

## **Dossier: Mobilitätszentrale Konstanz Stolpersteine auf dem Weg zum Erfolg**

Grundsätzlich herrscht für den Aufbau einer Mobilitätszentrale in Konstanz auf breiter Basis Einigkeit. Den Schritt von der hoffnungsvollen Idee zur Förderung kombinierter und umweltschonenderer Mobilität in die Umsetzung hat das Projekt bisher aber nicht erreicht. Eine Trägerschaft konnte bis anhin nicht gefunden werden, insbesondere weil nicht alle relevanten Kräfte die gleichen Ziele verfolgen. Das Beispiel zeigt mögliche Faktoren, die ein solches Projekt zum Scheitern bringen können.

Das Konzept der Mobilitätszentrale Konstanz sieht sowohl ein Dienstleistungs- und Auskunftszentrum in Bahnhofnähe als auch ein Call Center in Kooperation mit der Stadt Konstanz vor. Das Angebot sollte sich vorerst lokal, längerfristig im gesamten Bodenseeraum als Beratungszentrum für Fragen rund um die Mobilität etablieren.

1. November 2001

AutorInnen: Merete Rasmussen, Stadt Konstanz  
Andreas Blumenstein, Büro für Mobilität, Bern

## **1. Lokale, regionale und grenzüberschreitende Mobilitätsberatung**

Im Sommer 2001 haben die Pläne der Stadt Konstanz, eine Mobilitätszentrale mit zunächst lokaler Ausrichtung einzurichten, konkretere Gestalt angenommen. Die Stadt hat dafür eigens eine Projektstelle eingerichtet. Zudem haben Interessierte aus Wirtschaft und Politik einen gemeinnützigen Förderverein gegründet, der die Bemühungen, in der Stadt Konstanz ein Dienstleistungszentrum für Fragen rund um die Mobilität einzuführen, unterstützen soll. Auch die Deutsche Bahn hat mit der Projektleitung im Hinblick auf eine Fahrradstation und eine Mobilitätszentrale Gespräche aufgenommen.

Die Konstanzer Behörden sind überzeugt, dass die Umlagerung auf ressourcenschonende Verkehrsträger nur mit attraktiven Angeboten möglich sein wird. In diesem längerfristigen verkehrspolitischen Konzept kommt einer Mobilitätszentrale eine zentrale Rolle zu.

Mit dem Aufbau dieses verkehrspolitischen Instrumentes erhofft sich die Grenz- und Tourismusstadt am unteren Bodensee eine Linderung der Probleme, die die Reduktion von Zugverbindungen nach deutschen Destinationen und das stete Wachstum des privaten motorisierten Verkehrs hervorruft. Die Konstanzer Mobilitätszentrale soll ihren Kunden verkehrsträgerübergreifende Beratung anbieten und dient insbesondere dazu, den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern. Weiter besteht das Ziel darin, im Verbund mit ähnlichen Einrichtungen entlang des deutschen, schweizerischen und österreichischen Bodenseeufers ein überregionales Mobilitätsmanagement zu betreiben. Diese längerfristige Zielsetzung orientiert sich insbesondere an der Tatsache, dass die Verkehrsprobleme nur in einem grösseren räumlichen Kontext gelöst werden können. Die Konstanzer Mobilitätszentrale soll deshalb längerfristig im gesamten Bodenseeraum Wirkung entfalten können. Dies wird durch die Bestrebungen dieser wichtigen Kultur- und Tourismusregion Europas, sich selber zu einer engeren politischen und wirtschaftlichen Zusammenarbeit anzuschließen, unterstützt.

## **2. Angebote im Umfeld, jedoch keine Trägerschaft**

Für die regionale Verankerung und Vernetzung einer Mobilitätszentrale in Konstanz sind verschiedene Bausteine vorhanden, andere müssen noch geschaffen werden. Bestehende Synergien nutzen und grenzüberschreitende Angebote aufbauen, lautet deshalb die Devise. Die Internationale Bodenseekonferenz (IBK), die verschiedene Mobilitätsprojekte im Bodenseeraum entwickelt, hat jedenfalls Interesse an einer Mobilitätszentrale in Konstanz bekundet. Bausteine besserer Informations- und Beratungsdienste sind das elektronische Informationssystem „Bodensee Click“ oder die Euregio-Tageskarte des Kantons Thurgau.

Auf der lokalen Ebene wird nach Partnerschaften im städtischen oder stadtnahen Umfeld gesucht. Trotz all den möglichen Partnerschaften konnte jedoch bisher keine Trägerschaft gefunden werden. Für die Realisierung des Projektes ist entscheidend, ob sich ein bodenseeweites Beratungsnetz aufbauen und etablieren lässt. In dieser Hinsicht wird die Grenzregion Deutschland, Schweiz und Österreich vom Ministerium für Umwelt und Verkehr in Stuttgart beratend unterstützt. Konkrete Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.

### **3. Das Konzept Mobilitätszentrale Konstanz**

Das geplante Angebot orientiert sich an Dienstleistungen, die Mobilitätszentralen klassischen Zuschnitts normalerweise verfolgen – unter der Rahmenbedingung, dass der Tourismus in der Bodenseeregion eine sehr große Rolle spielt. Die Beratung der Mobilitätszentrale soll vor allem die umweltfreundliche Mobilität fördern. Deshalb liegt ein Schwerpunkt auf dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Fahrradfahren und den Wander- und Fußwegen. Auskünfte zum Individualverkehr wie CarSharing, Autovermietung oder Zubringerdienst sollen das Angebot abrunden. Die Touristiker entlang des Sees sind in ihrer Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität sehr weit gekommen, und mit der neuen Euregio-Tageskarte soll bodenseeweit ein Call Center für den ÖPNV entstehen.

Der aktuelle Finanzierungsplan rechnet mit jährlichen Betriebskosten von DM 700.000.—. Die erwarteten Kosten liegen wegen dem Personalaufwand in dieser Größenordnung. Berechnungen zu den Investitionen sind schwierig, weil sich die Planung auf Grund fehlender Partner nie richtig konkretisierte. Der Investitionsbedarf liesse sich aber reduzieren, wenn die Mobilitätszentrale über die Verlagerung von Personal aus den Stadtwerken und der Tourist Information Konstanz von Synergieeffekten profitieren könnte.

Das Konzept der Mobilitätszentrale verfolgt gleichzeitig zwei Strategien: Einerseits soll ein Dienstleistungszentrum in Bahnhofnähe geschaffen werden, in dem eine direkte Kundenberatung möglich ist. Andererseits soll Mobilitätsberatung über ein Call Center in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Konstanz sowie über Internet-Abfragen erfolgen. Die Errichtung eines Call Centers ist vergleichsweise kostengünstig und gerade für ein ländlich geprägtes Gebiet wie den Landkreis Konstanz sinnvoll. Die Stadtwerke richten zur Zeit ihr eigenes Call Center zusammen mit dem städtischen Bürgerbüro ein. Die Planung der direkten Kundenberatung entstand im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs. In diesem Kontext wäre die Zusammenlegung mit der Tourist Information denkbar.

Als KundInnen der Mobilitätszentrale sollen sowohl die Einheimischen als auch TouristInnen angesprochen werden. Für die Grenz- und Tourismusstadt liegen die Vorteile, welche eine Mobilitätsberatung für Konstanz bieten würde, auf der Hand: Die Mobilitätszentrale könnte die gravierenden Verkehrsprobleme, die speziell in den Sommermonaten entstehen, massgeblich lindern.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sind auch Firmen mögliche Zielgruppen. So könnten die Einführung von Jobtickets und Fahrgemeinschaften gefördert werden. Für die Ausbildungsstätten wird etwa an Konferenztickets für TeilnehmerInnen von Tagungen gedacht sowie Projekte wie den Walking Bus für Schülerinnen und Schüler.

#### **4. Die Stolpersteine bei der Umsetzung**

Der Schritt von der Planung in die Umsetzung ist dem Projekt bisher nicht gelungen. Es sind verschiedene Probleme aufgetaucht, die einen erfolgreichen Aufbau verhindern:

- Tragfähige Partnerschaften können nicht eingegangen werden, insbesondere weil interessierte Partner mit der Mobilitätszentrale unterschiedlichste Erwartungen verknüpfen.
- Die verschiedenen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen in der Region lassen sich bis anhin nicht unter einem Dach vereinen. Einerseits ist das Konkurrenzdenken stärker als der Glaube an mögliche Synergieeffekte. Andererseits besteht eine Kluft zwischen Unterstützungsbekundungen und fehlender konkreter Kooperationsbereitschaft.
- Politisch erhält die Mobilitätszentrale zu wenig Rückenwind.
- Das finanzielle Risiko wird allgemein als hoch eingestuft.

Aufgrund dieser Konstellation droht der Mobilitätszentrale Konstanz das vorzeitige Ende. Eine Grundsatzentscheidung steht jedoch noch aus.