Behaviour Change and Prospective Assessment Tools” – entwickelt. MaxSumo basiert auf bereits existierenden Leitfäden wie SUMO, MOST-MET und CAG. Das Ziel bestand darin, die Aspekte der Mobilitätskampagnen aus CAG, die theoriegestützte Forschung des MAX-Projekts und die eher praktisch orientierten Erfahrungen aus der Anwendung von SUMO und MOST-MET in konkreten Mobilitätsprojekten zu einem einheitlichen Leitfaden zu verbinden.¹

Das MAX-Projekt lief von 2006 bis 2009 und war das größte Forschungsprojekt zum Mobilitätsmanagement innerhalb des 6. Forschungsrahmenprogramms der Europäischen Union. Das MAX-Konsortium arbeitete an der Verbreitung, Standardisierung und Optimierung von Mobilitätsmanagement – und zwar in den Bereichen Qualitätsmanagement, Kampagnen, Evaluierung und Modelentwicklung bis hin zur Siedlungs- und Verkehrsplanung. Ein großer Teil der Arbeit wurde und wird unmittelbar von der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (European Platform on Mobility Management, EPOMM) unterstützt – mit dem Ziel, eine europaweite Verbreitung und Vereinheitlichung des Mobilitätsmanagements zu erreichen. Die Arbeit hat zu verschiedenen Resultaten in Form von Produkten und Dienstleistungen geführt, die auf der Website www.epomm.eu heruntergeladen werden können. Mehr Informationen hierzu finden Sie auf den Seiten www.epomm.eu und www.max-success.eu.

MaxSumo wurde entwickelt von Trivector Traffic (Schweden), ILS (Deutschland) und der Edinburgh Napier University – ENU (Schottland) unter Beteiligung der weiteren Partner von MAX WPB.²

Autoren und Autorinnen:

Trivector Traffic: P. Hyllenius, L. Smidfelt Rosqvist

ILS: S. Haustein, J. Welsch

ENU: M. Carreno, T. Rye

¹ MOST-MET wurde 2000 - 2002 als Teil des EU-Projekts MOST – MObility management STRategies for the next decades – entwickelt. CAG – Common/Campaign Assessment Guide wurde 1999 - 2001 im Rahmen des EU-Projekts TAPESTRY entwickelt. SUMO ist eine Weiterentwicklung von MOST-MET und wurde von der Schwedischen Straßenhauptverwaltung (SRA) in Auftrag gegeben. Infolge des großen Interesses vieler Akteure im Verkehrssektor und in den Kommunen gelangte SUMO in Schweden zu einer breiten Anwendung.

² Die deutsche Übersetzung des englischen Leitfadens erfolgte durch das Übersetzungsbüro VIVALANG



Successful Travel Awareness Campaigns
& Mobility Management Strategies



Projekt-Nr.: **518368**

Projektabkürzung.: **MAX**

Projekttitel: **Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies**

Integrated Project

6.2 Sustainable Development

1.6.2 Sustainable Surface Transport Objective

3.1.1.1.3 Advancing Knowledge on innovative measures in urban transport

Titel:

WP D

MaxLupo

**Leitfaden für die Integration von
Mobilitätsmanagement in die räumliche
Planung**

Beginn des Projekts: **1. Oktober 2006**

Laufzeit: **36 Monate**

Datum: **August 2009**

Version: **1.7**

Erstellt von: **synergo, ENU**

Überprüft von: **ILS, Uni Maribor**

Verifiziert von: **ENU, ILS**

Status: **Endgültig**

Verteilungsniveau: **Extern**

Project co-funded by the European Commission within the Sixth Framework Programme (2002-2008)

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein leistungsstarkes Instrument, um die Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, zu Fußgehen) und den effizienten Einsatz des Autos zu fördern. Die räumliche Planung eröffnet wichtige Möglichkeiten für MM: Der Planungsprozess kann dazu beitragen, dass die bebaute Umgebung z. B. die Autoabhängigkeit reduziert. Planungs- und Baugenehmigungsverfahren sind entscheidende Zeitpunkte zur Einführung von MM, um bereits vom ersten Tag der Nutzung an, Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel für die Anfahrt zum neuen Standort nehmen zu können. Der vorliegende Leitfaden – MaxLupo – zeigt anhand von Beispielen aus der Praxis wie und wann MM in den Planungsprozess eines Standortes integriert werden kann. Er dient als Hilfestellung für alle Planungsmitarbeiter, Bauherren oder Politiker, die den Planungsprozess aktiver nutzen möchten, um die Lebensqualität unserer Städte zu erhöhen, die Erreichbarkeiten neuer Standorte – auch ohne eigenes Auto – zu verbessern und Verkehrsverhalten zu beeinflussen, um negative Verkehrsbelastungen zu reduzieren.

Der Leitfaden „MaxLupo – Guidelines for the integration of Mobility Management with Land Use Planning“ wurde im Rahmen des Forschungsprojekts MAX - „Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies“ im Arbeitspaket (engl. „Work Package“, WP) D – Integration von Mobilitätsmanagement und räumliche Planung erarbeitet. Der Leitfaden erläutert anhand von Beispielen Strategien für eine bessere Integration von nachhaltigem Verkehr und Siedlungsplanung und zeigt Wege auf, wie MM besser in die konkrete Planung eines Bauvorhabens integriert werden kann.

MAX lief von 2006 bis 2009 und war das größte Forschungsprojekt im Bereich Mobilitätsmanagement im 6. EU-Forschungsrahmenprogramm. Die Aufgabe des MAX-Konsortiums aus 28 Partnern bestand in der Erweiterung, Standardisierung und Verbesserung von Mobilitätsmanagement. Dies umfasste die Bereiche Qualitätsmanagement, Kampagnen, Evaluierung, Modelentwicklung und Planung. Ein Großteil dieser Arbeit wurde und wird weiterhin direkt von der „European Platform on Mobility Management“ (EPOMM) unterstützt. Aus der Arbeit ergaben sich verschiedene Produkte und Materialien, die auf www.epomm.eu zum Download zur Verfügung stehen. Weitere Informationen finden Sie unter www.epomm.eu oder www.max-success.eu. Dieser Leitfaden wurde von synergo (Schweiz), ILS (Deutschland), Edinburgh Napier University (Schottland) und der Universität von Maribor (Slowenien) mit Unterstützung der übrigen Partner bei MAX WP D Technische Universität Krakau (Polen), Technische Gediminas-Universität Vilnius (Litauen), ETT (Spanien), Trivector Traffic (Schweden) entwickelt. Dieser Leitfaden basiert auf den Erkenntnissen aus den oben genannten Mitgliedsländern des WP D, aus Irland und den Niederlanden und stützt sich außerdem auf Erfahrungen in den USA auf diesem Gebiet. Eine umfassende Liste aller Berichte im Rahmen von Arbeitspaket D ist am Ende des Leitfadens zu finden.

Der Haupttext des vorliegenden Leitfadens wurde aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt. Die an den Text anschließenden Anhänge mit Praxisbeispielen stehen jedoch nur in englischer Sprache zur Verfügung.¹

Autoren:

synergo: Roberto De Tommasi

ILS: Janina Welsch

Edinburgh Napier University: Tom Rye

Universität von Maribor: Aljaž Plevnik

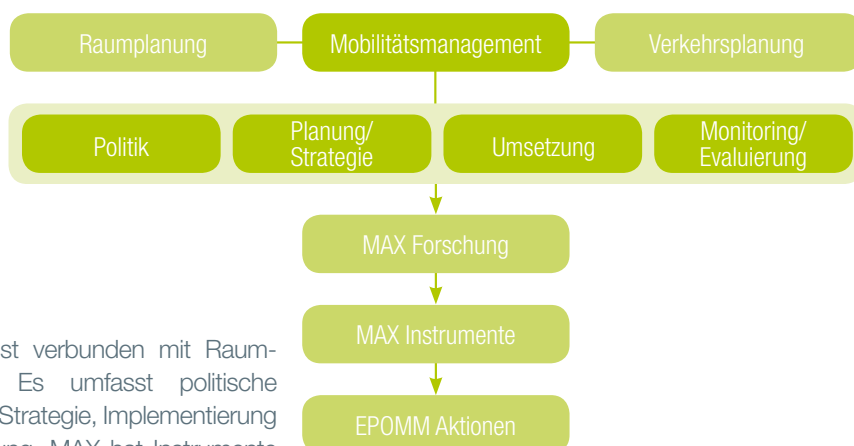
¹ Die deutsche Übersetzung des englischen Leitfadens erfolgte durch das Übersetzungsbüro UK TechTrans.



MAXimiertes Mobilitätsmanagement

Ein Führer durch die Ergebnisse des MAX-Projekts – mit dem Ziel einer Verbreitung, Standardisierung und Optimierung von Mobilitätsmanagement

- Wie fange ich an?
- Qualität
- Kampagnen
- Raumplanung
- Evaluierung



Inhalt

Mobilitätsmanagement ist verbunden mit Raum- und Verkehrsplanung. Es umfasst politische Maßnahmen, Planung & Strategie, Implementierung und Monitoring/Evaluierung. MAX hat Instrumente entwickelt, die alle diese Aspekte abdecken:

| | |
|---|-----------|
| Der Start ins Mobilitätsmanagement: MaxExplorer | 4 |
| MaxExplorer definiert, beschreibt und hilft bei der Auswahl der richtigen Maßnahmen für Ihre MM-Projekte. | |
| Qualität im Mobilitätsmanagement: MaxQ | 6 |
| MaxQ – ein System zur Organisation, Qualitätssicherung und systematischen Optimierung von MM-Maßnahmen. | |
| Kampagnen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens: MaxTag | 8 |
| Kampagnen sind eine wesentliche Komponente des Mobilitätsmanagements. MAX zeigt Ihnen, wie Sie diese effizienter gestalten können. | |
| Raumplanung und Mobilitätsmanagement: MaxLupo | 10 |
| Das Potenzial des Mobilitätsmanagements ist noch größer, wenn es in die Raumplanung integriert wird. MAX hat einen Leitfaden erarbeitet, der zeigt, wie dies zu erreichen ist. | |
| Planung, Monitoring und Evaluierung mit MaxSumo | 12 |
| MaxSumo hat eine standardisierte Evaluierung auf europäischer Ebene zum Ziel. Es hilft Ihnen bei Planung, Monitoring und Evaluierung Ihrer MM-Projekte. | |
| MaxEva: Aufbau von Know-how | 14 |
| MaxEva ist gewissermaßen MaxSumo im Internet. Je häufiger MaxEva eingesetzt wird, desto mehr MM-Ergebnisse können miteinander verglichen und bei der Planung neuer Projekte nutzbar gemacht werden. | |
| MaxSem | 16 |
| MaxSem ist ein Modell, das Ihnen hilft, den Prozess von Verhaltensänderungen zu verstehen und Ihre Zielgruppe dementsprechend zu unterteilen. | |
| Andere Ressourcen in MAX und EPOMM | 17 |
| Untersuchungsergebnisse, Fallstudien, CWA, Web. | |

Also:

- MAX **erweitert** den Bereich des Mobilitätsmanagements durch die Verknüpfung mit der räumlichen Planung.
- MAX **verbessert** MM durch verschiedene neue Planungsinstrumente (MaxExplorer, MaxSumo, MaxEva, MaxSem, MaxLupo), ein Qualitätsmanagementsystem (MaxQ) und Richtlinien für die Entwicklung und Implementierung effizienter Kampagnen (MaxTag).
- Es trägt dazu bei Mobilitätsmanagement zu **standardisieren**, durch die Aufstellung klarer Definitionen, ein nutzerfreundliches Instrument für Monitoring und Evaluierung (MaxSumo, MaxEva) sowie die Beschreibung von Standardprozeduren. Das neue Qualitätsmanagementsystem für MM (MaxQ) lässt sich auch auf europäischer Ebene einführen.

Die Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) wird zur Verbreitung dieser Instrumente beitragen.

Für Sie haben wir Mobilitätsmanagement erweitert, optimiert und standardisiert

“ Da Sie den Weg zu dieser Broschüre gefunden haben, gehen wir davon aus, dass Sie Mobilitätsmanagement als einen Beitrag zur Lösung der Probleme der modernen (Auto-)Mobilität betrachten. Wir werden Sie also nicht mit Argumenten zur Brisanz der Problematik langweilen, sondern Sie direkt mit nützlichen Fakten vertraut machen.

Das MAX-Projekt lief von 2006 bis 2009 und war das größte Projekt für Mobilitätsmanagement innerhalb des 6. Forschungsrahmenprogramms der Europäischen Union. Das aus 28 Partnern bestehende MAX-Konsortium hat sich mit der Erweiterung, Standardisierung und Optimierung von Mobilitätsmanagement beschäftigt – dies erfolgte in den Bereichen Qualitätsmanagement, Kampagnen, Evaluierung, Modellentwicklung und Raumplanung.

In diesen Bereichen hat MAX sowohl neue Forschungsergebnisse erarbeitet als auch eine ganze Reihe von Instrumenten geschaffen. Diese Broschüre will Ihnen einen kurzen Überblick über die Ergebnisse liefern. Wir hoffen Sie überzeugen zu können, erste Schritte zu unternehmen, um diese Instrumente auszuprobieren und Ihre eigenen Mobilitätsmanagementprojekte und -maßnahmen zu optimieren.

Ein besonderer Aspekt von MAX ist, dass es nicht eines von vielen Projekten ist, die mit dem Ende ihrer Laufzeit gewissermaßen „abgeschlossen“ sind. Ganz im Gegenteil – es ist eines der wenigen Projekte, das noch lange nach dem Ende seiner Laufzeit Anwendung finden wird. Eben deshalb wurden – und werden weiterhin – viele Arbeiten im Rahmen des MAX-Projekts direkt von der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) unterstützt, um so eine wahrhaft europaweite Nutzung, Standardisierung und Verbreitung von Mobilitätsmanagement voranzutreiben. Nach mehr als drei Jahren als Koordinator dieses großen Konsortiums muss ich gestehen, dass diese Aufgabe eine extreme Herausforderung war. Letztendlich denke ich, es ist uns gelungen, sehr gute Ergebnisse zu erzielen. Aber es gibt immer etwas zu verbessern. Wir werden uns über jedes Feedback von Ihrer Seite freuen.

Ich wünsche Ihnen also eine angenehme Lektüre. Wenn Sie mehr erfahren möchten, finden Sie auf der Seite www.epomm.org zusätzliche Informationen und Instrumenten im Bereich Mobilitätsmanagement, darunter die von MAX erarbeiteten. Sie können auch direkt mit der EPOMM Kontakt aufnehmen über die Adresse info@epomm.org. EPOMM kann Ihnen bei der Organisation und sogar der Teilfinanzierung von Schulungen und Workshops helfen, um so diese Informationen in Ihrem Land bekannt zu machen.

Viele der Materialien (so auch die vorliegende Broschüre) sind in bis zu 14 Sprachen übersetzt worden. Wenn Ihr Land Mitglied der EPOMM ist oder wird, werden weitere Übersetzungen möglich sein. ”



Karl-Heinz Posch
MAX-Koordinator
EPOMM-Koordinator

Der Start ins Mobilitätsmanagement: MaxExplorer

MaxExplorer ist eine interaktive Entscheidungshilfe für MM-Projekte. Wenn Sie noch nicht sehr vertraut mit Mobilitätsmanagement sind, empfiehlt es sich, den MaxExplorer als Führer durch das weite Spektrum der möglichen MM-Maßnahmen zu nutzen. Er wird Ihnen dabei helfen, die geeigneten Lösungen für Ihre lokalen Probleme zu finden.

Was ist MaxExplorer?

MaxExplorer ist ein interaktives Internet-Tool das Entscheidungsträger und Mitarbeitenden von MM-Projekten bei der Wahl adäquater MM-Maßnahmen unterstützt. Diese sind von den Expertinnen und Experten des MAX-Projekts hinsichtlich ihrer Eignung für bestimmte Vorhaben bewertet und eingestuft worden.

MaxExplorer ist in erster Linie für Neueinsteiger und weniger erfahrene Nutzerinnen und Nutzer in ganz Europa bestimmt. Im Gegensatz zu anderen existierenden Entscheidungshilfen richtet er sich nicht nur an Unternehmen sondern darüberhinaus an Interessierte in Kommunen, Schulen, Verkehrsbetrieben und öffentliche Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser).

Wie funktioniert MaxExplorer?

Es ist ganz einfach: Um MaxExplorer zu starten, genügt es, ein paar Fragen zu beantworten: über Ihre Organisation, die Zielgruppe, die Standortmerkmale und die Größe Ihrer Zielgruppe. Insgesamt vier Mausklicks.

Je nach Auswahl, erscheint eine Liste empfohlener Maßnahmen. Ein weiterer Klick auf eine dieser Maßnahmen führt Sie zur jeweiligen Kurzbeschreibung sowie zu weiterführenden Links zu nützlichen Fallstudien oder zu Beispielen für eine gelungene Umsetzung.

Sie haben dann die Möglichkeit, mit wiederum nur einem Mausklick eine Bewertung der jeweiligen Maßnahme abzurufen, um so die Antwort auf weitere wichtige Fragen zu erhalten:

- Inwieweit trägt diese Maßnahme dazu bei, Ziele wie verbesserte Verkehrssicherheit oder Verringerung von Parkplatzproblemen zu erreichen?
- Was sind mögliche positive Einflussfaktoren oder Hindernisse für eine erfolgreiche Umsetzung der jeweiligen Maßnahme?

Schließlich können Sie mittels eines weiteren Mausklicks Zusatzinformationen und Empfehlungen erhalten. Hier werden Sie außerdem an andere nützliche Instrumente verwiesen wie MaxSumo, das Sie bei Planung, Monitoring und Evaluierung Ihrer MM-Maßnahmen und -projekte unterstützt.

Zusammengefasst heißt das: MaxExplorer verhilft Ihnen in nur wenigen Minuten zu einem erfolgreichen Start Ihres MM-Projekts.

Zusammenfassung

MaxExplorer ist eine Hilfe:

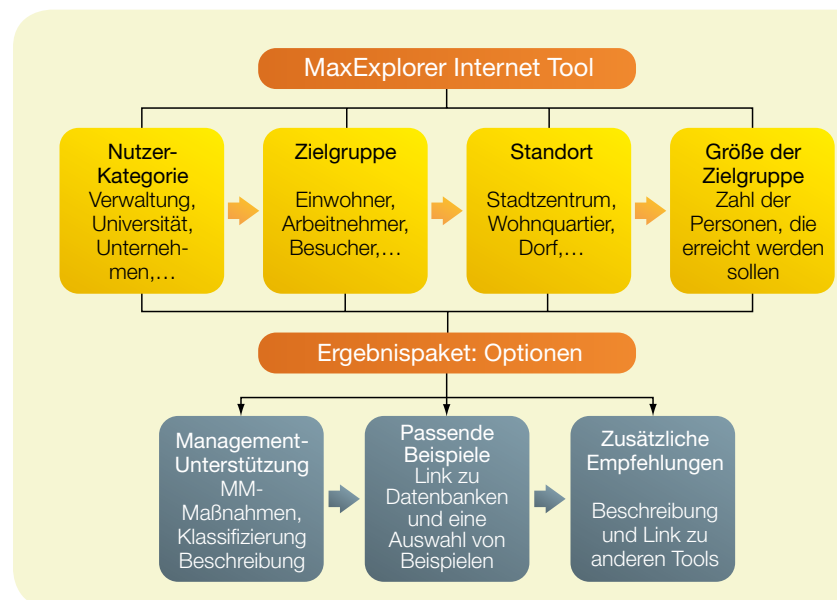
- für die Entwicklung Ihres eigenen örtlichen Projekts unter Einbeziehung der besonderen Bedürfnisse Ihrer Zielgruppe(n),
- bei der Auswahl der entsprechenden Maßnahmen das Know-How von MAX zu nutzen
- beim Vergleich der Wirksamkeit der verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements unter Berücksichtigung verschiedener Ausgangssituationen.
- um aktuelle Beispiele für MM-Maßnahmen zu finden, anhand derer Sie sich eine eigene Meinung über die Eignung und Effizienz der verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen bilden können.

Warum sollten Sie MaxExplorer nutzen?

- MaxExplorer hilft Ihnen bei der Erkundung des Mobilitätsmanagements, indem er einen Überblick über eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen liefert.
- Als interaktive Entscheidungshilfe bietet MaxExplorer Ihnen auf Ihre jeweiligen Bedürfnisse zugeschnittene Ratschläge, welche spezifische Merkmale Ihres Projekts berücksichtigen. So wird Ihnen bei der Wahl der für Ihre Ziele und Zielgruppe geeigneten Maßnahmen geholfen.
- Sie können anhand der verschiedenen Faktoren des Bewertungsrasters die Relevanz und Effizienz unterschiedlicher Maßnahmen vergleichen.
- Sie erhalten eine Rangliste empfohlener Maßnahmen, das auf dem Know-how der MAX-Expertinnen und Experten beruht.
- MaxExplorer enthält Informationen über die wichtigsten europaweit verbreiteten MM-Maßnahmen, von Mobilitätsplänen für Firmen bis hin zum „Bus mit Füßen“ für den Schulweg und Kampagnen für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens.

Wer kann MaxExplorer nutzen?

MaxExplorer ist ein Instrument für Neueinsteiger und weniger erfahrene Akteure im Bereich Mobilitätsmanagement. MaxExplorer eignet sich sowohl für kommunale Mobilitätsmanager und Verkehrsbetriebe als auch für andere Organisationen, die auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens hinwirken wollen, wie etwa Unternehmen, Schulen, Wohnungsbaugesellschaften oder andere Standorte, die ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen.



Was ist Mobilitätsmanagement? Was sind MM-Maßnahmen? Wer hat das definiert?

Es ist schon oft versucht worden, eine schlüssige Definition des Begriffs Mobilitätsmanagement zu finden. Eine vollständige Beschreibung lässt sich nicht in einem Satz wiedergeben. Deswegen hat sich das MAX-Konsortium auf eine ausführliche Definition verständigt, die auch von der EPOMM unterstützt wird.

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzungs-Nachfrage, und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „sanften“ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. „Sanfte“ Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen im urbanen Bereich (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen und Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen.

Eine detailliertere Beschreibung nebst einer Definition und Darstellung der verschiedenen MM-Maßnahmen können Sie der EPOMM-Website entnehmen.

Mit MaxExplorer und der Liste der Maßnahmen haben Sie eine solide Basis, auf der Sie Ihr MM-Projekt aufbauen können. Das nächste Kapitel zeigt, wie Sie es organisieren, systematisch optimieren und seine Qualität langfristig sichern können.

Qualität im Mobilitätsmanagement

MaxQ: ein Qualitätsmanagementsystem für Mobilitätsmanagement

Kunden- und Nutzerbindung sowie ein hohes Leistungslevel gehören zu den Hauptzielen einer jeden Organisation, wobei Qualität die treibende Kraft für die Erbringung effizienter und effektiver Leistungen ist. Im Rahmen des MAX-Projekts wurde ein Qualitätsmanagementverfahren entwickelt, das insbesondere für Städte ein leistungsstarkes Instrument zur Verbesserung des Mobilitätsmanagements, darstellt. Es hilft dabei, Leistungen im Bereich des Mobilitätsmanagements in organisierter und konsistenter Form zu erbringen und laufend zu verbessern. Dies erfolgt auf Grundlage der Erwartungen und Zufriedenheit der jeweiligen Nutzergruppen. Das Qualitätsmanagementsystem für Mobilitätsmanagement (MaxQ) betrachtet dabei sowohl Entwicklung, Monitoring, Evaluierung und Optimierung der übergeordneten Mobilitätsmanagementstrategie als auch der einzelnen konkreten Maßnahmen.

Was ist MaxQ?

Das MaxQ-System beschreibt einen Prozess, der von verschiedenen Organisationen für das Management ihrer Mobilitätspolitik und -Maßnahmen eingeführt werden kann. Dieser Prozess bezieht sowohl die übergeordnete Mobilitätsmanagementstrategie als auch der einzelnen Maßnahmen mit ein. Er umfasst vier Hauptetappen (Strategie, Planung, Umsetzung sowie Monitoring und Evaluierung) und zwölf Unteretappen, die sich im Qualitätskreis strukturiert darstellen lassen:

Der Bereich **Strategie** definiert die Gesamtvision einer Stadt oder Organisation im Bereich des nachhaltigen Verkehrs. Innerhalb dieser allumfassenden Mobilitätsmanagementstrategie wird eine **Planung** entwickelt, die das Umsetzungsprogramm wichtige Partnerschaften, das Budget, sowie interne Organisation und verfügbare Ressourcen umfasst. Die **Umsetzung** der Maßnahmen nach einem sorgfältig erarbeiteten Plan bildet die nächste Etappe in diesem Schema, zu der auch unterstützende Maßnahmen gehören können. Ein guter Evaluierungsplan trägt schließlich zu der Gesamtqualität Ihres Mobilitätsmanagementprojekts bei. Für diesen Plan empfiehlt sich die Anwendung von MaxSumo – siehe Kapitel Evaluierung auf Seite 12.

Bei der Einführung von MaxQ übernimmt die Stadtverwaltung oder die zuständige Institution eine aktive Rolle. Sie überprüft, ihre bisherigen Praktiken in den oben genannten Elementen und stellt fest, welche Veränderungen zu einer Optimierung führen können. Diese Analyse wird unter anderem durch die Auswertung von Unterlagen, sowie durch persönliche Gespräche und gemeinsame Diskussionen mit dem MM-Team und den Hauptakteuren durchgeführt. Die abschließende Evaluierung bildet die Grundlage für weitere Verbesserungen.

Unterstützend für die Anwendung von MaxQ wurde ein Auditverfahren entwickelt. Es ermöglicht die Einstufung des Ist-Zustands für jedes Element des Qualitätskreises auf einer Qualitätsskala und liefert Hinweise für weitere Verbesserungen.



Warum sollten Sie MaxQ nutzen?

- Eine hohe Qualität ist von grundlegender Bedeutung für Ihre angebotenen Leistungen.
- Qualitätsmanagement ist ein bewährtes Instrument, das bereits von vielen Institutionen und Unternehmen verwendet wird.
- Einführung und Pflege des Qualitätsmanagements führen zu höherer Leistung und niedrigeren Kosten.
- Qualitätsmanagement lässt sich gut mit Mobilitätsmanagement verbinden.
- Ihr gesamtes Mobilitätsmanagementprogramm und die einzelnen Maßnahmen werden in einheitlicher, systematischer und organisierter Form gesteuert und optimiert.
- Die Glaubwürdigkeit Ihrer Mobilitätsmanagementprojekte wird gestärkt.
- Alle Akteure des Mobilitätsmanagements (Leitung, Angestellte, Nutzerinnen und Nutzer) werden aktiv miteinbezogen.
- Wenn in Ihrer Organisation bereits ein Qualitätsmanagementsystem in anderen Bereichen verwendet wird (z.B. im Abfall- und Umweltmanagement), dann ist die Einbeziehung des Mobilitätsmanagements ein ebenso einfacher sowie logischer weiterer Schritt.
- MaxQ wurde in mehreren europäischen Städten umgesetzt und getestet.
- Teile des MaxQ wurden als Praxiskodex im Europäischen Normenausschuss (CEN) etabliert.

Wer kann MaxQ nutzen?

MaxQ richtet sich vor allem an Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in MM-Projekten in Städten, vor allem in leitenden Positionen. Eingeschlossen sind auch Vertreter und Vertreterinnen der Stadtverwaltungen oder Mobilitätsmanager in Kommunen, Unternehmen und Organisationen. Alle Verantwortlichen für Mobilitätspolitik, -strategien und -maßnahmen können von der Anwendung von MaxQ bei ihren Mobilitätsmanagementaktivitäten profitieren.

Zusammenfassung

MaxQ ist eine Hilfe für:

- die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems im Mobilitätsbereich
- die Erzielung einer hohen Qualität durch Übernahme und Pflege einer Qualitätskultur für Ihre Leistungen,
- die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Glaubwürdigkeit Ihrer MM-Prozesse.



Fallstudie Kortrijk

Die belgische Stadt Kortrijk hat MaxQ ausprobiert und ein Audit gemäß dem Qualitätszirkel durchgeführt. Dabei wurden der städtische Verkehrsplan überprüft, eine gründliche Evaluierung des Projekts „Schule und Mobilität“ durchgeführt und die Möglichkeiten für die Ausweitung und Festigung des Mobilitätsmanagements in anderen Mobilitätsbereichen ausgelotet. Mit Hilfe von MaxQ wurden dabei Stärken und Schwächen der städtischen Verkehrspolitik aufgedeckt. Die Stadt Kortrijk wird die aus der Analyse abgeleiteten Empfehlungen dazu nutzen, ihr Mobilitätsprogramm weiter zu formalisieren. Die MaxQ Leitlinien werden in den neuen Verkehrsplan aufgenommen. Der Praxistest des MaxQ-Prototyps hat zu einigen Verbesserungen für die Endversion geführt. Ein detaillierter Bericht über die Erfahrungen in Kortrijk sind auf der Seite www.epomm.org abrufbar.

Dieser Abschnitt betrachtet Mobilitätsmanagement als Ganzes. Das nächste Kapitel geht mehr ins Detail, indem es eine sehr wichtige Komponente des Mobilitätsmanagements beleuchtet: Kampagnen und ihre effektive Gestaltung.

Kampagnen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens

Kampagnen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens werden europaweit in unterschiedlicher Form und Umfang durchgeführt und gehören zum Kernbereich des Mobilitätsmanagements. MAX hat ermittelt, was genau den Erfolg solcher Kampagnen bewirkt hat und die Ergebnisse im **MAX-Handbuch für Kampagnen im Bereich Mobilität (MaxTag)** zusammengefasst. Dieser Leitfaden ist als Orientierungshilfe für jedermann gedacht, unabhängig vom ausgeübten Beruf und der bisherigen Erfahrung im Bereich Mobilitätsmanagement. Lassen Sie sich von unserem MAX-Handbuch für Kampagnen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens inspirieren!

Was ist MaxTag?

Dieses Handbuch ist ein inspirierendes Online-Instrument, das Aktive im Bereich des Mobilitätsmanagement Schritt für Schritt bei der Umsetzung ihrer eigenen Kampagne zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens begleitet.

Es führt durch alle Etappen der Entstehung einer Kampagne, und führt zu jedem Schritt die wesentlichen Erfolgsfaktoren sowie inspirierende Fallbeispiele auf.

So leistet dieser Leitfaden all jenen, die eine Kampagne planen, Hilfestellung bei:

- der Zielsetzung,
- der Analyse der Zielgruppe(n),
- der Kommunikation mit Interessensvertretern und der Öffentlichkeit,
- der Identifizierung der Umweltbedingungen,
- der Erstellung eines Rahmens für Monitoring und Evaluierung.

Für erfahrene MM-Projektmitarbeiter bietet das MaxTag Handbuch Hilfsmittel für die Ermittlung und Einteilung der Zielgruppen sowie der Festlegung eines maßgeschneiderten Social-Marketing-Mixes für die Kampagne.

Für die Abschlussphase der Kampagne ermöglicht der Leitfaden die Einholung von Feedbacks bei den Akteuren sowie eine Evaluation der Wirksamkeit der Kampagne.

MaxTag liefert umfassende Empfehlungen zu Planung, Implementierung und Evaluation Ihrer Kampagne. Erfolg garantiert!

Zusammenfassung

MaxTag bietet:

- eine schrittweise Einführung in die Gestaltung einer eigenen erfolgreichen Kampagne zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von kleineren Maßnahmen in Kleinstädten und Dörfern bis hin zu umfassenderen Kampagnen in Großstädten oder ganzen Regionen,
- eine Anleitung von A bis Z, wie Sie Ihre eigene(n) Kampagnen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens planen, implementieren und evaluieren können,
- Erfolgsmodelle basierend auf Erfahrungen aus Europa und den USA.

Warum sollten Sie MaxTag nutzen?

- Es liefert **Informationen**, wie sich Schritt für Schritt eine eigene Kampagne zur Änderung des Mobilitätsverhaltens entwickeln lässt.
- Es **informiert**, welche Faktoren für den Erfolg einer Kampagne entscheidend sind.
- Es behandelt solche Fragen wie die Bedeutung des Übermittlers der Botschaft; wie Kampagnen mit Infrastrukturmaßnahmen verbunden werden können; und wie mit Bildungsmaßnahmen.
- Lassen Sie sich inspirieren von den im Handbuch beschriebenen **erfolgreichen Beispielen** aus Europa und den USA.
- Sie bekommen **Empfehlungen**, wie Entscheidungsträger zur Unterstützung von Kampagnen zu gewinnen sind.

Wer kann MaxTag nutzen?

Dieser Leitfaden ist als Orientierungshilfe für jedermann gedacht, unabhängig vom ausgeübten Beruf und seiner/ihrer bisherigen Erfahrung im Bereich Mobilitätsmanagement. Das Handbuch ist Hilfsmittel für Beteiligte an Projekten in jeder Größenordnung, angefangen von kleinen Kampagnen in kleineren Orten oder Unternehmen bis hin zu umfangreicheren und anspruchsvolleren Kampagnen für Großstädte oder ganze Regionen. Die Empfehlungen sind sowohl an Interessenten gerichtet, die sich mit der Planungs- und Entwurfphase einer Kampagne befassen, als auch an solche, die bereits laufende Kampagnen managen oder an der Auswertung einer abgeschlossenen Kampagne arbeiten.



Fallstudie Het Nieuwe Rijden (Ein neuer Fahrstil), Niederlande

Die Botschaft der niederländischen Kampagne für Ecodriving Het Nieuwe Rijden (HNR) ist sehr positiv und rational da sie sowohl die persönlichen als auch die gesellschaftlichen Vorteile betont. Ecodriving wird als schnelle Win-Win-Lösung sowohl für die Fahrer als auch die Politik dargestellt. Diese Botschaft wird durch harte Fakten bei der Treibstoffeinsparung und Kostensenkung untermauert. Mehr Informationen in Form von „Goldenen Regeln“ können interessierte Autofahrer und Autofahrerinnen auf der HNR-Webseite finden. Für Unternehmen und kommunale Behörden zielt die Botschaft auf die eindeutigen Ergebnisse des Ecodrivings. Bei dieser Zielgruppe waren die Fakten wichtig, um sie für das Projekt zu bewegen (Profitargument). In den Massenmedien hingegen wurde ein emotionalerer Ansatz gewählt, da ein solcher besser geeignet schien, das HNR-Konzept einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Kampagnen sind eine Komponente des Mobilitätsmanagements und können überall in Ihrer Mobilitätsmanagement-Politik eingesetzt werden. Im nächsten Kapitel zeigt Ihnen MAX, wie MM auf ein Gebiet, das bislang vom Mobilitätsmanagement weitgehend außer Acht gelassen wurde, ausgeweitet werden kann: die Raumplanung.



Räumliche Planung und Mobilitätsmanagement

MaxLupo: Leitfaden für die Integration von Mobilitätsmanagement in die Planung

Der Leitfaden richtet sich an Planerinnen und Planer, Planungsbüros, örtliche Behörden, Bau-träger und Hochschulen. Er enthält praktische Empfehlungen für eine bessere Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung und zeigt, wie Mobilitätsmanagement zu einem Kernbereich des Baugenehmigungsprozesses gemacht werden kann.

Was ist die Integration des Mobilitätsmanagements in die Planung?

MAX hat sich mit der Integration des Mobilitätsmanagements sowohl in der Planerstellungsphase als auch im Baugenehmigungsprozess beschäftigt.

Bereits bei der Erstellung von Plänen können die örtlichen Behörden sicherstellen, dass neue Bauobjekte nur an geeigneten Standorten errichtet werden. Diese sollen hinsichtlich der Erreichbarkeit die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln bieten, da dies eine wichtige Voraussetzung für erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beziehen sich häufig auf konkrete Standorte wie Bürogebäude, Einkaufszentren oder Sportstadien. Wenn ein neues Bauobjekt oder der Umbau eines schon vorhandenen Gebäudes geplant wird, muss in der Regel eine Baugenehmigung eingeholt werden. Im Rahmen des Genehmigungsprozesses finden normalerweise Verhandlungen zwischen Investoren / Bauherren und städtischen Behörden statt. Diese können genutzt werden, um die Durchführung von MM-Maßnahmen sowohl vor der Eröffnung des Standorts als auch während der Nutzung sicherzustellen; dazu gehören zum Beispiel:

- Parkraummanagement,
- Infrastruktur für Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichen Nahverkehr,
- neue Buslinien oder neue Fahrpläne,
- Aktionen, Kampagnen oder Werbung für alternative Mobilitätsangebote am jeweiligen Standort.

Dadurch haben die Menschen vor Ort vom ersten Tag an die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, mit denen sie den Standort bequem erreichen können.

Dies ist wichtig, da die Nutzerinnen und Nutzer sich bereits für ihren ersten Weg zum Bauobjekt für ein Verkehrsmittel entscheiden und zu diesem Zeitpunkt noch offen für Alternativen sind. Später etablieren sich Gewohnheiten, welche dann schwerer zu ändern sind.



*Das Einkaufs- und Erlebniszentrum Sihlcity in Zürich musste zur Erlangung der Baugenehmigung Mobilitätsmanagement in die Planung integrieren.
Quelle: Sihlcity AG*

Warum sollten Sie MaxLupo nutzen?

Die Integration des Mobilitätsmanagements in die Planung ist eine gute Idee, weil:

- sie hilft, Verkehrsstaus und Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr im Umfeld neuer Bauprojekte zu begrenzen,
- sie eine gute Erreichbarkeit der Standorte für alle, mit oder ohne Auto, sicherstellt,
- und einfach, weil sie wirklich funktioniert: So wurde in Großbritannien beim Baugenehmigungsprozess für neue Krankenhäuser in Cambridge und Edinburgh Mobilitätsmanagements berücksichtigt. Heute fahren nur 40 – 50% des Personals dieser Krankenhäuser alleine im Auto zur Arbeit. Ohne MM-Maßnahmen wären es an die 90%. Mobilitätsmanagement bedeutet hier weniger Verkehr, weniger Staus, gesünderes Personal und geringere CO₂-Emissionen.
- MaxLupo enthält einen praktischen Anhang mit der Beschreibung von 38 Fallbeispielen, sowohl für die Integration von (nachhaltiger) Verkehrs- und Siedlungsplanung als auch für die Integration des Mobilitätsmanagements in den Baugenehmigungsprozess.
- MaxLupo stellt außerdem einen Vergleich der Integration von Mobilitätsmanagement und Raumplanung in 9 Ländern der EU und der Schweiz vor.

Wer kann MaxLupo nutzen?

- **Planerinnen** und Planer auf Bundes-, Landes-, Regional- und lokaler Ebene in den Verwaltungen in den Bereichen Raumplanung, Verkehrsplanung und Umweltschutz,
- **Mitarbeiterinnen** und Mitarbeiter auf regionaler und lokaler Ebene, die im Bereich der Bauleitplanung und der Erteilung von Baugenehmigungen tätig sind,
- **Verantwortliche im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung**, die als MM-Expertinnen und Experten für öffentliche Verwaltungen, oder für Eigentümer und Träger von Bauvorhaben tätig sind,
- **Bauträger und Projektentwickler**,
- **Universitäten, Hochschulen, Forschungsinstitute etc.**

Zusammenfassung

Der MaxLupo-Leitfaden liefert praktische Ratschläge darüber:

- wie Verkehrs- und Siedlungsplanung besser integriert werden können,
- wie Mobilitätsmanagement im Planungsprozess und in der Baugenehmigung angewendet werden kann.

Fallstudie Sihlcity, Zürich, Schweiz

Sihlcity ist ein multifunktionelles Einkaufs- und Unterhaltungszentrum. Auf einer Fläche von 97.000 m² befinden sich Geschäfte, Dienstleistungs- und Kultureinrichtungen, Kinos, Hotels, Fitness-Clubs, Wellness-Angebote und sogar ein paar Wohnungen. Es zählt täglich rund 19.000 Besucher und beschäftigt 2.300 Mitarbeiter. Das Objekt hat eine gute Straßenanbindung (Autobahn), aber es ist ebenso problemlos per S-Bahn, Straßenbahn und Nahverkehrsbus zu erreichen. Die Gesamtzahl der Parkplätze beläuft sich auf 850, das entspricht einem Parkplatz pro 110 m² Gesamtgrundfläche. Im Prozess des Baugenehmigungsverfahrens wurden strenge Auflagen im Vertrag zwischen Stadt und Bauträger festgeschrieben. Die Zahl der Parkplätze wurde auf 850 beschränkt, ihre Benutzung musste kostenpflichtig sein, 600 Fahrradabstellmöglichkeiten mussten errichtet und ein Fahrrad-Lieferservice eingeführt werden. Der Bauträger wurde außerdem verpflichtet, die Erhöhung der Taktfrequenz einer örtlichen Bus- und Straßenbahnlinie in den ersten zwei Betriebsjahren zu finanzieren. Das maximal erlaubte Verkehrsaufkommen wurde mit Hilfe eines sogenannten Fahrtenmodells festgelegt, das die Generierung von maximal 8.800 Autofahrten am Tag erlaubt (innerhalb von fünf Jahren zu erreichen).

Die vorherigen Kapitel haben Ihnen gezeigt, wie Sie Ihre eigene Maßnahme(n) auswählen, Ihre Verfahrensweise definieren, eine gute Kampagne durchführen und Mobilitätsmanagement und Planung integrieren können. Das nächste Kapitel betrifft einen außerordentlich wichtigen Teilbereich des Mobilitätsmanagements: die Evaluierung. MaxSumo ist eine große Hilfe für alle MM-Projekte und Kampagnen, sowohl als Element der Qualitätssicherung als auch bei der Integration von Mobilitätsmanagement und Planung.

Planung, Monitoring und Evaluierung mit MaxSumo

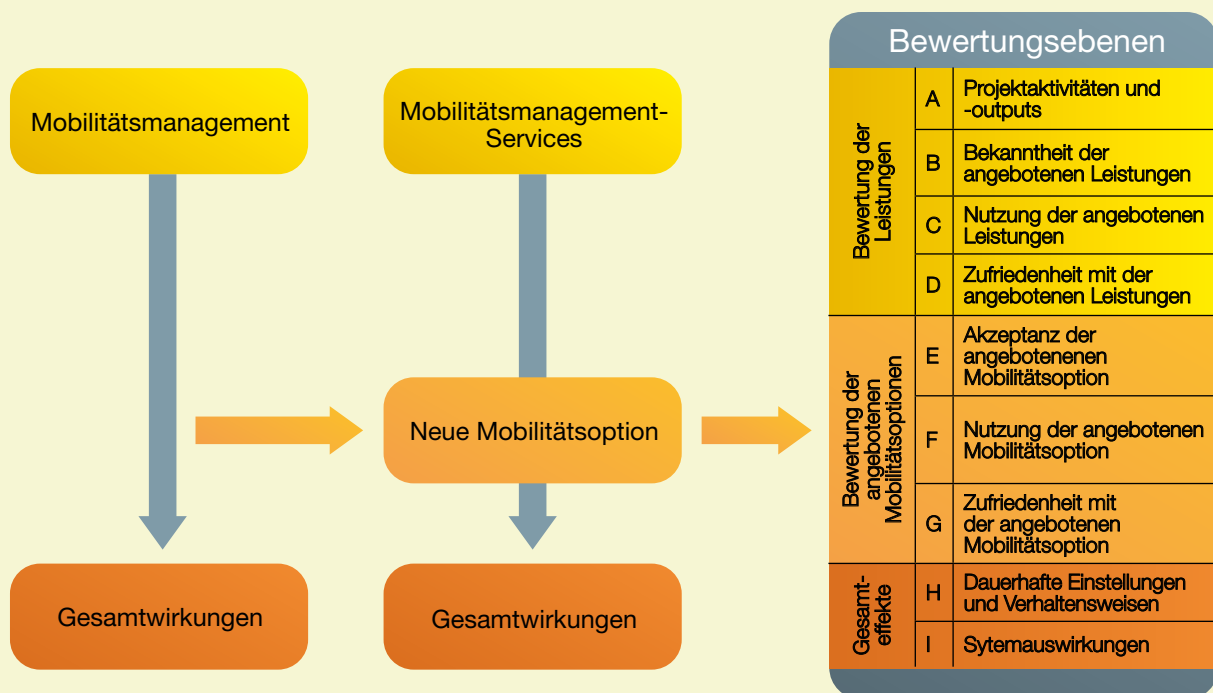
Für alle im Mobilitätsmanagement Aktiven ist es sehr wichtig zu wissen und nachzuweisen, dass Aufwand und Kosten ihrer Arbeit gerechtfertigt sind. Im Rahmen des MAX-Projekts wurde der Evaluierungsleitfaden MaxSumo entwickelt, der sich auf bisherige europäische Forschungsergebnisse stützt und eine Weiterentwicklung des in Schweden häufig verwendeten Instruments SUMO darstellt. MaxSumo bietet eine nutzerfreundliche, systematisierte Methode zur Evaluierung und Planung von MM-Maßnahmen und -Projekten. MaxSumo wird von der EPOMM unterstützt, womit der Aufbau eines allgemein anerkannten Standards und die Gewinnung von Daten für eine europäische Datenbank für Mobilitätsmanagement-Projekte namens MaxEva – siehe nächstes Kapitel – verfolgt werden.

Was ist MaxSumo?

Mit MaxSumo lassen sich MM-Projekte effizient **planen, überwachen und evaluieren**. Der Leitfaden führt die Nutzerinnen und Nutzer durch verschiedene Projektetappen: Festlegung der Ziele, der Zielgruppen, Auswahl der Aktivitäten, Dienstleistungen und Mobilitätsoptionen.

Auf diese Weise teilen Sie den komplexen Prozess der Verhaltensbeeinflussung in kleinere Schritte auf, die sukzessive kontrolliert und evaluiert werden können. Da MaxSumo auf aufeinanderfolgende kleine Schritte aufbaut, lassen sich etwaige Abweichungen vom festgelegten Ziel bereits in der Anfangsphase korrigieren.

In MaxSumo werden die aufeinanderfolgenden Etappen als unterschiedliche Bewertungsebenen dargestellt (siehe nachstehendes Schema). Jede Bewertungsebene lässt sich logisch aus der vorigen ableiten. Für jede Ebene werden Ziel, Messgröße (Parameter) und Messverfahren festgelegt. Manche Ebenen können auch ausgelassen werden, da deren Monitoring bei einigen Projekten unmöglich oder nicht zielführend sein kann. MaxSumo kann sowohl bei einzelnen Maßnahmen als auch bei Maßnahmenpaketen angewendet werden. Mit MaxSumo lassen sich die Evaluierungsdaten in einer standardisierten Form zusammenstellen.



Warum sollten Sie MaxSumo nutzen?

- Durch seinen einfachen, aber systematischen Ansatz lassen sich Projektmanagement und Evaluierung mit MaxSumo effizient ausführen.
- MaxSumo vereinfacht die Zielsetzung und die Auswahl einheitlicher Kennziffern für Planung, Monitoring und Evaluierung.
- MaxSumo bietet eine Methode des Projektmonitorings sowohl während als auch nach Abschluss des Projekts. Dadurch lassen sich die Maßnahmen im Verlauf der Umsetzung korrigieren und anpassen, um sie so effizienter zu gestalten.
- Ergebnisse können in der Datenbank MaxEva (siehe nächstes Kapitel) gespeichert werden, um sie mit Projekten in anderen europäischen Ländern zu vergleichen, in denen das gleiche Evaluierungsverfahren verwendet wurde.
- MaxSumo erleichtert den Evaluierungsprozess, indem abgestimmte und verständliche Evaluierungsergebnisse aus den Monitoringdaten abgeleitet werden
- Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der MM-Maßnahmen können nachgewiesen werden.
- Ihr Projekt kann zur Weiterentwicklung des MM auf europäischer Ebene beitragen, da die Ergebnisse für zukünftige Projekte verwertet werden können.
- MaxSumo wurde getestet und überprüft und bereits die Vorgängerversion SUMO hat sich in über 100 Projekten bewährt.

Wer kann MaxSumo nutzen?

MaxSumo ist ein Leitfaden für alle, die im Mobilitätsmanagement aktiv sind, wie etwa im örtlichen Mobilitätsmanagement, der Raum- und Verkehrsplanung oder Beraterungsbüros in diesen Bereichen. Er richtet sich ebenso an alle, die MM in Unternehmen, Schulen, im Wohnungsbau oder an anderen Standorten nutzen möchten.

Ferner kann MaxSumo als nützliches Instrument für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen eingesetzt werden.

Wenn Sie MaxSumo verwenden, sollten Sie auch MaxEva – siehe nächstes Kapitel – in Anspruch nehmen.

Zusammenfassung

MaxSumo hilft Ihnen:

- bei der Evaluierung, Strukturierung und Steuerung von Projekten,
- bei der Überwachung (Monitoring), Korrektur und Anpassung der Maßnahmen noch während der Laufzeit des Projekts, um es so effizienter zu gestalten,
- bei der Ziehung von Schlussfolgerungen aus den erzielten Ergebnissen,
- beim Vergleich der erzielten Ergebnisse mit Ergebnissen ähnlicher Projekte und mit den zu Beginn des Prozesses aufgestellten Zielvorgaben.

Beispiel: Test Traveller / Schnupperfahrten

In einer Firma wurde das Ziel festgelegt, dass mehr Pendler mit dem Bus zur Arbeit kommen sollen, und dafür ein kostenloses Busticket für einen Monat zur Verfügung gestellt. Im MaxSumo-Prozess wurden die detaillierten Maßnahmen und Ziele festgelegt, zum Beispiel, dass:

- nach einer Informationskampagne 80% der Beschäftigten mit dem neuen Programm vertraut sein sollen,
- mindestens 6% der Beschäftigten einverstanden sind, die angebotenen Tickets zu nutzen und Schnupperfahrer zu werden,
- mindestens 90% von ihnen tatsächlich mit dem Bus zur Arbeit pendeln,
- mindestens 50% von ihnen auch nach der einjährigen Probezeit weiterhin den Bus nehmen,
- der CO₂-Ausstoß um 20 Tonnen pro Jahr verringert wird.

In der Kampagne wurden alle Ergebnisse der im Evaluierungsplan aufgestellten Kriterien gemessen. Alle Ziele wurden erreicht; nur die angestrebte Verringerung des CO₂-Ausstoßes wurde knapp verfehlt (ein Rückgang um „nur“ 18 Tonnen).

Wir hoffen, dieses Kapitel hat Sie davon überzeugt, MaxSumo auszuprobieren. Auch das im nächsten Kapitel beschriebene Instrument MaxEva dürfte sich als hilfreich erweisen. Wir hoffen, dass die Verwendung von MaxSumo und MaxEva zur Entstehung einer großen Datenbank mit gut dokumentierten MM-Projekten führen wird, so dass alle in MM-Projekten Aktive leicht erkennen können, welche Maßnahmen vielversprechend unter welchen Umständen wie gut funktionieren.



MaxEva: Aufbau von Know-how

MaxEva: Eine internetbasierte Datenbank für MM-Projekte

MaxEva ist eine interaktive Web-Datenbank für Evaluierungsdaten aus MM-Projekten. Sie wurde für Daten entwickelt, die bei der Anwendung von MaxSumo (siehe voriges Kapitel) für MM-Projektevaluierungen generiert werden. Zur Speicherung dieser Daten bietet MaxEva einfache Dialogboxen und Tabellen an, in die die Ergebnisse eingetragen werden können. Dabei werden Sie entlang der Evaluierung von MM-Maßnahmen geleitet. MaxEva und MaxSumo werden von der EPOMM mit dem Ziel unterstützt, einen allgemein anerkannten Standard zu erreichen und Daten für eine europäische Datenbank über die Wirkungen von MM-Projekte zu erhalten.

Was ist MaxEva?

MaxEva ist eine interaktive Datenbank, mit der Ergebnisse von MM-Projekten verglichen werden können. Ihr Hauptzweck besteht darin, Nutzerinnen und Nutzern von MaxSumo die Möglichkeit zu geben, bei der Durchführung oder nach Abschluss eines MM-Projekts die erzielten Ergebnisse in der Datenbank zu speichern.

MaxEva stellt außerdem eine Auswertung der Ergebnisse Ihres Projekts bereit, die Sie mit den Ergebnissen von Projekten in anderen europäischen Ländern vergleichen können, bei denen das gleiche Evaluierungsverfahren verwendet wurde.

Mit der Zeit sollen mit Hilfe von MaxEva Daten über eine große Zahl von realisierten MM-Maßnahmen gesammelt werden. Dadurch wird MaxEva zu einer interaktiven Datenbank, die zuverlässige Informationen über wirksame MM-Maßnahmen kontextbezogen bereitstellt.

MaxEva kann zur Evaluierung einzelner Maßnahmen oder gesamter Mobilitätspläne und -programme eingesetzt werden, einschließlich solcher Maßnahmen wie:

- individuelle Mobilitätsberatung,
- Projekte wie Test-Ticket oder Schnupperfahrkarten,
- Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Carpooling-Programme,
- „Bus-mit-Füßen“ und Fahrradgemeinschaften für den Schulweg.

Die Struktur von MaxEva folgt der Struktur von MaxSumo (siehe voriges Kapitel). Die Datenbankfelder von MaxEva entsprechen den verschiedenen Haupt- und Unterebenen von MaxSumo. Bei einer sukzessiven Eingabe der Daten kann MaxEva Sie bei Monitoring und Evaluieren gemäß MaxSumo unterstützen. Dies hilft Ihnen bei Planung, Monitoring und Evaluierung neuer MM-Projekte. Eine Eingabe von Evaluierungsdaten nach der Durchführung eines Projektes ist ebenso möglich.

Der Output der Datenbank besteht aus Ergebnissen entsprechend der Evaluierungsebenen von MaxSumo. MaxEva ermöglicht des Weiteren die Berechnung von CO₂-Emissionen, u.a. anhand von hinterlegten Werten für den Energie- und Treibstoffverbrauch verschiedener Verkehrsmittel. Um Vergleiche mit anderen Projekten zu erleichtern können die Auswirkungen und Ergebnisse (z.B. der jährliche Rückgang der CO₂-Emission) nach von Ihnen ausgewählten Maßnahmentypen aufgelistet werden.



Warum sollten Sie MaxEva nutzen?

- MaxEva ermöglicht eine systematische und standardisierte Erfassung Ihrer Evaluierungsdaten.
- Sie erfahren, welche Parameter zu messen sind.
- MaxEva unterstützt Sie bei Ihrer Evaluation mit MaxSumo.
- MaxEva ermöglicht eine einfache und schnelle Auswertung der Projektergebnisse.
- MaxEva berechnet die Auswirkungen Ihres Projekts auf die Umwelt.
- MaxEva lässt sich als Benchmarking-Tool zum Vergleich mit ähnlichen Projekten und ihren Ergebnisse einsetzen.
- Sie können feststellen, welche Ergebnisse Sie beim Einsatz bestimmter MM-Maßnahmen erwarten können.
- MaxEva hilft Ihnen bei der Ermittlung von KPI-Kennziffern (Key Performance Indicators). Ebenso kann MaxEva helfen, Risiken und Schwachstellen ihres Projektes zu erkennen. Diese Informationen, können Sie dann bei der Setzung von Prioritäten für ihre nächsten Investitionen im Mobilitätsmanagement unterstützen.

Wer kann MaxEva nutzen?

Für alle, die MaxSumo verwenden (siehe voriges Kapitel).

Zusammenfassung

MaxEva hilft Ihnen dabei:

- Daten zu sammeln und Ihr MM-Projekt zu evaluieren,
- die Umweltauswirkungen Ihres Projekts zu berechnen,
- aus den Ergebnissen zu lernen,
- eigene Ergebnisse mit ähnlichen Projekten und den Zielsetzungen zu Beginn des Prozesses zu vergleichen.

Die zukünftige europäische Datenbank für MM-Projekte

In Abhängigkeit von der Nutzungsfrequenz wird sich MaxEva hoffentlich bald mit vielen Projektdaten füllen. Je mehr Projekte verfügbar sind, desto nützlicher wird MaxEva als Vergleichsinstrument.

In der Zukunft wird es beispielsweise möglich sein:

- die Ergebnisse verschiedener Mobilitätspläne von Firmen in unterschiedlichen Ländern oder mit unterschiedlicher Unternehmensgröße miteinander zu vergleichen,
- mit größerer Genauigkeit zu bestimmen, welche Faktoren zum Erfolg eines Projekts beitragen (oder nicht),
- präzise Angaben über die für verschiedene MM-Maßnahmen zu erwartenden Erfolgsrate zu erhalten,
- relativ genaue Werte für die pro investierten Euro zu erwartenden Verringerungen von Schadstoffemissionen, Verkehrsstaus oder die Höhe des Modal Shifts zu ermitteln – und somit zu sehen, wie Geldmittel im Mobilitätsmanagement am besten eingesetzt werden können
- und, was sich schon aus dem letzten Punkt ergibt, zu demonstrieren, dass Mobilitätsmanagement in vielen Fällen wesentlich kosteneffizienter ist als Investitionen in andere Verkehrsmaßnahmen.

Alle MAX-Instrumente haben das Ziel, eine Verhaltensänderung herbeizuführen oder zu unterstützen. Im nächsten Kapitel beschreiben wir ein Modell, das diese Veränderungen erklärt, MaxSem. Dadurch können Sie den Prozess der Verhaltensänderung besser verstehen und so ihre Zielgruppe entsprechend unterteilen.



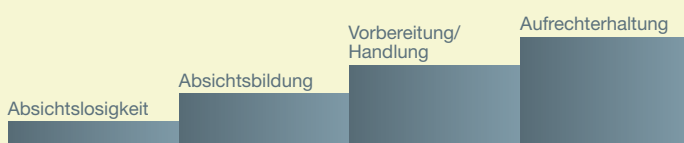
MaxSem: ein neues Modell der Verhaltensänderung

Mobilitätsmanagement zielt auf eine freiwillige Änderung der Verkehrsgewohnheiten. Um hierbei wirksam vorgehen zu können, ist es hilfreich, den Prozess der Verhaltensänderung besser zu verstehen. Das MAX-Projekt hat ein neues psychologisches Modell „MaxSem“ entwickelt das die theoretischen Grundlagen des Prozesses der Verhaltensänderung beschreibt. Diagnostische Fragen messen die Bereitschaft zu Veränderungen und ordnen die Befragten einer von vier Stufen der Verhaltensänderungen zu. Unterschiede bei Gewohnheiten, in Einstellungen und Zielen hinsichtlich einer Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens spiegeln die einzelnen Stufen wieder. Diese Informationen helfen bei der Auswahl und Gestaltung geeigneter und wirksamer MM-Maßnahmen für die jeweilige Zielgruppe.

Was ist MaxSem?

MaxSem (**Max SE**lf-**Regulation Model**) ist ein neues theoretisches Standardmodell für Verhaltensänderungen. Entwickelt und validiert wurde es mit Hilfe eine Befragung von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer in sieben europäischen Ländern. MaxSem basiert auf den wichtigsten „statischen“ psychologischen Modellen der Verhaltensänderung, die u.a. Konstrukte wie die persönliche und Normen oder Zielrealisierbarkeit umfassen. Diese werden verknüpft mit der zeitlichen Dimension des Prozesses der Verhaltensänderung, die sich in vier „Stufen“ der Verhaltensänderung widerspiegeln:

Mobilitätsmanagements kann alle Stufen ansprechen und sollte darauf zielen, die jeweilige Zielgruppe auf eine „höhere“ Stufe zu bewegen bzw. einen Rückfall auf die „niedrigere“ Stufe zu verhindern. Es können entweder alle Stufen angesprochen werden, oder die Stufen ausgewählt werden, die in der jeweiligen Umgebung augenblicklich am wichtigsten sind. MaxSem hilft Ihnen dabei herauszufinden, in welcher Situation sich ihre Zielgruppe befindet. Dies erleichtert die Entscheidung für das weitere Vorgehen.



Stufe 1: Stadium der Absichtslosigkeit

Auf dieser Stufe denken gewohnheitsmäßige AutofahrerInnen nicht darüber nach, ihre Autonutzung zukünftig einzuschränken. Das Ziel einer Maßnahme könnte sein, diese Zielgruppe dazu zu bringen, über eine mögliche Verhaltensänderung nach zudenken.

Stufe 2: Stadium der Absichtsbildung

Auf dieser Stufe wird eine Reduzierung der Autonutzung erwogen und ein entsprechendes persönliches Ziel oder ein Vorsatz entwickelt. Personen in dieser Stufe haben aber noch nicht festgelegt, wie und wann sie diese Absicht in die Tat umsetzen. Ziel von Maßnahmen könnte sein, dieser Zielgruppe attraktive Optionen für eine Verhaltensänderung anzubieten.

Stufe 3: Stadium der Vorbereitung / Handlung

Auf dieser Stufe besteht bereits eine konkrete Verhaltensstrategie zur Einschränkung der Autonutzung (z.B. anstatt mit dem Auto mit dem Rad zur Arbeit fahren). Das neue Mobilitätsverhalten kann bereits gelegentlich ausprobiert worden sein. Das Ziel einer Maßnahme ist, dass diese Zielgruppe nun tatsächlich Alternativen ausprobiert und ihr neues Verhalten festigt.

Stage 4: Stadium der Aufrechterhaltung

Auf dieser Stufe hat sich das Mobilitätsverhalten geändert und ist nach und nach zu einer Gewohnheit. Geworden. Das Ziel von Maßnahmen ist es hier, das neue Verhalten zu belohnen und einem Rückfall in alte Gewohnheiten vorzubeugen.



Die vorigen Kapitel haben Ihnen einen Überblick über die wichtigsten MAX-Instrumente gegeben. Aber das Projekt ist weitaus mehr als eine Sammlung von Tools. Sehen Sie auf den nächsten Seiten, welche weiteren Informationen Ihnen MAX erschließen kann.



Weitere Informationen über MAX und EPOMM

Forschungsprozess und Forschungsergebnisse

Ein großes Konsortium, das viele Kulturen umfasst

MAX war ein groß angelegtes Forschungsprojekt: Die MAX-Partner kamen aus 16 europäischen Ländern darunter auch aus vier neuen EU-Staaten (Polen, Litauen, Slowenien und Estland). Zu den Partnern gehörten u.a. Universitäten, Beratungsbüros und Städte. Das weite Spektrum der verschiedenen Kulturen war von großer Bedeutung, um vielfältige Erfahrungen und Standpunkte mit einzubeziehen in der Frage, wie Mobilitätsmanagement Maßnahmen in unterschiedlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden kann. Dazu kam die Beteiligung einer großen Zahl von Expertinnen und Experten bei Tests, direkten Gesprächen und Workshops. Auf diese Weise konnten Erfahrungen aus vielen europäischen Ländern sowie aus Nordamerika berücksichtigt werden.

Die Untersuchungsphasen

(siehe Grafik auf nächster Seite)

MAX setzte sich aus vier Bausteinen zusammen, in denen an vier Themenbereichen (den sogenannten Arbeitspaketen) gearbeitet wurde: Kampagnen, Evaluierung & Modellbildung, Qualitätsmanagement & Integration von MM in die räumliche Planung. Diese Arbeitsgruppen arbeiteten gemeinsam und parallel. Dabei durchliefen sie jeweils drei Untersuchungsphasen:

In der Vorbereitungsphase wurde der Ist-Zustand auf allen Gebieten untersucht. Dazu wurden über 300 Fallstudien und Projekte analysiert. Diese Ergebnisse stellten die Grundlage dar für die Identifizierung der Forschungslücken und die Erarbeitung des Forschungsplans. Parallel dazu wurde eine gemeinsame Definition für Mobilitätsmanagement und MM-Maßnahmen aufgestellt, um sich eine gemeinsame Basis für die Arbeit zu verschaffen.

In der **Hauptphase** wurden vertiefte Recherchen und Analysen gemäß Forschungsplan durchgeführt. Alle Arbeitsgruppen gründeten Untergruppen, die sich mit speziellen Themen befassten. So gab es etwa in der Arbeitsgruppe zu Kampagnen eine Untergruppe „campaigning the campaign“, in der untersucht wurde, wie Kampagnen am besten an die Entscheidungsträger „verkauft“ werden kön-

nen. Das Management koordinierte die Arbeit der verschiedenen Gruppen, um die Einhaltung der Forschungsziele und Erarbeitung integrierter Ergebnisse zu gewährleisten. Die Forschung diente als Basis für die Entwicklung der MAX-Instrumente. Diese wurden in konkreten Fallbeispielen erprobt (so genannte Demonstrationen). Die Zwischenergebnisse dieser Phase wurden in den Tätigkeitsberichten der Arbeitsgruppen und den Demonstrations-Ergebnissen festgehalten, oft nur als Anhang zu den Forschungsberichten. **Sie sind eine wertvolle Quelle für weitergehende Informationen über die Untersuchungen, auf deren Grundlage die MAX-Instrumente und -Leitfäden entwickelt wurden.**

In der **Abschlussphase** wurden alle Ergebnisse zusammengetragen. Erstellt wurde jeweils ein Abschlussbericht für jedes der Arbeitspakete sowie zwei Abschlussberichte über das gesamte Projekt – einer zur Veröffentlichung und einer für die Kommission.

Die Hauptprodukte – für die Anwenderinnen und Anwender von größtem Nutzen – sind die in dieser Broschüre beschriebenen Instrumente sowie die Trainingsmaterialien auf der Website.

Alle diese Berichte sind im Downloadbereich der Website verfügbar.



Internet

Die MAX-Website www.max-success.eu wurde sollte Informationen über das Projekt zur Verfügung stellen und wurde unter anderem zur Veröffentlichung der Zwischenberichte eingerichtet. Die MAX-Instrumente und die meisten anderen Projektergebnisse sind nun auf der führenden europäischen MM-Website www.epomm.org zu finden. Die Website ist aktiv und wird regelmäßig aktualisiert. Darüber hinaus sind manche Bereiche in vielen verschiedenen europäischen Sprachen verfügbar. Wenn Ihr Land Mitglied der EPOMM ist, können Sie nach spezifischen Informationen fragen oder Übersetzungen, Fortbildungen und Workshops anfordern.

Die Website enthält:

- Zugang zu allen MAX-Berichten,
- Online-Tools wie die von MAX entwickelten Instrumente MaxExplorer und MaxEva,
- Zugang zu allen Leitfäden,
- Zugang zu allen Fallstudien,
- Zugang zu allen Trainingsmaterialien.

Trainingsmaterialien

Unter den MAX-Partnern waren 11 Universitäten. Jede von ihnen hat mindestens einen Kurs entwickelt. Jedes Arbeitspaket hat zudem eine oder mehrere PowerPoint-Präsentationen und einen Modelltrainingskurs entwickelt. Alle diese Materialien sind verfügbar auf der Website www.epomm.org.



Fallstudien

Die EPOMM begann mit der Sammlung von Fallstudien im Jahr 2000. Seit 2006 arbeitet sie mit ELTIS (European Local Transport Information Service) zusammen. Seitdem wurden alle Fallstudien in das leicht lesbare ELTIS-Format gebracht. Gegenwärtig (September 2009) sind rund 430 Fallstudien allein im Bereich Mobilitätsmanagement verfügbar.

Im Verlauf der Untersuchungen hat MAX eine Vielzahl von Fällen und Beispielen analysiert und mehrere Probedemonstrationen der MAX-Tools durchgeführt. All dies wird im handlichen ELTIS-Format zugänglich gemacht. Entsprechende Verweise werden in den MAX-Instrumenten und auf den EPOMMM-Websites angebracht. Von den Fallstudien im ELTIS-Format wird es auch möglich sein, die Autoren direkt anzusprechen, um mehr und vertiefte Informationen zu erhalten.

Der "Code of Practice" zu Qualität im Mobilitätsmanagement

Der CEN-Workshop MOBIMA wurde mit Hilfe von MAX initiiert, um ein normatives Dokument zu schaffen, eine so genannte CEN-Workshop-Übereinkunft (CEN Workshop Agreement; CWA) mit dem Titel „Code of Practice zur Implementierung von Qualitätsmaßnahmen im Mobilitätsmanagement kleinerer und mittlerer Städte“ („Code of Practice for Implementing Quality in Mobility Management in Smaller and Medium Sized Cities“). CEN ist das Europäische Komitee für Normung (Comité Européen de Normalisation), das gemeinsame europäische Normen für die 30 Mitgliedsländer erstellt. Dieser Code of Practice ist ein Schritt in die Richtung eines europäischen Standards. Er ist erhältlich auf der Website www.epomm.org und bald auch auf der Website des CEN www.cen.eu.



Fortfahren mit MM

Wenn Ihnen der Inhalt dieser Broschüre gefallen hat, möchten Sie vielleicht mehr im MM-Bereich tun. Natürlich gibt es die Website www.epomm.org. Aber es gibt noch mehr Möglichkeiten:

| | |
|----------------------|---|
| Workshops | Organisieren Sie Workshops oder Fortbildungen. Die EPOMMM hilft Ihnen dabei. |
| EPOMM-Membership | Um bessere Unterstützung auf Landesebene zu erhalten, ist eine Mitgliedschaft Ihres Landes in der EPOMM vorteilhaft. Wenn es bereits Mitglied ist, können Sie Kontakt mit dem nationalen Netzwerk aufnehmen, dass die EPOMM auf Landesebene aufzubauen hilft. Für mehr Informationen nehmen Sie bitte Kontakt auf über die Adresse info@epomm.org . |
| EPOMM-Mitgliedschaft | Networking ist die Grundlage der EPOMM: Sie hilft beim Aufbau von Netzwerken auf Landesebene, organisiert Workshops für diese Netzwerke sowie die jährlich stattfindenden Tagungen ECOMM (European Conference for Mobility Management) und EMMNET (European Mobility Management Network Meeting). |
| Networking | Sie können die EPOMM E-Updates abonnieren, einen monatlichen Newsletter der jeweils ein bestimmtes Thema aus dem MM Bereich detailliert behandelt und noch dazu Neuigkeiten über die MAX-Instrumente bereit stellt. |
| allinx | Allinx ist eine besondere Networking Seite, die speziell für Fachleute geschaffen wurde, die im Bereich des Mobilitätsmanagements arbeiten. Wir laden sie ein auch ein Mitglied von Allinx zu werden um: mit Kollegen in Kontakt zu treten, Dateien und Ressourcen auszutauschen und an Arbeitskreisen und Diskussionen teilzunehmen. Treten sie bei www.allinx.eu |

Kontakt

Karl-Heinz Posch,
MAX-Koordinator, EPOMM-Koordinator
E-mail: posch@fgm.at, Tel.: +43 316 810 451-26

EPOMM-Sekretariat c/o Eurocities,
Square de Meeus 1, 1000 Brussels, Belgium
E-mail: info@epomm.org

Links



www.max-success.eu – MAX-Website



www.eltis.org – European Local Transport Information Service



www.epomm.org – European Platform on Mobility Management



www.allinx.eu – European Community for Mobility Management

MAX Partner

| | |
|--|---|
| Forschungsgesellschaft Mobilität, Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (Projektleitung) – Österreich | Mobiel 21 – Belgien |
| ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH – Deutschland | Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – USA |
| Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spanien | FIT Consulting – Italien |
| Lyle Bailie International Limited – Nordirland | synergo – Schweiz |
| Timo Finke Consult Aachen – Deutschland | Traject – Belgien |
| Austrian Standards Institute – Österreich | Trivector – Schweden |

MAX Universitätspartner

| | |
|--|---|
| University of Piraeus Research Centre – Griechenland | University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Slovenien |
| Cracow University of Technology – Polen | Aristotle University of Thessaloniki – Griechenland |
| University of Lyon – CNRS-LET – Frankreich | Edinburgh Napier University – Schottland |
| University of Central Lancashire – England | Vilnius Gediminas Technical University – Litauen |
| University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Deutschland | Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Deutschland |

MAX Demonstratoren

| | |
|--|---------------------------------|
| Almada Municipal Energy Agency, AGENEAL – Portugal | Almada Municipality – Portugal |
| Lazio Transport Company COTRAL – Italien | Kortrijk Municipality – Belgien |
| Tallinn Municipality – Estland | Stadt München – Deutschland |

Imprint Concept and design: FGM-AMOR, Schönaugasse 8a, 8010 Graz, AUSTRIA, www.fgm.at | Photos: FGM, www.sxc.hu (Andrew Bissky), Harry Schiffer, www.hetnieuwerijden.nl, City of Kortrijk, www.sihcity.ch | Published by FGM-AMOR on behalf of the MAX-consortium, October 2009 FGM-AMOR Austrian Mobility Research



Neither the European Commission, nor any person acting on behalf of the Commission, is responsible for the use which might be made of the information contained in this publication. The views expressed in this publication have not been adopted or in any way approved by the Commission and should not be relied upon as a statement of the Commission's views.