

Mobilitätszentralen Schweiz: Stand und Position des Bundes

In der kombinierten Mobilität spielen Mobilitätszentralen als Informations- und Dienstleistungsdrehscheiben an zentralen Standorten und Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und -mitteln eine Schlüsselrolle. Im Rahmen der Förderung einer nachhaltigeren Mobilität haben deshalb diverse Bundesämter unter der Federführung des Bundesamtes für Energie BFE ein Positionspapier erarbeitet. Dieses beinhaltet sowohl die Situation in der Schweiz als auch die Strategie des Bundes zur Förderung von Mobilitätszentralen.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Energie BFE / EnergieSchweiz

www.energie-schweiz.ch

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

www.are.admin.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

www.astra.admin.ch

Bundesamt für Sport BASPO

www.baspo.ch

Bundesamt für Verkehr BAV

www.bav.admin.ch

31.07.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Definitive Version vom 23. Juni 2003

Mobilitätszentralen

Positionspapier

BFE in Zusammenarbeit mit ARE, ASTRA, BAV und BASPO

Mitglieder der Arbeitsgruppe 'Mobilitätszentralen'

Erich Willi (Metron Verkehrsplanung AG, Berater von EnergieSchweiz)
Hermann Scherrer, BFE
Ulrich Seewer, ARE
Niklaus Schranz, ASTRA
Eva Martin, BASPO
Hans Ulrich Felber, BAV

Kontaktadresse:

Bundesamt für Energie
Marktbereich Mobilität

Worbentalstrasse 32, CH-3063 Ittigen
Tel. 031 322 56 70, Fax 031 323 25 00

Postadresse: CH-3003 Bern
hermann.scherrer@bfe.admin.ch

www.admin.ch/bfe

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	3
2	Zielsetzungen des Positionspapiers	4
2.1	Zweck.....	4
2.2	Ziele.....	4
3	Mobilitätszentralen: Stand der Diskussion.....	5
3.1	Begriffe.....	5
3.2	Internationaler Vergleich/Beispiele.....	6
3.3	Situation in der Schweiz.....	7
4	Mobilitätszentralen: Position der beteiligten Bundesämter.....	9
4.1	Grundsätze und Rahmenbedingungen	9
4.1.1	Definition und Elemente einer Mobilitätszentrale (MZ).....	10
4.1.2	Nationale Koordination und Arbeitsteilung	10
4.1.3	Nationale Infoplattform.....	11
4.2	Zielsetzungen.....	11
4.3	Massnahmen.....	11
4.4	Finanzierung.....	12
5	Umsetzungsplan.....	13
6	Verwendete Unterlagen	15

1 Ausgangslage

Die Mobilitätsbedürfnisse werden heute, bezogen auf die Verkehrsleistung, zum überwiegenden Teil mit dem Auto befriedigt. Dies ist aber in den wenigsten Fällen die nachhaltigste Art der Fortbewegung. Nachhaltiger wäre in der Regel eine Kombination zwischen Langsamverkehr (LV) und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV), situativ ergänzt durch Autofahrten (CarSharing, Taxi etc.).

Die kombinierte Mobilität besteht zumeist aus unterschiedlich zusammengesetzten, komplexen Wegeketten mit teilweise noch zu wenig kundenfreundlichen Umsteigebeziehungen (wobei die Schweiz gegenüber anderen europäischen Ländern vorbildlich dasteht, insbesondere was Angebot und Vernetzung des Schweizer ÖV's betrifft). Diese Schnittstellen sind daher auch Schlüsselstellen zur Förderung der kombinierten Mobilität. Als oft schwächstes Glied in der Mobilitätskette weisen sie ein hohes Verbesserungspotential zur Stärkung der kombinierten Mobilität als Ganzes auf.

Die beteiligten Bundesämter gehen sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr von einem grossen Umsteigepotenzial zu Gunsten der kombinierten Mobilität und einem damit verbundenen erheblichen Energiesparpotenzial aus. Voraussetzungen sind allerdings Verbesserungen beim Langsamverkehr (LV) und beim öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie attraktive Wegeketten und Schnittstellen. Dazu ist ein Umdenken bei Politik, Behörden und den Verkehrsteilnehmern unabdingbar.

SchweizMobil ist ein von verschiedenen Bundesstellen gefördertes nationales Projekt im Bereich des nachhaltigen Freizeit- und Tourismusverkehrs. Ein Teilprojekt 'MobilCenter' möchte an ÖV-Schnittstellen Verbesserungen herbeiführen. Das vom Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) geleitete Teilprojekt 'MobilCenter' wurde vom Bundesamt für Energie (BFE) mit 60% der Kosten der Planungsphase gefördert. Für die Bearbeitung waren im Wesentlichen die SBB zuständig. Diese Phase sollte im Frühjahr 2003 abgeschlossen sein.

Im Laufe der Bearbeitung aufgetretene Meinungsverschiedenheiten und zeitliche Verzögerungen sowie der Bedarf nach einem abgestimmten Vorgehen, haben die beteiligten Ämter dazu bewogen, ein bundesintern koordiniertes '**Positionspapier Mobilitätszentralen**' zu entwickeln.

Das Projekt SchweizMobil sowie das Teilprojekt "MobilCenter" werden zur Zeit umstrukturiert und redimensioniert. Es ist jedoch schon heute klar, dass mit weiteren Fördergesuchen an die involvierten Bundesstellen zu rechnen ist. Ebenso liegen bereits jetzt verschiedene Gesuche zur Unterstützung von Pilot-Mobilitätszentralen vor. Daraus leitet sich der dringende Bedarf nach einer bundesweit abgestimmten Handhabung dieser Anträge ab. Dies soll durch die vorliegende bundeseigene Position zu "Mobilitätszentralen" geschehen.

An der Entwicklung des Positionspapiers waren die Bundesämter ARE, ASTRA, BASPO, BAV und BFE beteiligt. Sie alle sind aufgrund ihrer sonstigen Aktivitäten in den Bereichen nachhaltige Mobilität, Freizeitverkehr, Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und Gesundheitsförderung durch Bewegung und Sport an einem koordinierten Vorgehen bei der Förderung der kombinierten Mobilität im Allgemeinen und der Mobilitätszentralen im Besonderen interessiert. Ihre Zielsetzungen sind im Rahmen der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs in weiten Teilen deckungsgleich.

2 Zielsetzungen des Positionspapiers

2.1 Zweck

Es geht bei diesem Positionspapier in erster Linie darum, gegenüber den bereits jetzt eintreffenden Förderanträgen im Bereich Mobilitätszentralen/MobilCenters rasch Handlungsfähigkeit zu erlangen und ein koordiniertes Vorgehen der betroffenen Bundesstellen zu gewährleisten.

Auf Basis dieses Positionspapiers ist das ARE bereit, den kommenden Prozess der (Weiter-)Entwicklung der Mobilitätszentralen bundesseitig zu koordinieren, zu moderieren und wo nötig im Sinne der in der Departementsstrategie UVEK festgehaltenen Grundsätze zu beeinflussen. Dabei wird es von den bisher beteiligten und allenfalls weiteren interessierten Bundesstellen unterstützt.

2.2 Ziele

Um diesen Zweck zu erfüllen, strebt das Positionspapier folgende Ziele an:

- Abstimmung der bundesinternen Ansprüche hinsichtlich der Verbesserung von Schnittstellen der kombinierten Mobilität
- Klärung der Begriffe im Themenbereich 'Mobilitätszentralen - MobilCenter'
- Gemeinsame Position der interessierten und involvierten Bundesstellen
 - a) zur Beurteilung des Konzeptberichts MobilCenter im Rahmen der im Frühling 2003 anstehenden Vernehmlassung
 - b) zum Erreichen der Handlungsfähigkeit bezüglich der Beurteilung von Gesuchen zur Förderung von Pilotprojekten
- Grundlage zum Erarbeiten einer Strategie zur Verbesserung der Schnittstellen der kombinierten Mobilität
- Bundesintern koordinierte Förderung eines national abgestimmten Netzes von Mobilitätszentralen.

3 Mobilitätszentralen: Stand der Diskussion

3.1 Begriffe

Die folgenden Begriffsdefinitionen basieren auf dem Handbuch Mobilitätsmanagement [Lit. 3], das die aktuelle Diskussion in Europa zusammenfasst und darstellt. Die Begriffe 'Mobilstation' und 'Mobilcenter' kommen darin nicht vor. Es handelt sich dabei um Projekt- bzw. Markennamen.

In diesem Kapitel werden die Begriffe gemäss der zitierten Fachliteratur verwendet. Wie die an diesem Positionspapier beteiligten Bundesämter den Begriff 'Mobilitätszentrale' definieren, wird in Abschnitt 4.1 erläutert.

Mobilitätszentrale MZ gemäss Handbuch Mobilitätsmanagement [Lit. 3]

"Die MZ ist die operative Einheit auf der städtischen/operativen Ebene, wo Mobilitätsservices initiiert, organisiert und angeboten werden. Sie dient als Kristallisationspunkt für das Mobilitätsmanagement. Zwei Grundanforderungen an eine MZ sind: Verkehrsmittelübergreifendes Angebot und individueller Zugang für die breite Öffentlichkeit. ... Der Zugang für den Nutzer wird nebst dem persönlichen Austausch via Telefon, Fax, E-Mail, Informationsterminals und/oder Online-Dienstleistungen garantiert" [Lit. 3, S. 52].

Eine MZ impliziert in diesem Fall also u.a. eine persönliche Beratung. In MobilStation, einer von E2000 geförderten Studie [Lit. 7, S. 54], wird betont, dass MZ auch virtuell (Internet) oder nur als Call-Center betrieben werden können (etwa im ländlichen Raum).

Mobilitätsmanagement MM

"Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Massnahmen basieren im wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings" [Lit. 3, S. 15]. Hauptzielsetzungen:

- Verbesserung des Zugangs zur kombinierten Mobilität für alle
- Reduktion des Verkehrs (-Wachstums) im Bereich des MIV.

Angebotsorientierte Massnahmen wie neue Mobilitätsprodukte können ebenfalls Bestandteil von MM sein.

Die Umsetzung des Mobilitätsmanagements kann auf verschiedene Arten erfolgen. Häufig wird dazu eine operative Einheit auf lokaler/regionaler Ebene → Mobilitätszentrale oder unternehmensbezogen → Mobilitätsbüro geschaffen.

Mobilitätsservices

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements MM werden Mobilitätsservices bereitgestellt. Davon gibt es 6 Typen [Lit. 3, S. 27ff.]:

1. Information und Beratung
z.B.: Veloroutenkarten, Tür-zu-Tür-Fahrpläne für den ÖV, mündliche Auskünfte
2. Consulting
z.B.: Beratung spezieller Zielgruppen wie ArbeitspendlerInnen, Behinderte, SenioreInnen,
Erstellen von Mobilitätsplänen für Unternehmen
3. Public Awareness und Bildung
z.B.: Mobilitätserziehung, Kampagnen

4. Transportorganisation und -koordination
z.B.: Citylogistik Güter, Fahrgemeinschaftsbörsen
5. Verkauf/Reservierung
z.B.: Verkauf von ÖV-Billetten, Hotelreservation
6. Neue Mobilitätsprodukte
z.B.: Kombi-Tickets, Job-Tickets

3.2 Internationaler Vergleich/Beispiele

Mobilitätszentralen

Die in 'Mobilitätsmanagement als verkehrspolitische Strategie' [Lit. 5, S. 22ff.] enthaltene Übersicht zum MM in Europa zeigt, dass die Schweiz diesbezüglich zu den führenden Ländern gehört. Die Förderung von MM-Initiativen von Transportunternehmen, Verkehrs- und Umweltorganisationen durch Energie2000, dem Vorgängerprogramm von EnergieSchweiz, wird besonders hervorgehoben (S. 30). Abschnitt 3.3 fasst diese und weitere Aktivitäten zusammen.

Zurzeit sind neben den bestehenden Velostationen verschiedene Projekte in der Schweiz in Planung oder bereits in Betrieb. Dazu gehören die Ticketeria Zug (in Betrieb), die Mobilitätszentrale Biel (im Rahmen Expo in Betrieb), das Kundencenter Huttwil (in Betrieb), ZVV-Contact (in Planung), Mobilitätszentrale Baden (in Planung), centrale de mobilité des transports public genevois TPG (in Planung). Projektideen sind vorhanden für Mobilitätszentralen in Locarno, Luzern, Schüpfheim und Hochdorf. Diese Projekte, so unterschiedlich sie auch ausgestaltet sind, können allesamt als Mobilitätszentralen bezeichnet werden.

Holland setzt vor allem auf die verstärkte Einbindung der Betriebe zur Förderung eines umweltgerechten Pendler-/Geschäftsverkehrs.

In Deutschland breitet sich der Ansatz "Mobilitätszentrale" aus. Dabei werden die meisten MZ von regionalen Transportunternehmen und Verbänden sowie oft auch von Kommunen getragen. "Obwohl von allen Betrieben (MZ) als Zielsetzung die Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Informations-, Beratungs-, Reservations- und Verkaufstätigkeit deklariert wird, ist die Ausprägung des tatsächlichen Leistungsangebotes je nach MZ unterschiedlich" [Lit. 5, S. 30]. Zum Teil entspricht das Leistungsangebot demjenigen von Info- und Verkaufszentren von ÖV-Betrieben in Schweizer Städten. Die grosse Vielfalt hat auch die im Rahmen des MobilCenter-Projektes durchgeführte Studienreise "Vision MobilCenter" vom Mai 2002 nach Deutschland gezeigt: Von Velo- und Autoparkhäusern über Bahnhofsorganisation, Kundenführung und -information, Bahnhofparking und Automiete, Velostationen, eigentlichen Mobilitätszentralen und einem Förderprogramm für standardisierte Velostationen hat die Studienreise alles berührt. Nicht überraschend ertönt denn in Deutschland der Ruf nach Qualitätsstandards für Mobilitätszentralen immer lauter [Lit. 10].

In Österreich ist die v.a. touristisch ausgerichtete MZ Pongau (Salzburgerland) erwähnenswert. Neben verkehrsmittelübergreifender Information und Marketing setzt die in Bischofshofen domizilierte MZ auf Beratung und Verkauf, Entwicklung von touristischen Autofrei-Packages und Betreuung des Regionalverkehrs im Pongau. Ziel ist es, mehr Gäste in die Region zu holen und zusätzliche Nahverkehrskunden zu gewinnen [Lit. 9].

Vier Erfolgsfaktoren werden angeführt [Lit. 3, S. 103 und Lit. 7, S. 7]], die beim Aufbau von MZ zu berücksichtigen sind:

- Tragfähige Kooperationen zwischen den PartnerInnen (z.B. ÖV lokal/regional/national, Gemeinden/Regionen/Kantone/Verkehrsverbände)
- Qualifiziertes Personal, das auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmte Dienstleistungen erbringen kann
- Gesicherte Finanzierung für Aufbau und Betrieb
- Intensive Kommunikation der Angebote

Multimediale Informationskonsolen

Neben konventionellen Informationsträgern wie Anzeigetafeln, die sich während Jahrzehnten bewährt haben, kommen immer stärker multimediale Informationskonsolen auf. In Mobilitätszentralen [Lit. 6] werden einige Beispiele von multimedialen Informationskonsolen angeführt. Diese bieten "an stärker frequentierten Haltestellen Information und Unterhaltung" (Berliner Verkehrsbetriebe mit Wall AG). In Hanau (Rhein-Main-Verkehrsverbund) bieten Infokonsolen alle erdenklichen Verkehrsinformationen inkl. Verkehrslenkung MIV sowie die Möglichkeit im Internet zu surfen, E-Mails zu versenden oder zu telefonieren. Ein ähnliches Angebot besteht in Dresden (Intermobil). Über die Leistungsfähigkeit dieser Systeme (Anzahl Anwendungen pro Stunde) und die Nachfrage bestehen noch kaum Erfahrungen.

3.3 Situation in der Schweiz

Erfahrungen und Ergebnisse aus verschiedenen Vorarbeiten, die sich auf die Schweiz beziehen, müssen zur Festlegung des Positionspapiers berücksichtigt werden.

MobilStation

Das Konzept MobilStation, ein Projekt zur Förderung von Mobilitätszentralen, das im Rahmen von Energie2000 erarbeitet wurde, setzt auf vier standardisierte Module von Schnittstellen ÖV/LV/MIV. Zwei davon sind bedient, zwei funktionieren mit Selbstbedienung. Angepeilt werden Arbeits- und Freizeitwege und der Aufbau eines nationalen Netzes. Neben der Betonung der Notwendigkeit von Internet-Info-Dienstleistungen fällt auf, dass die Verknüpfung nationaler ÖV einerseits und lokaler/regionaler ÖV andererseits sowie die Anforderungen des Fussverkehrs kaum erwähnt werden. Die Standards orientieren sich sehr stark an den Dienstleistungen für Velonutzende. Die Empfehlungen der Projektgruppe zur Weiterentwicklung des Konzepts beinhalten u.a.

- die Definition eines nationalen Netzes von MobilStation
- den Betrieb von Pilotstationen
- die Definition eines Ausbauprogrammes

In der Projektgruppe vertreten waren Veloland, Mobility, SBB, IG Velo, Velobüro, VBZ, VCS, BFE, Info VEL.

MobilCenter

Im Rahmen von SchweizMobil wird zurzeit das Teilprojekt MobilCenter entwickelt. Zur Stärkung der Schnittstellen ÖV/LV/MIV wird der Aufbau einer nationalen Informationsplattform vorgeschlagen, die sämtliche Informationen zur kombinierten Mobilität und zum Tourismus aufbereitet und zur Verfügung stellt. Vor Ort sollen diese Informationen ab Internet-Konsole (→ Mobil-Info) oder erweitert mit persönlicher Bedienung (→ Mobilitätszentrale) zur Verfügung stehen [Lit. 4]. Es sind bis 1000 Standorte vorgesehen. Der Konzeptbericht MobilCenter soll im März 2003 abgeschlossen sein.

Weitere Unterlagen

Die **Koordinationsstelle Velostationen** Schweiz hat 1999 die bestehenden und geplanten Velostationen in der Schweiz erfasst [Lit. 2]. Im Bericht wird festgestellt, dass die meist über Beschäftigungsprogramme getragenen Stationen längerfristig nicht gesichert sind. Die Hoffnungen auf einen dauerhaften Betrieb ruhten stark auf dem damals sich in Erarbeitung befindenden MobilStation-Konzept. Gleichzeitig wird ein zunehmendes Interesse bei den Gemeinden für Velostationen ausgemacht.

Das **BAV** hat in einem internen Papier seine Position zum Langsamverkehr festgehalten [Lit. 1]. Dabei geht es um die Schnittstelle Langsamverkehr/öffentlicher Verkehr. Neben den Zielen zur Veloförderung (Velostationen, gedeckte Veloabstellplätze, Velotransport, Zugänglichkeit der Haltestellen/Bahnhöfe) werden solche zum Fussverkehr formuliert:

- direkte, attraktive und sichere Zugänge, möglichst à Niveau

- klare Signalisation
- Mobilitätsbehinderte berücksichtigen

Hinzu kommen Aussagen zur Gestaltung und Sicherheit von Bahnhöfen (DL-Angebote, Gestaltung, Überwachung, Mobilitätsbehinderte).

Das UVEK hat im Dezember 2003 ein **Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs** in die Vernehmlassung gegeben. Darin wird in einem von 13 Leitsätzen eine optimale Verknüpfung der Infrastrukturen des LV mit jenen des ÖV und des MIV postuliert. Insbesondere anzustreben seien direkte, attraktive und sichere Umsteigemöglichkeiten. Zur Erreichung dieses Ziels sind im Rahmen eines Anschubprogramms auch finanzielle Beiträge des Bundes vorgesehen.

4 Mobilitätszentralen: Position der beteiligten Bundesämter

Wie bereits in Kapitel 2 erwähnt, handelt es sich hier um eine Abstimmung der Positionen der beteiligten Bundesämter untereinander. Eine umfassendere und fundierte Strategie wird im Rahmen der anschliessenden Pilotphase erarbeitet.

4.1 Grundsätze und Rahmenbedingungen

Zur Festlegung von Zielen, Massnahmen etc. ist der Begriff 'Mobilitätszentrale' in sein weiteres Umfeld einzubetten. Das in den folgenden Ausführungen zur Darstellung gelangende Verständnis der einzelnen Begriffe und deren Bezüge untereinander basiert auf der in Kapitel 3 dargestellten Situation sowie den Diskussionen in der bundesinternen Arbeitsgruppe 'Mobilitätszentralen' und der Arbeitsgruppe des Projektes 'MobilCenter'. Die folgende Darstellung illustriert die Zusammenhänge im Gesamttrahmen 'Schnittstellen- und Informationsverbesserung kombinierte Mobilität'. Die einzelnen Begriffe werden nachfolgend erläutert.

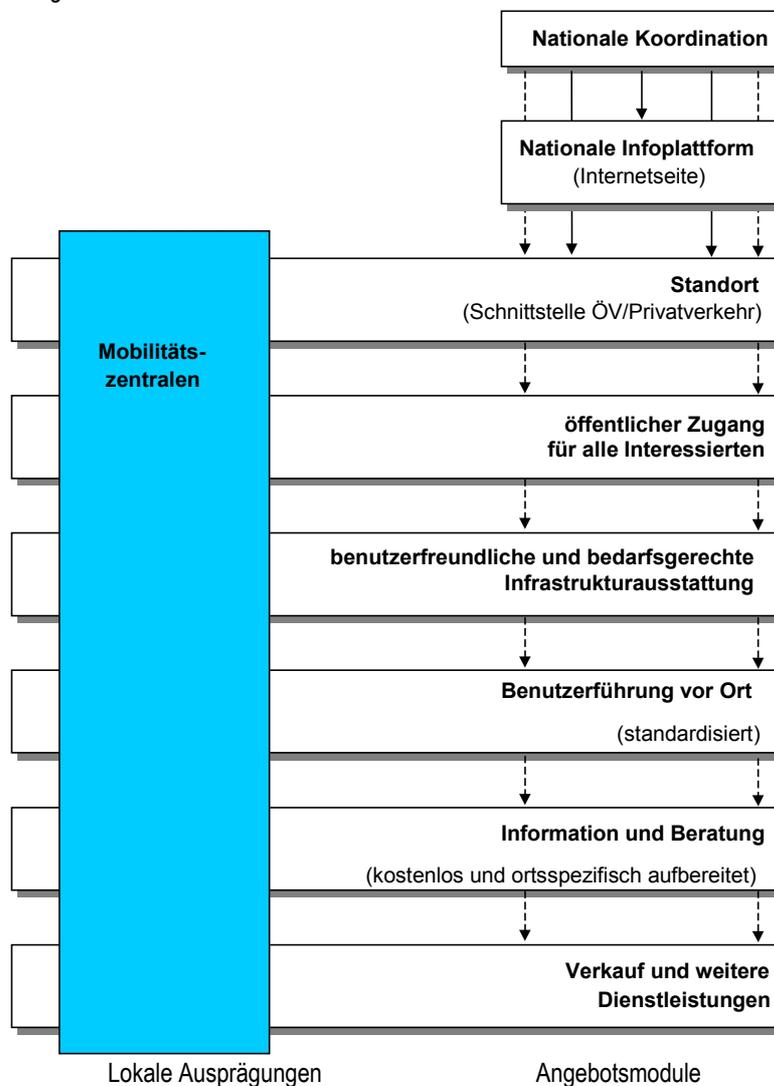


Abbildung 1:
Ausstattung und Angebot von Mobilitätszentralen gemäss vorliegendem Positionspapier

4.1.1 Definition und Elemente einer Mobilitätszentrale (MZ)

Mobilitätszentralen (MZ) sollen die kombinierte Mobilität erleichtern und dazu attraktive Dienstleistungen örtlich möglichst konzentriert anbieten. Sie befinden sich i.d.R. an Schnittstellen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr (LV und MIV). Die konkrete Ausgestaltung und das Angebot einer Mobilitätszentrale sind den ortsspezifischen Bedürfnissen und Gegebenheiten anzupassen.

Eine Mobilitätszentrale gemäss vorliegendem Positionspapier, ist eine operative Einheit, die sich mindestens durch folgende 6 Elemente auszeichnet:

- Standort
Eine MZ ist an einen Standort gebunden. Es sind dies Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, z.B. Bahnhöfe und Busstationen. Reine Internetlösungen sind keine Mobilitätszentralen. Hingegen können Internetangebote Bestandteil einer Mobilitätszentrale sein.
- Öffentlicher Zugang
Eine MZ ist für die Allgemeinheit, d.h. für alle Interessierten, zugänglich.
- Infrastruktur
Zu einer MZ gehört eine benutzerfreundliche und bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung. Dazu gehören z.B. direkte, rollstuhlgängige und attraktive Zugänge, Wartehalle, WC, Sitzgelegenheiten, Gepäckaufbewahrung, Veloabstellplätze, Vorfahrt etc. Pilotprojekte werden dazu weitere Erkenntnisse bringen.
- Benutzerführung
Eine klare und übersichtliche Benutzerführung mit allgemeinverständlichen, national standardisierten Orientierungstafeln und Piktogrammen gewährleistet die rasche Orientierung auch von Ortsunkundigen.
- Information und Beratung
Eine MZ bietet Einheimischen und Auswärtigen umfassende und ortsspezifisch aufbereitete Informationen zur kombinierten Mobilität sowie allgemeine und touristische Informationen zur jeweiligen Ortschaft bzw. Region. Neben der Informationsvermittlung ist die kostenlose persönliche Beratung (face to face oder via Call Center) fester Bestandteil einer MZ.
- Verkauf und weitere Dienstleistungen
In einer MZ werden u.a. Billette und Reservationen verkauft, Fahrzeuge vermietet sowie weitere Dienstleistungen und Güter angeboten.

4.1.2 Nationale Koordination und Arbeitsteilung

Die Ausstattung der Mobilitätszentralen erfolgt nach örtlichen Bedürfnissen. Für die lokale Ausprägung sind lokale und regionale AkteureInnen verantwortlich. Ein nationales Koordinationsgremium sorgt für den Aufbau eines schweizweiten Netzes von Mobilitätszentralen und koordiniert dieses. Es macht Vorgaben zur Qualität der Zentralen, inklusive Benutzerführung und Grundausstattung der einzelnen Angebotsmodule. Zu den Aufgaben eines solchen Gremiums gehören:

- Koordinieren der landesweiten Aktivitäten im Bereich Mobilitätszentralen, inklusive begleiten und koordinieren der mit öffentlichen Mitteln unterstützten Pilotprojekte
- Abklären der Kundenbedürfnisse und wo nötig, anregen weiterer Projekte und Angebotsmodule
- Definieren und konkretisieren der Grundanforderung (Qualitätsstandards) an Mobilitätszentralen und Angebotsmodule, wie z.B. an Abstellanlagen, Besucherführung oder Informationsvermittlung
- Den Aufbau einer nationalen Informationsplattform veranlassen und deren Unterhalt und Finanzierung sicherstellen
- Möglichkeiten und Wege zur Finanzierung einer landesweiten Umsetzung aufzeigen und prüfen
- Sicherstellen einer Erfolgskontrolle mit Wirkungserfassung und –analyse sowie der Qualitätssicherung des Gesamtsystems
- Veranlassen einer umfassenden Projektevaluation.

Struktur sowie Pflichtenheft eines solchen Koordinationsorgans sind im Rahmen der weiteren Arbeiten zusammen mit den interessierten Organisationen und Interessengruppen genauer zu definieren.

4.1.3 Nationale Infoplattform

Das Produkt einer nationalen Infoplattform ist eine Internetseite. Sie soll die wichtigen Informationen zur kombinierten Mobilität in der Schweiz verknüpfen und nachfragegerecht verfügbar machen. Dazu gehören die Fahr- und Netzpläne der Transportunternehmen, Taxi-Angebote und Angebote über Fahrzeugvermietung und CarSharing, touristische Informationen, Stadt- und Umgebungspläne der Bahnhöfe mit Haltestellen der ÖV-AnbieterInnen, Park&Rail-Angebot und vieles mehr. Ein nationaler Internetauftritt soll die Planung vor Reiseantritt erleichtern und als wichtige Zielgruppe auch bisherige MIV-Benutzer und -Benutzerinnen ansprechen und zur Nutzung nachhaltigerer Mobilitätsformen motivieren.

4.2 Zielsetzungen

Mit der Förderung von MZ sollen der Zugang zur kombinierten Mobilität verbessert und deren Attraktivität gesteigert werden. Aus der Verbesserung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sollen als Hauptziel Umsteigeeffekte hin zum Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr resultieren.

Die **Ziele** im Einzelnen sind:

- Stärken der nachhaltigen Mobilität
- Erhöhen der Attraktivität der kombinierten Mobilität für die Nutzer
- Erzielen von Energieeinsparungen sowie vermindern bzw. vermeiden von Umweltbelastungen des Verkehrs
- Stärkere Bindung bisheriger NutzerInnen an die kombinierte Mobilität sowie zusätzlich gewinnen bisheriger MIV-NutzerInnen. Verbessern des Modal-Splits zu Gunsten des Langsamverkehrs und öffentlichen Verkehrs bei allen Verkehrszwecken
- Schaffen positiver Anreize zur Änderung des persönlichen Verhaltens in Richtung nachhaltiger Mobilität, inklusive Massnahmen zur Begünstigung eines Lebensstils ohne eigenes Auto
- Aufwerten der Bahnhöfe und übrigen Umsteigeknoten auf allen Ebenen (Zugänglichkeit, Umsteigebeziehungen, Verlobstelanlagen, Information und Beratung) und Verbesserung der räumlichen Qualität (Ambiente) mit flankierenden Massnahmen für den MIV (Bsp. Biel während Expo 02)
- Realisieren von Synergiepotenzialen z.B. zwischen verschiedenen ÖV-AnbieterInnen, MIV-Nutzungen (z.B. CarSharing, Taxis, Kiss&Ride), Tourismusangeboten und weiteren Dienstleistungen
- Stärkung des LV u.a. zur Gesundheitsförderung, zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, zur Sicherstellung der freien Mobilitätswahl zukünftiger Generationen und zu Gunsten eines nachhaltigen Tourismus
- Optimale Berücksichtigung der Anliegen Mobilitäts-Behinderter
- Längerfristig Integration der einzelnen MZ zu einem abgestimmten und koordinierten, nationalen Netz von MZ.

4.3 Massnahmen

Zur Umsetzung der vorgängig erläuterten Zielsetzungen und Einzelziele sind unter anderem die hier skizzierten Massnahmen nötig:

- Pilotprojekte
Zur Konkretisierung und Vereinheitlichung der Anforderungen an MZ und zur Ermittlung ihrer Auswirkungen (Umsteigeeffekte, Wirtschaftlichkeit, Energieeinsparungen etc.) sollen rund 10 MZ-Pilotprojekte durch den Bund unterstützt werden. Bestehende Ansätze und bereits angelaufene Projekte haben Vorrang. Mit ersten Unterstützungsmassnahmen soll noch im laufenden Jahr 2003 begonnen werden. Dabei ist zu beachten, dass die Pilotprojekte auf die verschiedenen Landesteile und auf Standorte unterschiedlicher Grösse und Bedeutung verteilt sind und dass die Kundenbedürfnisse vorgängig abgeklärt sind. Die unter 4.2 festgelegten Zielsetzungen sind vor dem Start der Pilotphase, als Grundlage für eine spätere Evaluation weiter zu konkretisieren und zu priorisieren.
- Nationale Koordination
Eine nationales Koordinationsorgan, in dem alle wichtigen Akteure und Interessensgruppen vertreten sind, muss die

erfolgreiche Durchführung und Auswertung der Pilotphase gewährleisten. Ein solches Gremium mit den unter 4.1.2 aufgelisteten Aufgaben ist bereits 2003 einzusetzen.

- **Internetauftritt**
Um die Mobilitätsteilnehmer/innen und ganz besonders bisherige Autofahrer/innen erreichen zu können, ist zusätzlich zu den MZ der Auf- und Ausbau eines nationalen Internetportals zentral. Dieses gewährleistet den einfachen und raschen Zugriff zu den für die kombinierte Mobilität wichtigen Informationen und senkt so die Eintrittsschwelle zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten. Das Internetportal ist damit ein zentrales Element der Mobilitätsplanung und prioritär voranzutreiben.
- **Abstimmung mit dem Projekt MobilCenter**
Im Projekt „MobilCenter“ planen SchweizMobil, VÖV und SBB zentrale Module zukünftiger Mobilitätszentralen, so insbesondere auch ein umfangreiches nationales Internetportal. Die Planung ist bereits weit fortgeschritten. Der Aufbau einer nationalen Mobilitätszentralen-Lösung muss deshalb mit den Aktivitäten des MobilCenter-Projekts zusammengeführt oder zumindest eng mit diesem Projekt abgestimmt werden. Es ist darauf zu achten, dass eine Infoplattform nur einmal erarbeitet wird und für alle Zwecke verwendbar ist. Bestehende, aussichtsreiche Lösungen, die sich weiterentwickeln lassen, haben Vorrang. Synergien zu anderen Plattformen sind zu nutzen.
- **Controlling und Evaluation:**
Sicherstellen einer umfassenden Erfolgskontrolle zur Überprüfung der Auswirkungen und zur Optimierung der Angebote und der Ausgestaltung von MZ und nationalem Internetportal. Für die Fragestellungen der Evaluation sollen vor der Umsetzung der Massnahmen Baseline-Daten erfasst werden.
- **Koordination der Bundesaktivitäten:**
Eine Arbeitsgruppe des Bundes stellt die Koordination der zukünftigen Aktivitäten sowie die Abstimmung mit weiteren Bundesaktivitäten, z.B. mit dem Projekt SchweizMobil sicher. In dieser Arbeitsgruppe sind finanzierende und weitere betroffene Bundesämter vertreten. Sie wird vom ARE geleitet, das auch die Federführung bei der Weiterentwicklung von Mobilitätszentralen bundesseitig übernehmen wird.

4.4 Finanzierung

Grundsätze

Es wird davon ausgegangen, dass die Finanzierung von Angeboten und Dienstleistungen, die an sich rentabel betrieben werden können, kein Problem darstellt. Dafür sind keine Fördermittel nötig. Der Bund wird sich bei der Förderung auf Pilotprojekte sowie auf nationale Koordinationsaufgaben konzentrieren. Für den Aufbau auf lokaler/regionaler Ebene sind primär die Gemeinden, Regionen und Kantone in Zusammenarbeit mit den konzessionierten Transportunternehmen (KTU) gefordert.

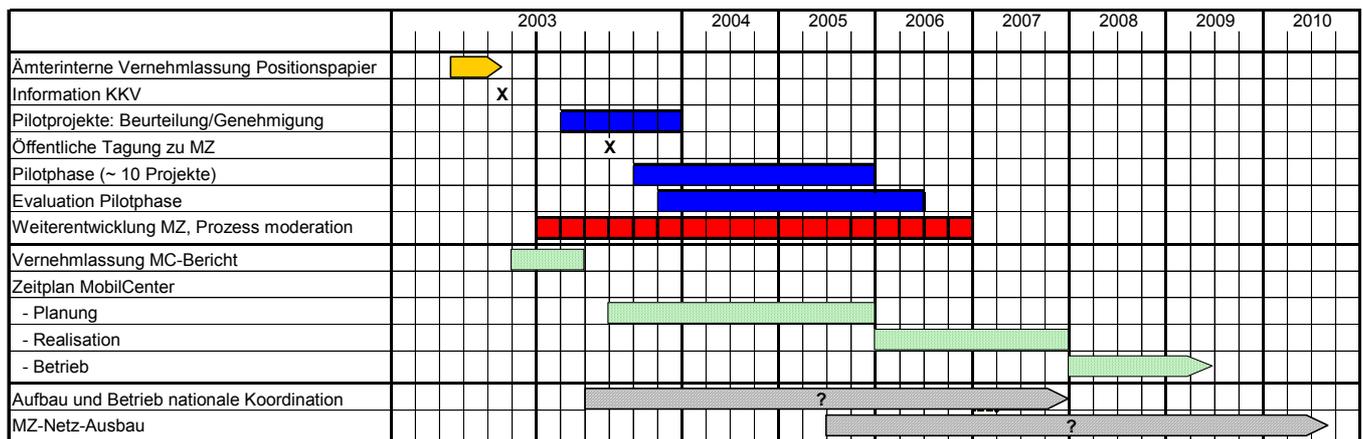
Allfällige Förderbeiträge werden von den beteiligten Bundesämtern gemäss ihrer finanziellen Möglichkeiten und rechtlichen Rahmenbedingungen gewährt. Unterstützungsansprüche lassen sich aus dem vorliegenden Positionspapier nicht ableiten.

Beiträge des Bundes

Der Bund unterstützt Projekte und Aufgaben, die ohne seinen Beitrag nicht umgesetzt würden. Förderbeiträge des Bundes werden daher erst dann ausgerichtet, wenn andere Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind. Dazu gehören insbesondere Beiträge von Kantonen und Gemeinden, von regionalen Zusammenschlüssen (Zweckverbänden), von Tourismusorganisationen und Privaten. Der Bund fördert im Zusammenhang mit Mobilitätszentralen und ähnlichen Projekten keine P+R-Anlagen, falls kein nachhaltiger und insbesondere energetischer Nutzen für das Gesamtsystem plausibel nachgewiesen werden kann..

5 Umsetzungsplan

Der Umsetzungsplan aus Sicht des Bundes (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) zeigt auf, welche Schritte durch wen kurzfristig gemacht werden müssen und wie sich die Mobilitätszentralen-Planung längerfristig entwickeln kann. Im unteren Teil des Umsetzungsplans wird der Stand der Planung des MobilCenter-Projekts aufgezeigt, da beide Planungen so rasch und so weit als möglich aufeinander abzustimmen, idealerweise sogar zusammengeführt werden müssen. Dieser Umsetzungsplan ist periodisch zu aktualisieren.



Verantwortlichkeiten:

- BfE
- beteiligte Bundesämter
- SchweizMobil
- ARE
- ?

Abbildung 2:
Umsetzungsplan im zeitlichen Ablauf
mit Verantwortlichkeiten

Bundesinterne Koordinationgruppe MZ/Schnittstellen der kombinierten Mobilität

Die an der Erarbeitung dieses Positionspapier beteiligten Bundesämter stellen die bundesinterne Koordination während der geplanten Pilotphase sicher. Die Leitung der Bundesaktivitäten geht mit der Genehmigung des Positionspapiers vom BfE an das ARE über, wobei die Zeit bis zur geplanten Herbstveranstaltung als Übergangsphase gilt. Das ARE koordiniert das weitere Vorgehen und stellt insbesondere auch das Controlling der gemeinsamen Aktivitäten sicher. Es übernimmt zudem die Federführung im Prozess zur Weiterentwicklung von MZ. Dabei geht es ihm darum, den bereits angelaufenen Prozess bundesseitig zu koordinieren, zu moderieren und wo nötig im Sinne der Departementsstrategie zu beeinflussen. Es stellt die für diese Aufgaben erforderlichen personellen Ressourcen bereit.

Förderbeiträge Pilotprojekte

Im Anschluss an die Genehmigung des Positionspapiers können erste Anträge zur Unterstützung von Pilot-Mobilitätszentralen von den beteiligten Ämtern behandelt und koordiniert genehmigt werden. Bei der Förderung kommen die amtspezifischen Grundsätze zur Anwendung. Ziel ist die Unterstützung von ca. 10 Pilotprojekten, unter Berücksichtigung aller Sprachregionen. Zu klären ist dabei auch der Stellenwert von „operativen Einheiten“, die kein vollständiges Mobilitätszentralen-Angebot schaffen.

Öffentliche Veranstaltung

Ein Kick-off-Meeting im Herbst 2003 soll die wichtigsten Akteure zusammenbringen, den Stand der Diskussion zeigen (Bundespolitik Mobilitätszentralen, MobilCenter-Projekt, Pilotprojekte etc.) und das weitere Vorgehen klären. Der Anlass wird in Abstimmung mit dem MobilCenter-Projekt organisiert.

Pilotphase und Evaluation

Im Spätherbst 2003 läuft die Pilotphase für ca. 10 Mobilitätszentralen an. Diese wird wissenschaftlich begleitet. Daten und Erfahrungen werden regelmässig aufbereitet und mittels Zwischen- und Schluss-Evaluation ausgewertet und kommuniziert. Verantwortlich sind diejenigen Bundesämter, die dafür Mittel bereitstellen.

MobilCenter: Konzept, Planung, Umsetzung und Betrieb

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Konzeptbericht MobilCenter wird darauf hingewirkt, dass zwischen MC-Projekt und Positionspapier Mobilitätszentralen des Bundes möglichst keine Inkompatibilitäten entstehen. Die unter MobilCenter aufzubauende Infoplattform soll möglichst reibungslos im Sinne der Nationalen Infoplattform gemäss 4.1.4 in die Mobilitätszentralen integriert werden können.

Nationales Koordinationsorgan / MZ-Netz-Ausbau

Der Aufbau einer nationalen Koordination soll im laufenden Jahr erfolgen, so dass sich die Pilotprojekte daran ausrichten können. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten dieses Führungs- und Lenkungsorgans sind noch genau zu definieren.

6 Verwendete Unterlagen

- Lit. 1. BAV-Position Langsamverkehr, Bern, 5.11.2001, internes Papier
- Lit. 2. Bestehende und geplante Velostationen im Jahr 2000 in der Schweiz, Entwurf 22.11.1999, IG Velo Schweiz
- Lit. 3. Handbuch Mobilitätsmanagement, Konsortien MOMENTUM und MOSAIC, Materialienband, M16, NFP41. 1.1999
- Lit. 4. MobilCenter, Konzeptbericht, VöV, SBB, Veloland, Entwurf 10.1.2003
- Lit. 5. Mobilitätsmanagement als verkehrspolitische Strategie, R. de Tommasi et. al., Bericht A1, NFP41, 2000
- Lit. 6. Mobilitätszentralen als wichtige organisatorische Verankerung von Mobilitätsmanagement – ein Überblick, G. Müller, JLS 10.7.2002
- Lit. 7. MobilStation, Anforderungen, Standards, Organisation, Bericht Phase 1, Ressort Treibstoffe, Energie2000, 20.4.2000
- Lit. 8. MZ Baden, Konzept Phase 2; Synergo/Metron, Mai 2002
- Lit. 9. MZ Pongau, factsheet zum Schlussbericht, Trafico, FGM, Metron et.al; BMWV, BMUJF, EU et.al, 7.1999
- Lit. 10. Qualitätsgeprüft: Standards für Mobilitätszentralen, ILS, 2001
- Lit. 11. Vision MobilCenter, Schlussdokumentation der Studienreise vom 2./3. Mai 2002, Büro für Mobilität, Mai 2002
- Lit. 12. Leitbild Langsamverkehr, Entwurf 6.12.2002 , UVEK