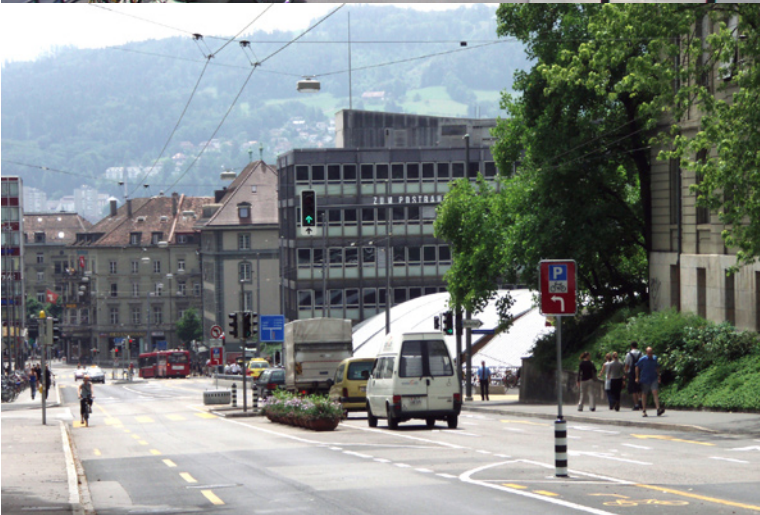


## Mobilitätsmanagement

### Konzept





Bern bietet heute eine hohe Lebens- und Wohnqualität und ist der wirtschaftliche Motor des Kantons. Rund 130'000 Einwohner und 95'000 Pendlerinnen sind täglich auf Berns Strassen und Schienen unterwegs zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen oder ins Konzert. Damit alle gut und sicher vorwärts kommen, setzen sich die Stadtbehörden seit vielen Jahren für ein effizientes Verkehrssystem ein. Mit einem dichten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln und Fuss- und Velowegen wird vor allem der stadt- und umweltverträgliche Verkehr gefördert.



Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen, Velowegen und Schienen kosten viel Geld und stossen im dicht bebauten urbanen Raum an Grenzen. In Anlehnung an den Ausspruch „Mobilität beginnt im Kopf“ will der Gemeinderat der Stadt Bern zu einer möglichst effizienten Nutzung der vorhandenen Verkehrsmittel anregen und nicht nur in bauliche und technische Infrastrukturen investieren. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Die neu geschaffene Mobilitätsberatungsstelle der Stadt will Firmen, Schulen, Vereinen oder Verwaltungen umweltfreundliche und günstige Mobilitätslösungen aufzeigen und über praxiserprobte Modelle für kluge Vorwärtsstrategien informieren. Sie arbeitet dabei eng mit den öffentlichen Transportunternehmungen, mit der Verkehrsplanung und mit anderen Gemeinden und Städten zusammen.

Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort – nach diesem Motto will der Gemeinderat die Bedürfnisse der Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Wohnstadt in ein Gleichgewicht bringen. Die Stadt Bern schlägt mit dem Mobilitätsmanagement neue Wege für ein attraktives Stadtleben ein – weit über die Stadtgrenzen hinaus.

Bern, im Juli 2006

### **Regula Rytz**

Gemeinderätin, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

<b>01</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>05</b>
1.1	Leitidee des städtischen Wirkens: Nachhaltige Stadtentwicklung	05
1.2	Legislaturrichtlinien 2005-2008	06
1.3	Energiestadt Bern	06
1.4	Nachhaltige Entwicklung: Klima-Bündnis	07
1.5	Verkehrspolitische Grundlagen	07
<b>02</b>	<b>Mobilitätsmanagement: Allgemeine Grundlagen</b>	<b>08</b>
2.1	Definition „Mobilitätsmanagement“ (MM)	08
2.2	Nationale und europäische Grundlagen	08
2.3	Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements	09
2.4	Hauptmerkmale des Mobilitätsmanagements	09
2.5	Mobilitätsdienstleistungen (MD)	10
2.5.1	Stärken und Schwächen von Mobilitätsdienstleistungen	13
2.6	Zielgruppen	13
2.7	Evaluation	13
<b>03</b>	<b>Mobilitätsmanagement: Ein neuer Ansatz</b>	<b>14</b>
3.1	Ziel für Bern: Eine stadtverträgliche Mobilität	14
3.2	Handlungsschwerpunkte	14
3.2.1	Handlungsschwerpunkt „MD 1: Information und Auskunft“	15
3.2.2	Handlungsschwerpunkt „MD 2: Beratung“	15
3.2.3	Handlungsschwerpunkt „MD 3: Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung“	16
3.3	Strategische Grundsätze	18
3.4	Räumliche Abgrenzung	20
3.5	Zeitliche Abgrenzung: Langfristigkeit und Kontinuität	20
3.6	Organisationsform und Partner	20
3.7	Interne Abgrenzung und Koordination	20
3.8	Kontinuierliche Überprüfung und Evaluation	21
3.9	Finanzierung und Budget	21
<b>04</b>	<b>Literatur</b>	<b>22</b>

Die Stadt Bern bietet eine hohe Lebens- und Wohnqualität und verfügt über eine gute Infrastruktur. Als Bundes- und Kantonshauptstadt kommt ihr eine spezielle Bedeutung zu, und sie zeichnet sich durch eine besondere Vielfalt aus. Bern ist Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport-, Bildungs- und Tourismus-Stadt und muss als moderne Stadt einer Vielzahl von Interessen und Anforderungen gerecht werden.

Stadt und Agglomeration Bern verfügen über ein gutes Verkehrssystem mit einem dichten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln (öV), Fuss- und Velowegen. Allerdings stossen die Strassen und der öffentliche Verkehr an einzelnen Orten an ihre Kapazitätsgrenzen. Das heutige Verkehrsaufkommen bleibt zudem nicht ohne nachteilige Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt und schränkt damit in einzelnen Bereichen die städtische Lebens- und Wohnqualität ein. Durch intensive Anstrengungen (Öffentlichkeitsarbeit, Tarif- und Fahrplanverbund, Parkplatzbewirtschaftung, etc.) ist es der Stadt Bern aber gelungen, einen günstigen Modal-Split zu erreichen.

Zusammen mit der Region Bern ist die Stadt Bern bestrebt, die nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren und ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen. Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung setzt auf „Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten“ und strebt damit für Wirtschaft und Gesellschaft eine gute Erschliessung bei kleiner Belastung an. Trotz der im Agglomerationsprogramm prognostizierten Verkehrszunahme geht es darum, die Erreichbarkeit mit einem leistungsfähigen, umweltgerechten und kostengünstigen Verkehrssystem sicherzustellen.

Bei der Bewältigung der künftigen verkehrspolitischen Entwicklungen kommt der Stadt Bern als Kernstadt der Agglomeration eine bedeutende Rolle zu, welche sie gemeinsam mit dem Kanton Bern, der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland und dem Verein Region Bern mit der Agglomerationsstrategie auf nachhaltige Art und Weise wahrnehmen will.

### **1.1 Leitidee des städtischen Wirkens: Nachhaltige Stadtentwicklung**

Oberste Leitlinie des Gemeinderates ist die nachhaltige Weiterentwicklung der Stadt Bern und die Stärkung ihres Potentials als Bundes- und Kantonshauptstadt. Einerseits will der Gemeinderat Bern langfristig als lebenswerten Wohnort und als gefragten Arbeitsort weiter aufwerten. Andererseits will er die Bundesstadt lokal, national und international noch besser als lebendige und vielfältige Kultur- und Sportstadt positionieren.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat die nachhaltige Stadtentwicklung zur Leitidee des städtischen Wirkens gemacht (Gemeindeordnung der Stadt Bern). Dies bedeutet, dass wirtschaftliche, ökologische und soziale Anliegen gleichberechtigt berücksichtigt werden. In diesem Sinne werden im Rahmen der Lokalen Agenda 21 Projekte aus den Lebensbereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gefördert, um Bern noch attraktiver und lebenswerter zu gestalten.

## 1.2 Legislaturrichtlinien 2005-2008

Die vom Gemeinderat festgelegten Ziele für die Legislatur 2005-2008 stehen unter den zwei Mottos „Lebensqualität in Bern“ und „Impulse für Bern“. Die Legislaturziele, die unter dem Motto „Lebensqualität in Bern“ zusammengefasst sind, gelten primär den in Bern wohnenden Menschen und zielen darauf ab, das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger zu fördern sowie einzelne Quartiere als Wohn- und Lebensraum zu stärken. Der Schwerpunkt „Lebensqualität in Bern“ umfasst auch die Zielformulierungen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität und stadtverträglicher Verkehrsformen. Der Gemeinderat anerkennt, dass die Stadt Bern wie auch andere grosse Städte zusätzliche Anstrengungen zur Verbesserungen der Luftqualität unternehmen muss. Trotz der Stagnation (allerdings auf hohem Niveau) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem städtischen Netz, sind weitere Massnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs zu ergreifen. Im Vordergrund stehen dabei die Förderung des öffentlichen Verkehrs, Erleichterung und Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs. Umweltfreundliche Mobilität und stadtverträgliche Verkehrsarten sollen gezielt gefördert werden, um die negativen Auswirkungen des heute hohen Verkehrsaufkommens wie Lärm- und Luftbelastungen, Sicherheitsrisiko und Flächenbeanspruchung kontinuierlich zu minimieren.

Die Stadt Bern trägt diesen Bestrebungen bereits in verschiedenen Bereichen Rechnung. Durch die 2001 geschaffene Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr (FFV) verfolgt sie die konsequente Umsetzung des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) und damit die Förderung des Langsamverkehrs (LV). Um der Vielseitigkeit und Komplexität von Verkehrs- und Mobilitätsfragen zusätzlich Rechnung zu tragen, wurde per 2006 in der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS), Abteilung Verkehrsplanung, die neue Stelle „Mobilitätsberatung“ geschaffen, welche die bestehenden verkehrsrelevanten Tätigkeitsbereiche der Stadt Bern ergänzt. Dieser neue Bereich ist mit der Implementierung des Mobilitätsmanagements sowie der Entwicklung und Umsetzung sogenannter Mobilitätsdienstleistungen beauftragt (vgl. 2). Die Einführung der „Mobilitätsberatung“ zählt zu den Indikatoren der Legislaturrichtziele „Umweltfreundliche Mobilität und stadtverträgliche Verkehrsarten werden gefördert“.

## 1.3 Energiestadt Bern

Die Stadt Bern ist seit 1998 Trägerin des Labels „Energiestadt“. Diese Auszeichnung verpflichtet zu kontinuierlichem Handeln im Energiebereich. Mit dem Label „Energiestadt“ wird ein Leistungsausweis für eine konsequente und ergebnisorientierte Energiepolitik erbracht. Das Markenzeichen „Energiestadt“ steht aber auch für einen umfassenden Prozess, der die Gemeinde stufenweise zu einer nachhaltigen kommunalen Energiepolitik führt.

Die Mobilität zählt zu den sechs energiepolitisch wichtigen Bereichen und erhält im Rahmen der Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ verstärkte Bedeutung (vgl. 3.2.2). Für Energiestädte bietet sich dadurch eine viel versprechende Erweiterung des kommunalen Engagements. Die erweiterten Anstrengungen im Bereich Verkehr seitens der Stadt können zusätzlich die vom Gemeinderat im Mai 2006 verabschiedete Energiestrategie 2006-2015 unterstützen.

#### **1.4 Nachhaltige Entwicklung: Klima-Bündnis**

Die Stadt Bern ist Mitglied im europäischen Klima-Bündnis, welches ein Bindeglied zwischen der lokalen Ebene und den internationalen Politikprozessen darstellt. Bern engagiert sich damit für aktiven Klimaschutz und setzt sich ein für eine Verringerung der klimaschädigenden Emissionen. Gemeinsam mit anderen Gemeinden Europas setzt sie sich für eine zukunftsgerichtete kommunale Energie- und Verkehrspolitik ein.

#### **1.5 Verkehrspolitische Grundlagen**

Von übergeordneter Bedeutung für das vorliegende Konzept sind die folgenden verkehrspolitischen Grundlagen auf nationaler, kantonaler, regionaler und städtischer Ebene:

1. Sachplan Verkehr, Teil Programm (UVEK, 2006)
2. Kantonaler Richtplan (2002)
3. Agglomerationsprogramm, Verkehr und Siedlung Region Bern (2005)
4. Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern, Verkehrskonzept (1995)
5. Quartierpläne, Teilverkehrspläne motorisierter Individualverkehr (MIV), Richtplan Fuss- und Wanderwege (FWW), Richtplan Velo

Bei diesen Grundlagen stehen verkehrs- und raumplanerische Instrumente und Handlungsansätze im Vordergrund. Die einzelnen Massnahmenpakete zielen hauptsächlich auf infrastrukturelle Anpassungen und Verbesserung ab. Gleichzeitig wird aber eine gesellschaftspolitische Tendenz spürbar, welche sich verstärkt an einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden sowie an einem Interessenausgleich aller Beteiligten und Betroffenen orientiert. Es wird festgehalten, dass ergänzend auch die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagement (wie z.B. verbesserte Information) genutzt werden sollen, um künftig den umfangreichen Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft gerecht zu werden und um die effiziente Nutzung des (bestehenden) Verkehrssystems zu fördern.



## 2.1 Definition „Mobilitätsmanagement“ (MM)

Es können unterschiedliche Strategien verfolgt werden, um die gegenwärtigen Verkehrsprobleme zu verringern. Ein viel versprechender Ansatz ist das „Mobilitätsmanagement“ (MM). Unter dieser Bezeichnung werden seit Anfang der 90er Jahre in Europa verkehrsmittelübergreifende Handlungskonzepte und Massnahmen mit Dienstleistungscharakter gegenüber den Verkehrsteilnehmenden verstanden, die zum Ziel haben, deren Mobilitätsverhalten zu beeinflussen bzw. nachhaltiger zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse und münden in zielgruppen- und zweckspezifischen Dienstleistungen (vgl. 2.5 und 2.6), welche auf die Verkehrsmittelwahl vor Antritt der Fahrt einwirken sollen.

Gemäss „common concept“ der Konsortien MOMENTUM und MOSAIC (vgl. 2.2) wurde „Mobilitätsmanagement“ auf europäischer Ebene wie folgt definiert:

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.

## 2.2 Nationale und europäische Grundlagen

1997 wurden im Programm-Portrait für das Nationale Forschungsprogramm „Verkehr und Umwelt - Wechselwirkungen Schweiz - Europa“ (NFP 41) folgende Ziele der nationalen Mobilitätspolitik formuliert:

- Schutz der Gesundheit des Menschen und seiner natürlichen Lebensgrundlagen
- Erhaltung der sozialen Errungenschaften der Mobilität
- Sparsamer Umgang mit öffentlichen Mitteln
- Abstimmung auf die europäische Verkehrspolitik

Das NFP 41 stellt einen grundlegenden Forschungsbeitrag dar, welcher das Thema nachhaltige Verkehrsentwicklung forschungsmässig vertiefte, Lösungsvorschläge aufzeigte und wesentliche Bausteine für eine Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts lieferte. Im Modul A „Mobilität: sozio-institutionelle Aspekte“ wurde auch das Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie berücksichtigt. Dabei wurden einerseits die Möglichkeiten und Grenzen des Mobilitätsmanagements untersucht, gleichzeitig wurde damit auch der schweizerische Beitrag zum EU-Projekt MOMENTUM geleistet (MOMENTUM = Mobility Management for the Urban Environment / 1996-1999). Dessen Ziel war es, einen Überblick über bestehende Ansätze und Massnahmen des Mobilitätsmanagements in Europa zu geben, Leitlinien als Hilfsmittel für die Implementierung des Mobilitätsmanagements zu entwickeln und in Demonstrationsprojekten verschiedene Massnahmen und Ansätze zu testen.

Auf europäischer Ebene haben sich hauptsächlich die Forschungsprojekte MOSAIC (Mobility Strategy Application in the Community / 1996-1998) und MOMENTUM mit der Weiterentwicklung des Themas „Mobilitätsmanagement“ beschäftigt. Beide Projekte waren ausschlaggebend für die Definition und inhaltliche Abgrenzung des Begriffs „Mobilitätsmanagements“ (vgl. 2.1). Als Ergebnis der Zusammenarbeit von MOSAIC- und MOMENTUM-Konsortium wurde ein sog. „common concept“ zum Mobilitätsmanagement erarbeitet und ein entsprechendes Handbuch erstellt.



### 2.3 Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements

Das generelle Ziel von Mobilitätsmanagement (MM) ist, den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Zielgruppen in umweltfreundlicher, sozial verträglicher und effizienter Form gerecht zu werden. Die konkreten Zielsetzungen dabei sind:

- Die Beeinflussung von Einstellung und Verhalten in Richtung vermehrter Nutzung umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsmittel.
- Die Verbesserung des Zugangs zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln für alle Menschen und Organisationen.
- Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Förderung einer effizienteren Nutzung der (bestehenden) Verkehrssysteme.
- Eine Reduktion des Verkehrs durch die Verringerung der Anzahl Fahrten, der Distanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Verbesserung der Koordination zwischen den Verkehrsträgern und die Vereinfachung der Verknüpfung der bestehenden Verkehrsnetze.
- Die Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems.

(Quelle: Handbuch Mobilitätsmanagement / MOMENTUM & MOSAIC)

### 2.4 Hauptmerkmale des Mobilitätsmanagements

Der Schwerpunkt von MM liegt bei organisatorischen Massnahmen und der Bereitstellungen von Dienstleistungen. Entsprechende Merkmale, die diesen Ansatz kennzeichnen, sind:

- MM konzentriert sich auf die Mobilitätsbedürfnisse von bestimmten Zielgruppen und auf Wegzwecke (vgl. 2.6). Es geht nicht nur um die Bewältigung des Verkehrs, sondern auch um die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.
- Es geht darum, Mobilitätsdienstleistungen anzubieten (vgl. 2.5), die auf Information, Organisation und Koordination basieren. Die Benutzung dieser Dienstleistungen ist für die Verkehrsteilnehmenden freiwillig.
- Multimodalität, d.h. die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wegzwecke, ist ein wichtiger Wesenszug von MM. Dazu gehört auch die Intermodalität, d.h. die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel zur Schliessung einer Fahrtenkette bzw. zur Erreichung eines Zielortes.
- Multi- und Intermodalität sind wichtige Elemente des MM.
- Da das Mobilitätsverhalten nicht nur rational ist, sondern auch subjektive und emotionale Komponenten enthält, berücksichtigt MM auch diese Aspekte.
- Kooperation bzw. die Bildung von Allianzen zwischen verschiedenen Partnern (z.B. Transportunternehmen, Anbieter von Mobilitätsprodukten, Organisationen, Interessengemeinschaften, Verkehrsverursachern) ist ein entscheidendes Element, da auf diese Weise ein Massnahmenmix gestaltet werden kann.

(Quelle: Handbuch Mobilitätsmanagement / MOMENTUM & MOSAIC)

## 2.5 Mobilitätsdienstleistungen (MD)

Mobilitätsmanagement umfasst eine Palette sogenannter Mobilitätsservices bzw. -dienstleistungen (MD). Damit wird versucht, den besonderen Erwartungen und unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden. Ein rein rationaler Ansatz ist nicht ausreichend, um jemanden von der Wahl einer alternativen Verkehrsart zu überzeugen. Im Allgemeinen tragen die entsprechenden Dienstleistungen zu einer Änderung des Bewusstseins bei und sensibilisieren die Kunden für umwelt- und sozialverträgliche Mobilität.

Durch die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen sollen...

- ... Informationen über den öffentlichen Verkehr sowie über Fuss- und Veloverkehr einfach zugänglich, leicht verständlich und zweckorientiert sein.
- ... multi- und intermodale Verkehrsverhalten gefördert werden und die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel einfach und bequemer werden.
- ... Alternativen zum motorisierten Individualverkehr attraktiver und greifbarer gemacht werden.
- ... neue Kooperationen und Partnerschaften das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erhalten und weiter ausbauen sowie neue Dienstleistungen schaffen.

Es werden sechs Typen von Mobilitätsdienstleistungen (MD) unterschieden (teilweise wurden andere Begriffe gewählt, die leicht von den im „Handbuch Mobilitätsmanagement“ verwendeten Originalbezeichnungen abweichen). Sie werden gemäss dem „Handbuch Mobilitätsmanagement“ wie folgt beschrieben:

### MD 1: Information und Auskunft

(Originalbezeichnung: Information und Beratung)

Dieser Bereich umfasst die Kernelemente des MM. Informationen zu allen stadtverträglichen Verkehrsmitteln ist eine entscheidende und unerlässliche Voraussetzung für die bewusste Wahl eines Verkehrsmittels vor Fahrtantritt. Vor allem der „Pre-Trip-Information“ kommt hinsichtlich des Umsteigeeffekts eine grosse Bedeutung zu. Verbesserte Kundeninformation nützt vor allem bei nicht routinemässig durchgeführten Fahrten (z.B. Freizeitverkehr). Wer nicht weiss, dass bestimmte Dienste existieren oder wie sie zu nutzen sind, wird ohne die passenden Informationen keinen Zugang zu diesen Angeboten finden. Ein wichtiger Aspekt ist die Verständlichkeit und Benutzerfreundlichkeit der entsprechenden Dienste und Angebote.

Beispiele: Informationen und Auskünfte zu (Tür-zu-Tür-)Fahrplänen, Tarifen, Fuss- und Radrouten, Fahrradstationen, Bike bzw. Park & Ride, Car-Sharing-Standorten, Fahrgemeinschaften, etc.

### MD 2: Beratung

(Originalbezeichnung: Consulting)

Dieser Aspekt des MM umfasst eine detaillierte Beratung über Verkehrsdienste sowie umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsarten. Diese Dienstleistung beinhaltet die Analyse der jeweiligen Ausgangssituation, die Prüfung potentieller Alternativen, die Erarbeitung von Lösungen und Ausarbeitung von Empfehlungen bzw. Massnahmen. Die Beratung zielt primär auf grössere Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Schulen, Spitäler, Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Bildungsinstitutionen, etc. ab. Die Einbindung von Verkehrserzeugern ist eine wichtige Voraussetzung für MM bei der Gestaltung einer nachhaltigen

Mobilität und basiert auf einer offenen, partizipativen Zusammenarbeit. Bei der Beratung von Verkehrserzeugern sollen auch die ökonomischen Aspekte von Mobilität aufgezeigt werden. Betriebswirtschaftliche Überlegungen können überzeugende Argumente und zusätzliche Motivation für die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.

Beispiele: Job-Abo, Erstellung eines betrieblichen Mobilitätsplans, etc.

### **MD 3: Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung**

(Originalbezeichnung: Public Awareness und Bildung)

Durch Bewusstseinsbildung werden die verschiedenen Aspekte von Mobilität aufgezeigt (Kosten, Sicherheit, Gesundheit, Ressourcenverbrauch, globale Auswirkungen, etc.). Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sollen dadurch zu einer Auseinandersetzung mit dem eigenen Mobilitätsverhalten angeregt werden. Bewusstseinsarbeit umfasst verschiedene Aktivitäten, welche die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf die nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs, auf die Existenz umwelt- und sozialverträglicher Verkehrsarten und deren Potential zur Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse lenken. In Form von Aktionen und Kampagnen wird Verkehrsteilnehmenden zudem ermöglicht, Änderungen ihres Verhaltens auf freiwilliger Basis zu erproben und diesbezüglich Erfahrungen zu sammeln.

Zur Bewusstseinsbildung zählt auch, dass reale Kosten aufgezeigt werden, die durch die verschiedenen Verkehrsformen sowohl für Individuum als auch Gesellschaft entstehen (volkswirtschaftliche Komponente von Mobilität). Verkehrsteilnehmende sollen vermehrt auch ein Bewusstsein für die sogenannten „externen Verkehrskosten“ entwickeln. Darunter sind Kosten zu verstehen, welche Verkehrsteilnehmende verursachen aber nicht selber tragen und meist im Umwelt- und Gesundheitsbereich anfallen.

Der Mobilitätsbildung kommt eine erweiterte Rolle gegenüber der traditionellen Verkehrs- und Sicherheitserziehung zu. Das Konzept der Mobilitätsbildung soll Verkehrs-, Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitsbildung beinhalten und einen umfassenden Einblick in die komplexe Thematik Mobilität geben. Mobilitätsbildung hat demgegenüber zum Ziel, Kenntnisse und Fertigkeiten im Umgang mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu vermitteln. Kinder und Jugendliche werden zu einer selbständigen und reflektierten Verkehrsmittelwahl befähigt. Diesem Bereich gilt es künftig vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken. Das Mobilitätsverhalten wird früh geprägt, ist aber bei Kindern und Jugendlichen noch nicht so gefestigt wie bei Erwachsenen, so dass eine altersgerechte und aktive Auseinandersetzung mit dem Thema „Mobilität“ möglichst früh angestrebt werden sollte. Die Kinder und Jugendlichen von heute werden als Erwachsene von morgen die künftige (städtische) Mobilität prägen und beeinflussen.

Beispiele: Aktionstage, Unterrichtsmaterial, Projekt- und Aktionswochen für Schulen und Vereine, Spiele, etc.

### **MD 4: Organisation und Angebotskoordination**

(Originalbezeichnung: Organisation und Koordination)

MM hilft bei der Koordination bestehender Verkehrsarten sowie anderer Verkehrsdienste, damit die Systeme des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gegenüber dem Auto konkurrenzfähig sind. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Ausgestaltung von Schnittstellen von Verkehrssystemen (z.B. Bahnhöfe).

Die Stärkung und die Koordination stadtverträglicher Verkehrsmittel sind für bestimmte Zielgruppen notwendig, damit sie ihr umweltverträgliches Mobilitätsverhalten weiterhin pflegen können (z.B. Personen, die kein Auto besitzen).

Wenn neue Arten von sozial- und umweltverträglichen Verkehrsdiensten entwickelt werden, dann müssen sie organisiert und innerhalb der bestehenden Dienste koordiniert werden, bevor sie in die Praxis umgesetzt werden. So wird eine ausgewogene Nutzung der Verkehrsarten möglich. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird einfacher und komfortabler.

Beispiele: Velohauslieferdienst, Organisation von CarSharing, Fahrgemeinschaftsbörsen, Koordination der Mobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte Menschen, etc.

#### **MD 5: Verkauf und Reservierung**

(Originalbezeichnung: Verkauf und Reservierung)

Ist die Kundschaft bereit, umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsarten zu nutzen, ist es wichtig, potentielle Barrieren abzubauen, um die grösstmögliche Nutzung dieser Dienste zu garantieren. Ein einfacher Zugang muss unbedingt gewährleistet werden.

Mobilitätsdienstleistungen umfassen daher auch den Verkauf und die Reservierung verkehrsbezogener Produkte: Tickets und Reservierungen für den öffentlichen Verkehr „aus einer Hand“, den Erwerb einer CarSharing-Mitgliedschaft, Fahrgemeinschaftsdienste, Vermietung von Fahrrädern und Radzubehör und als weitere Option sogar Eintrittskarten für Veranstaltungen oder Versicherungsdienste (z.B. Haftpflicht- oder Diebstahlversicherung für Radfahrende). MM versucht, die verschiedenen Dienste an einem zentralen Ort zu koordinieren, so dass (potentielle) Nutzende von umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsarten nicht nur Information und Beratung, sondern auch Fahrkarten und Reservierungen erhalten. Ein günstiger Ort für derartige Dienste ist eine Mobilitätszentrale.

Beispiele: Verkauf von Tickets und Reservierungen für den öffentlichen Verkehr (lokal, regional, national), Reservierung von Fahrrad- und Autovermietung, etc.

#### **MD 6: Mobilitätsprodukte und Service-Angebote**

(Originalbezeichnung: Produkte und Service)

Um Verkehrsteilnehmende zu einer Veränderung ihres Verhaltens zu veranlassen, ist es nötig, nicht nur den Verkauf von Tickets zu forcieren, Routeninformationen zu bieten oder die herkömmlichen bereits bestehenden Dienste aufrechtzuerhalten. In vielen Fällen besteht Bedarf, die vorhandenen Angebote und Dienstleistungen mit neuen innovativen Produkten zu ergänzen. MM unterstützt Entwicklung, Auswahl und Organisation dieser verkehrsbezogenen Produkte und Dienstleistungen.

Darüber hinaus umfasst dieser Bereich die Entwicklung von Anreizen, um die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel zu fördern. Diese Dienste bringen dem Transport-Unternehmen neue Kundschaft oder stärken die Loyalität der momentanen Nutzerinnen und Nutzer.

Beispiele: Kombi-, Sonder-, Saison-, Veranstaltungsticket, Wettbewerbe, etc.

### 2.5.1 Stärken und Schwächen von Mobilitätsdienstleistungen

Mobilitätsmanagement verfügt weitgehend über eine gute Akzeptanz in der Gesellschaft und die entsprechenden Dienstleistungen zeichnen sich aus durch eine positive Wirkungsweise. Ein grosser Teil der Bevölkerung honoriert die verschiedenen Ansätze und Massnahmen der einzelnen Handlungsfelder. Personen, die bereits eine hohe Affinität zum Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr haben, nehmen sie positiv auf und fühlen sich in ihrem Mobilitätsverhalten bestärkt. Dies ist ein wichtiger Aspekt, da Mobilitätsmanagement nicht einzig darauf abzielt, Verhaltensänderungen in Richtung nachhaltiger Mobilität zu bewirken, sondern auch bestehendes umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten zu konsolidieren, zu honorieren und damit aufrechtzuerhalten.

Die Schweiz zeichnet sich aus durch einen hohen Ausbaustandard bei den Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs, so dass MM-Massnahmen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und als entsprechend wirtschaftlich zu bezeichnen sind.

Im Vergleich zu Infrastruktur-Massnahmen sind die direkten Einflüsse des Mobilitätsmanagements im Bereich der Umwelt als geringer einzustufen aber als wichtige Komplementärstrategie anzusehen, um den Nutzen der Infrastrukturen zu verbessern.

### 2.6 Zielgruppen

Mobilitätsmanagement richtet sich generell an Einzelpersonen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen. Aus Effizienzgründen fokussieren sich Massnahmen innerhalb einer Mobilitätsdienstleistung meist auf ausgewählte Zielgruppen. Bestimmte Personengruppen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen lassen sich nach unterschiedlichen Ansätzen zu Zielgruppen zusammenfassen, welche sich nach folgenden Kriterien richten:

- Nach Wegzweck: z.B. Berufs-, Schul-, Einkaufs-, Freizeitverkehr.
- Nach Verkehrsart: z.B. zu Fuss, Fahrrad, Auto, öffentlicher Verkehr, Taxi.
- Nach Umfeld oder Standort, an denen Mobilität stattfindet: z.B. eine bestimmte Strasse, ein Quartier, eine Region, Einfluss- und Einzugsbereich eines Unternehmens, einer Ausbildungsstätte, eines Einkaufs- oder Freizeit-zentrums.
- Nach bestimmten Ereignissen oder Veränderungen im Leben eines Menschen (Lebenszeit-Ansatz): MM konzentriert sich auf verschiedene Ereignisse bzw. Phasen im Leben eines Menschen, um Veränderungen des Mobilitätsverhaltens zu bewirken. Diese Lebensabschnitte umfassen: Geboren werden, ein Kind sein, zur Schule gehen, erwachsen werden, seinen Lebensunterhalt verdienen, Familie gründen, in Pension gehen.

### 2.7 Evaluation

Bei der Einführung von Mobilitätsmanagement ist die Evaluation der einzelnen Aktivitäten ein wichtiges Element. Diesem Umstand ist von Anfang an Rechnung zu tragen und die unterschiedlichen Handlungen in sämtlichen Bereichen laufend zu beurteilen, kritisch zu hinterfragen und passende Schlussfolgerungen zu ziehen. Auf diese Weise können allfällige Fehler erkannt und rechtzeitig Korrekturen vorgenommen werden.

Für die unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen und deren Produkte können verschiedene Aspekte evaluiert werden: z.B. Umsetzung, eingesetzte

Kommunikationsmittel, Qualität der Dienstleistungen bzw. Produkte, Kompetenzen der involvierten Personen, Wirkung, Nutzen der Dienstleistungen bzw. Produkte, Effizienz (Kosten-Nutzen-Verhältnis). Für jeden zu berücksichtigenden Aspekt müssen passende Kriterien festgelegt und den sinnvollen Zeitpunkt für eine aussagekräftige Evaluation innerhalb eines Projektes bzw. eines Prozesses gewählt werden. Die Beurteilung kann sowohl quantitativer als auch qualitativer Art sein.

### **3.1 Ziel für Bern: Eine stadtverträgliche Mobilität**

Für Bern stellt sich im Bereich Verkehr/Mobilität eine grosse Herausforderung für die Zukunft. Es gilt dem Wunsch nach mehr Mobilität nachzukommen, ohne dass dadurch mehr Verkehrsprobleme entstehen und die urbane Lebensqualität von Bern beeinträchtigt wird.

Mobilität ist eine wesentliche Grundlage des modernen Lebens. Sowohl jede Einzelne/jeder Einzelne als auch die Gesellschaft als Ganzes misst ihr einen grossen Stellenwert bei. In einer wohlhabenden Gesellschaft mit vielseitigen Lebens- und Arbeitsformen, grossen Bewegungsfreiheiten, Siedlungs-, Produktions- und Konsumstrukturen werden hohe Anforderungen an die Mobilität gestellt und entsprechend wird viel mehr Verkehr verursacht als in der Vergangenheit. Stadtverträglicher Verkehr trägt dazu bei, die aktuellen Mobilitätsanforderungen zu erfüllen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die momentane und künftige Lebensqualität zu reduzieren.

### **3.2 Handlungsschwerpunkte**

Grundsätzlich sollen alle sechs Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen (MD) berücksichtigt werden. Allerdings werden klare Prioritäten gesetzt, da nicht alle MD gleichermaßen durch die Mobilitätsberatung der Stadt Bern abgedeckt werden können. Schwerpunkte werden bei folgenden drei Dienstleistungsbereichen gesetzt:

- MD 1: Information und Auskunft
- MD 2: Beratung
- MD 3: Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung

Bei den anderen Mobilitätsdienstleistungen (MD 4: Organisation und Angebotskoordination, MD 5: Verkauf und Reservierung, MD 6: Mobilitätsprodukte und Service-Angebote) ist der Handlungsspielraum und/oder die direkte Einflussnahme durch die Mobilitätsberatung der Stadt Bern eingeschränkt bzw. teilweise wenig sinnvoll. Sie werden bereits weitgehend von den verschiedenen Transportunternehmen und Anbietern von Mobilitätsprodukten abgedeckt, welche sowohl über die erforderlichen, optimalen Rahmenbedingungen als auch über fundiertes Expertenwissen verfügen. Dennoch kann die Stadt in diesen Bereichen die Rolle als Initiatorin und/oder Koordinatorin übernehmen und bei den entsprechenden Hauptakteuren Anregungen oder Vorschläge einbringen. Die Mobilitätsberatung ist im Rahmen ihrer Möglichkeiten bestrebt, bei den MD 4-6 eine aktive Rolle als Initiatorin und Vermittlerin einzunehmen und dadurch auch diese Bereiche zu fördern und entsprechende Prozesse zu unterstützen.

Mit dem Fokus auf die genannten drei Bereiche hat die Stadt Bern die Möglichkeit, sich an eine Vielzahl von Zielgruppen zu richten (Wohnbevölkerung, Kinder und Jugendliche, Familien, Seniorinnen und Senioren, Mitarbeitende, Touristinnen

und Touristen, Unternehmen, Schulen, Vereine etc.) und damit die Thematik Mobilität auf verschiedenen Ebenen mit spezifischen Ansätzen einzubringen.

### **3.2.1 Handlungsschwerpunkt „MD 1: Information und Auskunft“**

In Bern steht eine hohe Vielfalt an unterschiedlichen Verkehrsmittelangeboten zur Auswahl. Bei dieser umfangreichen Palette und etlichen neuen oder veränderten Angeboten gilt es für die Verkehrsteilnehmenden den Überblick zu behalten. Entscheidend ist, wo und wie Informationen zu den spezifischen Verkehrsmittelangeboten bezogen werden können sowie ob und wie deren Existenz kommuniziert wird. Die Informations- und Auskunftstätigkeit ist in Bern sehr gut ausgebaut und wird laufend erweitert. Vielfach beschränkt sie sich aber auf die einzelnen Anbietenden und deren Produkte bzw. Dienstleistungen. Entsprechende Defizite bestehen u.a. im Bereich des Hauptbahnhofs, wo auf kleinem Raum mehrere Transportunternehmen einzelne Informations- und Auskunftsaktivitäten betreiben. Hier – wie auch auf das ganze Stadtgebiet bezogen – besteht Handlungsbedarf, Informationen zu möglichst allen Angeboten gebündelt anzubieten und einfach zugänglich zu machen.

Die Bündelung von Informationen („aus einer Hand“) unterstützt und erleichtert die spezifische Verkehrsmittelwahl. Zu deren Förderung sollen situationsgerecht alle modernen Kommunikationsmittel eingesetzt werden und gemeinsam mit den einzelnen Anbietenden kontinuierliche Optimierungen angestrebt werden.

### **3.2.2 Handlungsschwerpunkt „MD 2: Beratung“**

Die Dienstleistungen im Bereich „Beratung“ zielen primär auf das betriebliche Mobilitätsmanagement ab und beziehen grössere Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Schulen, Spitäler, Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Bildungsinstitutionen, etc. als Partner ein. Die verschiedenen Transportunternehmen und Anbietenden von Mobilitätsangeboten bieten heute schon firmenspezifische Beratung und individuelle Lösungen an. Ansonsten bestehen für Unternehmen wenige konkrete Hilfestellungen, wenn sie das Thema Mobilität in ihrem Betrieb umfassend angehen wollen. Bislang konnte auch die Stadt Bern wenig bzw. nur eingeschränkt Unterstützung bieten.

Neben einigen Organisationen (EnergieSchweiz für Gemeinden, NewRide, etc.) haben in den letzten Jahren einzelne Kantone (Aargau, Genf, Waadt) und Gemeinden (z.B. Zürich, Winterthur, Baden) das Potential, welches mit Mobilitätsmanagement in Unternehmen verbunden ist, erkannt und haben entsprechende Informationsplattformen, Toolbox-Sammlungen etc. entwickelt, um Unternehmen konkrete Unterstützung beim betrieblichen MM zu bieten. National wie auch europaweit wird diesem neuen Ansatz in jüngster Zeit viel Beachtung geschenkt, und verschiedene Untersuchungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für betriebliches MM wurden vorgenommen.

Als Standortgemeinde von vielen Unternehmen unterschiedlicher Branchen ist die Stadt Bern stets bestrebt optimale Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen. Ein gutes und effizientes Verkehrssystem ist von zentraler Bedeutung für die Attraktivität eines Wirtschaftsstandorts. Es ist aber auch zentrale Voraussetzung dafür, dass private Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Angriff nehmen und umsetzen können. Diese Rahmenbedingungen sind in der Stadt Bern gegeben.

Gleichzeitig anerkennt die Stadt Bern ihre Verantwortung, die sie nicht nur als



Verwaltung sondern auch als Arbeitgeberin hat. Als solche ist sie selber Verkehrserzeugerin und setzt sich im Sinne des verantwortungsbewussten Handelns und der Glaubwürdigkeit auch innerhalb der Stadtverwaltung mit Verkehrs- und Mobilitätsfragen auseinander. Die Stadt Bern hat insbesondere im Bereich des Pendlerverkehrs ihrer Angestellten Massnahmen ergriffen.

Für die Stadt Bern bietet die Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ eine gute Ausgangslage und eine passende Einstiegsmöglichkeit in diesen neuen Dienstleistungsbereich. Auf Initiative von Unternehmen, Kantonen und Organisationen hat EnergieSchweiz in den Jahren 2003 und 2004 eine Pilotphase zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen durchgeführt. Die getesteten Konzepte und Ansätze sowie die berechneten Einsparungen und künftigen Potentiale wurden positiv beurteilt, und das Bundesamt für Energie hat beschlossen, dieses Thema weiter zu verfolgen. EnergieSchweiz für Gemeinden hat im Herbst 2005 die Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ (Juni 2005 - Juni 2008) lanciert und strebt bis 2008 in enger Zusammenarbeit mit 30 Partnern (Gemeinden, Regionen und Organisationen) die Einführung und Umsetzung von MM in insgesamt 100 grösseren Unternehmen an. Mobilitätsmanagement wird in diesem Rahmen als mobilitätsspezifischer Teil des übergeordneten Managementsystems verstanden, ganz im Sinne und in Anlehnung an bestehende, normierte Qualitäts- (ISO9000) und Umweltmanagementsysteme (ISO14001).

Projektpartner der Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ verpflichten sich (z.B. integriert im Energiestadtprogramm) für ein langfristiges Engagement in der Verkehrspolitik und führen MM in mehreren Unternehmen gleichzeitig ein. Vertragspartner von EnergieSchweiz für Gemeinden erhalten Projektbeiträge an den Aufbau der Trägerschaft (inkl. der Umsetzung von MM im ersten Unternehmen) im Rahmen von Fr. 10'000.-, verpflichten sich aber gleichzeitig dazu, mindestens den gleichen Betrag wie der Förderbeitrag Eigenleistungen zu erbringen. Die Programmdauer beträgt wenigstens 18 Monate oder mehr.

Durch eine Teilnahme an der Kampagne könnte die Stadt Bern von den vorhandenen Instrumenten und Hilfsmitteln zur Projektumsetzung und Kommunikation, von Fachberatung, regelmässigem Erfahrungsaustausch und Informationstransfer profitieren. Gleichzeitig ermöglicht die Kampagnen-Teilnahme der Stadt ein erweitertes Engagement als Energiestadt (vgl. 1.3). Die Mobilitätsberatung der Stadt Bern strebt die Teilnahme an der Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ an.

### **3.2.3 Handlungsschwerpunkt „MD 3: Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung“**

Die Handlungsstrategie bei Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung ist auf einen langfristigen Wandel des Bewusstseins bzw. des Verhaltens ausgerichtet. Bei der Bewusstseinsbildung steht die Durchführung von Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie Kampagnen und Aktionen zu bestimmten Verkehrsmitteln oder Mobilitätsthemen im Vordergrund.

Der Verkehrsunterricht zählt im Kanton Bern zu den sogenannten „zusätzlichen Aufgaben des obligatorischen Unterrichts“ der Volksschule. Im Zentrum des schulischen Verkehrsunterrichts stehen die Sicherheit und die Förderung eines verkehrsgerechten Verhaltens. Im Lehrplan des Fachbereichs Natur - Mensch - Mitwelt (NMM) sind zudem Fragen zum Verkehr und zur Mobilität sowie Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umwelt in unterschiedlichen Themenfeldern

enthalten. In diesem Rahmen kann der umfassende Ansatz der Mobilitätsbildung eingebracht werden, bedarf aber noch der Unterstützung im Bereitstellen von Informationen, altersgerechten und pädagogischen Hilfsmitteln sowie konkreten Umsetzungs- und Partizipationsvorschlägen für Schulen, Lehrpersonen und Schulklassen.

Verschiedene Transportunternehmen bieten Unterrichtsmaterial und andere Dienstleistungen für Schulklassen an. Die Existenz dieser Angebote gilt es verstärkt zu kommunizieren, handlungsorientierte Ansätze und konkrete Anregungen zur Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität im schulischen Umfeld zu formulieren.

Bezüglich der Mobilitätsbildung ist die UNO-Dekade „Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung“ (BNE / 2005-2014) von übergeordneter Bedeutung. Auf nationaler Ebene wurde 2003 die „Plattform EDK-Bund Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung“ gegründet (EDK = Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektion). Mit der Plattform werden folgende Ziele verfolgt: Information und Koordination unter den öffentlich-rechtlichen Partnern, politische Steuerung der BNE, optimaler Einsatz der verfügbaren Fördermittel des Bundes, Förderung der Integration der BNE in die Lehrer- und Lehrerinnenbildung, Unterstützung von konkreten Projekten und von Aktivitäten im Rahmen der UNO-Dekade BNE 2005-2014. Mobilität zählt zu den Themen einer BNE, welche auch die Diskussion persönlicher Werthaltungen und individueller Handlungsmöglichkeiten abdecken sollte.

Mobilitätsbildung sollte nicht nur auf Schulen beschränkt bleiben. Zusätzlich sollen andere Institutionen und Organisationen, denen Kinder und Jugendliche angeschlossen sind, einbezogen werden (z.B. Pfadi, Sportvereine).

### 3.3 Strategische Grundsätze

Für den Aufbau des neuen Bereichs sowie für die Umsetzung der einzelnen Projekte und Kampagnen gelten folgende Grundsätze:

#### 1. Nachhaltig handeln

Die Stadt Bern strebt eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik an. Die Vorgehensweise und die konkreten Projekte orientieren sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit. Die Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt werden ausgewogen berücksichtigt.

#### 2. Schrittweise vorgehen

Mobilitätsmanagement ist ein sehr umfassender Ansatz mit einer grossen Massnahmen-Palette der unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen. Angesichts dieser Fülle kann nur ein schrittweiser Aufbau des Mobilitätsmanagement erfolgen, der sich nach finanziellen und inhaltlichen Rahmenbedingungen richtet oder sich an aktuellen Projekten und Kampagnen auf unterschiedlicher Ebene (europäisch, national, regional, lokal) orientiert.

#### 3. Schwerpunkte setzen

Mobilitätsmanagement ist ein neuer Ansatz, der sich noch etablieren muss und bei den einzelnen Zielgruppen Informationen dazu benötigt. Die Stadt Bern setzt eigene Schwerpunkte für das schrittweise Vorgehen, berücksichtigt dabei aber die aktuellen Entwicklungen und Stossrichtungen von Bund, Kanton, Region oder von Transportunternehmungen und Organisationen.

#### 4. Kooperationen auf- und ausbauen

Schaffung, Einführung und Erhaltung von Mobilitätsdienstleistungen erfordern Kooperation mit verschiedensten Partnern. Die Bildung tragfähiger Kooperationen zwischen unterschiedlichen Partnern (auch Verkehrserzeugern) ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Mobilitätsmanagements.

#### 5. Vorbild sein

Die Mobilitätsberatung der Stadt Bern strebt an, im Mobilitätsmanagement über den städtischen Wirkungsbereich hinaus eine aktive Rolle zu übernehmen (z.B. Städtevernetzung), Akzente mit Vorbildcharakter zu setzen und einen umfangreichen Kompetenzen-Pool zu schaffen.

## **6. Mobilitätskultur verändern**

Mobilitätskultur umfasst das Verhalten und die Auseinandersetzung der Menschen mit Mobilität und Verkehr und beeinflusst das Verhalten der Menschen im Umgang mit Verkehrsbedürfnissen und -systemen. Langfristig gilt es eine Mobilitätskultur zu prägen, welche in Richtung der Vision von einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität führt und den entsprechenden Wertewandel herbeiführt.

## **7. Handlungen überprüfen**

Mit dem Angebot verschiedener Mobilitätsdienstleistungen verfolgt die Stadt Bern einen neuen Ansatz. Getroffene Entscheidungen, eingeschlagene Richtungen, laufende Prozesse müssen regelmässig kritisch hinterfragt werden und falls nötig die erforderlichen Korrekturen vorgenommen werden bzw. die entsprechenden Schlüsse daraus gezogen werden. Projekte werden im Hinblick auf ihre Zielerreichung überprüft und ausgewertet.

### 3.4 Räumliche Abgrenzung

Durch die Komplexität der heutigen Mobilität und die Vielzahl an Verkehrsteilnehmenden können sich Massnahmen des Mobilitätsmanagements der Stadt Bern nicht ausschliesslich auf das Stadtgebiet beschränken, sondern müssen ebenfalls den regionalen Aspekten Rechnung tragen. Die Stadt Bern hat gegen 128'000 EinwohnerInnen und über 140'000 Arbeitsplätze. Dieses Verhältnis verdeutlicht, dass ein Grossteil des Pendlerverkehrs in der Stadt Bern vom Umland ausgeht und dass diesem Umstand bei der Abgrenzung von MM-Massnahmen Rechnung getragen werden muss. Einzugsbereich der Mobilitätsberatung ist demnach der Lebens- und Wirtschaftsraum Bern, der Hauptfokus für das Wirkungsgebiet liegt primär auf dem Stadtgebiet. Die Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, Region und Kanton Bern soll sich nicht auf verkehrslenkende Massnahmen beschränken, sondern auch diejenigen des Mobilitätsmanagements einbeziehen. Denn Mobilität macht nicht an Gemeindegrenzen halt

### 3.5 Zeitliche Abgrenzung: Langfristigkeit und Kontinuität

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz, dessen Entwicklung auf die 90er Jahre zurückgeht. Obwohl der Begriff in Fachkreisen inhaltlich Form angenommen hat und etabliert ist, ist er in der Öffentlichkeit noch weitgehend unbekannt. Sowohl die Einführung dieses neuen verkehrspolitischen Ansatzes, als auch Aufbau und Umsetzung der einzelnen Mobilitätsdienstleistungen bedürfen einer langfristigen Planung und Perspektive.

Im zeitlichen Kontext ist zusätzlich dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Mobilitätsmanagement auf die Beeinflussung der Einstellung und des persönlichen Mobilitätsverhaltens abzielt. Hierbei gilt es die im Bereich des menschlichen Verhaltens anerkannten Theorien und Ansätze als Grundlage sowie die Verhaltensmodelle „Stufen der Verhaltensänderung“ zu berücksichtigen. Änderungen der Einstellung und des Verhaltens benötigen Zeit. MM-Massnahmen können nur durch Kontinuität, Wiederholung, Verstärkung und einer entsprechend langfristigen Perspektive erfolgreich und wirksam sein. Bei der Bewertung der Wirksamkeit ist ebenfalls der stufenweise Prozess der Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu berücksichtigen, was je nach Bewertungsebene einen entsprechend langfristigen Ansatz erfordert.

### 3.6 Organisationsform und Partner

Die Organisationsform wird projektbezogen bestimmt bzw. laufend den entsprechenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen angepasst. Im Einzelfall (z.B. bei Kampagnen) oder je nach Handlungsschwerpunkt kann die Bildung einer Arbeits- oder Steuerungsgruppe sinnvoll sein.

MM erfordert die Kooperation mit einer Vielzahl von Partnern, um die verschiedenen Dienstleistungen anbieten zu können. Neben den verwaltungsinternen Partnern werden Kooperationen mit anderen Verwaltungen, Privaten, Transportanbietern, Interessenvereinigungen und Organisationen angestrebt. Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und Privaten (Public-Private-Partnership) bergen ein grosses Potential.

### 3.7 Interne Abgrenzung und Koordination

Innerhalb der Stadtverwaltung Bern befassen sich unterschiedliche Fachbereiche mit den einzelnen Aspekten von Mobilität und Verkehr. Innerhalb der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) ist dies die Verkehrsplanung (u.a. mit Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Fachstelle Verkehrssicherheit, Mobilitätsberatung), die Fachstelle für öffentlichen Verkehr und das Tiefbauamt. In der Direktion für

Sicherheit, Umwelt und Energie (SUE) befassen sich unterschiedliche Bereiche mit mobilitätsrelevanten Themen. Bei der Polizei der Beratungsdienst Verkehrssicherheit und im Amt für Umwelt und Lebensmittelkontrolle (AfUL): Lokale Agenda 21, Energiefachstelle, Umweltmanagementsystem, Bereich Luftemissionen und Lärm. In der Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) beschäftigt sich der Gesundheitsdienst, in der Präsidioldirektion (PRD) das Stadtplanungsamt mit Aspekten der Mobilität. Über die Direktion für Finanzen, Personal und Informatik (FPI) wird die Abwicklung der Libero-Job-Abos geregelt.

Bei der Vielzahl an involvierten Stellen wird deutlich, dass eine direktionsübergreifende Koordination bezüglich der Aktivitäten im Bereich Mobilität erforderlich ist, um die Aufgabenbereiche klar abzugrenzen bzw. die Tätigkeiten gegenseitig abzustimmen. Eine konsequente Koordination soll helfen, die finanziellen Mittel effizient einzusetzen, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und eine optimale Projektverankerung und -wirkung zu erzielen. Vor allem Tätigkeiten der Öffentlichkeitsarbeit (Aktionen, Kampagnen, etc.) sind direktionsübergreifend zu kommunizieren und zu koordinieren. Hierfür könnte die Bildung einer verwaltungsinternen Steuerungsgruppe sinnvoll sein.

### **3.8 Kontinuierliche Überprüfung und Evaluation**

Eine laufende und periodische Überprüfung und Anpassung der Aktivitäten ist eine zentrale Voraussetzung im Aufbau des Mobilitätsmanagements der Stadt Bern. Evaluation der einzelnen Massnahmen ist ein wichtiges Instrument für den Vergleich von Fortschritt und Zielsetzungen, für die Verbesserung von Mobilitätsmanagement-Strategien, für den Vergleich von erwarteten und tatsächlichen Auswirkungen, für das Aufzeigen von Ergebnissen im Laufe der Zeit und besonders für die Berichterstattung über die Auswirkungen des Mobilitätsmanagements. Die Effektivität von Mobilitätsmanagement kann dabei auf verschiedenen Bewertungsebenen nachgewiesen werden. Die Evaluation soll nicht nur auf die Wirkungsweise eingehen sondern auch die Kostenkontrolle und Projektabwicklung beinhalten.

Um der zentralen Bedeutung von Evaluation Rechnung zu tragen, wird ein separates Evaluationskonzept erarbeitet.

### **3.9 Finanzierung und Budget**

Die Kosten für die in den Jahren 2006 und 2007 vorgesehenen Massnahmenpakete werden innerhalb der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) aufgefangen. In der Folge (ab 2008) werden die für die Mobilitätsberatung erforderlichen Mittel über die laufende Rechnung sichergestellt.

Zusätzlich sollen nach Möglichkeit weitere Finanzierungsformen (Bund, Kanton) wie Fremd- und Spezialfinanzierung oder Sponsoring berücksichtigt werden. Das neu geschaffene „Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK“ unterstützt z.B. neue Mobilitätsprojekte und stellt für deren Förderung insgesamt rund 1 Million Franken zur Verfügung. Das Dienstleistungszentrum leistet einen Anteil von maximal 40% an die Projektkosten.

Die Teilnahme an der Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ (vgl. 3.2.2) wird durch Förderbeiträge unterstützt. Als Beitrag für den Aufbau der Trägerschaft, inklusive erstes Unternehmen, sieht die Kampagne einen Betrag von Fr. 10'000.- vor, sofern der Projektträger einen mindestens gleichwertigen Beitrag leistet.

- Konsortien MOMENTUM / MOSAIC (2000): Handbuch Mobilitätsmanagement. Deutsche Version des Handbuchs aus den EU-Projekten MOMENTUM und MOSAIC. Materialien des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Materialienband M16.
- Oetterli J., Perret F.-L. & Walter F. (2001): Bausteine für eine nachhaltige Mobilität. Gesamtsynthese des NFP41 „Verkehr und Umwelt“ aus der Sicht der Verkehrspolitik, der Wissenschaft und der Umsetzung. Synthesen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Synthese S8.
- De Tommasi R. & Arend M. (2000): Mobilitätsmanagement im Personenverkehr. Teilsynthese des Moduls A „Mobilität – sozio-institutionelle Aspekte“. Synthesen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Teilsynthese S1.
- De Tommasi R., Flamm M., Wagner C., Kipouros A. & Güller P. (2000): Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie. Konzepte – Stand in Europa – Pilotversuche und Perspektiven in der Schweiz. Schweizer Bericht zum europäischen Forschungsprojekt MOMENTUM – Mobility Management for the Urban Environment. Berichte des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht A1.



**Stadt Bern**

Verkehrsplanung  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10  
F 031 321 70 30  
E [verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch)  
[www.bern.ch](http://www.bern.ch)

Schutzgebühr 25 Fr.

