

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 39: Löcher unter dem Flughafen

Artikel: Mobilitätszentrale: eine Idee aus Deutschland erreicht die Schweiz
Autor: Heer, Claudia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108823>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mobilitätszentrale

Eine Idee aus Deutschland erreicht die Schweiz

Wo sind Baustellen, die zu Verkehrsbehinderungen führen können? Wie bin ich mit Kindern mobil? Auf solche Fragen gibt eine Mobilitätszentrale Auskunft. Sie stellt Informationen zur Verfügung, berechnet die billigste Verbindung und verkauft Billette und Reservierungen. Was in Deutschland schon fester Bestandteil des Dienstleistungsangebots vieler Städte ist, gibt es in der Schweiz nur in Projektform oder im Kleinformat.

Ob zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto – die Mobilitätszentrale hilft Ihnen, mobil zu sein. Sie gibt Information über Anschlussverbindungen, berechnet Tarife, vermittelt Fahrgemeinschaften oder vermietet Kindersitze und Veloanhänger. Seit etwa 1990 entstehen in zahlreichen, auch kleineren Städten Deutschlands derartige Mobilitätszentralen. Eine Mobilitätszentrale will ein optimales Mobilitätsverhalten ermöglichen – ökologisch wie ökonomisch. Um dies zu erreichen, müssen den Ver-

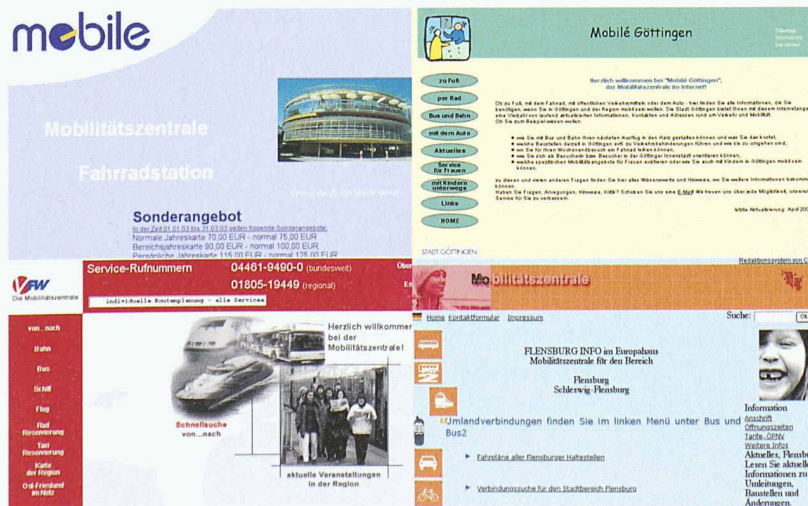
kehrsteilnehmenden Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufgezeigt sowie auch eine Übersicht der Angebote und ein einfacher Zugang ermöglicht werden.¹ Dazu stellt die Mobilitätszentrale Informationen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln bereit, so dass diese miteinander verglichen und kombiniert werden können – eine individuelle Wegeplanung für jeden und jede.

Mobilität ist eine Frage der Organisation

Die Vielzahl der Mobilitätsanlässe und die räumliche Verteilung der Zielorte haben zu einer Zunahme der Weglängen und zu einer vermehrten Bildung von Wegketten geführt. Mobilität ist deshalb immer stärker eine Frage der Organisation. Dabei spielen Informationen zu den Möglichkeiten einer bequemen, Zeit und Kosten sparenden Raumüberwindung eine zunehmend grössere Rolle. Dies gilt insbesondere dann, wenn nicht oder nicht ausschliesslich das Auto benutzt werden soll. Denn nicht nur die Mobilitätsbedürfnisse, sondern auch die Verkehrsangebote werden immer vielfältiger: vom Kombi-Ticket zur Fahrradstation, vom Regionalzug zum Intercity, vom Taxi zur Fahrgemeinschaft und zu Car Sharing usw.

Verkehrsmittelübergreifend

Die Mobilitätszentrale ist eine öffentlich zugängliche Anlaufstelle für Fragen betreffend persönlicher Mobilitätsabwicklung. Die Tätigkeiten einer Mobilitätszentrale beruhen auf Information, Beratung, Bewusstseinsbildung und Mobilitätsförderung, Angebotskoordination, Verkauf und Reservierung sowie neuen Mobilitätsdienst-



1

Ausschnitte aus Internetauftritten diverser Mobilitätszentralen in Deutschland. Die Benutzerfreundlichkeit hat Priorität, die Seiten sind daher sehr übersichtlich und klar gegliedert

Zum Interesse der möglichen Träger an einer Mobilitätszentrale in der Region Basel

Zu den möglichen Trägern einer Mobilitätszentrale in der Region Basel zählen die Partnerbetriebe des Tarifverbands Nordwestschweiz (TNW) sowie die Verkehrsabteilungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Besteller des regionalen öffentlichen Personenverkehrs. Gespräche mit Verantwortlichen dieser Institutionen haben gezeigt, dass drei der fünf grössten TNW-Partnerbetriebe dabei sind, die Möglichkeiten einer Mobilitätszentrale in der Region Basel zu prüfen bzw. dies bereits getan haben. Die Regio-S-Bahn Nordwestschweiz (SBB), die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) sowie Postauto Nordwestschweiz erkennen bei den Kunden und Kundinnen des öffentlichen Verkehrs durchaus Bedarf nach mehr oder besserer Auskunft und Informationen. Sie sehen in einer Mobilitätszentrale eine Möglichkeit zur Kundenbindung/-gewinnung bzw. glauben, eine zentrale Anlaufstelle für Mobilitätsfragen könnte den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern. Obwohl die Mobilitätszentrale für diese Betriebe in erster Linie eine Informations- und Auskunftsstelle für den öffentlichen Verkehr darstellt, wird auch die Abdeckung aller Mobilitätsformen (öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr) und ganzer Wegketten (kombinierte Mobilität) sowie die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern, wie beispielsweise dem Tourismus, als wichtig erachtet. Auch in der Mobilitätsberatung (für Gemeinden, Firmen usw.) sehen sie Potenzial zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bzw. der nachhaltigen Mobilität allgemein. Demgegenüber halten die Baselland Transport AG (BLT) und die Autobus AG Liestal (AAGL) andere Ansätze, insbesondere das eigentliche Angebot des öffentlichen Verkehrs (Liniennetze, Fahrpläne, Tarife usw.) für deutlich wirksamer zur Kundenbindung/-gewinnung als eine Mobilitätszentrale. Weder beim Kanton Basel-Landschaft noch beim Kanton Basel-Stadt finden zurzeit Bestrebungen zur Errichtung einer Mobilitätszentrale statt.

Literatur

- 1 R. De Tommasi und M. Arend. Mobilitätsmanagement im Personenverkehr, Teilsynthese des Moduls A. Synthesen des NFP 41 «Verkehr und Umwelt», Teilsynthese S1. Bern. 2000.
- 2 Konsortien Momentum und Mosaic: Handbuch Mobilitätsmanagement. Deutsche Version des Handbuchs aus den EU-Projekten Momentum und Mosaic. Materialien des NFP 41 «Verkehr und Umwelt», Materialienband M16. Bern. 2000.
- 3 Report Momentum: Blueprint for Mobility Centres. Revised Second Deliverable. Rijswijk, The Netherlands. 1998. *
- 4 Mosaic: Mobility Strategy Applications in the Community. Deliverable 2, Mobility Management Concepts. 1998.
- 5 U. Kinder und K. Schäfer-Breede: Aufbau eines Mobilitätsservice in Regie von Verkehrsunternehmen – Neue Kunden und neue Märkte für den ÖPNV. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS (Hrsg.). Mobilitätsservice in Regie von Verkehrsunternehmen. ILS-Schriftenreihe, Bd. 107: S. 25-47. 1998.
- 6 www.transbasel.com

* auf der CD-Rom «Mobility Management – The European Approach», Bezug: Institut für Stadtbaugesellschaft, University of Technology Aachen, Mies-van-der-Rohe-Strasse 1, D-52074 Aachen.

leistungen.² Entsprechend gross ist die Bandbreite an Services, welche in einer Mobilitätszentrale angeboten werden können (Tabelle). Meist bilden Informationen (zum öffentlichen Verkehr) und das Consulting den Schwerpunkt. Was aber für alle Zentralen gilt: Sie sollten ein verkehrsmittelübergreifendes Serviceangebot (multi- und intermodal) sowie einen einfachen individuellen Zugang für die breite Öffentlichkeit (persönlich, per Telefon, Fax, E-Mail oder Online) aufweisen.³ Die Mobilitätszentrale soll aber nicht nur die Informationsdefizite der Reisenden reduzieren, sondern auch das Verständnis für Transportaktivitäten erhöhen sowie Einstellung und Verhalten bezüglich Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Eine zentral gelegene, gut sichtbare Mobilitätszentrale kann zu einem erhöhten Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilitätsabwicklung beitragen. Durch die Konzentration aller bestehenden Transport- und Mobilitätsdienstleistungen an einem Ort werden Synergien gefördert. Eine Mobilitätszentrale erleichtert die Kommunikation und den Austausch zwischen den beteiligten Partnerorganisationen und ermöglicht dadurch die Entwicklung neuer, integrierter Mobilitätsdienstleistungen. Für den Aufbau einer Mobilitätszentrale gibt es kein allgemein gültiges Schema. Vielmehr handelt es sich um lokal gestaltete Produkte, welche von den jeweiligen Rahmenbedingungen und Akteuren abhängig sind.

Public-Private-Partnerships in Deutschland

Die in Deutschland existierenden Mobilitätszentralen (Ende der 1990er-Jahre waren es bereits etwa 30 Stück) weisen teilweise sehr unterschiedliche Trägerschaftsstrukturen und Betriebsmodelle auf. Häufig handelt es sich um Public-Private-Partnerships, da in Mobilitätszentralen öffentliche und private Interessen zusammentreffen. Während die öffentliche Hand an einer Einschränkung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs interessiert ist, kann eine verbesserte Auskunftserteilung, Koordination und Organisation für die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen aus wirtschaftlichen Gründen von Vorteil sein. Neben der Erschliessung neuer Märkte und Einnahmequellen bzw. der Kundenbindung und -gewinnung kann eine Mobilitätszentrale auch zu einer Steigerung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs allgemein beitragen.⁵ Durch die bereits vorhandene Infrastruktur, die Verfügbarkeit der nötigen Daten und das Fachwissen (Marketing, Public Relations) sind Verkehrsbetriebe besonders qualifiziert zum Betrieb von Mobilitätszentralen.⁴

Pilotprojekte in der Schweiz

In der Schweiz sind Mobilitätszentralen noch deutlich weniger verbreitet als in Deutschland. Ein erster Ansatz fand im Rahmen des EU-Forschungsprojekts Momentum in Zug (1997 bis 1999) statt. Dort entschlossen sich das Amt für öffentlichen Verkehr und die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB), das Informations- und Verkaufszentrum der Zugerland Verkehrsbetriebe, die «Ticketeria», zu einer Mobilitätszentrale auszubauen. Die letzte Etappe in dieser Entwicklung wird die für

Ende dieses Jahres geplante räumliche Zusammenlegung des SBB-Kundendienstes, der «Ticketeria» sowie des Verkehrsbüros von Zug Tourismus darstellen.

Als erste eigentliche Mobilitätszentrale wurde letztes Jahr das CIM.02 (Centre d'Information sur la Mobilité) durch die Stadt Biel und die Verkehrsbetriebe Biel in Betrieb genommen. Neben Information, Beratung und weiteren Dienstleistungen sollten alternative, ökologische und platz sparende Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge, Velotaxis, E-Bikes etc.) dazu beitragen, den Verkehrszusammenbruch auf Biels Strassen während der Expo.02 zu vermeiden, gleichzeitig aber auch eine Möglichkeit bieten, neue Mobilitätsformen auszuprobieren und dadurch das Mobilitätsbewusstsein zu erweitern.

Weitere Mobilitätszentralen sind derzeit in verschiedenen Schweizer Städten in Planung oder bereits im Aufbau. In Baden entsteht beispielsweise eine (vorläufig) rein virtuelle Mobilitätszentrale, und in Zürich ist als Teil der städtischen Mobilitätsstrategie eine «Mobilitätsberatung» vorgesehen. Diese soll Dienstleistungen in den Servicebereichen Information und Auskunft (z. B. Internetplattform), Consulting (für grosse Verkehrserzeuger wie Betriebe, Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen) und Bewusstseinsbildung umfassen.

Auf Bundesebene sind Mobilitätszentralen im Programm von Energie Schweiz enthalten. Dabei ist neben der Weiterentwicklung des Projekts der «MobilCenter» als optimierte Schnittstellen der kombinierten Mobilität (insbesondere an den Bahnhöfen) im Rahmen von Schweiz Mobil auch eine Förderung von Mobilitätszentralen als Pilotprojekte vorgesehen.

Bedarfsabklärung am Beispiel der Region Basel

Obwohl in der Region Basel bereits ein umfangreiches Dienstleistungsangebot zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung vorhanden ist, lassen sich Bereiche identifizieren, wo eine Mobilitätszentrale eine Verbesserung der momentanen Situation mit sich bringen würde. So sind die existierenden Mobilitätsservices nicht in einer zentralen Anlaufstelle zusammengefasst. Die Auskünfte müssen in der Regel an verschiedenen Stellen eingeholt werden. Im Besonderen gilt dies für verkehrsmittelübergreifende Wünsche.

Das Internet spielt auch in Mobilitätsfragen eine bedeutende Rolle als Auskunfts-, Reservations- und Verkaufsstelle. Im Grunde sind dort alle Informationen erhältlich. Obwohl die Vernetzung der Unternehmen und Verkehrsmittel bei Dienstleistungen im Internet bereits weiter fortgeschritten ist als bei den realen Anlaufstellen (erwähnenswert in der Region Basel ist beispielsweise der multimodale Verkehrsinformationsdienst von Trans Basel⁶), ist es für die Benutzer nach wie vor schwierig zu wissen, welcher Service wo angefragt oder bezogen werden kann. Entsprechend würde eine Mobilitätszentrale mit virtuellem Auftritt auch den Zugang zu den im Internet vorhandenen Services erleichtern.

	Information, Beratung, Verkauf und Reservierung, Organisation und Koordination
Öffentlicher Verkehr	Zug, Bus, Tram, Schiff, Fähre, Flugzeug Verbindungen (Nah-, Fernverkehr, Nachtangebote) Fahrpläne (von Tür zu Tür, Haltestellen- und persönliche Fahrpläne) Tarifauskunft, Fahrkartenverkauf Reservierungen, Zuschläge Fahrgastinformationen (Echtzeit): Fahrplanänderungen, Einsatzwagen etc. Gepäck und andere Transporte Informationen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen Extrafahrten, Veranstaltungstickets Entgegennahme von Beschwerden und Anregungen Bedarfsorientierte Angebote (Rufbus, Sammeltaxi) Taxis
Auto	Parkmöglichkeiten und -gebühren, Parkleitsystem (Echtzeit) Park & Ride Car Sharing Mitfahrzentrale, Car Pooling Verkehrshinweise (Echtzeit): Baustellen, Umleitungen, Stau etc. Routenplanung Eco-Drive-Fahrkurse Autovermietung
Velo	Velowege, -routen, -tours Bike & Ride, Velomitnahme Velomiete «Radgeber», Interessengemeinschaften Velokurier
Zu Fuss	Stadtpläne, Wanderkarten Stadtrundgänge, Wanderungen, Ausflugsplanung Tourist-Informationen Vereine, Interessengemeinschaften
Weiteres	Mobilitätsberatung für Verkehrserzeuger, persönliche Wegorganisation Beratung und Kampagnen für spezielle Zielgruppen (Familien, Senioren, Jugendliche, Neuzuzüger etc.) Mobilitätskostenberechnung, Vergleichsanalysen Entwicklung «neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen» (Mobil-Pakete) Hauslieferdienste Verkehrsliteratur

2

Dienstleistungen von Mobilitätszentralen: Beim Aufbau von Mobilitätszentralen wird meist mit einem Service-Basisangebot begonnen, welches dann sukzessive erweitert wird⁴

Claudia Heer, Umweltingenieurin NDS/FH, clauheer@hotmail.com
Der Artikel und die darin erwähnten Abklärungen basieren auf der Abschlussarbeit der Autorin für das Nachdiplomstudium Umwelt an der Fachhochschule beider Basel, 2003.