

Ausgewogenes Beförderungsangebot für verkehrsstarke Standorte

OPTIMUM²: Europäische Arbeitsweise Mobilitätsmanagement in der Praxis erprobt

Täglich wiederkehrende lokale Staus sowie Parkplatzmangel durch den massenhaften Besucher- und Arbeitnehmerstrom von Krankenhäusern und Gewerbegebieten sind bekannte Probleme. Mobilitätsmanagement, oder die Suche nach einer ausgewogenen Kombination alternativer Beförderungsmöglichkeiten, kann die Sache wieder in Schwung bringen. Aus den Erfahrungen mit einer einheitlichen Arbeitsweise in zehn niederländischen und englischen Projekten soll jetzt ein europäisches digitales „Rezeptbuch“ Mobilitätsmanagement hervorgehen. Auch für deutsche Projekte könnten diese Erfahrungen ganz sinnvoll sein.

Viele Unternehmen, Gewerbegebiete, Krankenhäuser und andere viel besuchte Standorte sind schlecht erreichbar. Mobilitätsmanagement ist speziell auf solche Engpässe in städtischen Regionen ausgerichtet. Die Lösung ist oftmals die Verminderung der Einzelnutzung des Autos, indem man die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Zweirädern sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften stimuliert. Mobilitätsmanagement richtet sich auf das Verkehrsverhalten von Arbeitnehmern, Kunden und Besuchern im Berufsverkehr, auf Dienstfahrten und in ihrer Freizeit. Um dem zunehmenden Verkehrsbetrieb in Europa, und namentlich in den Niederlanden und Großbritannien, die Stirn zu bieten, wird der Einsatz von Mobilitätsmanagement immer wichtiger. Das OPTIMUM²-Projekt gibt die zusätzliche Stimulans.

OPTIMUM²-Arbeitsweise

OPTIMUM² bedeutet 'Optimal Planning Through Implementation of Mobility Management'. In diesem europäischen Projekt lösen neun englische und niederländische Partner nach der gleichen Arbeitsweise Probleme im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit viel besuchter Standorte in zehn örtlichen Projekten (Abbildung 1 und Tabelle).

Diese Arbeitsweise besteht aus fünf Pfeilern, die die Ausgangsposition bestimmen:

1. Der Reisende als Ausgangspunkt. Was sind die Wünsche und Bedürfnisse des Reisenden?
2. Die Entwicklung von Marketingaktivitäten. Wie sieht das Angebot an Einrichtungen aufgrund dieser Wünsche aus und wie können wir Beförderungsangebot und -nachfrage steuern?
3. Kommunikation und integrierte Reiseinformationen. Wie informieren wir den Reisenden über das Angebot und die Nutzung?
4. Mobilitätsmanagement als fester Bestandteil der Planung. Wie können wir die Benutzung des Autos bei der Entwicklung neuer Flächennutzungs- und Bebauungspläne von Anfang an einschränken?
5. Zwangsmaßnahmen als Möglichkeit. Wie können Behörden Unternehmen zwingen, die Benutzung des Autos planmäßig einzuschränken?

Erprobt bei Gewerbegebieten und Krankenhäusern

Es gibt viele verschiedene viel besuchte Standorte. Die Merkmale dieser Standorte sind sehr unterschiedlich, und somit auch die Weise, worauf man eine bessere Erreichbarkeit erzielen kann. So erfordert ein starker Verkehrsbetrieb bei einem Freizeitpark andere Maßnahmen als die Verkehrsprobleme bei einem Gewerbegebiet, wo die Mehrheit der Arbeitnehmer feste Arbeitszeiten hat.

In diesem Projekt hat man sich für die Erprobung der OPTIMUM²-Arbeitsweise bei zwei Standorttypen entschieden:

1. Gewerbegebiete, die von Arbeitnehmern in den Stoßzeiten hauptsächlich mit dem Auto besucht werden.

2. Krankenhäuser, die zu unterschiedlichen Tageszeiten von vielen Gelegenheitsbesuchern besucht werden.

Beispiele aus der Praxis

Hier werden diese Pfeiler erläutert und mit Beispielen aus der Praxis der zehn örtlichen Projekte illustriert. Diese Projekte sind in vollem Gang. Pläne werden ausgedacht und Maßnahmen vorbereitet und durchgeführt. Die Auswahl an Beispielen ist deshalb eine Momentaufnahme. In einer späteren Phase des Projektes kann sich also herausstellen, dass andere Maßnahmen oder Auswirkungen noch wirkungsvoller sind.

Zu 1: Der Reisende als Ausgangspunkt

Unter der OPTIMUM²-Flagge denken sich die Partner gemeinsam mit Reisenden und Unternehmen Maßnahmen aus, um die Erreichbarkeit zu verbessern. Diese Maßnahmen werden auch von ihnen gemeinsam durchgeführt. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, um herauszufinden, was Reisende wollen. Oft geschieht dies durch Erhebungen.

In den Niederlanden wurden für die Gewerbegebiete *Amsterdam-Zuidoost* die Postleitzahlen von 30.000 Arbeitnehmern erfasst. Die Hälfte davon hat per E-Mail eine Erhebung erhalten.

Auch im *Goudse Poort*, das Gewerbegebiet der niederländische Stadt Gouda, fand unter Arbeitnehmern eine Erhebung statt. Darüber hinaus wurde ein Benutzerforum gegründet, das nach Lösungen für eine bessere Erreichbarkeit des Gebietes sucht.

Bei den Krankenhäusern von *Gelre ziekenhuizen*, auch in den Niederlanden, fand eine ausführliche Studie unter Patienten, Besuchern und Lieferanten statt. Anschließend wurden über Benutzergruppen Maßnahmen entwickelt und durchgeführt.

Im Geschäftsgebiet von *Southwark* in Großbritannien wurden örtliche Benutzergruppen installiert, die beispielsweise aus Unternehmen bestehen. Die Kommunen ziehen diese Benutzergruppen hinzu, sobald in der Region Raumordnungspläne oder Investitionen anstehen.

Zu 2: Die Entwicklung von Marketingaktivitäten

Tatsächliche Beeinflussung von Angebot und Nachfrage steigert den Erfolg des Mobilitätsmanagements. Marketing spielt dabei eine entscheidende Rolle. Oft, jedoch fälschlich, werden Marketing und Kommunikation auf die gleiche Linie gestellt. Marketing beinhaltet aber mehr, nämlich auch Kundenservice, Preis und das Beförderungsangebot (und dessen Qualität) gehören dazu.

Bei den zehn Projekten fallen nicht nur die Marketingaktivitäten auf, sondern auch die Vielfalt.

In Großbritannien hat das Krankenhaus *Royal Devon & Exeter* zum Beispiel ein eigenes P+R-Gelände mit Shuttlebussen für Arbeitnehmer, Patienten und Besucher. Arbeitnehmer, die kein Jahresabonnement für öffentliche Verkehrsmittel besitzen, erhalten mit ihrem Mitarbeiterausweis 33 Prozent Ermäßigung auf Fahrkarten.

Bei die Gewerbegebiete *Amsterdam-Zuidoost* wurde das Fahren in Kleinbussen für Fahrgemeinschaften attraktiver gemacht, da diese ausnahmsweise – wie auch Linienbusse – die Standspur und die Busspur benutzen dürfen.

Die *Gelre ziekenhuizen* haben einen Shuttledienst, der die drei Standorte der Krankenhäuser 13 Mal täglich miteinander verbindet. Eine Marketingkampagne soll die Anzahl der Passagiere weiter steigern. Auch wurde hier das Fahrradkonzept „*Trappers*“ (Pedale) eingeführt, wobei Mitarbeiter jedes Mal, wenn sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, Punkte erhalten. Mit diesen Punkten können sie verschiedenerlei Produkte und Dienstleistungen „kaufen“.

Für die Gewerbegebiete ins niederländische *Ede* wurde ein eigenes Beförderungssystem mit Kleinbussen eingerichtet. Der Fahrer ist selbst Arbeitnehmer eines der teilnehmenden Unternehmen. Er holt Kollegen zu Hause ab und bringt sie am Ende des Tages wieder nach Hause. Und das zum üblichen Tarif der öffentlichen Verkehrsmittel.

Beim Gewerbegebiet *Goudse Poort* werden das Gebiet selbst und die einzelnen Maßnahmen vermarktet. Ein Beispiel ist die Mobilitätskarte, die Zugang zu allen

Beförderungsmitteln (Bus, Parkplatz, Leihfahrrad) verschafft. Jeder Arbeitnehmer erhält eine solche Karte gratis; sie steht auch Besuchern zur Verfügung. Da die Karte mit Werbeäußerungen bedruckt ist, kann diese gratis zur Verfügung gestellt werden. Die Karte registriert den Benutzer und bietet Zugang zur Beförderungsmittel.

Zu 3: Kommunikation und integrierte Reiseinformationen

Maßgeschneiderte Informationen sind unbedingte Voraussetzungen für den Umstieg vom Auto auf ein anderes Beförderungsmittel. In dem Projekt werden verschiedene Informationssysteme entwickelt, die Autofahrern und anderen Reisenden aktuelle Reiseinformationen, Reisepläne und Alternativen verschaffen. Die Systeme haben miteinander gemeinsam, dass relevante Daten zur Planung einer Reise digital zusammengetragen werden.

Das englische allgemeine Krankenhaus von *Colchester* entschied sich für ein integriertes Reiseinformationssystem für Patienten, Personal und Besucher. Sie können Informationen abrufen über: Die Webseite des Krankenhauses, ihr Handy, öffentliche Fernsprecher auf Bahnhöfen und an Haltestellen, in Büchereien oder in der Krankenhaushalle. Das Besondere ist, dass Hausärzte selbst den Patiententransport regeln oder detaillierte Verkehrsinformationen geben können, wenn der Patient einen Termin für eine ambulante Behandlung macht. Ferner verfügt das Krankenhaus über ein Mobilitätsverwaltungssystem mit dem aktuellen Stand der verfügbaren Anzahl Parkplätze. Abhängig vom Ergebnis können sich Reisende vor der Abfahrt eventuell für ein anderes Verkehrsmittel entscheiden.

In die Gewerbegebiete *Amsterdam-Zuidoost* bekommen Arbeitnehmer einen maßgeschneiderten Reisetipp zugesendet. Auch ist ein Reiseinformationssystem in Entwicklung, das speziell für neue oder umziehende Arbeitnehmer gedacht ist.

Die Ausbildungskrankenhäuser von *Lancashire* in Großbritannien haben ein Echtzeit-Reiseinformationssystem. Über dieses System erhält der Reisende Reiseinformationen an Bushaltestellen und auf einem digitalen Display über dem zentralen Empfang des Krankenhauses. Es zeigt die Abfahrtszeiten der nächsten Busse. Das System ist auch über Internet zugänglich. Arbeitnehmer des Krankenhauses können selbst ihre „eigene“ Haltestelle in ihren Computer eingeben (Bookmarking). Poster auf dem gesamten Krankenhausgelände geben die Standorte der Bushaltestellen an. So können Patienten bereits im Krankenhaus den Weg zu den Bushaltestellen finden. An Haltestellen, die noch nicht über Echtzeit-Reiseinformationen verfügen, erhalten Reisende aktuelle Reiseinformationen über SMS. Das ist insbesondere für Patienten, die nicht in der Region *Preston* wohnen, bequem.

Zu 4: Mobilitätsmanagement als fester Bestandteil der Planung

Dieser Pfeiler bezweckt, dass man das Mobilitätsmanagement bei Raumordnungs- und Bebauungsplänen von Anfang an als festen Bestandteil mitlaufen lässt. Das steigert die Erfolgchance des Mobilitätsmanagements.

Die Planung der Bauarbeiten im Amsterdamer Gewerbegebiet *Zuidas*, zum Beispiel, ist an das Amsterdamer Verkehrsmodell gekoppelt. Die Auswirkungen der Bauaktivitäten auf das Verkehrsbild lassen sich somit sichtbar machen. Auch die Folgen der Zunahme der Benutzung von beispielsweise öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern und der Bildung von Fahrgemeinschaften für die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete können so sichtbar gemacht werden.

Für die Baupläne der *Gelre ziekenhuizen* hat sich die Notwendigkeit einer Änderung des Flächennutzungsplans gezeigt. Dadurch konnte die Provinz Gelderland verlangen, dass der Erreichbarkeit und den Parkmöglichkeiten zusätzliche Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Die *Gelre* Krankenhäuser haben Mobilitätsmanagement zu einem festen Bestandteil der Planung und der Durchführung des Reorganisationsprozesses gemacht.

Für die Gewerbegebiete in *Ede*, die noch entwickelt werden sollen, wurde ein relativ neues Instrument verwendet: „*vervoersprestatie op locatie*“ (Beförderungsleistung vor Ort). Angebot und Nachfrage werden in einem frühen Stadium der Planentwicklung zusammengeführt, und reelle Beförderungsalternativen zum Auto werden in Erwägung gezogen.

Beim Umstrukturierungsprozess des Gewerbegebietes *Goudse Poort* ist Mobilitätsmanagement bereits von Anfang an mit in die Planung einbezogen worden. Es ist üblich, dass bei solchen Plänen zunächst ein Flächennutzungsplan erstellt wird. Die Stadt Gouda hat allerdings zunächst ein Startdokument für den Umstrukturierungsprozess erstellt. Darin wurde das erwünschte Entwicklungsziel für das Gebiet angegeben. Investoren sind mit Nachdruck in die Planung der *Goudse Poort* – auch was Erreichbarkeit angeht – einbezogen.

Zu 5: Zwangsmaßnahmen als Möglichkeit

Die englischen und niederländischen Behörden haben bisher kein Unternehmen und keine Organisation zur Anwendung von Mobilitätsmanagement gezwungen. Es ist jedoch möglich, dass die Erreichbarkeit viel besuchter Standorte auf lange Sicht zusätzliche Maßnahmen erfordert. OPTIMUM² erprobt deshalb stimulierende Maßnahmen und Zwangsmaßnahmen von Seiten der Behörden, um die praktische Anwendung von Mobilitätsmanagement zu fördern.

Für die Gewerbegebiete *Amsterdam-Zuidoost* wurde mit dem Finanzamt eine vorübergehende steuerliche Regelung getroffen. Unternehmen durften mit Erlaubnis des Finanzamts den so genannten *Zuidoost-openbaarvervoerpas* (Südost-Pass für öffentliche Verkehrsmittel) 17.000 Arbeitnehmern steuerfrei zur Verfügung stellen, während der groß angelegten Rekonstruktionsarbeiten an der nahen Autobahn (die inzwischen beendet wurden; die Inhaber des Südost-Passes erhielten ein Folgeangebot). Über 50 % der Passinhaber haben mit dem Pass auch tatsächlich öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Die Stadt rechnet die Gewerbegebiete südlich von Amsterdam zu den so genannten 1a-Standorten (*A-locatie*). 1a-Standorte sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. An solchen Standorten gilt für einen Teil des Gebietes die Parkplatznorm: ein Parkplatz auf zehn Arbeitnehmer. Auf der Grundlage des Umweltschutzgesetzes (*Wet Milieubeheer*) kann die Stadt Amsterdam Unternehmen zwingen, eine Übersicht über ihren Verkehr und Transport zu verschaffen. Danach kann die Stadt beschließen, zusätzliche Anforderungen zur Verminderung der Anzahl Autos zu stellen. Konkrete Maßnahmen kann die Stadt allerdings (noch) nicht erzwingen.

In Großbritannien dahingegen zwingt die Kommune das Krankenhaus *Royal Devon & Exeter* den Verkehr über einen Beförderungsplan einzuschränken. Das Krankenhaus sucht dabei nach Belohnungsmaßnahmen, um Strafmaßnahmen zu vermeiden. Beispiele sind Parkgenehmigungen für Arbeitnehmer gegen Bezahlung, die vom Krankenhaus bezuschussten Busse und ein P+R-Service mit Pendelbussen zum Krankenhaus. Die *Gelre ziekenhuizen* wollen den Autogebrauch so vermindern, dass nur noch 70 Prozent der erlaubten Anzahl Parkplätze erforderlich sind. Im Jahr 2004 wurde deshalb eine Regulierung des Parkplatzgebrauchs für Personal, Besucher und Patienten eingeführt, ebenso wie Parkgebühren für Besucher und Patienten. In Zusammenarbeit mit den Kommunen sucht das Krankenhaus nach einem geeigneten Standort für ein P+R-Gelände. Im neuen Flächennutzungsplan für das Gewerbegebiet *Goudse Poort* sind in der neuen Situation weniger Parkplätze bei Unternehmen erlaubt als in der heutigen Situation. Dadurch entsteht mehr Raum für Büros. Die Stadt will das Parken in den Straßen nicht mehr erlauben. In Kombination mit einem zentralen Parkplatz und ergänzenden Mobilitätsdiensten wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebietes erzielt. *Goudse Poort* wird attraktiver, was sich in einem höheren Grundstückspreis äußert.

Europäisches Netzwerk

OPTIMUM² richtet sich auf die Erprobung der Arbeitsweise mit fünf Pfeilern und auf eine breite Verteilung der Ergebnisse. Das geschieht über die örtlichen Projekte in Großbritannien und den Niederlanden. Da es eine mögliche Arbeitsweise für ganz Nordwesteuropa ist, ist es sehr wichtig, dass man weiß, ob Arbeitsweise (ganz oder teilweise) und Maßnahmen auch in anderen Ländern funktionieren. Es gibt schließlich eine unterschiedliche Kultur und Einstellung, aber auch unterschiedliche Gesetze, Beförderungssysteme und

Planungsinstrumente. Es wäre gut möglich, dass manche Maßnahmen in dem einen Land erfolgreich sind und in einem anderen fehlschlagen. Deshalb wurde das OPTIMUM² Network gegründet. Innerhalb dieses Netzwerks findet der Austausch von Kenntnis und Erfahrung statt. Kenntnis von außerhalb des Projekts wird in die OPTIMUM²-Arbeitsweise eingebracht und erprobt, und die OPTIMUM²-Arbeitsweise wird (teilweise) auch anderswo in Nordwesteuropa erprobt. Im Moment besteht das OPTIMUM² Network aus Experten im Bereich des Mobilitätsmanagements aus unterschiedlichen nordwesteuropäischen Ländern: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Luxemburg, den Niederlanden, Großbritannien, Schweden und der Schweiz.

Ergebnisse in einem Rezeptbuch

Das OPTIMUM²-Projekt hat 2004 begonnen und läuft bis Mitte 2008. Bei den zehn örtlichen Projekten werden bereits zahlreiche Maßnahmen durchgeführt. Was letztendlich zählt, ist das Ergebnis. Innerhalb des Projekts wurde ein Team mit Vertretern von SenterNovem (eine spezialisierte Agentur des niederländische Wirtschaftsministeriums), der Universität von Westminster und der Loughborough Universität zusammengestellt, das die Zusammenarbeit und den Kenntnisaustausch zwischen den örtlichen Projekten fördert und die Ergebnisse misst und evaluiert. Ab der Periode 2007-2008 wird ein digitales „Rezeptbuch“ über Internet verfügbar sein, das Methoden, Maßnahmen und Ergebnisse von OPTIMUM² für unterschiedliche Beförderungprobleme enthält.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte www.optimum2.org

Partner	Projekt
Provinz Noord-Holland (NL)	Amsterdam: Südliche Gewerbegebiete <i>Zuidoost</i> und <i>Zuidas</i>
	Hilversum: Gewerbegebiet <i>Mediapark</i>
Essex County Council (GB)	Colchester: Allgemeines Krankenhaus
Lancashire County Council (GB)	Lancashire: Ausbildungskrankenhäuser
London Borough of Southwark (GB)	Southwark: Geschäftsgebiet
City of Edinburgh Council (GB)	Edinburgh: Gewerbezentren / Krankenhäuser
Royal Devon & Exeter Hospital (GB)	Exeter: Krankenhaus Royal Devon & Exeter
Provinz Gelderland (NL)	Apeldoorn: Gelre Krankenhäuser
	Ede: Gewerbegebiete
Provinz Zuid-Holland (NL)	Gouda: Gewerbegebiet <i>Goudse Poort</i>
SenterNovem (NL) begleitet die Partner beim Monitoring und bei der Evaluierung der örtlichen Projekte	

Tabelle. Partner und örtliche Projekte im Rahmen von OPTIMUM²

<<<In einem Rahmen>>>

Mobilitätsmanagement in Deutschland

<<< Ein Deutscher beschreibt hier die heutige Situation >>>

Ziele des OPTIMUM²-Projekt sind die Förderung des Wirtschaftswachstums sowie die Verbesserung des Umweltschutzes und der Erreichbarkeit städtischer Regionen durch eine Verminderung der Einzelnutzung von Autos und die Stimulierung alternativer Beförderungsmethoden. Das Projekt vereint die Erfahrung mit dem Mobilitätsmanagement von neun Partnern in zehn örtlichen Projekten in Großbritannien und den Niederlanden. Dazu kommen die Erfahrungen eines europäischen Netzwerks von Experten, die woanders mit der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und Krankenhäusern zu tun haben. Aus dem Projekt gehen erprobte praktische Lösungen für die Probleme der Erreichbarkeit in städtischen Regionen hervor.