



Leitprojekt „Mobilitätsmanagement / Kompetenzzentrum Mobilität“

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1 Zusammenfassung | 2 |
| 2 Hintergrund | 2 |
| 3 Projektziele | 5 |
| 4 Projektstruktur | 6 |
| 5 Dachprojekt | 8 |
| 5.1 Bausteine Mobilitätsmanagement | 8 |
| 5.1.1 Vernetzung | 8 |
| 5.1.2 Qualifizierung und Fortbildung..... | 9 |
| 5.1.3 Werkzeugkasten..... | 10 |
| 5.1.4 Kommunikation..... | 11 |
| 5.2 Bausteine Kompetenzzentrum Mobilität | 12 |
| 5.2.1 Inhaltliches Konzept | 12 |
| 5.2.2 Struktur und Rechtsform..... | 13 |
| 5.2.3 Finanzierungskonzept | 13 |
| 5.3 Prozessevaluation und Dokumentation | 13 |
| 6 Projektkoordination | 15 |
| 7 Reallabore | 16 |

1 Zusammenfassung

Mit dem vorgelegten Leitprojekt leistet die Metropolregion Hamburg einen Beitrag zum Gelingen der Mobilitätswende, indem durch Einführung eines metropolregionsweiten Mobilitätsmanagements eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl gefördert wird. Im Rahmen eines Dachprojekts und mehrerer Reallabore werden bereits laufende Aktivitäten – auch überregional – vernetzt, neue Initiativen angestoßen, Kommunen, Betriebe und andere Akteure beraten und qualifiziert. Während der Projektentwicklung hat es sich als sinnvoll herausgestellt, die vom Regionsrat erteilten Arbeitsaufträge für das Kompetenzzentrum Mobilität (KCM) in das Leitprojekt zu integrieren. Beide Vorhaben verfolgen mit den Themen Wissenstransfer, Mobilitätsberatung, Netzwerkaufbau einen ähnlichen Ansatz. Gleichzeitig werden damit die angestoßenen Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement innerhalb bzw. durch das Kompetenzcentrums verstetigt. Die Zusammenführung beider Projektideen basiert auf den Ergebnissen des Prüfauftrages für das Kompetenzzentrum Mobilität.

2 Hintergrund

Die Bausteine für eine erfolgreiche Mobilitätswende sind neben dem Ausbau der Infrastruktur, alternativen Antrieben oder der Digitalisierung auch im verstärkten Einsatz „sanfter“ Maßnahmen wie Vernetzung, Wissenstransfer, Bewusstseinsbildung und Kommunikation zu sehen. Diese sind notwendig, um die durch Routinen verfestigten Verhaltensmuster bei der Verkehrsmittelwahl „aufbrechen“ zu können. Die Entwicklung in den vergangenen Jahren hat gezeigt, dass die bisherigen betrieblichen, infrastrukturellen und technischen Maßnahmen nicht ausreichen, um ein Umsteuern herbeizuführen. Dies spiegelt sich u.a. auch in den Zahlen der „Mobilität in Deutschland 2017“ wider. Es braucht den richtigen Maßnahmenmix und aktive Gestaltung auf allen Ebenen, auch im Stadt-Umland-Kontext. Aus der Perspektive des Klimaschutzes ist der integrierte Ansatz für mehr klimafreundliche Mobilität und weniger PKW-Verkehr ebenfalls ein vordringliches Ziel.

Auf dem Gebiet der Metropolregion Hamburg sind die Herausforderungen auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung besonders groß. Im engeren Verflechtungsraum führen vielschichtige Pendlerverflechtungen, Wirtschafts- und Freizeitverkehre zu einem hohen Verkehrsaufkommen, das trotz des guten Angebotes des Umweltverbundes zu großen Teilen mit dem motorisierten Individualverkehr erbracht wird. Im ländlichen Raum kommt erschwerend hinzu, dass das Nachfragepotenzial nochmal deutlich geringer ist, um ein adäquates ÖPNV-Angebot und alternative Mobilitätsangebote finanzieren zu können – und damit die Grundvoraussetzung für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. Regionsweit sind kreative Lösungen gefragt. Die Sensibilisierung unterschiedlichster Zielgruppen (Kommunen, Unternehmen, Schulen etc.) für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten stellt einen bisher noch sehr vernachlässigten Aspekt integrierter Verkehrsplanung dar, den dieses Leitprojekt zum Mobilitätsmanagement adressieren möchte. Ein großer Vorteil beim Ansatz des Mobilitätsmanagements ist, dass viele Maßnahmen mit verhältnismäßig wenig Geld umzusetzen sind.

Um den Ansatz eines regionalen Mobilitätsmanagements in der MRH zu verankern, ist die Unterstützung der Kommunen – Landkreise, Städte und Gemeinden – ganz wesentlich, da diese einen wichtigen Part bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilität einnehmen. Im Sinne der genannten „sanften“ Maßnahmen möchte dieses Leitprojekt dringend notwendige Impulse geben, um ein Gegensteuern auf lokaler Ebene zu fördern. In dem Zusammenhang soll der Fokus auf die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl gerichtet werden. Dies geschieht im Kontext der folgenden Entwicklungen beim Bund:

- der Abschlussbericht der Expertengruppe II des Nationalen Forums Diesel schlägt vor, die Kommunen, welche Mobilität vor Ort umsetzen, für den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität weiter zu befähigen.
- Der Bund hat dafür das NaKoMo (Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität) gegründet und unterstützt Kommunen im Zusammenspiel mit vorhandenen Ländernetzwerken im Mobilitätsbereich.

Mit Blick auf die bundesweiten Aktivitäten und Netzwerke hat sich die Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg bereits vor zwei Jahren das Ziel gesetzt, das Thema Mobilitätsmanagement in dieser Region viel stärker zu verankern. Das Thema hat in der Metropolregion Hamburg dank der „Deutschen Konferenz für Mobilitätsmanagement 2018“ an der Technischen Universität Hamburg sowie der Fachveranstaltung „Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg“ im Mai 2019 im Elbcampus deutlich an Bedeutung und MitstreiterInnen hinzugewonnen. Im Herbst 2019 hat die OECD den Handlungsansatz im Territorial Review zur MRH als Empfehlung für eine verbesserte Zusammenarbeit im Bereich Mobilität herausgestellt/bestätigt. Die aktuelle Corona-Pandemie verstärkt die Notwendigkeit, mehr aktiven Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen zu müssen, insbesondere im Hinblick auf den Rückgang bei der Nutzung des ÖPNV.

Parallel zu der Entwicklung des Leitprojekts Mobilitätsmanagement hat der Prüfauftrag für das Kompetenzzentrum Mobilität den Ansatz des Mobilitätsmanagements als ein zentrales Handlungsfeld des KCM identifiziert. Der Prüfauftrag ist auf den Beschluss des Regionsrates zur MRH-Zukunftsagenda im Juni 2020 zurückzuführen. Wie bereits im Abschlusspapier der Trägerarbeitsgruppe 5 im OECD-Nachfolgeprozess formuliert, ist offensichtlich geworden, dass es deutliche Überschneidungen zwischen den Themen Mobilitätsmanagement und dem Kompetenzzentrum Mobilität gibt:

- Aufbau eines Mobilitätsnetzwerkes
- Unterstützung der Kommunen bei der Mobilitätswende
- Wissenstransfer/Austausch von Knowhow

Der vom Regionsrat der MRH beschlossene Prüfauftrag (Phase 1) ist am 26. Februar 2021 mit der zustimmenden Kenntnisnahme des Lenkungsausschusses abgeschlossen worden. Der Lenkungsausschuss hat in seiner 157. Sitzung vor dem Hintergrund der erzielten Ergebnisse dem Vorschlag zugestimmt, ein kombiniertes Förderprojekt aus den weiteren konzeptionellen Überlegungen zur Gründung eines Kompetenzzentrums (Phase 2) und der pilothaften Bearbeitung des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement zu entwickeln; durch diese Integration ergeben sich viele Synergieeffekte. So lässt sich aus der Perspektive des Zukunftsagenda-Projektes „Kompetenzzentrum Mobilität (KCM)“ am praktischen Beispiel der Mobilitätsmanagement-Aktivitäten erproben, wie das KCM später funktionieren könnte und welchen Mehrwert es schafft. In dem Zusammenhang spielt die Aktivierung von Kommunen (durch die Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement) und deren Rückmeldung eine zentrale Rolle, was zur kommunalen „Erdung“ des KCM-Konzeptes beitragen wird. Gemachte Erfahrungen bei der Vernetzung/Abgrenzung können ebenso als Optimierungsvorschläge in das Konzept für das KCM einfließen. Aus der Perspektive des Leitprojektes Mobilitätsmanagement können durch die Überlegungen zum KCM die strukturellen Voraussetzungen für eine Verstetigung geschaffen werden, damit das Thema nicht nur für drei Projektjahre gefördert wird, sondern langfristig in der MRH verankert werden kann. Vor diesem Hintergrund wurden beide Projekte zusammengeführt. Die Umsetzung erfolgt durch die integralen Bestandteile eines gemeinsamen Leitprojektes mit der bekannten Kombination aus einem Dachprojekt und in diesem Fall vier Reallaboren.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg übernimmt die Antragstellung für das Dachprojekt. Mobilitätsmanagement ist ein relevantes Schwerpunktthema in der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung. Im laufenden Prozess stellt sich zunehmend heraus, dass dieses Thema stärker zu fokussieren ist. Dem wird mit der zentralen Rolle in diesem Leitprojekt Ausdruck verliehen. Auch in zwei weiteren Ländern in der MRH steigt die Bedeutung von Mobilitätsmanagement. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat die Bedeutung des Ansatzes ebenfalls erkannt und einen neuen Bereich Mobilitätsmanagement eingerichtet, der mit verschiedenen Aktivitäten hinterlegt ist; bei der NAH.SH zeichnen sich ähnliche Entwicklungen ab.

Die Inhalte des Leitprojektes und deren weitere Konkretisierung wurden bzw. werden vor dem Hintergrund dieser länderbezogenen Ansätze in zwei Flächenländern der MRH in enger Abstimmung mit den handelnden Akteuren bei der LNVG und der NAH.SH definiert. So werden Doppelstrukturen vermieden und sinnvolle Ergänzungen identifiziert. Denn gleichzeitig gibt es keine länderübergreifenden Aktivitäten mit dem Fokus auf die Stadt-Umland-Verkehre in der gesamten MRH. Beim Vergleich mit anderen Regionen bundesweit gibt es im Bereich des Mobilitätsmanagements trotz der geplanten Ansätze noch viele "weiße Flecken" im Norden. Hier soll das Leitprojekt ansetzen. Das Thema Mobilitätsmanagement ist bei vielen noch unbekannt und es herrscht kein gemeinsames Verständnis. Darüber hinaus gilt es, einzelne Aktivitäten in der Region zusammenzuführen, um insbesondere die Synergien nutzen zu können. Es gibt u.a. mit der ivm GmbH im Rhein-Main-Gebiet oder dem Zukunftsnetz Mobilität NRW gute Vorbilder für Netzwerke, die sowohl das Thema Mobilitätsmanagement als auch andere Handlungsfelder im Sinne eines Kompetenzzentrums beinhalten. Diese lohnen einer vertieften Betrachtung und deren Expertise wird in die Prozesse des Leitprojektes einbezogen.

Definition Mobilitätsmanagement



Mobilitätsmanagement bildet neben der Verkehrsinfrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte wesentliche Säule für eine integrierte und nachhaltige Verkehrsentwicklung. Mobilitätsmanagement fokussiert dabei auf die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. In diesem Zuge werden beispielsweise bestimmte Zielgruppen wie ArbeitnehmerInnen oder SchülerInnen insbesondere durch koordinierende, organisatorische, beratende und bewusstseinsbildende Maßnahmen sensibilisiert. Dieser Ansatz erfordert grenzüberschreitendes Agieren sowohl in räumlicher Hinsicht als auch interdisziplinär unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus. Zur Wahrnehmung dieser vielschichtigen Aufgaben braucht es entsprechende Ressourcen für dieses – insbesondere in Norddeutschland – oftmals noch mit begrenzten Kapazitäten ausgestattete Handlungsfeld. Zudem erfordert es funktionierende

Netzwerke zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen wie Ländern, Kreisen und Kommunen auf der einen sowie Kammern, Unternehmen und Akteuren der Zivilgesellschaft auf der anderen Seite.

3 Projektziele

Die übergeordneten Ziele des Leitprojektes sind die Verankerung des Themenfelds Mobilitätsmanagement in der MRH und die Erarbeitung der Grundlagen für die Gründung des Kompetenzentrums Mobilität. Beides hilft, die Mobilitätswende voranzutreiben und damit zur Erreichung der Klimaziele beizutragen. Eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf die Verkehre in der MRH soll forciert und der Anteil des MIV reduziert werden. Kommunen sind in diesem Kontext eine wesentliche Zielgruppe des Leitprojektes, da gerade auch auf dieser Ebene mit ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtungen die Grundlagen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gelegt werden muss. Das Leitprojekt schafft insbesondere im Dachprojekt neue Angebote, die Kommunen dazu befähigen, diese Prozesse anzustoßen. In diesem Zusammenhang soll sowohl die Kommunalpolitik als richtungsweisende Entscheidungsinstanz als auch die Verwaltung als Umsetzungsebene angesprochen werden. Gleichwohl stehen auch Betriebe, Schulen und viele weitere Akteure im Fokus zielgruppenspezifischer Angebote dieses Leitprojektes.

Ziel dieses neuen Leitprojektes der Metropolregion Hamburg in den Bausteinen zum Mobilitätsmanagement ist es, ein regionsweites Netzwerk in der MRH aufzubauen, in das die vorhandenen Aktivitäten integriert, neue Initiativen gestartet und viele Partner in der Region – in Verwaltung, Politik und Wirtschaft – für dieses Thema sensibilisiert werden. Dieses Ziel wird durch eine Kommunikationsstrategie unterstützt, um eine möglichst große Streuung zu erreichen. Es wird eine überregionale Vernetzung mit anderen etablierten Institutionen angestrebt, z.B. mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Parallel zum Aufbau eines regionsweiten Netzwerks zielt das Leitprojekt darauf, interessierte Akteure in der MRH für die Aufgaben des Mobilitätsmanagement zu qualifizieren. Weiterbildungsangebote für Kommunen, Verbände, Kammern oder Unternehmen sollen einen Beitrag dazu leisten, dass perspektivisch in vielen Teilräumen der MRH Aktivitäten geplant und umgesetzt werden. Im Speziellen wird im Leitprojekt ein Werkzeugkasten für Unternehmen erarbeitet, damit diese leicht zugänglich selbstständig Mobilitätsmanagement vor Ort anwenden können. In den Werkzeugkasten sollen auch die Erfahrungen/Ergebnisse aus den Reallaboren einbezogen werden. Auch die anderen drei Reallabore zielen auf eine Übertragbarkeit bzw. Multiplikatoreffekte, damit auch in den anderen Teilbereichen (schulisches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement) eine selbständige und erleichterte Umsetzung in weiteren Kommunen möglich ist.

Es ist wichtig für die Verstetigung und Implementierung von Mobilitätsmanagement, den Wirkungsgrad vom Mobilitätsmanagement zu kennen bzw. abschätzen zu können. Daher ist eine Prozessevaluation ein wichtiges Instrument im Leitprojekt, um die Erfolge messbarer zu machen. Die Maßnahmenevaluation erfolgt in den einzelnen Reallaboren.

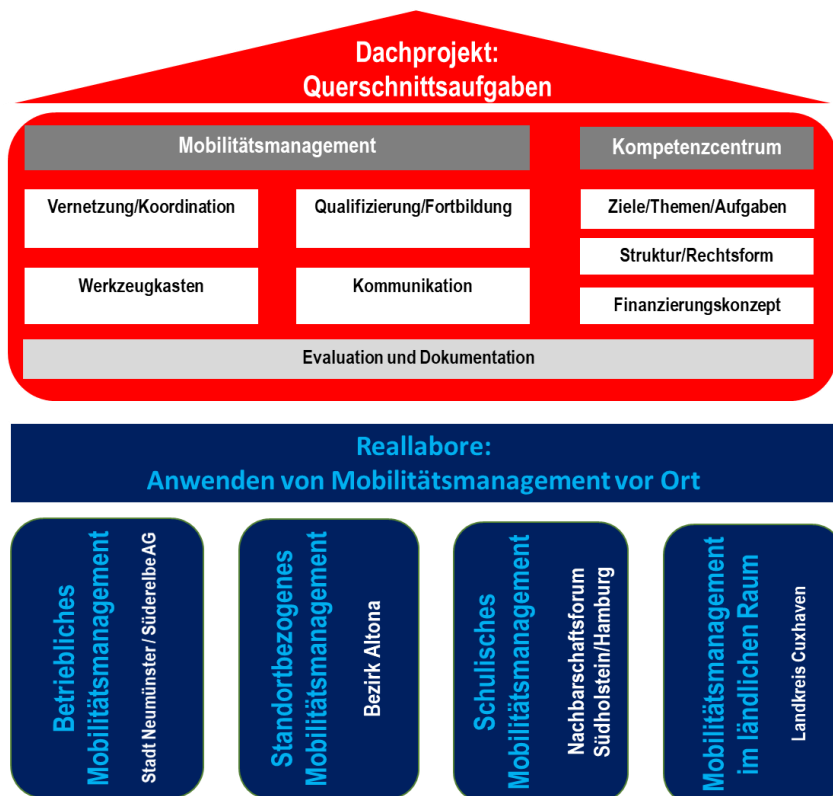
Mit den Projektbausteinen zum Kompetenzzentrum Mobilität zielt das Leitprojekt darauf, einen konzeptionellen Vorschlag für Inhalte, Finanzierung und Struktur des Kompetenzentrums zu erarbeiten, der Akzeptanz bei allen MRH-Trägern findet. Angestrebtes Projektziel ist es, die relevanten Grundlagen für die Gründung eines Kompetenzentrums Mobilität zu legen. Mit dessen Gründung soll auch die Möglichkeit zur Überführung der Projektaktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement in ein langfristiges und dauerhaftes Angebot geschaffen werden. Hierzu werden die Kommunen – als wesentliche Zielgruppe des KCM – kontinuierlich eingebunden, um eine regelmäßige Rückmeldung einzuholen. Im Zuge der Diskussion über die Organisationsstruktur des Kompetenzentrums ist es auch erklärtes Ziel, eine sinnvolle und effiziente Abstimmung mit vorhandenen oder geplanten Länderaktivitäten (z.B. „MOBILOTSIN“,

Beratungseinheit der LNVG Niedersachsen) zu definieren und die Verknüpfung zum NaKoMo-Prozess des Bundes (Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige urbane Mobilität) sicherzustellen.

4 Projektstruktur

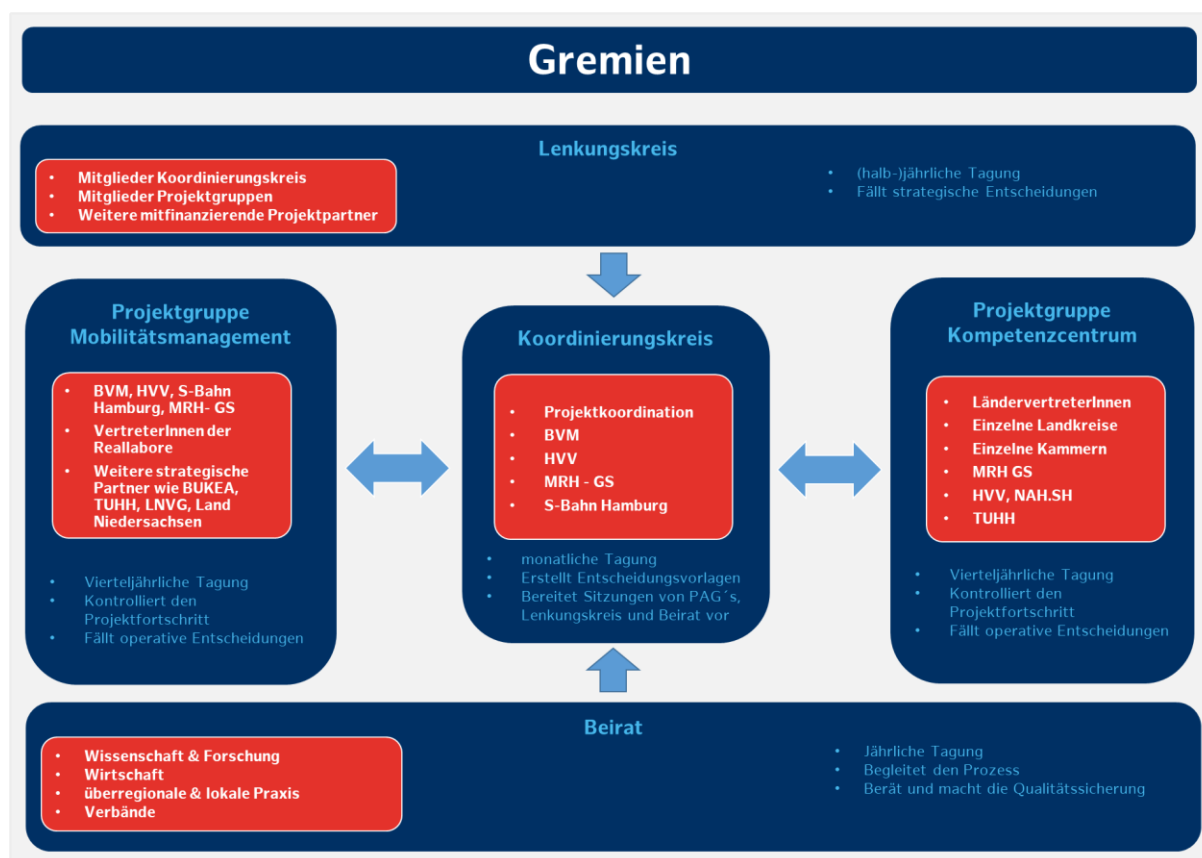
Für das Erreichen der skizzierten Projektziele bietet sich die bewährte Projektstruktur bestehend aus einem Dachprojekt und einzelnen Reallaboren an. In einem übergreifenden Dachprojekt werden Inhalte bzw. Angebote entwickelt, die einen Nutzen für die ganze Region entfalten. Die Angebote richten sich dabei sowohl an den urbanen als auch an den ländlichen Raum. Um die verschiedensten teilträumlichen Problemstellungen und Lösungsansätze besser berücksichtigen und in die Dachprojekt-Aktivitäten integrieren zu können, wurde der Akteurskreis der beteiligten Projektpartner nochmal deutlich ausgeweitet. Dieser besteht nun aus sehr unterschiedlich strukturierten Landkreisen bzw. kreisfreien Städten. Neben den Bausteinen zum Mobilitätsmanagement wird im Dachprojekt der konzeptionelle Vorschlag für das Kompetenzzentrum entwickelt. Unterhalb des Dachprojektes gibt es mehrere, räumlich begrenzte Reallabore, um im kleinen Maßstab Lösungen zu erproben. Die Reallabore sind hinsichtlich der inhaltlichen Fokussierung und der Zielgruppen so gewählt worden, dass eine gute Übertragbarkeit besteht.

Diese Struktur ist für die Handlungsansätze zum Mobilitätsmanagement sinnvoll, da nicht alle Themen gleichermaßen regionsweit „bespielt“ werden können und sich die Mobilitätsherausforderungen in der Region stark unterscheiden:



Gremien

Für die beiden Bausteine Kompetenzzentrum und Mobilitätsmanagement soll es folgende Gremienstruktur geben:



Die Überlegungen zum Aufbau der Gremien für den Baustein Mobilitätsmanagement gliedern sich in Lenkungs-, Koordinierungskreis, Projektgruppe Mobilitätsmanagement, Projektgruppe Kompetenzzentrum und einen Beirat. Der Lenkungskreis soll (halb-)jährlich tagen und den Entscheidungskreis bilden. In diesem Kreis wird der Projektfortschritt durch den Koordinierungskreis vorgestellt. Hier werden bei Bedarf strategische Entscheidungen gefällt und der Projektfortschritt kontrolliert.

Im Zentrum ist der Koordinierungskreis. Dieser beinhaltet die Projektkoordination sowie VertreterInnen der MRH-Geschäftsstelle, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Hamburger Verkehrsverbund GmbH und der S-Bahn Hamburg GmbH. Er berät über die unmittelbaren nächsten Schritte im Projekt und bereitet die beiden Projektgruppensitzungen mit den Entscheidungsvorlagen vor. Dieser wird monatlich tagen. Zudem bereitet der Koordinierungskreis die Beirats und Lenkungsgruppensitzungen vor.

Die bereits an der Projektentwicklung beteiligten Projektgruppen übernehmen die operative Umsetzung der Leistungsbausteine zum Mobilitätsmanagement bzw. zum Kompetenzzentrum Mobilität im Dachprojekt. Sie überwachen den gesamten Verlauf des Leitprojektes und treffen prozessorientierte Entscheidungen. Hier ist ein vierteljährlicher Tagungsrythmus vorgesehen. In der weiteren Projektentwicklung wird geprüft, wie hier weitere Synergieeffekte zwischen beiden Projektgruppen genutzt werden können und ob eine Verzahnung der beiden Projektgruppen im weiteren Projektfortlauf sinnvoll ist.

Die Entscheidungen in den Gremien werden grundsätzlich im Konsens getroffen.

Die Projektentwicklung war geprägt vom regelmäßigen Austausch mit bereits etablierten Netzwerken zum Mobilitätsmanagement. Um diese Erfahrungen und die Expertise weiterer Akteure in das Projekt einfließen lassen zu können, wird ein begleitender Beirat eingerichtet, der einmal im Jahr tagt. Der Beirat begleitet den Prozess durch das Einbringen spezifischer Fachexpertise, Erfahrungswissen und Anregungen seiner Mitglieder sowie durch kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen. Er hat somit eine beratende und qualitätssichernde Rolle, aber keine Entscheidungskompetenz. Der Beirat soll jährlich tagen.

Federführende Projektpartner:

- FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Geschäftsstelle Metropolregion Hamburg
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- S-Bahn Hamburg

Projektpartner in den Reallaboren:

- FHH, Bezirk Altona
- Kreis Pinneberg (für das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg)
- Stadt Neumünster
- Süderelbe AG
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Stade

Weitere Projektpartner:

- Hansestadt Lübeck
- Kreis Hztg. Lauenburg
- Kreis Ostholstein
- Kreis Segeberg
- Landkreis Lüneburg
- Landkreis Lüchow-Dannenberg
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis Nordwestmecklenburg

5 Dachprojekt

Das Dachprojekt gliedert sich in zwei Bereiche: Während die Bausteine zum Kompetenzzentrum Mobilität im Sinne des Regionsrat-Beschlusses darauf abzielen, ein Umsetzungskonzept für die mittelfristige Gründung eines KCM zu erarbeiten, sind die Mobilitätsmanagement-Aktivitäten als kurzfristig umzusetzende und bereits praktisch orientierte Bausteine zu sehen, die nach erfolgter Evaluation perspektivisch in das Kompetenzzentrum überführt werden sollen. Die unterschiedlichen Bausteine ergänzen sich, womit sichergestellt werden soll, dass es zu keinem Aufbau von Doppelstrukturen kommt.

5.1 Bausteine Mobilitätsmanagement

Mit Blick auf die Aktivitäten anderer Mobilitätsmanagement-Initiativen und nach intensivem Austausch mit etablierten Netzwerken in anderen Ländern sollen im Rahmen des Leitprojektes primär die im Folgenden näher beschriebenen Bausteine umgesetzt werden.

5.1.1 Vernetzung

Der erste Baustein des Dachprojekts ist die Bildung eines Netzwerks zum Thema Mobilitätsmanagement. Ziele der Vernetzung sind:

- Aufbau eines Netzwerkes mit einem regelmäßigen und gemeinsamen Austausch
- Erfahrungsaustausch über vorhandene Aktivitäten ermöglichen (auch durch überregionale Vernetzung mit etablierten Institutionen)
- Initiieren neuer Initiativen
- Inhaltliche, organisatorische & politische Abstimmung mit Kommunen, Fachbehörden & Hamburger Bezirken

Das Dachprojekt ist die Plattform für den gemeinsamen Austausch und das Voneinander lernen, auch von anderen Regionen. Es gilt, das Wissen um die aktuellen Trends im Mobilitätssektor in die verschiedensten Disziplinen und Planungsebenen weiterzugeben. Dafür ist es wichtig, mobilitätsübergreifend zu denken und die unterschiedlichsten Akteure (Politik, Verwaltung, Unternehmen/Betriebe, Schulen, Wirtschaftsförderung, Seniorenheime etc.) einzubinden. Rund um die Aktivitäten bereits vorhandener Mobilitätsmanagement-Initiativen in der MRH, den Inhalten der Reallabore und den Erfahrungen in anderen Regionen sollen entsprechende Veranstaltungsformate entwickelt und für die Akteure aus der MRH angeboten werden.

Zur Förderung der Vernetzung soll es regelmäßige Veranstaltungen und Netzwerktreffen geben. Dabei soll ein regionaler Informations- und Erfahrungsaustausch sichergestellt werden. Davon profitieren nicht nur die Reallaborpartner, sondern die gesamte MRH. Durch das Einbinden von vielen weiteren Projektpartnern ist die Ausweitung auf eine regionsweite Vernetzung erleichtert, weil diese als wichtige strategische Partner fungieren. Inwieweit die Veranstaltungsformate zielgruppenspezifisch (z.B. Unternehmerfrühstück) oder aktorsgruppenübergreifend (z.B. Veranstaltung 2019 im Elbcampus) konzipiert werden und in welchem Maße digitale Formate zum Einsatz kommen, wird im weiteren Fortlauf zu entwickeln sein.

Als langfristiges Ziel soll sich das Netzwerk zu einem Qualitätsnetzwerk entwickeln. Die Akteure des Netzwerkes sollen sich aktiv einbringen, um ein möglichst anreizvollen Austausch zu ermöglichen.

5.1.2 Qualifizierung und Fortbildung

Der zweite Baustein des Dachprojektes befasst sich mit den Themen Qualifizierung und Fortbildung. Ziele der Qualifizierung und Fortbildung sind:

- Aufbau von Know-How für eigenständige Umsetzung von Mobilitätsmanagement
- Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses von Mobilitätsmanagement
- Vergleichsmöglichkeit von Maßnahmen für nicht Fachkundige

Das Qualifizierungsangebot soll aus zwei Modulen bestehen. Zum einen werden in Anlehnung an den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ in Nordrhein-Westfalen oder dem Qualifizierungsangebot „Betrieblicher Mobilitätsmanager“ der Handelskammer Hamburg vergleichbare Angebote z.B. für Kommunen, Kammern und Unternehmen aus der gesamten MRH geschaffen. Dieser Lehrgang soll die Akteure in die Lage versetzen, ihren eigenen Fahrplan auf dem Weg zum kommunalen, schulischen, standortbezogenen, betrieblichen Mobilitätsmanagement oder Mobilitätsmanagement für Senioren aufzustellen. Dabei geht es sowohl um die Erlangung entsprechender fachlicher Kenntnisse, als auch organisatorischer und kommunikativer Fähigkeiten. Der Lehrgang soll als dreitägiges Angebot einmal im Jahr stattfinden. Eine enge Abstimmung bzw. ein Ineinandergreifen mit ähnlichen Schulungsangeboten wie von der Handelskammer Hamburg oder der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ist durch den Lenkungskreis sichergestellt. Um den fachlichen Austausch zu verstetigen und bestimmte Lehrgangsthemen im kleinen Kreis vertiefen zu können, ist angedacht, Mikro-Trainings anzubieten.

Um das Angebot möglichst niederschwellig zu gestalten und im Hinblick auf die Ressourcen der Kommunen wird das Qualifizierungsangebot deutlich kürzer aufgebaut sein als die zuvor genannten Angebote. Die Schaffung eines eigenen Angebots für die MRH bietet den Vorteil, dass die Kommunen der MRH sich untereinander besser vernetzen können und in einen nachbarschaftlichen und insbesondere länderübergreifenden Austausch kommen. Dadurch sollen Synergieeffekte genutzt und sich ergänzende Angebote für die Akteure in der MRH entwickelt werden. Die Kurse werden vor Ort stattfinden und dienen damit ergänzend zu den Netzwerkveranstaltungen den Akteuren dazu, in einen regionalen Dialog einzutreten. Aufgrund der sehr hohen Nachfrage von schon bestehenden Angeboten ist es zwingend erforderlich, eigene Angebote zu machen. Alleinstellungsmerkmale dieser Qualifizierungsangebote werden sein:

- Fokus neben den Kommunen auch auf Schulen und Betriebe
- Mit dem regionalen Mobilitätsmanagement im Blick
- Berücksichtigung der Stadt-Umland-Verflechtungen in der MRH
- Wünsche zu Qualifizierungsinhalten von den Projektpartner selbst

Neben dem „Basis-Lehrgang“ für das Mobilitätsmanagement sind auch halbtägige Schwerpunkt-Workshops, einmal pro Halbjahr, angedacht. Die Workshops sollen bestimmte Facetten des Mobilitätsmanagements (z.B. Implementierung von Mobilitätsmanagements an Schulen, Seniorenmobilität im ländlichen Raum, Workshops für PolitikerInnen) vertiefen und im speziellen die entsprechenden Zielgruppen ansprechen. Die noch zu definierenden Workshopthemen ergeben sich auch aus dem Austausch zwischen dem Dachprojekt, den einzelnen Reallaboren und den weiteren Projektpartnern. Die Lehrgänge und Workshops sollen weitere Themen ergänzen, die durch die Reallabore nicht erprobt werden.

Lehrgang und halbtägige Workshops werden durch die Projektkoordination selbst organisiert. Die ReferentInnen des Lehrgangs kommen aus dem regionalen Umfeld und berichten neben fachlichen Hintergründen vor allem über praktische Erfahrungen und Erkenntnisse auch mit Blick auf Anwendungsfälle aus der Metropolregion. Diese Vortragenden werden durch weitere überregionale ExpertInnen z.B. auch aus dem Beirat ergänzt, die gegen Honorar einzelne Lehreinheiten gestalten.

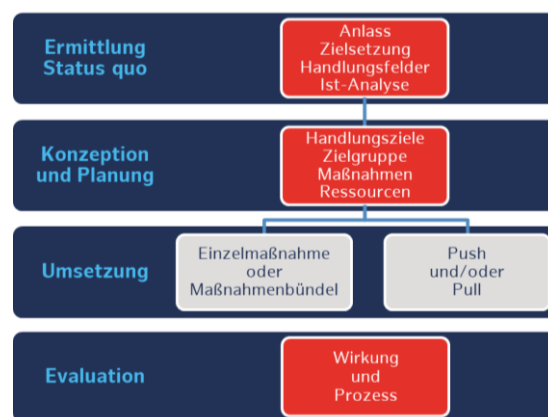
5.1.3 Werkzeugkasten

Der dritte Baustein des Dachprojekts ist die Erarbeitung des Werkzeugkastens. Ziele dieses Bausteins sind:

- Hilfe bei der Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen(-bündeln)
- Schaffen einer umfassenden und in der Praxis gut anwendbaren Handlungsgrundlage

Die Erarbeitung des Werkzeugkastens ist für die Projektlaufzeit primär auf das betriebliche Mobilitätsmanagement ausgerichtet und soll einen guten und strukturierten Überblick über die Vielzahl von Handlungsfeldern, -ansätzen, Maßnahmen und konkreten Umsetzungsmöglichkeiten in Betrieben und Unternehmen geben. Damit soll die Frage beantwortet werden, was einzelne Akteure in Betrieben oder Organisationen „tun können“ und wie sie dabei konkret vorgehen können. Die Handlungsoptionen für öffentliche Verwaltungen werden dabei integraler Bestandteil des Werkzeugkastens, da diese „Betriebe“ aufgrund ihrer Größe als Arbeitgeber und ihrer Vorbildfunktion wichtige Multiplikatoren für das betriebliche Mobilitätsmanagement sind.

Für diese Akteure werden Checklisten, Leitfäden sowie Best-Practice-Sammlungen (mit guten Beispielen sowohl aus den Reallaboren und der Region als auch darüber hinaus und entsprechenden Kontaktdaten) entwickelt bzw. bereitgestellt, die geeignete und erfolgversprechende Vorgehensweisen in der Praxis beschreiben. Damit wird den Akteuren ein Instrumentarium zur Verfügung gestellt, das Unterstützung im gesamten Prozess von der Identifikation bestehender Herausforderungen und Problemstellungen über die Ableitung von Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln bis hin zu deren Umsetzung einschließlich einer Erfolgskontrolle bietet. Aufgrund der Vielzahl der potenziellen Handlungsfelder von Mobilitätsmanagement wird die Erarbeitung des Werkzeugkastens mit Bezug auf die Reallabore in Neumünster und der Süderelbe AG zum betrieblichen Mobilitätsmanagement akzentuiert. Dabei ist eine enge wechselseitige Verknüpfung dieser Dachprojektbausteins mit den Reallaboren vorgesehen. Diese beinhaltet beispielsweise eine frühzeitige Bereitstellung von konzeptionellem und analytischem „Rüstzeug“ für die Startphase der Reallabore und umgekehrt die kontinuierliche Einbeziehung der vor Ort gesammelten Erfahrungen bei der Implementierung und Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen als wertvolles Praxiswissen in den Werkzeugkasten. Im Rahmen des KCM ist eine Erweiterung des Werkzeugkastens um die Themen Mobilitätsmanagement für Senioren und Kommunen denkbar.

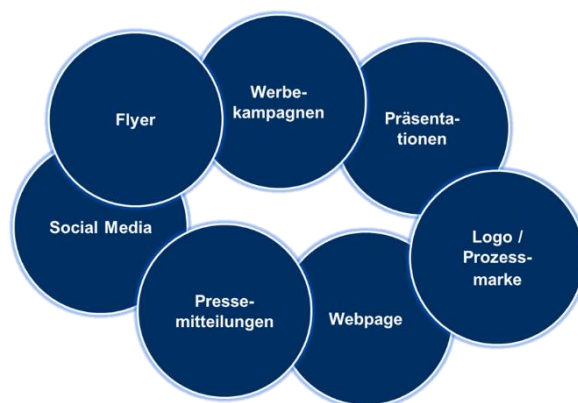


5.1.4 Kommunikation

Den vierten Baustein im Dachprojekt bildet die Kommunikation. Ziele der Kommunikation sind:

- Steigerung der Bekanntheit von Mobilitätsmanagement in der Region
- Bekanntheitsgrad von Best-Practice-Beispielen einschließlich der Erfolgsfaktoren steigern
- Konzipierung von einem übertragbaren Kommunikationskonzept

Die fortlaufende Kommunikation über die Ziele und Aktivitäten des Leitprojektes ist ebenfalls wichtiger Bestandteil des Dachprojektes, dies sowohl nach innen als auch nach außen. Wie kommuniziere ich das Thema intern, um weitere MitstreiterInnen zu gewinnen oder um das Thema zur „Cheflnnsache“ zu machen? Und wie kommuniziere ich nach außen, wie vermarkte ich die Produkte, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements entstehen? Hierzu wird ein externer Dienstleister beauftragt, der die Grundzüge einer übergreifenden Kommunikationsstrategie entwickelt und diese dann umzusetzen soll. Als Maßnahmen wären zum Beispiel Kampagnenvorschläge, Informations- und Werbematerial – auch für soziale Medien – denkbar.



Derzeit gibt es keinerlei Kommunikationsbausteine, auf denen aufgebaut werden könnte. Daher bleibt die Frage offen, welche Bausteine für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zum Leitprojekt vordringlich benötigt werden. Dies ist im weiteren Fortlauf der Projektentwicklung bzw. innerhalb des Projektes zu präzisieren. Wichtig bleibt in dem Kontext, dass übertragbare Lösungen konzipiert werden, die von den Akteuren in der MRH bei ihrer lokalen Umsetzung von Mobilitätsmanagement vor Ort zum Einsatz kommen können. Die Reallaborpartner sollen von den Kommunikationsmaßnahmen profitieren.

Neben den fünf beschriebenen Bausteinen für das Thema Mobilitätsmanagement sind eine Reihe weiterer Maßnahmen wie die Themen Zertifizierung und Förderberatung denkbar und sinnvoll. Aufgrund begrenzter Ressourcen sind diese jedoch nicht Bestandteil des Leitprojektes und müssen zu einem späteren Zeitpunkt – ggf. im Rahmen des Kompetenzzentrums Mobilität – angegangen werden.

5.2 Bausteine Kompetenzzentrum Mobilität

Zu den Bausteinen des Kompetenzzentrums gehören die inhaltliche, strukturelle, rechtliche und finanzielle Konzepterstellung. Hier soll geprüft werden, was für den Aufbau und eine erfolgreiche Implementierung des KCM notwendig ist.

5.2.1 Inhaltliches Konzept

Im Rahmen dieses Projektbausteins gilt es, die späteren Ziele, Aufgaben und Handlungsfelder eines MRH Kompetenzzentrums Mobilität zu definieren. Die konzeptionellen Überlegungen sollen auf den Vorarbeiten des bereits abgeschlossenen Prüfauftrages (Phase 1) basieren, in dem eine erste Diskussion über mögliche Inhalte eines Kompetenzzentrums stattgefunden hat. Die bisher definierten Inhalte sind zu konkretisieren und je Handlungsfeld (z.B. Radverkehr) sind die passenden Aufgaben (z.B. Mobilitätsberatung durch „Radverkehrschecks“ in Kommunen) zu identifizieren. Dabei sollen die Erfahrungen bzw. das Feedback der Kommunen aus den Veranstaltungsangeboten zum Mobilitätsmanagement einbezogen werden. Es ist zu betonen, dass das innerhalb dieses Leitprojektes bearbeitete Thema Mobilitätsmanagement eines von mehreren denkbaren Themen für das zu gründende Kompetenzzentrum ist. Der fachliche Diskurs über die potenziellen Themen wird unter Beteiligung möglichst vieler Träger der Metropolregion geführt.

Die Festlegung von Inhalten erfolgt darüber hinaus im engen Austausch mit den thematisch verwandten Länderaktivitäten wie z.B. der LNVG Niedersachsen oder der NAH.SH. Oberste Prämisse ist es in dem Zusammenhang, Doppelstrukturen zu vermeiden und sinnvolle Abgrenzungen vorzunehmen bzw. das Alleinstellungsmerkmal der MRH-Angebote (z.B. Fokus auf den Stadt-Umland-Kontext und den länderübergreifenden Ansatz) herauszuarbeiten.

Der im Rahmen des Prüfauftrages bereits erfolgte Blick auf andere Mobilitätsnetzwerke wird bei der inhaltlichen Diskussion ebenfalls zu intensivieren sein, um gute und schlechte Erfahrungen von anderswo in die Ausarbeitungen einfließen lassen zu können.

Mit der Erstellung des inhaltlichen Konzeptes soll ein externer Dienstleister beauftragt werden.

5.2.2 Struktur und Rechtsform

Dieser Projektbaustein setzt eine ausführliche Netzwerkanalyse der in der Metropolregion Hamburg agierenden Institutionen voraus, die einen Bezug zum Kompetenzzentrum Mobilität aufweisen. Es gilt, sinnvolle Schnittstellen zu definieren und Doppelstrukturen zu vermeiden. Dazu gehört unter anderem die sinnvolle Einbindung des Kompetenzzentrums Mobilität der MRH in die NaKoMo-Aktivitäten bzw. Strukturen des Bundes. Aufgabe in 5.2.2 wird es auch sein, einen Vorschlag zu erarbeiten, ob und wenn ja, wo das Kompetenzzentrum vor dem Hintergrund der definierten Handlungsfelder sinnvollerweise „angedockt“ werden sollte (z.B. bei einem Verkehrsverbund oder der MRH-Geschäftsstelle). Schließlich gilt es auch, im Rahmen dieses Projektbausteins die passende Rechtsform für das Kompetenzzentrum herauszuarbeiten und einen entsprechenden Entwurf für ein gemeinsames Vertragswerk aller Partner zu erarbeiten. In Abhängigkeit von den möglichen Aufgaben (z.B. Förderakquise) kann dabei auch das Thema Rechtsfähigkeit bzw. Antragsfähigkeit eine relevante Rolle spielen. Zu den strukturellen Überlegungen gehört auch ein Vorschlag für eine passende Gremienstruktur, die eine strategische und operative Steuerung des KCM sicherstellt.

5.2.3 Finanzierungskonzept

Aus den Eckpunkten des inhaltlichen Konzeptes und der angedachten Struktur ist der Ressourcenbedarf für das Kompetenzzentrum Mobilität abzuleiten. Dieser wird sich aus personellen und finanziellen Ressourcen (z.B. Arbeitsplatzkosten, Reisekosten, Öffentlichkeitsarbeit und ggf. ein Budget für Projektaktivitäten) zusammensetzen. Die strukturelle Einbindung des Kompetenzzentrums (z.B. Anbindung an eine bestehende Institution) kann erhebliche Auswirkungen auf den Finanzbedarf haben, da sich in Bereichen wie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit oder Personalbetreuung wertvolle Synergieeffekte ergeben könnten, die im Idealfall nicht neu für das KCM aufgebaut werden müssten. Auf Basis des Ressourcenbedarfs wird ein detailliertes Finanzierungskonzept zu erarbeiten sein, das ggf. in abgestuften Varianten den Trägern der MRH vorgelegt werden soll. Dieser Schritt ist als iterativer Prozess anzusehen, der möglicherweise zu einer Anpassung der Inhalte führt, damit ein finanzierbarer Konsens gefunden werden kann. Wichtig ist bei der Bearbeitung dieses Projektbausteins die breite Beteiligung aller MRH-Träger und die Berücksichtigung der im Rahmen des MRH-Projektes GEFIS (Gewerbeflächeninformationssystem) gemachten Erfahrungen.

5.3 Prozessevaluation und Dokumentation

Als übergreifender Baustein zu den beiden Bereichen Mobilitätsmanagement und Kompetenzzentrum Mobilität des Dachprojektes ist die Prozessevaluation und Dokumentation geplant.

Ziele der Evaluation und Dokumentation sind:

- Messung von Erfolgsfaktoren
- Identifikation von Hemmnissen
- Messung von Maßnahmeneffekten in den Reallaboren

- Stärkung der Akzeptanz von Mobilitätsmanagement
- Lieferung von Hinweisen / Erkenntnissen, die für die Verstetigung wichtig sind

Prozessevaluation:

Das Umweltbundesamt empfiehlt in seinem Leitfaden „Evaluation zählt“ (2015), Projekte zu durchleuchten, um die Effekte einer Maßnahme zu erkennen, für zukünftige Projekte zu lernen und zum Erfahrungsaustausch beizutragen. Dieser Ansatz ist insbesondere fürs Mobilitätsmanagement von zentraler Bedeutung, denn bisher gibt es noch keine standardisierten Verfahren, um den Erfolg zu ermitteln. Für die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement-Aktivitäten wäre es aber besonders wichtig, die Prozessevaluation in den Fokus zu nehmen.

Mobilitätsmanagement basiert im Wesentlichen auf Kommunikation, Koordination und Vernetzung von relevanten Akteuren. Im Rahmen dieses Bausteins gilt es, die Qualität des entsprechenden Prozesses zu untersuchen. Dazu sollen folgende Fragestellungen untersucht werden:

- Welche Schritte wurden zur Ansprache von Multiplikatoren und möglichen AnwenderInnen von Mobilitätsmanagement unternommen?
- Wie hat ihre Aktivierung funktioniert?

Die Prozessevaluation analysiert, welche Aktivitäten durchgeführt werden und wie sich das Thema vor Ort verankert. Darüber hinaus werden die Entstehung und Entwicklung des Netzwerkes sowie die Rahmenbedingungen und das Projekt im Allgemeinen dokumentiert.

Daraus leiten sich die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine erfolgreiche Etablierung, Förderung und Verbreitung von Mobilitätsmanagement ab. Daraufhin wird erarbeitet, wie die Überführung in das Kompetenzzentrum mit dauerhaften Strukturen erfolgreich umgesetzt werden kann.

Für diese Analyse werden Interviews und Befragungen mit den Teilnehmenden durchgeführt. Am sinnvollsten ist das Organisieren einer begleitenden Erhebung. Dafür ist frühzeitig ein geeignetes Instrumentarium zu erarbeiten, das vor, während und nach dem Projekt eingesetzt werden kann. Für die Erfolgsmessung sind sowohl quantitative (messbare) als auch qualitative Indikatoren von Bedeutung.

Mögliche Indikatoren:

- Zahl aufgebauter Kooperationen
- Feedback der teilnehmenden Akteure
- Vernetzung und neue kontinuierliche Kontakte der Akteure untereinander
- durchgeführte öffentliche Informations- oder Fachveranstaltungen
- Veränderung von Einstellungen und Mobilitätsverhalten vor Ort in den Reallaboren

Die genannte Maßnahmenevaluation muss in den Reallaboren selber erfolgen. Das Dachprojekt wird hierbei unterstützend tätig, um ein geeignetes Verfahren in den Reallaboren aufzubauen. Die Erfolgsmessungen der Reallabore werden näher in den Templates zu den einzelnen Reallaboren beschrieben.

Dokumentation:

Die Erkenntnisse aus der Evaluation bilden einen wesentlichen Baustein der Dokumentation. Die Dokumentation soll dabei helfen, den Prozess erfolgreich in dem Kompetenzzentrum zu verstetigen. Dafür muss in die Dokumentation das Konzept des KCM integriert werden. Die

Dokumentation muss auch alle weiteren Ergebnisse aus dem Dachprojekt sowie den Reallaboren beinhalten. Zudem müssen aus den Reallaboren die Ergebnisse des Werkzeugkastens für das betriebliche Mobilitätsmanagement und der Leitfaden aus dem schulischen Mobilitätsmanagement sowie die Ergebnisse aus dem standortbezogenen Mobilitätsmanagement und aus dem Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum enthalten sein. Der Bericht soll am Ende eine Aussage über den Erfolg bzw. Nutzen der konkreten Bausteine des Dachprojektes (Netzwerkbildung, Workshopergebnisse, Kommunikationskonzept) machen. Darüber hinaus sollen Empfehlungen für die weitere Kommunikation sowie weitere Maßnahmen erarbeitet werden.

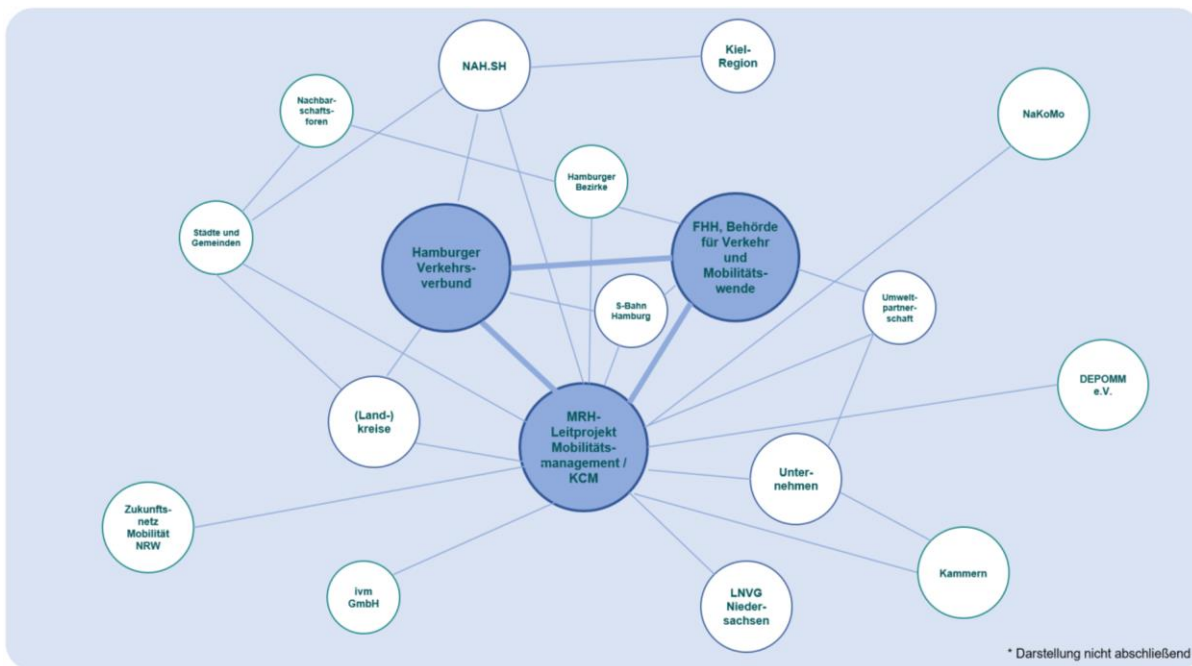
6 Projektkoordination

Für die Bearbeitung der einzelnen Bausteine im Dachprojekt, die Vernetzung der Reallabore und die Abstimmung mit den Partnern in der Region sowie auf Hamburger Stadtgebiet soll eine zentrale Projektkoordination eingeführt werden. Das Ziel ist die Etablierung eines Mobilitätsmanagement-Netzwerks interessierter Kommunen, Kammern, Unternehmen, Hamburger Bezirke und Fachbehörden sowie weiterer Akteure aus der MRH.

Mit Blick auf die einzelnen Projektbausteine sind folgende Aufgaben vorgesehen:

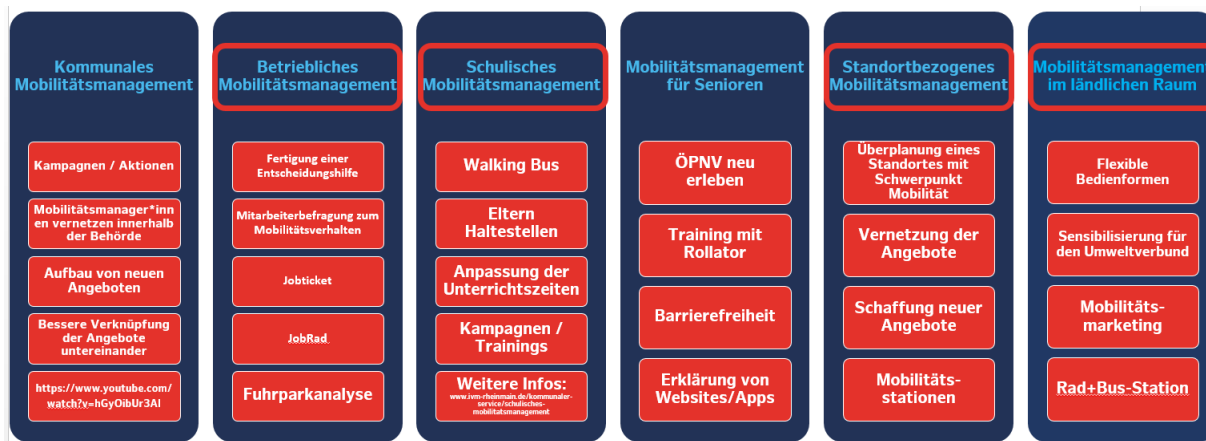
- Aufbau eines Netzwerkes mit einer Plattform zum Austausch
- Organisation und Durchführung von Fachveranstaltungen und Netzwerktreffen
- Konzipierung der Module Lehrgang und Workshops im Baustein Qualifizierung
- Erarbeitung einer geeigneten Evaluation
- Unterstützung des Projektträgers insbesondere bei der Ausschreibung externer Leistungsbausteine, wie z.B. Werkzeugkasten, Kommunikationskonzept und -maßnahmen, Qualifizierung, Verwaltung des Projektbudgets
- Betreuung und Beaufsichtigung der externen AuftragnehmerInnen
- Organisation, Durchführung und Nachbereitung regelmäßiger oder anlassbezogener Treffen der Projektgremien im Dachprojekt.
- Monitoring des Projektfortschritts im Dachprojekt und in den Reallaboren
- Inhaltliche, organisatorische und politische Abstimmung mit Kommunen, Kammern, Hamburger Bezirken und weiteren Fachbehörden z.B. BSW Hamburg, BUKEA Hamburg, LNVG, Nah.SH, etc.
- Beauftragung eines externen Dienstleisters zur Erarbeitung des inhaltlichen Konzeptes für das Kompetenzzentrum inkl. Vorschlägen zu Struktur und Rechtsform
- Erarbeitung eines Finanzierungskonzeptes für das Kompetenzzentrum
- Einbindung der öffentlichen Träger der Metropolregion in die Konzepterarbeitung für das Kompetenzzentrum
- Überführung des Leitprojekts ins Kompetenzzentrum für Mobilität
- Erstellung der Dokumentation des Projektes mit Endabnahme und Veröffentlichung der Abschlussberichte aus den Bausteinen des Dachprojektes und den Ergebnissen der Reallabore

Aufgrund der Komplexität aus inhaltlichen Aufgaben und den vielen Koordinationsaufgaben ist insgesamt eine volle Personalstelle für 2,5 Jahre anzusetzen. Darüber hinaus wird mit der Projektkoordination eine zentrale Beratungsstelle installiert, auf die interessierte Akteure aus der MRH zukünftig zugreifen können. Dies ist wie bei bisherigen MRH-Leitprojekten ein ganz wichtiger Faktor, um ein regionsweites Netzwerk aufzubauen.



7 Reallabore

Im Folgenden sind mögliche Handlungsfelder für die Reallabore aufgelistet. In jedem Reallabor gibt es verschiedene Möglichkeiten, Maßnahmen umzusetzen. Die geplanten Reallabore erfüllen den Anspruch über einen konzeptionellen Ansatz hinauszugehen und Maßnahmen praktisch umzusetzen. Gesucht wurden Projekte mit Pilotcharakter bzw. hoher Stahlkraft in möglichst vielen der unten dargestellten Teilbereiche. Die Projektpartner haben ein Mitgestaltungsrecht bei den Informations- sowie Qualifizierungsangeboten und können auf eigene Bedürfnisse zugeschnittene Workshops mitgestalten. Die schlussendlich mit den kommunalen Projektpartnern entwickelten Reallabore beschäftigen sich mit den Themenfeldern des betrieblichen, schulischen, standortbezogenen Mobilitätsmanagements und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.



Die Themenfelder in den Reallaboren haben sich aus dem konkreten Bedarf der Kommunen gebildet. Neumünster nimmt sich im Rahmen ihres Klimaplanes dem Thema betrieblichen Mobilitätsmanagement an. In Zusammenarbeit mit der Süderelbe AG bilden beide sehr gute Synergien. Im Süderelbe Raum sind eher suburbanere Problemstellungen anzutreffen, wohingegen in Neumünster eher der urbane Bereich die Zielgruppe ist. Betriebe im Süderelberaum suchen nach Lösungen für eine umweltfreundlicher Mobilitätsalternative. Beide

Regionen können voneinander profitieren und ein gemeinsames Netzwerk etablieren. Das Reallabor in Altona beschäftigt sich mit dem Gewerbestandort Schnackenburgsallee. Dieser Standort wird trotz großer Bauprojekte in den nächsten Jahren weiterhin ein Problem mit der Bewältigung der letzten Meile haben und ist damit beispielhaft für viele weitere Standorte in der MRH. Diese im Reallabor möchte die Situation für die ArbeitnehmerInnen und KundInnen für die ansässigen Unternehmen verbessern. Das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg beschäftigt sich mit dem schulischen Mobilitätsmanagement, weil es in den Sitzungen des Nachbarschaftsforums als Problem identifiziert wurde. Das Nachbarschaftsforum bietet damit verschiedenen Kommunen die Möglichkeit das schulische Mobilitätsmanagement erfolgreich zu etablieren. Die angestrebte Kooperation mit dem Landkreis Heidekreis stellt sicher, dass auch Erfahrungen aus dem ländlichen Raum in das Reallabor einfließen. Nach der Vorabbeurteilung im Lenkungsausschuss im Februar 2021 ist die Idee für ein viertes Reallabor entstanden. Der Landkreis Cuxhaven will sich speziell mit den Fragestellungen von Mobilität im ländlichen Raum auseinandersetzen. Eine genauere Schärfung zur inhaltlichen Ausgestaltung erfolgt in den nächsten Wochen.

Das wichtige Thema kommunales Mobilitätsmanagement wird durch die zahlreichen Aktivitäten im Dachprojekt adressiert. Weitere Handlungsfelder können dort in Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen ebenfalls thematisiert werden, bilden perspektivisch aber auch viele spannende Ansätze für das angestrebte Kompetenzzentrum Mobilität.