

# Agenda-Büro



## *Arbeitsmaterialie 31:*

### *Verkehr und Mobilität in der Lokalen Agenda 21*

*- Ein Leitfaden mit Aktionsbeispielen*



**Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg**

Postfach 210 752 - 76157 Karlsruhe - Telefon: 0721/983-1406 - Fax: 0721/983-1414

E-Mail: [agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de](mailto:agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de) - Internet: <http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de>

## Impressum

Stand: Dezember 2003

**Herausgeber** Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg

**Verantwortlich:** Gerd Oelsner, Agenda-Büro  
Ute Rothengass, Redaktion

Tel.: 0721/983-1406  
Fax: 0721/983-1414  
75157 Karlsruhe, Postfach 210752  
E-Mail: [agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de](mailto:agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de)  
<http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de>

**Bearbeitung:** Ellen Frings, Maik Heistermann  
Melanie Meier, Lothar Hitzler

IFEU - Institut für Energie- und  
Umweltforschung Heidelberg  
Wilckensstraße 3  
69120 Heidelberg

Tel.: 06221/4767-0  
Fax: 06221/4767-19  
E-Mail: [ifeu@ifeu.de](mailto:ifeu@ifeu.de)  
<http://www.ifeu.de>

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Zustimmung des Herausgebers unter Quellenangabe und Überlassung von Belegexemplaren gestattet.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b><u>GRUNDLAGEN</u></b>	<b>5</b>
1.1	VERKEHR UND NACHHALTIGKEIT	5
1.2	DER LEITFADEN	5
1.3	WER SIND DIE AKTEURE?	6
1.4	WO KÖNNEN SIE ANSETZEN?	8
1.4.1	VERKEHRSDIENSTLEISTUNGEN	8
1.4.2	MOBILITÄTSBERATUNG UND -INFORMATION	11
1.4.3	MOBILITÄTSERZIEHUNG	14
1.4.4	VERKEHRSPANUNG	18
1.4.5	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	20
1.5	PROJEKTE FÜR SPEZIELLE ZIELGRUPPEN	22
1.5.1	NEUBÜRGERINNEN UND -BÜRGER	22
1.5.2	TOURISTINNEN UND TOURISTEN	23
1.5.3	KINDER UND JUGENDLICHE	24
1.5.4	BETRIEBE	25
1.6	AKTIVITÄTEN UND PROJEKTE IM ÜBERBLICK	29
<b>2</b>	<b><u>PROJEKTE ERFOLGREICH ORGANISIEREN</u></b>	<b>35</b>
<b>3</b>	<b><u>DIE FALLBEISPIELE</u></b>	<b>39</b>
3.1	VERKEHRSDIENSTLEISTUNGEN	41
3.1.1	CAR-SHARING FÜR TOURISTEN IN FREIBURG UND SÜDBADEN	41
3.1.2	BOLLERWAGEN LIEFERSERVICE IN BAD BOLL	44
3.2	MOBILITÄTSBERATUNG UND -INFORMATION	47
3.2.1	MOBILITÄTSZENTRALE: „KA-MOBIL“	47
3.2.2	UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT IM ENZKREIS	49
3.2.3	BÜRGERSTADTPLAN MANNHEIM	52
3.3	MOBILITÄTSERZIEHUNG	54
3.3.1	„KINDER LERNEN LAUFEN“ - TUTTLINGEN	54
3.3.2	SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER GESTALTEN UMWELTFREUNDLICHE UND SICHERE SCHULWEGE IN STOCKACH	56
3.3.3	CLEVER UNTERWEGS IN HEIDELBERG	58

<b>3.4 VERKEHRSPLANUNG.....</b>	<b>62</b>
3.4.1 BÜRGERGUTACHTEN ZUR STRAßENGESTALTUNG IN BAD DÜRRHEIM.....	62
3.4.2 STUTTGART ZU FUß – EIN FUßGÄNGERFREUNDLICHES HAUPTWEGENETZ FÜR DIE INNENSTADT.....	65
<b>3.5 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND MARKETING.....</b>	<b>67</b>
3.5.1 FILDERSTADT FÄHRT RAD.....	67
3.5.2 RAD-BETRIEBSGRUPPEN IN FRIEDRICHSHAFEN.....	71
<b><u>4 SERVICE.....</u></b>	<b><u>75</u></b>
4.1 ANSPRECHPARTNER.....	75
4.2 MATERIALIEN UND LITERATUR.....	78
4.3 INTERNETADRESSEN.....	82

# 1 Grundlagen

## 1.1 Verkehr und Nachhaltigkeit

Die Gesellschaft wird immer mobiler: Die Urlaubsorte liegen in fernen Ländern und auch im Alltag werden immer weitere Wegstrecken zum Arbeitsplatz, zu Geschäften und Freizeiteinrichtungen in Kauf genommen. Mobilität gilt als Lebensqualität.

Doch der Verkehrsbereich zeigt, wie vielschichtig der Begriff der Lebensqualität ist: Während Mobilität einerseits für Freiheit, Beweglichkeit und Aufgeschlossenheit steht, führen die Mobilitätsansprüche andererseits zu vielen Belastungen im Alltag: Die Folgen des Verkehrs sind zunehmende Emissionen, Lärm, Flächenversiegelung sowie Sicherheitsgefahren.

Vor allem in den Städten stößt der Pkw-Verkehr an seine Grenzen. Gleichzeitig steigt der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland immer weiter. Während im Jahr 1991 auf 1.000 Einwohner immerhin schon 460 Pkw kamen, waren es im Jahr 2000 bereits 521. Laut Umweltbundesamt weist Deutschland einen der höchsten Motorisierungsgrade in der Welt auf. Zwar konnten die absoluten Emissionen von Rußpartikeln, Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid und Stickoxiden durch verbesserte Technologien im Vergleich zu 1990 signifikant gesenkt werden, doch führte das erhöhte Verkehrsaufkommen zu gesteigertem Kraftstoffverbrauch und einem weiteren Anstieg der Kohlendioxid-Emissionen. Trotz avisierter Minderungsziele stieg der Kohlendioxid-Ausstoß in Deutschland zwischen dem Jahr 1999 gegenüber 2000 um weitere 15 Prozent. Den Hauptteil am steigenden Verkehrsaufkommen trägt zwar der Güterverkehr, aber auch der motorisierte Individualverkehr nimmt weiter zu. Verkehr ist eine der wichtigsten Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung am Standort Deutschland.

## 1.2 Der Leitfaden

Verkehr betrifft viele Lebensbereiche – den täglichen Weg zur Arbeit, die Wege zum Einkaufen, zur Schule, zu den Freizeitaktivitäten. Konzepte zur Verkehrsvermeidung und –minderung müssen daher die verschiedenen Anforderungen und Bedürfnisse in den unterschiedlichen Lebens- und Alltagssituationen in den Blick nehmen.

Hier setzt auch der vorliegende Leitfaden an. Für verschiedene Aktionsfelder und Zielgruppen werden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, Anleitungen und zahlreiche weiterführende Infoquellen geboten. Im zweiten Teil des Leitfadens finden Sie zwölf vorbildliche Beispiele aus Städten und Gemeinden Baden-Württembergs – ihre Unterschiedlichkeit wird Ihnen einen Einblick in die Bandbreite der Möglichkeiten geben, die Ihnen zur Verbesserung der Bedingungen für umweltverträgliche Mobilität zur Verfügung stehen. Die Projekte setzen dabei auf allen Ebenen des Alltagslebens an. Ob für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in den Urlaub - für viele Mobilitätszwecke werden Alternativen und Projekte aufgezeigt. Im Anhang finden Sie außerdem Adressen und Ansprechpartner sowie weitere Hintergrundinfos zu einzelnen Aspekten einer nachhaltigen Mobilität.

Dieser Leitfaden möchte den Akteuren vor Ort eine konkrete Handlungshilfe zur Stärkung des Umweltverbundes an die Hand geben. Er richtet sich nicht nur an die Arbeitskreise der Lokalen Agenda 21, sondern auch an all jene, die im Bereich lokaler und regionaler Mobilität einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten wollen – von Bürgerinitiativen über Stadtverwaltungen bis hin zu ÖPNV-Betreibern und Verkehrsverbänden, aber auch Schulen, Betriebe oder gar Privatleute.

### 1.3 Wer sind die Akteure?

Die Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen oder Institutionen vor Ort haben in ihren Funktionen sehr verschiedene, sich ergänzende Spielräume und Möglichkeiten, um sich für eine umweltverträgliche Mobilität einzusetzen. So beeinflussen die Kommunalverwaltungen das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger über die Verkehrsplanung mit, während die Verkehrsunternehmen Anreize für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs geben können. Die Bürgerinnen und Bürger dagegen können Hinweise geben, welche Angebote für die Nutzer attraktiv sind, und in ihrem privaten Umfeld Überzeugungsarbeit leisten. Jeder Akteur kann damit einen Beitrag zur Lokalen Agenda 21 leisten:

#### Kommune

- Die Lokale Agenda 21 in die Verwaltungsarbeit integrieren: Ein Verkehrskonzept, das gemeinsam mit den wichtigsten Akteuren in der Gemeinde aufgestellt wurde, kann als Baustein einer Lokalen Agenda 21, dem Handlungsprogramm für die Zukunft der Kommune, dienen. Aber auch die aktive Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei konkreten Änderungen in Stadtteilen über die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsformen hinaus gehört zu dem *state of the art*. Eine breite Bürgerbeteiligung sollte für alle Kommunen eine Selbstverständlichkeit sein, die den Auftrag der Agenda 21 von Rio ernst nehmen.
- Die Kommune als Initiator von Projekten und Aktivitäten: Ob sie in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen eine Mobilitätszentrale initiieren, mit der Wirtschaft Konzepte zur Minderung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs entwerfen oder eine Kooperation für die verbesserte Abstimmung zwischen Fahrzeiten und Arbeitsbeginn zwischen Betrieben und öffentli-

chen Verkehrsunternehmen anstoßen: Den kommunalen Planungs- und Umweltämtern kommt vor allem wegen ihrer vielfältigen Kontakte in alle Bereiche des öffentlichen Lebens eine wichtige Rolle bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten in der Lokalen Agenda 21 zu.

- Informationsarbeit: Durch Informationsbroschüren, Veranstaltungen, Pressearbeit oder Mobilitätszentralen können Betriebe das Wissen über umweltverträgliche Alternativen zum Auto verbessern – je zielgruppenspezifischer, umso besser. Ein interessanter Ansatz ist das Einsteigerpaket beim Umzug: Jede/r Neuzugezogene erhält die aktuellen Buspläne sowie Tarifinformationen oder sogar ein kostenloses Monatsticket für Bus und Bahn (s. Kapitel 1.5.1).

#### Verkehrsunternehmen

Lokale Verkehrsbetriebe sind zentrale Akteure für ein ökologisches Mobilitätsmanagement und wichtige Partner in der Lokalen Agenda 21.

Ein wichtiges Handlungsfeld der Verkehrsbetriebe ist die Öffentlichkeitsarbeit: Werbung für ihre Dienstleistungen ist gleichzeitig auch Werbung für umweltverträgliches Verkehrsverhalten. Mindestens ebenso wichtig ist es, kundenfreundliche Information über Preise und Angebote bereitzustellen. Viele Verkehrsunternehmen sind auch Träger von Mobilitätszentralen. Hier können sich Kunden umfassend beraten lassen, wie sie ihre Mobilitätswünsche möglichst umweltverträglich erfüllen können. Viele Verkehrsunternehmen haben bereits erkannt, dass solche und andere ökologische Dienstleistungen ein kundenorientiertes und ökologisches Image fördern: Die Organisation von Car-Sharing oder von Fahrgemeinschaften, aber auch der Verleih von Fahrrädern unter dem Slogan „Call a bike“ wird in immer mehr Städten auch von Verkehrsbetrieben angeboten.



### **Pilotprojekt des Bundesumweltministeriums (BMU)**

#### **Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb**

Ziel dieses Projektes ist es, Verbesserungsmöglichkeiten der Luft- und Lärmemissionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu untersuchen. Der projektbegleitende Newsletter „Natürlich mobil“ stellt vorbildliche Verkehrsunternehmen vor und informiert über die neuesten Entwicklungen im ÖPNV. Nähere Informationen finden Sie unter [www.bmu.de](http://www.bmu.de), Stichwort: Verkehr.

### **Betriebe**

Der Berufsverkehr ist ein wichtiger Grund für Staus am Morgen und am Abend, und auch der wachsende Güterverkehr wird ursächlich durch die Betriebe ausgelöst: Unternehmen sind daher wichtige Akteure, um Verkehrsbelastungen in der Region zu reduzieren.

Seit vielen Jahren liegen Konzepte für ein betriebliches Mobilitätsmanagement vor. Die Handlungsmöglichkeiten sind vielfältig und reichen vom Jobticket über Fahrradförderung bis hin zu betrieblichen Mobilitätszentralen. Fahrerschulungen für spritsparendes Fahren reduzieren die Kosten des Fuhrparks, verbesserte Routenplanung verringert nicht nur den Schadstoffausstoß, sondern auch die Logistikkosten. Auch die „City-Logistik“ bietet interessante Möglichkeiten, um das Güterverkehrsaufkommen in Innenstädten zu reduzieren: Hier bündelt ein neutrales Transportunternehmen Güter mehrerer Sammelgutspeditionen und liefert sie in der Innenstadt aus. In Kassel konnte man so die Fahrleistung um 60 und den Fahrzeugeneinsatz um 80 Prozent verringern.

Betriebe, die sich mit betrieblichem Mobilitätsmanagement befassen, können auf zahlreiche Erfahrungen, Tools und Leitfäden zurückgreifen (s. Kapitel 1.5.4). Dass die Initiative für Aktivitäten in den Betrieben auch von Agenda-Arbeitskreisen ausgehen kann, zeigen die Rad-

gehen kann, zeigen die Rad-Betriebsgruppen in Friedrichshafen (s. Kapitel 3.5.2).

### **Institutionen der Kinder- und Jugendarbeit**

Mobilitätserziehung kann nicht früh genug ansetzen. Deshalb sind auch Schulen, Kindergärten und andere Einrichtungen für Kinder und Jugendliche wichtige Partner für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Der Phantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt: In kaum einem Bereich gibt es solch eine Vielfalt an Projekten und Initiativen zum umweltverträglichen Mobilitätsverhalten wie hier (s. Kapitel 3.3).

### **Vereine, Kirchen und andere Organisationen des öffentlichen Lebens**

Als wichtige Träger des öffentlichen Lebens sind Vereine oder die Kirche Ansprechpartner, um für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten zu motivieren. Ob auf Festen, Veranstaltungen oder über Publikationen: Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, sich für umweltverträglichen Verkehr einzusetzen. Außerdem können sie sich als Partner an Modellprojekten zu ökologischem Mobilitätsverhalten beteiligen oder mit ihren Mitgliedern Ideen entwickeln, wie gemeinsame Aktivitäten umweltverträglich durchgeführt werden können. Damit geben sie wichtige Impulse für das Alltagsleben.

### **Lokale Agenda-Gruppen**

Auch für Verkehrs- und Mobilitäts-Arbeitskreise, im Zuge der Lokalen Agenda, bietet sich eine Vielfalt von Themen und Projekten an. Im nächsten Kapitel werden verschiedene Beispiele ausgeführt. Neben konkreten Projekten kann es aber auch wichtiges Betätigungsfeld der Agenda-Gruppen sein, sich an kommunalen Verkehrsplanungen zu beteiligen – denn immer mehr Verwaltungen sind bestrebt, die Bürgerinnen und Bürger in ihre Planungen einzubeziehen.

## 1.4 Wo können Sie ansetzen?

### 1.4.1 Verkehrsdienstleistungen

In diesem Kapitel werden Ihnen Verkehrsdienstleistungen vorgestellt, die eine ökologische Alternative zur Nutzung von privaten Autos bieten. Dazu gehören im Einzelnen:

- Car-Sharing
- Fahrradverleih und –bringdienste
- Besondere Verkehrsdienstleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs

### Car-Sharing

#### Was ist Car-Sharing?

Car-Sharing beruht auf der Idee, dass viele Autos nicht genügend ausgelastet werden. Damit sind nicht nur hohe Kosten für den Unterhalt verbunden, sondern auch ein erheblicher Material- und Flächenverbrauch. Beim Car-Sharing teilen sich daher mehrere Personen einen Pkw. In der Regel übernimmt ein Verein oder ein Betrieb die Organisation und vermietet die Pkw gegen einen Mitgliedsbeitrag. Anschaffungskosten, Wertverlust, Versicherung und Reparaturen werden so geteilt.

#### So funktioniert's

Nach Abschluss des Car-Sharing-Vertrags und Zahlung einer Kautions können die Autos genutzt werden. Das Auto ist per Telefon, Voicebox oder Internet zu buchen. In der Regel sind die Anbieter bestrebt, dass die Stellplätze möglichst nahe bei den Wohnorten der Kunden liegen. Meist sind die Autos auch kurzfristig zu haben. Für die Nutzung wird ein Zeit- und Kilometerarif erhoben, der am Ende des Monats vom Car-Sharing-Unternehmen mit Hilfe einer Einzugsermächtigung abgebucht wird.

Bei längeren Touren, etwa bei Urlaubsfahrten, wird Car-Sharing zu teuer. Viele

Car-Sharing-Unternehmen haben für diesen Fall Vereinbarungen mit Autovermietern getroffen, damit ihre Kunden hier besonders günstige Konditionen bekommen.

#### Car-Sharing selbst organisieren?

Die meisten Car-Sharing-Organisationen sind aus privaten Initiativen zum Autoteilen hervorgegangen. Sollten Sie sich im Rahmen Ihrer Lokalen-Agenda-Aktivitäten überlegen, selbst ein Car-Sharing ins Leben zu rufen, können Sie auf die Erfahrungen dieser Organisationen zurückgreifen. Nehmen Sie dazu Kontakt mit einem regionalen Anbieter auf. Informationen bietet Ihnen auch der Bundesverband Car-Sharing: Hier erhalten Sie gegen einen geringen Unkostenbeitrag ein persönliches Beratungsgespräch.



#### Bundesverband Car-Sharing

Informationen rund um das Car-Sharing, Unterstützung bei der Neugründung einer Organisation oder auch Hinweise auf Car-Sharing Unternehmen in Ihrer Nähe erhalten Sie auf der Homepage des Bundesverbandes Car-Sharing:

[www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)

Car-Sharing lohnt sich vor allem in Ballungsgebieten, während die Nachfrage in ländlichen Regionen eher gering ist. Damit wird es nicht nur schwieriger, gut erreichbare Stellplätze zu garantieren, sondern auch die Arbeit zu finanzieren. Als Faustgröße gilt: Soll das Unternehmen den Lebensunterhalt seiner Mitarbeiter decken, brauchen Sie mindestens zehn bis 20 Kfz, die ausreichend ausgelastet sind. Trotzdem bietet Car-Sharing bei ausreichender Finanzierung auch in ländlichen Gebieten Chancen, wenn Sie eine finanzielle Unterstützung durch die Kommune erreichen können.

Sollte Car-Sharing nicht realisierbar sein, bieten sich als Alternative Fahrgemeinschaften für den Weg zur Arbeit oder private Initiativen zum Autoteilen etwa für



den Einkauf in der Stadt oder für den Transport des Nachwuchses an. ADAC bietet dazu Musterverträge.

#### *Car-Sharing lohnt sich...*

- ... im Vergleich zum eigenen Pkw: Die Nutzung der Car-Sharing-PKW erfolgt meist bewusster und eher auf den Bedarf abgestimmt als mit dem eigenen Auto. Der Pkw kann mit Fahrrad oder Bus und Bahn kombiniert werden und für den Umzug können Sie Transporter, für Familienausflüge Kombis oder für die Stadt einen Mini ausleihen. Autos von Einzelpersonen stehen meist 23 Stunden am Tag ungenutzt auf Parkplätzen und verursachen dabei Kosten. Wenigfahrer sparen mit dem Car-Sharing Fixkosten bis zu 300 Euro ein.
- ... im Vergleich zu Fahrgemeinschaften: Hier besticht eindeutig die höhere zeitliche Flexibilität. Allerdings lohnt sich Car-Sharing nicht für Pendler, da das Auto dann zu lange ungenutzt bleibt.
- ... im Vergleich zur Autovermietung: Bei Kurzstrecken und zeitlich befristeter Nutzung ist Car-Sharing wesentlich kostengünstiger, und die Nutzer sind nicht an Öffnungszeiten gebunden.

#### *Ideen rund ums Car-Sharing*

- Car-Sharing für Touristen: Dieses Angebot gibt es unter anderem in Freiburg. Das Projekt ist ausführlich in Kapitel 3.1.1 beschrieben.
- Smartmove Car-Sharing: Bei Kauf eines Smart wird ein Gutschein zur Nutzung des Car-Sharing innerhalb eines Jahres angeboten. Der Kunde bezahlt nur die nutzungsbedingten Kosten, keine Mitgliedsbeiträge oder Kautions. Damit soll dem Nutzer des platzsparenden Smart auch ermöglicht werden, größere Lasten oder mehrere Personen zu transportieren.

- Combicar / Park & Ride: Der Berufspendler fährt morgens zu einem Park & Ride Parkplatz und nutzt dann den öffentlichen Personennahverkehr für den weiteren Weg. Während seiner Arbeitszeit wird der Pkw von einem Car-Sharing-Unternehmen genutzt. Am Feierabend, wie auch am Wochenende, steht der Wagen dem Pendler wieder zur Verfügung. Für die Nutzung bezahlt er einen Pauschalbetrag und Kilometergeld. Wartung und Pflege übernehmen meist die Car-Sharing-Betreiber.
- Cash-Car: Die Nutzer schließen einen Full-Service-Leasingvertrag für ein Auto ab und erhalten die Möglichkeit, ihre monatlichen Kosten zu reduzieren, indem sie das Fahrzeug zu frei wählbaren Zeiten für Car-Sharing zur Verfügung stellen. Durch dieses Konzept sollen z.B. zeitliche Engpässe beim Car-Sharing verringert werden.

#### **Fahrradverleih und -bringdienste**

Auch der klassische Fahrradverleih ist eine ökologische Verkehrsdienstleistung. Einen besonderen Service bieten einige Schweizer Städte: Hier werden Fahrräder nach Hinterlegung des Ausweises und einer Kautions an wichtigen Punkten der Stadt umsonst ausgeliehen. Die Projekte werden über Sponsoren finanziert und bieten Beschäftigungsmöglichkeiten für Asylbewerber.

Auch die Deutsche Bahn verleiht in verschiedenen Städten Fahrräder direkt an den Bahnhöfen – allerdings kostenpflichtig. Neu ist ein Angebot in den Städten Berlin, München und Frankfurt: Hier können Fahrräder per Handy bestellt werden. Der Nutzer erhält einen Code, um das Fahrrad zu öffnen. Die Fahrräder können an jeder größeren Kreuzung zurückgegeben werden.

Verkehrsdienstleistungen der besonderen Art sind Bringdienste mit Fahrrad-Rikschas, mit denen Einkäufe nach Hause

gebracht werden – zum Teil auch mit telefonischen Bestelldiensten gekoppelt. In Kapitel 3.1.2 wird ausführlich das Beispiel des Bollerwagens in Bad Boll vorgestellt.

Nach einem ähnlichen Prinzip arbeiten auch Fahrradkuriere: Ob sie Fahrten für Betriebe durchführen oder eine Pizza bringen: Service per Rad kommt in Innenstädten meist schneller voran als ein Auto.

### Besondere Verkehrsdienstleistungen des ÖPNV

Verkehrsunternehmen sind zentrale Schnittstellen, um eine gelungene Verbindung zwischen Bus und Bahn sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu sichern.

- Die Anfahrt per Rad zu Bus- und DB-Bahnhöfen wird für viele Nutzer attraktiver, wenn die Abstellplätze für die Räder Sicherheit vor Wetter und Diebstahl bieten – etwa durch abschließbare Fahrradboxen oder überdachte AnschlieÙbügel. Auch mit Fahrradstationen (s. Kasten) können Sie gleichermaßen Fahrradverkehr und Bus und Bahn fördern.

	<b>Fahrradstationen</b>
<p>In vielen Städten wurden an zentralen Punkten, unter anderem an Bahnhöfen, Fahrradstationen eingeführt. Bewachung, Vermietung und Service werden hier sieben Tagen die Woche zu verbindlichen Öffnungszeiten sichergestellt. Alle Stationen übernahmen ein einheitliches Gestaltungskonzept inklusive eines Preissystems.</p> <p>Kommunen, die eine Radstation einrichten möchten, können mit der ADFC-Entwicklungsagentur einen Vertrag abschließen und das Gestaltungskonzept übernehmen. Nähere Informationen: <a href="http://www.adfc.de">www.adfc.de</a></p>	

- Um Bus und Bahn auf einem Weg mit dem Rad verbinden zu können, sollten die Fahrräder möglichst zu jeder Zeit kostenlos mitgenommen werden können. Werben Sie mit diesem Angebot, damit es bekannt wird!
- Mobilitätszentralen sollten das Fahrrad in die Beratung einbeziehen. Hier können Hemmschwellen für die Fahrradnutzung individuell abgebaut werden (s. Kapitel 3.2.1 „Ka-mobil“).

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs kann außerdem durch bedarfs- und zielgruppengerechte Dienstleistungen gefördert werden: Beispiele sind

- Kombitickets von Eintritts- und Fahrkarte bei Großveranstaltungen, aber auch in Absprache mit lokalen Betreibern von Discos, Theater, Kinos etc.
- Einsatz von Sonderbussen bzw. Züge zu Veranstaltungsbeginn und –ende bei Großveranstaltungen.
- Discobusse – nicht nur als Transportmittel zum nächsten Club, sondern auch als Partyraum.
- Bereitstellung von Gepäckbussen in den Einkaufsstraßen, damit der ÖPNV auch für den Weg zum Einkauf genutzt wird.
- Rufbussysteme für ländliche Gebiete – gekoppelt mit lokalen Kleinguttransporten. Dieses Konzept wird unter anderem in den grenznahen Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht in der Nähe von Aachen erprobt.
- Abstimmung mit regionalen Wandervereinen: In dem brandenburgischen Projekt „Wander-Bahnhöfe“ wurden verschieden lange Wanderstrecken ausgetüftelt und mit dem Bus und Bahn am Start- und Zielort abgestimmt.

## 1.4.2 Mobilitätsberatung und -information

Mobilitätsberatung ist ein wichtiger Ansatz, um die Akzeptanz und die Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsträger zu fördern. Ob es sich um einen umfassenden Beratungsservice im Sinne einer Mobilitätszentrale handelt, oder um einzelne Informationsangebote, wie einen Stadtplan mit Angaben zu Buslinien, Taktzeiten und ökologischen Freizeitangeboten – jede zielgruppenspezifische Vermittlung von Informationen trägt dazu bei, dass es ein wenig einfacher wird, sich ökologisch zu verhalten (s. Kapitel 3.3.).

### Mobilitätszentrale

#### Was sind Mobilitätszentralen?

Mobilitätszentralen bieten Informationen rund um das Thema umweltverträgliche Mobilität, beraten ihre Kunden individuell und bieten selber Mobilitätsdienstleistungen an. Hier können Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel Fahrkarten kaufen und reservieren, aber auch Verkehrsdienstleistungen, wie Car-Sharing-Autos oder einen Zustellservice, bestellen. Viele Mobilitätszentralen bieten außerdem Beratung von Betrieben, Behörden oder Haushalten an, erstellen Mobilitätspläne und übernehmen Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit.

Meistens liegen die Mobilitätszentralen in zentraler Lage und sind gut zu Fuß zu erreichen. Es gibt aber auch solche Modelle, die nur über Telefon oder Internet erreichbar sind. Auch temporäre Einrichtungen, z.B. bei Stadtfesten sind denkbar. Im ländlichen Raum können, ähnlich wie Büchereibusse, außerdem mobile Beratungsstellen eingesetzt werden.

Nach einer Studie für das Bundesverkehrsministerium aus dem Jahr 1998 ging die Initiative für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale bei 33 Prozent aller Fälle vom Verkehrsverbund, in 25 Prozent

jeweils von den Verkehrsunternehmen und von der Kommune aus. In der Regel sind meist Kommunen und Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs Träger der Mobilitätszentralen.

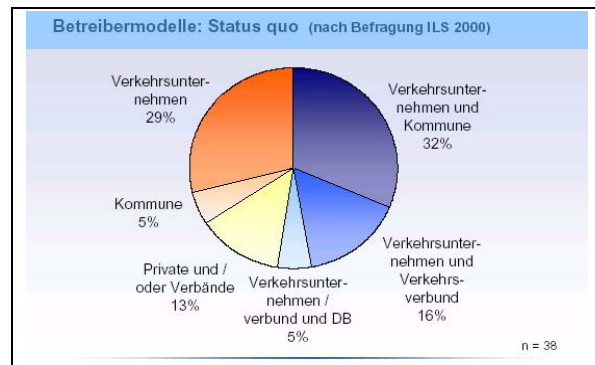


Abbildung 1: Betreibermodelle von Mobilitätszentralen. Quelle: G. Müller, ILS NRW (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen)

#### Was bieten Mobilitätszentralen an?

- **Information:** Eine Kernaufgabe ist es, kundenfreundliche und zielgruppen-gerechte Informationen über umweltverträglichere Verkehrsmittel zu geben. Dazu zählen vor allem Fahrplan- und Tarifauskünfte, spezielle Pläne und Karten für Güterverkehr, Rad, Bus und Bahn, Informationen zu „Park & Ride“ oder „Bike & Ride“, zum Angebot an Verkehrsdienstleistungen, zu Freizeit- und Besorgungsmöglichkeiten sowie zur Verkehrslage.
- **Verkauf und Reservierung:** Neben Fahrkarten bieten Mobilitätszentralen auch Tickets für Veranstaltungen, Stadtrundfahrten, Hotel- und Zimmervermittlung an. Dieser Service soll unter anderem Interesse für die Mobilitätsberatung wecken.
- **Beratung:** Das Beratungsangebot sollte den Vergleich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln bezogen auf Reisezeit, Kosten und Umweltauswirkungen umfassen und auf die einzelnen Zielgruppen zugeschnitten sein.

- Öffentlichkeitsarbeit und Bildung: Hier liegt ein wichtiges Aufgabenfeld für Mobilitätszentralen. Einige Mobilitätszentralen bieten beispielsweise Konzepte und Aktionen zur Mobilitätsziehung in Schulen an oder organisieren zielgruppenorientierte Kampagnen für umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Eine weitere mögliche Dienstleistung einer Mobilitätszentrale ist die Entwicklung von Konzepten für Betriebe, Verwaltungen, Schulen oder die Beratung bei Großveranstaltungen.



#### **Förderkreis für Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement (MzM)**

Der Förderkreis MzM versteht sich als Forum, das durch neue Formen der Mobilitätsberatung die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern will. Ziel des MzM ist der Erfahrungsaustausch und Know-How-Transfer über die Einrichtung und des Betriebes von Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement zwischen Mitgliedern und Interessierten. Der nicht eingetragene Verein organisiert etwa viermal im Jahr Arbeitstreffen, zusätzlich findet einmal jährlich eine Vollversammlung mit einem halbtägigen Fachseminar statt.

Nähere Informationen: [www.mzm-online.de](http://www.mzm-online.de)

#### *Erfolgsfaktoren*

- Tragfähige Kooperationen: Durch kompetente Partner wird nicht nur mehr Fachwissen eingebunden, sondern auch die Öffentlichkeit besser informiert. Wichtige Partner sind kommunale und regionale Verwaltungen, öffentliche Verkehrsunternehmen und -verbände, private Verkehrsanbieter und Verbände. Aber auch Umweltschutzorganisationen, Car-Sharing-Anbieter, Touristeninformationen, Reisebüros, Fahrradgeschäfte, Autovermietungen, Flughäfen oder Einzelhändler können Angebote schaffen und ihr Know-how einbringen.
- Finanzierung: Über die allgemeinen Beratungsleistungen können sich die Mobilitätszentralen nicht finanzieren. Eine öffentliche Förderung ist in Baden-Württemberg, anders als etwa in Nordrhein-Westfalen oder Hessen, nicht vorgesehen, denn im Förderkatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sind Mobilitätszentralen nicht explizit aufgeführt. In der Regel finanzieren sich Mobilitätszentralen damit aus verschiedenen Quellen: Verkehrsunternehmen, Kommunen oder andere Träger sind wichtige Finanziers. Darüber hinaus sind die meisten Mobilitätszentralen bemüht, zusätzliche, mehrwertfähige Dienstleistungen anzubieten. Ein Beispiel sind Konzepte für betriebliches Mobilitätsmanagement. Eine weitere Möglichkeit der Finanzierung sind Forschungsprojekte. Mit der Frage, wie sich Mobilitätszentralen finanzieren, befasste sich ein Seminar im Dezember 2002 bei der Akademie Franckenwarte in Würzburg. Nähere Informationen finden Sie unter [www.mzm-online.de](http://www.mzm-online.de).
- Qualifiziertes Personal: Aufgeschlossene, hilfsbereite und gut informierte Mitarbeiter sind eine wichtige Voraussetzung, damit eine Mobilitätszentrale rege genutzt wird. Verschiedene Weiterbildungsinstitute bieten Kurse für Mobilitätsberater an. Behandelt werden Themen wie Verkehrsangebote, Verkehrsverhalten, Verkehrspolitik, Mobilitätsmanagement, Kommunikation, Präsentation und Marketing, Gesprächsführung, Konfliktmanagement, elektronische Informationssysteme sowie Projektorganisation. Anbieter in Österreich ist die Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM)/Graz, in Deutschland die Wuppertaler Stadtwerke in Kooperation mit der FGM sowie das Privatinstitut für Umweltberatung und -bildung in Kiel, in der Schweiz die Bildungsstelle WWF Bern.

- Die Qualität des Beratungsangebots: Der Erfolg der Mobilitätszentrale hängt wesentlich davon ab, wie gut die Beratung ist. Notwendig sind dazu aktuelle und umfassende Informationen – möglichst so aktuell, dass auch Betriebsstörungen im Busverkehr gleich vermittelt werden. Tür-zu-Tür-Auskünfte mit Zeitangaben zu Strecken, die zu Fuß zurückgelegt werden können, sind ein vorzeigbares Beispiel für kundenorientierte Beratungsangebote.
- Kundenfreundlichkeit: Ihre Kundenfreundlichkeit können Mobilitätszentralen auf vielen Ebenen unter Beweis stellen: Über Öffnungszeiten, die sich an den Geschäftszeiten der umliegenden Geschäfte orientieren – also auch den Samstag umfassen. Oder durch eine Telefonauskunft auch außerhalb der Geschäftszeiten. Trennen Sie in den Geschäftsräumen persönliche und telefonische Beratung und geben Sie den Kunden während der Beratung Bildschirmansicht. Eine Sitzcke zum Lesen und Informieren schafft eine freundliche Atmosphäre.
- Kundenähe durch Kundenbefragungen: Kundenbefragungen können Defizite und spezielle Kundenwünsche aufzeigen. Fordern Sie die Kunden auch auf, aktiv Ideen und Beschwerden zu äußern.
- Professionelle Öffentlichkeitsarbeit: Die Öffentlichkeitsarbeit sollte drei übergeordnete Zielgruppen in den Blick nehmen: derzeitige Nutzer, potenzielle Nutzer und potenzielle Partner. Richten Sie sich an den Interessen der jeweiligen Zielgruppe aus. So sollte man bei Freizeitnutzern die Spaßkomponente in den Vordergrund stellen, bei Pendlern dagegen eher auf bequeme und schnelle Verbindungen abheben. Für Geschäftsreisende müssen die Angebote vor allem effizient sein. Wichtig ist auch: Nicht mit Moral und verstaubtem Um-

weltimage, sondern mit Witz und Zeitgeist nach außen treten.

### *Mobilitätszentralen*

Ein Projekt im Rahmen der Lokalen Agenda 21 könnte es sein, eine Mobilitätszentrale anzuregen. Nehmen Sie dazu Kontakt mit dem lokalen Verkehrsunternehmen oder der Kommune auf – am besten über den Agenda-Beauftragten. Stellen Sie Beispiele aus Nachbarstädten vor, zeigen Sie, welche Leistungen sie anbieten und wie sie sich finanzieren. Skizzieren Sie den Bedarf in ihrer Kommune und überlegen Sie, wer als Projektpartner in Frage kommt (s. Kapitel „Ka-mobil“ unter 3.2.1).

### **Einzelne Beratungsleistungen**

Natürlich braucht es keine Mobilitätszentrale, um Mobilitätsberatung durchzuführen. Denkbar sind im Rahmen der lokalen Agenda 21 auch einzelne Aktionen zur Beratung und Information der Bürgerinnen und Bürger. Beispiele sind

- zielgruppenspezifische Stadtpläne für Fußgänger, Radfahrer oder Touristen (s. Kapitel 3.2.3) mit Hinweisen auf ökologische Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Freizeitangebote.
- Internetbasierte Informationssysteme über ökologische Freizeitangebote mit Informationen über die Anfahrt mit Bus, Bahn oder sonstigen ökologischen Verkehrsmitteln.
- Internetbasierter Service zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften für Berufspendler.
- Individuelle Beratung von Familien (s. Kapitel 3.2.2) über einen längeren Zeitraum. Vor allem bei Familien, die sich noch nicht mit umweltfreundlicher Mobilität beschäftigt hatten, können so Verhaltensänderungen eintreten.

### 1.4.3 Mobilitätserziehung

In vielen Städten und Gemeinden ist Verkehrserziehung schon lange nicht mehr nur auf Sicherheit und sozialen Umgang im Straßenverkehr ausgerichtet, sondern auch auf die ökologische Mitgestaltung der Verkehrssituation. Mobilitätserziehung bereitet die Kinder auf eine verantwortungsvolle Wahl des Verkehrsmittels und ein überlegtes Verkehrsverhalten vor. Projekte zur Mobilitätserziehung in Schulen und Kindergärten zeigen den Kindern Alternativen zum Auto auf, üben den Umgang mit Fahrrad, Bussen und Bahnen, umfassen Verkehrsbeobachtungen und Stadtteilerkundungen. Besonders wichtig ist dabei das Vorbild der Eltern. Wie sollen Kinder lernen, sicher eine Straße zu überqueren oder selbständig Busse und U-Bahnen zu benutzen, wenn sie an das bequeme und allzeit verfügbare Elterntaxi gewöhnt sind und auch die Eltern die sprichwörtliche Fahrt zum Zigarettenautomaten per Auto zurücklegen?

Mobilitätserziehung beginnt im Kindergarten und reicht mindestens bis zur Fahrschule: Genauso, wie bei den Kindern das sichere Radfahren und der souveräne Umgang mit Bussen und Bahnen trainiert wird, muss der Autofahrer das Stoppen am Grünen Pfeil oder Zebrastreifen, den "Radfahrer-Blick" über die Schulter sowie die Bedeutung von Tempo-Limits einüben.

Zentrale Akteure für die Motivierung von Kindern und Jugendlichen zu umweltverträglichem Mobilitätsverhalten sind Kindergärten und Schulen. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Aktionen entwickelt und umgesetzt, wie die Beispiele unter Kapitel 3.3 zeigen. Im Folgenden einige Ideen:

### Das können Sie tun...

... in Kindergärten und Grundschulen

- Untersuchen Sie das Umfeld: Fahren Sie zusammen mit den Kindern nach unübersichtlichen, gefährlichen Punkten im Straßenverkehr. Listen Sie sie in einem Kummerbuch auf und legen Sie sie mit den Unterschriften der Eltern und dem Namen der Kinder dem Bürgermeister vor.
- Messen Sie mit den Kindern und in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos. Lenken Sie die Aufmerksamkeit darauf, ob die Fahrer und Beifahrer auch ihre Gurte angelegt haben – das schärft den Blick der Kinder.
- Visualisieren Sie das Mobilitätsverhalten von Kindern und Eltern - etwa, indem Sie auf einen Stadtplan unterschiedliche farbige Punkte für die einzelnen Personen und genutzten Verkehrsmittel aufkleben. Dabei sollte nur das Gesamtergebnis zählen – es wird dann zum gemeinsamen Ehrgeiz, dass die Punkte für Fahrräder und Fußgänger dominieren.




#### **Umweltfreundlich zum Kindergarten**

Umfangreiche Beispielsammlungen finden Sie in der Broschüre des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (1999) „Umweltfreundlich zum Kindergarten“. Die Broschüre ist kostenlos erhältlich bei:

Evangelischer Gemeindedienst für Württemberg, Postfach 10 13 52, 70012 Stuttgart  
Tel.: 0711/2068252, Fax: 0711/21499800.

- Fotografieren Sie den Verkehr aus Kinder und Elternperspektive, denn Kinder nehmen den Verkehr aus einer Höhe von ca. einem Meter anders wahr als Erwachsene. So können beispielsweise Fahrzeuge an einem Zebrastreifen nicht erkannt werden, wenn einige Meter vor dem Übergang ein Auto parkt.
- Basteln und bemalen Sie gemeinsam mit den Kindern Figuren aus stabilem Sperrholz in Kindergröße und stellen Sie sie an den Gefahrenstellen auf.
- Um die Orientierung der Kinder zu schulen, können Sie anregen, dass ein Ortsplan mit Holzklötzchen, Farbe oder Filzstiften gebastelt wird. Ein vergrößerter Ortsplan kann dabei helfen. Lassen Sie die Kinder ihr Zuhause, den Kindergarten oder den Weg zum Kindergarten wieder finden. Oder organisieren Sie eine Dorfralley, Dabei ist ein Ortsplan, unterstützt mit Photographien von markanten Punkten, hilfreich.
- Malen Sie mit den Kindern auf, wie viele Bäume nötig sind, um das Kohlendioxid durch die täglichen Fahrten zum Kindergarten oder zur Schule pro Jahr wieder aufzufangen. Im Kasten nebenan finden Sie die wichtigsten Faustzahlen.
- Regen Sie Malwettbewerbe zum Thema Umweltschutz und Verkehr an. Gewinnen Sie die Unterstützung der Kommune und sorgen Sie für breite Aufmerksamkeit auch in der Presse. Die Kinder sind sicherlich stolz darauf, wenn ihre Bilder im Rathaus oder in der Sparkasse ausgestellt sind.
- Unterstützen Sie die Kinder dabei, als „Reporter“ Passanten auf Verkehrsprobleme anzusprechen. Dabei können Kinder und Passanten gleichermaßen lernen: Die Passanten erfahren mehr darüber, wie Kinder die negativen Seiten des Straßenverkehrs wahrnehmen, während die Kinder realisieren, dass auch Erwachsene Probleme des Verkehrs erkennen.
- Interessante Effekte kann es auch haben, wenn Erzieher und Erzieherinnen die Kinder in mehreren kleinen Gruppen zu Hause abholen. Dabei können Weggemeinschaften entstehen und Kontakte intensiviert werden. Viele Kindern und ihren Eltern wissen meist kaum, dass ein anderes Kind aus der Gruppe nur ein paar Häuser weiter wohnt, und so können Sie zeigen, dass der gemeinsame Weg zum Kindergarten mit einer Begleitperson viel weniger aufwändig und viel angenehmer sein kann als die vielen „Elterntaxis“, die ihre Kinder einzeln zum Kindergarten fahren.
- Lenken Sie dabei den Blick auf Pflanzen, Gärten, Gebäude und lassen Sie die Kinder dazu Geschichten erzählen. Regen Sie die Phantasie an, damit der Blick geschult und der Weg zum Abenteuer wird. Damit entwickeln die Kinder Spaß am Zufuß-Gehen.

	<b>So viel Bäume für die Fahrt zum Kindergarten ...</b>
<p>Ein Baum bindet im Jahr etwa 150 kg Kohlendioxid, und ein Auto stößt etwa 3,2 kg CO<sub>2</sub> pro Liter verbrauchtem Sprit aus.</p> <p>Annahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Einzelkind wird an 200 Tagen im Jahr per Auto zum Kindergarten gebracht.</li> <li>• Die Entfernung von zu Hause bis zum Kindergärten beträgt 5 km.</li> <li>• Das Auto verbraucht 10 Liter Sprit auf 100 km bzw. 0,1 Liter pro km</li> </ul> <p>So rechnen Sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus:</p> <p>200 Tage x 2 (Fahrten pro Tag) x 5 (km pro Strecke) x 0,1 (Liter/km) x 3,2 (kg CO<sub>2</sub>/ Liter Sprit) = 640 kg CO<sub>2</sub></p> <p>Damit sind also insgesamt 4,26 ausgewachsene, durchschnittlich große Bäume nötig, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch die Anfahrt des Kindes zum Kindergarten auszugleichen.</p>	

- In der Grundschule sollte ein erster Kontakt mit Bus und Bahn hergestellt werden. Ausflüge, Betriebsbesichtigungen, Erlebnisfahrten und Spiele bieten einen Einstieg. Eine spielerische Beschäftigung mit Liniennetz und Fahrplänen ermöglicht es den Kindern, selbständig ohne die Transporthilfe von Erwachsenen mobil zu sein.
- In einige Regionen und Städten bieten die Regionalbahnen der Deutschen Bahn auch an, bei Besichtigungen der Bahnhöfe und Fahrplankunde zur Seite zu stehen. Fragen Sie nach, ob das auch für Ihren Bahnhof gilt!

	<b>UBA-Forschungsvorhaben Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule</b>
<p>Im Forschungsvorhaben Nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule des Umweltbundesamtes, durchgeführt von IFEU Heidelberg, werden die Aktivitäten zur Mobilitätserziehung systematisch aufgearbeitet. Hier wird ein Mobilitätsberatungskonzept entwickelt und an zehn Schulen beispielhaft umgesetzt. Nähere Infos: IFEU- Institut für Energie- und Umweltforschung, Wilckensstr. 3, 69120 Heidelberg, Tel.: 06221/476727.  <a href="http://www.ifeu.de/energie/seiten/e_mobilitaet.htm">www.ifeu.de/energie/seiten/e_mobilitaet.htm</a>          Ende 2004 soll der Abschlussbericht sowie ein Leitfaden für Schulen vorliegen.</p>	

### ... in weiterführenden Schulen

Auch für ältere Schüler gibt es zahlreiche Ideen, um ökologisches Mobilitätsverhalten zu fördern.

- Geben Sie ein griffiges Motto aus, wie „Mobil mit Stil“ oder, „Schritt für Schritt - auch ich mach mit“.
- Starten Sie ein fächerübergreifendes Unterrichtsprojekt „Schüler untersuchen ihre (Rad-)Wege zur Schule“. Lassen Sie dazu die am meisten be-

nutzten Wege der Schüler in einen Stadtplan eintragen und die wichtigsten Gefahrenpunkte verzeichnen. Gibt es andere Wege? Welche sind erlaubt, welche dürfen von Fahrradfahrern nicht genutzt werden? Welche Umwege sind warum nötig? Mit einer gemeinsamen Erkundungstour und Fotosafari können Gefahrenpunkte aus der Sicht der Radfahrer fotografiert und erlebt werden. Ergebnis können neben der Analyse auch konkrete Lösungsvorschläge für Problemzonen in der Stadt sein. Leiten Sie die Schülerinnen und Schüler an, ihre Verbesserungsvorschläge grafisch und textlich darzustellen.

- Ergänzend können Sie die Luft- und Lärmbelastung an den wichtigsten Straßen der Stadt messen.
- Bereiten Sie gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern einen öffentlichen Termin vor, um die Ergebnisse den politischen Gremien und der Verwaltung vorzustellen. Oder bereiten Sie eine Demonstration vor, mit der Sie einen autofreien Tag fordern.
- Veranstalten Sie eine Fahrradbörse mit gebrauchten Modellen. Ein Teil des Erlöses kann an die Schule zurückgehen und für weitere Aktionen zum Thema Verkehr genutzt werden.
- In einer schuleigenen Fahrradwerkstatt können Mädchen und Jungen, nach Möglichkeit in getrennten Gruppen, die Technik des Fahrrades kennen lernen und Reparaturen üben.
- Fördern Sie die kritische Auseinandersetzung mit dem Auto, etwa durch die Untersuchung von Autowerbung. Lassen Sie die Kinder prüfen, mit welchen Mitteln die Autobranche wirbt und welche impliziten Aussagen in der Werbung enthalten sind. Setzen Sie diesen Aussagen Daten über den Flächenverbrauch, die Luftverschmutzung in Innenstädten sowie über den Ausstoß von Kohlendioxid gegenüber.



- Im Rahmen von Aktionswochen bietet es sich an, dass Eltern und Lehrer versuchen, für ein Woche ohne Auto auszukommen und dabei die Vor- bzw. Nachteile der Automobilität ermitteln.
- Veranstalten Sie Elternabende zum Thema Verkehr und stellen Sie die Ergebnisse aus Analysen und Lösungsansätzen der Schülerinnen und Schüler vor. Diskutieren Sie mit den Eltern auch wie man ein ökologisches Mobilitätsverhalten fördern kann. Die Einbindung der Eltern ist ein Muss – denn oft ist der Alltag so eingerichtet, dass das Auto absolut notwendig ist. Hier gilt es, neue Ideen und Veränderungsmöglichkeiten mit den Eltern zu entwickeln.
- An vielen Stellen kann das Thema Verkehr und Umwelt auch in den Unterricht eingebunden werden. So können im Mathematikunterricht die Verkehrsemissionen erfasst und berechnet werden. In Erdkunde dagegen können die Unterschiede im Lebensstandard oder unterschiedliche Probleme des Verkehrs vor verschiedenen Ausgangssituationen in den armen und reichen Ländern am Beispiel des Verkehrs aufgezeigt werden. In Politik könnte man kommunale Entscheidungsprozesse am Beispiel der örtlichen Verkehrspolitik aufzeigen.

Weitere Beispiele für Projekte und Aktivitäten bietet Ihnen Kapitel 1.6 sowie die Webseite des Heidelberger Projektes „Clever Unterwegs“ auf der Homepage: [www.cleverunterwegs.de](http://www.cleverunterwegs.de)

Vorschläge zur Einbindung von Kindern und Jugendlichen in die Lokale Agenda 21 finden Sie außerdem in Kapitel 1.5.3.

#### 1.4.4 Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung entscheidet mit darüber, ob ökologisch vorteilhafte Verkehrsmittel eine Chance in Ihrer Stadt oder Gemeinde haben. Denn die Bürgerinnen und Bürger werden vor allem dann Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen, wenn ihnen ein Platz neben Autofahrern und Bussen eingeräumt wird.

*Welche Maßnahmen fördern umweltverträgliche Verkehrsmittel?*

- Eine gute Grundlage, das Fahrrad zu benutzen, ist ein dichtes und geschlossenes Radverkehrsnetz. Das Land fördert Radwegeprojekte an wichtigen innerörtlichen Straßen und an verkehrlichen Konfliktpunkten ebenso wie Maßnahmen zur Verbesserung der Netzverbindungen abseits wichtiger Straßen. Einige Kommunen bieten auch Streckenkarten an, die das Radwegenetz abbilden.
- Auch Fußgänger brauchen breite und ansprechende Wege und ein gutes Wegenetz. Stark befahrene Straßen oder bebaute Mittelstreifen mindern die Bereitschaft, Wege auch zu Fuß zurückzulegen. Außerdem sind schlecht einsehbare und unbeleuchtete Nischen, ungünstige Kreuzungen sowie einsame Unterführungen neuralgische Punkte, die davon abhalten, längere Strecken zu Fuß zu gehen. Der nahe Draht zu den Bürgerinnen und Bürger, etwa über Befragungen, hilft dabei, solche Hemmnisse zu reduzieren.
- Die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in Wohn- und Erschließungsbereichen auf 30 km/h verbessert die Sicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger.
- Auch abgeflachte Bordsteine, übersichtliche Kreuzungen oder Abbiegespuren sowie Ampelschaltungen, die Radfahrer bevorzugen, verbessern die Straßensituation für Fahrradfahrer. Für Fahrradfahrer werden viele Wegstrecken attraktiver, wenn zentrale Einbahnstraßen auch für die Gegenrichtung geöffnet werden. Eine gute Markierung der Radwege sowie Fahrradstraßen zeigen, dass Radfahrer als Partner im Verkehr ernst genommen werden.
- Abstellanlagen und Fahrradstationen sind weitere wichtige Ansatzpunkte, um den Radverkehr in der Stadt oder Gemeinde zu fördern.
- Bike & Ride: Eine Förderung von Fahrradfahrern und des öffentlichen Nahverkehrs wird durch die Einrichtung von Bike & Ride Plätzen erreicht. An Bahnhöfen und Haltestellen werden überdachte, gesicherte Fahrradabstellanlagen, wie z. B. Fahrradboxen, gegen geringe Gebühr angeboten.
- Radfahrer brauchen keine Garage für ihr Gefährt, aber sichere Abstellplätze. Gemeinden können die Anlage von Fahrradstellplätzen beim Bau oder bei wesentlichen Änderungen von Gebäuden per Satzung vorschreiben.
- Einige Städte und Gemeinden – u.a. Berlin, Bielefeld, Dormagen, Dortmund, Itzehoe, Köln, Nürnberg, Siegen, Solingen - haben auch Fahrradbeauftragte eingestellt. Ihre Aufgabe ist es, die Situation für Fahrradfahrer zu verbessern, Anregungen aufzunehmen und die Belange der Fahrradfahrer in der Verwaltung zu vertreten.
- Bei autofreien Sonntagen, in denen eine Bundes- oder Landesstraße für einen Sonntag für den Autoverkehr gesperrt wird, nutzen oft zahllose Besucher die Gelegenheit, das sonst von Autos vereinnahmte Terrain zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Inline-Skates zu nutzen. Autofreie Sonntage machen aber nur dann Sinn, wenn die Bürgerinnen und Bürger nicht mit dem

Auto anfahren. Hier ist die Kooperation mit öffentlichen Verkehrsunternehmen sinnvoll.



### **Infos zum jährlichen europäischen autofreien Tag**

Unter dem Stichwort „Autofreier Tag“ stellte das Klimabündnis Österreich zahlreiche Projektbeschreibungen und Materialien zur Umsetzung des autofreien Tages auf seiner Website zur Verfügung: [www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at)

Beispiele aus anderen Städten schulten die Ehrenamtlichen und sorgten dafür, dass man auf einer gemeinsamen fachlichen Basis diskutieren konnte. Einen Schwerpunkt der Arbeit bildeten Empfehlungen zu Bauplanungen, aber auch Ideen zu "sozialen Lösungen und weichen Maßnahmen", die bei verändertem Verhalten ansetzten. Diese auf Bewusstseinsveränderung, Umdenken, Eigeninitiative und Freiwilligkeit beruhenden Ansätze wurden vertieft durch Überlegungen zu einer neuen "Verkehrskultur".

### *Wo können Sie ansetzen?*

Lokale Agenda-Arbeitsgruppen, die mit den kommunalen Verkehrsplanern zusammenarbeiten, können aus praktischer Erfahrung und durch Bürgerbefragungen zahlreiche Impulse zur Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs geben. Ein Beispiel ist das Projekt „Stuttgart ... zu Fuß“ der Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr der Lokalen Agenda 21. Die Arbeitsgruppe entwickelte unter anderem das Handlungskonzept „Ein fußgängerfreundliches Hauptwegenetz für die Innenstadt“, um Impulse für die kommunale Verkehrsplanung zu geben (s. Kapitel 3.4.2, dort ist auch ein Beispiel zur Straßengestaltung in Bad Dürkheim). Allerdings sollten Sie bereits in einer frühen Phase der Projektkonzeption für eine gute Abstimmung mit der Verwaltung sorgen, damit Ihre Vorschläge auch gute Chancen haben, umgesetzt zu werden.

Eine weitere Möglichkeit ist die Initiierung eines lokalen Verkehrsforums. Im ersten Drittel der neunziger Jahre richtete die Stadt Heidelberg ein solches Forum ein, um den Bürgerinnen und Bürgern ein größeres Mitspracherecht bei der Verkehrsplanung zu sichern. Beteiligt waren alle interessierten Gruppen, Initiativen, Verbände und Institutionen, die sich mit Verkehrsthemen am Ort beschäftigten, Parteien sowie die Stadtverwaltung. Eine begleitende fachliche Qualifikation in Form von Vorträgen durch externe Referenten, Exkursionen zur eigenen Anschauung und

### 1.4.5 Öffentlichkeitsarbeit

Wenn Sie sich in der Lokalen Agenda 21 das Ziel gesetzt haben, das Bewusstsein der Öffentlichkeit für die Umweltrelevanz des Verkehrs zu stärken und neue Mobilitätskonzepte zu fördern, ist die Investition von Zeit und Geld in Öffentlichkeitsarbeit nötig. Öffentlichkeitsarbeit soll informieren und motivieren – sie soll ökologisch günstige Alternativen aufzeigen und gleichzeitig Interesse und Neugier wecken. Oft sind aber die Effekte von Öffentlichkeitsarbeit im Umweltschutz begrenzt: Umweltschutz haftet zunehmend ein altbackenes und unattraktives Image an.

Vermitteln Sie daher positive Bilder und binden Sie Profis ein: Lassen Sie sich von Agenturen bei der Konzeption Ihrer Öffentlichkeitsarbeit beraten, und sorgen Sie für eine ansprechende Gestaltung von Materialien. Lieber weniger, dafür gut, sollte das Motto sein.

Methodenwissen ist für die Vermittlung der Inhalte bei der Lokalen Agenda 21 immer wichtiger. Gut ist es daher, wenn auch die Lokale-Agenda-Beauftragten Wissen über Presse und Öffentlichkeitsarbeit mitbringen. Es gibt einige Anbieter, die Ihnen in mehrtägigen Seminaren Grundlagen der Öffentlichkeitsarbeit im Umweltschutz vermitteln. Über Suchmaschinen im Internet können Sie sich einen Überblick über die Anbieter verschaffen. Auch über die Datenbank ([berufenet.arbeitsamt.de](http://berufenet.arbeitsamt.de)) des Arbeitsamtes finden Sie Hinweise auf Lehrgänge zu Marketing sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die Zielgruppe „Umweltwissenschaftler“ von mehreren Monaten bis zu Inhouse-Seminaren von wenigen Tagen.

#### *Wo können Sie ansetzen?*

- Was ist der Anlass für die Öffentlichkeitsarbeit? Wollen Sie eine Akzeptanz für Ihre Maßnahmen erreichen? Wollen Sie Imagepflege für die Lokale Agenda 21 und ihre Ziele fördern? Wollen Sie eine höhere Identifikation in der Gemeinde mit dem Thema umweltfreundliche Mobilität erreichen? Die Beantwortung dieser Fragen hilft Ihnen dabei zu klären, wo Sie ansetzen und was Sie vermitteln wollen.
- Überlegen Sie dann, was Ihre inhaltlichen Ziele sind. Was wollen Sie erreichen? Welche Botschaften wollen Sie vermitteln?
- Überlegen Sie auch, wen Sie erreichen wollen. Sind es ausschließlich die privaten Haushalte? Oder auch Betriebe? Wichtig ist auch: Richten Sie den Blick auch auf diejenigen, mit denen Sie immer wieder zusammenarbeiten - Mitarbeiter oder Mitglieder der eigenen Organisation, Dienststelle oder Verwaltung sowie Gemeinderatsmitglieder. Interne Öffentlichkeitsarbeit kann Ihnen wesentlich dabei helfen, dass Sie Unterstützung für Ihr Anliegen finden - solange Sie den Schwerpunkt auf Werbung, nicht dagegen auf Profilierung legen.
- Eine wichtige Aufgabe haben Multiplikatoren: Nicht nur wegen ihrer Verbreitungskanäle, sondern auch, weil Sie mit Ihnen Allianzen in eigener Sache bilden können. Sie stellen Ihr Anliegen auf eine breitere Basis, wenn Sie Ansprechpartner aus der Wirtschaft oder aber „lokale Berühmtheiten“ einbinden - beispielsweise über Zitate oder Geleitworte.
- Jede Kampagne braucht Erfolgserlebnisse: Vermitteln Sie zwischendurch, was bereits erreicht wurde – wie viele Besucher Ihre Ausstellung bereits besucht haben, wie viele Umweltentlastungen bei den beratenden


Personen bereits erreicht wurden etc. Prüfen Sie auch immer wieder kritisch, ob die verschiedenen Informationskanäle erfolgreich sind oder ob andere effektiver sind.

*Hier finden Sie Beispiele...*

Eine Reihe von Leitfäden zum Klimaschutz befasst sich auch mit dem Thema Öffentlichkeitsarbeit. Dort finden Sie nicht nur Tipps, sondern auch viele Praxisbeispiele für gelungene Öffentlichkeitsarbeit (s. Anhang).

	<b>Aktionsbörse - Öffentlichkeitsarbeit</b>
<p>Die Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg hat Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit in der Lokalen Agenda 21 in ihrer „Aktionsbörse“ und der Arbeitsmaterialie 2 „Öffentlichkeitsarbeit“ zusammengestellt.</p> <p>Diese sind kostenlos erhältlich bei der Landesanstalt für Umweltschutz, Postfach 210 752, 76157 Karlsruhe, Tel.: 0721/983-1406, Fax: 0721/983-1414, <a href="mailto:agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de">agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de</a></p>	

Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit bieten ihnen zum Beispiel der UMKEHR e. V. oder der FUSS e. V..

	<b>Fuss e. V. – Der Fußgängerschutzverein</b>
<p>Der 1985 gegründete Fußgängerschutzverein FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland, setzt sich dafür ein, dass das Zu-Fuß-Gehen sicherer, gesünder, angenehmer und attraktiver ist und der Verkehrsverbund in Stadt und Land gestärkt wird.</p> <p>Der Verein bietet Leistungen für alle an, die sich für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität einsetzen wollen. Gemeinsam mit dem Verein UMKEHR e.V. betreibt er in Berlin-Mitte ein Informations- und Beratungsbüro mit einer öffentlichen Fachbibliothek. Dort sind auch Aktionshilfen, Veranstaltungs-Termine, Kontakte und Adressen sowie Infos zu Ausstellungen, Video, Film und Kultur erhältlich.</p> <p>Nähere Informationen: <a href="http://www.fuss-ev.de">www.fuss-ev.de</a></p>	

Welche Ideen und Maßnahmen denkbar sind, um für den Fahrradverkehr zu werben, zeigt das Beispiel „Filderstadt fährt Rad“ (s. Kapitel 3.5.1). Die Radbetriebsgruppen in Friedrichshafen machen sich mit ihren vielen Ideen und hoher Kreativität in Betrieben für den Radverkehr stark (s. Kapitel 3.5.2).

	<b>Selbstlernkurs „Marketing in der Umweltberatung“</b>
<p>Mit dem Selbstlernkurs für Marketing in der Umweltberatung können sich interessierte Personen Grundlagenwissen über Instrumente, Techniken und Strategien des Umweltmarketings aneignen. Konkrete Anwendungsbeispiele stellen den Praxisbezug sicher, und Lernfragen sowie Aufgaben sorgen dafür, dass das Wissen verankert wird.</p> <p>Infos unter: <a href="http://www.umweltkommunikation.de/um_lehrbrief.asp">www.umweltkommunikation.de/um_lehrbrief.asp</a></p>	

## 1.5 Projekte für spezielle Zielgruppen

Immer mehr Kommunen, Schulen oder Vereine starten Projekte, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen sollen. Die Ideenvielfalt ist groß. Dabei gibt es einige Zielgruppen, die spezifische Ansätze erfordern oder die besonders interessant sind.

### 1.5.1 Neubürgerinnen und -bürger

Bei einem Umzug muss sich jeder Zugezogene wieder neu damit befassen, wie er seine täglichen und gelegentlichen Wege zurücklegt. Damit bietet sich hier eine gute Gelegenheit, um auf das Mobilitätsverhalten einzuwirken. Auch hier können Projekte für Lokale Agenda-Gruppen liegen: Überlegen Sie gemeinsam mit der Verwaltung oder den Verkehrsbetrieben, welche Maßnahmen denkbar sind.

#### *Was können Sie tun?*

- Schnupperticket: Neu zugezogene Personen erhalten ein Monatsticket für Bus und Bahn sowie die wichtigsten Infos zu Fahrplänen und Tarifen. Damit soll ein Anreiz zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gegeben werden. Wenn die Vertrautheit mit Bus und Bahn wächst, so die Idee, werden sie auch längerfristig stärker in das individuelle Mobilitätsverhalten einbezogen. Ein Konzept, das aufzugehen scheint - eine Studie von Sozialdata in München kommt zum Schluss, dass das Schnupperticket sein Ziel erreicht: 42 Prozent der Nutzer gaben an, vor allem im Berufsverkehr zukünftig vermehrt ÖV zu nutzen, und die Einstellung zu Bus und Bahn hatte sich deutlich verbessert.
- Persönliches Infopaket: Der Unterschied zum „einfachen“ Schnupperticket besteht darin, dass dieses Infopaket möglichst persönlich gestaltet

ist: Mit einem personalisierten Begrüßungsschreiben, ausgewählten Infos sowie einem Probe-Abo. Zu den Infos sollten gehören: Eine Broschüre mit Liniennetz, Fahrkarten, Preisen und Anforderungsmöglichkeiten sowie eine Karte des jeweiligen Stadtviertels, in der alle Linien und Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sowie die nächstgelegene Haltestelle vom neuen Zuhause eingezeichnet sind. Die persönliche Ausrichtung des Infopakets erhält in wissenschaftlichen Untersuchungen die besten Noten.

- Ein weiterer Erfolgsfaktor ist eine zusätzliche „soziale Betreuung“: Dazu können Befragung zur Verkehrsmittelwahl oder zu Verhaltensgewohnheiten bei Verkehrsmittelwahl gehören. Damit beginnen die Bürgerinnen und Bürger verstärkt über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken.
- Unterstützend kann es außerdem wirken, wenn man den Bürgerinnen und Bürger einen persönlichen Ansprechpartner bei einer Mobilitätszentrale nennt. Damit sinkt die Hemmschwelle, das Serviceangebot zu nutzen.
- Einen Schritt weiter geht die individuelle Beratung, wie sie beispielsweise in dem Projekt „Umweltfreundliche Mobilität im Enzkreis“ durchgeführt wurde (s. Kapitel 3.2.2). Hier wurden zehn ausgewählte Modellfamilien über einen Zeitraum von drei Monaten intensiv beraten. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie die anfallenden Verkehrswege umweltverträglich und gleichzeitig möglichst wenig aufwändig zurückgelegt werden können.

## 1.5.2 Touristinnen und Touristen

Ob in ländlichen Regionen und im Städtetourismus - auch Touristen sind eine wichtige Zielgruppe für Aktionen zu Mobilität und Verkehr.

### *Was können Sie tun?*

- Car-Sharing kann auch für Touristen eine interessante Alternative sein: Dies zeigt ein Projekt zwischen 12 Gemeinden vom Schwarzwald bis zum Bodensee und dem Car-Sharing-Verbund Südbaden. Im Tourismusbüro des Ferienortes können die Urlauber stunden- oder tageweise auch spontan ein Auto mieten. Eine ausführliche Beschreibung des Projektes finden Sie in Kapitel 3.1.1.
- Besucher von Kopenhagen können die Stadt kostenlos und umweltfreundlich mit Fahrrädern erkunden. An 110 Fahrrad-Parkplätzen stehen ihnen 1.200 Citybikes zur Verfügung, auslösbar mit einem 20-Kronen-Stück (2,70 Euro) als Pfand. Das Geld bekommt man wieder zurück, wenn man das Rad an einem Parkplatz wieder anschließt. Fahrrad-Patrouillen kontrollieren die Parkplätze täglich und achten darauf, dass die Radfahrer die Innenstadtgrenzen nicht überschreiten. Bei Pannen erledigen sie kleinere Reparaturen. Gleichzeitig hat die dänische Hauptstadt in den vergangenen Jahren viel in ihr Radwegenetz investiert und gilt als eine der fahrradfreundlichsten Metropolen der Welt.
- In der Schweiz gibt es ähnliche Projekte in Genf, Bern und Zürich. Bei der Aktion „Bern/Biel rollt“ sind über die Sommermonate Fahrräder, Skateboards, Trottinets und Elektro-Bikes kostenlos gegen Kautions- und Ausweis zu leihen. Das Projekt wird von 20 Asylsuchenden betreut. Auch in Zürich und Genf gibt es intelligente Fortbewegung zum Nulltarif.
- Hamburg bietet eine ungewöhnliche Alternative an, um die Stadt auf umweltfreundlichem Weg kennen zu lernen: Dort kann man sich joggend an einer von einem Triathlet geführten Stadtführung zu wichtigen Plätzen und Kirchen der Stadt beteiligen.
- Touristische Themenrouten können die Attraktivität von Urlaubsregionen oder attraktiven Städten für Fahrradfahrer erhöhen. Ein interessanter Ansatz ist Bett & Bike - fahrradfreundliche Gastbetriebe.
- Weiter Maßnahmen, die auch in touristischen Gebieten die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie von Fahrrädern begünstigen sollen, sind gute Fahrrad- und Wanderkarten, kombiniert mit Vorschlägen für Ausflüge.
- In dem brandenburgischen Projekt Wander-Bahnhöfe wurden verschiedene lange Wanderstrecken ausgestattet und mit den Bussen und Bahnen am Start- und Zielort abgestimmt.
- Um in Urlaubsgebieten den öffentlichen Nahverkehr zu fördern und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu mindern, bieten einige Städte für Touristen einen billigen Sonderfahrchein für öffentliche Verkehrsmittel an.
- In vielen touristisch geprägten Städten gibt es Park & Ride- Systeme. Dort können die Touristen ihr Auto umsonst parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Touristenattraktionen fahren. In Holland wird diese Praxis mit Erfolg durchgeführt. In der Innenstadt sollten gleichzeitig Parkplätze reduziert und nur sehr teuer angeboten werden.
- In manchen Hotels gehört die Tageskarte für den öffentlichen Nahverkehr zum Bestandteil eines gelungenen Hotelaufenthaltes.

### 1.5.3 Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche sind oft die Leidtragenden eines ungesunden Mobilitätsverhaltens. So hat die erhöhte Verkehrsbelastung das Lebensumfeld vor allem in den Städten verändert. Kinder haben weniger Freiräume, sich ungezwungen außerhalb der Wohnung zu bewegen. Durch immer längere Wege zu Freizeitangeboten werden sie zunehmend immobiler und sind auf Chauffeure angewiesen. Die direkten und indirekten Folgen des veränderten Mobilitätsverhaltens sind zahlreich: Auf der Liste stehen verstärkte Bewegungsarmut, Gesundheitsschäden, mehr Unfälle und stärkere Schadstoff- und Lärmbelastung.

Bei Kindern und Jugendliche bilden sich außerdem die Grundlagen für das Verhalten im Erwachsenenleben. Wer heute lernt, dass Bus, Bahn und Fahrrad alltägliche Verkehrsmittel sind, muss nicht erst als Erwachsener von ihren Vorteilen überzeugt werden - Gründe genug also, im Rahmen der Lokalen Agenda 21 auch diese Zielgruppe einzubeziehen.

#### Was können Sie tun?

Eine Reihe von Ansatzpunkten vor allem für Kindergärten, Schulen und sonstige Einrichtungen in der Kinder und Jugendarbeit wurden bereits in Kapitel 1.4.3 aufgeführt.

Interessant kann die Einbeziehung von Kindern auch für *kommunale Verkehrsplaner* sein. Denn die Beteiligung der Kinder stellt sicher, dass ihre Bedürfnisse nach Wohlbefinden und Sicherheit tatsächlich berücksichtigt werden.

- Lassen Sie die Kinder ihr eigenes Umfeld gestalten. Kinder haben meist sehr genaue Vorstellungen, wie sie sich ihr Lebensumfeld wünschen. Die Erwachsenen sind gefragt, die Wahrnehmungen und Äußerungen der Kinder als Basis für eine Planung mit Expertinnen und Experten zu nutzen.

- Wie Sie an die Meinungen der Kinder kommen? Führen Sie Umfragen durch, und binden Sie dabei neben den Kindern auch die Mitarbeiter der Schulen sowie die Eltern ein. Umfragen stärken auch die Sensibilität für die behandelten Themen, denn sie regen zum Nachdenken an.
- Möglich ist auch ein Kinderverkehrsgutachten: Hier bewerten die Kinder ihren täglichen Weg und identifizieren problematische Stellen. Anhand eines Fragebogens können allgemeine Einschätzungen von Radwegen, Fußwegen, Störungen etc. abgefragt werden.
- Auch ohne tiefere Analyse gibt es eine Reihe von Maßnahmen, durch die Städte und Gemeinden kinderfreundlicher werden. So kann die Unfallfrequenz von Kindern durch Geschwindigkeitsbegrenzungen um 20 bis 80 Prozent gesenkt werden. Denkbar ist auch eine zeitweilige Verkehrsberuhigung morgens und mittags in Schulstraßen.

*Verkehrsunternehmen* können sowohl durch günstige Tarife für Kinder und Jugendliche sowie durch spezielle Angebote den öffentlichen Personennahverkehr fördern:

- Niederflurbusse erleichtern es Eltern mit Kinderwagen, auch mit „den Öffentlichen“ zu fahren.
- Kostenlose Beförderung von Kindern und ermäßigte Preise für Jugendliche, Schülertickets und Schülerferientickets erhöhen die Nutzungsrate.
- In Absprache mit lokalen Betreibern von Clubs und Discos können Sie Discobusse anbieten. Im besten Fall können die Tickets sogar mit dem Eintritt verrechnet oder als Getränkebons verwendet werden.
- Öffentliche Verkehrsbetriebe sollten sich auch auf Stoßzeiten einrichten: So besteht vor allem an Silvester und



- an Weihnachten bei Jugendlichen eine erhöhte Nachfrage nach Angeboten des ÖPNV bis in die frühen Morgenstunden. Dies gilt auch bei Festen und Veranstaltungen.
- Jugendliche nutzen zwar immer noch traditionelle Informationsquellen, wie Fahrplan oder Kundencenter – allerdings auch, weil das elektronische Angebot noch nicht weiter ausgebaut ist. Längerfristig sollten jedoch auch Fahrplananzeige per Handy oder Internet ausgebaut werden.

### 1.5.4 Betriebe

Die Radbetriebsgruppen in Friedrichshafen (s. Kapitel 3.5.2) zeigen, dass auch die Betriebe ein geeignetes Feld für Lokale Agenda-Aktive sind. Ausgehend von einer Agenda-Arbeitsgruppe Verkehr haben dort Firmenmitarbeiter die Initiative in ihre Betriebe getragen und machen sich nun seit vielen Jahren für die Förderung des Fahrradverkehrs stark. Auch den Betriebsleitungen bietet der Verkehrsbereich ein ideales Feld, ihr Agenda-Engagement zu zeigen und in Kooperation mit der Kommune, den lokalen Verkehrsunternehmen, den Anwohnern und Mitarbeitern ökologische Mobilitätskonzepte für den eigenen Betrieb oder sogar in Kooperation mit anderen Betrieben zu entwickeln.

Nehmen Sie dabei alle Verkehrsarten in den Blick - nicht nur den Zu- und Auslieferungsverkehr, sondern auch den Verkehr durch Kundenbesuche, Dienstreisen und -fahrten sowie die An- und Abfahrt von Mitarbeitern.



#### **Webseite zum betrieblichen Mobilitätsmanagement**

Wo Sie beim Mobilitätsmanagement im Betrieb ansetzen können, zeigt Ihnen systematisch und anschaulich, unterlegt mit Beispielen aus den Betrieben, eine Webseite des Umwelt- und Verkehrsministeriums in Stuttgart auf: [www.uvm.baden-wuerttemberg.de/uvm/abt3/mobil/index.htm](http://www.uvm.baden-wuerttemberg.de/uvm/abt3/mobil/index.htm)

#### *Welche Vorteile bringt das Mobilitätsmanagement den Betrieben?*

- Verringerung der Betriebskosten: In der Regel stellen Unternehmen Parkraum für ihre Mitarbeiter und Kunden zur Verfügung – der anderweitig effektiver einsetzbar ist. Die Einrichtung eines ebenerdigen Stellplatzes kostet zwischen 2.500-7.500 Euro, für Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung, Versicherung, Entwässerung etc. müssen außerdem 50-150 Euro pro Stellplatz und Jahr gerechnet werden.
- Verbessertes Umweltimage des Betriebes: Wer nicht nur Wert auf das ökologische Mobilitätsmanagement legt, sondern die Bedeutung des Themas auch noch gegenüber Mitarbeitern, Nachbarn, Kunden und Lieferanten kommuniziert, trägt zu einem steigenden Ansehen des Betriebes bei. Vor allem bei denjenigen, die von den Verkehrsbelastungen in der unmittelbaren Nachbarschaft direkt betroffen sind, ist eine positive Resonanz auf Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs zu erwarten.
- Mitarbeiterbindung: Sondervergünstigungen wie Fahrtkostenzuschüsse für Bus und Bahn, erhöhen die Bindung der Mitarbeiter an den Betrieb; eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht die Attraktivität des Standortes für qualifizierte Mitarbeiter.
- Kundenbindung: Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln des Unternehmens an den öffentlichen Personenverkehr schafft bei direktem Kundenverkehr außerdem eine bessere Kundenbindung.
- Unterstützung bei der Einhaltung rechtlicher Bestimmungen: Die systematische Beschäftigung mit den betrieblichen Verkehrsvorgängen kann dazu beitragen, dass das Unternehmen die rechtlichen Bestimmungen leichter einhalten kann: So leitet sich

aus § 38 BImSchG die Pflicht ab, Fahrzeuge so herzustellen und zu betreiben, dass Grenzwerte nicht überschritten und vermeidbare Emissionen verhindert werden. Die TA Lärm setzt außerdem verbindliche Immissionsrichtwerte für die Anlagengeräusche vor: Dazu zählt auch der Verkehr auf dem Betriebsgelände. Auch der Lärm durch An- und Abfahrtsverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen ist in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück so weit wie möglich zu mindern.



#### **Pilotprojekt des Bundesumweltministeriums (BMU)**

##### **Für die letzte Meile auf die sichere Seite**

Lieferverkehr ist eine wichtige Ursache für Lärm- und Luftbelastungen in den Städten. Als Vorbereitung auf die ab 01.01.2005 gültigen EU-Luftqualitätsgrenzwerte soll ein weiteres Projekt des BMU Konzepte für einen umweltfreundlichen Güterverteilerverkehr entwickeln.

Nähere Informationen finden Sie unter [www.bmu.de](http://www.bmu.de), Stichwort: Verkehr.

#### *Wo können Agenda-Aktive ansetzen?*

Ansatzpunkte für Mitarbeiterinnen, sich im Betrieb zu engagieren, liegen vorwiegend in der Motivation ihrer Kolleginnen und Kollegen für umweltbewusstes Mobilitätsverhalten. Erhebungen des Münchner Instituts Sozialdata zeigen, dass gerade bei Arbeitswegen die größten Potenziale bestehen, dass Autofahrer auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

Wichtig dabei ist: Nehmen Sie zunächst Kontakt mit der Umweltabteilung auf: Gegebenenfalls gibt es hier bereits Überlegungen zu umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten. Sorgen Sie außerdem dafür, dass Sie die Unterstützung der Geschäftsleitung gewinnen! Zeigen Sie die Vorteile für den Betrieb (s.o.) auf, damit Ihnen die Türen für weitere Maßnahmen offen stehen.

Praktische Möglichkeiten, bei denen Sie ansetzen können:

- Regen Sie gemeinsame Anfahrten zur Arbeit an: So könnten private Fahrgemeinschaften eine sinnvolle Alternative sein, wenn die Mehrzahl der Mitarbeiter immer zu ähnlichen Zeiten und aus gleichen Gebieten anfährt. Fahrgemeinschaften könnten durch einen Vermittlungsservice im Betrieb, aber auch über ein bevorzugtes Parken innerhalb des Firmengeländes gefördert werden. Wenn Sie die Unterstützung der Geschäftsleitung gewinnen, wäre auch ein Werkbus eine denkbare Möglichkeit. Gegebenenfalls macht es Sinn, sich mit anderen Betrieben in Ihrer Nachbarschaft zusammenzuschließen und eine betriebsübergreifende Initiative „Umweltverträglich zum Arbeitsplatz“ zu starten.
- Prüfen Sie, ob es in Ihrer Region Möglichkeiten des Car-Sharing (s. Kapitel 1.4.1) gibt. Manche Car-Sharing-Organisationen bieten Business-Cars für Dienstreisen an: Die Car-Sharing-Firma garantiert, dass ein Auto zu der eingeplanten Zeit zur Verfügung steht. In der übrigen Zeit wird es anderweitig genutzt.
- Regen Sie an, dass Sondervergünstigungen für die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (Job-Ticket) mit den lokalen Verkehrsunternehmen ausgehandelt werden. Auch hier gibt es für kleine Betriebe oft die Möglichkeit, sich mit anderen Unternehmen zusammenzuschließen, um die notwendigen Mindestabnahmen zu erreichen. Holen Sie dazu Informationen bei den Verkehrsunternehmen ein und entwickeln Sie gemeinsam mit anderen Agenda-Aktiven ein Konzept, wie das Jobticket im Betrieb eingeführt werden kann. Um die Geschäftsleitung zu überzeugen, sollten Sie eine Kosten-Nutzen-Rechnung vorlegen: Berücksichtigen Sie dabei, wie hoch

die Einsparungen durch das Jobticket bei Dienstfahrten sind, und berechnen Sie auch die Einsparungen durch verringerten Parkraumbedarf. Werden die Vergünstigungen teilweise mit Parkplatzrestriktionen auf dem Firmengelände gekoppelt, wird auch die Nutzung für viele Mitarbeiter attraktiver. Dieses innerbetriebliche Parkraummanagement könnte wie folgt aussehen: Parkplatzprivilegien für Mitarbeiter mit schlechtem Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel und für Fahrgemeinschaften, gestaffelte Parkgebühren für Mitarbeiter in Abhängigkeit von der Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



### Clever mobil und fit zur Arbeit

„Clever mobil und fit zur Arbeit“ ist eine Kampagne für nachhaltige Mobilität in privaten und öffentlichen Unternehmen. Unter anderem wurde ein "Aktionskoffer" für die teilnehmenden Betriebe mit folgenden Materialien erarbeitet:

- eine Broschüre, die sich an die Unternehmensleitung und Betriebsräte richtet,
- einen Flyer für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
- ein Plakat,
- Werbematerialien für die Woche der Mobilität.

Weitere Informationen zur Kampagne und zum Aktionskoffer finden Sie auf der Internetseite [www.klimabuendnis.org](http://www.klimabuendnis.org).

- Viele Verkehrsunternehmen richten ihr Angebot bereits auf den Bedarf der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aus. Sollten die Fahrzeiten der Busse und Bahnen jedoch ungünstig liegen, sind Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen sinnvoll: Auch hier bietet es sich - je nach Größe des Betriebes - an, sich mit benachbarten Unternehmen zusammenzuschließen.
- Schaffen Sie bevorzugte Bedingungen für Fahrradfahrer: Einrichtung

überdachter Fahrradparkplätze in Nähe des Eingangs, Anbindung an das Radverkehrsnetz, Anschaffung von Dienstfahrrädern, Einbau von Duschen und Umkleieräumen können das Fahrradfahren zur Arbeit angenehmer gestalten.

- Regen Sie Maßnahmen an, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über umweltverträgliche Verkehrsangebote zu informieren – denn genutzt wird nur, was bekannt ist. Sinnvoll sind Informationen über die Angebote des ÖPNV im Intranet, der Aushang von Fahrplänen im Eingangsbereich des Betriebes oder die Information und Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Empfang. In größeren Unternehmen kann ein eigener Mobilitätsberater, gegebenenfalls zunächst auf Zeit, das Bewusstsein für ökologisches Verkehrsverhalten fördern. Seine Aufgaben liegen in der Information sowie der individuellen Beratung über Mobilitätsangebote und Schulungen.
- Mobilitätsverhalten wird von individuellen Glaubensgrundsätzen und Gewohnheiten geprägt. Da die Vorbehalte gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr gerade bei denjenigen, die bislang keine Erfahrungen damit haben, groß sind, sollten Sie dafür sorgen, dass nicht nur negative Anekdoten über Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommuniziert werden. Starten Sie eine Imagekampagne für den öffentlichen Verkehr sowie für das Fahrradfahren! Veröffentlichend Sie Erfahrungsberichte von überzeugten Vielfahrern am Schwarzen oder „Grünen“ Brett oder in der Mitarbeiterzeitung, lassen Sie berichten, welche Gründe für die entspannte Fahrt mit der Bahn statt für den Stau auf der Autobahn sprechen, und rechnen Sie vor, welche Kostenvorteile öffentliche Verkehrsmittel mit sich bringen können.

- Aber auch für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, sind Angebote für umweltverträglichere Mobilität denkbar: Dazu zählen vor allem Kurse zur spritsparenden Fahrweise. Angebote erhalten Sie beim Verkehrsclub Deutschland (VCD), beim TÜV, bei DEKRA-Akademien oder anderen lokalen Unternehmen.

	<b>Spritsparkurse</b>
Informationen zu Spritsparkursen erhalten Sie auf einer Homepage des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in Stuttgart unter der Webadresse: <a href="http://www.spritsparkurs.de">www.spritsparkurs.de</a>	

### *Erfolgsfaktoren*

- Unterstützung durch die Geschäftsleitung gewinnen und regelmäßige Information über Fortschritte sicherstellen.
- Enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Umwelt- und gegebenenfalls Mobilitätsbeauftragten.
- Kontakte zur lokalen und überregionalen Presse pflegen.
- Verpflichtung zu umweltverträglicher Mobilität in den Unternehmenszielen und –leitlinien.
- Erfahrungen von anderen Unternehmen einbeziehen.
- Kooperation mit den lokalen Verkehrsunternehmen.
- Nutzung der kommunalen Mobilitätszentralen (s. Kapitel 1.4.2).
- Gute Zusammenarbeit mit lokalen umweltorientierten Verkehrsinitiativen, wie Ortsgruppen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) oder lokalen Car-Sharing-Vereinen.

## 1.6 Aktivitäten und Projekte im Überblick

Aktivität	Kurzbeschreibung	Akteure	Beispiele
<b>Verkehrsdienstleistungen</b>			
Car-Sharing	Beim „traditionellen“ Car-Sharing werden Autos von verschiedenen Personen geteilt, um Aufwand und Kosten zu reduzieren.	Car-Sharing- Anbieter (Verkehrsunternehmen, Kommunen, private Initiativen, Trägervereine) Unternehmen	Zahlreiche Städte. Ortsliste s.: <a href="http://www.CarSharing.de">www.CarSharing.de</a>
Car-Pooling	Ein Car-Sharing-Anbieter stellt Unternehmen und Behörden während der Hauptarbeitszeiten Fahrzeuge zur Verfügung. An den Wochenenden und am Abend werden die Fahrzeuge von anderen Teilautonutzern verwendet.	Car-Sharing- Anbieter Unternehmen oder Verwaltungen	Aachen, Bielefeld, Bremen, Köln, Oldenburg, Saarbrücken, Ostholstein
MieterMobil	Hier stellt eine Gesellschaft für soziales Wohnen ihren Mietern einen Pool an Autos zur Verfügung. Sollte ein Engpass entstehen, können zusätzlich Fahrzeuge eines benachbarten Car-Sharing-Unternehmens genutzt werden.	Wohnungsbaugesellschaft Mieter Car-Sharing-Unternehmen	Gießen u.a.
CampusMobil	Car-Sharing Einrichtung, die speziell Studenten anspricht. Standorte der Fahrzeuge sind Wohnheime, universitäre Einrichtungen und der Bahnhof.	Universität Car-Sharing-Unternehmen	Lüneburg
COICE	Der PKW-Fahrer nutzt ein Leasing-Auto. Benötigt er das Fahrzeug nicht, stellt er es einem Car-Sharing-Betreiber zur Verfügung und erhält dafür einen Bonus. Je öfter der Kunde sein Auto anderen zur Verfügung stellt, desto niedriger werden seine Leasingkosten.	Car-Sharing, Unternehmen	Berlin, Hamburg, München
Car-Sharing für Touristen	Gegen eine Kautions- und einen speziellen Mitgliedsbeitrag können Touristen das Auto eines Car-Sharing Unternehmens nutzen.	Car-Sharing-Unternehmen; Tourismusbüros; Touristen	Freiburg
Lieferservice per Rad	Lieferservice von Betrieben nach Hause zu den Kunden mit Hilfe eines auch für größere Lasten geeigneten Rades.	Einzelhändler, Kunden bzw. Verbraucher	Bad Boll u.a.
Fahrradkuriere	Kurier- und Kleintransporte werden von Fahrradkurieren übernommen.	Stadtverwaltung Unternehmen	Nürnberg u.a.
Multibus Bürgerbus Verein	Bürger und Bürgerinnen gründeten den Bürgerbusverein und betreiben auf ehrenamtlicher Basis einen Kleinbus, der sich in das bestehende Liniensystem eingliedert. Kosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden, werden von der Kommune übernommen. Gleichzeitig werden Haus-zu-Haus-Fahrten angeboten und der Bus für lokale Kleinguttransporte genutzt.	Öffentlichkeit, Unternehmen Kommune	Gangelt, Selfkant, Waldfeucht, Freinsheim u. a.

Aktivität	Kurzbeschreibung	Akteure	Beispiele
Mob <sup>2</sup> Anmelde-Linien- Fahrten (A.L.F.)	Bedarfsorientierte Buslinien werden in das bestehende Busnetz integriert. Die Koordination erfolgt über eine Mobilitätszentrale.	Kommunen, Verkehrsunternehmen	Landkreis Graftschaft, Bentheim, Südliche Weinstraße, Erlangen-Tennenlohe, Landkreis Forchheim
MobiCard	Eine MobiCard ist eine 9-Uhr-Umweltkarte, die in Einzelhandelsgeschäften ausliegt und gegen einen Unkostenbeitrag von 3 € ausgeliehen werden kann. Mit der Umweltkarte können bis zu zwei Erwachsene und vier Kinder in 2 Tarifzonen reisen.	Verkehrsunternehmen, Einzelhändler	Schwarzenbruck
Frauen-Nachttaxi	Das Taxi holt Frauen abends und nachts direkt an der Bushaltestelle ab, an der sie aussteigen und fährt sie bis vor die Haustür. Das Taxi wird im Bus bestellt und es wird ein Gutschein für die Taxifahrt von 2 € ausgestellt. Die Frauen sollen dadurch motiviert werden, den Bus statt des Autos zu nutzen.	Taxiunternehmen, Verkehrsunternehmen, Kommunen	Münster u.a.
Frankenwald Mobil	Im Sommerhalbjahr wird ein Bahn und Bussystem angeboten, das besonders fahrradfreundlich ist. So wird z. B. ein Fahrradanhänger am Bus befestigt. An den Wochenenden werden außerdem besonders günstige Netzta- gskarten angeboten.	Verkehrsunternehmen, Touristen, Bürgerinnen und Bürger	Naturpark Frankenwald
Radstation	Service-Center, das Fahrradvermietung, Pannenhilfe und witterungsgeschützte Fahrradparkplätze an Bahnhöfen und anderen zentralen Stellen bietet.	ADFC, Kommunen, Bahn	Berlin, Bremen, Hannover, Innsbruck, Karlsruhe, Ol- denburg, Siegen u.a.
<b>Mobilitätsberatung und -information</b>			
Mobilitätszentrale und Mobilitätsberater	Ein Service-Zentrum oder eine Person beraten und informieren zielgrup- penspezifisch über Möglichkeiten umweltverträglicher Mobilität.	Verkehrsunternehmen, Kommunen, Car-Sharing-Unternehmen etc.; Touristen, Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger	Freiburg, Frankfurt, Ha- meln, Münster, Wuppertal u.a.
Navigations- system für Radfahrer	Radfahrer können sich ein Navigationssystem ausleihen, das die vorher ein- gelesene Route als Linie anzeigt. Ist man auf dem richtigen Weg, bewegt sich ein Pfeil direkt auf der Linie. Biegt man an einer Kreuzung falsch ab, so sieht man nach wenigen Metern, dass sich der „Positionspfeil“ von der Route weg bewegt.	Fahrradunternehmen	Hasetal u.a.

Aktivität	Kurzbeschreibung	Akteure	Beispiele
Zukunftsfähiger Bodensee - „BodenseeClick“	In einem EDV-gestützten Informationssystem werden alle kulturellen, landschaftlichen und ökologischen Highlights und deren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufgeführt.	Fremdenverkehrsämter, Hotels, Touristenbüros	Konstanz
Stadtplan für Fußgänger	Spezieller Stadtplan für Fußgänger, der öffentliche Toiletten, Karten- und Münztelefone, Bushaltestellen und Hausnummern von jedem Straßenabschnitt anzeigt.	Kommunale Verkehrsplaner	Münden u.a.
Fahrplankarte für Bus und Bahn	In einem Stadtplan oder einem Plan der Region werden alle Bahnlinien und ausgewählte Buslinien im Bundesgebiet mit Taktfrequenz und Entfernung angezeigt.	Verkehrsunternehmen	Nähere Infos: Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Fahrradwegeplan	Ein Fahrradwegeplan zur Firma zeigt den günstigsten Weg mit dem Fahrrad zur Arbeit auf. Ein Prospekt informiert über weitere Vorteile des Fahrradfahrens zur Arbeit.	Unternehmen	Darmstadt
Ohne Auto mobil	Jährlich aktualisierte Broschüre mit autofreien Exkursionen, Wanderungen und Fahrradtouren.	Pro Bahn und Bus, Verkehrsclub, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	München, Ruhrgebiet Wiesbaden u.a.
UNnah steigt um	Ein ehrenamtliches Team und die Umweltberatung recherchieren reizvolle Ausflugsziele, die mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn oder zu Fuß erreichbar sind, und stellt sie in Faltblätter vor.	Kommune Lokale Agenda-Gruppen	Unna
Pendlernetz	Im Internet wird ein Service für Berufspendler angeboten und Fahrgemeinschaften vermittelt.	Unternehmen	Nordrhein-Westfalen
Infopakete für neue zugezogene Bürger	Neubürger und Neubürgerinnen erhalten beim Einwohnermeldeamt Informationsmaterial über die Bus und Bahn-Verbindungen und deren Tarifsystem in der Stadt. Auf Wunsch liefert das Amt auch Fahrpläne, die persönliche Anforderungen berücksichtigen.	Verkehrsunternehmen, Kommunen	Dortmund
Umweltfreundliche Mobilität im Enzkreis	Individuelle Beratung von Familien zu den Möglichkeiten umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens über einen Zeitraum von 3 Monaten mit Nachevaluation.	Bürgerinnen und Bürger, AK der Lokalen Agenda 21	Enzkreis

Aktivität	Kurzbeschreibung	Akteure	Beispiele
Umdenken, Umsteigen – neue Mobilität in NRW	In diesem Projekt wurden 1000 Menschen gefunden, die 100 Tage freiwillig auf das Auto verzichten sollten. Gleichzeitig wurde ihnen ein verbilligtes Bus- und Bahn-Ticket für die 100 Tage gestellt, das NRW-weit gültig war. Vor Beginn des Projektes war rund die Hälfte der Teilnehmer für den Weg zur Arbeit aufs Auto eingestellt, hinterher war es noch knapp ein Drittel.	Verkehrsunternehmen	Nordrhein-Westfalen
<b>Umwelterziehung</b>			
Partizipative Stadtplanung	Einrichten eines Kinderbüros, um Kinder an der Stadtplanung zu beteiligen.	Kommunen, Jugendgruppen	Berlin, Leipzig u.a.
Umweltfreundlich zum Kindergarten	Durch Merkzettel werden Eltern auf die Vorteile eines umweltfreundlichen Anfahrtswegs aufmerksam gemacht. Teilweise fanden Demos statt, die gegen überflüssigen Kurzstreckenverkehr und für gute Luft eintraten.	Eltern, Erzieherinnen, Kinder	Kinzinger Kindergarten, Modellprojekt Baden-Württemberg, s.S.55
Radfahrtraining für Mädchen aus Einwanderfamilien	Mädchen aus Einwanderfamilien wird das Fahrradfahren beigebracht, dadurch können sie sich besser emanzipieren und freier bewegen.	Schulen, Kommunen, Ausländerbeauftragte	Tilburg (Niederlande)
ÖPNV-Training für Kinder	Mit Hilfe von kindgerechten Geschichten und in Form einer Stadtralley werden Kindern und Jugendlichen Busse und Bahnen näher gebracht.	Verkehrsunternehmen, Kommunen	Bayreuth, Recklinghausen
Walk to School	Weltweite Kampagne, um Kindern den Weg zur Schule zu Fuß, mit dem Rad oder Roller näher zu bringen.	Länder, Kommunen, Schulen	Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Kanada, Schweden, USA
Stadtfahrräder	Alte Fahrräder werden an der Schule abgegeben, von den Schülern in Projektarbeit repariert, geputzt, lackiert und vom TÜV geprüft. Gegen ein Pfand von ca. 5 € werden sie dann auf unbegrenzte Zeit verliehen.	Schulen Öffentlichkeit, Kommunen	Aschaffenburg
Mobilitätserziehung durch Azubis der Deutschen Bahn	Azubis der Deutschen Bahn bringen den Schülern vor Ort bei, wie man Abfahrts- und Linienpläne entziffert oder Fahrkartenautomaten bedient.	Deutsche Bahn, Schulen bzw. Lehrer	Aachen, Düren u.a.



Aktivität	Kurzbeschreibung	Akteure	Beispiele
Schülermentoren- ausbildung im Bereich Ver- kehrserziehung	An einem mehrtägigen Lehrgang lernen Schüler ab der 6. Klasse wichtige Aspekte der Verkehrserziehung, die sie dann mit Unterstützung der Lehrer als Vorbilder in der Schule umsetzen können.	Kultusministerium, Schulen	Baden-Württemberg
<b>Verkehrsplanung</b>			
City-Maut	Für das Fahren mit dem Auto in die Innenstadt wird an bestimmten Zeiten eine Maut erhoben.	Kommunen	London, Oslo
Velo-Route im In- nenstadtbereich	Eine beschilderte, parallel zu innerstädtischen Fußgängerzonen geführte Fahrradroute.	Kommunen	Heidelberg, Karlsruhe, Köln u.a.
Kostenlose Fahrt mit Bus und Bahn	Die Fahrt mit Bus und Bahn wird kostenlos angeboten. Die Kosten sollen anteilig durch Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung, Kurtaxe, Werbung an Haltestellen, Sponsoren, unnötig gewordene Investitionen in die Straßeninfrastruktur gedeckt werden.	Kommunen, Verkehrsunternehmen	Hasselt (Belgien), Lübben, Templin
Autofreies Wohnen	Ziel ist es, ein Wohngebiet völlig autofrei zu halten. Ansatzpunkte dafür sind Nähe zum Hauptbahnhof, Innenstadt, Einkaufsmöglichkeiten, gute Bus Anbindungen, Car-Sharing-Stellplätze, Ausleihmöglichkeiten für Lastenfahrräder und Hauslieferdienste.	Land, Kommunen, Eigentümer	Bremen, Köln, Münster, Wien
Fahrradbeauf- tragter	Der Fahrradbeauftragte steht als Ansprechpartner für Fahrradfahrer in der Kommune bereit und vertritt ihre Interessen in der Verwaltung.	Kommunen	Solingen u.a.
City-Logistik	Ausgeklügeltes Logistiksystem, das die Transportwege für die Güterversorgung und Kundenbelieferung in der Innenstadt bündelt. Die Waren werden an Güterverteilzentren angeliefert und von einem zentralen Spediteur in der Innenstadt verteilt.	Speditionen, Einzelhändler	Bielefeld, Bremen, Essen, Kassel, Münster (CityMobil), Nürnberg (ISOLDE)
Grüner Boulevard	Projekt, das die Innenstadt vom Autoverkehr befreien soll und neue Flächen für Grünanlagen, Fußgänger und Fahrradfahrer schafft. Maßnahmen waren u.a. Park & Ride, Umbau von Autospuren und Parkstreifen zu Radwegen und Grünanlagen, neue Buslinien, Verdichtung der Taktfrequenz, Kundenservice.	Verkehrsunternehmen, Kommunen	Hasselt (Belgien) u.a.

<b>Aktivität</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>	<b>Akteure</b>	<b>Beispiele</b>
Fossil Fuel Free City	Eine Stadt will ohne fossile Brennstoffe auskommen. Dies soll durch Änderung in den Verhaltensmustern, Energieeinsparungen und Nutzung von umweltfreundlichem Treibstoff erreicht werden.	Kommunen, Unternehmen	Växjö (Schweden)
Arbeitsplatznahe Wohnungen	Um den Pendelverkehr zu reduzieren, behandelt die Wohnungsbaugesellschaft Antragssteller bevorzugt, die einen Arbeitsplatz in der Nähe haben.	Wohnungsbaugesellschaft, Privatpersonen	Albertslund
<b>Öffentlichkeitsarbeit und Marketing</b>			
Spritspar-Ralley	Die Mitarbeiter des Unternehmens erhalten Kurse zur spritsparenden Fahrweise. Anschließend werden die Verbrauchswerte kontrolliert. Diejenigen, die am wenigsten Sprit verbrauchen, werden prämiert.	Unternehmen, Mitarbeiter	Bielefeld u.a.
Gewinnspiel zu umweltfreundlichem Verhalten	An einem beliebigen Tag werden unangekündigt Lose mit den Namen von Mitarbeitern aus einer Lostrommel gezogen. Kam der ausgeloste Mitarbeiter mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel zur Arbeit, wird er prämiert.	Unternehmen, Mitarbeiter	Vorarlberg (Österreich)
Banker on Bike	Innerhalb eines Zeitraums von 66 Tagen wurden die Mitarbeiter mehrerer Banken aufgefordert, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Die Bank mit den prozentual meisten Radfahrern wurde ermittelt und prämiert.	Unternehmen bzw. Banken, Mitarbeiter, Stadt	Nürnberg
Gütesiegel Bett & Bike	Beherbergungsbetriebe verpflichten sich, radfahrende Gäste auch für nur eine Nacht aufzunehmen, abschließbare Räumlichkeiten für die Fahrräder bereit zu stellen, Trockenmöglichkeiten für Kleidung und Ausrüstung anzubieten sowie ein Fahrradreparaturset bereit zu halten. Dafür wird ihnen das Gütesiegel Bett & Bike verliehen.	Unternehmen bzw. Gastbetriebe, Touristen	Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Saarland, NRW, Niedersachsen
Agenda-Bus	Ein Agenda-Bus wird als Linienbus eingesetzt. Mitarbeiter der Koordinierungsstelle für Umweltfragen informieren Fahrgäste im Bus über umweltfreundliche Mobilität. Der Bus ist durch Werbung gekennzeichnet.	Verkehrsunternehmen, Lokale Agenda Büro, Bürgerinnen und Bürger	Osnabrück
Fahrradförderung im Betrieb	Mitarbeiter eines Unternehmens bilden eine Arbeitsgruppe, die sich die Förderung des Fahrradverkehrs bzw. die Nutzung ökologisch sinnvoller Verkehrsmittel im Betrieb zum Ziel gesetzt hat.	Kommunen, Unternehmen	Freiburg, Friedrichshafen, Tuttlingen
Öko-Verkehrssiegel	Unternehmen, die sich besonders für eine umweltfreundliche Mobilität in ihrem Betrieb einsetzen, wird ein Öko-Verkehrssiegel von der Stadt verliehen.	Kommunen, Unternehmen	Freiburg
Fahrrad statt Parkplatz	Bei Abgabe eines Parkplatzes erhalten die Mitarbeiter ein Fahrrad geschenkt.	Unternehmen, Mitarbeiter	Basel u.a.

## 2 Projekte erfolgreich organisieren

Ob Ihre Ideen zu erfolgreichen Projekten werden, hängt nicht zuletzt davon ab, ob Sie die Regeln guter Projektorganisation kennen und berücksichtigen.

### Projekte – was fällt darunter?

Kommt Ihnen der Begriff Projekt unpassend für Ihre Aktivitäten vor? Wenn Sie beispielsweise überlegen, wie Sie Kindern und ihren Eltern das Thema umweltfreundliche Mobilität nahe bringen können, scheint der Begriff zunächst abstrakt. Trotzdem: Ebenso wie beim Aufbau eines Car-Sharing Unternehmens suchen Sie auch hier zunächst nach den besten Strategien, dann planen Sie konkrete Aktivitäten, setzen sie mit den Kindern und Eltern um und beobachten im weiteren Verlauf, wie erfolgreich sie waren. Vorlauf, Planung, Durchführung, Kontrolle – das sind die typischen Phasen eines Projektes. Auch als Mitglied einer Agenda-Arbeitsgruppe Verkehr haben Sie, wenn auch oft zeitlich versetzt, immer wieder mit diesen Phasen zu tun – Sie werden sich im Idealfall über Ihre Ziele verständigen, einzelne Aktivitäten planen und umsetzen und zwischendurch immer wieder die Zielrichtung Ihrer Arbeit reflektieren.

### Aufgaben des Projektmanagements

Die typischen Aufgaben des Projektmanagements sind dabei

- Ziele und Inhalte konkretisieren
- Zuständigkeiten klären und Termine planen
- Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Projektbeteiligten planen
- Finanzierung beschaffen, sichern und überprüfen

In der Regel sind dies Aufgaben der Agenda-Beauftragten. Aber Know-how im

Projektmanagement ist auch ein Werkzeug, das allen Agenda-Aktiven die Arbeit erleichtert.

#### *Ziele und Inhalte konkretisieren*

Viele Projekte, Arbeitskreise und Initiativen starten sehr euphorisch. Man ist engagiert, von gemeinsamen Ideen getragen und hat ein hohes Maß an Veränderungswillen. Vor allem bei ehrenamtlicher Arbeit können dabei unterschiedliche Wunschvorstellungen, Motivationsgründe und Ziele der Hintergrund sein.

Klären Sie schon frühzeitig, was sich die Beteiligten von Ihrem Engagement erhoffen. Wenn Sie die gesamte Palette der Wünsche kennen, können Sie Zielkonflikte früh erkennen und gemeinsam überlegen, welche Ziele im ersten Schritt realisierbar sind. Ehrenamtliche Arbeit stößt aus zeitlichen Gründen oft an ihre Grenzen. Überlegen Sie daher gemeinsam, welche Zeit Sie in die Arbeit stecken möchten und welche finanziellen Mittel Ihnen zur Verfügung stehen. Damit können Sie die Anforderungen an sich selbst und an die anderen Ehrenamtlichen auf ein machbares Maß einpendeln.


#### *Zuständigkeiten klären und Termine planen*

Klingt zunächst bürokratisch, ist für die Zusammenarbeit in einem Team aber eine wichtige Hilfe: Planen Sie Termine sorgfältig, bereiten Sie vor, welche Inhalte auf der Tagesordnung stehen und welche Entscheidungen notwendig sind. Protokollieren Sie die wichtigsten Entscheidungen und Ergebnisse und lassen die die Protokolle allen Beteiligten zukommen. Wenn sich keine Person findet, die diese Aufgabe regelmäßig übernimmt, verteilen Sie diese Aufgabe reihum. Führen Sie eine Liste, wer mit dieser Aufgabe „dran“ ist. Jedes Protokoll sollte mit einer To-Do-Liste abschließen, in der alle Aufgaben mit Fristen und Zuständigkeiten festgehalten sind. Überprüfen Sie bei den nächsten

Treffen, ob die Arbeitsschritte erledigt werden konnten. Falls nicht, fragen Sie nach den Gründen und überlegen Sie, ob die Aufgaben bzw. die Fristen realistisch sind oder angepasst werden müssen.

### *Zusammenarbeit und Kommunikation planen*

Für die Zusammenarbeit bei Team-Treffen kann es sehr erleichternd sein, wenn Sie sich Regeln für die Diskussion aufstellen. Dazu kann beispielsweise gehören, dass kein Diskussionsbeitrag länger als drei Minuten dauern sollte. Um zu vermeiden, dass immer wieder die gleichen Personen reden und niemand dem anderen zuhört, können Sie auch Hilfsinstrumente nutzen: Nehmen Sie einen Ball mit, und nur derjenige, der den Ball in der Hand hält, spricht und erhält die volle Aufmerksamkeit aller Anwesenden - zumindest für drei Minuten. Sinnvoll ist es auch, einen Moderator auszuwählen, der für eine kooperative Atmosphäre in der Gruppe sorgt.

	<b>Regeln für eine gute Moderation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fragen statt sagen</li> <li>• Es ist alles eine Frage der Haltung</li> <li>• Mit der Gruppe, nicht gegen die Gruppe arbeiten</li> <li>• Störungen haben Vorrang</li> <li>• Nonverbale Signale beachten</li> <li>• Unterscheiden zwischen wahrnehmen, vermuten und bewerten; sich der Bewertung und des Urteils enthalten</li> <li>• Ich statt man</li> <li>• Sich nicht rechtfertigen</li> <li>• Nicht über die Methode diskutieren</li> <li>• Je nachdem</li> </ul>	

Neben den Ehrenamtlichen gibt es meist zahlreiche Personen und Institutionen, die

sich mit Verkehrsthemen in der Kommune befassen – etwa das Planungsamt, einzelne Gemeinderatsmitglieder, die sich das Thema auf die Fahne geschrieben haben, lokale Verkehrsunternehmen, Umweltverbände... In einigen Beispielen auf den nachfolgenden Seiten war man frustriert, weil die Ergebnisse der ehrenamtlichen Arbeit nicht in die Pläne der Verwaltung aufgenommen wurden oder im Gemeinderat keine Beachtung fanden – allerdings hatte man oft versäumt, die Zuständigen frühzeitig einzubinden. Prüfen Sie daher, welche Aktivitäten es in Ihrer Stadt oder Gemeinde bereits gibt, und nehmen Sie Kontakt zur Verwaltung auf. Binden Sie auch den Gemeinderat ein. Der Leitgedanke: Suchen Sie sich Allianzen für Ihr Anliegen!

Wie Sie dabei vorgehen können? Sinnvoll ist es, zunächst ein kooperatives Gespräch mit der Verwaltung zu suchen. Dies sollte zunächst über die Agenda-Beauftragten laufen, denn sie kennen die Ansprechpartner in der Verwaltung. Machen Sie deutlich, dass Sie gerne mit den Verwaltungsmitarbeitern zusammenarbeiten und Ideen liefern möchten. Laden Sie die Zuständigen zu einem Treffen ein. Sprechen Sie auch diejenigen Gemeinderatsmitglieder jeder Fraktion an, die sich mit Verkehrsthemen befassen. Stellen Sie ihnen parteiübergreifend immer wieder die Fortschritte Ihrer Arbeit vor. Im besten Fall ist ein Gremium denkbar, das als Schnittstelle zwischen Ihrer Arbeitsgruppe und dem Gemeinderat die Ergebnisse Ihrer Arbeit so aufbereiten, dass sie hohe Akzeptanz im Gemeinderat finden. Auf jeden Fall aber sollten Sie Projekte, die vom Gemeinderat beschlossen werden sollen, vor der endgültigen Vorstellung im Gemeinderat mit den wichtigsten Sprecherinnen und Sprechern diskutieren.

Informieren Sie sich dazu auch, wie der Gemeinderat arbeitet. Dazu können Sie im Vorfeld einmal eine öffentliche Sitzung besuchen. Klären Sie auch, wie eine Vorlage für den Gemeinderat aussehen sollte: Wichtig ist, dass eine klare Beschluss-

grundlage vorliegt: Darin sollten alle Punkte, die der Gemeinderat beschließen soll, strukturiert aufgelistet sein.

### *Finanzierung beschaffen, sichern und überprüfen*

Um ein konkretes Projekt umzusetzen, brauchen Sie in der Regel finanzielle Mittel. Verschaffen Sie sich zunächst einen Überblick über die Höhe, indem Sie einen Finanzplan aufstellen. Unterstützung können Sie bei den Agenda-Beauftragten erhalten.

Bei der Suche nach Geldgebern brauchen Sie Kreativität: Natürlich ist zunächst der Gemeinderat eine mögliche Anlaufstelle. Vor allem hier ist parteiübergreifende Unterstützung im Vorfeld wichtig. Mögliche Ansprechpartner sind aber auch größere ortsansässige Unternehmen. Über Fördermöglichkeiten auf Landesebene informiert Sie das Agenda-Büro der Landesanstalt für Umweltschutz in Karlsruhe.

Ausführliche Vorschläge und viele praktische Beispiele, wie man Projekte in der Lokalen Agenda 21 am besten durchführt enthält die Arbeitsmateriale 10 „Erarbeitung und Umsetzung von Agenda-Projekten“ des Agenda-Büros. Sie ist kostenlos beim Agenda-Büro erhältlich bzw. als Download auf der Homepage verfügbar:

[www.lfu.baden-wuerttemberg.de/agendabuero/Materialien](http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de/agendabuero/Materialien) bestellen

## Checkliste für die Projektorganisation

<b>Ziele und Inhalte konkretisieren</b>	
Welche Beteiligte streben welche Ziele an?	
Welche Wunschvorstellungen sind Grundlage für das Engagement?	
Welche Ziele sind in welchem Zeitraum zu verfolgen?	
Welcher zeitliche und finanzielle Aufwand ist damit für jeden Einzelnen und für das Team verbunden?	
<b>Zuständigkeiten klären und Termine planen</b>	
Sind klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in der Agenda-Gruppe benannt?	
Werden Sitzungen vorbereitet, indem Tagesordnungen aufgestellt und wichtige Anliegen vorstrukturiert werden?	
Werden von allen wichtigen Treffen Protokolle angefertigt?	
Werden To-Do-Listen mit Zuständigkeiten und Umsetzungsfristen festgehalten und regelmäßig fortgeschrieben?	
<b>Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Projektbeteiligten planen</b>	
Gibt es Diskussionsregeln für gemeinsame Treffen?	
Sind Verfahrenswege für Abstimmungen in der Agenda-Gruppe festgelegt?	
Besteht ein Überblick über die Aktivitäten in der Kommune, bei Verkehrsunternehmen, Verbänden etc., welche die geplanten Aktivitäten betreffen?	
Sind die Zuständigen aus der Verwaltung in die Arbeit eingebunden?	
Ist die Einbindung der zuständigen Gemeinderatsmitglieder aus allen wichtigen Parteien gesichert?	
Gibt es Schnittstellen zwischen Rat und Agenda-Initiative?	
Sind die erforderlichen Abstimmungswege festgelegt, bevor ein Antrag zur Entscheidung kommt?	
Welche weiteren Partner aus der kommunalen Öffentlichkeit sollten gewonnen werden?	
Werden Zwischenergebnisse immer wieder gegenüber der Verwaltung und dem Gemeinderat vermittelt?	
<b>Finanzierung beschaffen, sichern und überprüfen</b>	
Liegen für die wichtigsten Projekte Finanzierungspläne vor?	
Gibt es jemanden, der oder die dafür zuständig ist, sich einen Überblick über mögliche Finanzierungsquellen zu verschaffen?	

### 3 Die Fallbeispiele

Im Folgenden wird eine Reihe von Fallbeispielen aus Städten und Gemeinden Baden-Württembergs vorgestellt. Dabei wurden fünf Bereiche unterschieden:

- Verkehrsdienstleistungen
- Mobilitätsberatung
- Umwelterziehung
- Verkehrsplanung
- PR und Öffentlichkeitsarbeit

Tabelle 1 auf der folgenden Seite gibt Ihnen einen Überblick über die Projekte und ihre wichtigsten Kennzeichen. Im weiteren Verlauf wird jedes Projekt ausführlich nach folgendem Schema vorgestellt:

- Um was geht es?
- Ziele und Zielgruppen
- Vorgehen und Ablauf
- Beteiligte Akteure und Arbeitsform
- Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen
- Die Finanzierung
- Hemmnisse
- Erfolge und Perspektiven
- Kontakt

Weitere Beispiele und Projekte finden sich in der „Aktionsbörse“ des Agenda-Büros der LfU. Im Schwerpunkt „Verkehr“ werden dort viele nachahmenswerte örtliche Aktivitäten geschildert. Die „Aktionsbörse extra“ enthält alle Projekte, die als Agenda-Projekte vom Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg seit 1999 gefördert wurden, darunter auch viele Projekte zum Thema Mobilität.

Beide Aktionsbörsen sind kostenlos beim Agenda-Büro der Landesanstalt für Umweltschutz erhältlich und können auch von der Homepage herunter geladen werden:

[www.lfu.baden-wuerttemberg.de/agenda-buero/aktionsboerse](http://www.lfu.baden-wuerttemberg.de/agenda-buero/aktionsboerse)

Tabelle 1: Die Agenda-Projekte im Überblick

Kapitel	Initiative	Verkehrsträger				Zielgruppen				Projektform				Laufzeit	
		Auto	Fahrrad	Fußgänger	ÖPNV/ Bahn	Betriebe	Jugendl./ Kinder	Kommune	alle Bürger	Beratung	Aufklärung	Dienstleistung/ Produkt	Bürgerbeteiligung	Einzelaktion	langfr. Projekt
<b>Verkehrsdienstleistungen</b>															
3.1.1	Car-Sharing für Touristen in Freiburg und Südbaden														
3.1.2	Bollerwagen Lieferservice in Bad Boll														
<b>Mobilitätsberatung und -information</b>															
3.2.1	Mobilitätszentrale Karlsruhe														
3.2.2	Umweltfreundliche Mobilität im Enzkreis														
3.2.3	Bürgerstadtplan Mannheim														
<b>Mobilitätserziehung</b>															
3.3.1	Kinder lernen laufen in Tuttlingen														
3.3.2	SchülerInnen gestalten umweltfreundliche und sichere Schulwege in Stockach														
3.3.3	Clever unterwegs in Heidelberg														
<b>Verkehrsplanung</b>															
3.4.1	Bürgergutachten zur Straßengestaltung in Bad Dürkheim														
3.4.2	Fußgängerfreundliches Hauptwegesnetz Stuttgart														
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>															
3.5.1	Filderstadt fährt Rad														
3.5.2	Rad-Betriebsgruppen in Friedrichshafen														



## 3.1 Verkehrsdienstleistungen

### 3.1.1 Car-Sharing für Touristen in Freiburg und Südbaden

#### *Um was geht es?*

Das Projekt „Car-Sharing und Tourismus“ ermöglicht es Urlaubern im Umland von Freiburg, sich in der Region flexibel zu bewegen, ohne deshalb mit dem Auto anreisen zu müssen. Dazu stellt der Car-Sharing-Verbund Südbaden in inzwischen 14 Gemeinden Autos zur Verfügung, die nicht nur von den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, sondern auch von Touristen stunden- oder tageweise genutzt werden können.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Prinzip des Car-Sharings ist es, das Verkehrsmittel Auto bedarfsangepasst zu nutzen. Steht ein eigenes Auto zur Verfügung, werden in vielen Fällen Wegstrecken auch damit zurückgelegt, obwohl andere, gegebenenfalls zeitlich und kostenmäßig günstigere Alternativen zur Verfügung stehen. Car-Sharing bietet damit die Vorteile des motorisierten Individualverkehrs und gibt gleichzeitig die Freiheit, sich auch für andere Verkehrsmittel zu entscheiden. Mit dem Konzept sind auch finanzielle Vorteile verbunden, denn die Kosten für Anschaffung und Unterhalt des Fahrzeugs werden auf mehrere Schultern verteilt. Gleichzeitig leistet das Car-Sharing einen Beitrag zum Ressourcenschutz, da die Mobilitätsbedürfnisse mehrerer Personen mit weniger Fahrzeugen erfüllt werden. Damit ist außerdem ein geringerer Parkraumbedarf verbunden. Car-Sharing ist interessant für alle, die im Jahr weniger als 10.000 Kilometer fahren und nicht mit dem Auto zur Arbeit fahren müssen.

Das Projekt „Car-Sharing und Tourismus“ knüpft an die Vorteile des Car-Sharings an und soll die Urlauber in der Region um Freiburg dazu motivieren, umweltverträglich mit der Bahn anzureisen. Damit sinkt nicht nur die Umweltbelastung durch die Anreise, sondern auch das Verkehrs- und Fahrzeugaufkommen in der Region. Eine

Beteiligung an bestehenden Car-Sharing-Angeboten lohnt sich für Urlauber in der Regel nicht, da sie auf eine längerfristige Mitgliedschaft ausgerichtet sind. Entsprechend gestalten sich auch die Mitgliedsbeiträge. Die Initiative in Freiburg ermöglicht Urlaubern daher eine temporäre Mitgliedschaft. Gleichzeitig wurde das Projekt dazu genutzt, auch bei den Bürgern und Bürgerinnen in den Gemeinden für die stärkere Beteiligung an dem Car-Sharing-Verbund zu werben.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Die Initiative für das Projekt startete im Jahr 1999. Zu diesem Zeitpunkt befasste sich der Car-Sharing-Verbund Südbaden bereits seit längerem mit der Idee, das bestehende Angebot an die Bürgerinnen und Bürger in den Gemeinden um Freiburg auch auf Touristen auszuweiten. Allerdings war dazu eine Anschubfinanzierung erforderlich. Durch die Mitarbeit in dem Lokalen-Agenda-Arbeitskreis Mobilität wurden die Initiatoren auf einen Förderwettbewerb des Landes aufmerksam. Der Projektvorschlag wurde in dem Arbeitskreis diskutiert und weiterentwickelt. Innerhalb von drei Monaten warben die Mitarbeiter des Car-Sharing-Verbundes bei den Bürgermeistern der umliegenden Gemeinden um Unterstützung für das Projekt. Die Resonanz war erfreulich gut: Insgesamt 12 Gemeinden erklärten sich zur Teilnahme bereit. Damit konnten auch die lokalen Tourismusbüros als Zuständige für die organisatorische Abwicklung des Car-Sharings für Urlauber gewonnen werden. Gleichzeitig verfassten die Mitarbeiter des Car-Sharing-Verbundes einen Antrag zu Förderung. Im Jahr 2000 wurde eine Fördersumme in Höhe von 40.000 DM (20.452,- €) bewilligt.

Das Projekt konnte bereits auf ein flächendeckendes Car-Sharing Angebot zurückgreifen. In ländlichen Räumen ist dies ein Ausnahmefall. Die Organisatoren betonen jedoch, wie wichtig diese Voraussetzung war, um das Projekt zu realisieren.

Die eigentliche Abwicklung wurde möglichst unkompliziert gestaltet. Im Tourismusbüro der jeweiligen Gemeinde werden die Gäste Mitglied im Car-Sharing-Verein und hinterlegen eine Kautionshöhe von 350 Euro. Der Mitgliedsbeitrag in Höhe von 7,50 Euro gilt für zwei Monate, für den Buchungsvorgang zahlt der Kunde noch einmal 8,50 Euro. Jede Fahrt wird dann nach Kilometern und Stunden abgerechnet. Die Tarife sind in Tabelle 2 dargestellt. Die Nutzer zahlen die Gebühr, sobald das Auto abgestellt ist, und erhalten dann auch die Kautionshöhe zurück. Damit dies rund um die Uhr möglich ist, sind die Tourismusbüros mit der 24-Stunden-Buchungs- und Abrechnungszentrale in Freiburg vernetzt.

Tabelle 2: Car-Sharing-Tarife für Touristen

	S Kleinwagen Corsa, Ford K	M Kombi Opel Astra	XL Transporter, Bus, Van
7 – 0 Uhr, pro h, bis 40 h	1,25 Euro	1,50 Euro	2,00 Euro
7 – 0 Uhr, pro h, ab 40 h	0,70 Euro	0,80 Euro	1,00 Euro
pro km (bis 100 km)	0,22 Euro	0,24 Euro	0,28 Euro
pro km (ab 100 km)	0,19 Euro	0,22 Euro	0,26 Euro

Die Treibstoffkosten sind jeweils enthalten (alle Autos sind mit Tankkarten ausgerüstet). Für die Zeiten zwischen 0 und 7 Uhr wird kein Stundentarif erhoben.

Das Projekt hat sich über die Jahre, die es bereits läuft, gut etabliert. In der Zwischenzeit haben sich zwei weitere Gemeinden zur Beteiligung gefunden. Die Anzahl der Nutzer ist nach der Startphase erfreulich gestiegen, nimmt allerdings inzwischen wieder leicht ab.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Koordination des Projektes übernimmt Car-Sharing-Verband Südbaden in Freiburg. Unterstützt wird es durch den Agenda-Arbeitskreis Mobilität. Den Hauptteil der Arbeit übernimmt jedoch der Car-Sharing-Verband: Dazu zählte die Beantragung der Projektgelder, die Kontaktaufnahme mit den Gemeinden, die Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie die Öffentlichkeitsarbeit (s.u.). Der Verband stellt außerdem die Infrastruktur und Mitarbeiter zur Verfügung. In der Anfangszeit konnte der Personalaufwand

zumindest zum Teil über Fördermittel abgedeckt werden, inzwischen wird die Arbeit jedoch ehrenamtlich durchgeführt. Die Tourismusbüros der Gemeinden übernahmen die lokale Abwicklung des touristischen Car-Sharing-Betriebs und waren auch an der Öffentlichkeitsarbeit beteiligt. Ein wichtiger Kooperationspartner im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit war außerdem der Tourismusverband Südlicher Schwarzwald.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Der Erfolg des Projektes hängt wesentlich davon ab, wie es gelingt, die potenziellen Nutzer und Nutzerinnen zu erreichen. Damit ist die Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Aufgabe der Koordinatoren. Ein Großteil der bewilligten Fördermittel wurde eingesetzt, um den potenziellen Gästen schon bei der Urlaubsplanung die Chance zu geben, sich über das Car-Sharing-Angebot zu informieren und eine Entscheidung über die Anreise mit der Bahn zu treffen. Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Zunächst wurde eine mehrfarbige Broschüre in einer Auflage von 100.000 Stück erstellt. Bei Anfragen über Urlaubsangebote der beteiligten Gemeinden senden die Tourismusbüros diese Broschüre an die interessierten Touristen. Außerdem wird sie in Tourismusbüros und Hotels verteilt. Dazu trat man an Hotels, Gaststätten und Pensionen heran und warb gleichzeitig für ihre Beteiligung an dem Car-Sharing-Verband als Firmennutzer.
- Ein Internetauftritt unter der Adresse [www.car-sharing-tourismus.de](http://www.car-sharing-tourismus.de) informiert umfassend über das Angebot. Diese Internetseiten sind mit den Websites der einzelnen Gemeinden verlinkt.
- Das Projekt wurde außerdem durch intensive Pressearbeit begleitet. Die Badische Zeitung berichtete mehrfach über das Projekt, und auch der Südkurier sowie verschiedene kleinere lokale Zeitungen stellten das Angebot vor.
- In verschiedenen Medien wurden darüber hinaus Anzeigen geschaltet.

Parallel zu diesen Aktivitäten, die sich vorwiegend an Touristen richteten, wurde eine Haushaltungskampagne durchgeführt. Ziel war es, weitere lokale Mitglieder zu gewinnen und damit langfristig den Bestand an Fahrzeugen zu erhöhen. Die Bürgermeister der beteiligten Gemeinden übernahmen die Schirmherrschaft der Kampagne. Gemeinsam mit den Broschüren verteilte der Car-Sharing-Verbund Informationen über Bus und Bahn-Angebote, um zu zeigen, wie gut sich die beiden Verkehrsalternativen unter ökologischen, aber auch unter praktischen Gesichtspunkten ergänzen.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird von den Koordinatoren auch noch drei Jahre nach Projektstart als eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Projekterfolg gesehen. Da jedoch die finanziellen Mittel für neue Broschüren und Informationsmaterialien ebenso fehlen wie die personellen Kapazitäten, muss die Öffentlichkeitsarbeit auf sehr reduziertem Niveau verlaufen. Die ehrenamtlichen Koordinatoren stoßen dabei an ihre zeitlichen Grenzen.

### *Finanzierung*

Zum Anstoß des Projekts erhielt die Initiative im Rahmen des Förderwettbewerbs „Innovative Projekte zur Lokalen Agenda 21“ des Jahres 2000 eine Finanzhilfe in Höhe von 40.000 Mark (20.452,- €). Zusätzlich stellten die Städte und Gemeinden im Raum Südbaden 20 Prozent des Förderbetrags zur Verfügung. Darüber hinaus profitierte das Projekt wesentlich von dem Know-how und der Infrastruktur des Car-Sharing-Verbundes Südbaden sowie von der Unterstützung durch die lokalen Tourismusbüros.

Nach Ablauf der Startphase finanziert sich das Projekt ausschließlich über Einnahmen aus den Tarifen für die Nutzung. Damit werden weitgehend die Kosten durch die Fahrzeuge abgedeckt. Alle weiteren Arbeiten werden ehrenamtlich über den Car-Sharing-Verbund geleistet.

### *Hemmnisse*

Prinzipiell könnte die Resonanz bei den Touristen noch höher sein, wenn die Ausstattung des

Projektes mit finanziellen und personellen Mitteln besser wäre. Auf der derzeitigen Basis ist jedoch kaum Öffentlichkeitsarbeit möglich. Damit das Car-Sharing-Angebot jedoch ausgiebig genutzt wird, ist es notwendig, die Werbetrommel auch kontinuierlich zu rühren. Dabei ist es eine besondere Herausforderung, die potenziellen Gäste bereits in der Phase zu erreichen, in der sie ihren Urlaub noch planen. Denn erst dann wird das Konzept wirksam. Dazu wäre es aber sinnvoll, auch überregionale Kooperationspartner aus dem Tourismusbereich zu gewinnen, die bereits frühzeitig auf das besondere Angebot der Region Freiburg hinweisen. Die mangelnde Öffentlichkeitsarbeit schlägt sich bereits in abnehmenden Nutzerzahlen nieder. Auch Anfragen interessierter Kommunen, Agenda-Arbeitskreise und Organisationen aus dem gesamten Bundesgebiet nach Unterstützung können nur begrenzt beantwortet werden.

Eine intensivere Nutzung würde man insbesondere durch eine stärkere Einbindung der Hotellerie erwarten. Nach Möglichkeit, so die Empfehlung des Car-Sharing-Verbundes, sollten Vertreter des Hotel- und Gaststättengewerbes bereits in die Projektplanung einbezogen werden. Auch könne es sinnvoll sein, größere Städte in den Verbund zu integrieren, denn vielfach beziehen die Touristen dort Station und planen ihre Ausflüge in das Umland von ihrem Urlaubsstandort aus.

### *Erfolge und Perspektiven*

Die Initiatoren beurteilen den Projektverlauf insgesamt sehr positiv und berichten von dem hohen Interesse in der Gemeinde und vor allem in der überörtlichen Öffentlichkeit. Auch die Unterstützung durch die verschiedenen Kooperationspartner spricht für einen erfolgreichen Ansatz, und die Ausweitung des Projektes von 12 auf inzwischen 14 Gemeinden zeigt, welche hohe Akzeptanz das Projekt in der Region hat. Für die Gemeinden hat sich die Initiative als Möglichkeit herausgestellt, das Angebot im Fremdenverkehr zu erweitern und gleichzeitig einen Beitrag zur Senkung des Verkehrsaufkommens zu leisten. Einige Kommunen haben bereits begonnen, Dienstwagen gegen eine Mitgliedschaft

beim Car-Sharing einzutauschen. Damit werden einzelne Kommunen vollwertige Mitglieder des Car-Sharing-Verbundes.

#### *Kontakt*

Car-Sharing Verbund Südbaden e.V.  
Claudia Dambacher  
Wentzinger Straße 15  
79106 Freiburg  
Tel. 0761/383-6790  
E-Mail: [claudia.dambacher@car-sharing-freiburg.de](mailto:claudia.dambacher@car-sharing-freiburg.de)  
Internet: [www.car-sharing-tourismus.de](http://www.car-sharing-tourismus.de)

### **3.1.2 Bollerwagen Lieferservice in Bad Boll**

#### *Um was geht es?*

In der Gemeinde Bad Boll wurde ein preiswerter Lieferservice per Fahrrad etabliert. Eine spezielle Bauweise ermöglicht es, auch große Mengen an Waren zu transportieren.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Mit diesem Projekt wurde ein umweltverträglicher und preisgünstiger Bringdienst für alle Bürger etabliert. Besonders aber richtet sich der Dienst an all diejenigen, die selbst keine Möglichkeit haben, größere Lasten wie Getränkeboxen zu transportieren. Aber auch motorisierten Bürgern und Bürgerinnen bietet der Lieferservice eine umweltfreundliche Alternative: Der Kunde kann im Laden bestellen und sich dann die Waren oder die schweren Einkaufstaschen nach Hause bringen lassen.

Für die Betriebe bringt der Lieferservice den Vorteil der Kundenbindung und eine Erweiterung des Kundenkreises.

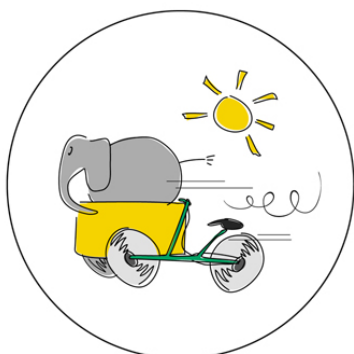
#### *Vorgehen und Ablauf*

Das Projekt „Boller Wagen“ startete im Oktober 2000 auf Initiative des Lokalen Agenda-Arbeitskreises Ökologie/Verkehr. Das Fahrrad wurde von der Fahrradwerkstatt der Gustav-Werner-Stiftung in Reutlingen gefertigt, die Langzeitarbeitslose für die Herstellung von Lastenfahrrädern qualifiziert. Der Transportaufbau besteht aus einem großen, gelben Kasten, dessen Fassungsvermögen bis zu zwölf Getränkeboxen beträgt. Dies erfordert eine Dreiradkonstruktion: Der Transportaufbau wird vorne von zwei Rädern, hinten mit einem Rad getragen. Ein zusätzlicher Elektromotor mit automatischer Schaltung ermöglicht selbst bei größeren Steigungen den Transport schwerer Lasten.



Abbildung 2: Übergabe des Lastenfahrrads auf dem Boller Bauernmarkt. Foto:

Das Lastenfahrrad wurde zunächst auf dem Boller Bauernmarkt der Öffentlichkeit vorgestellt (siehe Abbildung 2). Die Initiative suchte im nächsten Schritt die Unterstützung ortsansässiger Betriebe und Geschäfte. Die Mitglieder des Agenda-Arbeitskreises warben damit, dass das Unternehmen ihre Kunden durch das Dienstleistungsangebot stärker an sich binden oder sogar ihren Kundenkreis erweitern können. Die Motivation zeigte Erfolg: Das Lieferangebot umfasst inzwischen zahlreiche Lebensmittel und Gegenstände des alltäglichen Gebrauchs. Aber auch für Geschenklieferungen kann der Lieferservice oder für den Abtransport von Wertstoffen zu Sammelstellen bestellt werden.



***boller-wagen***  
der bringt's.

Abbildung 3: Boller-Wagen-Logo

Die Kunden können den Lieferservice dabei in verschiedenen Varianten nutzen: Entweder sie kaufen selber vor Ort ein und lassen die Waren dann später bringen, oder sie geben ihre Bestellung telefonisch bei den Händlern auf. Auf Wunsch bestellt der Händler dann den Lieferservice. Bestellungen können in der Koordinationszentrale im Rathaus zu den üblichen Öffnungszeiten abgegeben werden. Die Auslieferung findet Donnerstags und Freitags von 14.00 bis 18.00 Uhr statt. Soll die Auslieferung noch am selben Tag erfolgen, reicht eine Bestellung bis spätestens 16.30 Uhr. Während der Auslieferung sind die Fahrer auch jederzeit über Handy erreichbar und nehmen Bestellungen selbst entgegen. Insgesamt teilen sich zwei Fahrer die Stelle im Nebenerwerb.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Das Projekt „Boller Wagen“ wurde vom Agenda-Arbeitskreis Verkehr/Ökologie konzipiert. Die eigentliche Umsetzung übernahm dann das Agenda-Büro der Gemeinde Bad Boll. Hier liegt auch die Koordinationszentrale des Projekts. Wichtige Projektpartner sind außerdem die Betriebe und Geschäfte in Bad Boll.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Der „Boller-Wagen“ wurde der Öffentlichkeit erstmals auf dem Boller Bauernmarkt im Oktober 2000 vorgestellt. Eine Werbekampagne mit Artikeln in der lokalen Presse begleitete das Projekt in der Anfangsphase. Aktuelle Informationen über Preise und Mitarbeiter bietet die Homepage der Gemeinde Bad Boll.

Darüber hinaus enthält das Amtsblatt wöchentlich eine Rubrik mit aktuellen Informationen und Hinweisen zum „Boller Wagen“. Besondere Publicity erhielt das Projekt durch eine Reportage, die in der Sendung „Landesschau“ des SWR ausgestrahlt wurde.

#### *Finanzierung*

In der Anlaufphase erhielt die Gemeinde vom Land Baden-Württemberg aus dem Agenda-

Wettbewerb „Konkrete Projekte im Rahmen der Lokalen Agenda“ eine Förderung in Höhe von zwei Dritteln der Kosten. Das Geld wurde unter anderem für die Anschaffung des Lastenfahrrades (Kosten rund 5500 Mark = 2812,-- €) sowie für die Anschubfinanzierung einer 630-Mark-Stelle (322,-- €) eingesetzt. Insgesamt umfasste die Fördersumme 7300 Mark (3732,-- €).

Seitdem das Projekt läuft, finanziert es sich in Teilen über die Einnahmen aus den Lieferungen. Den Rest zahlt die Gemeinde. Die Preise werden pro angefahrene Zieladresse und abhängig von Gewicht bzw. Menge berechnet, aber unabhängig davon, wieviel Geschäfte zur Ausführung des Auftrags angefahren werden müssen. Die Preise im Einzelnen:

- Grundpreis (pro angefahrene Zieladresse): 1,50 €
- Zuschläge (abhängig von Größe und Gewicht): Ab 2 Lebensmittelkisten 3,00 €, ab 4 Lebensmittelkisten 4,00 €
- Gesamtlieferpreis für den Kunden: max. 4,50 €
- Getränkelieferungen: 1 Kiste: 1,50 €, 2 Kisten: 3,00 €, ab 4 Kisten: 4,00 €, ab 6 Kisten: 5,00 €, bis 10 Kisten: 6,00 €
- Leergut: bis 3 Kisten: 1,50 €, über 3 Kisten: 3,00 €, bis 10 Kisten: 4,50 €

Die Personalkosten werden auf Stundenbasis abgerechnet. Monatlich entstehen dadurch Kosten von rund 300 Euro. Die monatlichen Einnahmen belaufen sich auf durchschnittlich 200 Euro. Der Restbetrag von 100 Euro pro Monat übernimmt das Agenda-Büro. Zusätzlich zahlen die Betriebe inzwischen einen Euro pro Lieferfahrt dazu. Dadurch wird der Eigenanteil der Gemeinde weiter gesenkt und der Fortbestand des Projektes zukünftig gesichert.

#### *Hemmnisse*

Der Kreis der teilnehmenden Geschäfte ist noch ausbaufähig. Von etwa 20 angefragten Betrieben waren zunächst fünf zur Mitarbeit bereit. Zu den angesprochenen 20 Betrieben zählten aber auch Supermärkte, für die eine Beteiligung prinzipiell schwerer praktikabel ist als für Einzelhändler. Außerdem bestand nicht für jedes der

angefragten Geschäfte, etwa für Optiker, der Bedarf nach einem Lieferservice.

Auch die Technik bietet Verbesserungsmöglichkeiten: So schaltet sich der eingebaute Elektromotor ab einer gewissen Belastung automatisch zu. Die Fahrer haben darauf keinen Einfluss. Die Beteiligten suchen noch nach einer flexibleren Lösung, die es ermöglicht, den Motor nach Belieben zu- und abzuschalten.

#### *Erfolge und Perspektiven*

Die Initiative wird von den Verantwortlichen als großer Erfolg bezeichnet. Das Finanzierungs-konzept steht bereits für die Zukunft fest.

Auch wenn nicht viele Geschäfte an dem Lieferservice beteiligt sind, so deckt er doch die wichtigsten Alltagsprodukte ab. Monatlich werden zwischen 70 und 90 Fahrten in Auftrag gegeben, bei einem Kreis von etwa 80 bis 90 Kunden (Tendenz steigend). Rund 30 bis 40 davon sind Stammkunden, die mindestens alle zwei Wochen eine Bestellung aufgeben. Dabei handelt es sich vornehmlich um ältere Personen, für die der Lieferservice beim Einkauf eine wesentliche Erleichterung darstellt.

#### *Kontakt*

Bürgermeisteramt Bad Boll  
 Agenda Büro  
 Andreas Milde  
 Hauptstr. 94, 73087 Bad Boll  
 Tel. 07164/808-16  
 eMail: [amilde@bad-boll.kdrs.de](mailto:amilde@bad-boll.kdrs.de)  
 Internet: [www.bad-boll.de](http://www.bad-boll.de)

## 3.2 Mobilitätsberatung und -information

### 3.2.1 Mobilitätszentrale "ka-mobil"

#### *Um was geht es?*

Die Mobilitätszentrale Karlsruhe steht interessierten Personen sowohl als persönliche Anlaufstelle im Stadtzentrum Karlsruhe als über ein Internetportal für Fragen zur individuellen und ökologisch optimierten Mobilität zur Verfügung.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Ziel des Projektes ist es, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten durch ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot zu fördern. Dazu werden interessierte Personen über Verkehrsmittel und ihre Nutzungsmöglichkeiten informiert. Das Beratungsangebot beschränkt sich nicht nur auf umweltbezogene Mobilitätsalternativen, sondern umfasst auch weitergehende Informationen, wie Routenplanung für Autos und Stauinformationen, sowie Informationen zu Freizeitaktivitäten. Dadurch wird ein weiter Kreis an interessierten Bürgern, Gästen und Touristen angesprochen. Gleichzeitig dient die Mobilitätszentrale Karlsruhe den Umweltverbänden als Plattform für Aktionen zum umweltfreundlichen Verkehr.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Die Karlsruher Umweltverbände sowie der Arbeitskreis "Freizeit" der Lokalen Agenda 21 regten nach dem Vorbild anderer Städte eine Mobilitätszentrale in Karlsruhe an. Sie gingen dabei zunächst auf die Stadt Karlsruhe zu, die ihrerseits den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) hinzuzog.

Das Pilotprojekt stieß sowohl bei der Stadt als auch beim Verkehrsverbund auf Interesse. Im nächsten Schritt erkundigten sich die Initiatoren bei Mobilitätszentralen anderer Städte über deren Konzeptionen und Erfahrungen und entwickelten auf dieser Basis das Konzept für die Mobilitätszentrale Karlsruhe.

Im umgebauten Weinbrennerhaus, einem historischen Gebäude in der Stadtmitte in unmittelbarer Nähe zum Verkaufszentrum des Verkehrsverbundes und der Stadtinformation, sah man einen geeigneten Ort für die Unterbringung der Mobilitätszentrale.

Die Mobilitätszentrale ist mit drei ständigen Ansprechpartnerinnen besetzt, die sich weitgehend selbstständig in ihr Aufgabenfeld einarbeiteten. Nur zu einzelnen Themen, wie dem Abschließen von Car-Sharing-Verträgen, fanden Schulungen statt. Ein wichtiges Hilfsmittel zur Vorbereitung auf die Mobilitätsberatung stellte auch das Internetportal dar, das parallel zum Beratungszentrum aufgebaut wurde. Das Internetportal dient auch als wichtiges Informationsinstrument für die Beratung vor Ort. Es wurde gleichzeitig mit der Eröffnung der Beratungsstelle für die Öffentlichkeit freigeschaltet. Die Erstellung des Internetauftritts wurde extern vergeben, die Pflege erfolgt mittlerweile eigenständig.

Die Umsetzung des Projektes bis zur Eröffnung der Mobilitätszentrale im April 2001 nahm ca. zwei Jahre in Anspruch.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Mobilitätszentrale ist ein gemeinsames Modellprojekt der Stadt Karlsruhe und des Karlsruher Verkehrsverbundes. Die eigentliche Mobilitätsberatung führt der Karlsruher Verkehrsverbund durch. Er wird dabei finanziell durch die Stadt unterstützt. Den Umweltverbänden und dem Arbeitskreis Freizeit der Lokalen Agenda 21 als Initiatoren des Projekts steht die Mobilitätszentrale auch kostenlos für öffentlichkeitswirksame Aktionen zur Verfügung. Weitere Projektpartner sind Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, wie die Mitfahrzentrale Karlsruhe oder der Car-Sharing-Anbieter Stadtmobil.

Zwischen dem Karlsruher Verkehrsverbund, dem Umweltamt der Stadt Karlsruhe und den Verbänden findet ein jährlicher Informationsaustausch statt.

### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Als einmaliger Auftakt wurde zur Eröffnung der Mobilitätszentrale eine Zeitungsannonce geschaltet. Gleichzeitig startete auch der Internetauftritt. Zudem wurde ein Prospekt erstellt.

Mittlerweile interessieren sich viele andere Städte für die Mobilitätszentrale in Karlsruhe. Die häufigen Besuche von Vertretern anderer Städte greift die ortsansässige Presse gerne auf. Damit ist eine kontinuierliche Präsenz des Projektes in den lokalen Medien sichergestellt.

### *Finanzierung*

Die Mobilitätszentrale selbst wird vom Karlsruher Verkehrsverbund unterhalten. Das Pilotprojekt wird derzeit mit 50.000 € pro Jahr von der Stadt Karlsruhe bezuschusst.

### *Hemmnisse*

Die wenigen Hindernisse, die es bei der Umsetzung des Projektes gab, lagen in erster Linie bei der Umnutzung des historischen Gebäudes.

Nach wie vor liegt mit 80 Prozent der Anfragen ein Schwerpunkt der Mobilitätsberatung bei den „klassischen“ Aufgaben, wie Fahrkartenverkauf und Fahrplanauskunft. Darüber hinaus erhofft man sich zukünftig eine weitere Nutzung des Angebots.

### *Erfolge und Perspektiven*

Laut Karlsruher Verkehrsverbund ist das Angebot mittlerweile eingeführt und wird auch gut angenommen. Exklusive der Anfragen zum Bus und Bahn werden ca. 300 bis 400 Anfragen pro Monat gestellt – Tendenz steigend. Die Homepage weist ca. 50 bis 100 Besucher pro Tag auf. Kurz nach der Eröffnung der Mobilitätszentrale wurde eine Befragung zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Die Kunden beurteilten die Beratung nahezu einstimmig mit „gut“ bis „sehr gut“ (30 % „sehr gut“, 60 % „gut“, 8 % der Befragten gaben keine Beurteilung ab). Das erfolgreiche Projekt stößt auch in vielen anderen Städten auf

Interesse. Daher steht die Mobilitätszentrale in Kontakt zu vielen in- und ausländischen Städten, wie z.B. Konstanz oder auch Paris.

Bei allem Erfolg gibt es aber auch Pläne für die weitere Entwicklung des Projektes: Dazu zählt unter anderem die Überlegung, ein Selbstbedienungsterminal einzurichten. Ob diese Maßnahme umsetzbar ist, wird derzeit geprüft.

#### *Kontakt*

Mobilitätszentrale im Weinbrennerhaus  
Marktplatz, 76133 Karlsruhe  
Telefon: 0721/6107-5790  
Internet: [www.ka-mobil.de](http://www.ka-mobil.de)

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH  
Mobilitätszentrale  
Andreas Ceder  
Tullastraße 71, 76133 Karlsruhe  
Tel. 0721/6107-7032  
eMail: [andreas.ceder@kvv.karlsruhe.de](mailto:andreas.ceder@kvv.karlsruhe.de)



### 3.2.2 Umweltfreundliche Mobilität im Enzkreis

#### *Um was geht es?*

Das Projekt „Umweltfreundliche Mobilität im Enzkreis“ umfasste die individuelle Beratung von zehn ausgewählten Modellfamilien über einen Zeitraum von drei Monaten. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie die anfallenden Verkehrswege umweltverträglich und gleichzeitig möglichst wenig aufwändig zurückgelegt werden können.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Das Projekt wurde aus der Erkenntnis gestartet, dass die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der intensiven Auseinandersetzung mit den individuellen Gewohnheiten bedarf. Ein Ziel des Projektes war es daher, in ausgewählten Familien Überzeugungsarbeit für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten zu leisten und sie als Multiplikatoren in den einzelnen Gemeinden des Enz-Kreises zu gewinnen. Gleichzeitig zielte das Projekt darauf, das Mobilitätsangebot im Kreis mit besonderem Blick auf die Bedürfnisse von Familien zu verbessern.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Das Projekt ging aus dem Arbeitskreis Verkehr der Lokalen Agenda 21 im Landkreis Pforzheim-Enz hervor. Der Arbeitskreis setzte sich aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie aus Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Organisationen und Firmen zusammen. In der ersten Phase, ab April 2001, wurden unter anderem die Probleme und Hemmnisse des öffentlichen Personennahverkehrs in den ländlichen Gemeinden des Landkreises diskutiert. Die beteiligten acht Bürgerinnen und Bürger berichteten über ihre Alltagserfahrungen. Es wurde schnell deutlich, dass es zwar viele Informationsmaterialien gibt, im konkreten Fall aber zahlreiche Fragen zu Fahrplänen, Anschlüssen und Tarifen auftreten. Aus dieser Analyse entstand die Idee der individuellen Mobilitätsberatung.

Die Vorbereitungsphase für das Projekt startete im Mai 2001. Zunächst warb man für die Teil-

nahme an dem Beratungsprojekt. Gesucht wurden Familien mit ein oder mehreren Kindern unter 18 Jahren, die an alternativen Mobilitätsangeboten interessiert waren. Außerdem sollten sie sich bereit erklären, über ihr Mobilitätsverhalten auch öffentlich Auskunft zu geben und im Agenda-Arbeitskreis Verkehr über ihre Erfahrungen zu berichten.

Um Teilnehmer zu gewinnen, wurde zunächst ein Faltblatt in den Gemeinden verteilt. Dazu konnte man in den 28 Gemeinden des Kreises auf 19 Ansprechpartner vor Ort zurückgreifen. Auch die Mitglieder des Arbeitskreises sorgten für Werbung. So verteilte der Vertreter von Pro-Bahn das Faltblatt bei den Vereinsmitgliedern, und die Vertreterin eines lokalen Omnibusunternehmens übernahm die Verteilung unter den Reisegästen. Außerdem wurde ein Aufruf im Gemeindeblatt veröffentlicht. Der Anmeldebogen fragte bereits erste Infos zum Mobilitätsverhalten ab, wie benutzte Verkehrsmittel, Ort der Beschäftigung, Auswärtsaktivitäten oder Alter der Familienmitglieder. Insgesamt meldeten sich 15 Familien, von denen zehn ausgewählt und zu einem Informationsabend eingeladen wurden. Danach konnten sie sich zum Mitmachen entscheiden. Im weiteren Projektverlauf wurde noch eine weitere Familie aufgenommen.

Parallel zur Auswahl der teilnehmenden Familien bereiteten die Mitglieder des Arbeitskreises die Beratungsleistung vor. Unter anderem wurden Informationsmaterialien zusammengestellt, ein Beratungsleitfaden entwickelt und die Beratungskräfte geschult. Sogar Protokollierungshilfen für die Beratungsgespräche wurden vorbereitet. Weitere Schulungen befassten sich mit Car-Sharing sowie mit den Informationsangeboten im Internet. Der Arbeitskreis stellte auch die ehrenamtlichen Berater.

Die Beratungsphase selbst umfasste drei Monate mit einem zeitlichen Aufwand pro Familie von durchschnittlich 18 Stunden. Zunächst erhielten die Teilnehmer Informationsmaterialien sowie ein Fahrtenbuch. Dazu waren bis zu zwei Beratungstermine pro Familie erforderlich. Alle Familienmitglieder waren bei den Beratungsgesprächen anwesend. In dem Fahrtenbuch dokumentierten die Eltern und Kinder drei bis vier Wochen täglich, welche Wege sie zu welchem

Zweck wohin und mit welchen Verkehrsmitteln zurücklegten. Die Berater werteten die Fahrtenbücher aus und vereinbarten einen weiteren Termin mit den Familien, um die bestehenden Mobilitätsangebote vorzustellen und zu diskutieren. Einige Wochen später wurden die Erfahrungen von Eltern und Kindern mit den alternativen Mobilitätsangeboten gemeinsam besprochen. Parallel dazu trafen sich die Berater zweimal zu einem Erfahrungsaustausch zum bisherigen Projektverlauf.

Die Beratung endete am 12. Dezember 2002 mit einer Berichterstattung der teilnehmenden Familien vor dem Arbeitskreis. Der offizielle Projektabschluss fand am 13. Januar 2003 mit der Vergabe der "Quiz-Mobil"-Preise statt.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Das Projekt geht auf eine Initiative der Arbeitsgruppe Verkehr der Lokalen Agenda 21 im Enzkreis zurück. Wie auch die übrigen Agenda-Arbeitskreise wird auch dieser von einem Moderatorenteam von je einem Vertreter des Landratsamtes und einer externen Organisation geleitet. Federführend ist die Agenda-Beauftragte. Der Arbeitskreis trifft sich alle vier Wochen, in der Vorbereitungszeit ab Mai 2001 waren sogar zweiwöchentliche Treffen die Regel. Wichtigster Kooperationspartner ist der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE). Außerdem beteiligten sich das DB Regio AG-Verkehrsunternehmen RheinNeckar, die Verkehrs- und Beratungsgesellschaft privater Omnibusunternehmen, die Verkehrswacht Pforzheim-Enzkreis, PRO BAHN Nordschwarzwald, der Verkehrsclub Deutschland-Kreisverband Pforzheim/Enzkreis, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft Karlsruhe, die Car-Sharing-Organisation StadtMobil Pforzheim, RVS SüdwestBus sowie VVW Taxi und Mietwagen Enzkreis an dem Projekt.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Der Öffentlichkeitsarbeit kam eine besonders wichtige Rolle zu, um die Bürgerinnen und Bürger für das Projekt zu gewinnen. Dies betrifft nicht nur die Modellfamilien: Vielmehr sollte das Projekt auch darüber hinaus im Landkreis für ei-

ne umweltfreundlichere Mobilität werben. Dazu wurden verschiedene Möglichkeiten genutzt:

- Die Gemeindeblätter berichteten regelmäßig über den Projektfortschritt.
- Für die Werbung zur Teilnahme erstellte der Arbeitskreis einen Flyer.
- Die lokale Tageszeitung veröffentlichte insgesamt sechs Beiträge über das Projekt. In einem Exklusivbericht stellte sie sogar die Erfahrungen einer der Modellfamilien ausführlich vor.
- Ein „Mobilitäts-Quiz“ motivierte die Bürgerinnen und Bürger dazu, sich aktiv mit dem Thema Mobilität vor Ort auseinander zu setzen. An zentralen ÖPNV-Verkehrspunkten verteilten Schülerinnen und Schüler einen Fragebogen, der unter anderem nach Kosten und Gültigkeit der Tageskarte Regio 24 oder nach dem Namen eines bestimmten Radweges fragte.
- Das Projekt wurde in zwei Tagungen landesweit vorgestellt.
- Anfang Januar 2003 fand außerdem eine Abschlussveranstaltung statt. Hier wurden der Beitrag der Familien öffentlich gewürdigt und die Gewinner des Mobilitäts-Quiz prämiert. Auch diese Veranstaltung fand gute Beachtung in der heimischen Presse.

#### *Finanzierung*

Der Gesamtaufwand für das Projekt betrug nach Angaben des Agenda-Büros etwa 13.400 Euro. Darin ist mit einem Stundensatz von 20 Euro auch der Aufwand für die ehrenamtlich geleistete Arbeit der Berater sowie der Koordinationsaufwand durch das Agenda-Büro einkalkuliert. Entsprechend wurden 5.300 Euro aus Eigenmitteln finanziert.

An Drittmitteln standen 1.600 Euro über örtliche Sponsoren sowie weitere 6.500 Euro aus dem Förderwettbewerb „Konkrete Projekte zur Lokalen Agenda 21“ des Landes Baden-Württemberg zu Verfügung. Diese Mittel wurden für Öffentlichkeitsarbeit und Informationsmaterialien verwendet. Außerdem stand jeder der elf teilnehmenden Familie ein Mobilitätsbudget von 300 Euro zur Verfügung, um alternative Mobilitätsangebote zu erproben.

### *Hemmnisse*

In den ländlichen Regionen des Enz-Kreises sind die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs eingeschränkt, und ein weiterer Ausbau wird als wirtschaftlich kaum lohnenswert eingeschätzt. Auch sind die Fahrzeiten der verschiedenen Verkehrsträger oft nicht aufeinander abgestimmt. Damit sinkt die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden. Zu den wichtigsten Hindernissen gehört nach Einschätzung der Agenda-Beauftragten allerdings die oft schwierige Verabschiedung von den alten Gewohnheiten. Trotz erkennbarer Vorteile des öffentlichen Verkehrs, wie eingesparte Zeit für den täglichen Transport von Kindern zu diversen Freizeitaktivitäten, waren manche Teilnehmer zu Verhaltensänderungen nicht zu motivieren.

Prinzipiell steigt der Erfolg eines solchen Projektes, wie es von dem Landkreis Pforzheim-Enz durchgeführt wurde, mit der möglichst breiten Beteiligung von Familien, die bislang noch wenig Erfahrungen mit dem öffentlichen Personennahverkehr haben. Die beste Möglichkeit, auch diese Familien anzusprechen, stellt laut Erfahrung der Projektbeteiligten die Werbung und Ansprache über die lokale Tagespresse dar. Im Landkreis Pforzheim-Enz erfüllten immerhin vier der teilnehmenden Familien dieses Kriterium.

### *Erfolge und Perspektiven*

Die Erfolge des Projektes liegen auf mehreren Ebenen:

- Verhaltensänderungen: Die größten Effekte hatte das Projekt bei den Familien, die sich erstmalig mit dem Thema „Umweltverträglichere Mobilität“ befassten. Aber auch in den anderen, bereits weitgehend sensibilisierten Familien waren noch weitere Verbesserungen möglich. Dazu zählt beispielsweise, einzelne Fahrten besser miteinander zu verbinden. In einem Fall ist auch der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad für den Weg zur Arbeit auf das Erfolgskonto des Projektes zu verbuchen. Noch ist nach Einschätzung der Agenda-Beauftragten die Wirkung des Projektes nicht abgeschlossen. Die beteiligten Familien sollen daher drei Monate nach Ab-

schluss des Projektes noch einmal telefonisch kontaktiert und beraten werden.

- Einführung eines privaten Car-Sharings: Die Möglichkeiten, andere Verkehrsmittel zu nutzen als das Auto, sind wegen des vergleichsweise geringen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Land nicht groß. Als eine Alternative bietet sich jedoch das Car-Sharing an. In einer Flächengemeinde lohnt sich das Car-Sharing allerdings erst dann, wenn sich mehrere Familien oder Personen in räumlicher Nähe zueinander zusammenfinden. Die Voraussetzungen dazu sind im Landkreis gut: In einer Gemeinde haben sich bereits fünf Familien aus einer Straße bereit erklärt, gemeinsam ein Auto anzuschaffen. Derzeit werden versicherungstechnische und weitere praktische Fragen diskutiert. In drei anderen Gemeinden innerhalb des Landkreises haben sich weitere Interessenten an dem Modell gefunden. Die Car-Sharing-Organisation StadtMobil Pforzheim unterstützt die Bürger und das Agenda-Büro mit ihrem Know-how.
- Kooperation mit den Anbietern des öffentlichen Personennahverkehrs: Ein weiterer Effekt war es, dass die Betreiber von Bus und Bahn einen besseren Einblick in die Anliegen und Probleme ihrer Nutzer erhielten. In verschiedenen Gesprächen wurde bereits nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. In einem Fall konnten bereits die Anschlusszeiten innerhalb einer Wegstrecke optimiert werden. Weitere Anstöße zur Verbesserung des Angebots werden noch geprüft.

#### *Kontakt*

Lokale Agenda 21 Enzkreis, Landratsamt  
Zähringerallee 3, 75177 Pforzheim  
www.enzkreis.de  
Annette Kurth, Agenda-Beauftragte  
Tel.: 07231/308-404  
eMail: [annette.kurth@enzkreis.de](mailto:annette.kurth@enzkreis.de)

Michael Rieger, Koordinationsstelle „Mobil“  
Tel. 07231/308-839  
eMail: [michael.rieger@enzkreis.de](mailto:michael.rieger@enzkreis.de)

### 3.2.3 Bürgerstadtplan Mannheim

#### *Um was geht es?*

Der Bürgerstadtplan Mannheim soll eine detaillierte Übersicht über das Radwegenetz und den ÖPNV im Mannheimer Stadtgebiet liefern und gleichzeitig als Wegweiser für interessante ökologisch und sozial orientierte Konsum- und Freizeitangebote dienen. Dazu zählen Geschäfte für Bio- und Fair-Trade-Produkte ebenso wie Spielplätze, Seniorentreffs, Bürgerdienste und öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Theater, Schulen, Krankenhäuser, Fahrradläden und vieles mehr. Durch eine detaillierte Darstellung von Straßen-, Radwege- und ÖPNV-Netz bietet der Bürgerstadtplan außerdem die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel bedarfsgerecht miteinander zu verbinden.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Der Bürgerstadtplan richtet sich an alle, die Interesse an einer optimalen Planung ihres innerstädtischen Mobilitätsverhaltens haben und ihre Mobilität gleichzeitig möglichst umweltverträglich gestalten wollen. Dies können sowohl Bürger als auch Zugezogene sein, die sich einen möglichst schnellen Überblick verschaffen wollen. Auch für Touristen kann der Plan nützliche Informationen liefern.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Der Bürgerstadtplan geht auf die Idee des ortsansässigen Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zurück. Als Mitglied des Umweltforums Mannheim konnte der ADFC auch die übrigen Mitglieder von der Idee begeistern. Nach der positiven Entscheidung durch den sogenannten Initiativkreis, das zentrale Gremium der Lokalen Agenda, bildete sich innerhalb des Umweltforums eine Arbeitsgruppe. Ihre Aufgabe war es, die notwendigen Informationen für den Stadtplan zusammenzutragen. Dabei widmeten sich die einzelnen Mitglieder ihren jeweiligen „Spezialgebieten“: Die Car-Sharing Initiative *stadtmobil* stellte eine Übersicht der entsprechenden Stellplätze für das Car-Sharing zusammen, und der ADFC überprüfte – orientiert

am Radwegekonzept der Stadt Mannheim – die Qualität der Radwege, bevor sie in den Plan übernommen wurden. Die Naturfreunde zeichneten sich für die Erstellung eines Konzeptes für Wanderwege und Erholungsgebiete verantwortlich. Informationen über Naturdenkmäler und Sehenswürdigkeiten wurden vom städtischen Tourismusbüro abgefragt. Für Informationen über Bioläden und ähnliche Angebote existierte bereits ein Leitfaden, auf den man zurückgreifen konnte. Weitere Informationen wurden in Zusammenarbeit mit städtischen Ämtern sowie aus Branchenverzeichnissen gesammelt.

Die kartographische Bearbeitung und Produktion übernahm ein professionelles Büro. Dieses setzte sich dann auch mit der Erstellung einer geeigneten Kartengrundlage sowie mit Fragen von kartographischen Rechten auseinander. Der Stadtplan wurde im Maßstab 1:18 000 erstellt, um detaillierte Darstellungen zu ermöglichen. Die erste Auflage erschien 2001 in einer Höhe von 5.000 Exemplaren.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Initiator des Projektes war der Ortsverband des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC). Der ADFC ist Mitglied im Umweltforum Mannheim. Das Umweltforum schließt zehn Mannheimer Umweltvereine und -verbände zusammen, darunter ADFC, BUND, Deutsche Umwelthilfe, Die Naturfreunde, NABU, Öko-Stadt Rhein-Neckar, SOLARFONDS Mannheim, Verkehrsclub Deutschland (VCD) und vertritt die Anliegen des Umweltschutzes innerhalb der Lokalen Agenda 21 in Mannheim. Für die Entscheidung über die Umsetzung des Projektes war der Initiativkreis im Rahmen der Lokalen Agenda 21 zuständig. Die Umsetzung erfolgte dann durch eine Arbeitskreis innerhalb des Umweltforums.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Das Grundkonzept für den Plan wurde erstmals im Jahr 2000 bei der Auftaktveranstaltung der Lokalen Agenda 21 in Mannheim vorgestellt. Die

eigentliche Öffentlichkeitsarbeit fand dann aber im Rahmen der Herausgabe des Bürgerstadtplans mit einer Pressekonferenz statt, die gemeinsam mit dem Umweltdezernenten der Stadt Mannheim durchgeführt wurde.

Der Plan ist zum Preis von 4,90 Euro u.a. in Buchläden, im Kundenzentrum der MVV, in der Umweltberatung der Stadt Mannheim, im Tourismusbüro der Stadt Mannheim sowie beim Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof erhältlich. Beim Fahrradparkhaus handelt es sich um eine Serviceeinrichtung, die sowohl Stellplätze, aber auch einen Fahrradverleih- und Reparaturservice anbietet. Darüber hinaus liegt der Plan bei zahlreichen Veranstaltungen der einzelnen Mitglieder des Umweltforums aus.

Im Januar 2003 ging außerdem die Website des Umweltforums ([www.umweltforum-mannheim.de](http://www.umweltforum-mannheim.de)) ans Netz. Darin findet sich auch das Mobilitätsportal „mobilität & freizeit“, das unter anderem auch über den Bürgerstadtplan informiert.

#### *Finanzierung*

Die Produktionskosten der ersten Auflage (5.000 Exemplare) beliefen sich auf 25.000 Mark (12.591,10 €). 10.000 Mark (5.036,44 €) wurden von der Stadt Mannheim beigesteuert. Ein weiterer Teil wurde durch eine Anzeige der Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft MVV für ihr Ökostrom-Angebot terra finanziert. Den Rest der Kosten übernahm das Umweltforum. Dieser Anteil ist mit den bisher verkauften 4.200 Exemplaren bereits refinanziert.

#### *Hemmnisse*

Ursprünglich hatte das Umweltforum eine stärkere Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des Bürgerstadtplans erhofft. Bei der Auftaktveranstaltung der Lokalen Agenda in Mannheim im Jahr 2000 stellte man das Grundkonzept des Plans vor und bat in diesem Rahmen auch andere Agenda-Foren sowie die breite Öffentlichkeit um Vorschläge für Gestaltung und Inhalt des Plans. Der Rücklauf war allerdings so gering, dass im weiteren Verlauf die Initiative aus-

schließlich bei der Redaktionsgruppe im Umweltforum lag.

#### *Erfolge und Perspektiven*

Die erste Auflage wird von den Verantwortlichen des Umweltforums als Erfolg betrachtet. 4.200 von 5.000 Exemplaren wurden bereits verkauft. Damit ist der Eigenanteil des Umweltforums an den Produktionskosten bereits refinanziert. Als Erfolgsfaktor machen die Verantwortlichen vor allem den Informationsgehalt und die gezielte Bündelung der Informationen geltend. Die Erlöse aus den verbleibenden 800 Exemplaren sollen in die Produktion der nächsten Auflage investiert werden, deren Erscheinen für Ende des Jahres 2003 geplant ist. Das Finanzierungskonzept steht jedoch noch nicht endgültig fest.

Im Zuge der Aktualisierung ist der erneute Versuch einer Bürgerbeteiligung beabsichtigt. Dabei sollen insbesondere die einzelnen Agenda-Foren einbezogen werden. Die Verantwortlichen beim Umweltforum sind optimistisch, dass dieser Versuch erfolgreich sein wird, da mit dem bestehenden Plan bereits eine konkrete Diskussionsgrundlage besteht. Dies ermögliche einen wesentlich zielführenderen Diskussionsprozess. Weitere Aktualisierungen sollen ungefähr alle zwei Jahre erfolgen.

#### *Kontakt*

Umweltforum Mannheim  
c/o Umweltzentrum  
Oliver Decken  
Käfertalstr. 162, 68167 Mannheim  
Tel. 0621/331-774  
eMail: [umweltforum-mannheim@ginko.de](mailto:umweltforum-mannheim@ginko.de)  
Internet: [www.umweltforum-mannheim.de](http://www.umweltforum-mannheim.de)

### 3.3 Mobilitätserziehung

#### 3.3.1 Kinder lernen laufen - Tuttlingen

##### *Um was geht es?*

Im Rahmen des Projektes „Kinder lernen laufen“ entwickelten acht Kindergärten in Tuttlingen eine Vielzahl von Aktionen, um Eltern und Kinder zu motivieren, den Weg zum Kindergarten nicht mit dem privaten PKW, sondern zu Fuß zurückzulegen.

##### *Ziele und Zielgruppen*

Das Projekt soll einen Beitrag dazu leisten, die Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und unterstützt damit die bundesweiten Aktionen „Mobil ohne Auto“. Das Projekt setzt dazu sowohl bei der Umwelt- als auch bei der Mobilitätserziehung an. Zielgruppen sind Eltern ebenso wie ihre Kinder. Für die Kinder soll außerdem der Weg zum Kindergarten wieder zum Erlebnis werden. Darüber hinaus ist es Ziel, auch das naturnahe Freizeiterlebnis ohne Auto zu fördern – auch über den Kindergarten hinaus. Gleichzeitig wurden die Aktionen genutzt, um verkehrssicheres Verhalten der Kinder zu stärken.

##### *Vorgehen und Ablauf*

Kinder werden auch in Tuttlingen immer häufiger mit dem Auto zum Kindergarten gebracht. Die Mitarbeiter des Umweltamtes nahmen daher Kontakt mit acht städtischen Kindergärten auf und befragten sie nach ihrer Bereitschaft, Aktionen zur Reduzierung des Autoverkehrs zu entwickeln. Alle acht Kindergärten erklärten sich zur Teilnahme an dem Projekt bereit. In jedem der Kindergärten wurden über ein halbes Jahr einzelne Aktionen geplant und vorbereitet. Die Umsetzung der Maßnahmen nahm einen Zeitraum von 3 Monaten – zwischen Mai und Juli 1998 – in Anspruch.

Die Aktivitäten starteten mit einer Information der Eltern über die Hintergründe des Projektes. In Rundbriefen und Infoblättern sowie an einem

oder auch mehreren Elternabenden pro Kindergarten wurden den Eltern die Vorteile des ökologischen Mobilitätsverhaltens dargelegt: die Kinder bewegen sich mehr, die Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr sinken, durch geringeres Verkehrsaufkommen im Bereich von Kindergärten vermindert sich die Unfallgefahr und durch mehr Freizeit im Freien verändern die Kinder ihre Wahrnehmung der Natur.

In einer nächsten Phase starteten die Kindergärten eine Vielzahl von Einzelaktivitäten:

- „...wo wohne ich, wie heißt meine Straße...?\": Auf einen großer Plan wurden die Straßen der Vorstadt und markante Punkte gemalt. Die Kinder bastelten ihre eigenen Häuser, ordneten sie auf dem Plan an und berichteten in einem Interviewspiel, wie sie in den Kindergarten kommen.
- „...komm, ich zeig Dir meinen Heimweg...\": Eine Woche lang wurden die Kinder in einer Gruppe nach Hause begleitet. So wurden sie sukzessive mit den Straßen und Wegen vertraut und konnten gleichzeitig sehen, wo die anderen Kinder wohnen und ihnen ihrerseits das eigene Zuhause zeigen.
- Außerdem dichteten die Kinder ein Lied, das dazu auffordert, kurze Wege zu Fuß zu gehen und Benzin zu sparen.
- Bei einem Besuch der Jugendverkehrsschule lernten die Kinder die wichtigsten Verkehrsregeln anhand von Bildgeschichten. Zwei Polizisten führten sie anschließend durch den „Verkehrsgarten“, in dem wichtige Komponenten des Verkehrsregelsystems wie Ampeln, Übergänge und Verkehrsschilder aufgebaut sind.
- Kindern, die schon allein nach Hause gehen durften, gab man ein auffälliges Band. Damit sollten sie von Autofahrern besser wahrgenommen werden. Viele Kinder sahen das Band als Auszeichnung an.
- Die Aktion „Bewegung und Orientierung im Wald“ zielte darauf, das Naturerleben der Kinder zu fördern. Zwei Wochen besuchten

sie dazu ein Waldlager, spielten, kletterten, sammelten Steine und bauten Staudämme.

- Höhepunkt der Aktionsreihe war das „Zönlefest“ im Juni 1998. In einem Sterngang gingen die Kinder zum „Zönle“, einem Festplatz im Stadtzentrum. Dort feierten sie gemeinsam ein Fest mit zahlreichen Aktionen rund um das Thema „zu Fuß-Gehen“.

Die Eltern wurden in die diversen Aktivitäten, wie Exkursionen oder dem Sterngang, weitestmöglich einbezogen. Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes war es außerdem, die Kinder zum Dialog mit ihren Eltern aufzufordern und die im Kindergarten vermittelten Erkenntnisse zum Thema Mobilität zu Hause zum Gespräch zu machen.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Wichtigste Kooperationspartner waren das Umweltamt sowie die acht städtischen Kindergärten aus Tuttlingen. Damit wurden in das Projekt rund 300 Kinder einbezogen. Auch die örtliche Polizei unterstützte das Projekt als Partner bei der Verkehrserziehung.

Das Umweltamt stellte die Mittel bereit und übernahm die Koordination, Organisation und einen Teil der Öffentlichkeitsarbeit. Die Öffentlichkeitsarbeit zu den einzelnen Aktionen lag in der Verantwortung der Kindergärten.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Für das Projekt wurde ein eigenes Logo entwickelt und auf Plakaten, Informationsmaterialien, Buttons und Stofftaschen für die Kinder abgedruckt. Außerdem wurden speziell für das Projekt Briefbögen mit dem Logo entworfen. Das Umweltamt erstellte weiterhin ein Faltblatt und verteilte es über die Kindergärten sowie über öffentliche Stellen. Die örtliche Presse wurde zu den Aktionen eingeladen und berichtete in zahlreichen Artikeln über das Projekt.

#### *Finanzierung*

Das Umweltamt stellte 9.000 DM (4.602,-- €) für Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. Etwa 3.000 DM (1.534,-- €) wurden für das Logo,

den Druck und die Herstellung des Briefpapiers, der Plakate, Buttons etc. verwendet. Die restlichen 6.000 DM (3.022,-- €) dienten der Finanzierung des „Zönlefestes“.

#### *Hemmnisse*

Anfangs reagierten einige Eltern mit Vorbehalt auf das Projekt. Man befürchtete, dass die Kinder Unfallgefahren ausgesetzt und bei schlechtem Wetter vermehrt krank würden. Umfassende Informationen konnten die Bedenken jedoch beseitigen.

Im Jahr 1999 erschien als Ergebnis des Modellprojektes „Umweltfreundlich zum Kindergarten“ des Landes Baden-Württemberg der gleichnamige 30-seitige Leitfaden mit Hintergrundinfos, Erfahrungsberichte und Tipps für Aktionen in Kindergärten. Die Broschüre ist kostenlos erhältlich beim:  
Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg  
Postfach 10 34 39, 70029 Stuttgart  
Tel. 0711/126-1373, Fax: -1099

#### *Erfolge und Perspektiven*

Das Projekt leistete einen Beitrag zur Umwelt- und Mobilitätserziehung der Kinder und sensibilisierte die Eltern für einen überlegten Umgang mit dem Auto. Eine Fortsetzung über die bisherigen Aktionen wird als wichtig angesehen. Allerdings ist eine übergreifende Fortführung des Projektes mit Unterstützung des Umweltamtes derzeit nicht möglich.

#### *Kontakt*

Stadt Tuttlingen, Amt für Umwelt und Grünplanung, Herr Orglmeister  
Rathausstr. 1, 78532 Tuttlingen  
Tel. 07461/99-444

Stadt Tuttlingen, Kindergarten Bergstraße, Frau Hess  
Postfach 4753, 78512 Tuttlingen  
Tel. 07461/162-308

### 3.3.2 Schülerinnen und Schüler gestalten umweltfreundliche und sichere Schulwege in Stockach

#### *Um was geht es?*

Im Rahmen dieses Projekts untersuchten Schülerinnen und Schüler in der Stadt Stockach systematisch ihre Schulwege auf Schwachpunkte und erarbeiteten Vorschläge zur Verbesserung von Sicherheit und Nutzbarkeit.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Das Projekt zielte in erster Linie auf die Umwelterziehung und -bildung der Schülerinnen und Schüler, aber auch der breiteren Öffentlichkeit zum Thema „Nachhaltige Mobilität“. Außerdem sollten die Schülerinnen und Schüler an Team- und Projektarbeit sowie an die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Lokalen Agenda 21 herangeführt werden.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Das Projekt startete im Mai 2001. Die Gesamtlaufzeit betrug sieben Monate. Zunächst sicherte man sich die Unterstützung der städtischen Verwaltung und des Gemeinderats. In der ersten Projektphase wurde zunächst die Schulleitung der ortsansässigen Schulen sowie das Lehrpersonal in Gesamtlehrerversammlungen und in Einzelgesprächen über das Vorhaben informiert. Vier von zehn Schulen entschieden sich für eine aktive Teilnahme. Im weiteren Verlauf fanden außerdem Treffen zur organisatorischen Planung mit den interessierten Lehrkräften und Schülern statt.

In der zweiten Phase, von Anfang September bis Ende November 2001, führten die Schulen Einzelprojekte durch. Nach Möglichkeit fächerbezogen stellten sie einzelne Module zur erfolgreichen Schwachstellenanalyse und Maßnahmenverbesserung zur Verfügung. Einzelne Projekte waren:

- Eine Umfrage im Rahmen des Faches „Wirtschaften-Verwalten-Recht“: Eine neunte Klasse entwickelte einen umfangreichen Fragebogen und verteilte sie an die 786 Schüler der Schule. Gefragt wurde unter anderem nach der Länge des Schulweges, den genutzten Verkehrsmitteln und den Gründen für die Verkehrsmittelwahl, nach Radwegen und dem „Sicherheitsgefühl“ auf dem Schulweg. Zudem erkundigten sich die Schüler nach Gefahrenstellen und möglichen Lösungen. Die Rücklaufquote des Fragebogens betrug knapp 70 Prozent. Die Ergebnisse wurden in Abhängigkeit vom Alter dargestellt. Aus der Umfrage leitete man Maßnahmen ab, unter anderem nach mehr Zebrastreifen, Radwegen mit besserer Beleuchtung, mehr und größeren Bussen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und mehr Fußgängerampeln. Auch die anderen Schulen führten ähnliche Aktionen durch, teilweise ergänzt durch Verkehrszählungen oder Fotostrecken über Gefahrstellen.
- Aktion Holzfiguren: Viertklässler legten sich auf Packpapier und ließen ihre Umrisszeichnungen zeichnen. Die lebensgroßen Figuren wurden dann ausgeschnitten, auf Sperrholz übertragen sowie angemalt und angezogen. Anschließend wurden sie an neuralgischen Verkehrspunkten aufgestellt, um Autofahrer zu vorsichtiger Fahrweise anzuhalten.
- Digitales Messgerät zur Geschwindigkeitsmessung: Drei Wochen lang wurden in der Nähe der Schulen zu Schulbeginn und -ende Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Ergebnis: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Durchschnittsgeschwindigkeit 60 km/h. Allgemein waren Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeit der Autos eines der Hauptanliegen der Kinder.

Die dritte Phase schließlich stellte die große öffentliche Präsentation der Ergebnisse in der Realschule Stockach dar. In diesem Rahmen übergaben die Kinder die Verbesserungsvorschläge an die Verantwortlichen von Stadt und Polizei und diskutierten mit ihnen über einzelne Wünsche und Ideen.



Die Umsetzung der Maßnahmen startete ab Mai 2002 mit einer „Tagfahrt“: Vertreter des Straßenbauamtes Konstanz, der Polizeidirektion Konstanz, des Polizeireviers Stockach, des Landratsamts, der Stadtverwaltung sowie einer Reihe von Lehrern besichtigten gemeinsam mit den Schülern die problematischen Verkehrspunkte. Viele Maßnahmen wurden inzwischen umgesetzt oder ihre Umsetzung vorbereitet. So liegt etwa der Bau einer Querungshilfe mit Mittelinsel beim Landratsamt zur Entscheidung vor, weitere Querungshilfen sind bereits beschlossen. Ferner wurden Halteverbote angeordnet, wo parkende Autos die Begehung von Fußgängerwegen behinderten. An anderer Stelle wurde für das Jahr 2003 eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten des Fußgängerweges beschlossen. Um die Sichtverhältnisse zu verbessern, sollen außerdem Schilder versetzt werden. Weiter erhielten die Projektverantwortlichen die Zusage, dass zukünftig verschärfte Geschwindigkeitskontrollen an besonders kritischen Punkten erfolgen, Radwege ausgebaut und Ampelanlagen umgerüstet werden.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Initiative für das Projekt ging Anfang 2001 vom Umweltzentrum Stockach aus, einem unabhängigen Beratungs- und Bildungszentrum in freier Trägerschaft eines Fördervereins. Das Umweltzentrum war bereits als Moderator in die Lokale Agenda 21 Stockach einbezogen und hatte im Vorfeld einen Workshop moderiert, der Ideen für einen Arbeitskreis Umwelt liefern sollte. Dabei kristallisierte sich das Thema Verkehr als Schwerpunkt heraus.

Das Projekt selbst wurde vom Umweltzentrum vorbereitet und durchgeführt. In der Planungsphase erarbeitete das Umweltzentrum das Konzept sowie einen Förderantrag und nahm in zahlreichen Einzelgesprächen bereits Kontakte zu wichtigen Personen und Organisationen auf. Dazu zählten unter anderem Bürgermeister und Ortsvorsteher, Stadtjugendpfleger, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Polizei, Arbeitskreis „Soziales“ der Lokalen Agenda 21 Stockach sowie die Verkehrswacht Hegau. In

weiteren Sitzungen wurden dann zusammen mit Vertretern der Schulen Projektvorschläge und Kooperationsformen entwickelt.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Schon in der Vorbereitungsphase wurden intensive Kontakte zur lokalen Presse hergestellt, die das Projekt dann über die gesamte Laufzeit begleitete. Außerdem beschäftigte das Umweltzentrum einen freien Mitarbeiter für die Öffentlichkeitsarbeit aus Projektgeldern. Man gestaltete eine eigene Website, um schon während des Projekts aktuelle Informationen über das Internet zu verbreiten. In Schulen und im Rathaus wurden Plakate ausgehängt.

#### *Finanzierung*

Das Umweltzentrum Stockach reichte den Projektantrag beim Wettbewerb „Innovative Projekte zur Lokalen Agenda 21“ des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in Stuttgart ein. Mit Erfolg: Aus einer Fördersumme von 17.000 Mark (8.561,95 €) wurden Material- sowie Personalkosten finanziert. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde dann ausschließlich aus Mitteln der Stadt Stockach und anderen Stellen, wie dem Landratsamt Konstanz, bezahlt.

#### *Hemmnisse*

Als problematisch stellte sich vor allem die kurze Frist zur Vorbereitung des Vorhabens heraus. Da die Förderung erst im Laufe des Frühjahrs 2001 zugesagt wurde, das Projekt jedoch schon mit dem neuen Schuljahr beginnen sollte, blieb nur noch wenig Zeit zur Einbindung von Projektpartnern in den Schulen. Insgesamt konnten daher nur vier von zehn Schulen in Stockach für das Projekt gewonnen werden. Obwohl das Umweltzentrum den Schulen seine Unterstützung für die Planung und Umsetzung des Projekts zusagte, fand sich in den übrigen Schulen keine Bereitschaft zur Teilnahme.

### *Erfolge und Perspektiven*

Das Projekt löste auch über Stockach hinaus ein großes Echo aus und erhielt neben dem Förderpreis des Umwelt- und Verkehrsministeriums auch noch eine Auszeichnung beim Nachhaltigkeitswettbewerb der Bodensee-Agenda 21. Aufgrund des großen Erfolges des Projektes erklärte sich die Stadt Stockach bereit, dauerhaft eine halbe Stelle im Umweltzentrum zu finanzieren.

Einen der wesentlichen Erfolge sehen die Beteiligten in der Begeisterung der Kinder für das Projekt. Das Bewusstsein, in einem Themenbereich von großer Bedeutung tätig zu sein, habe bei den Kindern für eine hohe Motivation gesorgt. Die Partizipation der Kinder wurde als wichtigster Aspekt des Projektes gesehen.

Zu den Erfolgen des Projektes zählen außerdem zahlreiche bereits umgesetzte Maßnahmen. (s. Abschnitt 4.2.3)

#### *Kontakt*

Umweltzentrum Stockach  
Cornelis Hemmer  
Goethestr. 6, 78333 Stockach  
Tel. 07771/49 99  
eMail: [info@UZ-Stockach.de](mailto:info@UZ-Stockach.de)  
Internet: [www.umweltzentrum-stockach.de](http://www.umweltzentrum-stockach.de)

Stadtverwaltung Stockach  
Peter Fritschi  
Adenauerstraße 4  
78333 Stockach  
Tel. 07771/802-185  
eMail: [p.fritschi@stockach.de](mailto:p.fritschi@stockach.de)  
Internet: [www.stockach.de](http://www.stockach.de)

### **3.3.3 Clever unterwegs in Heidelberg**

#### *Um was geht es?*

Die Initiative „Clever unterwegs in Heidelberg“ umfasst verschiedene Aktionen zum Thema umweltschonende Mobilität für Jugendliche.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Die Initiative zielt mit einem Bündel von Aufklärungsmaßnahmen und Aktionen darauf ab, Jugendliche für die Themen Sicherheit und umweltschonende Mobilität zu sensibilisieren und gleichzeitig zielgruppenspezifische Optimierungspotenziale in Mobilitätskonzepten für Jugendliche und Kinder zu erschließen. Gleichzeitig soll die Initiative dazu dienen, die Öffentlichkeit über die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Verkehr zu informieren und zuständige Stellen bei einer kindgerechten Verkehrsplanung zu unterstützen.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Die Initiative ging aus dem Arbeitskreis „Mobilitätserziehung an Heidelberger Schulen“ der Lokalen Agenda 21 hervor. Dieser Arbeitskreis bildete sich im Jahr 1998. Für die verschiedenen Projekte des AK zeichnen sich dabei einzelne Mitglieder der Initiative verantwortlich. Da sich die Initiative inzwischen nicht mehr ausschließlich an Schulen richtet, wurde sie im April 2002 umbenannt in „Arbeitskreis clever unterwegs“. Die einzelnen Projekte sind sehr unterschiedlich und umfassend. Einige Beispiele sind im Folgenden vorgestellt:

- Das Projekt „Regionale Mobilität Rhein-Neckar“ wird von der Pädagogischen Hochschule (PH) Heidelberg in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) durchgeführt. Ziel ist es, neue Modelle der Mobilitätspädagogik und -didaktik in den Schulen (Primar- und Sekundarstufe I) des Rhein-Neckar-Raumes zu erproben. Im Rahmen des Projektes wurde unter anderem das Konzept der "Busschule" weiterentwickelt: Kinder lernen dabei auf spielerische Art und Weise alles über die

Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs - von "Fahrpläne lesen" und "Fahrscheine kaufen" bis zu "sicher Ein- und Aussteigen". In den Jahren 1999 und 2000 entwickelte die PH zunächst Unterrichtsbausteine und Mobilitätsprojekte für allgemeinbildende Schulen und Förderschulen. Die Ergebnisse wurden in Mappen mit Lehrmaterialien unter dem Titel „Auf vollen Touren – unterwegs mit Bus und Bahn“ dokumentiert und den Lehrern zur Verfügung gestellt. Das Projekt selbst lief von Sommer 2000 bis Sommer 2002. Zum Projektstart wurde zunächst eine schriftliche Lehrerbefragung zum Wissensstand über die Mobilitätserziehung an Schulen im Verbundgebiet durchgeführt. Die Mappe mit den Projektvorschlägen und Unterrichtsbausteinen wurde überarbeitet und kann beim VRN bestellt werden (siehe unten). Darüber hinaus wurden Erkenntnisse und Erfahrungen in Lehrerfortbildungen und Workshops kommuniziert.

Zu den Lehrmaterialien gehört auch der kurze Spielfilm „Die zauberhafte Busschule“. In fünfmonatigen Dreharbeiten wurde er zusammen mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG und Schülerinnen und Schüler der 6. Klasse der Internationalen Gesamtschule in Heidelberg erstellt. Eingebettet in die Geschichten Harry Potters werden Sicherheit und Selbständigkeit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Themen wie soziales Verhalten (Höflichkeit im Umgang mit Busfahrern und älteren Fahrgästen), Vandalismus und Umweltverhalten angesprochen. Der Film ist bei den Kreisbildstellen zu beziehen oder beim:

Landesmedienzentrum Baden-Württemberg (Rotenbergstr. 111, 70190 Stuttgart, E-Mail: kohle@lmz-bw.de).

Weitere Infos: [www.mobi-2000.de](http://www.mobi-2000.de). Dort finden Sie auch eine detaillierte Darstellung der Lehrerbefragung sowie des Busschulen-Konzeptes und weiterer Unterrichtsbausteine.

Materialien und Informationen beim VRN:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Beate Siegel, B1, 3-5, 68159 Mannheim  
Tel.: 0621/10770-39  
E-Mail: [b.siegel@vrn.de](mailto:b.siegel@vrn.de)

- Ziel des Projektes „Mobilitätserziehung an Heidelberger Schulen“ ist es, ein Konzept für eine nachhaltige Verkehrserziehung zu entwickeln und zu erproben. Die Kinder sollen lernen, sowohl bei der Wahl des Verkehrsmittels als auch beim Verkehrsverhalten einsichtig, überlegt und verantwortungsvoll zu handeln. Die Mobilitätserziehung umfasst Maßnahmen wie Stadtteilerkundungen, Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen oder Geschwindigkeitsmessungen, Beteiligung von Kindern an der Planung von Straßen, Wegen und Schulhöfen sowie den Umgang mit dem Fahrrad. Das Projekt wird in Kooperation zwischen der Pädagogischen Hochschule, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, dem Verein Kulturfenster und der Stadt Heidelberg durchgeführt. Ein Beispiel aus dem Projekt ist die fünftägige Spielaktion „Bahn frei für Gänseblümchen“, die an diversen Heidelberger Grundschulen durchgeführt wurde. Das Spiel ist in eine Krimigeschichte eingebettet: Die Kinder werden zu Teilnehmern eines mehrtägigen Kongresses unter der Leitung von "Professor Gänseblümchen" und jagen einen „mysteriösen Unbekannten“. Am Rande dieser Geschichte beschäftigen sich die Kinder in fünf Workshops mit Mobilitätsthemen, wie Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsmittel, Fahrradwerkstatt und Fahrtechniken, Auto und Sicherheit, Bewegen mit dem ÖPNV oder Umweltbelastungen des Straßenverkehrs.
- Im Projekt „Kinderwegenetze in den Stadtteilen“ engagiert sich die Initiative „Kind und Verkehr“ zusammen mit der Pädagogischen Hochschule für die Sicherheit von Fußgängern auf den Straßen. Unter anderem setzte sie sich für Wegenetze in den Stadtteilen ein, die Schulen, Kindergärten,

Spielplätze und Sportstätten miteinander verbinden. Realisiert wurde bisher das Kirchheimer Wegenetz. Kinder können in diesem Stadtteil anhand von blauen Markierungen selbständig und sicher zu ihren bevorzugten Plätzen gelangen. Rund ein Drittel der Eltern von Kindergarten- und Grundschulkindern wurden vor und nach Einrichtung des Fußwegenetzes nach ihren Erfahrungen befragt. Aus ihrer Sicht gibt es jetzt mehr Straßen, auf denen sich die Kinder nun ohne Begleitung bewegen können. Das Projekt wurde 2001 mit der Broschüre „Sichere Wege für Kinder“ abgeschlossen. Die Broschüre inklusive eines detaillierten Stadtplans ist beim Stadtplanungsamt Heidelberg (Tel.: 06221/58-23 00) zu bestellen.

- Der Wettbewerb „Clever unterwegs“ des städtischen Arbeitskreises soll Jugendliche und Kinder im Alter von zwölf bis 16 Jahren vor allem in Schulen oder Freizeitgruppen dazu anregen, sich aktiv mit dem Thema „Mobil ohne Auto“ auseinander zu setzen. Für die Projekte wurden folgende Themen vorgegeben: „Schule/Jugendtreff/Sportverein“, „Mobil von A nach B“, „Mehr Service auf Achse“, „Mit der Gruppe“ und „Euer Stadtteil“. Zu diesen Themen sollten Berichte, Videofilme, Songs, Reportagen, Fotostrecken oder eigene Internetseiten erstellt werden. Als Gewinne wurden Ausflüge für Gruppen, Inline-Skates, Rucksäcke und Gutscheine für den ÖPNV in Aussicht gestellt. Der Wettbewerb wurde über eine Broschüre ausgeschrieben, die man an den Schulen verteilte. Über einen eigens erstellten Internetauftritt wurde für die Teilnahme geworben. Außerdem stellte der Dachverband der Heidelberger Sportvereine den Wettbewerb in den Vereinen vor. Einsendeschluss war Ende Dezember. Insgesamt wurden zehn Projekte eingereicht. Den ersten Preis erhielt das Projekt einiger Schülerinnen und Schüler, die zusammen mit ihrem Lehrer eine CD mit einem "Fahrrad-Rap" produziert hatten. Der zweite Preis wurde gleich zweimal vergeben: Zum einen

an acht Jugendliche, die einen kurzen Videofilm mit Breakdance und Graphity-Einlagen zum Thema Straßen und Verkehr erstellt hatten, zum anderen an eine Teilnehmerin, die in einem aufwändigen Recherche- und Umfrageprojekt Verbesserungsvorschläge für den innerstädtischen Verkehr erarbeitet hatte. Der dritte Preis ging an zwei Jugendliche, die Verbesserungsvorschläge sowie ein Spiel zum Thema innerstädtische Mobilität entwickelt hatten.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Der Arbeitskreis „Clever unterwegs in Heidelberg“ ist eine Kooperation verschiedener Organisationen unter dem Dach der Lokalen Agenda 21 in Heidelberg. Die einzelnen Organisationen führen ihre Projekte eigenverantwortlich durch. Das Agenda-Büro hat vorwiegend koordinierende Aufgaben, wie Sitzungsvor- und -nachbereitung. Im Fall gemeinsamer Projekte des Arbeitskreises übernimmt es aber auch inhaltliche Arbeiten. Außerdem ist das Agenda-Büro Bindeglied zwischen den Projektpartnern und den zuständigen Stellen in der Stadtverwaltung und fördert außerdem die Projekte im Rahmen seines Budgets.

Mitglieder der Initiative sind die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, die Initiative Kind und Verkehr, die Kinderbeauftragten der Stadtteile, Kulturfenster e.V., die Pädagogische Hochschule Heidelberg, die Polizeidirektion Heidelberg, das Staatliche Schulamt sowie verschiedene Stellen der Stadt Heidelberg, wie das Agenda-Büro, das Amt für Öffentliche Ordnung, das Kinder- und Jugendamt das Rechtsamt mit Vergleichsbehörde), der VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der Verkehrsclub Deutschland und der Kreisverband Rhein-Neckar. Einige Projekte werden darüber hinaus von allen Mitgliedern gemeinsam getragen. Hierzu zählt unter anderem der Wettbewerb „Clever unterwegs in Heidelberg“.

Die Koordinationstreffen finden mindestens alle zwei Monate statt, in Zeiten gemeinsamer Projekte auch häufiger.

### Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt, abgesehen von der allgemeinen Berichterstattung in der lokalen Presse, jeweils projektbezogen etwa durch Informations- und Werbebroschüren. Dafür sind die jeweiligen Kooperationspartner verantwortlich. Ergänzend werden regelmäßig, beispielsweise zum Schulanfang, gemeinsame Pressemitteilungen des Arbeitskreises versendet. Ein Logo (s. Abbildung 4) fördert den Wiedererkennungseffekt

Abbildung 4: Clever-Unterwegs-Logo



Eine hohe Bedeutung kam der Öffentlichkeitsarbeit vor allem in der Kampagne „Taxiunternehmen Mama“ zu. Die Kampagne soll das Bewusstsein dafür fördern, dass das Verkehrsaufkommen und damit die Sicherheitsgefahren für die Kinder sowie die Umweltbelastungen steigen, wenn die Eltern ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen. Zu diesem Thema brachten verschiedene regionale Zeitungen sowie Radiosender Hintergrundberichte.

Darüber hinaus gibt es Internetauftritte sowohl zum Arbeitskreis selbst ([www.cleverunterwegs.de](http://www.cleverunterwegs.de)) als auch zu einzelnen Projekten, z.B. für den Wettbewerb ([www.cleverunterwegs.de/con-test](http://www.cleverunterwegs.de/con-test)) oder das Projekt Regionale Mobilität Rhein-Neckar ([www.mobi-2000.de](http://www.mobi-2000.de)).

### Finanzierung

Grundsätzlich sorgen die einzelnen Kooperationspartner selbst für die Finanzierung ihrer Projekte. Große Teile der Projekte beruhen auf ehrenamtlicher Arbeit. In einzelnen Fällen werden Projekte durch das Agenda-Büro der Stadt Heidelberg, teilweise auch durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG oder dem VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar finanziell unterstützt.

### Hemmnisse

Insgesamt beschäftigt sich die Initiative mit einer Zielgruppe, die für Anliegen der umweltschonenden Mobilität schwer zu erreichen ist: Dies gilt vor allem für ältere Jugendliche. Auch die Gewinnung von Partnern in den Schulen und Vereinen ist Gegenstand steter Überzeugungsarbeit. Nach Aussagen des Agenda-Büros hat aber insbesondere das Know-How und der Umfang des Kooperationsnetzwerkes zur Überwindung von Widerständen beigetragen.

### Erfolge und Perspektiven

Das Projekt „Regionale Mobilität Rhein-Neckar“ als bisher ambitioniertestes Vorhaben des Arbeitskreises „Clever unterwegs“ wurde im Sommer 2002 abgeschlossen. Ein Nachfolgeprojekt ist in Planung und die Infrastruktur zur Verbreitung der Ergebnisse wird weiter aufrechterhalten. Das darauf aufbauende Projekt „Mobilitätserziehung in Heidelberger Grundschulen“ läuft weiter, während das Projekt „Kinderwegenetze in Heidelberger Stadtteilen“ für den Stadtteil Kirchheim als abgeschlossen gilt. Allerdings ist eine Neuauflage im Stadtteil Rohrbach gewünscht. Als nächstes gemeinsames Projekt aller Kooperationspartner sind für den Sommer 2003 Aktionstage an der Eichendorffschule in Heidelberg geplant.

Von den Teilnehmern des Arbeitskreises wird die Zahl und Verschiedenartigkeit der Kooperationspartner als einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren des Heidelberger Projektes beschrieben. Das Netzwerk mit seinen unterschiedlichen Kompetenzschwerpunkten birgt hohe Synergiepotenziale und sorgt dafür, dass es keinen Mangel an neuen Projektideen gibt.

### Kontakt

Agendabüro der Stadt Heidelberg  
 Angelika Magin  
 Kornmarkt 5, 69117 Heidelberg  
 Tel. 06 221/58-2125  
 eMail: [angelika.magin@heidelberg.de](mailto:angelika.magin@heidelberg.de)  
 Internet: [www.cleverunterwegs.de](http://www.cleverunterwegs.de)

## 3.4 Verkehrsplanung

### 3.4.1 Bürgergutachten zur Straßengestaltung in Bad Dürkheim

#### *Um was geht es?*

In Bad Dürkheim sorgte das Umweltreferat der Stadtverwaltung für eine Einbeziehung interessierter Bürgerinnen und Bürger in die Neugestaltung eines Straßenabschnitts im innerstädtischen Bereich. Über ein Bürgergutachten konnten sie ihren Wünschen für Nutzung und Gestaltung der Straße Ausdruck geben.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Im Zusammenhang mit notwendigen Leitungsarbeiten an der Luisenstraße in Bad Dürkheim plante die Stadt die Neugestaltung eines Straßenabschnitts zwischen Innenstadt und Kurgebiet. Die Luisenstraße war bis dato eine Tempo-30-Zone mit Pflanzenkübeln zur Verkehrsberuhigung. Das Umweltreferat ergriff die Initiative, um noch vor der Beschlussfassung über die Neugestaltung der Luisenstraße die Bürgerinnen und Bürger auf breiter Basis zu beteiligen.

Als Beteiligungsform wurde ein Bürgergutachten gewählt. Das Gutachten sollte innerhalb weniger Wochen entstehen und dem Gemeinderat anschaulich vermitteln, welche Wünsche und Bedürfnisse die Bürgerinnen und Bürger äußerten.

Aus Sicht der Bürger sollten zwei Grundsatzfragen beantwortet werden:

- Soll die Straße zukünftig für Fußgänger erlebbar oder eher problemlos in erster Linie für Autos passierbar sein?
- Wie soll die Straße verkehrsrechtlich festgelegt werden – als Fußgängerzone, als verkehrsberuhigte Tempo 7-Zone, Tempo 20- oder Tempo 30-Zone?

Der Teilnehmerkreis wurde für alle interessierten Bürger offengehalten. Die Information der Bürger erfolgte über Artikel in der Lokalzeitung sowie in den Bad Dürkheimer Nachrichten. Parallel dazu schrieb man alle Adressen eines Verteilers von „Agenda-Interessierten“ sowie eine Zufallsauswahl von 100 Bürgern persönlich an.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Die interessierten Bürger wurden an zwei Abenden im Januar 1999 eingeladen. Insgesamt erschienen zwischen 40 und 50 Teilnehmer, vor allem aus der Umgebung der Luisenstraße.

Am ersten Abend sollten zunächst Grundsatzfragen geklärt werden. Nach einer kurzen Einführung in das Thema sammelten die Veranstalter per Kartenabfrage Lob und Kritik zur aktuellen Gestaltung der Straße. Anschließend erläuterte der Umweltbeauftragte der Stadt die verschiedenen verkehrsrechtlichen und gestalterischen Optionen in Bezug auf Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche (Tempo 7), Geschäftsstraßen (Tempo 20) und Tempo 30-Zonen. Nach einer kurzen Bedenkpause wurden die verschiedenen Optionen mittels einer Punktabfrage gewichtet. Dabei konnte jeder der anwesenden Bürger jeweils einen Punkt für die von ihm am meisten und am geringsten favorisierte Option verteilen. Die Optionen „Fußgängerzone“ und „Tempo 30“ erhielten dabei sowohl die meisten Für- als auch Gegenstimmen.

Am zweiten Abend erarbeiteten zwei Gruppen jeweils ein Modell zur Gestaltung einer Fußgänger-/Tempo 7-Zone und zur Tempo 20-/30-Zone. Diese Modellbauphase gab den Bürgern die Möglichkeit, sehr konkret, kreativ und plastisch zu arbeiten, und dabei verschiedene Varianten auszuprobieren. Als Arbeitsmaterialien standen im Wesentlichen Styropor, Papier, Schere und Klebestift zur Verfügung. Rahmenbedingungen des jeweiligen Vorschlages wur-

den auf einem Flipchart festgehalten. Abschließend erfolgte eine kurze Präsentation im Plenum. Kernpunkt der Tempo-30 Variante war die deutliche Trennung zwischen Fußgängern und Autos, sowohl räumlich als auch optisch. Nichtsdestotrotz sollte der Fußgängerbereich durch eine Verbreiterung aufgewertet werden. Die Variante der verkehrsberuhigten Zone sollte dagegen zum Flanieren auch auf der Straße einladen. Der Verkehr wurde hier durch eine schmale Fahrbahn und geschlängelte Verkehrsführung gebremst. Ausgeweitete Frei- und Grünflächen sollten zum Verweilen einladen.

Insgesamt kristallisierten sich sehr unterschiedliche Vorgehensweisen heraus. Während eine Gruppe zunächst „drauflos baute“ und die Modelle ständig modifizierte, diskutierte die andere Gruppe zunächst ausführlich die verschiedenen Alternativen. Für alle überraschend produzierten dann aber beide Gruppen hochwertige, schlüssige und aussagekräftige Modelle. Diese Modelle und die damit verbundenen Konzepte wurden dann dem Stadtentwicklungsausschuss und schließlich dem Gemeinderat vorgestellt.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Organisation der Treffen und die Vorbereitung der verschiedenen Modellkonzepte wurde zusammen vom Umweltreferat der Stadt Bad Dürkheim sowie der Planungsgemeinschaft ModuL – Moderation und Landschaft übernommen. An den Treffen selbst waren darüber hinaus Vertreter des Bauamtes anwesend.

ModuL ist ein Planungsbüro, das auf die Begleitung von Bürgerbeteiligungen und die Moderation in kommunalen Planungsverfahren spezialisiert ist. Die Vertreter von ModuL waren sowohl für die inhaltliche Vorbereitung der beiden Treffen als auch für die Begleitung und Moderation verantwortlich. Die Diskussionsergebnisse der Treffen wurden von ModuL in einem schriftlichen Protokoll zusammengefasst und den Entscheidungsgremien zur Verfügung gestellt.

Vorteilhaft war es, dass die Vertreter von ModuL ortsansässig und am Prozess der Lokalen Agenda 21 beteiligt waren. So konnten die Vorteile einer externen Moderation mit einer gewissen „Vertrautheit“ verbunden werden.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Einen Bedarf für Öffentlichkeitsarbeit gab es vor allem im Vorfeld der beiden Projektabende. Neben den persönlichen Einladungen wurde die Veranstaltung auch in der lokalen Presse angekündigt, die auch die Ergebnisse der beiden Abende ausführlich vorstellte. Auf dem wöchentlichen Markt in der Luisenstraße wurden Plakate aufgehängt. Die Öffentlichkeitsarbeit übernahm das Umweltreferat der Stadt Bad Dürkheim.

#### *Finanzierung*

Die Finanzierung des Arbeitsmaterials und insbesondere die Bezahlung der ModuL-Vertreter erfolgten aus dem Lokalen-Agenda-Etat des städtischen Umweltreferats. Die Kosten wurden auf etwa sieben- bis achttausend Mark beziffert. Weitere Arbeitsgrundlagen, wie maßstabsgetreue Bebauungspläne, stellte das Städtische Bauamt zur Verfügung.

#### *Hemmnisse*

Hindernisse sehen die Beteiligten nicht. Die kurze Vorbereitungszeit erkannte man im Nachhinein als Möglichkeit, zielführendes und ergebnisorientiertes Arbeiten zu fördern.

Allerdings kostete es einige Mühe, insbesondere die Bauverwaltung von dem Prozedere zu überzeugen, da dort ein anderes Planungsverständnis vorherrschte. Angesichts der Ergebnisse war jedoch schließlich auch die Bauverwaltung von dem Vorgehen überzeugt. Wichtig sei es allerdings, gerade im Vorfeld Rücksicht auf Bedenken in der Verwaltung zu nehmen und dort Überzeugungsarbeit zu leisten.

Bei den Treffen zum Bürgergutachten selbst gab es natürlich auch kontroverse Diskussio-

nen, so dass man sich auch nicht auf ein Modell einigen konnte. Ähnlich kontrovers verliefen die Diskussionen im Stadtentwicklungsausschuss und im Gemeinderat, so dass keines der beiden Modelle eins zu eins übernommen wurde. Dies ist allerdings auch nicht das Ziel des Bürgergutachtens. Vielmehr übernimmt es beratende Funktion.

### *Erfolge und Perspektiven*

Wichtige Elemente beider Modelle des Bürgergutachtens übernahm der Gemeinderat dann in seiner Entscheidung: Die Luisenstraße wurde zu einer verkehrsberuhigten Zone (Tempo 7) umgestaltet. Der Rathausplatz wird nun nicht mehr durch den Straßenverlauf zerteilt und bietet damit eine günstigere Möglichkeit für Veranstaltungen, etwa für ein Open-Air-Kino. Durch Poller kann der Platz komplett für den Autoverkehr geschlossen werden. In den angrenzenden Grünanlagen wurde mit einer Plattform ein weiterer „Event-Platz“ geschaffen. Das gesamte Bauvorhaben umfasste einen Etat von rund 1,3 Millionen Mark (654.737.-- €).

Die Diskussionen im Rat waren ähnlich kontrovers wie bei der Erstellung des Bürgergutachtens. Ähnlich wie beim Bürgergutachten gab es zwei Seiten, die jeweils eher die Interessen der Fußgänger bzw. der Autofahrer vertraten. Ergebnis war eine Synthese, die die Fußgängerorientierung und den kulturellen Charakter der Straße in den Vordergrund stellte, aber auch auf Belange der Autofahrer und Einzelhändler etwa bei Zahl und Anordnung von Parkplätzen einging.

Übereinstimmend wurde die Anfertigung der Modelle sowohl bei der Ausarbeitung als auch bei der Vermittlung der Konzepte im Stadtrat als große Hilfe empfunden. Viele Möglichkeiten, aber auch Hindernisse sind nach Aussage der Beteiligten erst am Modell deutlich geworden.

Darüber hinaus konnte durch das Bürgergutachten der Kreis derjenigen erweitert werden, die sich für Initiativen und Planungsprozesse innerhalb der Kommune und der Lokalen

Agenda interessieren. Auch wurden weitere Ideen aus den beiden abendlichen Treffen in anderem Kontext aufgegriffen, wie der behindertengerechte Bau von Bordsteinen, die Entwicklung eines Stadtplans sowie von Wegeangeboten für Gehbehinderte. Darüber hinaus wird auch die Nutzung der an die Luisenstraße angrenzenden Grünanlagen als Spielflächen sowie die Aufstellung von Spielgeräten diskutiert.

### *Kontakt*

Planungsgemeinschaft Modul  
Karin Brechtel  
Bleichestraße 2  
78050 Villingen-Schwenningen  
Tel: 07721/506-844  
eMail: [info@pg-modul.de](mailto:info@pg-modul.de)  
[www.pg-modul.de](http://www.pg-modul.de)

Stadt Bad Dürkheim, Umweltreferat  
Klaus Koch  
Luisenstr. 4,  
78073 Bad Dürkheim  
Tel. 07726/666-251  
eMail: [klaus.koch@bad-duerrheim.de](mailto:klaus.koch@bad-duerrheim.de)  
[www.bad-duerrheim.de](http://www.bad-duerrheim.de)



### 3.4.2 Stuttgart zu Fuß – ein Fußgängerfreundliches Hauptwegenetz für die Innenstadt

#### Um was geht es?

Das Projekt „Stuttgart ... zu Fuß“ umfasst die Entwicklung des Handlungskonzeptes „Ein fußgängerfreundliches Hauptwegenetz für die Innenstadt“ sowie vier weiterer Folgeprojekte.

#### Ziele und Zielgruppen

Aufgrund ihrer topografischen Lage und ihrer historischen Bebauung ist die Stuttgarter Innenstadt für Fußgänger prinzipiell sehr attraktiv. Aber außerhalb der Fußgängerbereiche ist das Fußwegnetz unübersichtlich und wenig einladend. Verwinkelte Straßen, fehlende Ampeln und Zebrastreifen sowie uneinsehbare Unterführungen tragen dazu bei, dass immer weniger Strecken zu Fuß zurückgelegt werden. Das Projekt „Stuttgart ... zu Fuß“ zielt deshalb auf eine Nachbesserung des Wegenetzes und seines stadträumlichen Umfeldes. Ein gut beschildertes Hauptwegenetz mit wenigen Hindernissen soll die Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr, vor allem im Bereich des Cityrings, reduzieren und zu ruhigen Plätzen so-

wie zu den Haltestellen des ÖPNV führen. Damit sollen die Vorzüge von Stuttgart als Stadt der kurzen Wege wieder deutlich zur Geltung gebracht und die Stadt als Erlebnisraum wiederbelebt werden.

#### Vorgehen und Ablauf

Die Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr der Lokalen Agenda 21 arbeite zunächst ein Hauptwegenetz mit möglichst attraktiven Wegen mit hoher Orientierungs- und Verbindungsqualität aus. Diese Wegenetz umfasste fünf längs und fünf quer zum Tal verlaufende Wege (s. Abbildung 5). Für alle diese Wege wurden Protokolle mit Verläufen, Mängeln und Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die 25 Kreuzungspunkte liegen durchweg auf einprägsamen Plätzen. Für ihre Beschilderung lag ein kostengünstiges Angebot vor, und an einem zentralen Platz wurden Musterwegweiser angebracht. In diesem Stadium übergab die Lokale Agenda Arbeitsgruppe ihre bisherige Arbeit der Stadt. Die Stadt beschloss, das Hauptwegenetz in ein städtisches Projekt "Stadt- und Kulturleitsystem" zu integrieren. Auf dieser Basis führte die Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr in den Folgejahren vier kleinere, beispielhafte Projekte zur fußgängergerechten

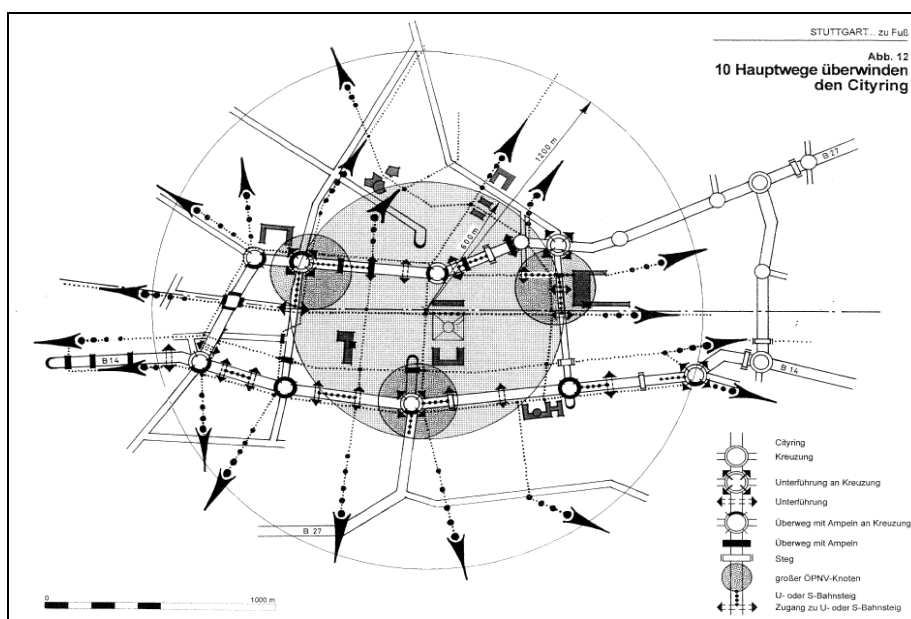


Abbildung 5: Das HauptverkehrswegeNetz – Zehn Hauptwege überqueren den Cityring

Gestaltung einzelner Plätze oder Platzfolge durch. Mit dem letzten Projekt wurde die Rückgewinnung von Straßenflächen am Cityring zu einem 16000 Quadratmeter großen Fußgänger- und Aktionsbereich vorgeschlagen.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Arbeitsgruppe setzte sich aus vier Personen zusammen. In der einjährigen Konzeptionsphase traf sich der Arbeitskreis wöchentlich bis vierzehntägig und berichtete regelmäßig in der Fachkonferenz Verkehr über ihre Aktivitäten. Die Fachkonferenz Verkehr tagte monatlich und ist ein Gremium der Lokalen Agenda 21 in Stuttgart, in der die Sprecher von vier Agenda-Arbeitskreisen zu Verkehrsthemen gemeinsam mit Vertretern der Stadt und weiteren Verantwortlichen für die Verkehrsgestaltung, wie dem Verkehrsverbund, zusammen kommen.

Nach der aktiven Phase fanden die Treffen der Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr nicht mehr regelmäßig, sondern fallbezogen statt.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Die Arbeitsgruppe informierte die lokale Presse über die Projekte, die sie der Stadt vorlegte, und die Tagespresse berichtete mehrfach ausführlich und sachkundig darüber. Außerdem stellte die Arbeitsgruppe das Projekt in Vorträgen, Schaufenstern oder auf Veranstaltungen vor, und sorgte für Berichte in zwei Fachzeitschriften. Die Stadt führte keine weitere Öffentlichkeitsarbeit durch. Weder im Amtsblatt noch in Ausstellungen der Stadt wurde das Projekt erwähnt.

#### *Finanzierung*

Das Handlungskonzept wurde auf ehrenamtlicher Basis erarbeitet. Lediglich die Anfertigung der Musterwegweiser sowie die Kosten für die Vervielfältigung des Konzeptes wurden mit einem einmaligen Betrag von ca. 2.000 DM (1.007,29 €) durch die Stadt Stuttgart unterstützt.

#### *Hemmnisse*

Insgesamt scheinen die Potenziale, Interesse für das Thema Fußgängerverkehr zu gewinnen, nicht allzu groß zu sein. Weder Bürgerinnen und Bürger noch Firmen, weder Fachverbände noch Hochschulinstitute befassten sich mit den Projekten. Für das letzte Projekt fertigten Studenten von zwei Lehrstühlen zwar Entwürfe an, allerdings wurden sie nicht ausgestellt. Der Bezirksbeirat–Süd fasste Beschlüsse für Verbesserungsmaßnahmen am Österreichischen Platz. Auf dieser Grundlage gründeten Anwohner gemeinsam mit Vertretern einer Schule, der Kirche und Firmen den Arbeitskreis Österreichischer Platz–Paulinenbrücke. Der Arbeitskreis beantragte Maßnahmen zur „Stadtreparatur“. Die Stadt ließ einen Gestaltungsvorschlag ausarbeiten, seine Realisierung ist jedoch noch nicht absehbar.

#### *Erfolge und Perspektiven*

Das von der Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr ausgearbeitete fußgängerfreundliche Hautwegnetz wurde von der Stadt in ihr Vorhaben „Stadt- und Kulturleitsystem“ eingearbeitet und beschlossen, in den Haushaltsberatungen 2002/2003 allerdings noch nicht berücksichtigt.

Das zweite Hauptanliegen der Arbeitsgruppe, den Stadtraum wieder als Erlebnisraum für Bürgerinnen und Bürger zu gestalten und die öffentlichen Räume attraktiv miteinander zu vernetzen, konnte über die vorgelegten Teilprojekte und die begleitenden Diskussionen jedoch vermittelt werden.

#### *Kontakt*

Lokale Agenda 21 Stuttgart  
Arbeitsgruppe Fußgängerverkehr  
Dipl. Ing. Helmut Witt  
Gallenklingenstr. 40,  
70195 Stuttgart  
Tel. 0711/690-390

## 3.5 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

### 3.5.1 Filderstadt fährt Rad

#### *Um was geht es?*

Seit dem Jahr 1996 läuft in Filderstadt eine breit angelegte Kampagne zur Förderung des Radfahrens im Rahmen eines Modellprojektes. Im Vordergrund stehen dabei Marketingmaßnahmen, um das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen zugunsten des Radfahrens zu beeinflussen. Parallel dazu wird die Radinfrastruktur kontinuierlich verbessert.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Ausschließlich infrastrukturelle Ansätze, so zeigen zahlreiche Erfahrungen, reichen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens nicht aus. Vielmehr nehmen auch Lebensstile, Einstellungen und Gewohnheiten einen wichtigen Einfluss darauf, wie welche Wegestrecken zurückgelegt werden. Ziel des Modellprojektes in Filderstadt ist es, aktiv für das Fahrrad zu werben, um ihm ein positives Image in der Gemeinde zu verschaffen. Damit soll der Radverkehrsanteil in Filderstadt mittel- bis langfristig erhöht werden.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Erste Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad fanden bereits im Jahr 1993 statt. Drei Jahre später wurde das Umweltforschungs-Institut Tübingen beauftragt, ein Konzept für eine weiterführende Kampagne zu erarbeiten.

Das Konzept unterschied zwischen drei Mobilitätsfeldern: mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkauf und zur Freizeiteinrichtung. Parallel zu diesen drei Teilkampagnen sollte allgemeine PR-Arbeit das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel ins Bewußtsein der Öffentlichkeit bringen. Dazu initiierte man im Juli 1996 zunächst eine Haushaltsumfrage mit dem Ziel, den bisherigen Anteil des Fahrrads am Verkehr

in der Gemeinde zu ermitteln. Der Fragebogen wurde über das Amtsblatt der Stadt verteilt. Insgesamt 2,3 Prozent aller Haushalte (890 Personen) beteiligten sich an der Befragung. Die Rückläufe zeigten, dass die Antwortenden gegenüber dem Thema bereits sehr aufgeschlossen waren. Vor allem im Berufsverkehr sahen sie Möglichkeiten, das Fahrrad zu nutzen. Über die Hälfte der Teilnehmer nahm für Distanzen bis zu fünf Kilometern zumindest im Sommerhalbjahr das Rad für den Weg zur Arbeit. Bei knapp der Hälfte der Befragten kam das Rad bereits mehrmals wöchentlich für kleinere Erledigungen zum Einsatz, bei rund 40 Prozent der antwortenden Personen auch bei Freizeitaktivitäten.

Auf der Basis der Befragungsergebnisse wurde die Kampagne weiterentwickelt und umgesetzt:

- Unter anderem bewarb man die „Fahrradnutzung im Alltag“. Ein Grafiker entwickelte ein „corporate design“ mit Projektfarben, Logo, Briefkopf, Rahmenplakat und Merchandising-Artikeln (T-Shirts, Jacken, Caps, Tragetaschen).
- Über Plakate, Folder, Presseberichte und Infostände wurden einzelne Themenschwerpunkte kommuniziert.
- Zusätzlich zu einem Werbefilm des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg schalteten die Verantwortlichen Dias über das Projekt im lokalen Kino.
- Eine eigens eingestellte Journalistin schrieb innerhalb von drei Jahren über 40 Beiträge für die lokale Presse und das Amtsblatt.
- Seit Projektbeginn erscheint jährlich ein Radkalender mit der Übersicht über Veranstaltungen im laufenden Jahr.
- Außerdem wurde ein Lastenfahrrad für das Projekt entworfen, das bei zahlreichen Stadtteilstellen, Krämermärkten und Sonderaktionen für die Kampagne zum Einsatz kommt. Betreut wird dieses „Promotionsrad“ vom Jugendgemeinderat.
- Hinzu kamen diverse Sonderaktionen wie autofreie Sonntage mit Volksfestcharakter oder die „bike & fun“-Großveranstaltungen,

die mit spektakulären Angeboten mehrere Tausend Besucher anlockten: mit Showbühnen, Bungee-Trampolin, Radler-Modenschau „Future biking“, Mountainbike-Jumpshow, Mit-Mach-Spielen, Parcours sowie Design-Attraktionen.

#### *Schwerpunkt „Mit dem Rad zur Arbeit“*

Sowohl in Filderstadt als auch bei ähnlichen Projekten in Schopfheim und Vorarlberg verwiesen Bevölkerungsumfragen darauf, dass gerade im Berufs- und Ausbildungsverkehr das höchste Umsteigepotenzial besteht. Damit lag ein Schwerpunkt auf dem Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“. An alle 20.000 Filderstädter Haushalte verteilten die Projektmitarbeiter zunächst ein Faltblatt mit einer Routenkarte. Darauf waren die Fahrradwege innerhalb und zwischen den fünf Gemeinden von Filderstadt verzeichnet. Außerdem lieferte die Karte Hinweise auf den Beleuchtungszustand der Wege. Werbeplakate zeigten Personen des öffentlichen Lebens mit dem Rad auf dem Weg zur Arbeit. In einem weiteren Teil der Kampagne sollten Modellbetriebe gewonnen werden, die auf eine Nutzung des Fahrrades besonderen Wert legten. Erster Modellbetrieb war die Stadtverwaltung mit 650 Beschäftigten. Hier wurden – aufbauend auf einer Umfrage unter den Angestellten – bereits viele Maßnahmen umgesetzt: Dazu zählten unter anderem:

- Wegstreckenentschädigung bei Dienstfahrten mit dem eigenen Rad von zwei Mark (1,01 €) pro Tag und einem jährlichen Umweltbonus von 100 Mark (50,36 €),
- Beschaffung hochwertiger Dienstfahrräder,
- Erweiterung der Radabstellanlagen,
- Angebot eines kostenlosen Reparaturkurses sowie
- Betriebsausflüge mit dem Rad.

Darüber hinaus wurden die 40 größten Arbeitgeber in Filderstadt angeschrieben, um flächendeckend Verbündete zu gewinnen.

#### *Schwerpunkt „Einkaufen mit dem Rad“*

Seit Sommer 1998 wird in enger Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel für die Radnutzung beim innerörtlichen Einkauf geworben. Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Plakatierung an über 300 Standorten der Innenstadt
- Im Rahmen von Stadtfesten wies der Einzelhandel auf die günstigen Bedingungen zur Radnutzung beim Einkauf hin.
- Ferner wurde über das Amtsblatt eine Broschüre zum Thema „Einkaufen mit dem Rad“ verteilt.
- Der Bund der Selbständigen führte unter seinen Mitgliedern eine Umfrage über das Angebot und die Ausstattung von Abstellplätzen durch. Die kontinuierliche Verbesserung des Stellplatzangebotes ist bis heute zentraler Bestandteil der Kampagne.

#### *Schwerpunkt „Mit dem Rad zur Freizeiteinrichtung“*

Wichtige Partner in dieser Teilkampagne waren die örtlichen Vereine und Schulen inklusive der Ausbildungs- und Sportstätten. Ansatzpunkte für Maßnahmen sah man unter anderem in der Verbesserung der Infrastruktur für die Fahrräder: So wollte man die Vereine motivieren, diebstahlsichere Abstellanlagen, Überdachungen und Umkleidemöglichkeiten sicherzustellen. Eine kontinuierliche Information durch Infoanhänge, Plakate und Aktionen sollte außerdem ein „Umsteigeklima“ schaffen. In mehreren Sitzungen wurde den Vereinsringvorsitzenden das Konzept vorgestellt und die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit erläutert. Die Vorsitzenden wirkten dann bei den Mitgliedsvereinen auf eine Unterstützung der Kampagne hin. Die Projektverantwortlichen stellten den Vereinen ein Text- und Logohandbuch zur Verfügung, damit sie mit wenig Aufwand in ihren Mitteilungsblättern über das Projekt berichten und für das Fahrrad werben konnten. Weiterhin sollte bei Festen und Veranstaltungen zum Besuch mit dem Rad aufgerufen werden. Analog

wurde auch Kontakt zu der örtlichen Schulleiterkonferenz aufgenommen. Auch hier stieß das Konzept auf positive Resonanz.

### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Projektleitung lag beim „radhaus filderstadt“ der Stadtverwaltung Filderstadt. Das „radhaus“ wird von Mitarbeitern des Umweltreferats sowie des Stadtplanungs- und Hochbauamtes geführt. Erhebungen, Auswertungen und laufende Projektberatung übernahm das Umweltforschungs-Institut Tübingen. Eine Lenkungsgruppe aus Vertretern des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, der Stadt Filderstadt und dem Umweltforschungs-Institut Tübingen begleitete das Projekt.

Für diverse Einzel- und Sonderaktionen (Aktionswochen, autofreie Sonntage, „bike & fun“ etc.) wurden zusätzlich wichtige lokale Partner, wie Kirchen, Vereine oder Betriebe, einbezogen.

### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Öffentlichkeitsarbeit war bereits die zentrale Komponente des Projektes. Flankierend wurden jedoch in Filderstadt außerhalb des eigentlichen Modellprojekts noch die unterschiedlichsten Aktionen rund ums Rad veranstaltet: eine jährlich stattfindende Radtour mit dem Oberbürgermeister in den Sommerferien, Vorträge an Schulen im Rahmen von Projektwochen, die Erstellung einer Radrouten-Mängelliste zusammen mit dem ADFC, die Erarbeitung eines Konzeptes zur Radwegbeschilderung sowie „städtebauliche“ Radtouren zusammen mit dem Heimatverein. Außerdem wurde ein „Scherbentelefon“ eingerichtet - eine Hotline, unter der Gefährdungen durch Glasscherben auf Radwegen gemeldet werden können. Gemeinsam mit anderen Kommunen wurde ein Radwanderführer Filder erstellt und das Radwegenetz optimiert.

Über das Filderstädter Modellprojekt hinaus beteiligte sich die Initiative am Projekt „Zu-

kunftsfähige Region Stuttgart“ innerhalb der Agenda 21-Gruppe „Umweltfreundliche Mobilität“. Ferner hielten Beteiligte eine Reihe von Vorträgen bei Entscheidungsträgern anderer Kommunen und bei Fachverbänden.

### *Finanzierung*

Die Stadtverwaltung Filderstadt trat eigeninitiativ mit dem Konzept an das Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg heran, um eine finanzielle Förderung zu beantragen. Das Konzept stieß auf Interesse: Die Kampagne wurde als Modellprojekt mit einer Laufzeit von drei Jahren finanziell und ideell unterstützt. Dabei wurden jeweils 30.000 Mark (15.109,32 €) pro Jahr durch das Ministerium und die Stadt Filderstadt beigesteuert. Zusätzlich förderte die lokale Wirtschaft das Projekt mit insgesamt 45.000 Mark (22.663,98 €).

### *Hemmnisse*

Die Einbindung weiterer Modellbetriebe in die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ gestaltete sich als schwierig. Trotz positiver Rückmeldungen und teilweise bereits gut ausgebauter Radinfrastrukturen wurde eine aktive Beteiligung aus Zeit- und Kostengründen vielfach abgelehnt („...müssen uns auf andere Dinge konzentrieren.“).

Bei der Kampagne „Einkaufen mit dem Rad“ erwies es sich aufgrund des Platzmangels als schwierig, fehlende Stellplätze in alten Ortslagen zu schaffen.

### *Erfolge und Perspektiven*

Im Anschluss an das Projekt wurde im Oktober 1999 über das Amtsblatt erneut eine Umfrage durchgeführt. Daran beteiligten sich erneut rund 2 Prozent aller Haushalte. Insgesamt erhielt die Kampagne gute bis sehr gute Werte. Nahezu 75 Prozent der Antwortenden gaben an, häufig oder sehr häufig auf die Kampagne aufmerksam geworden zu sein. Über 50 Prozent fanden die Kampagne informativ bis sehr informativ.

Außerdem sollte ein Leitfaden erstellt werden, in dem konkrete Umsetzungsschritte aufgezeigt und die Erfahrungen in Filderstadt aufbereitet werden.

Tabelle 3: Wichtige Module in der Erinnerung der Bevölkerung

▪ Plakate („Filderstadt fährt Rad“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ etc.)	34%
▪ Touren mit dem Oberbürgermeister	27%
▪ Volunteers-Radwandertouren	15%
▪ Amtsblatt-Infos (wöchentliche Hinweise)	12%
▪ Aktionen zum autofreien Sonntag	10%
▪ Tour de Ländle	10%
▪ Radspaß ab 60	8%
▪ Portraits radfahrender Vorbilder	4%
▪ T-Shirt-Aktionen	4%
▪ Zeitungsartikel	4%
▪ Scherbendienst	4%

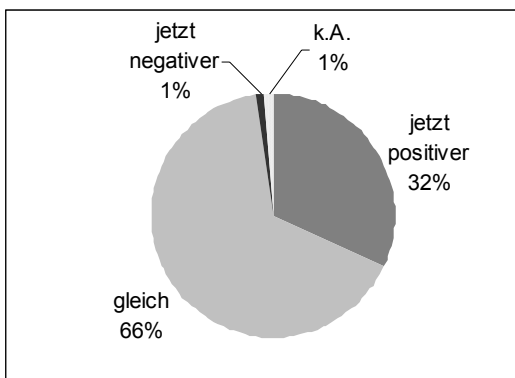


Abbildung 6: Antworten zur Frage „Wie hat sich Ihre Einstellung zum Radfahren in den letzten Jahren geändert?“

Die Initiative ist immer noch sehr aktiv und mit Aktionen präsent. Das „radhaus Filderstadt“ ist nach wie vor federführend. Eines der neueren Projekte ist beispielsweise „Mit dem Rad zur S-Bahn“: Durch die neue S-Bahn Haltestelle in Bernhausen ergab sich im Jahr 2001 die Möglichkeit einer verbesserten Anbindung des Fahrradverkehrs an den ÖPNV. Daher wurde

die Infrastruktur des neuen S-Bahnhofs besonders fahrradfreundlich ausgestattet. Dazu zählen mehr als 200 überwiegend überdachte Stellplätze, 32 Schließfächer für Fahrradtaschen- und Helme, zehn mietbare „Fahrradgaragen“ für besonders teure Räder, ein fahrradfreundlicher Aufzug zum Bahnsteig sowie Rampen an den Treppenanlagen. Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV wurde mit Plakat-Aktionen, Infoblättern, Infoständen und Wegweisern beworben.

Die drei Teilkampagnen werden kontinuierlich fortgeführt. Weitere Plakatserien befassen sich mit den Themen „Mit dem Rad ins Bad“ sowie „Mit dem Rad ins Konzert“. Die Kontakte mit Vereinen und Einzelhandel sollen intensiviert werden. Geplant sind eine Abstellanlagen-Kampagne sowie ein Bonussystem für Radnutzer beim Einkaufen. Die innerstädtische Radrouteninfrastruktur- und Beschilderung wird weiter ausgebaut.

Alle Aktionen und Angebote rund ums Fahrrad werden jährlich im „Radkalender“ dargestellt. So ist beispielsweise die volksfestähnliche Aktion „Spaß auf der Gass“ im Rahmen des bundesweiten autofreien Sonntags bereits zur Institution geworden, an der sich diverse Organisationen und Vereine beteiligen.

#### Kontakt

Stadtverwaltung Filderstadt,  
radhaus filderstadt  
Jürgen Lenz  
70990 Filderstadt  
Tel. 0711/7003-634  
eMail: [jlenz@filderstadt.de](mailto:jlenz@filderstadt.de)  
Internet: [www.filderstadt.de](http://www.filderstadt.de)

### 3.5.2 Rad-Betriebsgruppen in Friedrichshafen

#### *Um was geht es?*

Auf eine Initiative der Lokalen Agenda 21 in Friedrichshafen wurden in verschiedenen ortsansässigen Betrieben sogenannte Fahrradgruppen gegründet, die sich seitdem für eine Erhöhung des Fahrradanteils insbesondere am Berufsverkehr einsetzen.

#### *Ziele und Zielgruppen*

Unter dem Titel „Mit dem Fahrrad zur Arbeit – ein Beitrag zum umweltschonenden Stadtverkehr“ hat 1998 das Bürgerforum 3 der Lokalen Agenda 21 in Friedrichshafen zwei Leitziele formuliert: Zum einen sollte der Anteil der Fahrradfahrer im Modal Split des Berufsverkehrs innerhalb von fünf Jahren von zwölf auf 20 Prozent angehoben werden. Zum anderen sollten die Aktivitäten dem Ausbau eines integrierten Umweltverbundes dienen.

Grundsätzlich richtete sich die Initiative zwar an alle Teilnehmer des lokalen Berufsverkehrs. Jedoch legte man den Fokus zunächst auf die drei ortsansässigen Großbetriebe *Motoren und Turbinen Union (MTU)*, *ZF* (ehemals Zahnradfabrik) und *Dornier*. Mit zusammen fast 14.000 Beschäftigten geht ein Großteil des Berufsverkehrsaufkommens in Friedrichshafen auf diese drei Unternehmen zurück.

#### *Vorgehen und Ablauf*

Die Radgruppen in den Betrieben gingen aus dem Bürgerforum „Mit dem Rad zur Arbeit“ im Rahmen der Lokalen Agenda 21 hervor, das sich seit dem Jahr 1997 regelmäßig in der Volkshochschule traf. Den Anstoß für die Radgruppen gab die Präsentation einer Vorarlberger Firma im Agenda-Forum, in der bereits eine Radgruppe etabliert war. Seit 1999 laufen die Betriebsradgruppen völlig unabhängig von den Agenda-Foren.

Die erste Radgruppe in Friedrichshafen entstand im März 1998 bei der MTU, gefolgt von der ZF im Herbst 1998 und von Dornier Anfang 1999. Die Gruppen haben sich dem Ziel des Bürgerforums angeschlossen, den Anteil des Fahrrades am Berufsverkehr im Betrieb innerhalb von fünf Jahren auf 20 Prozent zu erhöhen. Ansatzpunkte waren eine verbesserte innerbetriebliche Infrastruktur, sichere und komfortable Radwege auf dem Weg zum Betrieb, Information und Imageverbesserung für das Fahrrad sowie Ausstattung, Wartung und Sicherheit der Fahrräder.

Beispielhaft soll an dieser Stelle die Arbeit der Betriebsgruppe bei MTU geschildert werden: Zunächst wurde die Geschäftsleitung über das Projekt informiert. Dann erfolgte anhand der abgestellten Fahrräder eine Abschätzung, wie viele Personen per Rad zur Arbeit kommen. Mit Hilfe der Personaldaten ermittelte man die Anzahl der Personen, die in Fahrradnähe zum Betrieb wohnen. In der Differenz von 40 Prozent der Mitarbeiter sah man genug Potenzial für Motivationsarbeit.

Im September 1998 veranstaltete die Radgruppe dann die sogenannten Radtage. Neben einer Ausstellung zum Thema „Mit dem Rad zur MTU“ bot man Fahrradzubehör zum Verkauf an.

In einer Befragung ermittelte die Radgruppe anschließend Gründe, die gegen das Fahrrad als Verkehrsmittel sprachen. Die Teilnahme an der Befragung erfolgte im Rahmen eines innerbetrieblichen Preisausschreibens. Etwa 500 Antworten kamen zurück und nannten folgende Gründe: Lage und Qualität der Fahrradständer sowie fehlende Dusch- und Umkleidemöglichkeiten. Darüber hinaus wurden eine Fahrradreparaturwerkstatt sowie die Verbesserung von Kombinationsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Fahrrad angeregt. Die meisten dieser Vorschläge sind mittlerweile schon umgesetzt. So wurden den Mitarbeitern von MTU und ZF im Jahr 2000 drei neue überdachte und beleuchtete Abstellanlagen mit benutzerfreundlichen Fahrradständern übergeben.

Im Juni 1999 fand in den drei Friedrichshafener Betrieben eine Fahrradsicherheitswoche statt. Neben der Berufsgenossenschaft, dem deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Fahrrad Arbeitskreis der Stadt konnten das Amt für öffentliche Ordnung und die Polizei eingebunden werden. Auch der erste Bürgermeister und die Geschäftsleitung nahmen teil.

Im November 2000 startete im Werk 1 der MTU die Leihrad-Aktion. Zunächst stellten die Mitglieder der Radgruppe vier gebrauchte Räder zur Verfügung. Erneut ging das Konzept auf: Mittlerweile stehen den Mitarbeitern an den Werkspforten 17 Leihräder für Besorgungsfahrten zum Beispiel in der Mittagspause zur Verfügung. Die Räder wurden zum größten Teil von der MTU finanziert, weitere Sponsoren übernahmen den Restbetrag. Um die Fahrräder in Stand zu halten, unterhält die Radgruppe eine Fahrradwerkstatt mit einem umfangreichen Ersatzteillager für kleinere Reparaturen. Größere Reparaturen werden ohne weiteres von der betriebseigenen Gabelstaplerwerkstatt übernommen. Die Praxis des Fahrradverleihs ist denkbar einfach: Die Fahrräder können über das betriebsinterne Intranet oder am Empfang unter Angabe der Personalnummer gebucht werden – natürlich kostenlos. So erhält man auch automatisch Auskunft über die Häufigkeit der Nutzung.

#### *Beteiligte Akteure und Arbeitsform*

Die Betriebsgruppen arbeiten eigenständig und verstehen sich als Foren, um die Lokale Agenda 21 in die Betriebe hineinzutragen. Die Vertreter der einzelnen Radgruppen treffen sich einmal jährlich, um Ideen und Erfahrungen auszutauschen. In unregelmäßigen Abständen gibt es auch gemeinsame Aktionen. Die jüngste fand im November 2002 in Form einer gemeinsamen Sicherheitswoche statt. Hier wurde unter dem Motto „Sehen und gesehen werden“ über Fahrradsicherheit, vor allem über die richtige Beleuchtung, informiert. Ein ortsansässiger Händler präsentierte Beleuchtungstechnik und weitere Accessoires. Eine ähnliche Aktion fand bereits im Juni 1999 statt.

Bei MTU engagieren sich sechs Personen, von denen eine als Betriebsrat mit Billigung der Geschäftsführung ein Mandat vom Betriebsratsvorsitzenden erhalten hat. Hier können die aufgewendeten Stunden abgerechnet werden. Die Mitglieder der MTU-Radgruppe treffen sich mindestens einmal monatlich, um ihre Arbeit zu koordinieren.

Ein Vertreter der MTU-Radgruppe ist außerdem Mitglied im Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Friedrichshafen, um auch Einfluss auf die außerbetrieblichen Rahmenbedingungen des Radverkehrs zu nehmen. Ebenso steht man im Kontakt mit dem ÖPNV-Verband Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), um bei Problemen bei der Anbindung an den ÖPNV Verbesserungen zu erreichen.

#### *Öffentlichkeitsarbeit und flankierende Maßnahmen*

Die Arbeit der Betriebsgruppen sollte das Fahrrad nicht nur im Betrieb, sondern auch in der Öffentlichkeit zum Thema machen. Deshalb wurde die Presse immer wieder eingeladen – meist zusammen mit der Geschäftsleitung. Das Prinzip, Geschäftsleitung und Personen des öffentlichen Lebens, vor allem den ersten Bürgermeister, bei Aktionen einzubinden, sicherte die Aufmerksamkeit in der Presse.

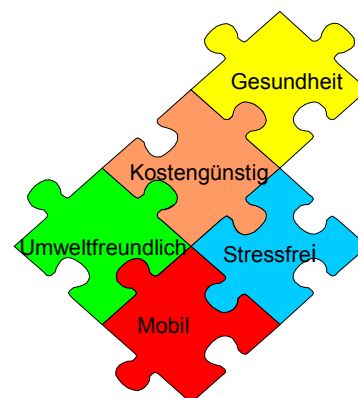


Abbildung 7: Radgruppen-Logo Nr. 1

Auch innerbetrieblich warb man mit verschiedenen Aktionen um die Aufmerksamkeit der Kolleginnen und Kollegen: So führte die Radgruppe bei der MTU die „Müsliriegel-Aktion“ durch. Vor Arbeitsbeginn verteilten ihre Mitglieder Müsliriegel an den Betriebsportalen an all



diejenigen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit eintrafen.



Abbildung 8: Radgruppen-Logo Nr. 2

Besonders wichtig für die betriebsinterne Öffentlichkeitsarbeit der Radgruppe ist das Intranet der MTU. Hier finden sich viele Informationsangebote rund um das Rad: von Kontaktdaten über Versicherungstipps bis hin zur Radinfrastruktur bei MTU. Außerdem informiert die Radgruppe über aktuelle Entwicklungen sowie über Ergebnisse von Befragungs- und Zählaktionen. Dadurch kann sich jeder MTU-Mitarbeiter stets über die bisherigen Erfolge der Radgruppe informieren. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können auch jederzeit Vorschläge über das Intranet einreichen. Diese Möglichkeit wird rege genutzt. So kamen über das Intranet die meisten Anfragen, ob die Leihrad-Aktion nicht auf die verbleibenden Werke ausgedehnt werden könne. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in der Umsetzung.

#### *Finanzierung*

Durch die Akzeptanz der Geschäftsleitung von MTU ist auch die Finanzierung des Projektes gesichert. Zwar wird die meiste Arbeit ehrenamtlich geleistet, doch ist immerhin ein Mitglied teilweise für die Arbeit in der Radgruppe freigestellt. Das Unternehmen finanziert außerdem das nötige Material, so zum Beispiel die Ausrüstung der Fahrradwerkstatt der Radgruppe sowie diverse Einzelaktionen. Auch für die Leihrad-Aktion übernahm die MTU einen Großteil der Finanzierung. Den Rest deckten weitere Sponsoren ab.

#### *Hemmnisse*

Wie bei allen Projekten gilt auch hier: Die Initiativen brauchen engagierte Personen. Die Rad-

gruppen der Dornier und der ZF AG mussten die Aktivitäten daher vorübergehend reduzieren. Inzwischen konnten aber wieder weitere Personen gewonnen werden.

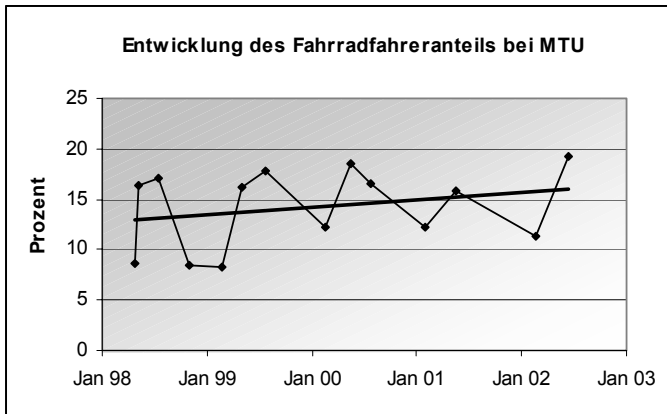
In der Anfangsphase war es zunächst nicht leicht, die Geschäftsleitung der MTU von der geplanten Radgruppe zu überzeugen. Die Vorbehalte gegen das Projekt waren groß: Man befürchtete eine Polarisierung von Autofahrern und –Radfahrern und zog die Ernsthaftigkeit des Anliegens in Zweifel. So musste die Radgruppe zunächst selbst in Vorleistung gehen, um die Leistungsfähigkeit des Konzeptes zu beweisen – mit Erfolg. Heute steht die Geschäftsleitung voll und ganz hinter dem Projekt und leistet neben infrastruktureller und konzeptioneller Hilfe auch bedeutende finanzielle Unterstützung.

#### *Erfolge und Perspektiven*

Die Radgruppen sind immer noch aktiv und können bereits auf diverse Erfolge verweisen. Die Arbeit der MTU-Gruppe wurde im Rahmen des Nachhaltigkeitswettbewerbes der Bodensee Agenda 21 mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Im Jahr 2001 erhielt die Radgruppe im Rahmen des von Daimler-Chrysler ausgeschriebenem Wettbewerbs Environmental Leadership Award eine Auszeichnung.

Das bedeutendste Dauerprojekt bei MTU ist zurzeit die Leihrad-Aktion. Die Nutzungsstatistik ist überzeugend: Durchschnittlich leihen sich die Kolleginnen und Kollegen täglich 25 Mal ein Rad aus, insbesondere für Besorgungen in der Mittagspause – Tendenz steigend. Langfristiges Ziel ist es jedoch, dass die Mitarbeiter auch mit dem eigenen Rad zur Arbeit zu kommen. Das Leihrad bietet allerdings die Möglichkeit, die Vorteile des Fahrrads unverbindlich auszuprobieren. Der Erfolg gibt dem Konzept Recht. Die regelmäßigen Rad-Zählaktionen zeigen einen kontinuierlichen Anstieg. Der Anteil derjenigen Mitarbeiter, die mit dem Rad zur Arbeit kommen, konnte zwischen 1998 und 2002 von durchschnittlich 8,6 auf 14,1 Prozent erhöht werden.

Abbildung 9: Entwicklung des Fahrradfahreranteils bei der MTU. Trotz der verhältnismäßig geringen



Probenahmedichte ist zum einen das langfristige Wachstum deutlich zu erkennen, zum anderen die jahreszeitlichen Schwankungen (Sommermaximum).

### *Kontakt*

MTU Friedrichshafen  
Dietmar Selg  
Maybachplatz 1, 88045 Friedrichshafen  
Tel. 07541/90-3038  
eMail: dietmar.selg@mtu-online.com

Stadt Friedrichshafen  
Amt für Umwelt und Naturschutz  
Dr. Tillmann Stottele  
Tel. 07541/203-397  
eMail: umweltamt@friedrichshafen.de

## 4 Service

### 4.1 Ansprechpartner

*Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC),  
Verkehrserziehung /Verkehrsaufklärung*  
Am Neckartor 2  
70190 Stuttgart  
Tel.: (0711) 28 00 142  
Fax: (0711) 28 00 145  
www.adac.de  
Informationen zu Verkehrserziehung, Verkehrssicherheit, Verkehrsinformationsdienste

*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) Bundesgeschäftsstelle*  
Grünenstr. 8-9  
28199 Bremen  
Tel.: (0421) 3 46 29-0  
Fax.: (0421) 3 46 29-50  
www.adfc.de  
Informationen zur Fahrradpolitik, Radfahrerrechte und Verkehrsplanung

*Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher e.V.*  
Im Ostkamp 6  
31246 Lahstedt  
Tel.: (05172) 20 31  
Fax: (05172) 3 71 82  
www.advev.de  
Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Unfallverhütung. Arbeitsmaterialien

*Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e. V. UMKEHR e. V.*  
Exerzierstraße 20  
13357 Berlin  
Tel.: (030) 4 92 74 73  
Fax.: (030) 3 92 79 72  
www.umkehr.de  
Unterstützung von Bürgerinitiativen, Ortsgruppen etc. bei ihren Bemühungen um einen menschen- und umweltgerechteren Verkehr

*Bundesverband Car-Sharing e.V.(bcs)*  
Hausmannstraße 9-10  
30159 Hannover  
Tel.: (0511) 71 00 474  
Fax: (0511) 16 90 254  
www.carsharing.de  
Umfassende Informationen zum Car-Sharing, inklusive Anbieter

*Bundesverband für Umweltberatung e.V. (bfub)*  
Bornstr. 12/13  
28195 Bremen  
Tel.: (0421) 34 34 00  
Fax.: (0421) 34 78 714  
www.umweltberatung.org  
Umweltberatung zum Verkehr, Publikationen

*Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)*  
Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin  
Tel.: (030) 3 90 01-2 60/2 52  
Fax.: (030) 3 90 01- 100  
www.difu.de  
Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung, Wirtschaftsverkehr, ÖPNV

*Ecolo Ecology and Communication*  
Leher Heerstraße 102  
28359 Bremen  
Tel.: (0421) 23 00 11-0  
Fax: (0421) 23 00 11-18  
www.ecolo-bremen.de  
www.moses-europe.org  
Car-Sharing europaweit, Nachhaltigkeit, Aktuelle Informationen zur Mobilität

*european car sharing*  
Max-Brauer-Allee 218  
D-22769 Hamburg  
Tel.: (040) 280 54 124  
Fax: (040) 280 54 125  
www.carsharing.org  
Car-Sharing in Dänemark, Deutschland, Italien, Norwegen, Schweiz, Funktion, Vorteile, Literatur

*Förderverein für Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement (MzM)*

Torgauer Straße 116  
04347 Leipzig  
Tel.: (0341) 2 43 44 25  
Fax: (0341) 2 43 44 33  
www.mzm-online.de

Erfahrungsaustausch und Know-How-Transfer zu Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagement. Mobilitätsberatung, Förderung des Umweltverbundes, Kundeninformation im öffentlichen Verkehr

*Forum Mensch und Verkehr*

*Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V.*

Köpenicker Str. 48/49  
10179 Berlin  
Tel.: (030) 27 87 468-0  
Fax: (030) 27 87 468-13

Förderung der interdisziplinären Diskussion aktueller Mobilitätsfragen in Wissenschaft, Politik und Planungspraxis. Öffentlichkeitsarbeit

*Fußgängerschutzverein FUSS e. V.*

Exerzierstraße 20  
13357 Berlin  
Tel.: (030) 4 92 74 73  
Fax.: (030) 4 92 79 72  
www.fuss-ev.de

Setzt sich für die Belange der Fussgänger ein. Bietet Information und Beratung, Fachausschüsse zu Wanderwege, Gesundheit durch Gehen

*Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (IFEU)*

Wilckensstraße 3  
69120 Heidelberg  
Tel.: (06221) 47 67 0  
Fax.: (06221) 47 67 19  
www.ifeu.de

Umweltbewertung des Verkehrs, nachhaltige Mobilitätskonzepte, Verkehrsmanagement in Betrieben und Schulen, politische Instrumente des Klimaschutzes

*Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen*

Postfach 10 17 64  
44017 Dortmund  
Tel.: (0231) 90 51 274  
Fax: (0231) 90 51 280  
www.ils.nrw.de

Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement, Angebotsverbesserung im ÖPNV, Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

*Klima-Bündnis/Alianza del Clima e. V.*

*Europäisches Sekretariat*  
Galvaniestr. 28  
60486 Frankfurt am Main  
Telefon: (069) 7171390  
Fax: (069) 71713993  
[europa@climabuendnis.org](mailto:europa@climabuendnis.org)  
[www.climabuendnis.org](http://www.climabuendnis.org)

Ferner:

[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)

Das Klima-Bündnis führt die "Europäische Woche der Mobilität und den Aktionstag" in die Stadt – Ohne mein Auto!" durch.

*Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg*

Kernerplatz 9  
70182 Stuttgart  
Telefon: (0711) 126-0 (Zentrale)  
Das Ministerium bietet eine umfangreiche und kostenlose Publikationsliste zum Thema Verkehr, die auf der nächsten Seite samt Bestellmöglichkeit aufgelistet ist.

*Aktion „Mobil ohne Auto“ (MOA), c/o vcd,*

Tübinger Str. 15  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711) 6070217  
Fax: (0711) 6070218  
email: [vcdivbw.moa@t-online.de](mailto:vcdivbw.moa@t-online.de)  
[www.moor-bw.de](http://www.moor-bw.de)

Bereits zum 6. Mal fand am 15. Juni 2003 der autofreie Sonntag „Mobil ohne Auto“ statt, für den der baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller MdL die Schirmherrschaft übernommen hat. Am autofreien Sonntag besteht landesweit die Möglichkeit, sich über Alternativen zum Auto zu informieren und diese auszuprobieren.

*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
(VDV)*

Kamekestraße 37 – 39

50672 Köln

Tel.: (0221) 5 79 79-0

Fax.: (0221) 51 42 72

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

öffentlicher Nahverkehr, Eisenbahngüterver-  
kehr, Beratung, Erfahrungsaustausch

*Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)*

Eifelstraße 2

53119 Bonn

Tel.: (0228) 9 85 85-0

Fax.: (0228) 9 85 85-10

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

Förderung des ÖPNV und Fahrradverkehrs,  
Beratung, Information

## 4.2 Materialien und Literatur

### Publikationen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

#### Umweltfreundliche Mobilität

- Wanderführer „Mit Prominenten unterwegs“
- Quartett „Bewegte Welt“. Verkehrsmittel der Erde
- Themenheft „Mobilität“
- Energiesparend fahren
- Blickpunkt Mobilität-Nahverkehr
- Umweltfreundlich zum Kindergarten
- 3. Mainauer Mobilitätsgespräch 2000 – Barrieren zwischen Bewusstsein und Verhalten
- 4. Mainauer Mobilitätsgespräch 2001 – Umweltfreundliche Mobilität – Bestandsaufnahme und Perspektiven
- 5. Mainauer Mobilitätsgespräch – Umweltfreundliche Mobilität – Staunen, was die Zukunft bringt
- Reifen – die Füße ihres Autos
- Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung – Beispiele aus dem Modellprojekt „Mobiles Shop....“

#### Umwelt- und Verkehrspolitik im Überblick

- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 (Kurzfassung)
- Mobilität 2000

#### Straßenverkehr

- Das Straßeninformationssystem in Baden-Württemberg (Faltblatt)
- Straßenverkehr in Baden-Württemberg, Jahresvergleich 2001/2000
- Sicher ans Ziel – Unterhaltung und Verkehrssicherung der Straßen
- Kreisverkehr (Tagungsband, Euro 7,67)

Diese Publikationen können bestellt werden bei:

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

- Broschürenverband -

Postfach 10 34 39

70029 Stuttgart

Telefax: 0711/126-2881

email: [poststelle@uvm.bwl.de](mailto:poststelle@uvm.bwl.de)

## Mobilität allgemein

*Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz*

*und Reaktorsicherheit (2003):*

Leitfaden Nachhaltige Mobilität, Leitlinien des Bundesumweltministeriums.

[www.bmu.de/files/leitlinien\\_nachh\\_mobi.pdf](http://www.bmu.de/files/leitlinien_nachh_mobi.pdf)

*Deutsche Bahn AG, Umweltstiftung WWF-*

*Deutschland (Hrsg.) (1999):*

Mobilitätsbilanz für Personen und Güter. Die Verkehrssysteme Deutschlands im Vergleich. Frankfurt/Berlin

*Schmidt, M.; Frings, E. (1999):*

Verkehr im Umweltmanagement. Anleitung zur betrieblichen Erfassung verkehrsbedingter Umwelteinwirkungen - Ein Leitfaden. Bezug: Umweltbundesamt

## Mobilitätsmanagement

*Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb (AG UMWELTFREUNDLICH) Stadt*

*Freiburg im Breisgau (2000):*

Umwelt-Verkehrsprogramme in Betrieben

*Aurich, H.; Konietzka, L. und Heid, R. (1998):*

Aufgaben und Einsatzmöglichkeiten eines Mobilitätsberaters – Strukturen und Wirkungsmöglichkeiten des Mobilitätsmanagements. Forschungsbericht FE-Nr. 70531/97 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. München.

*Auto Club Europa (ACE) (Hrsg.) (2000):*

Hin & Her. Ein Ratgeber für den Weg zur Arbeit.

*Binnenbruck, H.-H.; Hoffmann, P.; Krug, S.*

*(1998):*

Mobilitätsmanagement im Personen- und Güterverkehr. Praktische Erfahrungen in Wuppertal im Rahmen des europäischen Forschungsprojektes MOSAIC. In: der Nahverkehr 9/98 S. 19-24

*Braun, G. (2001):*

Mobilitätszentralen im Rhein-Main-Verkehrsverbund. In: ILS 178 (Qualitätsgeprüft: Standards für Mobilitätszentralen)

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) (2000):*  
Betriebliches Mobilitätsmanagement. Erfahrungen des Modellvorhabens „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. /Gewerbliche Berufsgenossenschaften (Hrsg.) (1997):*  
Leitfaden für die betriebliche Mobilitätsberatung. Bonn
- Gesellschaft für Stadterneuerung Berlin mbH (Hrsg.) (1998):*  
Leitfaden Betriebliche Mobilitätsberatung
- Flämig, H. (1999):*  
Checklisten und Maßnahmenkatalog Logistik. In: Moll, P./ Zander,
- Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.) (1998):*  
MOVE - Service für Arbeitnehmerverkehr. Ergebnisse eines Pilotprojekts auf CD-ROM. Bremen
- Gewerkschaft der Privatangestellten (Hrsg.) (1998):*  
Mobilitätsmanagement im Betrieb.
- Herry, M.; Schuster, M.; Thaler, R. (2000):*  
Betriebliches Mobilitätsmanagement – Leitfaden für Betriebe. Im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMFLUW) Österreich
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS)/Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen (ISB) (2000):*  
Mobilitätsmanagement-Handbuch.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS)(Hrsg.) (2000):*  
Forum 2: Qualitätsstandards für Mobilitätszentralen? In: Am neuen Standort, ILS-Schrift 162. Dortmund, S. 171-186.
- Kalwitzki, K.-P. (1998):*  
Aufgabenschwerpunkte und Qualifizierung von Mobilitätsberatern. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.). Mobilitätsservice in Regie von Verkehrsunternehmen ILS-Schrift 107. Dortmund. S. 48-51
- Kolks, W.; Müller, G.; Rabe, S. et al. (2001)*  
Qualitätsgeprüft: Standards für Mobilitätszentralen Dortmund, 74 Seiten, zahlr. Fotos u. Übersichten 7,50 € ISBN 3-8176-6178-9 ILS 178
- Landeshauptstadt München (2002) (Hrsg.):*  
Persönliche Mobilitätsplanung - Mobilitätsmanagement für Unternehmen
- Müller, G. (2000):*  
Zwischen dem Notwendigen und dem Machbaren: Standards für Mobilitätszentralen. Vortrag anlässlich der Veranstaltung "Qualitätsgeprüft: Standards für Mobilitätszentralen" des ILS am 7. Dezember 2000 in Dortmund
- Rabe, S. (2000):*  
Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé – Wahrnehmung und Bewertung der Mobilitätszentrale Münster. Endbericht im Auftrag der Stadt Münster. Dortmund
- Rye, T. (2000):*  
Wie können Arbeitgeber eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für Mobilitätsmanagement durchführen? aus: Tagungsband ECQMM '99
- S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH (Hrsg.) (1998):*  
Leitfaden Kommunales Mobilitätsmanagement. Berlin
- S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH (Hrsg.) (1998):*  
Leitfaden Betriebliche Mobilitätsberatung. Berlin
- Stadt Bielefeld (Hrsg.)(1998):*  
Mobilitätsmanagement. Ökologische und ökonomische Optimierung des Mitarbeiterverkehrs der Stadtverwaltung. Bielefeld.

*Tiefbauamt der Stadt Zürich* (2002):  
Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich -  
Grundlagenbericht Mobilitätsberatung

*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.)* (2001):  
Die Mobilitätsberatung im ÖPNV- ein integraler Bestandteil des Mobilitätsmanagements. Köln.

*Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.)* (1996):  
Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung. Bonn.

*Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)* (2000):  
Zuwendungen für Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs. Förderrichtlinien für den Programmpunkt Mobilitätszentralen. Braunschweig.

## Umwelterziehung

*Bihn, F.* (2002):  
Junge Konzepte mit viel Kreativität präsentiert. In: Bus & Bahn 12/2002

*Europäische Kommission* (2002):  
Auf die Plätze, Kinder – los! Luxemburg, Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft  
Download: [euro-pa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids\\_on\\_the\\_move\\_de.pdf](http://euro-pa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_de.pdf)

*Kühnel, S. ; Bamberg, S.* (1998):  
Überzeugungssysteme in einem zweistufigen Modell rationaler Handlungen. Das Beispiel umweltgerechten Verkehrsverhaltens. In: Zeitschrift für Soziologie 27, 256 - 270

*Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.)* (2002):  
Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene, 86 S. mit zahlr. Abb.  
[http://www.ils.nrw.de/publik/sonder/jugend\\_mobilitaet.htm](http://www.ils.nrw.de/publik/sonder/jugend_mobilitaet.htm)

*Maurer, J.* (2000):  
Mobilität ohne Grenzen? Frankfurt a. M.

*Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.)* (1999):  
Umweltfreundlich zum Kindergarten.

*Opaschowski, H.* (1999):  
Umwelt. Freizeit. Mobilität. Konflikte und Konzepte, Opladen

*Rölle, D.* (2002):  
Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!? Freizeitmobilität vor und nach einem Wohnungsumzug. in: Stadt Region Land 73, Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium "Mobilität und Stadt"

*Tully, C. J.* (1998): Rot, Cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt, München.

*Tully, C. J.* (1999): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft, Frankfurt a. M.

*Verkehrsclub Österreich (Hrsg.)* (1999):  
Jugend & Mobilität. In: Reihe Wissenschaft & Verkehr, Wien

*Verkehrsclub Österreich (Hrsg.)* (1999):  
Mobilität erlernen – sicher und umweltbewusst, Wien

## Verkehrsplanung

*Dittrich, A., et al.* (1998):  
Wohnen ohne eigenes Auto Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund, 84 Seiten, zahlr. Abb., Fotos, Tab., Übers. 12,50 €

*Evangelische Arbeitsgemeinschaft für Verkehrsfragen und Bruderhilfe Akademie (Hrsg.)* (1998):  
Viel Gemeinde - wenig Auto. Praxistipps für umweltfreundliche Mobilität in der Kirchengemeinde. Kassel: Publikum Z.



*Borgmann, W.; Bräuer, D.; Brög, W. u. a* (2000):  
Zu Fuß mobil Praktisches, Förderliches und Forderndes zum Fußverkehr Dortmund, 82 Seiten, zahlr. farbige Fotos und Abb., Tabellen 7,50 € ISBN 3-8176-6158-4 ILS 158

*Bosse, T.; Richter, W.* (1998):  
Pilotprojekt Radwege- und Beschilderungsplan Bochum Vorschläge für die Planung und Ausführung von Radverkehrsnetzen im großstädtischen Verdichtungsraum Dortmund 1988, 74 Seiten, zahlr. mehrf. DIN A 3-Karten, Fotos, Übers., Tab. 10,- €

*Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)* (1998):  
Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Bd. 24.  
Download: [www.difu.de/publikationen/beitraege/band24.shtml](http://www.difu.de/publikationen/beitraege/band24.shtml)

*Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)* (2001):  
Konzepte für eine verkehrssparende Stadtentwicklung. Download:  
[www.difu.de/publikationen/difu-berichte/2\\_97/artikel02.shtml](http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/2_97/artikel02.shtml)

*Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)* (2001):  
Parkraumplanung Berlin-Prenzlauer Berg  
Download: [www.difu.de/publikationen/difu-berichte/3\\_97/plan.shtml](http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/3_97/plan.shtml)

*Deutsches Institut für Urbanistik (DifU)* (2001):  
Verkehr im Quartier. Wege einer stadtverträglichen Verkehrs- und Freiraumentwicklung im Bestand. Download:  
[www.difu.de/publikationen/difu-berichte/3\\_97/artikel01.shtml](http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/3_97/artikel01.shtml)

*Hans-Böckler-Stiftung und Deutscher Gewerkschaftsbund (Hrsg.)* (2000):  
Strategien für die Mobilität der Zukunft. Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure. Düsseldorf.

*Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS) (Hrsg.)* (2000):  
Parken und Jobticket. Eine Planungshilfe für die Praxis. Dortmund.

*Lehmbrock, M.; Schneewolf, R.* (2001):  
Verkehr im Quartier. Wege einer stadtverträglichen Verkehrs- und Freiraumentwicklung im Bestand. Das Beispiel Berlin-Prenzlauer Berg. Deutsches Institut für Urbanistik, 191 S., Schutzgebühr DM 45,- ISBN 3-88118-232-2

*Klimabündnis Österreich:*  
Autofreier Tag 2002 Jahresbericht: Hintergründe, Beispiele, Ergebnisse (115 Seiten, 68 Seiten Pressespiegel: € 7,00+ Versandkosten). Bezug über:  
[www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at), Stichwort: Infomaterial

*Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW* (2001):  
mobil NRW – „100 Fahrradstationen in NRW“ – ein Landesprogramm mit Zukunft; Bilanz, Chancen, Perspektiven. Düsseldorf.

## Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

*Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb (AG UMWELTFREUNDLICH); Stadt Freiburg im Breisgau* (2002):  
Öko-Verkehrs-Siegel Berufsverkehr

*Bundesverband für Umweltberatung* (2000):  
Dokumentation der Mediabörse 2000. Erfolgreiche Kampagnen/Konzepte, Medien aus den Bereichen Lokale Agenda, Energie und Klima, Abfall, Wasser, Verkehr. Nov. 2000, ca. 90 Seiten. Bremen.

*Deutsches Institut für Urbanistik* (1997):  
Leitfaden zur Erarbeitung und Umsetzung kommunaler Klimakonzepte, S. 239 – 279, Berlin

*Klimabündnis* (2003):  
Europäisches Handbuch für Kommunen, Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003 mit dem Schwerpunktthema barrierefreie Mobilität. Download:  
[www.klimabuendnis.org/download/leitfaden\\_2003.pdf](http://www.klimabuendnis.org/download/leitfaden_2003.pdf)

*LFU - Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg:*  
 „Aktionsbörse Öffentlichkeitsarbeit“. Kostenloser Bezug: LfU, Postfach 210 752, 76157 Karlsruhe, Tel.: 0721 / 983 – 1406, Fax: 0721 / 983 -141, [agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de](mailto:agendabuero@lfuka.lfu.bwl.de)

*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.) (2000):* Positionierung der kommunalen VDV-Unternehmen in einem zukünftig wettbewerbsorientierten ÖPNV-Markt. VDV-Mitteilungen. Köln

### 4.3 Internetadressen

#### Verkehrsdienstleistungen

*www.callabike.de:*  
 Informationen zum Ausleihen eines Fahrrads in den Städten Berlin, München und Frankfurt. Wie beim Car-Sharing, kann ein Fahrrad mittels Registrierungskode ausgeliehen werden und an jeder großen Kreuzung wieder abgestellt werden.

*www.combicar.org:*  
 Informationen zu CombiCar, Park & Ride und BusinessCar, Produkte und Buchungsvorgänge

*www.mitfahrzentrale.de:*  
 Europaweite Vermittlung von Fahrgemeinschaften, zusätzlich mit spezieller Vermittlung für Frauen, Preisberechnung, Reisepartnersuche

*www.mobiball.de/projekte/cashcar.shtml:*  
 Informationen zum Projekt CashCar mit Ergebnissen und Ansprechpartnern

*www.nahverkehrswegweiser.de:*  
 Verweist auf Internetseiten der Nahverkehrsanbieter in den deutschen Bundesländern, der Schweiz, Österreich und dem Fürstentum Lichtenstein, sowie auf Links in Polen, Schweden, Dänemark, Tschechien, Slowenien, Slowakei, Italien, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Belgien, Niederlande

*www.pendlernetz.de:*  
 Pendlernetz von NRW, Stuttgart und Bonn, vermittelt Fahrgemeinschaften, dient als Angebotsseite und Gesuchseite.

#### Mobilitätsmanagement

*www.adfc.de/politik/radzuarbeit:*  
 Informationen zum ADFC-Pilotprojekt "Mit dem Rad zur Arbeit" und Anmeldeformulare

*www.aufdemlandmobil.de:*  
 Internetseite zu Projekte, die die umweltfreundliche Mobilität auf dem Land fördern

*www.cleverpendeln.de/www/beispiel/index.php?id=1:*  
 zahlreiche Beispiele zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen

*www.das-verkehrsbuero.de:*  
 Mobilitätsmanagement, Bildung, Verkehrspsychologie, Online-Version der Zeitschrift „Verkehrszeichen“.

*www.epomm.org:*  
 European Platform on Mobility Management, Internationale Partnerschaft zum Mobilitätsmanagement, Informationsaustausch, Diskussion, Netzwerkentwicklung

*www.ka-mobil.de:*  
 Umfangreiche Mobilitätsberatung in Karlsruhe, von Fuß und Radwegen, Inline-Skaten, Fahrradläden, Wandertouren, Naturführer, Fahrplanauskunft über Grenzen hinweg, nach Frankreich und die Schweiz, Mitfahrzentrale, Car-Sharing, Routenplanung, Parkhäuser, Flughäfen, Stadtpläne und Informationen zu Städten in der Umgebung.

*www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de:*  
 Weitergehende Informationen zum Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“

*www.mobile-freiburg.de/einleitung.htm:*  
 breit gefächertes Informationsangebot, vom Fahrradladen, Restaurants, Fahrplan, Car-Sharing ect.

[www.mobile-goettingen.de](http://www.mobile-goettingen.de):  
breit gefächertes Informationsangebot mit  
Links zu weiteren Mobilitätszentralen.

[www.mobilitaetsberatung.com](http://www.mobilitaetsberatung.com):  
MOVE Mobilitätsberatung und Verkehrs-  
erziehung, Aktionsbeispiele, Termine,  
Seminare

[www.mobilito.at](http://www.mobilito.at):  
Fahrplanauskunft, Urlaub ohne Auto,  
Reiseauskunft, Mobilität im Tourismus,  
Mobilitätsplanung

[www.mobilohneauto.de](http://www.mobilohneauto.de):  
Termine, Aktionen, Hintergründe

[www.mobilservice.ch/default.asp](http://www.mobilservice.ch/default.asp):  
Informationsplattform und Diskussionsfo-  
rum für Profis im Mobilitätsmarkt und Po-  
litiker und Politikerinnen in der Verkehrs-  
szene, Stellenmarkt, Firmenportraits, A-  
genda und Weiterbildung, Presse

[www.radstation.de](http://www.radstation.de):  
Informationen zu den Radstationen in  
NRW, den Standorten, dem Service, der  
Idee und Kontaktpersonen

[www.uvm.baden-wuerttemberg.de/uvm/abt3/mobil/html/inhalt.htm](http://www.uvm.baden-wuerttemberg.de/uvm/abt3/mobil/html/inhalt.htm):  
Informationen zum betrieblichen Mobili-  
tätsmanagement mit Beispielen aus Ba-  
den-Württemberg

## Umwelterziehung

[home.t-online.de/home/astrid-lindgren-schule-lohne/verkehr.html](http://home.t-online.de/home/astrid-lindgren-schule-lohne/verkehr.html):  
Infos rund um das Thema Verkehr im Un-  
terricht sowie weitere Links

[home.t-online.de/home/bnicolai/ive.htm](http://home.t-online.de/home/bnicolai/ive.htm):  
Linkliste zu Institutionen, die über Ver-  
kehr- und Mobilitätserziehung informieren

[kfv.or.at](http://kfv.or.at):  
Projekte zur Verkehrserziehung in Öster-  
reich

[leb.bildung-rp.de/info/literatur/uebergreifend/vorschrift/vv\\_verkehrserziehung.htm](http://leb.bildung-rp.de/info/literatur/uebergreifend/vorschrift/vv_verkehrserziehung.htm):  
Verkehrserziehung in den Schulen: Ver-  
waltungsvorschrift des Ministeriums für  
Bildung, Wissenschaft und Weiterbildung  
vom 9. August 1999 (1541 A – Tgb. Nr.  
1094/99)

[www.advev.de/index.htm](http://www.advev.de/index.htm):  
Homepage der Arbeitsgemeinschaft  
deutscher Verkehrserzieher mit zahlrei-  
chen Vorschläge und Aktionen zur Ver-  
kehrserziehung

[www.bildung.hessen.de/abereich/erzieh/verkehr/index.htm](http://www.bildung.hessen.de/abereich/erzieh/verkehr/index.htm):  
Info- und Arbeitsmaterialien zur Verkeh-  
rerziehung an Schulen

[www.cleverunterwegs.de](http://www.cleverunterwegs.de):  
Hintergrundinformationen und Hand-  
lungsansätze zu umweltfreundlicher Mo-  
bilitätserziehung

[www.du.nw.schule.de/sbve](http://www.du.nw.schule.de/sbve):  
Informationen der Fachberater Verkehr  
an Duisburger Schulen

[www.dvr.de](http://www.dvr.de):  
Homepage des Deutscher Verkehrssi-  
cherheitsrat e. V. mit Programmen zur  
betrieblichen Verkehrssicherheit, Kinder  
im Verkehr, Sicherheit für Radfahrer, Si-  
cherheitstraining, Ältere Menschen im  
Verkehr, Fahranfänger und Punkteauffäl-  
lige, Fahrsicherheit im Land- und Forst-  
wirtschaftlichen Verkehr, Alkohol, Drogen  
und Medikamente im Straßenverkehr,  
Presseinformationen, Unfallstatistiken

[www.dvw-ev.de](http://www.dvw-ev.de):  
Homepage des Deutsche Verkehrswacht  
e. V. Broschüren zur Verkehrssicherheit  
und Aktionen für Kinder, Jugendliche und  
Erwachsene

[www.gib-acht-im-verkehr.de](http://www.gib-acht-im-verkehr.de):  
Verkehrssicherheitsaktion in Baden-  
Württemberg, mit Aktionen, Spiele, Sta-  
tistiken. Informationen zur Verkehrssi-  
cherheit für spezielle Zielgruppen.

[www.isb-berlin.de/lh/lhverk2.htm](http://www.isb-berlin.de/lh/lhverk2.htm):

Lernhilfen zur Verkehrserziehung

[www.iwalktoschool.de](http://www.iwalktoschool.de):

Informationen zum jährlichen „I walk to school“-Tag, Hintergrundinfos, Aktionsideen und Tipps für die Vorbereitung für Aktionen, Literatur und Links

[www.jugend-agenda.de](http://www.jugend-agenda.de):

Möglichkeiten für Kinder sich in die lokale Agenda einzubringen und sich über Hintergründe zu informieren.

[www.kinder-meilen.de](http://www.kinder-meilen.de):

Information zu den Aktionen 2002 und 2003 zum Thema „Auf Kinderfüßen durch die Welt“, Projekt, Links, Literatur, Teilnehmer des Projekts, Materialien für den Kindergarten, Schule

[www.klimabuendnis.org/aktuell/klima.htm](http://www.klimabuendnis.org/aktuell/klima.htm):

Informationen zur Europäischen Woche der Mobilität, Links zu Themen des Klimabündnisses und Verkehr, sowie aktuelle Termine

[www.lernwerkstadt.de](http://www.lernwerkstadt.de):

Informationen und Arbeitsmaterial für Erzieherinnen, Lehrer, Eltern, Referendare und Experten zur Verkehrserziehung

[www.schule.provinz.bz.it/verkehrserziehung](http://www.schule.provinz.bz.it/verkehrserziehung):

Infos zur Verkehrserziehung an Kindergärten, Grund-, Mittel- und Oberschulen, rechtliche Informationen, Neuigkeiten und weiterführende Links

[www.teachersnews.de/\\_faecher/verkehr.htm](http://www.teachersnews.de/_faecher/verkehr.htm):

Materialien zur Verkehrserziehung

[yellowflash.de](http://yellowflash.de):

Aktionen zur Kindersicherheit, Lernprogramm für Verkehrsschilder, Unfallstatistiken u.v.a.

[www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de):

Stellt ein Projekt in Berlin zu autofreiem Wohnen vor, Links zu autofreiem Wohnen, Urlaub und Projekten in der ganzen Welt

[www.fes.de/fes-publ/texte/db/list/metrop.html](http://www.fes.de/fes-publ/texte/db/list/metrop.html):

Verkehrsberuhigung in den Metropolen: Konzepte und Verwirklichung in europäischen Großstädten

[www.pnvregion.de](http://www.pnvregion.de):

Internetseite des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur Mobilität Darstellung verschiedener Projekte

[www.smile-europe.org](http://www.smile-europe.org):

Europäisches Projekt zu „In town without my car“ mit Fragebogen für interessierte Städte und links zu weiteren Europäischen Projekten

[www.reglog.de](http://www.reglog.de):

Informationen zu City-Logistik und ihre Umsetzung in Regensburg

## Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

[www.umweltkommunikation.de/um\\_lehrbrief.asp](http://www.umweltkommunikation.de/um_lehrbrief.asp):

Internetbasierter Trainingsprogramm für Umweltmarketing

[www.umweltkommunikation.de/litti.asp](http://www.umweltkommunikation.de/litti.asp):

Literatur und Medien unter anderem zu den Stichworten Energie, Klima und Mobilität

## Verkehrsplanung

[www.autofreieswohnen.de](http://www.autofreieswohnen.de):

Stellt den Verein, ein Projekt für autofreies Wohnen und die rechtliche Situation dar.