
Abstract:

In den meisten Städten der USA und in Deutschland sind die verkehrlichen Anlagen an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Besonders im Berufsverkehr entstehen jeden Tag Staus und Unfälle. Anstatt die Straßen weiter auszubauen, um die Kapazität zu erhöhen, wurde in den USA in den 1980ern das *Transportation Demand Management*, und in den 1990ern das *Mobilitätsmanagement* in Deutschland ins Leben gerufen. Das amerikanische Transportation Demand Management diente dabei als Vorbild für das deutsche Gegenstück.

Beide haben das Ziel die verkehrliche Situation auf den Straßen zu verbessern, jedoch nicht durch den Ausbau der Straßen, sondern indem die Anzahl an Autos reduziert wird. Dazu sollen die Nutzer so beeinflusst werden, dass diese vom eigenen Auto absehen, und stattdessen Züge, Straßenbahnen, Busse, das Fahrrad oder alternative Fortbewegungsmittel, wie z.B. *CarSharing*, nutzen.

Die folgende Arbeit analysiert die Vorgehensweisen der beiden unterschiedlichen Systeme, mit dem Ziel, für beide Systeme ein Profil zu erstellen, um dann anhand der Profile einen Vergleich dieser durchzuführen, und daraufhin noch eventuelle Vor- und Nachteile der einzelnen Systeme herauszuarbeiten.

Um das Mobilitätsmanagement und das Transportation Demand Management zu vergleichen, wird im Laufe der Arbeit ein morphologischer Kasten erstellt, auf welchen dann Definitionen und Fallbeispiele der beiden Systeme angewendet werden. Um diese Definitionen und Fallbeispiele zu untersuchen, besitzt der morphologische Kasten folgende Parameter: „Grund der Maßnahme“, „Ziel der Maßnahme“, „Einsatzgebiet“, „Umsetzung“, „Betreiber“, „Zielgruppe“, „Finanzierung“ und „rechtliche Bindung“, dazu gibt es zu beiden Systemen eine Erläuterung der klassischen Instrumente, welche von ihnen im Regelfall angewendet werden können.

Beide Systeme verfügen dabei über sehr ähnliche Definitionen, die besagen, dass versucht wird, die Anzahl der Autos durch Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der Nutzer zu reduzieren, um die vorhandenen Ressourcen effizienter nutzen zu können.

Bei der Analyse der Fallbeispiele wurde festgestellt, dass beide Systeme die gleichen Ziele mit ihren Maßnahmen verfolgen, nämlich, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gefördert werden soll. Der Unterschied besteht besonders in der Umsetzung. Das deutsche Mobilitätsmanagement versucht die Nutzer durch Information und Motivation davon zu überzeugen, dass die Fortbewegung via Bus oder Zug keinerlei Einschränkung in der Lebensqualität und Bewegungsfreiheit darstellt. Dafür werden Informationszentralen eingerichtet und in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern z.B. Jobtickets gefördert, Pendlerportale eingerichtet oder Fahrradabstellplätze errichtet.

In den USA bestehen die Maßnahmen auch verstärkt in dem Ausbau des ÖPNV, da die Infrastruktur besonders in ländlicheren Gebieten und in den Vororten der Großstädten noch nicht ausreichend gegeben ist, damit die Menschen eine ernsthafte Alternative zum Auto haben, um jeden Tag zur Arbeit zu kommen. Darüber hinaus werden Straßen umgestaltet, damit zusätzlich Fahrradwege oder Fahrstreifen nur für den ÖPNV errichtet werden können. Auch Eingriffe in die Stadtentwicklung (in den Bebauungsplan) und eine Bepreisung sind beliebte Mittel, um nachhaltig den Verkehr in den Metropolen zu reduzieren.

Der Unterschied besteht also vor allem im Umfang der Maßnahmen, da in Deutschland, anders als in den USA die Maßnahmen noch sehr defensiv sind, und versucht wird, mit möglichst geringem (finanziellen) Aufwand, ein möglichst großer Erfolg erreicht werden soll, ohne dass die Nutzer finanziell oder mit Vorschriften gezwungen werden sollen, auf das eigene Auto zu verzichten.
