

# Mobilitätsmanagement : eine neue Form um Verkehrsverhalten zu beeinflussen

Autor(en): **Güller, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **11 (1998)**

Heft [2]: **"Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120813>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Mobilitätsmanagement

Eine neue Form um Verkehrsverhalten zu beeinflussen

Nach Jahrzehnten der Bekämpfung problematischer Begleiterscheinungen des Strassenverkehrs durch angebotsseitige und polizeirechtliche Massnahmen zeichnet sich ein dritter Weg ab. Es geht um eine partizipative Form, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen, darum also, dass die Verkehrsteilnehmer aus Einsicht und Verantwortung ihre Mobilität gestalten. Damit wird liberalem Gedankengut in einem vermehrt auf kooperative Lösungen ausgerichteten verkehrspolitischen Klima eine Chance gegeben. Die aktive Partizipation der Verkehrsteilnehmer wird von Behörden und spezialisierten Dienstleistungsbetrieben unterstützt durch:

- vermehrte Information über die kurz- und langfristigen problematischen Folgen übermässigen Strassenverkehrs und den oft unterschätzten Handlungsspielraum der Verkehrsteilnehmer

- Beratung über geeignete Formen einer Neugestaltung der Mobilität

- spezielle Angebote bzw. Produkte
- Anreize im angepassten regulativen Rahmen und in geeigneten Formen der Kostenwahrheit.

Neue Mobilität beruht zunächst auf einem eigenverantwortlichen Entscheid, der aber oft erst auf einer breiteren Basis von eigens geschaffenen Voraussetzungen zustande kommt. Solche zu schaffen, ist das Anliegen des Mobilitäts-Managements, das Verkehrsprobleme so lösen will, dass nicht primär neue Infrastrukturen und Eingriffe nötig sind, sondern Verhaltensänderungen durch Kommunikation, Marketing, Koordination, Organisation und spezielle Dienstleistungen unterstützt werden.

Zur Zeit besteht auf europäischer Ebene ein Forschungsverbund, der die internationalen Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement auswertet und fallweise weiter entwickelt. Es handelt sich um das «MOMENTUM»-Projekt (Mobility Management for the Urban Environment), an dem neben neun Forschungsteams aus EU-Mitgliedstaaten auch solche aus Norwegen und der Schweiz (hier die Firmen Synergo und Mobility) mitwirken. Das Bundesamt für Bildung und Wissenschaft, das Nationale Forschungsprogramm 41, Verkehr und Umwelt sowie die Städte Zug und Zürich finanzieren den schweizerischen Forschungsbeitrag.

Das «MOMENTUM»-Projekt besteht aus vier Arbeitspaketen

- «State of the Art» (abgeschlossen 1996)
- Strategien des Mobilitätsmanagements und Konzepte für Mobilitätsberatung
- Demonstrationsvorhaben von Städten (Bologna, Corfu, Graz, Leicester, Leuven, Münster, Zürich), von Verkehrsbetrieben (Göteborg, Essen, Zug) und von Einzelunternehmungen und Institutionen (Coimbra, Namur, Potsdam)
- Folgerungen, Empfehlungen, Verbreitung der Ergebnisse.

Der «State of the Art»-Bericht zeigt:

- Belgien und Holland sind führend bezüglich Mobilitätsmanagement im Arbeitsverkehr. Gesetze verpflichten die grösseren Betriebe zu Verkehrsreduktionsplänen und führen zu Analysen der Pendlermobilität, zu Public Awareness-Kampagnen, zur Ausbildung betriebsinterner Verkehrsbeauftragter, zu Parkraumbewirtschaftung, zu Fahrgemeinschaften mit Parkraumpräferenzierung und «guaranteed ride home», zu Dienstleistungen für Radfahrer, zu verbilligten ÖV-Abos (Jobtickets) etc. Ermutigend sind zum Beispiel die Resultate von Mobilitätsmanagement beim Rijnstate Spital von Arnhem; Anlaufschwierigkeiten hingegen zeigen sich etwa beim Flughafen Schiphol.
- Deutschland konzentriert sich auf den Aufbau von Mobilitätsberatung. Seit den frühen neunziger Jahren gibt es in etlichen Städten Mobilitätszentralen. Sie vermitteln Fahrgemeinschaften; beraten Firmen, Schulen und Veranstalter von Grossanlässen bezüglich Parkraumbewirtschaftung; kreieren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben Kombibilletts; lancieren öffentlichkeitswirksame Aktionen; bieten Programme für umweltverträgliches Reisen an.



- In der Schweiz wächst Mobilitätsmanagement zunächst «von unten nach oben» heran; international gesehen ist ein verhältnismässig hohes Niveau erreicht. In den letzten Jahren haben sich «Shop Services» entwickelt, das heisst integrale ÖV-Dienstleistungs- und Verkaufsstellen, und Produkte wie Kombibillette Eintritt/ÖV-Benützung für den Besuch von Grossveranstaltungen und Sportanlagen, Car Sharing, Ruftaxis, Telebus etc. Immer mehr Unternehmen und öffentliche Verwaltungen gehen zudem zur Parkplatzbewirtschaftung über.

Einen wichtigen Ansatz «von oben» bringt das Programm Energie 2000, das die Zusammenarbeit zwischen Behörden, Privatwirtschaft und Verbänden beim Energiesparen fördert. Das Ressort Treibstoffe unterstützt u.a. das «züri mobil».

- In den Ländern Südeuropas gibt es nur wenig Mobilitätsmanagement. Was es gibt, will vorab die touristische Attraktivität der Stadtkerne erhalten.

Das MOMENTUM-Projekt hat in einem zweiten Arbeitspaket zu einer Strukturierung und Klaviatur des Mobilitätsmanagements geführt. Das Schaubild hält diese fest. Im Zentrum stehen Dienstleistungen und Produkte von der Information bis zur Transportkoordination, von speziellen Angeboten (wie Car Sharing) und bis zum Marketing. Wir weisen auf diese Strukturierung hin, weil sie in dieser oder ähnlicher Form in verschiedenen Ländern Europas massgebend wird für die Zusammenarbeit von Behörden, Verkehrsbetrieben und privaten Unternehmungen bei der Suche nach neuer Mobilität und weil sie bereits Grundlage zur Ausbildung von Mobilitätsberatern ist.

### Projekt Zug

Aus dem derzeit laufenden dritten Arbeitspaket des MOMENTUM-Projektes soll nun etwas näher auf das Pilotprojekt Zug eingegangen werden.

1995/96 hat Zug in der «Planungsstudie Stadtverkehr» alternative Möglichkeiten der Verkehrsbewältigung untersucht, nachdem der vom Kanton geplanten Umfahrung Zug/Baar erbitterter Widerstand von der Bevölkerung und dem Gemeinderat entgegengebracht wurde. Zu den skizzierten Alternativen gehörten, nebst einem stark reduzierten Strassenbauprogramm und der Installation einer Stadtbahn, Massnahmen der Privatwirtschaft in den Bereichen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Auf diesem Hintergrund brachte das Pilotprojekt eine willkommene Ergänzung des verkehrspolitischen Instrumentariums. Ziele des Pilotprojektes Zug sind:

- Ausbau der bestehenden Produkte und Dienstleistungen der Ticketeria (Verkaufsstelle der Zugerland Verkehrsbetriebe) in Richtung eines multimodalen Mobilitäts-Services
- Entwicklung neuer «Mobilitätsprodukte» in Zusammenarbeit mit Transportanbietern aus den Bereichen des Umweltverbundes, der rationellen Autonutzung (zum Beispiel Car Sharing-Anbieter) und mit Verkehrserzeugern
- Entwicklung von gezielten Mobilitätsberatungspaketen für bestimmte Verkehrserzeuger (zum Beispiel Freizeit-Center, Firmen, Warenhäuser, Grossveranstaltungen).

Im Rahmen des Pilotprojektes wird den Haushalten im Tarifverbund ab 1998 ein Tür-zu-Tür Fahrplan angeboten, d.h. der Kunde erhält eine auf ihn zugeschnittene Information über die besten Verbindungen zu rund 20 wichtigen Destinationen in der Region und ausserhalb.

Kontinuierliche Information zu den Angeboten der Zugerland Verkehrsbetriebe bzw. des Tarifverbundes werden auch bei Garagisten angeboten. Diese Information ist begleitet durch ÖV-Tageskarten statt Ersatzfahrzeugen bei nötigen Autoreparaturen.

Zentrales Produkt, das aus der ersten Phase hervorgehen soll, ist aber die erweiterte Gestaltung des «Zuger PASSES» (ÖV-Jahresabo des Tarifverbundes Zug). Dieser umfasst die Begleitergültigkeit auf dem Netz des Tarifverbundes, vergünstigte Konditionen für die Zugsee-Schiffahrt und Automiete, Zugang zu allen Car Sharing-Fahrzeugen in der Schweiz und Europa mit Nutzer-Tarif, Vergünstigungen bis zu 50 Prozent bei Naxi (Nacht-Taxi), Rabatte bei diversen Detaillisten, beim Kinobesuch etc. Vertrieben wird der Zuger Pass Plus von der Ticketeria, die dadurch eine bessere Auslastung erhält, ihren Mitarbeitern interessante Arbeit bietet und eine günstigere Ertragslage bei fast gleichen Kosten erzielt.

Die Ticketeria selbst soll später ein Gemeinschaftsangebot der ZVB und der SBB werden, was physisch durch Integration in den bald neu gestalteten Bahnhof geschieht.

Ebenfalls vorgesehen ist der Ausbau der Zusammenarbeit zwischen Ticketeria und TCS, vorallem im Bereich der Kunden- und Mitglieder-Information sowie gemeinsamer Aktionen. Parallel dazu wird die Mobilitätsberatung für kulturelle und Sportveranstaltungen (Kombitickets etc.) intensiviert. Diese Bemühungen haben sich bereits in der kürzlichen Ausarbeitung des Masterplanes Sportanlagen niedergeschlagen.

### Fazit

Mobilitätsmanagement steht für den zielstrebig kombinierten Einsatz der Behörden, der Verkehrsbetriebe und der Privatwirtschaft in Richtung umweltverträglicher Verkehrsformen. In der Schweiz lassen sich zwei Trends feststellen: Zum einen engagieren sich immer mehr Unternehmen an einschlägigen Lösungen, bieten die öffentlichen Verkehrsbetriebe ein immer breiteres Angebot von Dienstleistungen an und versuchen immer mehr Behörden (als Arbeitgeber) eine Vorbildfunktion einzunehmen. Zum andern gliedern die Verkehrsplanungen modernen Zuschnitts das Mobilitätsmanagement zunehmend in ihren Instrumentenkasten ein, im Sinne integraler und partizipativ angelegter Verkehrspolitik – Partizipation nicht nur durch Vernehmlassung, sondern im Sinne aktiver Mitwirkung bei der Problemlösung.

Zwar wird man kaum sagen können, dass Mobilitätsmanagement bereits spürbar zu einer Änderung des Modal-Split in der schweizerischen Verkehrslandschaft insgesamt geführt hat. Doch hat diese «weiche» Ausprägung der Verkehrspolitik wohl dazu geführt, dass die zum Teil tiefen Gräben zwischen den verschiedenen Lagern eher überbrückt werden konnten. Denn hier bieten sich besonders gute Möglichkeiten für eine Suche nach neuen Lösungen in gemeinsamer Verantwortung an.

Das europäische Forschungsprojekt MOMENTUM, in dem auch die Schweiz vertreten ist, bringt in grosser Dichte Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement zusammen, nicht nur aus Betrachtungen «im nachhinein» heraus, sondern auch aufgrund der Begleitung und Auswertung von Demonstrationsvorhaben. Die Zusammenarbeit über die Grenzen zeigt die ganze Vielfalt der möglichen Lösungen, und sie zeigt, dass das Anliegen nach umweltverträglichen Formen der Mobilität auf breiter Ebene effektiv an «Moment(um)» gewonnen hat.

### Struktur und Klaviatur des Mobilitätsmanagements

