



APRIL 2011

Ein Positionspapier der UITP

Focus

Zum echten Mobilitätsanbieter werden Kombinierte Mobilität: der ÖPNV in Synergie mit anderen Verkehrsmitteln wie Car-Sharing, Taxi, Fahrrad ...

Erfolgreiche Städte bauen auf einen effektiven ÖPNV ...

Der Teufelskreis der Zersiedelungsprobleme, der Staus und des Raummangels droht unsere Städte zu ersticken und zu einem Rückgang der Lebensqualität bei gleichzeitigem Anstieg der Mobilitätsnachfrage zu führen. Die Stadtbevölkerung soll im Laufe der nächsten 40 Jahre in vielen Regionen der Welt auf das Doppelte anwachsen. Die Städte werden unvermeidlichen sozioökonomischen, logistischen und ökologischen Herausforderungen gegenüberstehen, die wiederum viele tägliche Pendler aus der Stadt in die Vororte drängen werden, wodurch das Verkehrsvolumen ungeahnte Höhen erreichen wird. Während Gemeinden und Regierungen auf bessere Lösungen drängen, um die Zugänglichkeit und Lebensqualität in den Städten zu erhöhen, ist es an der Zeit, eine Bestandsaufnahme jüngster Entwicklungen zu machen. Der ÖPNV ist bei weitem die effizienteste Lösung in Bezug auf den benötigten Raum und bildet den Kern eines effektiven Verkehrssystems für erfolgreiche Städte.

Der städtische Lebensrhythmus hat sich jedoch beschleunigt und viele Städte sind mittlerweile ganzwöchentlich rund um die Uhr „geöffnet“, um der Nachfrage der Stadtbewohner entgegen zu kommen, überall jederzeit Zugang zu städtischen Dienstleistungen zu haben. Dadurch steigen sowohl die Häufigkeit als auch die Vielfältigkeit der Fahrten, wobei viele davon vom herkömmlichen ÖPNV nicht effizient abgedeckt werden können. Der ÖPNV ist dazu herausgefordert, ein Schlüsselakteur beim Angebot immer flexiblerer und vielfältigerer Mobilitätsdienstleistungen zu werden. Die

UITP-Strategie für den Sektor, deren Ziel darin besteht, den ÖPNV-Marktanteil weltweit bis 2025 zu verdoppeln¹, regt ihre Mitglieder folglich dazu an, eine strategische, verkehrsübergreifende Zusammenarbeit mit kombinierten Mobilitätsdiensten wie Taxi-, Fahrrad- und Car-Sharing-Diensten aufzubauen. Darin liegt der Schlüssel, um echte Mobilitätsanbieter zu werden, ein kompletteres Angebot für die Kunden zu schaffen und Lifestyle-Services zu erbringen.

... in Synergie mit kombinierten Mobilitätsdiensten

Das gemeinsame und unbestreitbare Ziel besteht darin das Mobilitätsverhalten der Bürger zu ändern und eine echte Alternative zum Privatfahrzeug zu bieten.

Moderne Mobilität basiert auf Flexibilität und einem hohen Grad an Komfort. Kombinierte Mobilität liefert die Antwort: Car-Sharing, Taxis und Sammeltaxis, das Fahrrad, Fahrradverleihsysteme, Fahrgemeinschaften, bedarfsorientierte ÖPNV-Dienste, Autovermietung usw. sind Dienste, die als Ergänzung zu den klassischen strecken- und fahrplangebundenen ÖPNV-Diensten fungieren können, um gemeinsam mit dem Zu-Fuß-Gehen eine komplette und kohärente Mobilitätslösung zu bilden. Der ÖPNV sollte diese Mobilitätsformen nicht länger als Konkurrenz betrachten, sondern

¹ Weitere Informationen dazu finden Sie auf www.uitp.org/advocacy/public_transport.cfm.

als Services, die einander ergänzen können. Sie erleichtern Haushalten die Entscheidung, auf den Kauf eines Autos (oder Zweitautos) zu verzichten. Tatsächlich kann kombinierte Mobilität sich in Bezug auf Komfort und Kostenstruktur mit dem Privatfahrzeug messen und somit dabei helfen, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.

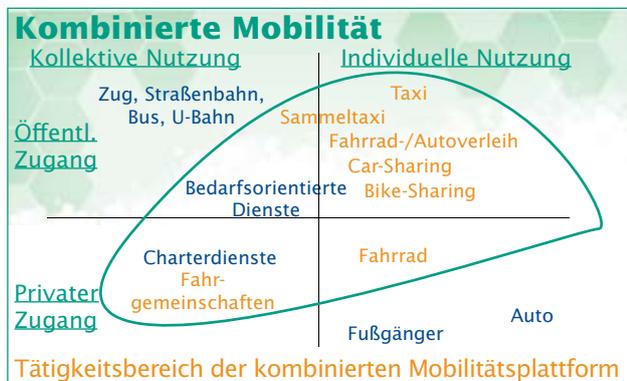


Abbildung 1: Diese Abbildung zeigt die verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste unterteilt in kollektive und individuelle Nutzung bzw. öffentlichen und privaten Zugang. Orange: Mobilitätsdienste, die klar in den Tätigkeitsbereich der kombinierten Mobilitätsplattform der UITP fallen. Blau: Mobilitätsdienste, die näher beim ÖPNV sind, aber zu einem kombinierten Mobilitätsangebot beitragen könnten.

Dieses Positionspapier wird von der UITP-Plattform für kombinierte Mobilität mit dem Ziel vorgelegt, die zuständigen ÖPNV-Behörden und Betreiber von den Vorteilen kombinierter Mobilitätsdienste zu überzeugen und ihnen zu zeigen, welche Dienste in ihrem Produktportfolio fehlen, um echte Mobilitätsanbieter zu werden. Es werden verschiedene kombinierte Mobilitätsdienste präsentiert, die ökonomischen und ökologischen Vorteile von Partnerschaften aufgezeigt, Bereiche hervorgehoben, in denen eine Koordinierung von beiderseitigem Vorteil ist und Ratschläge gegeben, wie die Zusammenarbeit idealerweise aussehen soll.

Dieses Positionspapier veranschaulicht, dass kombinierte Mobilitätsdienste nicht nur ein separater Zusatz, sondern ein integraler Bestandteil der Mobilitätsproduktpalette sind!

Was ist kombinierte Mobilität?

Kombinierte Mobilität ist das Ergebnis eines synergetischen Zusammenwirkens des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln wie Car-Sharing-, Taxi-, Fahrraddiensten... (siehe Abbildung 1).

Bei gründlicher Betrachtung der verschiedenen kombinierten Mobilitätsdienste zeigt sich, wie eine enge Zusammenarbeit mit oder sogar eine Integration dieser Dienste für den ÖPNV von Vorteil sein kann.

Car-Sharing

Car-Sharing (car-clubs im Vereinten Königreich) ist ein System, das die gemeinsame Nutzung einer Flotte unterschiedlicher Fahrzeuge ermöglicht. Da der Dienst auf Mitgliedsbasis funktioniert, ist für die Reservierung und Nutzung eines Fahrzeugs nicht jedes Mal eine eigene schriftliche Vereinbarung erforderlich. Alle Car-Sharing-Organisationen bieten ihren Mitgliedern 7 Tage die Woche rund um die Uhr an unbemannten

Selbstbedienungsstandorten Zugang zu einem flächendeckenden Netz an gemeinsam genutzten Fahrzeugen zu „Pay-as-you-drive“-Preisen inklusive Kraftstoff, Versicherung und Wartung. Die Preise sind unmittelbar proportional zur tatsächlichen Nutzung und geringer als die Kosten eines eigenen Privatfahrzeugs, da die Kosten beim Car-Sharing geteilt werden. Somit wird der Fokus vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs auf einen rationalisierteren Zugang der Fahrzeugnutzung gelenkt. Das „Pay-as-you-drive“-Prinzip (Kosten proportional zur Nutzung) führt zu einem Mobilitätsverhalten, das nicht länger vom Auto beherrscht wird, da die meisten Fahrten mit dem ÖPNV und anderen nachhaltigen Fortbewegungsmitteln zurückgelegt werden. Die Nutzung moderner Technologien wie des Internets, des elektronischen Fahrgeldmanagements, emissionsfreier Fahrzeuge usw. ist eine Chance, Car-Sharing in ein kombiniertes Mobilitätsangebot zu integrieren, das an die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts angepasst ist.



Abbildung 2: Greenwheels bietet Car-Sharing-Dienste in den Niederlanden und Deutschland an.

In Bezug auf integrierte Raumplanung der Netzwerke, gemeinsame Werbe- und Marketingmaßnahmen, kombiniertes Ticketing und gemeinsame Informationen ist es wichtig, eine solide Zusammenarbeit zwischen dem Car-Sharing-Betreiber und dem ÖPNV-Betreiber und/oder der ÖPNV-Behörde zu entwickeln.

Das Fahrrad

Das Fahrrad trägt in mehrerer Hinsicht zum gemeinsamen Ziel der Erreichung nachhaltiger Mobilitätsmuster bei. Drei verschiedene Initiativen kombinieren das Fahrrad (eventuell auch das Fahrrad mit elektrischem Hilfsantrieb) mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln.

Erstens werden speziell errichtete **Fahrradabstellplätze** an Bahnhöfen immer häufiger von Fahrgästen genutzt, um zu und vom Bahnhof zu gelangen. Die Anlagen garantieren Sicherheit und beinhalten in manchen Fällen auch Beratung, Wartung und Verleih.

Zweitens gibt es zwei Arten der **Fahrradvermietung**, die an Bahnhöfen oder Servicestellen betrieben werden: den **kurz- und langfristigen Fahrradverleih** oder den **Klapp- und langfristigen Fahrradverleih** für Inhaber einer ÖPNV-Jahreskarte. Dieser Service soll vor allem regelmäßigen Pendlern zugute kommen.

Schließlich haben **Fahrradverleihsysteme** oder „**Bike-Sharing**“-Systeme in jüngster Zeit das Radfahren zu einer beliebten Option gemacht, um zum Zielort zu gelangen. Bei Systemen mit Fahrradmietstationen sind Fahrräder an

Selbstbedienungsstationen, die über die gesamte Stadt verteilt sind, 7 Tage die Woche, rund um die Uhr verfügbar und können nach ihrem Gebrauch an jeder beliebigen Station wieder abgestellt werden. Bei flexiblen Systemen sind Fahrräder nicht nur an Mietstationen, sondern überall in der Stadt verfügbar. Sie können mittels eines Telefonanrufs reserviert und entsperrt werden und nach ihrem Gebrauch überall in der Stadt wieder abgestellt werden. Beide Systeme verwenden ein zeitbasiertes Tarifsysteem.



Abbildung 3: Integrierte Mobilität in Berlin, sichere Fahrradstellplätze an ÖPNV-Bahnhöfen.

Transport for London erlebte eine rasche Akzeptanz seines Fahrradverleihsystems mit 2,5 Mio. verzeichneten Fahrten in den ersten sechs Betriebsmonaten (August 2010 - Januar 2011). Das System verfügt über knapp 5000 Fahrräder an 315 Mietstationen. Das Ausleihen ist die erste halbe Stunde gratis.

Synergien sind in Bereichen wie der *integrierten Stadtplanung öffentlicher Verkehrsnetze und Fahrradinfrastruktur* (einschließlich der gemeinsamen Nutzung von separaten Fahrspuren, Fahrradabstellplätzen an Umstiegs-knotenpunkten usw.) und *Kommunikation* (einschließlich Informationen auf ÖPNV-Stadtplänen, Fahrtenplanern, Bahnhofs-/Haltestellenbeschilderung, gemeinsames Branding in Werbung und Marketing usw.) erreichbar. Die Zusammenarbeit erweist sich jedoch auch in Bezug auf die *Anpassung bestehender Dienstleistungen* als wesentlich (einschließlich der Errichtung von Fahrradrampen, eines integrierten Ticketing- und Tarifsystems usw.) oder *Betriebsfragen* (wie Fahrräder in Bussen oder Straßenbahnen, Haftungsfragen, gesicherte Abstellplätze für Fahrräder oder Servicestellen in der Nähe von ÖPNV-Bahnhöfen/-Haltestellen usw.). Davon profitieren nicht nur der ÖPNV und die Radfahrer, sondern auch die Luft- und Lebensqualität in den Städten und die öffentliche Gesundheit!

Taxis

Taxidienste werden immer mehr als Unterstützer einer nachhaltigen städtischen Mobilität gesehen, da sie eine alternative Mobilitätslösung zur Privatfahrzeugnutzung darstellen. Normalerweise werden der Taxibetrieb und dessen Tarife in einem bestimmten Gebiet durch einen gesetzlichen Rahmen reguliert. Diesem gesetzlichen Rahmen entsprechend sind das Buchungszentrum und die Betreiber entweder öffentliche Akteure oder private Unternehmen, die in einem Wettbewerbsumfeld tätig sind.

Ein **(Anruf-)Sammeltaxidienst** bietet mehreren Kunden die Möglichkeit, sich ein Taxi für einen Teil der Fahrt oder die ganze Fahrt zu teilen. Der Fahrpreis fällt somit geringer aus als bei einer Einzeltaxifahrt. Je nach System werden die Kunden entweder an vordefinierten Treffpunkten abgeholt oder die Taxis folgen virtuellen Dienststrecken. Die Planung der Fahrten und Abholstellen erfolgt mittels einer spezifischen Software. Sammeltaxis erweisen sich als Alternative zum ÖPNV, wenn die Nachfrage in einem Gebiet oder zu gewissen Zeiten sporadischer ausfällt (d.h. nachts in großen Städten oder in ländlichen Gebieten).

Es erweist sich als vorteilhaft, eine *koordinierte Planung* der Taxihaltestellen und des ÖPNV-Netzes sowie *gemeinsame Marketing- und Informationskampagnen* und Vereinbarungen zu *betrieblichen Fragen* wie der gemeinsamen Nutzung separater Spuren zu etablieren.

Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften sind Gruppierungen von Personen, die ihre Fahrten auf ein Privatfahrzeug zusammenlegen, wobei der Fahrer keine kommerziellen Absichten hat. Fahrgemeinschaften basieren auf dem Konzept der Kostenteilung zwischen den Mitgliedern einer Fahrgemeinschaft und funktionieren am besten, wenn sie über eine Online-Matching-Software organisiert werden. Der Nutzer zahlt möglicherweise eine kleine Gebühr an den Dienstleister, um eine erfolgreiche Übereinstimmung für die gewünschte Fahrt zu finden. Fahrgemeinschaften führen zu einer direkten Entlastung der Umwelt und der Verkehrsüberlastung, da sie eine Verringerung der Fahrzeuganzahl auf der Straße sicherstellen.

ÖPNV-Betreiber und zuständige Behörden können Fahrgemeinschaften unterstützen, indem sie *das Bewusstsein erhöhen*, *Matching-Software für Fahrgemeinschaften* in ÖPNV-Fahrtenplaner integrieren, *Informationen über Fahrgemeinschaften* auf Websites oder in Broschüren über die Zugänglichkeit zu Zugbahnhöfen und Bushaltestellen hinzufügen oder indem sie *Zugang zu Park&Ride-Anlagen oder Parkplätzen für Fahrgemeinschaften* ermöglichen.

Zum echten Mobilitätsanbieter werden: Warum ist die Zusammenarbeit mit kombinierten Mobilitätsdiensten so wichtig?

Das Hauptziel der Städte in Bezug auf Mobilität und Raumteilung besteht darin, die Privatfahrzeugnutzung zu reduzieren und zur stärkeren Nutzung des ÖPNV und anderer alternativer Fortbewegungsmittel, vor allem Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, zu ermutigen. Jedoch weiß jeder, dass der emotionale Aspekt des Privatfahrzeugbesitzes und hauptsächlich die damit verbundenen Fixkosten Besitzer dazu bringen, jeden Weg mit dem Auto zurücklegen. Die zentrale Herausforderung für die Behörden besteht somit darin, die Anzahl der Privatfahrzeuge deutlich zu reduzieren und infolgedessen eine globale Mobilitätspolitik umzusetzen, die es ermöglicht, in der Stadt zu leben und sich darin frei fortzubewegen, ohne ein eigenes Auto zu besitzen.

Das Rückgrat jeder Mobilitätspolitik bleibt offensichtlich ein effizientes ÖPNV-System, welches den Großteil aller motorisierten Fahrten abdecken sollte. Trotzdem wird es unabhängig vom Leistungsgrad des ÖPNV-Dienstes immer Situationen geben, in denen die Autonutzung nicht nur notwendig, sondern auch gerechtfertigt ist.

In diesen Situationen sind Taxi- und insbesondere Car-Sharing-Dienste offensichtlich Optionen, die das ÖPNV-Angebot vervollständigen können, da Kunden die Vorteile der Autonutzung genießen können, ohne dass sie ein eigenes Auto besitzen müssen!

Vorteile des Car-Sharing

Viele Kundenumfragen haben bewiesen, dass Kunden nach ihrem Beitritt zu einem Car-Sharing-System viel öfter zu Fuß gehen und das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen. Die Muheim-Studie in der Schweiz zeigte, dass die ÖPNV-Nutzung durch Car-Sharing-Mitglieder nach ihrem Beitritt zum Schweizer Car-Sharing-Anbieter Mobility um 25 % anstieg. Die nachstehende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Studie. Sie gibt eindeutig ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der Car-Sharing-Nutzer zu erkennen und bestätigt den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel!

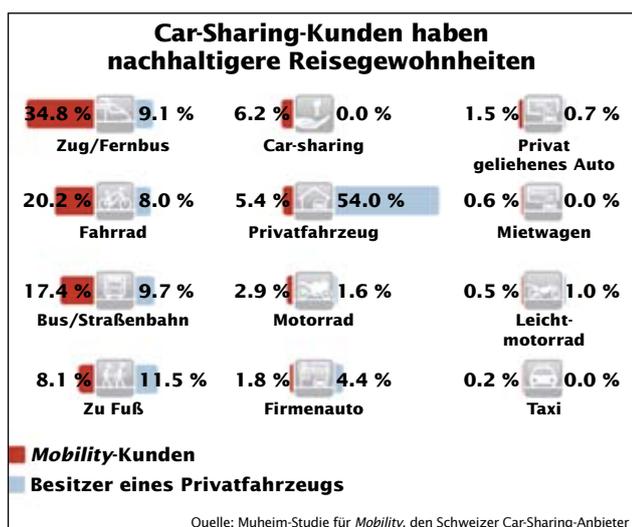


Abbildung 4: Vergleich der Verkehrsteilung zwischen Mobility-Car-Sharing-Nutzern (rot) und Privatfahrzeugbesitzern (blau)

Car-Sharing ändert das Mobilitätsverhalten und fördert eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsmittel!

Viele Car-Sharing-Kunden entledigen sich des eigenen Autos oder verzichten auf den geplanten Kauf eines Autos (oder Zweitautos). So zeigt eine 2009 von Taxistop-Cambio als Teil des EU-Projekts „momo“ (www.momo-cs.eu) in Brüssel (Belgien) durchgeführte Kundenumfrage, dass 18 % der Kunden ein Auto abschafften, nachdem sie Cambio beitraten. Elf Prozent gaben an, dass sie ein Auto gekauft hätten, wenn sie kein Cambio-Mitglied geworden wären, und 14,2 % hätten wahrscheinlich ein Auto gekauft.

Das bedeutet, dass ein Cambio-Auto in Brüssel 8,6 Privatfahrzeuge ersetzt – eine Zahl, die in anderen Regionen, in denen es Car-Sharing gibt, ähnlich ausfällt. Diese Reduzierung der Autoanzahl führt auch dazu, dass weniger Kosten und

Raum für Parkplätze erforderlich sind, die dann für soziale, Umwelt- oder Geschäftsvorhaben genutzt werden können. **Car-Sharing spart öffentlichen Raum!**

Car-Sharing bringt dem ÖPNV mehr Kunden. Besagte Kundenumfrage in Brüssel zeigte, dass 60 % der Cambio-Kunden Inhaber eines STIB-Abonnements sind und dass 22 % erst nach ihrem Beitritt zu Cambio ein solches erworben.

In Quebec stieg die Anzahl der von Car-Sharing-Kunden erworbenen ÖPNV-Monatskarten dank des Kombiangebots „Duo Auto + Bus“ des lokalen ÖPNV-Betreibers RTC und des Car-Sharing-Anbieters Communauto infolge der Einführung des Angebots um 45 %.

Zusätzlich dazu verleiht die **Zusammenarbeit mit Car-Sharing dem ÖPNV ein dynamischeres Image** und schafft ein **flexibleres und breiteres Mobilitätsangebot**. Diese Argumente zeigen deutlich, dass Car-Sharing ein wichtiges Element nachhaltiger Verkehrsstrategien geworden ist. Trotz seines enormen Potenzials bleibt es jedoch nach wie vor relativ unbekannt und unterschätzt. In Zürich in der Schweiz sind 6 % der Bewohner Car-Sharing-Kunden. Man stelle sich eine Übertragung dieses Prozentsatzes auf Megastädte wie Paris, London oder Shanghai vor!

Vorteile des Fahrrads

Parallel dazu unterstützen Investitionen in die Fahrradinfrastruktur, die Schaffung eines fahrradfreundlichen Umfelds und die Implementierung von Fahrradverleihsystemen die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster.

Gewissermaßen ist das Radfahren nicht länger eine ausschließlich individuelle Fortbewegungsart, da immer



Abbildung 5: In der Wallonie (Belgien) werden als Teil einer kombinierten Jahreskarte des ÖPNV-Betreibers TEC die C-TEC-Klappräder angeboten, um das Einzugsgebiet der Bushaltestellen in schwächer besiedelten Zonen zu vergrößern.

mehr Fahrradverleihsysteme in Betrieb genommen werden. Das Fahrrad wird infolgedessen immer öfter als die bevorzugte Lösung für die ersten/letzten Kilometer gesehen, wodurch das Aufkommen eines neuen Paradigmas erkennbar wird: Das Fahrrad entwickelt sich zu einer Art öffentlichem Verkehrsmittel! In der Tat schießen Bike-Sharing-Systeme in Städten überall auf der Welt aus dem Boden: in Mexiko Stadt, Barcelona, Shanghai, Changwon,...

Das Radfahren unterstützt den ÖPNV durch die **Vergrößerung des Einzugsgebiets** der ÖPNV-Bahnhöfe und -Haltestellen weit über den Radius des Fußwegs hinaus. Es **vergrößert das zeitliche** (24/7-Service) **und räumliche** (Gebiete mit geringem ÖPNV-Angebot) **ÖPNV-Angebot** und trägt zu einem **frischeren und gesünderen Image** des ÖPNV bei. Um Radfahrer zur Nutzung des ÖPNV zu ermutigen, ist es wichtig, sichere Fahrradeinrichtungen in der Nähe von ÖPNV-Bahnhöfen und -Haltestellen zu errichten. Durch die Koordinierung von Tarifgestaltung, Ticketing und Marketing festigt die Integration des Fahrrads in das ÖPNV-Angebot die **Kundenloyalität** und **zieht neue Kunden an**.

Transdev hat das Fahrrad in einen globalen Verkehrsdienst integriert und in eine breite Palette an Fahrradangeboten investiert. Dazu gehören ein rund um die Uhr verfügbares öffentliches Bike-Sharing-System, kurz- und langfristige Fahrradvermietung an Servicestellen und sichere Fahrradabstellplätze.

Im Jahr 2010 verwaltete Transdev 6000 Fahrräder und 1300 Fahrradabstellplätze. Das entspricht 1 000 000 Fahrradfahrten und einem Umsatz von 1,8 Mio. EUR.

Vom Radfahrerstandpunkt aus ermöglicht der ÖPNV, längere Fahrten zu unternehmen, als mit dem Fahrrad allein. Außerdem stellt der ÖPNV eine bequeme Alternative bei Schlechtwetter, schwierigem Gelände, Lücken im Fahrradnetz und mechanischen Defekten dar.

Vorteile des Taxis

Taxidienste erweitern das ÖPNV-Angebot in räumlicher und zeitlicher Hinsicht, besonders nachts als Alternative zum ÖPNV oder in schwächer besiedelten Gebieten, wo der ÖPNV nicht so effizient sein kann. Taxis und Sammeltaxis können sich mit dem Privatfahrzeug messen, denn sie können eine **praktische Lösung für Personen darstellen, die kein eigenes Auto besitzen oder lenken, oder als Zubringer für ÖPNV-**

In Brüssel traf die Region Brüssel ein Abkommen mit dem Taxibetreiber Taxi Verts. Dieses Abkommen ermöglichte dem ÖPNV-Betreiber STIB die Zusammenarbeit mit den Taxi Verts, um das nächtliche Angebot an Busdiensten neu zu gestalten. Der daraus resultierende **Sammeltaxidienst Collecto** ist ein bedarfsorientierter Verkehrsdienst zu einem erschwinglichen Einheitstarif, der telefonisch bestellt werden kann. Die Kunden werden daraufhin an einer der 210 Abholstellen aufgelesen und können an jeden beliebigen Zielort in der Region Brüssel gebracht werden. Dank diesem Sammeltaxidienst konnte der Nachtbusdienst optimiert und die Kosteneffizienz dieser Nachtbuslinien verbessert werden.

Systeme, auch wenn sie die Nutzung eines Autos zur Beförderung einzelner Kunden erfordern.

Das Sammeltaxi kann das fehlende Glied zwischen dem ÖPNV und dem Einzeltaxi sein: Es gruppiert Kunden streckenweise, um auf eine Verkehrsnachfrage zu antworten, die zwar sporadischer, aber dennoch von Bedeutung ist.



Abbildung 6: In Brüssel kann sich das Sammeltaxisystem Collecto nachts, wenn die Nachfrage sporadischer ausfällt, als Alternative zum ÖPNV erweisen.

Schlussfolgerung: Zum echten Mobilitätsanbieter werden!

Die Zusammenarbeit mit oder die Integration von kombinierten Mobilitätsdiensten in das ÖPNV-Dienstleistungsportfolio ist ökologisch und ökonomisch vorteilhaft. Sie ist der Schlüssel bei der Entwicklung eines Mobilitätsangebots, das eine echte Alternative zum Privatfahrzeugbesitz bietet. Nur ein kombiniertes Mobilitätsangebot kann hinsichtlich seiner Flexibilität und Kostenstruktur mit dem Privatfahrzeug konkurrieren. Die Verwendung von neuen Technologien wie Mobiltelefonen wird Tür-zu-Tür-Fahrten ständig noch komfortabler machen.

Kombinierte Mobilitätsdienste sind nicht nur ein separater Zusatz, sondern bilden einen integralen Bestandteil der Mobilitätsproduktpalette.



Abbildung 7: In Hannover (Deutschland), integriert das gemeinsame Ticket „Hannovermobil“ ÖPNV, Car-Sharing, Taxi, die BahnCard der DB, das Fahrrad und andere Dienste. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel liefert die treffendste Antwort auf die unterschiedlichen und komplexen Mobilitätsbedürfnisse der heutigen Zeit.



Empfehlungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem ÖPNV & kombinierten Mobilitätsdiensten

- **Entwickeln Sie eine echte kombinierte Mobilitätspolitik.** Das heißt nicht nur, angeblich konkurrierende Verkehrsmittel Seite an Seite zu stellen, sondern alle möglichen Synergien zwischen ihnen zu identifizieren und auszuschöpfen.
- **Stärker gemeinsam.** Den ÖPNV und kombinierte Mobilitätsdienste verbinden, um die Privatfahrzeugnutzung zu bekämpfen!
- **Lassen Sie den ÖPNV eine aktive Rolle oder sogar die führende Rolle spielen,** wenn Sie Partnerschaften entwickeln.
- **Errichten Sie starke Partnerschaften und eine solide Zusammenarbeit.** Welche Form diese Partnerschaften annehmen ist zweitrangig und kontextabhängig.
- **Gründen Sie eine zuständige Abteilung für kombinierte Mobilität** innerhalb des ÖPNV-Betreibers und/oder der regionalen/lokalen Behörde und/oder zuständigen Behörde, um die Kooperation, Partnerschaften und Unterstützung zu fördern.
- **Seien Sie sich des beiderseitigen Nutzens bewusst.** Für den ÖPNV gehören dazu der Imagezuwachs und die Kundengewinnung, während kombinierte Mobilitätsdienste beispielsweise an Sichtbarkeit und Anerkennung als seriöser Partner gewinnen.
- **Die zuständige Behörde und/oder regionale/lokale Behörde muss den kombinierten Mobilitätsdienst formell anerkennen.** Erkennen Sie nur Geschäftsmodelle an, die den ÖPNV wirklich ergänzen und dabei helfen, die Anzahl der Privatfahrzeuge zu verringern.
- **Bauen Sie die Stadt von morgen.** Integrieren Sie kombinierte Mobilitätsinfrastruktur in die Stadtplanung und die ÖPNV-Infrastruktur. Beispiele dafür sind multimodale Umstiegs-knotenpunkte, Car-Sharing- und Fahrradabstellplätze auf der Straße und in neuen Gebäuden, gemeinsam genutzter Straßenraum...
- **Nutzen Sie neue Technologien,** um neue Partnerschaften zu kreieren oder neue Mobilitätsdienste anzubieten.
- **Entwickeln Sie globale Marketingkampagnen,** um bessere Mobilität durch kombinierte Mobilität zu fördern, während Sie genügend Raum für das eigene Marketing jedes Betreibers lassen.
- **Ermutigen Sie geschäftliche Kooperation,** um den Kunden einfachen Zugang zu einem kombinierten Mobilitätsangebot zu bieten: kombiniertes Ticketing, gemeinsame Servicezentren, integrierte Informationen...
- Wählen und privilegieren Sie **kombinierte Mobilitätsdienste mit Wirtschaftsmodellen,** in denen die Fahrgeldeinnahmen die realen Kosten so weit als möglich widerspiegeln.
- **Qualität als Leitmotiv:** Nur qualitativ hochwertige Dienste können eine langfristige Alternative zum Privatfahrzeug bieten.
- **Entwickeln Sie Ihre Mobilitätspolitik mit einem Ziel vor Augen: *den Stadtbewohnern die Möglichkeit zu bieten, in ihrer Stadt zu leben, ohne ein eigenes Auto zu besitzen!***

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt über 3400 Mitglieder in 92 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliedschaft setzt sich aus Verkehrsbehörden und -verbänden, aus privaten und öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Verkehrsarten des ÖPNV sowie aus der Industrie zusammen. Die UITP befasst sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und managementspezifischen Aspekten des Personennahverkehrs und setzt sich für die Entwicklung einer Politik zur Förderung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Welt ein.

Dieses Positionspapier wurde von der UITP-Plattform für kombinierte Mobilität ausgearbeitet und vom Lenkungsrat der UITP genehmigt.

Erhältlich in EN, FR, DE, ES unter www.uitp.org

Verantwortlicher Herausgeber:

UITP
Rue Sainte-Marie 6
BE-1080 Brussels
Belgium

Tel: +32 2 673 61 00
Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.org
www.uitp.org

UITP