

Intelligente Mobilität – Schritte auf dem Weg zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem

Hintergrundpapier zur Veranstaltung des BUND und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 3.7.2002 am S- und U-Bahnhof Alexanderplatz in Berlin

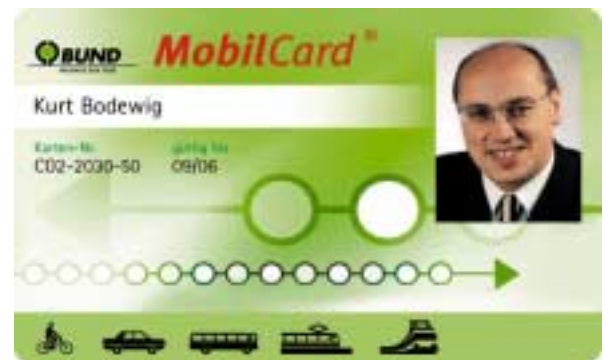
I. MobilCard® – Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität

Die MobilCard® ist für den BUND das Symbol und das Leitprojekt einer nachhaltigen Mobilitätspolitik. Sie steht für ein intelligentes, vernetztes und umweltgerechtes Mobilitätssystem der Zukunft, das für den Kunden ebenso einfach zu nutzen ist wie heute das private Auto: einsteigen und losfahren.

Für den Aufbau eines kunden- und umweltgerechten Mobilitätsangebotes müssen die Chancen neuer Kommunikations- und Informationstechnologien im Bereich des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Taxi, Fahrrad) konsequent genutzt werden. Mit ihrem Einsatz lassen sich zwei zentrale Barrieren für die stärkere Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel bzw. die Gestaltung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsketten beseitigen:

- durch verbesserte Informationen über Reiseverbindungen vom Start- zum Zielort vor und während der Fahrt (Pre-Trip- und On-Trip-Informationen)
- durch vereinfachte Buchung, Zugangsmöglichkeiten und Bezahlung der jeweiligen Mobilitätsketten über eine MobilCard®. Diese dient als Zugangsschlüssel zu den Verkehrsmitteln und als Zahlungsmittel.

Für den Kunden wird dadurch die flexible, bedürfnisorientierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel deutlich einfacher. Mit der Möglichkeit, im Bedarfsfall kurzfristig und ohne großen Buchungsaufwand auch ein Auto zu nutzen (z.B. durch vereinfachte Nutzung und annähernd flächendeckende Verfügbarkeit von CarSharing oder Mietautos) können heutige Autofahrer für ein Einsteigen in ein nachhaltiges Mobilitätssystem gewonnen werden. Mit einem umfassenden Angebot wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Kunde aus der Vielfalt der angebotenen Verkehrsmittel je nach Tageszeit, Entfernung, Aktivität, Preis und Verfügbarkeit die für ihn optimale Kombination wählen kann. Insbesondere in Ballungsräumen steigert der Umweltverbund damit seine Attraktivität gegenüber dem privaten Pkw: kostengünstiger, umweltverträglicher und (durch den Wegfall von Parkplatzsuche und Aufwand) letztlich auch bequemer.



Damit das Mobilitätssystem der Zukunft kundengerecht und zielgruppenorientiert organisiert wird, setzt sich der BUND dafür ein, dass eine MobilCard[®] von miteinander konkurrierenden Mobilitäts Providern ausgegeben wird. Diese kaufen für ihre Kunden die jeweils nachgefragten Mobilitätsdienstleistungen bei den Verkehrsunternehmen ein (Bahn, CarSharing, Mietauto, Leasingauto, ÖPNV, Leihfahrrad, Taxi etc.) und organisieren die anschließende Abrechnung. Durch den (kooperativen) Wettbewerbs zwischen den Mobilitäts Providern wird die Einkaufs- und Nachfragemacht der Kunden gebündelt (Verbesserung der Angebotsqualität, Einführung flexiblerer Bedienungsformen im ÖPNV etc.). Der Kunde verliert durch seine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Mobilitäts Providern seine „Ohnmacht“ gegenüber den bisherigen Verkehrs Anbietern.

II. Einbindung der MobilCard[®] in die verkehrspolitische Konzeption des BUND: Angebote für eine umweltgerechte Mobilität schaffen

Neben dem Einsparen von Verkehr und der Optimierung der Umweltbilanz von Verkehrsmitteln ist die umweltgerechte Gestaltung der Mobilitätsketten im Personen- und Güterverkehr die zentrale Handlungsstrategie einer nachhaltigen Mobilitätspolitik. Um möglichst viele Menschen für die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel wie Bahn, ÖPNV und Fahrrad zu gewinnen, müssen diese in den nächsten Jahren in ihrer Attraktivität deutlich gesteigert werden. Erforderlich dazu ist nicht nur eine Verbesserung ihrer Angebotsqualität (Fahrzeuge, Vertaktung, Tarife, flexible Bedienungsstrukturen etc.) und ihrer Vernetzung untereinander, sondern insbesondere auch eine Absenkung der Informations- und Zugangsbarrieren für den Kunden (vgl. I.).

Bei der heutigen Dominanz des Autoverkehrs im Mobilitätssystem, den Verhaltensroutinen der Mehrheit der Mobilitätsnachfrager und den weiterhin zunehmend autoaffinen Raum- und Siedlungsstrukturen ist jedoch davon auszugehen, dass eine massive Verlagerung von Verkehrsanteilen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel erst dann erreicht werden kann, wenn den Menschen zur Befriedigung ihrer gesamten Mobilitätsbedürfnisse eine attraktive Alternative zum privaten Pkw zur Verfügung steht. Denn wer erst ein Auto gekauft und vor der Haustür stehen hat, denkt kaum noch darüber nach, wie er seine Ziele möglicherweise umweltfreundlicher und oft auch schneller, bequemer und billiger erreichen kann.

Der BUND setzt sich deshalb für eine intelligente Nutzung des Pkw unter dem Motto "Nutzen statt Besitzen" ein. Die bisherigen Erfahrungen mit CarSharing-Nutzern zeigen, dass sie ihre Mobilität umweltgerechter gestalten als Autobesitzer. Die Pkw-Nutzung ist ein Element ihrer persönlichen Mobilität, das sie mit dem öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr kombinieren. Ihre Fahrleistung mit dem Auto liegt dabei deutlich unter der von Pkw-Besitzern und führt zu einer deutlichen Verringerung der gesellschaftlichen Belastungen von Umwelt und Mitmenschen.

Das Bundesverkehrsministerium schätzt das Potenzial an CarSharing-Kunden auf über zwei Millionen Kunden, andere Studien gehen von bis zu sieben Millionen aus. Werden innerhalb der nächsten Jahre nur Teile dieses Potenzials erreicht, können nach Einschätzung des BUND die Belastungen der Verkehrs auf Mensch, Umwelt und Lebensqualität deutlich gesenkt werden. Zudem wird der weitere Ausbau des Straßennetzes überflüssig.

Ziel einer integrierten Verkehrspolitik ist für den BUND daher die konsequente Verknüpfung von Fernverkehr auf der Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad, zu Fuß Gehen, Taxi und einer einfachen Verfügbarkeit bedarfsgerechter Autonutzung. Damit der mobile Mensch von morgen die verschiedenen Verkehrsmittel ebenso einfach und bequem benutzen kann wie heute das Auto – mit einer MobilCard[®] als Zugangsschlüssel.

Für den Aufbau und die zügige Marktdurchsetzung von kundenfreundlichen und umweltgerechten Mobilitätsangeboten ist die Politik auf allen Ebenen gefordert durch:

- Schaffung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln durch eine gerechte Anlastung der Wege- und externen Kosten (Ökologische Finanzreform, Lkw-Maut etc.) und den Um- und Abbau von ökologisch kontraproduktiven Subventionen (Dienstwagenprivileg, Entfernungspauschale etc.)
- Ausrichtung der Investitionspolitik auf die Förderung innovativer Mobilitätsangebote, die Stärkung der Schiene, des ÖPNV, des Fahrradverkehrs und der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln
- Förderung der Grundlagenforschung, Hilfestellung bei der Markteinführung und Standardisierung von Informationssystemen. Als „Anwalt der Kunden“ muss der Staat durch entsprechende Anreize insbesondere sicherstellen, dass bei der Weiterentwicklung von Informations- und Buchungssystemen alle Mobilitätsanbieter adäquat berücksichtigt werden
- Anreize für Verkehrsunternehmen zur zügigen Einführung von E-Ticketing etc. (z.B. über Bedingungen bei Ausschreibungen, Ausgestaltung von Fördermittelrichtlinien etc.)
- Gestaltung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Mobilitätsprovidern: Anreize für einen kooperativen Wettbewerb, Sicherstellung des Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln
- Stärkung der Kundenrechte
- Internationale Abstimmung bei der Standardsetzung für Informations- und Abrechnungssystemen

Weitere Informationen:

Verkehrspolitische Positionen des BUND: www.bund.net?verkehr.html

Zum Thema „Neue Mobilitätspolitik“ hat der BUND eine Kurzstudie in Auftrag gegeben, die im August 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt wird.

III. Zukunftsweisende Ansätze für eine vernetzte Mobilität existieren bereits

1. Informationssysteme:

Die (vielfach noch unbekannt) adressfeine Reiseauskunft der Deutschen Bahn AG und der Öffentlichen Verkehrsbetriebe ermöglicht bereits heute über das Internet eine komfortable und schnelle Auskunft über die Möglichkeit, ein gewünschtes Ziel mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu erreichen (einschl. Lageplan des Zielortes). Diese Informationen können auch telefonisch abgefragt werden. Eine weitere Vereinfachung resultiert für den Kunden aus der zunehmenden Internet-Fähigkeit der Mobiltelefone (WAP-Handy bzw. Personal-Travel-Assistance-Systeme).

In den nächsten Jahren ist außerdem zu erwarten, dass das bisherige statische Fahrgastinformationssystem durch ein dynamisches abgelöst wird, d.h. dem Kunden real-time-Informationen über Verspätungen und Staus sowie Ausweichmöglichkeiten angeboten werden. Einen großen Schritt in diese Richtung haben z.B. die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mit dem **Dynamischen Auskunft- und Informationssystem (DAISY)** unternommen, das zunächst auf den Berliner U-Bahn-Linien und sukzessive auch bei Straßenbahnen und Bussen eingeführt wird. DAISY zeigt auf den U-Bahnhöfen die realen Zeiten an, in denen die nächste (und übernächste) Bahn eintreffen wird.

Weitere Informationen:

Deutsche Bahn AG: Der MobilCheck – Innovation auf dem Reiseinformationssektor (s. Anlage)

Adressfeine Reiseauskunft der DB AG: www.bahn.de (Erweiterte Auskunft)

BMVBW (2001): Telematik im Verkehr. Bausteine einer Integrierten Verkehrspolitik. Broschüre. Berlin. Vgl. auch www.bmvbw.de/Telematik-.496.htm

Informationen zum **Dynamischen Auskunftssystem** der Berliner U-Bahn, BVG 2002 (s. Anlage)

Fahrplanauskunft für Berlin: www.bvg.de

2. Verkehrsmittelübergreifende Abrechnungssysteme

Die Tickets für einzelne Verkehrsmittel können bereits heute über das Internet gebucht werden. Was bisher noch kaum möglich ist, ist die Buchung einer ganzen Mobilitätskette. Kooperationen zwischen Unternehmen gibt es hier in starkem Maße bisher nur bei der Verknüpfung des ÖPNV bzw. der Bahn mit dem Luftverkehr. Dagegen ist die bundesweite Einführung eines City-Tickets (Integration von Nahverkehr-Verbundtickets in den Fernverkehrsfahrschein der Bahn) bisher an der mangelnden Einigungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen gescheitert.

Die Weiterentwicklung des integrierten Fahrscheines ist die flächendeckende Einführung des Electronic Ticketing (ET). Für den Kunden entfällt damit der aufwendige Ticketkauf (außer bei Vorausbuchung), die Kosten für die Fahrten werden von einer Geldkarte oder vom Konto abgebucht.

Voraussetzung für die Einführung des ET ist die Schaffung eines einheitlichen Kartenstandards. Dies erfolgt derzeit durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und wird durch das Bundesforschungsministerium mit insgesamt 2,4 Mio. EUR unterstützt. Bei den „VDV-Kernapplikationen“ handelt es sich um einen zu entwickelnden Datenstandard, der es erlauben soll, die unterschiedlichen Anwendungen des elektronischen Fahrgeldmanagements miteinander zu verknüpfen: bargeldloses Bezahlen, Speichern eines elektronischen Fahrscheins und automatisierte Fahrpreisfindung.

Weitere Infos:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Kauf und Nutzung von Fahrscheinen wird künftig einfacher (vgl. Anlage)

3. Integration von CarSharing und Mietfahrrädern in das Mobilitätsangebot

Mit rund 50.000 Benutzern führt das CarSharing in Deutschland immer noch ein Nischendasein. Das in Deutschland bis auf 7 Mio. Personen geschätzte Potenzial wird damit bisher nur ansatzweise ausgeschöpft.

Eine wesentliche Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten und der Kundenakzeptanz ist durch das im Dezember 2001 gestartete CarSharing-Angebot der Deutschen Bahn AG zu erwarten. Mit diesem neuen Franchise-System, an dem sich bestehende CarSharing-Unternehmen beteiligen können, erfolgt eine Standardisierung des deutschen CarSharing-Systems. Mit einer einheitlichen Chipkarte wird der Zugang zu den Fahrzeugen hergestellt. Gebucht werden kann das Auto bei einer Buchungszentrale per Internet oder über das Telefon.

Ergänzt wird das CarSharing-Angebot durch Call-A-Bike. Das Prinzip von Call-A-Bike ist ganz einfach: Die Call-A-Bike sind per Telefonanruf (Handy oder Festnetz) an jeder größeren Straßenkreuzung zu mieten und wieder zurückzugeben, die Abrechnung erfolgt bargeldlos.

Mit den CarSharing und Call-A-Bike-Angeboten ist die DB AG auf dem Weg, sich zu einem umfassenden Mobilitätsanbieter zu entwickeln. Aber auch die Automobilindustrie greift zunehmend diese Ansätze auf: Ford beteiligt sich gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetrieben am Mobilitätsdienstleister CarPool. VW arbeitet mit Wohnungsgesellschaften zusammen und bietet für Hausgemeinschaften ein eigenes CarSharing-Konzept an (Mieter-Auto). Ebenso ist zu erwarten, dass sich die Autoverleihfirmen zunehmend in diesem Marktsegment engagieren werden.

Weitere Infos:

DB-Carsharing: www.db-carsharing.de

Call A Bike: www.db-carsharing.de/konzern/holding/db_rent/dbag_call_a_bike.shtml

Bundesverband CarSharing (BCS) mit Überblick über die lokalen CarSharing-Unternehmen: www.carsharing.de

Für Rückfragen:

BUND
Referat für Mobilitätspolitik
Tilman Heuser / Gerrit Schrammen
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel: 030-27586-435
Fax: 030-27586-440
email: tilmann.heuser@bund.net