



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Gesamtmobilität			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	I/VIII/2012/0345	30.05.2012	11

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	22.06.2012	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	25.06.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	29.06.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	05.07.2012	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat, den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat nimmt den Sachstand zur Gesamtmobilität zur Kenntnis und beauftragt den Vorstand der VRR AöR

- in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Kommunen auf ein abgestimmtes Vorgehen in Sachen Gesamtmobilität hinzuwirken,
- eine strategische Ausrichtung im Umgang mit verschiedenen Mobilitätsplattformen (eigene und/oder fremde) zu entwickeln,
- die Informations- und Vertriebssysteme des VRR im Hinblick auf die Anforderungen zur Gesamtmobilität weiterzuentwickeln und
- über den Fortschritt regelmäßig zu berichten.

Begründung/Sachstandsbericht:

Auf der Basis des im letzten Sitzungsblock beschlossenen Papiers „Gesamtmobilität“ wurden die Aktivitäten zu einer integrierten Mobilität weiter intensiviert.

Das Thema Mobilität befindet sich über die ÖPNV-Branche hinaus in technologischer als auch in strategisch/ konzeptioneller Hinsicht in einer außerordentlich dynamischen Entwicklung.

Die Zielsetzung, über einen einfachen Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten in der Mobilitätskette den Bürger/Nutzer zu einer differenzierten Anwendung der Mobilitätsinstrumente zu bewegen, ist weiter verfolgt worden. Teilweise wurden bereits Geschäftsmodelle unter dem Eindruck der o.g. nicht beeinflussbaren dynamischen Entwicklungen vor Ort entwickelt und haben so Einfluss auf die weiteren Planungen genommen.

Einfluss auf das Nutzerverhalten ist entscheidend

Dabei zielen alle Aktivitäten darauf ab, das Nutzerverhalten entscheidend zu beeinflussen. Nur ein verändertes Nutzerverhalten ist letztendlich Indikator für den Erfolg einer integrierten Gesamtmobilität mit den gewünschten Effekten wie eine gesicherte und dabei stadtverträgliche Mobilität für alle Bürger auf der einen sowie der wirtschaftliche Erfolg für die Mobilitätsanbieter auf der anderen Seite.

Erste Geschäftsmodelle vor Ort

Es haben sich erste integrative Angebote unter Entwicklung einer durch die „Mobilitätsplayer“ vor Ort forcierten Eigendynamik im Rahmen von Geschäftsmodellen bereits am Markt platziert. Dabei ist die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing) verkehrlich, tariflich und zugangstechnisch in Teilen bereits umgesetzt worden (Rheinbahn, VIA).

Der organisatorische Rahmen wurde geschaffen

Für eine flächendeckend integrierte und bei den Nutzern akzeptierte Mobilität jedoch müssen die strategischen Bausteine Verkehrsplanung, Verkehrsinformation, Verkehrstechnik und Verkehrsmarketing so ineinandergreifen, dass die Zugangshemmnisse zu den Mobilitätsprodukten weitestgehend abgebaut und dem Bürger der Einstieg in das System so leicht wie möglich gemacht wird.

Mobilität aus einer Hand bedeutet auch, die unterschiedlichen Verantwortungsbereiche miteinander zu vernetzen und standardisierte Steuerungsprozesse- und Instrumente zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und dem VRR zu entwickeln. Die organisatorischen Voraussetzungen hierzu sind mit Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe

von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verbund inzwischen geschaffen worden.

Die Steuerungsinstrumente

Zu den wesentlichen Steuerungsinstrumenten der Gesamtmobilität zählen die Nahverkehrspläne, unterstützende Instrumente für die Verkehrsplanung wie z.B. das Planungstool Venus beim VRR und die sich noch in der Entwicklung befindenden Mobilitätsplattformen sowohl beim VRR als auch bei Drittanbietern.

Der Nahverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan

Im Nahverkehrsplan und/ oder im Verkehrsentwicklungsplan lassen sich auf das Nutzerverhalten Einfluss nehmende Instrumente verankern, die das Ziel, eine integrierten Gesamtmobilität zu schaffen, unterstützen können. Hierzu können zum Beispiel die Einrichtung von Busspuren, Ampelvorrangschaltungen für den ÖPNV, Radwegeplanung usw. beitragen.

Unterstützende Instrumente für die Verkehrsplanung (Venus)

Das sich zurzeit in der Entwicklung befindende Planungsinstrument „Venus“ beim VRR bekommt eine besondere Bedeutung für die Planungen im ländlichen Raum. Schwerpunkt wird hier die Integration neuer, innovativer und alternativer Mobilitätsformen unter den spezifischen Rahmenbedingungen des ländlichen Raums in die Systematik des öffentlichen Verkehrs sein.

Mobilitätsplattformen

Mobilitätsplattformen haben die Intention eines „Mobilitätskaufhauses“ und sollen dem Kunden von der Information über den Kauf bis zur Abrechnung aus einer Hand den Zugang zur Mobilität so leicht wie möglich machen. Der Zugang zu diesen Mobilitätskaufhäusern erfolgt über das Internet oder mobil über die immer stärker im Markt verbreiteten Smartphones.

So ist es kaum verwunderlich, dass neben der ÖPNV-Branche auch sogenannte Drittanbieter und dabei besonders die Automobilindustrie mit Hochdruck an der Entwicklung von solchen Mobilitätsplattformen arbeiten und erste Ergebnisse bereits in 2012 erwartet werden. Nicht zuletzt auch deshalb, weil man sich hierdurch auch wirtschaftlichen Erfolg verspricht. Über diese Mobilitätsplattformen kann schließlich auch die Verkehrsmittelwahl und damit das Nutzerverhalten beeinflusst werden. Hierbei ist VRR-seitig zu gewährleisten, dass die in Mobilitätsplattformen Dritter einfließenden ÖPNV-Angebote die Kernleistung bleiben und dem Anspruch des VRR im Hinblick auf z. B. Diskriminierungsfreiheit, tarifarische Einbindung und Datenüberlassung gewissen Rand- und Rahmenbedingungen unterliegen. Diese gilt es gemeinsam festzulegen.

Um die Zielsetzung eines Mobilitätsangebotes aus einem Guss für die Bürger im VRR zu erreichen, müssen darüber hinaus die Vertriebs- und Informationssysteme des VRR zu mandantenfähigen Mobilitätsplattformen weiterentwickelt werden. Die Mandantenfähigkeit ist im Außenverhältnis die Voraussetzung für eine Integration Angebote Dritter (z. B. CarSharing/Daimler) in die eigene Mobilitätsplattform. Hier ist zu entscheiden, ob der VRR diese Angebote Dritter auch anbieten sollte (Frage nach Konkurrent oder Partner). Um diese Frage zu klären, werden Gespräche mit Drittanbietern geführt um nach Möglichkeit eine gemeinsame strategische Linie zu finden. Dabei ist insbesondere das Verhältnis zum ÖPNV zu klären und ob eine Partnerschaft oder ein Dienstleistungsverhältnis denkbar wäre.

Zwischenfazit

Nur die Summe der im Sinne eines Gesamtmobilitätsangebotes abgestimmten Maßnahmen führt zu einem akzeptierten und optimierten Angebot und nimmt Einfluss auf das Nutzerverhalten im Sinne einer garantierten und auch stadtverträglichen Mobilität.

Während die im öffentlichen Interesse liegenden Steuerungsinstrumente der Verkehrsplanung (Venus, Nahverkehrsplan) in der öffentlichen Verantwortung liegen, konzentrieren sich die Partner der freien Wirtschaft ausschließlich auf die aus ihrer Sicht „profitablen“ Mobilitätsplattformen und stehen damit u.U. im Wettbewerb zu den Überlegungen des ÖPNV.

Diesen scheinbar im Grundsatz bestehenden Widerspruch gilt es aufzulösen und mit dem Ziel eines erfolgreichen Miteinanders müssen Gemeinsamkeiten im Sinne einer klassischen Win-Win –Situation herausgearbeitet werden.

Dazu sind in den nächsten Schritten Stufen und Zeiträume für das Ineinandergreifen der Systeme sowie die gegenseitige Rollenzuweisung für die zukünftige Arbeit zu definieren.