

# Mobilitätsmanagement

## 1 Grundlagen

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und – lenkung bezeichnet. Das Mobilitätsmanagement ist gegenüber dem Verkehrsmanagement jedoch der grundlegendere Ansatz: Das Verkehrssystemmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und z.T. auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Beim Mobilitätsmanagement unterscheidet man in eine **übergeordnete strategische Ebene** und in die **reale Umsetzung** des Managementgedankens.

Die **übergeordnete strategische Ebene** betrifft die kommunale Planung zur Abwicklung der Mobilität der Bürger. Die Kommune definiert eigene Ziele, wie Mobilität abgewickelt werden soll. Sie erarbeitet und beschließt die dafür notwendigen Maßnahmen in einem ganzheitlichen Planungsprozess unter Einbeziehung aller Beteiligten und Betroffenen. In Osnabrück sind dies der Planungsprozess und das Ergebnis des Masterplan Mobilität.

Diese Ebene ist im Prinzip wertfrei, d.h. nicht auf die Bevorzugung oder Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels festgelegt. Mit dem Leitbild des Masterplan Mobilität ist die Ausrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagement allerdings eindeutig zu Gunsten der Förderung der Mobilitätsalternativen zur Kraftfahrzeug-Nutzung festgelegt. Darin finden sich folgende, für das Mobilitätsmanagement maßgebende Ziele:

### Werteziele

- Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen
- Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung (Agenda 21, Klimaziele, Luftreinhaltung)
- Verbesserung des „Images“ der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

### Handlungsziele

- Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes
  - o Förderung des ÖPNV-Angebotes (Bus/Schiene) in Stadt und Region
  - o Förderung der Attraktivität des Radfahrens
  - o Förderung der Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens
- Vernetzung der Verkehrssysteme
  - o Verkehrsartenübergreifendes Verkehrssystemmanagement (VSM)
  - o Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen
  - o Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Umsteiganlagen, Car Sharing)

Dies entspricht im Übrigen der üblichen Interpretation des Mobilitätsmanagements auf der Umsetzungsebene. Eine kommunale strategische Planung unter dieser Überschrift verfolgt daher zumeist entsprechende Ziele:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmern und verkehrsinduzierenden Einrichtungen,
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund,
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Als Zielprojektion eines in dieser Hinsicht optimalen Zustandes wird das Ermöglichen einer individuellen Mobilität

- ohne eigenes Auto,
- immer,
- überall und
- aus einer Hand

gesehen.

Für die **reale Umsetzung** dieser Ziele ist die physische, informatorische und organisatorische Vernetzung aller Verkehrsmittel erforderlich, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements angestrebt wird.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist zum Einen das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und weiterhin die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und Nutzer/innen.

Das Vorhalten und die Organisation der Mobilitätsalternativen umfasst

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives Car-Sharing-Angebot für die verbleibenden notwendigen oder auch gewünschten Kraftfahrzeug - Fahrten,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz, ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“, s.u.),
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (B + R, gegebenenfalls auch P + R),
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes

Die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs für die potenziellen Nutzer sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung.

## 2 Mobilitätszentrale

Mobilitätsberatung findet heute in Osnabrück weitgehend nur im Bereich des ÖPNV statt. Die Verkaufs- und Beratungsstellen der Verkehrsträger des ÖPNV bieten Informationen zum Angebot im ÖPNV in der Stadt und Region Osnabrück:

- Die Weser-Ems Bus GmbH unterhält am Hauptbahnhof ein ServiceCenter mit Verkauf und Beratung.
- Im Hauptbahnhof bietet die NordWestBahn in ihrem Servicebüro das komplette Fahrkartensortiment (auch der DB) an.

Das gesamte Fahrkartenangebot der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) wird auf Grund der Tarifgemeinschaft an allen Stellen und auch in den Fahrkartenautomaten der VOS angeboten.

Eine anbieterübergreifende Beratung findet aber nur in der **Mobilitätszentrale der Stadtwerke** statt. Sie ist gemeinsam mit einer Beratungs- und Verkaufsstelle des lokalen Telekommunikationsdienstleisters OSNATEL untergebracht. Es werden die Verkehrsmittel des VOS und die NordWestBahn sowie touristische Angebote beider Verkehrsträger beworben und entsprechende Fahrkarten verkauft.

Die Lage am Neumarkt würde die Mobilitätszentrale als gemeinsame Einrichtung aller Verkehrsträger prädestinieren. Für eine Ausweitung auf über den ÖPNV hinausgehende Beratungsinhalte wären die vorhandenen Räumlichkeiten allerdings wohl zu klein.

Prinzipiell kommen für über den Bereich des ÖPNV hinausgehende Angebote der Mobilitätszentrale zu anderen Verkehrsmitteln folgende mögliche Partner in Frage:

- ADFC
- VCD
- Stadt-Teil-Auto (Car-Sharing)
- Karten-Shop für Veranstaltungen
- Mitfahrzentrale
- Reisebüro/Lokale Tourismus-Information

Das **Beratungsangebot** einer Mobilitätszentrale kann alle Informationen zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – einzeln und verkehrsmittelübergreifend – umfassen:

- Car sharing,
- Leihfahrräder, Fahrradabstellanlagen,
- Park & Ride, Bike & Ride,
- Mietwagen, Taxen,
- Kurierdienste, Gepäcktransport sowie
- Parken (Kfz), Parkraumbewirtschaftung

Als ergänzende verkehrliche Angebote sind

- die Beratung zu Fahrradnutzung – Radtourismus durch den ADFC (beschränkte Öffnungszeiten),
- eine allgemeine Mobilitätsberatung sowie Serviceangebot durch den VCD (beschränkte Öffnungszeiten) sowie
- die Mitfahrzentrale denkbar.

Weitere Servicebereiche können

- Stadtinformation, regionale Tourismusinformationen,
- Hotelzimmervermittlung,
- Kartenshop für lokale und regionale Veranstaltungen,
- Angebot von Bahnreisen zu Veranstaltungen bundesweit (Musicals, Verbrauchermessen, Ausstellungen) sowie
- Gepäckaufbewahrung sein.

Car-Sharing wird in Osnabrück durch die Firma Stadt-Teil-Auto betrieben. Das Verkehrsaufkommen ist mit 6 Fahrzeugen und etwa 100 Nutzern vergleichsweise gering. Dies ist allerdings u.a. auch auf die Stationierung der Fahrzeuge in der Innenstadt zurückzuführen. Erfolgreichere Car-Sharing-Konzepte setzten auf wohnungsnahe Standorte in verdichteten Altbaugebieten mit hohem Parkdruck, in denen kurze Wege von der Wohnung zum Car Sharing-Fahrzeug kaum länger sind als die mittlere Weglänge zum –nach zumeist langer Suche – gefundenen Stellplatz für das Privatfahrzeug.

### 3 Mobilitätsberatung im Internet

Die Mobilitätsberatung im Internet erfolgt über die Adresse der Mobilitätszentrale(n). Hier sollten alle Informationen der Mobilitätszentrale direkt oder über die entsprechenden Links verfügbar sein.

Für den Raum Osnabrück gibt es im Internet Beratungsangebote aller drei genannten ÖPNV-Betreiber sowie von der VOS.

Der **Internetauftritt der VOS** enthält Informationen zum Busbetrieb im VOS-Gebiet. Der Haller Willem und der gemeinsame VOS-Plus-Tarif zur verkehrsmittelübergreifenden Nutzung werden nicht erwähnt.

Der **Internetauftritt der Stadtwerke Osnabrück** ist ebenfalls ausschließlich auf die eigenen Produkte ausgerichtet. Auch hier findet der Haller Willem nicht statt. Eine Besonderheit ist das Handy-Ticket, das einen Fahrkarten-Erwerb per SMS ermöglicht.

Die **Weser-Ems-Bus** hat keinen Osnabrück-spezifischen Internetauftritt. Es werden ebenfalls nur die eigenen Produkte angeboten.

Der **Haller Willem** ist über die Homepage der Nordwestbahn zu erreichen. Hier werden sowohl die Übergangstarife nach NRW als auch der VOS-Plus-Tarif angeboten. Außerdem gibt es über das übliche Angebot hinaus Tipps zur Freizeitgestaltung, u.a. auch mit dem Fahrrad.

Insgesamt ist festzuhalten, dass ein gemeinsamer Auftritt aller Verkehrsträger – z.B. unter dem Dach der VOS – fehlt. Der Haller Willem wird unzureichend berücksichtigt, ebenso fehlen Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus.

Umfassender ist der Auftritt der Stadt Osnabrück, der auf der Seite Verkehrsmittel umfassende Informationen zu allen Verkehrsmitteln bis auf Fußgänger bietet. Die Verlinkung zum ÖPNV erfolgt allerdings wiederum nur zu den Stadtwerken.

Ein gutes Beispiel aus Göttingen (Abb. 1) zeigt Möglichkeiten auf, auch den Rad- und Fußgängerverkehr angemessen zu berücksichtigen. Wichtig ist hier zunehmend auch die Barrierefreiheit solcher Angebote; in diesem Fall betrifft es die Nutzbarkeit der Internet-Informationen auch für Sehbehinderte.

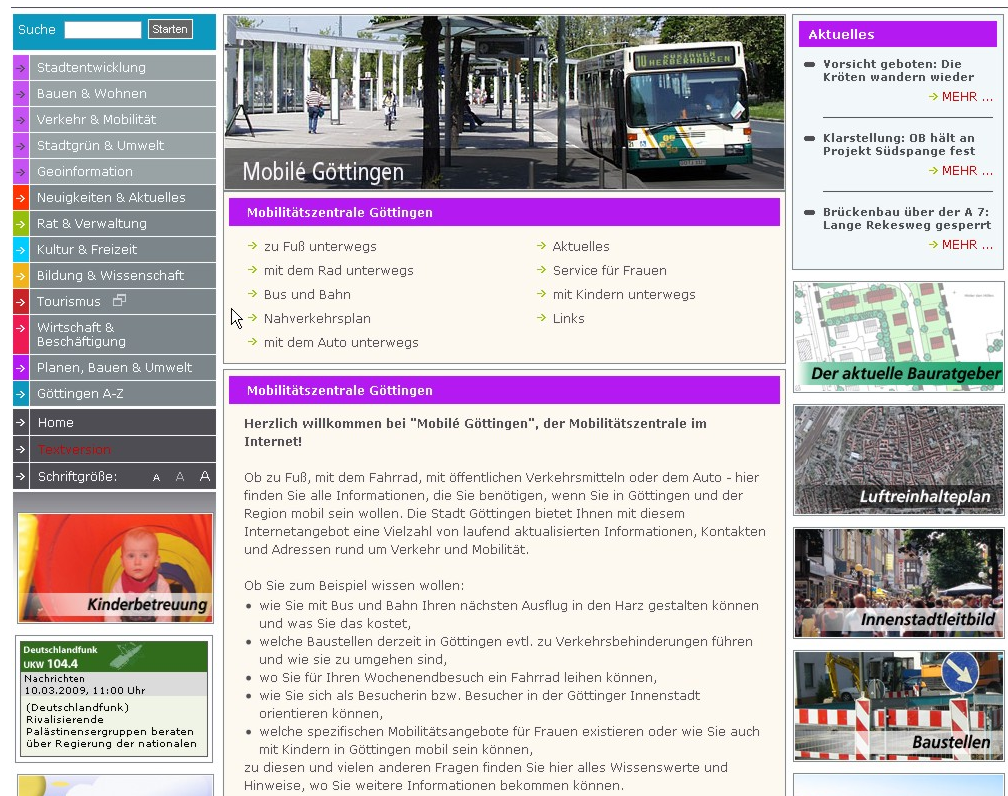


Abb. 1 Internetseite der Göttinger Mobilitätszentrale „Mobilé“

Als speziell im Internet zu nutzendes Informationsmedium kann ein Routenplaner für alle Verkehrsarten dienen (Beispiel: Berlin). Hier kann seitens der Stadt Einfluss auf die hinterlegten Netze – z.B. das Radverkehrsnetz oder auch das Schwerverkehrsnetz – genommen werden.

## 4 Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote

Ein verkehrsmittelübergreifendes Angebot zur Mobilität ohne eigenes Kraftfahrzeug, das über einen Preis die Nutzung vieler Alternativen ermöglicht, gibt es in Osnabrück nicht. Eine bewährte Lösung dazu ist das Angebot des GVH in Hannover: Hannover mobil, das für ÖPNV-Abonnenten für monatlich 6,95 EUR Aufpreis eine Bahncard 25, Rabatte bei Taxi und Leihwagen sowie Sonderkonditionen im Car Sharing anbietet (Abb. 2).



Abb. 2 Prospekt zu Hannover Mobil (Ausschnitt)

## 5 Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative des Kunden/Nutzers voraussetzen, sollte in einem modernen Mobilitätsmanagement auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine große Kundenerreichung mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen (vergleiche folgende Abschnitte):

- Berufspendler
- Schüler
- Studierende
- ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte
- Firmen, Behörden (Zielgruppe Mitarbeiter)
- Einzelhandelsbetriebe (zusätzliche Zielgruppe Kunden)
- Veranstaltungsbesucher
- Neubürger



## **Berufspendler**

Ein erfolgversprechender interkommunaler Ansatz zum Mobilitätsmanagement für Berufspendler sind die sogenannten Pendlernetze. Hier werden Fahrgemeinschaften auf der Basis detaillierter Quelle-Ziel-Beziehungen vermittelt. In Osnabrück geschieht dies über das Pendler-Portal Osnabrück. Die Vermittlung erfolgt ausschließlich über das Internet.

## **Mobilitätserziehung für Schüler**

Anlass für eine Mobilitätserziehung in der Schule ist einerseits der Aspekt der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und darüber hinaus sowie das Aufzeigen von Mobilitätsalternativen zu der in der Familie vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität.

Mobilitätserziehung im Bereich der Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrer als Multiplikatoren. Inhalte dazu werden im Kapitel 8.2 (Kinder- und Altengerechte Planung) behandelt.

## **Mobilitätsberatung an der Universität/Fachhochschule**

Studierende sind eine wichtige Zielgruppe der Mobilitätsberatung, da sie in der Regel noch nicht an die dauerhafte Nutzung eines Kraftfahrzeuges gewöhnt sind und zumeist den Verkehrsmittel des Umweltverbundes eher positiv gegenüber stehen. Die Mobilitätsberatung kann im Rahmen des Beratungsangebotes des AStA gegebenenfalls durch interessierte und qualifizierte Studierende wahrgenommen werden. Im Rahmen der Erstsemesterveranstaltungen sollten gesonderte Beratungsangebote zum ÖPNV (Semesterticket) und Radverkehr (Erstellung eines „studentischen“ Radroutenplan für den Uni-Bereich und weitere wichtige studentische Ziele) angeboten werden.

## **Mobilitätsberatung für ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte**

Die Mobilitätsberatung für ältere Menschen sollte sich der Probleme und Bedürfnisse, die ältere Menschen mit dem heutigen Verkehrsgeschehen haben, annehmen. Themen sind dabei die Nutzung des ÖPNV (Fahrzeug, Tarife/Verbindungen, generelle Information auch im Zusammenhang mit der Nutzung des Internet) sowie des Fahrrades (geeignete Routen zu zielgruppenrelevanten Zielen, Abstellanlagen). Zunehmend wird auch speziell auf ältere Menschen zugeschnittenes Radfahrtraining angeboten.

Die Mobilitätsberatung für Mobilitätseingeschränkte hat generell Informationen über das Vorhandensein und insbesondere Fehlen der Voraussetzungen barrierefreier Mobilität im Straßenraum und im ÖPNV (vergleiche Abschnitt Barrierefreiheit des Masterplan Mobilität Osnabrück)

zum Inhalt. Wichtig sind dabei aktuelle Informationen zu zeitweisen Einschränkungen der Nutzbarkeit von Anlagen, auf die Mobilitätseingeschränkte besonders angewiesen sind, wie Baustellen, Fahrstuhlaustritte und -reparaturen sowie rollstuhlgerechte Fahrzeuge.

### **Mobilitätsberatung für Firmen/Behörden**

Ein wichtiger Aspekt der zielgruppenorientierten Mobilitätsberatung ist die Beratung von Arbeitgebern zur Mobilität ihrer Mitarbeiter, insbesondere für die Wege zur und von der Arbeit. Wichtig ist dies speziell bei den geplanten Neuansiedlungen in den bekannten städtebaulichen Entwicklungsbereichen, da hier noch gezielt Erstinvestitionen – z.B. in Kfz-Stellplätze - umgelenkt werden können.

Im Bereich ÖPNV sollte dabei für die Einführung von Jobtickets geworben werden. Im Einzelfall ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Betriebes zu prüfen.

Auch die Nutzung des Fahrrades kann durch den Arbeitgeber gezielt gefördert werden (Radfahrfreundliche Behörden/Firmen). Wesentliche Maßnahmen sind dabei gute Abstellanlagen, Umkleide-/Duschräume sowie ein firmen-/behördeninternes gutes Fahrradklima.

Im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs sollten die Möglichkeiten einer Fuhrparkreduzierung mit Abdeckung des (Spitzen)-Bedarfs durch Car-Sharing geprüft werden. Die Bildung von Fahrgemeinschaften durch Mitarbeiter hat sich aufgrund der zunehmend individualisierten Arbeitszeiten als schwierig erwiesen und ist nur in Betrieben mit Schichtbetrieb erfolversprechend.

Als großer Arbeitgeber in Osnabrück könnte die Stadtverwaltung in diesem Handlungsfeld eine Vorreiterrolle übernehmen.

Größere Einzelhandelsgeschäfte haben zusätzlich die Möglichkeit, ihren Kunden den Besuch mit dem Fahrrad durch gute Abstellanlagen und die Möglichkeit, Taschen und (Regen-)Kleidung zu deponieren, attraktiver zu gestalten.

### **Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen**

Die Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beim Besuch von Veranstaltungen aller Art weist mehrere Aspekte auf. Als grundlegender Schritt ist die Erreichbarkeit von Veranstaltungsräumen mit dem Umweltverbund auf Plakaten und anderen Werbeträgern (Prospekten/Faltblättern) sowie im Internet zumindest gleichwertig darzustellen. Dies gilt vor allem für außerhalb des Stadtzentrums gelegene Veranstaltungsorte.

Tickets möglichst vieler Veranstaltungen sollten als Kombitickets die kostenlose An- und Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen. Für Veranstaltungen ohne die kapazitätsbedingte Notwendigkeit, den



Vorverkauf zu nutzen, sollte eine Kartenbestellung mit Versand bzw. das Ausdrucken von Karten im Internet möglich sein, damit der Hinweg schon mit dem Kombiticket zurückgelegt werden kann.

### **Weitere Zielgruppen**

Eine geeignete Maßnahme, um Neubürgern der Stadt alle Möglichkeiten der Mobilität in Osnabrück aufzuzeigen und damit auch die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes nahe zu bringen, wäre - nach dem Vorbild der Stadt Münster – die Ausgabe eines „Mobil-Pakets“ an jeden Osnabrücker Neubürger bei der Anmeldung. Auf Osnabrücker Verhältnisse übertragen enthielte das Mobil-Paket eine informative Broschüre mit nützlichen Tipps rund um Mobilität und Verkehr, Übersichtskarten, Streckenfahrpläne der Deutschen Bahn und der Northwestbahn sowie einen Gutschein der VOS.

In einer solchen Broschüre werden alle wesentlichen Informationen zum Fuß- und Radverkehr, zu Bus, Bahn, zum Autofahren und zum Flughafen Münster/Osnabrück zusammengefasst. Übersichtskarten zeigen die Lage von zentralen Umsteigehaltstellen, Bahnhaltepunkten, der Mobilitätszentrale, Car-Sharing-Standorten und ggf. Fahrradverleih-Stationen. Auch ÖPNV-Verbindungen in die Stadtteile und die Region sowie wichtige Radwege sollten nicht fehlen.

## **6 Fazit**

Ziel muss es sein, die im Bereich des ÖPNV mehrfach vorhandenen Aktivitäten der Mobilitätsberatung zunächst zusammenzuführen und in einem zweiten Schritt auf alle Arten von Mobilität – vor allem mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes - auszudehnen. Dazu erscheint es vorrangig erforderlich,

- eine alle öffentlichen Verkehrsmittel abdeckende Mobilitätszentrale mit einem entsprechenden Internetauftritt einzurichten,
- die Mobilitätsberatung schrittweise auf andere Verkehrsmittel auszudehnen sowie
- eine zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung für wichtige Zielgruppen einzuführen.

Als Mobilitätsalternative ist ein Neustart des Car-Sharing unter den genannten besseren Voraussetzungen zu empfehlen.