

ANFORDERUNGEN AN FACHPERSONEN IM MOBILITÄTSMANAGEMENT

Ein Werkstattbericht

Im Zuge einer zunehmenden Konsolidierung des Mobilitätsmanagements stellt sich die Frage, ob eine spezifische akademische Ausbildung für das Mobilitätsmanagement notwendig ist und welches Kompetenzprofil Mobilitätsmanagerinnen und -manager auszeichnet. Braucht es sozial- und kommunikationswissenschaftlich aufgeklärte Ingenieurinnen und Ingenieure oder ingenieurwissenschaftlich aufgeklärte Kommunikationsprofis?





Prof. Dr.-Ing. André Bruns

hat das Fachgebiet Verkehrsplanung und Mobilität am Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen der Hochschule RheinMain in Wiesbaden inne und ist Studiengangsleiter des Bachelorstudiengangs Mobilitätsmanagement.
andre.bruns@hs-rm.de

Prof. Dr.-Ing. Christoph J. Menzel

ist seit 2011 Professor für Verkehrskonzepte und Angebotsplanung im Öffentlichen Verkehr am Institut für Verkehrsmanagement der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Salzgitter. Zurzeit habilitiert er an der Bergischen Universität Wuppertal zum Thema „Praxisnahe Lehre im Bereich Mobilitätsmanagement“.
ch.menzel@ostfalia.de

Die Beiträge in diesem Heft zeigen, dass sich das Mobilitätsmanagement als fachliche Aufgabe deutlich von klassischen Aufgaben des Verkehrswesens unterscheidet und sich zunehmend auch organisatorisch emanzipiert.

In Folge der zunehmenden Konsolidierung der Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements stellt sich die Frage, ob es ein spezifisches Anforderungs- und Kompetenzprofil für Fachpersonen im Mobilitätsmanagement gibt und inwieweit hieraus der Bedarf nach eigenständigen Ausbildungskonzepten resultiert. Dass diese Frage durchaus kontrovers diskutiert wird, zeigen die Diskussionen bei der Erarbeitung des Curriculums für ein Fortbildungskonzept für betriebliches Mobilitätsmanagement (DIHK, Mittelstandsinitiative) sowie der VDI Richtlinie 5110 Blatt 1 („Qualifizierungsmerkmale für betriebliches Mobilitätsmanagement“) (vgl. Beitrag von Neuroth/Stiewe in diesem Heft). Ähnliches gilt für die Diskussionen um eine qualitätsgesicherte „Liste“ für das Mobilitätsmanagement befähigter Personen, die die Branche seit einigen Jahren führt.

Die unterschiedlichen Sichtweisen hinsichtlich der notwendigen Qualifikation sind hier ebenso wie die in diesem Heft von Volker Blees (vgl. Beitrag Blees in diesem Heft) skizzierten Diskussionen zur Definition des Mobilitätsmanagement drücken sich in einem fortwährend kontroversen grundsätzlichen Diskurs zur Verortung des Mobilitätsmanagement aus. Inwieweit gehört das Mobilitätsmanagement zum Verkehrswesen? Oder handelt es sich eher um ein weitgehend eigenständiges interdisziplinäres Tätigkeitsfeld an der Schnittstelle verschiedener Disziplinen mit Bezug zu Mobilität und Verkehr? Aktuell arbeiten Fachpersonen mit vielfältigen disziplinären Hintergründen im Mobilitätsmanagement: Neben Ingenieurwissenschaften sind dies

insbesondere auch die Geographie sowie Natur-, Sozial-, Wirtschafts- und Kommunikationswissenschaften. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf das Mobilitätsmanagement in anderen Ländern, in denen das Thema teilweise deutlich stärker etabliert und deutlich dynamischer betrieben wird. In den Niederlanden beispielsweise sind Mobilitätsberater als Berufsgruppe seit etwa 2007 etabliert.

Naturgemäß prägt der jeweilige Hintergrund die Sicht auf das Mobilitätsmanagement, genau wie der jeweilig erlernte Instrumentenkoffer aus Theorien und Konzepten zu jeweils unterschiedlichen Herangehensweisen führt. Insbesondere weil das Mobilitätsmanagement standardisiert werden muss (Schwedes/Sternkopf/Rammert 2018: 40 f.), erscheint eine Diskussion sinnvoll: Was sind notwendige Befähigungen von Mobilitätsmanagerinnen und –managern? Welche Kernbestandteile eines spezifischen Curriculums ergeben sich hieraus? Und muss ein solches zwangsläufig in einer der etablierten Disziplinen verortet sein?

Diese Frage ist Ausgangspunkt des folgenden Beitrags, der sich weniger als Fachaufsatz denn als Werkstattbericht und Diskussionsbeitrag begreift. Grundlage des Beitrags bilden zum einen die Ergebnisse einer international ausgerichteten empirischen Untersuchung zur Ausgestaltung des Arbeitsbereichs Mobilitätsmanagement sowie der Anforderungen an Mobilitätsmanagement Fachpersonen innerhalb der Forschungsarbeit „Praxisnahe Lehre im Bereich Mobilitätsmanagement“ (Menzel/Künnecke 2018). Zum anderen wird als ein mögliches Modell das Curriculum des seit 2016 existierenden Bachelorstudiengangs „Mobilitätsmanagement (B. Eng.)“ an der Hochschule RheinMain Wiesbaden Rüsselsheim (HSRM) vorgestellt.

Anforderungen an Fachpersonen im Mobilitätsmanagement

Im Projekt „Praxisnahe Lehre im Bereich Mobilitätsmanagement“ führte das Projektteam zunächst 27 Experteninterviews mit Lehrenden und Praxisvertretern aus acht verschiedenen Ländern weltweit (fokussiert auf die Vorreiterstaaten im Bereich des Mobilitätsmanagements Schweden, Großbritannien und die Niederlande). Auf Basis dieser Ergebnisse schaltete es Anfang 2018 eine Online-Befragung unter mehr als 300 ausgewählten Verkehrsfachleuten (u. a. im Mobilitätsmanagement tätige Verwaltungsmitarbeiter aller Oberzentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz). Im November 2018 und Februar 2019 führte das Projektteam

schließlich in zwei Runden Gespräche mit Fokusgruppen, aus denen sich ein Studiengangskonzept ergeben soll. Letzteres ist für eine Akkreditierung frühestens im Jahre 2021 angedacht.

Zum anderen wurden und werden in den ersten Semestern des Studiengangs Mobilitätsmanagement an der HSRM Untersuchungen und Evaluationen durchgeführt. Selbiges gilt für Bewertungen des begleitenden Fachbeirats, bestehend aus Vertretern der Mobilitätsmanagementpraxis.

Arbeitsbereiche von Fachpersonen

Gilt Mobilitätsmanagement als Aufgabenfeld, stellt sich die Frage der Eigenständigkeit dieser Tätigkeiten im Kontext des Verkehrswesens. Dabei stellt unter den im Verkehrsbereich Tätigen niemand das Mobilitätsmanagement an sich in Frage. Einige nehmen es jedoch mitunter als weniger wichtiges, kaum differenzierbares oder gar untergeordnetes Element der integrierten Verkehrsplanung wahr. Einzelne Interviewpartner betrachten die dem Verkehrsverhalten zugrundeliegende menschliche Psyche, auf die das Mobilitätsmanagement schlussendlich am meisten zielt, als einen Term in einer komplexen Gleichung.

Dem gegenüber stehen viele im Verkehrswesen tätige, interviewte und online befragte Personen, die das Mobilitätsmanagement als klar differenzierbar und notwendig ansehen, wobei es für sie zur integrierten Verkehrsplanung gehört.

Allerdings war eine kleine Gruppe der befragten Fachpersonen der Meinung, Mobilitätsmanagement sei eine eigenständige Fachlichkeit, die sich klar von der integrierten Verkehrsplanung abgrenzen lässt. Dabei wird keinesfalls außer Acht gelassen, dass das Kernziel einer „Verkehrswende“ als Chiffre für nachhaltige Mobilität beiden Bereichen zu eigen ist. Insbesondere die befragten Expertinnen und Experten aus Südschweden, hier und da aber auch deutsche Fachpersonen wiesen gar darauf hin, dass sich das Mobilitätsmanagement in der eigenen Wahrnehmung seit Beginn der breiten Anwendung Ende der 1990er-Jahre weg von einer untergeordneten Handlungsebene des Verkehrswesens hin zu einem eigenständigen Handlungsbereich entwickelt habe. Diejenigen, die sich in der Praxis mit Mobilitätsmanagement auseinandersetzen, sehen es am ehesten als eigenständig an (vgl. Abb. 1)

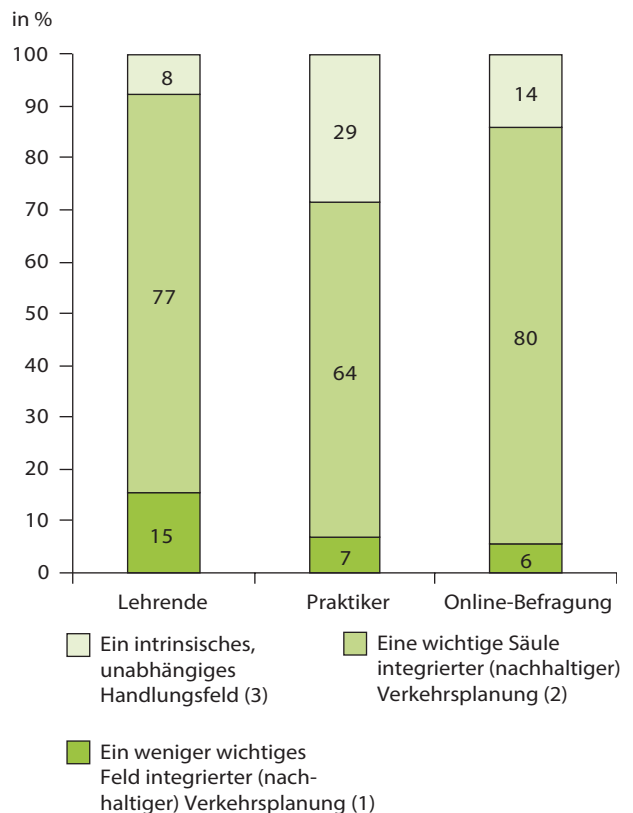
Den entscheidenden Unterschied zwischen Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement sehen die befragten Expertinnen und Experten in der Aufgabe der Awareness-Bildung bei Entscheidungsträgern (Sensibilisierung für Verkehrswendepolitik, Aufbau einer Vorbildfunktion) und bei Multiplikatorenschulungen (gezielte Ausbildung und Anwerbung von Freiwilligen oder Vertreterinnen und Vertretern bestimmter Zielgruppen, die als informelle oder auch ehrenamtliche Mobilitätsberaterinnen und -berater in Erscheinung treten). Dieses Aufgabenpaket wurde in einem Gespräch mit Fokusgruppen als eindeutig nicht ingenieurwissenschaftlich begründbar eingestuft.

Anforderungen an die „Berufsbefähigung“

Aufschlussreich hinsichtlich der Verortung ist auch ein Blick auf die konkreten Arbeitsumfelder, in denen Mobilitäts-

1

Expertenmeinung zum Selbstverständnis des Mobilitätsmanagements



Quelle: Christoph J. Menzel

management aktuell im In- und Ausland praktiziert wird. Klassische Arbeitsumfelder, in denen Aufgaben des Mobilitätsmanagements bearbeitet werden, sind lokale und regionale Verwaltungseinheiten bis hin zu Bundes- und Landesministerien, Ingenieurgesellschaften und Consultings, Verkehrsbetriebe und Großbetriebe. Es existieren zwar darüber hinaus noch viele weitere potenzielle Einsatzfelder, so zum Beispiel im Gesundheitswesen, an Bildungseinrichtungen und bei mittelständisch geprägten Industrieclustern. Hier sind jedoch bislang sehr wenige Arbeitsplätze entstanden.

In den meisten Arbeitsumgebungen, die sich mit Verkehrsplanung befassen, ist eine stringente Rollenzuteilung die Regel – national wie international. Verwaltungen und Planungsbüros wählen zwar bevorzugt immer häufiger die „integrierte Verkehrsplanung“ im Sinne einer interdisziplinären Gesamttätigkeit. Die jahrzehntelange Praxis des sektoralen Planens und der bürokratischen Hierarchien ist jedoch

eher die Regel. Mobilitätsmanagement ist in beiden Fällen leider noch deutlich unterrepräsentiert. Selbst in hochgradig interdisziplinär aufgestellten Arbeitsgemeinschaften (beispielsweise die sog. TaskForce Verkehr der Stadt Wolfsburg und der Volkswagen AG) wird die integrierte Verkehrsplanung von einer führenden Fachdisziplin (z. B. der Stadtplanung oder dem Tiefbau) getrieben. Die konzeptionelle Verkehrsplanung, das Mobilitätsmanagement und weitere vermeintliche Randdisziplinen sind jedoch häufig personell, pekuniär und in Sachen Entscheidungsgewalt unterrepräsentiert. Diesen Umstand bemängeln gleich mehrere Interviewpartner.

Echte methodische Gegenentwürfe gibt es in der schwedischen Region Skåne mit den Großstädten Malmö und Lund. Die Stadt Lund setzt auf „Ad-Hoc-Arbeitsgemeinschaften“, schlagkräftige Teamkonstellationen mit eindeutigen Zielen und kurzen Projektlaufzeiten – allerdings im Rahmen eines integrierten Masterplanes (City council of Lund 2013). In Lund existiert eine eigene Abteilung in der Stadtverwaltung, die sich ausschließlich mit Mobilitätsmanagement beschäftigt. Alle Tätigkeiten im Bereich der Infrastrukturplanung und des Verkehrsmanagements sind mit den Tätigkeiten dieses Teams zwar vernetzt und abgestimmt, laufen aber ansonsten parallel.

Die Stadt Malmö besetzt solche Ad-Hoc-Arbeitsgemeinschaften konsequent interdisziplinär, je nach Aufgaben in wechselnden Teamkonstellationen. Innerhalb dieser Teams herrscht ausdrücklich keine fachliche oder personelle Hierarchie. Aus der Organisation und Kommunikation wird lediglich eine Art „Sprecher“ der jeweiligen Gruppe festgelegt.

Aus solchen Arbeitsumfeldern ergibt sich nach Auskunft der im Projekt interviewten Personen nicht nur eine wesentlich stärkere intrinsische Motivation der Mitarbeitenden, sondern tatsächlich auch eine breitere Wirksamkeit der Einzelmaßnahmen. Diesem Umstand kann auch die Hochschullehre Rechnung tragen, indem beispielsweise interdisziplinäre Aufgaben mit Realbezug, aber sehr flacher Hierarchie – das schließt im Übrigen die Dozierenden ein – angeboten werden.

Insgesamt ist anzustreben, die Übergänge zwischen Studium und Berufsleben schleichend und langfristig vororientiert stattfinden zu lassen, damit Absolventinnen und Absolventen eines Mobilitätsmanagement-Studiums auch Berufsfähigkeit und Berufsfertigkeit als Kompetenzziel erreichen. Berufsbefähigung - im Londoner Communiqué von 2007 als „Employability“ beschrieben (BMBF 2007) - ist eines der wichtigsten Ziele der Bologna-Reformen zur Verbesserung

der Hochschullehre in Europa. In der Forschungsarbeit „Praxisnahe Lehre im Bereich Mobilitätsmanagement“ wird der Begriff „Berufsbefähigung“ zum Mobilitätsmanagement in Anlehnung an das Pareto-Prinzip wie folgt definiert: Mindestens 80 Prozent aller Absolventinnen und Absolventen sind in der Lage, sofort nach Antritt eines entsprechenden Jobs 80 Prozent der im Mobilitätsmanagement anfallenden Tätigkeiten sofort und ohne besondere Anleitung durchzuführen. Die restlichen 20 Prozent der Tätigkeiten und Kenntnisse werden innerhalb der ersten sechs Monate nach Antritt des Jobs erlernt und erworben. Ein Teil der übrig gebliebenen Absolventinnen und Absolventen sollen die Probezeit nutzen können, um sich in die Tätigkeitsprofile einzuarbeiten. Ein weiterer Teil der Absolventinnen und Absolventen werden – so auch die Erfahrungen aus anderen Branchen – (teilweise) fachfremd eingesetzt und müssen sich dementsprechend anpassen.

Kompetenzprofil

Aus den Grundsatzfragen zur Einordnung des Mobilitätsmanagements lässt sich zwar eine Tendenz zur Verortung in den Ingenieurwissenschaften mit allen dafür notwendigen Grundlagen erkennen. Diese lässt sich jedoch bei näherer Nachfrage nicht mehr erhärten. Die meisten derzeit beruflich im Mobilitätsmanagement tätigen Personen kommen aus dem Bereich der Ingenieur- und Geowissenschaften. Das bedeutet aber nicht zwingend, dass dies auch zukünftig so sein wird. Die drei Empiriestufen der Forschungsarbeit „Praxisnahe Lehre im Bereich Mobilitätsmanagement“ lassen ein hybrides Feld an notwendigen Befähigungen erkennen. Dabei stechen vor allem zwei Säulen heraus: Kommunikation sowie Stadt- und Raumplanung (vgl. Abb. 2). Sie sind zwei Kernsäulen des Mobilitätsmanagements.

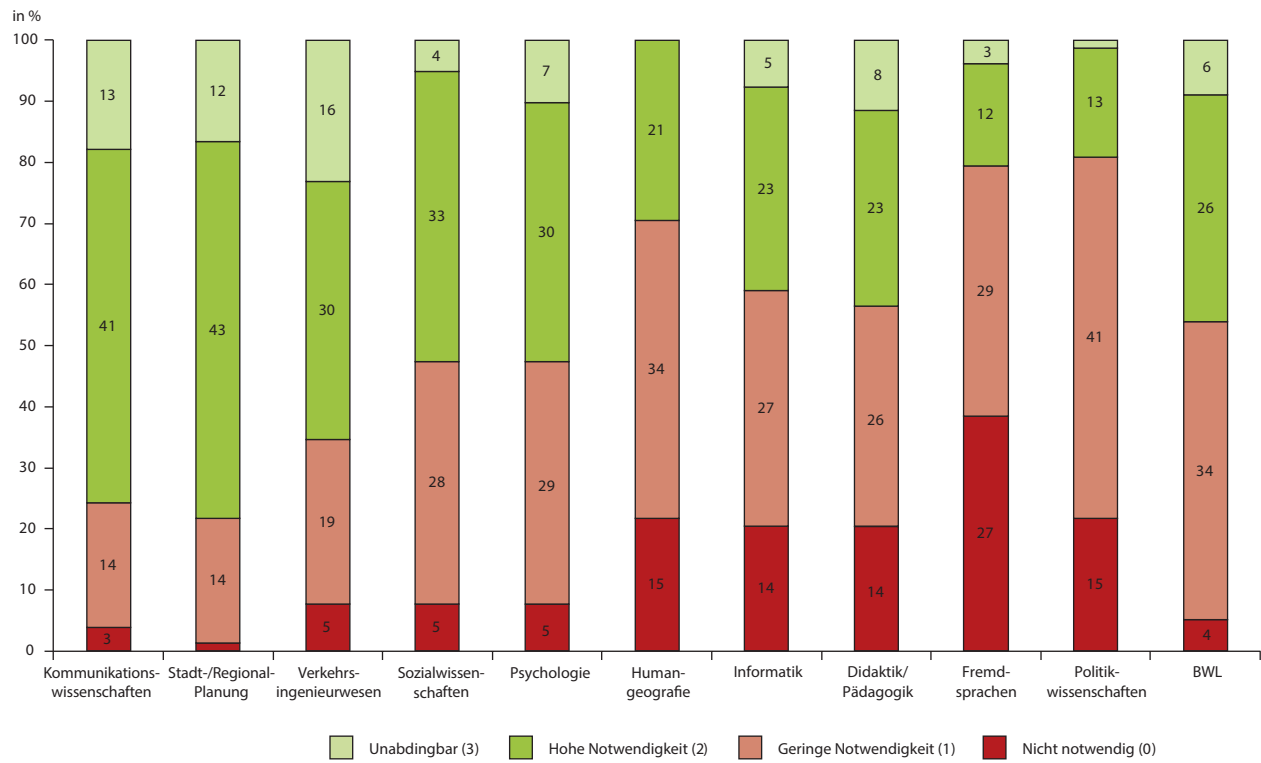
Interessant ist, dass das Verkehrsingenieurwesen erst auf dem dritten Platz folgt, die Gesprächspartner es also als weniger wichtig einschätzen.

Im dritten Empirieschritt, dem ersten von zwei Gesprächen mit Fokusgruppen, wurde dieses Ergebnis weiter vertieft. Daraus entwickelte sich die konzeptionelle Erwägung, das Kerncurriculum eines Studiengangs im Bereich Mobilitätsmanagement mit eben diesen zwei Säulen zu bestücken. Darüber hinaus lassen sich in beiden Bereichen sowie aus den weiteren Bereichen Betriebswirtschaftslehre, Geowissenschaften und Politikwissenschaften Vertiefungsbereiche entwickeln.

Dabei machten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Gespräche deutlich, dass am Ende eines Mobilitätsmanage-

2

Notwendige Befähigungen im Mobilitätsmanagement



Quelle: Christoph J. Menzel

ment-Studiums entweder ein „sozial- und kommunikationswissenschaftlich aufgeklärter Ingenieur“ oder ein „ingenieurwissenschaftlich aufgeklärter Kommunikationsprofi“ herauskommen kann.

Die Soft Skills haben demnach gegenüber den theoretischen und praktischen Fähigkeiten etwas weniger Anteil (vgl. Abb. 3). Der erkennbar starke Fokus auf die praktischen Befähigungen wurde im Gespräch mit den Fokusgruppen weiter hinterfragt. Das ergab eine Abhängigkeit der Skillsets vom „wissenschaftlichen Reifegrad“. Es ist demnach durchaus opportun, fachliche Inhalte in Bachelorkursen auf Grundlagen und Theorien zu fokussieren, wohingegen diese bei Masterangeboten als verstanden vorausgesetzt werden sollen und eher anwendungsorientiert gelehrt werden soll.

Die spezifischere Nachfrage innerhalb der drei Skillset-Gruppen lieferte weitere Erkenntnisse. Es fällt auf, dass die Bereiche Konzeptionelle Planung und Verkehrspsychologische Verhaltensforschung als theoretische Grundlagen die grund-

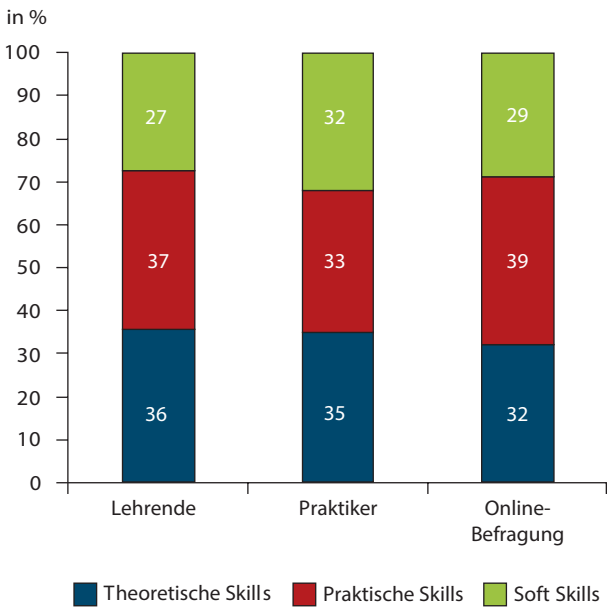
legenden Befähigungen Kommunikationswissenschaften und Planungswissenschaften spiegeln (vgl. Abb. 4). Insbesondere der Bereich der Verkehrsmodellierung, eigentlich eine Kernkompetenz der Verkehrsplanung, wird jedoch für das Mobilitätsmanagement eher nicht als notwendig gesehen.

Ähnliches ist im Bereich der Praxisbefähigung erkennbar. Präsentation und Koordination liegen nahezu gleichauf; erneut ein Spiegel der grundsätzlichen Befähigungen (vgl. Abb. 5).

Die Abfrage der Soft Skills, die wie die beiden anderen Skillsets aus den Expertengesprächen im Vorfeld zur Online-Befragung abgeleitet wurden, ergibt kaum Unterschiede (vgl. Abb. 6). Lediglich „Humor“ wird etwas weniger stark als wichtig erachtet, was jedoch vermutlich durch die hohen Werte im Bereich „Kreativität“ erklärt werden kann. Im Fokusgruppengespräch wurde noch ergänzt, dass man eine gewisse künstlerische Eignung vorweisen müsse, um beispielsweise Kampagnen professionell initiieren zu können.

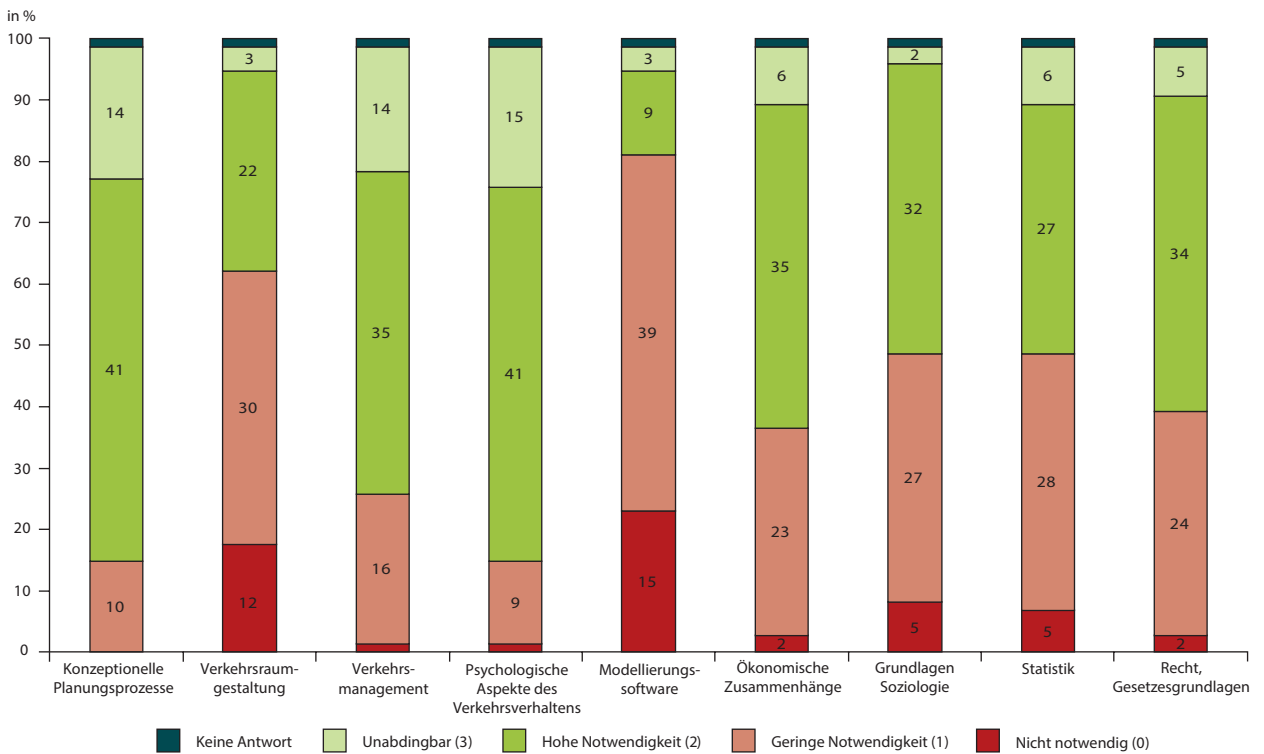
3

Skillset Mobilitätsmanagement



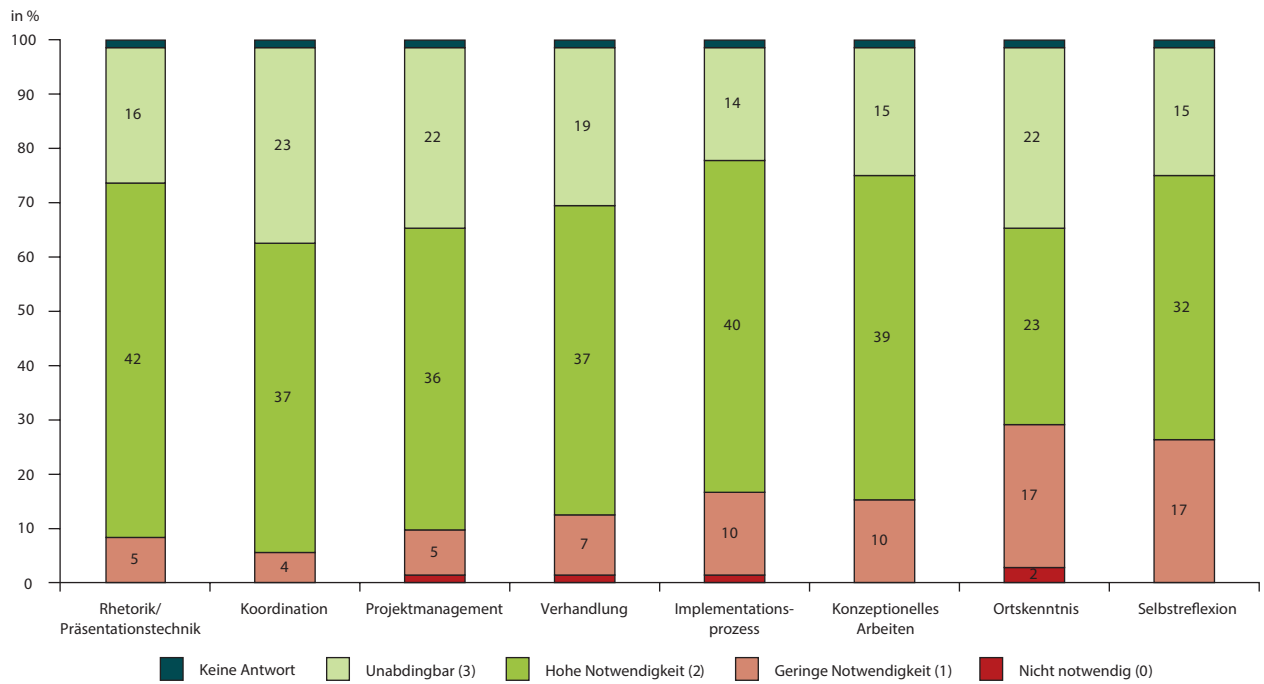
4

Notwendige Theoriekenntnisse im Mobilitätsmanagement



5

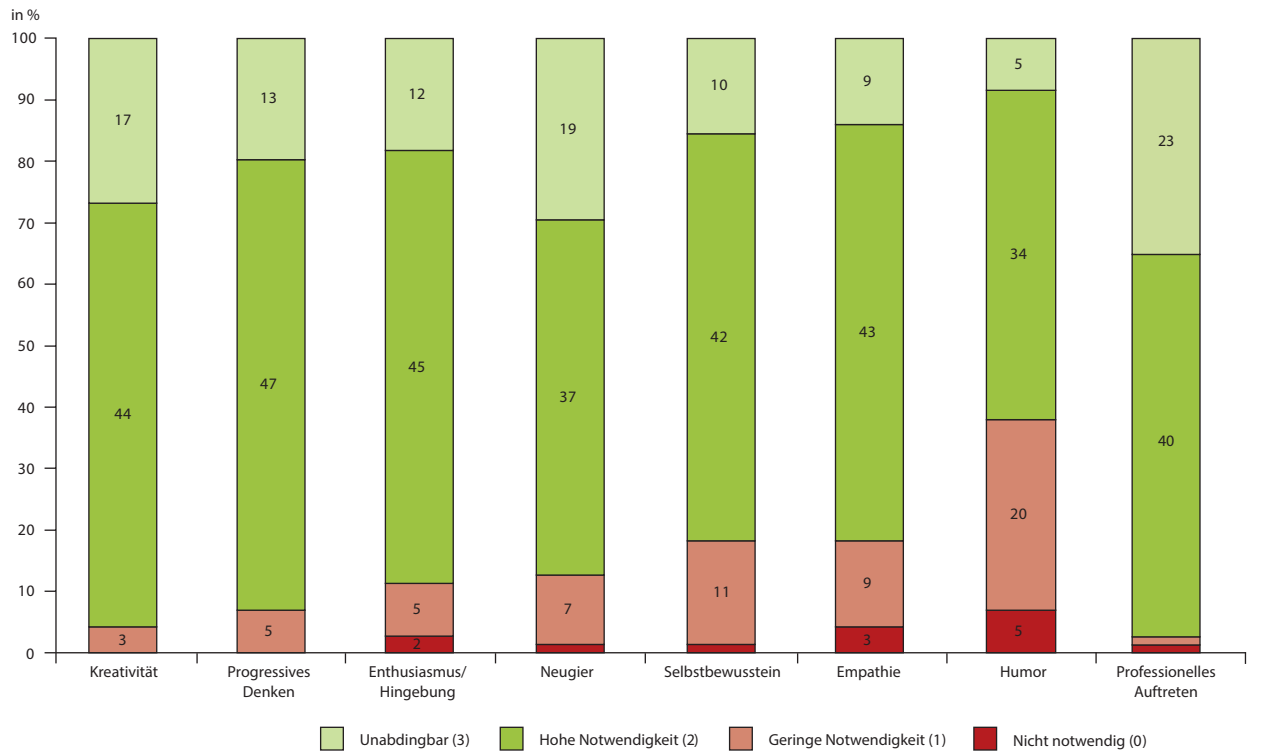
Notwendige Praxiskennnisse im Mobilitätsmanagement



Quelle: Christoph J. Menzel

6

Notwendige Soft Skills im Mobilitätsmanagement



Quelle: Christoph J. Menzel

Akademische Ausbildung im Mobilitätsmanagement – das Studiengangskonzept der HSRM

Aktuell gibt es nur wenige Studienangebote, die explizit für den Bereich des Mobilitätsmanagements ausbilden. Vielmehr existieren verschiedene Studiengänge, die basierend auf klassischen Disziplinen wie dem Bauingenieurwesen

Vertiefungsrichtungen für den Bereich Mobilität und Verkehr anbieten (vgl. Abb. 7). Der aktuell einzige Studiengang, der speziell das Thema Mobilitätsmanagement fokussiert, ist der seit dem Wintersemester 2016/2017 laufende gleichnamige

7

Übersicht über das Studienangebot im Bereich Mobilitätsmanagement im deutschsprachigen Raum

Name der Hochschule	Studiengang	Typ	Spezifische Module oder Vertiefungsrichtungen zum Thema Mobilitätsmanagement
Spezifische Studiengänge zum Mobilitätsmanagement			
Hochschule RheinMain Wiesbaden	Mobilitätsmanagement	B. Eng.	
Technische Universität Berlin	Sustainable Mobility Management	MBA	
Studiengänge mit starken thematischen Bezügen zum Mobilitätsmanagement			
Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes	Aviation Business sowie Internationales Tourismus-Management (auch WPF)	B. Sc.	Seminar Mobilitätsmanagement WPF
Beuth Hochschule für Technik Berlin	Umweltingenieurwesen	B. Eng.	Mobilitätsplanung/Mobility Management
Technische Universität Hamburg	Logistik und Mobilität	B. Sc.	Mobilitätskonzepte bestehend aus: Methoden der Verkehrserhebung und Mobilitätsanalyse; Nachhaltige Mobilität in Megacities und Entwicklungsländern
Technische Universität Berlin	Verkehrswesen	B. Sc.	Mobilitätsumfelder, Datenauswertung in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Datenerhebung in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung
Hochschule Heilbronn	Verkehrsbetriebswirtschaft und Personenverkehr	B. A.	Verkehrsverhalten/Freizeitverkehre
Technische Universität Dortmund	Raumplanung	B. Sc.	Verkehr und Mobilität
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften	Verkehr und Logistik	M. A.	Mobilitätsmanagement
Fachhochschule Erfurt	Intelligente Verkehrssysteme & Mobilitätsmanagement sowie Materialfluss & Logistik	M. Sc. / M. Eng.	Mobilitätsmanagement
Bauhaus-Universität Weimar	Umweltingenieurwissenschaften (Vertiefung Verkehr), Management, Bauingenieurwesen	M. Sc.	Mobilitätsmanagement WPF
Technische Universität Kaiserslautern	Bauingenieurwesen – Infrastruktur Wasser und Mobilität	M. Sc.	Verkehrsentwicklungsplanung und Mobilitätsmanagement – Methoden und Modelle
Technische Universität Kaiserslautern	Bauingenieurwesen – Infrastruktur Wasser und Mobilität	M. Sc.	Vertiefungsschwerpunkt: Raum- und Mobilitätsforschung
Universität Kassel	ÖPNV und Mobilität	M. Sc.	Methoden der Verkehrserhebung und Mobilitätsanalyse
Karlsruher Institut für für Technologie	Mobilität und Infrastruktur	M. Sc.	Analyse und Entwicklung der Mobilität
Technische Universität Berlin	Planung und Betrieb im Verkehrswesen	M. Sc.	Mobilitätsforschung – Projektdurchführung
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen	Sustainable Mobilities	M. Sc.	Key competences in mobility theory, concepts and approaches, Mobility governance and mobility and transport legal conditions
Bergische Universität Wuppertal	Bauingenieurwesen (Schwerpunkt Verkehrs- und Infrastruktursysteme), Verkehrswirtschaftsingenieurwesen	B. Sc. M. Sc.	Grundlagen der Verkehrsplanung Europäische ÖPNV-Planung

Quelle: Christoph J. Menzel

Bachelor of Engineering der Hochschule RheinMain in Wiesbaden und Rüsselsheim. Obwohl die Konzeption des Studiengangs bereits 2015 und somit deutlich vor dem oben zitierten Forschungsvorhaben begann, finden sich zahlreiche der zuvor beschriebenen Kompetenzen im Curriculum des Wiesbadener Mobilitätsmanagement-Bachelors wieder.

Grundlegende Fragen zur Ausrichtung des Studiengangs

Eine grundlegende, der eigentlichen Konzeption vorausgehende Entscheidung war die über das angestrebte Kompetenzniveau und die Frage, ob ein grundständiger Bachelor oder ein weiterführender Master geschaffen werden sollte.

Die Entscheidung für einen grundständigen Bachelorstudiengang gründete zum einen in den Fördermöglichkeiten des Hochschulpakts 2020, die eine Finanzierung von Bachelorstudiengängen erleichterte, wohingegen nur geringe Spielräume für den Aufbau von Masterprogrammen bestanden. Zum anderen war es jedoch eine bewusste und intensiv diskutierte Entscheidung mit der Begründung, dass die spezifische interdisziplinäre Herangehensweise des Mobilitätsmanagements sinnvollerweise bereits unmittelbar zu Beginn der Ausbildung gelehrt werden sollte und nicht erst in einem Master. Der Bachelor sollte vor diesem Hintergrund jedoch eindeutig in einer der Ausgangsdisziplinen verortet werden, um den Absolventinnen und Absolventen ein klar definiertes „wissenschaftliches Zuhause“ zu bieten.

Ergebnis war die Verortung des Bachelors im Bereich des (Verkehrs-)Ingenieurwesens. Basis des Curriculums sind hierbei die ingenieurwissenschaftlichen Grundlagen des klassischen Verkehrswesens zur Planung und zum Entwurf von Verkehrsangeboten. Diese werden jedoch durch sozial-, betriebswirtschafts- und kommunikationswissenschaftliche Inhalte interdisziplinär ergänzt. Hierbei wurde das bereits zuvor zitierte Leitbild eines „sozial- und kommunikationswissenschaftlich aufgeklärten Ingenieurs“ entwickelt.

Dementsprechend ist der sechssemestrige Studiengang im Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen angesiedelt. Das Akkreditierungsverfahren wurde mit dem laufenden Wintersemester erfolgreich abgeschlossen. Aktuell sind etwa 120 Studierende eingeschrieben, der erste Jahrgang wird das Studium im Sommersemester 2019 abschließen.

Kompetenzprofil der Absolventinnen und Absolventen

Bei der inhaltlichen Gestaltung des Studiengangs wurden insbesondere Erfahrungen aus der Mobilitätsmanagement-Praxis einbezogen, um die bereits angesprochene Berufsbefähigung der Absolventinnen und Absolventen zu fördern. Den Gestaltungsprozess prägte daher von Beginn an ein intensiver Austausch mit Expertinnen und Experten aus Praxis und Forschung des Mobilitätsmanagements. Dieser Dialog wurde schließlich durch die Einberufung eines externen Fachbeirats, bestehend aus Praktikern, institutionalisiert.

Zu den Kernkompetenzen der Absolventinnen und Absolventen gehören die Durchführung von Mobilitätsanalysen und Marktanalysen, die Planung, der Entwurf und der Betrieb von Verkehrsanlagen, das Erstellen von integrierten Mobilitätskonzepten sowie die Konzeption und Realisierung von Mobilitäts- und Informationsdienstleistungen.

Thematisch lässt sich das Curriculum in vier Bereiche unterteilen.

- **Mobilitätsentstehung und das Mobilitätsverhalten:** Bereits in der Namensgebung wird die spezielle Fokussierung des Studiengangs deutlich, bei der die klassischen Erklärungsansätze der integrierten Verkehrsplanung vermittelt und im Bereich von Anforderungen aus der Anwendung des Instrumentariums Mobilitätsmanagements vertieft werden.
- **Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote:** Dieser Bereich umfasst den Kernkompetenzbereich des Verkehrswesen. Dabei werden Kompetenzen aus den klassisch-verkehrsplanerischen Tätigkeitsfeldern der Planung und des Betriebs von Angeboten des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie der Entwicklung inter- und multimodaler Verkehrsangebote vermittelt.
- **Mobilitätsdienstleistungen und –services:** Dieser Bereich enthält betriebswirtschaftliche und rechtliche Kompetenzen im Kontext von Mobilität und Verkehr. Eine praxisbezogene Vertiefung stellt die Veranstaltung „Geschäftsmodelle der Mobilitäts- und Verkehrswirtschaft“ dar.

- Kommunikation und Information: In diesem Bereich werden spezifische Kompetenzen zur Anwendung des Instrumentariums Mobilitätsmanagement vermittelt, das entweder direkt im Bereich kommunikativer Interventionen ansetzt oder zumindest auf eine kommunikative Vermittlung angewiesen ist. Die Studierenden werden im Bereich kommunikativer Maßnahmen mit verhaltensverändernden Absichten geschult und lernen diese in ethischer Hinsicht verantwortungsbewusst anzuwenden.

Der Vermittlung fachunabhängiger personaler und sozialer Kompetenzen (Soft Skills) kommt im Studiengang Mobilitätsmanagement ein hoher Stellenwert zu. Zum einen werden diese integriert, also im Verlauf des gesamten Studiums durch entsprechende Lehr- und Prüfungsformen vermittelt und geschärft. Zum anderen bieten die spezifischen Sprach- und Soft-Skills-Module den Studierenden die Möglichkeit, den eigenen Interessen entsprechend einzelne fachunabhängige Kompetenzen zu vertiefen.

8

Die Modulübersicht des Studiengangs Mobilitätsmanagements (B. Eng.)

1. Semester	2. Semester	3. Semester	4. Semester ¹	5. Semester ¹	6. Semester ¹
1100 Grundlagen des Mobilitätsmanagements V+Ü / 4 SWS / 5 CP	1200 Empirische Sozialforschung und Statistik für Ingenieure V+Ü / 4 SWS / 5 CP	2300 Mobilität und Nachhaltigkeit V / 4 SWS / 5 CP	2310 Straßenentwurf – Nahmobilität und ruhender Verkehr im Quartier V+Ü / 4 SWS / 5 CP	1500 Prognose von Mobilität und Verkehr V+Ü / 4 SWS / 5 CP	5510 Berufspraktische Phase
1110 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage SU / 4 SWS / 5 CP	2200 Geoinformatik und Geoinformationssysteme V+Ü / 4 SWS / 5 CP	2330 Informationstechnologie und Digitalisierung in Mobilität und Verkehr V+Ü / 4 SWS / 5 CP	2400 Räumliche Daten und statistische Modelle V+Ü / 4 SWS / 5 CP	2500 Innovative Mobilitätsservices und -technologien SU / 4 SWS / 5 CP	
2100 Planung und Entwurf von Anlagen des Individualverkehrs V / 4 SWS / 5 CP	2210 Ingenieurmathematik V+Ü / 4 SWS / 5 CP	3300 Finanzierung von Verkehrsangeboten und Mobilitätsdienstleistungen V / 4 SWS / 5 CP	3400 Geschäftsmodelle in Mobilität und Verkehr SU / 4 SWS / 5 CP	5500 Soft Skills / Sprachen 3 (aus dem Angebot von CCC und Sprachenzentrum) variable SWS / 5 CP	0 SWS / 15 CP
3100 Recht und Wirtschaft für Mobilitäts- und Verkehrsangebote V / 4 SWS / 5 CP	2220 Methoden der Raum-, Mobilitäts- und Verkehrsplanung SU / 4 SWS / 5 CP	4400 Methoden für zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement SU / 4 SWS / 5 CP	4300 Mobilitätsmarketing und -information V+Ü / 4 SWS / 5 CP	7000 Wahlpflichtmodul (Auswahl von drei Fächern aus dem Wahlpflichtkatalog)	9050 Bachelor-Thesis
4110 Erkenntnis, Kommunikation und Design in Mobilität und Verkehr SU / 4 SWS / 5 CP	2230 Planung und Betrieb des Öffentlichen Verkehr V / 4 SWS / 5 CP	5400 Soft Skills / Sprachen 2 (aus dem Angebot von CCC und Sprachenzentrum) variable SWS / 5 CP	6400 Projekt C: Gestaltung von Mobilitätsmanagementprozessen und Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen Proj / 5 SWS / 10 CP		
5100 Soft Skills / Sprachen 1 (aus dem Angebot von CCC und Sprachenzentrum) variable SWS / 5 CP	6200 Projekt A: Erhebung und Analyse von Mobilitätsbedürfnissen Proj / 3 SWS / 5 CP	6300 Projekt B: Entwicklung von Mobilitätskonzepten Proj / 3 SWS / 5 CP			
Σ 30 CP	Σ 30 CP	Σ 30 CP	Σ 30 CP	Σ 30 CP	Σ 30 CP

Themenbereiche

1 Mobilitätsentstehung und Mobilitätsverhalten	4 Kommunikation, Information und Prozesse
2 Infrastruktur und Mobilitätsangebote	5 Soft Skills und Berufspraxis
3 Mobilitätsdienstleistungen und -services	6 Projekte und Bachelor-Thesis

Aktueller Wahlpflichtkatalog²

Statistische Ansätze zur Modellierung von Mobilität und Verkehr SU / 4 SWS / 5 CP	Fuhrpark- und Dienstreisemanagement SU / 4 SWS / 5 CP	Mobilitätsbildung und Fachdidaktik SU / 4 SWS / 5 CP
Mobilitätsplanung und kommunales Mobilitätsmanagement in der Praxis SU / 4 SWS / 5 CP	Vertrags- und Vergaberecht im Bereich Mobilität und Verkehr SU / 4 SWS / 5 CP	Öffentlichkeitsarbeit im Mobilitätsmanagement SU / 4 SWS / 5 CP

¹ Die Module des 4., 5. und 6. Semesters sind als Mobilitätsfenster definiert.

² Das Angebot der Wahlpflichtfächer wird jedes Semester aktualisiert und zusammen mit Informationen zu eventuellen Teilnahmebegrenzungen und dem Verfahren zur Zulassung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer rechtzeitig vor Vorlesungsbeginn bekannt gegeben.

Abkürzungen: SWS = Semesterwochenstunden; CP = Credit-Points nach ECTS; V = Vorlesung; Ü = Übung; SU = Seminaristischer Unterricht; Proj. = Projekt

Quelle: André Bruns

Ausgestaltung der Projekte des Studiengangs Mobilitätsmanagement (B. Eng.)

Projekt	A	B	C
Workload	5 CP (150 Stunden)	5 CP (150 Stunden)	10 CP (300 Stunden)
Rolle Studierende	Arbeitsgruppe	Auftragnehmer	Projektteam
Rolle Lehrende	Projektleiter (+ Coach)	Auftraggeber (+ Coach)	Coach
Rahmensetzungen von Seiten der Lehrenden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gruppenbildung ■ detaillierte Aufgabenstellung ■ Projektmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ■ detaillierte Aufgabenstellung ■ Zeitplan/Meilensteine 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Themen/Aufgaben ■ Meilensteine
Aufgaben der Studierenden	<ul style="list-style-type: none"> ■ inhaltliche Bearbeitung ■ Arbeitsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ inhaltliche Bearbeitung ■ Projektmanagement und -controlling ■ Reflexion 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erarbeitung Aufgabenstellung ■ inhaltliche Bearbeitung ■ Projektmanagement und -controlling ■ Interaktion mit Externen ■ Reflexion der Gruppenarbeit

Quelle: André Bruns

Didaktisches Konzept

Eine Besonderheit des Curriculums stellen die aufeinander aufbauenden Projektphasen dar. Die Projekte kennzeichnen einen erhöhten Arbeitsbeitrag der Studierenden im Vergleich zu anderen Lehrveranstaltungen. In diesen Phasen werden die in den anderen Veranstaltungen vermittelten Kompetenzen durch praktische Anwendungen anhand realer oder realitätsnaher Fallstudien gefestigt und vertieft – verbunden mit dem expliziten Ziel der Berufsbefähigung. Die Inhalte der jeweiligen Projekte sollen dabei so nah wie möglich an reale Bedürfnisse angelehnt sein und bestenfalls dem Status eines Lehrforschungsprojekts entsprechen.

Das didaktische Konzept des Studiengangs zeichnet sich neben der Projektorientierung durch einen breiten Mix an Lehrformen aus. Etwa die Hälfte der Lehrveranstaltungen ist als seminaristischer Unterricht konzipiert. Bei Gruppengrößen von etwa 30 Studierenden kommen interaktive und praxisorientierte Lehrmethoden wie Planspiele und problemorientierte Ansätze zur Anwendung. Zusammen mit dem Einbezug von Lehrbeauftragten aus potenziellen Berufsfeldern und der berufspraktischen Phase prägen diese Lehrformen das hochschulspezifische, praxisorientierte Profil des Studiengangs.

Thesen zur Entwicklung eines „Studienbereichs Mobilitätsmanagement“

Auf Basis der vorangegangenen Ausführungen ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsmanagement mittel- (in fünf Jahren) bis langfristig (in zehn Jahren) als eigenständiger Tätigkeitsbereich entwickelt. Mittelfristig wird sich zunächst ein Aufgabenspektrum Mobilitätsmanagement entwickeln, das eng mit der integrierten Verkehrsplanung verknüpft ist und vor allem in Kommunen und im erweiterten öffentlichen Dienst stattfindet, also bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und Wohnungsbaugesellschaften. Darüber hinaus zeigen die bereits heute sichtbaren Ten-

denzen in Schweden und den Niederlanden, dass sich das Mobilitätsmanagement langfristig zu einer eigenständigen Fachlichkeit entwickeln wird, die inhaltlich als weitgehend unabhängig vom Verkehrsplanungssektor zu betrachten ist. Der skizzierten Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt muss die Studienlandschaft begegnen.

Die vorhandenen Studienangebote können den kurz- bis mittelfristigen Bedarf an Fachpersonen im Mobilitätsmanagement sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hin-

sicht nicht decken. Neben einer zu geringen Anzahl von Absolventinnen und Absolventen fehlt es bei den aktuellen Studienangeboten auf Bachelorniveau insbesondere an der Vermittlung spezifischer Inhalte und Methoden für typische Aufgaben des Mobilitätsmanagements als Voraussetzung für die angestrebte Berufsbefähigung.

Ziel sollte es daher sein, spezifische Studienangebote für die Ausbildung von Fachpersonen im Mobilitätsmanagement sowohl auf Master- als auch Bachelorniveau zu entwickeln. Hierbei ist eine weitgehende Berufsbefähigung bereits nach dem Bachelorgrad anzustreben. Vor dem Hintergrund des zuvor skizzierten differenzierten Aufgabenspektrums von Fachpersonen im Mobilitätsmanagement erscheinen die folgenden Bildungswege zielführend:

- Konsekutive Masterstudiengänge als Vertiefungsmöglichkeiten für Absolventinnen und Absolventen der klassischen, auf die Verkehrsplanung bezogenen grundständigen Disziplinen wie etwa dem Bauingenieurwesen: Entsprechend des zuvor beschriebenen Anforderungsprofils sollten diese Masterprogramme konsequent interdisziplinär ausgerichtet sein, wobei eine Beheimatung ausschließlich im Ingenieurwesen als nicht notwendig erscheint. Ausgangspunkt können vielmehr die Sozial- und Kommunikationswissenschaften sein.
- Vertiefungsmöglichkeiten für Mobilitätsmanagement in grundständigen Bauingenieurstudiengängen: Mit Blick auf die aktuelle Dynamik und die teilweise bereits erfolgte de facto Ausdifferenzierung eines Studienbereichs „Verkehrsingenieurwesen“ basierend auf dem Bauingenieurwesen ist eine Ausweitung dieses Angebots um die Vertiefungsrichtung Mobilitätsmanagement anzustreben. Eine Ergänzung von spezifischen Studieninhalten des Mobilitätsmanagements in klassischen Bauingenieur-Bachelorstudiengängen erscheint hingegen nicht zielführend: Aufgrund der Konkurrenz der unterschiedlichen Fachrichtungen des Bauingenieurwesens erscheint der curriculare Anteil im Bereich Verkehr generell zu niedrig, um die für eine Berufsbefähigung notwendigen Grundlagen zu vermitteln.
- Spezifische Studiengänge für Mobilitätsmanagement: Mit der angenommenen Ausdifferenzierung einer eigenen Fachlichkeit Mobilitätsmanagement erscheint es sinnvoll, entsprechende interdisziplinär ausgerichtet Mobilitätsmanagement-Bachelorstudiengänge sowie konsekutive Masterstudiengänge zu schaffen. Die inhaltlichen Profile der Bachelorprogramme sollten den oben beschriebenen und in Abbildung 10 dargestellten Kernkompetenzen für Mobilitätsmanagerinnen und -manager folgen. Für die Verortung entsprechender Studiengänge

10

Zu vermittelnde Kernkompetenzen eines Studiengangs Mobilitätsmanagement



Quelle: André Bruns, Christoph J. Menzel

hinsichtlich ihrer „Mutterdisziplinen“ werden die bereits oben eingeführten folgenden beiden Modelle vorgeschlagen:

Sozial- und kommunikationswissenschaftlich aufgeklärte Ingenieurinnen und Ingenieure (z. B. Wiesbadener Modell): Basierend auf einen ingenieurwissenschaftlichen Kern werden Kompetenzen aus den Sozial- und Kommunikationswissenschaften ergänzt.

Ingenieurwissenschaftlich aufgeklärte Kommunikationsfachpersonen: Ausgehend von Kernkompetenzen aus den Kommunikationswissenschaften werden ingenieurwissenschaftliche Studieninhalte ergänzt.

- Angesichts des akuten Bedarfs an Fachpersonen im Mobilitätsmanagement sind zudem ergänzende Weiterbildungsangebote auf akademischem Niveau notwendig. Hierunter fallen zum einen nicht-konsequente Weiterbildungsmaster für Mobilitätsmanagement, zum ande-

ren erscheinen jedoch auch Weiterbildungsprogramme von geringerem Umfang sinnvoll, um Fachpersonen aus den unterschiedlichsten Disziplinen für die Aufgaben im Mobilitätsmanagement weiterzubilden.

Als nächste Schritte auf dem Weg hin zu einer spezifischen akademischen Ausbildung für Mobilitätsmanagerinnen und -manager erscheint zunächst eine stärkere Kooperation derjenigen Hochschulen sinnvoll, die aktuell Studiengänge, Vertiefungsrichtungen oder generell inhaltliche Schwerpunkte im Themenfeld Mobilität und Verkehr anbieten. Etwa im Sinne eines „Studienbereichstages Mobilität und Verkehr oder Mobilitätsmanagement“ mit dem Ziel, die zuvor beschriebenen Vorschläge zu Kompetenzprofilen zu diskutieren und die Ausbildung dementsprechend zu harmonisieren. Essenziell erscheint zudem eine weitere „Diskussionsarena“, in der notwendige Kompetenzen von Fachpersonen aus dem Mobilitätsmanagement aus Sicht der Praxis diskutiert werden, etwa in einem zu schaffenden Berufsverband Mobilitätsmanagement.

Literatur

BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung, 2007: Londoner Kommuniqué - Auf dem Wege zum Europäischen Hochschulraum: Antworten auf die Herausforderungen der Globalisierung. Bonn/Berlin

City council of Lund, 2013: LUNDAMATS III. Lund.

Menzel, Christoph; **Künnecke**, Karsten, 2018: Kooperation meets Interaktion – Veranstaltungen mit Praxispartnern im Fach Mobilitätsmanagement. Zeitschrift „die neue Hochschule“ Ausgabe 2/2018: 26–29. Bonn.

Schwedes, Oliver; **Sternkopf**, Benjamin; **Rammert**, Alexander, 2018: Mobilität erfolgreich managen. Konzepte und Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik mit Mobilitätsmanagement. Berlin.