



Rat für
NACHHALTIGE
Entwicklung



Komfortabel, vernetzt,
klimafreundlich:
Online-Mobilitätsangebote als
Instrumente einer Nachhaltigen
Entwicklung?

ANHANG

Studie in Auftrag des
Rates für Nachhaltige Entwicklung

von
Christoph Aberle und Inga Werbeck

Rat für Nachhaltige Entwicklung

Dem Rat für Nachhaltige Entwicklung gehören 15 Personen des öffentlichen Lebens an, die von der Bundeskanzlerin für eine Mandatszeit von drei Jahren berufen werden. In der Wahl seiner Themen und Aktionsformen ist der Rat unabhängig. Zu den Aufgaben des Rates gehören die Entwicklung von Beiträgen zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die Benennung von konkreten Handlungsfeldern und Projekten sowie Beiträge, um Nachhaltigkeit zu einem wichtigen öffentlichen Anliegen zu machen.

Impressum

Geschäftsstelle des Rates für
Nachhaltige Entwicklung
www.nachhaltigkeitsrat.de
info@nachhaltigkeitsrat.de

Die Wolke auf der vorigen Seite zeigt die 80 meistgenutzten Wörter in den Expertenantworten zum Thema der Mobilitätsplattformen. Die Größe der Wörter entspricht in etwa der Nennungshäufigkeit.

Inhaltsverzeichnis

A1	Grafisches Menükonzept für eine Mobilitätsplattform	3
A2	Fragenkataloge für die Experteninterviews.....	8
A3	Transkriptionen der Experteninterviews	11
A3.1	Andreas Ernst	11
A3.2	Weert Canzler	23
A3.3	Antje Flade	33
A3.4	Heidi Tischmann.....	47
A3.5	Andreas Knie	56
A3.6	Simon Woker	59
A3.7	Willi Loose	68
A3.8	Andreas Schildbach	78
A3.9	Michael Glotz-Richter	81
A4	zusätzliche Gesprächspartner.....	101
A5	Zusammenfassung der Studie "USEmobility"	102
A6	Liste der verfügbaren Online-Angebote für komplementäre Mobilität.....	106

A1 Grafisches Menükonzept für eine Mobilitätsplattform

Das folgende Menükonzept wurde nach der Sekundärquellenanalyse erstellt, um es den Experten vorzulegen. Aufgrund der grafisch aufbereiteten Struktur wurden die Anforderungen an eine Mobilitätsplattform diskutiert.

Die grafische Umsetzung dient der Visualisierung, stellt aber kein Designkonzept für ein Endprodukt dar.

Contemporary Carlowitz: Mobilität und Nachhaltigkeit
Menü-Grobkonzept für eine Mobilitätsplattform / Stand 01.07.2013

ICE/IC	<i>Variablenausprägung (ausgewählt)</i>		<i>Neuerung ggü. bestehenden Konzepten</i>
Regionalzug Nahverkehr	<i>Variablenausprägung (Alternativen)</i>		

Menüebene 1
Angabe von Grundvariablen, vgl. moovel

Ich	fahre	jetzt	von	hier	nach	dort
Wir	möchte	morgen um hh:mm		Standort (GPS) Adresse		zu Hause Adresse Oper, Berlin

Menüebene 2 für Fahrer
Angabe von Zusatzvariablen

Art der Fahrt

Fahrzeugtyp
Limousine
Bus

Anzahl freier Plätze

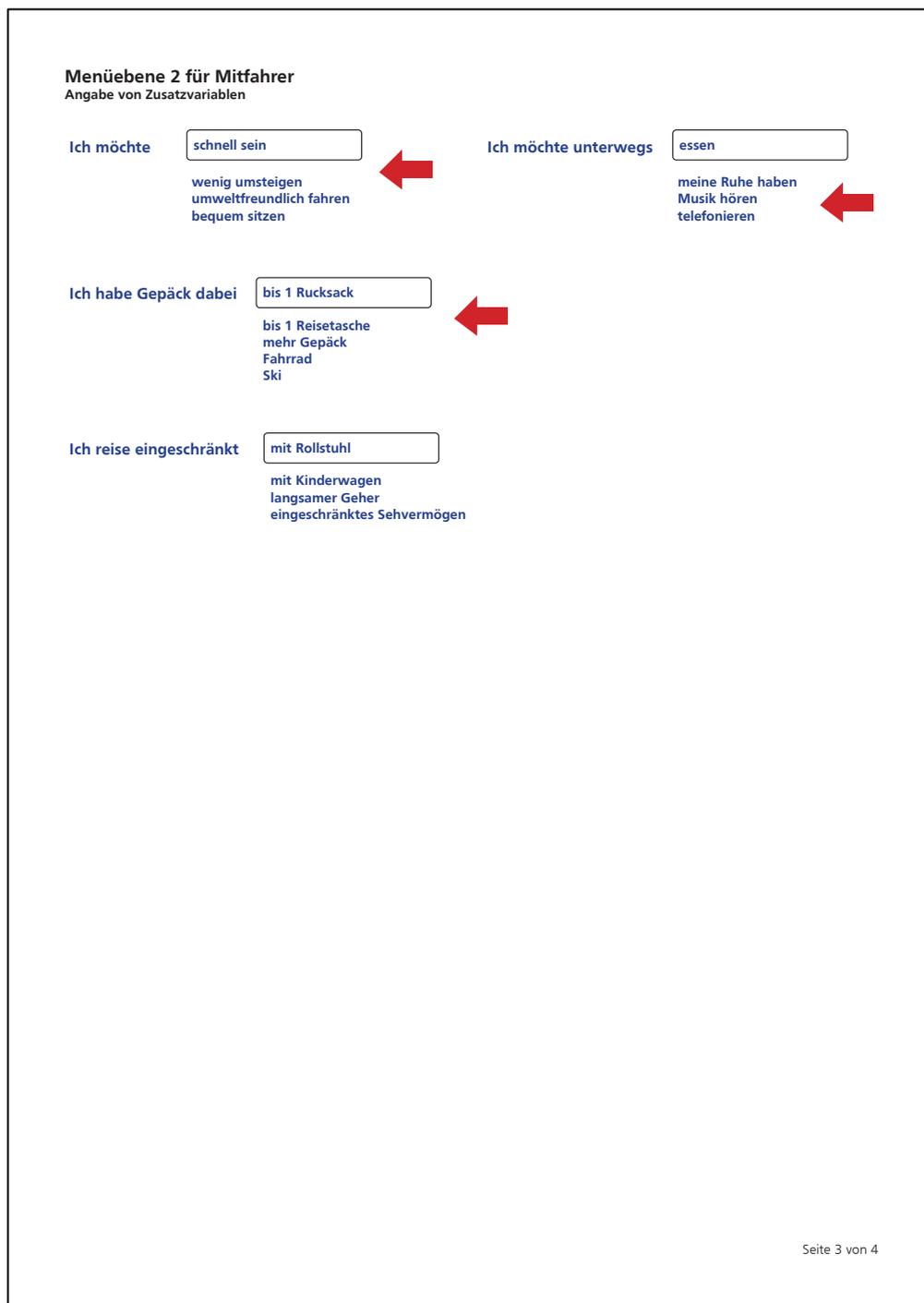
Platz für Gepäck
bis 1 Reisetasche/Person
mehr Platz
Sondergepäck (Fahrrad/Ski)

Zwischenhalte ⊕

Rauchen erlaubt

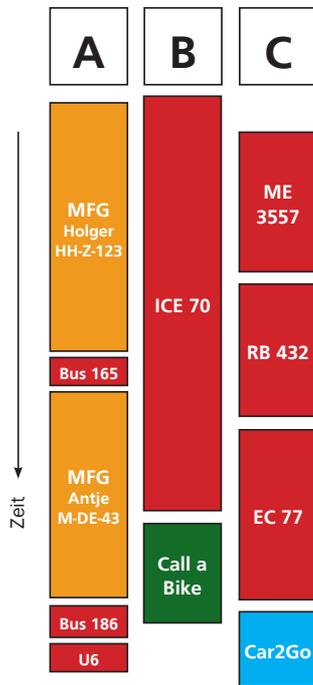
Fahrpreis €

ICE/IC
Regionalzug
Nahverkehr

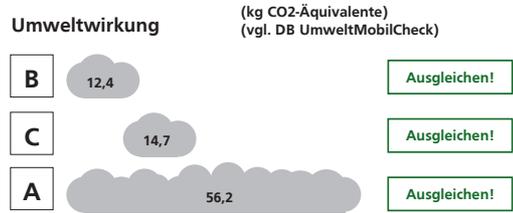


Menüebene 3 für Mitfahrer

Ergebnisseite, Darstellung in Balken wie bei bestehenden Apps, intermodales Routing



Indikatoren für jede Route, z.B.
 - Fahrtzeit (direkt ablesbar)
 - Umweltwirkung
 - Bequemlichkeit (Umsteigen/Platz)



A2 Fragenkataloge für die Experteninterviews

Basis-Fragenkatalog

A *Allgemeine Fragen*

- (1) Bitte stellen Sie sich kurz vor. Welche Schnittstelle zum Thema Mobilität haben Sie?
- (2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?
Wenn ja, welche?

B *bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität*

- (3) Es gibt schon in Beispiele für Plattformen für komplementäre Mobilität. Zur besseren Übersicht wurde eine beispielhaft skizzierte Plattform entwickelt, die eine komplementäre Mobilität fördern soll (die Übersicht wird am Gesprächstermin vorgestellt und erläutert) Diese ist aus der Analyse von vier Online-Angeboten hervorgegangen und übernimmt jeweils die als gut bewerteten Eigenschaften.
 - (3a) Spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an?
Würden Sie die Plattform persönlich nutzen?
Warum (nicht)?
 - (3b) Spricht das Angebot Sie als Experte an?
 - (3c) Welche Bevölkerungsschichten (Zielgruppen) nutzen bisher diese Plattformen? Welche werden sie zukünftig nutzen?
 - (3d) Was sind mögliche Treiber, was sind Hemmnisse?

-
- (4) Wie hoch schätzen Sie die Zahl potentieller Nutzer in Prozent ein?
 - (5) Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher kein entsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsgruppen gibt?
 - (6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen?
 - (7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die nicht erreicht werden können? Wenn ja, warum?

C Ausblick

- (8) Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland für die kommenden zehn Jahre ein?
- (9) Ist das EU Ziel, bis 2050 eine CO2 freie Stadtmobilität zu erreichen mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen? Welchen Anteil werden diese Angebote haben?
- (10) Welche Maßnahmen sind nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern? (ganzheitlich betrachtet, nicht auf Online-Angebote beschränkt)

D Weiteres

- (11) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?
- (12) Welche Erwartungen stellen Sie an den Rat für Nachhaltige Entwicklung? (nicht allen Experten gestellt)

angepasster Fragenkatalog für Andreas Schildbach

Der Fragebogen entspricht weitgehend dem Basis-Fragebogen. Hinzugefügt wurden zwei Fragen im Abschnitt *B – Bundesweites Angebot für komplementäre Mobilität*:

- (13) Ihre App "Öffi" kann als spezialisierter Web-Browser verstanden werden. Mit welchen Ambitionen haben Sie die App entwickelt, welcher Zeitaufwand entsteht Ihnen, werden Sie von anderen Entwicklern unterstützt und welche Geschäftsidee verbinden Sie damit?
- (14) Gibt es in der Mac-App-Welt vergleichbare Ansätze wie die der Öffi-App oder ist die technische Umsetzung nur mit Android möglich?

A3 Transkriptionen der Experteninterviews

Die Transkriptionen sind chronologischer Reihenfolge der Interviews sortiert.

A3.1 Andreas Ernst

Experte:	Andreas Ernst, Hamburger Hochbahn AG
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	02.07.2013
Ort:	Hamburg

A – Allgemeine Fragen

- (1) Ich würde dich bitten, dich mal kurz vorzustellen und wo deine Schnittstelle zum
5 Thema Mobilität liegt.

Andreas Ernst, ich bin 42 Jahre alt und gebürtiger Hamburger, kenne also die Stadt sehr gut. Zunächst absolvierte ich eine kaufmännische Ausbildung nach dem Abitur, studierte anschließend BWL und betätigte mich in der Hamburger Politik. Ich bin 2004 zur Hochbahn gekommen und habe als Pressesprecher das Unternehmen und die damit verbundenen Fragen
10 der Mobilität kennengelernt. Im Jahr 2006 wechselte ich hauptberuflich in die Politik, um 2008 nach Ende der Legislaturperiode in den Hochbahn-Konzern zurückzukehren. Ich habe bei der Expansionstochter der Hochbahn BeNEX die Verantwortung über das Angebotsmanagement übernommen und darüber hinaus die Geschäftsführung einer SPNV-Tochterunternehmung. Seit Anfang 2011 bin ich Bereichsleiter Strategische Unternehmens-
15 steuerung der Hochbahn und befasse mich mit den Fragen, wie Mobilität in der Zukunft aussehen wird, welche gesellschaftlichen Veränderungen mittel- und unmittelbar auf Mobilität wirken werden und welche Herausforderungen das für ein Unternehmen wie die Hochbahn hat. Dazu gehört auch die Frage, worauf sich die Metropole Hamburg einstellen muss, da wir ja auch ein Instrument der Senatspolitik sind und Mobilität maßgeblich zur Stadtentwicklung
20 beiträgt. Ansonsten kann ich zu meiner persönlichen Mobilität sagen, dass ich mal deutlich stärker als es heute der Fall ist, leidenschaftlicher Autofahrer war. Das hat sich geändert, rein vom Bewusstsein her und aus verschiedenen Gründen – nicht nur seit ich bei der Hochbahn arbeite. Ich bin faktisch täglicher ÖPNV-Nutzer, was ja auch irgendwie Sinn macht, wenn man hier arbeitet.

25 Ja, soweit vielleicht zum Thema Schnittstelle in Richtung Mobilität.

(2) Siehst du in deinem Umfeld, vor allem in der Rolle als Hochbahn-Mitarbeiter wesentliche Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland gewandelt hat?

30 Abgesehen davon, dass alle es behaupten und viele es schreiben, dass „Nutzen statt Besitzen“ zukünftig eine zentrale Rolle spielen wird und „die Renaissance des Fahrradfahrens“ entdeckt wird weist sicherlich die Entwicklung der „Absatzzahlen im deutschen Automobilmarkt“ auf einen Wandel hin. Insbesondere die Aussagen der Automobilhersteller, dass zukünftig kleinere Autos mit umweltschonenden Antrieben im Fokus stehen, weist auf ein Umdenken beim
35 Verbraucher hin. Ich merke auch in meinem Umfeld, dass junge Leute wirklich wesentlich bewusster entscheiden, wie sie mobil sein wollen und, dass tatsächlich da auch der Verzicht auf das eigene Auto in der Stadt eine Rolle spielt.

Kurze Begebenheit: Ich war vor kurzem einkaufen und auf dem Parkplatz des Supermarktes stand ein car2go. Ein junges Paar lud wahnsinnig viele Einkäufe ein und auf meine Frage, ob
40 sie noch einen eigenen Pkw besitzen erzählten sie, dass sie ganz bewusst auf das eigene Auto verzichten, erstens, weil in Hamburg der ÖV gut ausgebaut ist und zweitens, dass so ein Car-sharing-Angebot leicht zu nutzen sei. Ich erzählte dann von unserem Vorhaben Switchh, also der Vernetzung von ÖPNV mit Mietfahrzeugen und sie waren total begeistert und haben gesagt, „bei einem solchen Angebot machen wir sofort mit“ und erzählten dann eben auch aus
45 ihrem Freundeskreis von genau dieser Tendenz. Ich nehme wahr, dass sich etwas ändert, aber ich glaube, dass wir es hier auch mit einem langfristigen Trend zu tun haben und das bedeutet, dass wir die wichtigen Umbrüche tatsächlich erst in den nächsten Jahren erleben werden.

E B – Bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität

- 50 (3) Gut, dann kommen wir ein bisschen auf die konkrete Ebene, und zwar haben wir uns vier bestehende Angebote rausgesucht und anhand einer Faktorenliste analysiert, dazu zählten u.A. das Switchh-Angebot der Hochbahn, dazu zählt der DB-Railnavigator, dazu zählt Mitfahrgelegenheit.de und als viertes das Fliinc.

Flinkster, oder?

55 Nein, Fliinc, die Art Mitfahrzentrale für kurze Wege. Daraus haben wir eine Art Menüstruktur entwickelt, die Idee ist sozusagen, eine Plattform zu schaffen, die alle Modalitäten vernetzt und die vor allen Dingen den Zusatznutzen bringen, was Fahrradmitnahme, Gepäckmitnahme, eingeschränktes Reisen und barrierefreie Mobilität angeht. Wir haben hier eine kleine Menüstruktur aufgearbeitet. Die Grundlage wird dir
60 wahrscheinlich bekannt sein. Das baut grundsätzlich in der ersten Menü-Ebene auf der Moovel-Geschichte auf, die Daimler macht, d.h. eine sehr einfache Abfrage, „was möchte ich wann“ und „wo möchte ich hin“. Interessant sind jetzt die roten Pfeile bzw. die hier sind die grauen. Wir haben zusätzliche Abfragen eingebaut, „welche Art von Fahrzeug fahre ich“, d.h. das lebt sozusagen auf dem Faktor Bequemlichkeit, aber
65 auch auf dem Faktor Zeit, ob ich mit einem kleinen Wagen fahre, oder ob ich mit dem VW-Bus oder mit einer Limousine fahre, analog dazu, ob ich mit dem Intercity oder mit dem Öffentlichen Nahverkehr fahre.

Eine weitere Neuerung ist die Gepäckgeschichte, d.h. ich kann als Fahrer, wir sind hier auf der Fahrerseite sozusagen, angeben, ich habe pro Person einen Rucksack
70 frei im Gepäck oder eine große Reisetasche oder ich habe noch mehr Platz vielleicht auch für Fahrrad, Rollstuhl, Sondergepäck, Skiausrüstung etc. Gleichzeitig kann ich angeben, wie viele freie Plätze ich habe. Möglich wäre z.B. auch noch anzugeben, wie viel Beinfreiheit, wie viel Komfort mein Auto bietet. Dazu dann ein paar klassische Variablen wie Zwischenhalte, Raucherabfrage und Fahrpreis, wie man das z.B. von
75 der Mitfahrgelegenheit kennt.

Hier ist dann einmal die zweite Menü-Ebene, die die Mitfahrer bekommen, sozusagen analog. Da haben wir ein paar Variablen eingefügt, die auch relativ einfach abfragen, ich möchte z.B. entweder „schnell“ sein, „wenig umsteigen“, „umweltfreundlich fahren“ oder „bequem sitzen“. Eine andere Variable, was das wieder auf die Bequemlichkeit
80 legt, wäre „ich möchte unterwegs essen“, „meine Ruhe haben“, „Musik hören“ oder „telefonieren“. Die Gepäckfrage gibt es ja auch, sozusagen einmal auf der Nutzerseite und dazu noch eine Variable für eingeschränkte Mobilität. Auf der dritten Menüebene für die Mitfahrer finden wir dann die Ergebnispräsentationen, da siehst du auf

85 der linken Seite, so diese klassische Balkenaufmachung, wie man diese aus allen aktuellen Apps kennt. Dazu würden wir dann Faktoren bzw. Indikatoren angeben und könnten für jede Route einzeln ausgeben, „wie bequem ist die Reise“, möglicherweise in Sternen oder Punkten angegeben, „wie groß ist die Umweltwirkung“ könnte man in CO₂-Äquivalenten angeben und direkt einen Knopf daneben setzen, um die CO₂- Äquivalente auszugleichen wie bei Atmosfair z.B. Man könnte auch z.B. die 90 Fahrzeit nochmal gesondert angeben, aber das im Balkendiagramm auf einen Blick ersichtlich. So, das ist so das Grobkonzept, es geht jetzt hier wirklich vorwiegend um die Anwenderseite. Die technische Seite haben wir mal ein bisschen ausgeblendet, es geht jetzt darum, wie du dir vorstellst, wie dieses Angebot akzeptiert werden könnte, und zwar die konkrete Frage:

95

(3e) Spricht dich das Angebot erst mal als potentiellen Nutzer an?

Würdest du die Plattform persönlich nutzen, wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

Also, die Idee ist geradezu hervorragend, vor allen Dingen, weil für mich andere Schwerpunkte erkennbar sind, als bei anderen Mobilitäts-Apps. Es geht nicht mehr nur um das einfache von A nach B, sondern ich habe andere zusätzliche Möglichkeiten. Also so ein Angebot würde mich auf jeden Fall ansprechen. Der Fokus liegt hier auf Verbindungen im ganzen Bundesgebiet – nicht nur auf eine Region bezogen. Wichtig wäre, dass die Menüführung Voreinstellungen berücksichtigt, d.h. ich melde mich an in einem Account und mein Profil ist 100 bereits hinterlegt im Sinne von „ich bin Nichtraucher“, „ich fahre womöglich eine Standardroute, jedes Wochenende freitags will ich nach Hause, um am Sonntagabend wieder zurückzukehren zur Uni oder zur Arbeit, die in einer anderen Stadt ist“, so dass man da schlichtweg auch gewisse Basics schon voreingestellt hat. Ich glaube, dann ist es einfach schneller und das, was wir heutzutage ja nicht haben, ist Zeit. Aber was ich richtig gut finde, ist die verknüpfte Darstellung über die Verkehrswege, aber auch, dass ich die Umweltwirkung hiermit 105 erkennen kann. Von daher ist das eine gute Geschichte. Man könnte natürlich sofort fragen was ist mit dem Preis ist. Das würde für den einen oder anderen eine Rolle spielen, „wie teuer ist Variante A“, „wie teuer ist die B“ und „wie teuer ist C“. Das könnte man natürlich im nächsten Step dann auch mit einbauen. Das Interessante ist, dass bisher glaube ich viele Unternehmen dabei sind, auch ähnliche Dinge zu entwickeln, aber immer nur bezogen auf sich 110 und nie mit dem Blick über den Konzern-Tellerrand hinaus.

Ich glaube also, so etwas ist machbar, es müssen nur schlichtweg alle wollen, aber so lange jedes Unternehmen und dabei muss man auch die Deutsche Bahn nennen, solange jedes Un-

120 ternehmen letzten Endes nur auf den eigenen Vorteil Richtung Kunden bedacht ist, wird das
schwierig bleiben. Darüber hinaus bin ich auch sicher, dass wenn man hier so etwas machen
wollen würde, sehr schnell in eine Konkurrenz zu großen Automobil-Unternehmen tritt, die
ihrerseits auch an Mobilitätsplattformen arbeiten, um die Auslastung in Bezug auf ihre eige-
nen Marken zu steigern. Von daher ist glaube, dass die Frage, ob sich so etwas durchsetzt ge-
125 trennt behandelt werden muss von der Frage, ob man das nutzen würde. Persönlich, ob ich das
nutzen würde: „Ja“. Wenn ich in der Stadt fahre, würde ich so was tatsächlich nutzen. Nun
trifft wohl auf die Nutzer eines Dienstwagens zu, dass er es sich sehr bequem machen möchte
und nicht über die Fragen nachdenkt, die bei euch abgefragt werden. Aber hier sage ich, „das
ist das Heute und das ist nicht das Morgen, morgen wird es eine andere Mobilität geben, zu-
künftig wird es wesentlich bewusstere Mobilitätsentscheidungen geben“ und dann ist man
130 froh, so ein Angebot, so eine Plattform zu haben.

Gut, wir haben jetzt ja schon die nächste Frage berührt.

(3f) Jetzt würde ich dich bitten, aus der Expertenperspektive zu schauen, ob es dich als
Hochbahner anspricht

135 (3d) und ob du vielleicht aus Erfahrung sagen kannst, was für eine solche Entwicklung
Treiber sein können, was aber auch Hürden dafür sein können?

Ich glaube, die größte Hürde wird die technische Umsetzung sein, weil jeder, der im Bereich
der Mobilität unterwegs ist, seine eigenen technischen Standards hat, von denen er auch par-
tout nicht abweichen will oder zumindest nicht ohne Weiteres. Das wird glaube ich eine sehr
140 hohe Hürde sein. Ich glaube, dass die Nutzung sich heute eher auf Personen beschränkt, die
ein sehr ausgeprägtes Bewusstsein für die Problemstellung der Zukunft haben., Ich behaupte,
dass so eine Plattform sich im Laufe der Zeit durchsetzen würde, weil letzten Endes das Be-
wusstsein in der Gesellschaft sich im Laufe der Zeit ändern wird – je mehr junge Leute un-
terwegs sind, umso aktiver die Nutzung. Die jungen Leute wachsen heute mit einem anderen
145 Selbstverständnis und mit anderen Ansprüchen auf als es früher der Fall war.. Heute sind es
Diejenigen, die „Überzeugungstäter“ sind, morgen ist es dann eine Selbstverständlichkeit.
Was sind mögliche Treiber?

Ich glaube, dass es wie so häufig, über das Portmonee geht, also der Kunde letzten Endes der
Treiber sein wird. Wenn die Benzinkosten für den privaten Pkw in den Himmel schießen,
150 dann ist er gezwungen, umzudenken. Der zweite Punkt sind gesetzliche Rahmenbedingungen
und Regelungen und ich könnte mir auch vorstellen, dass die Einführung von Mautgebühren,

also Pkw-Maut oder privat finanzierte Strecken, für die dann der Nutzer Mautgebühren zahlen muss, dazu animiert, sich umzusehen, was es für Alternativen gibt. Also alles das, was letzten Endes Autofahren teuer macht, macht das Andere attraktiver.

- 155 (4) Wie hoch schätzt du die Zahl potentieller Nutzer ein,
in Prozent der Gesamtbevölkerung?

Oha, also das ist natürlich jetzt eine Frage, wie weit so ein Projekt entwickelt ist, wie weit dafür geworben wird. Also am Anfang gering und ich glaube, dass sich so ein Angebot etwas im Laufe der Zeit aufbaut. Ich würde mich da jetzt auch gar nicht hinreißen lassen wollen, Prozentzahlen zu nennen. Aber Stand heute würde ich sagen, wenn so etwas als Angebot gemacht wird und da hängt auch kein großes Unternehmen wie die Deutsche Bahn womöglich hinter, ist die Wahrscheinlichkeit eher gering, größere Menschenmengen zu erreichen. Wenn ein großer Konzern, wie z.B. die Deutsche Bahn dahintersteht, muss man sagen, dass es schon wieder anders aussieht, weil diese wieder ein ganz anderes Portfolio mit einbauen kann. Also da braucht man auch so ein Stück weit die Träger Botschaft, die Träger des Angebots und das glaube ich, treibt dann auch die Nutzerzahlen.

- 160
165
170 (5) Die Idee ist ja nicht neu, z.B. über Smartphones und über Internetangebote Mobilität zu vernetzen. Die ersten Smartphones sind vor etwa 5-6 Jahren auf den Markt gekommen. Siehst du Gründe dafür, dass es dieses Konzept heute noch nicht umgesetzt gibt?

Da gibt es sicherlich einige Gründe, aber wenn man von dem wirklich hehren Ziel mal wegguckt, dass deutschlandweit zu machen, sieht man ja auch, dass so etwas regional schon scheiterte. Die Frage ist, wer welche Interessen verfolgt und Mobilitätsplattformen in Deutschland sind ein Markt und jeder will diesen Markt für sich erobern und Geld verdienen. Auch Mobilitätsplattformen werden zum „Geldverdienen“ aufgebaut und jeder Automobilkonzern arbeitet letzten Endes an einer Mobilitätsplattform, um Traffic zu sich zu ziehen und letzten Endes auch seine Autos dann in dem Sinne in Bewegung zu bringen. Das bedeutet auch, da ist schon mal ein wichtiges Problem, überhaupt eine Vereinheitlichung von Standards auch in technischer Hinsicht hinzukriegen. Dann glaube ich, bisher auch noch nicht den ausreichenden Zwang oder Druck gab, sich überhaupt in Richtung Mobilitätsplattform bewegen zu müssen. Es läuft doch alles. Ich glaube, dass sich das jetzt ändert mit einem Aufwachen von sich änderndem Mobilitätsverhalten. Also wenn die Mobilitätskultur sich ändert – und das wollen wir ja auch als Hochbahn befördern – dann ändert sich auch hier die Möglich-

keit, sich mit einer Plattform durchzusetzen und bisher gab es diese in diesem Maße vielleicht
185 einfach noch nicht. Vielleicht sind die Angebote auch insgesamt zu wenig wahrnehmbar. Wir
haben in Hamburg schon lange Carsharing und wir haben auch schon lange Kooperation der
Carsharing-Unternehmen mit dem Hamburger Verkehrsverbund, aber wer nimmt das denn
wahr? Das sind doch diejenigen, die ganz gezielt danach suchen. Das ist eben nicht die breite
Masse und ob das Greenwheels ist oder Cambio, die sind ja auch schon seit Jahren am Start
190 und bieten auch über das Internet die Möglichkeiten an, ihre Mietfahrzeuge, zu nutzen. Mit
Verlaub, viel zu leise, und auch in viel zu geringer Stückzahl, um da irgendwie auch wirklich
breite Massen davon zu überzeugen, den privaten Pkw stehenzulassen.

(6) Du hast vorhin das Thema Konkurrenz ÖPNV und Autohersteller schon mal
angeschnitten. Gibt es über solche Mobilitätskonzepte und auch vielleicht über
195 Elektro-Mobilität in Zukunft Konflikte hinsichtlich des ÖPNV?

Ein Satz vorweg zur E-Mobilität. Ich bin überzeugt davon, dass E-Mobilität etwas ist, was
sich noch im Entwicklungsstadium befindet und auch noch die nächsten Jahre sich dort befin-
den wird. Wir werden erst in der nächsten Dekade tatsächlich echte Durchbrüche, auch bezüg-
lich der Pkw-Menge, bei der E-Mobilität sehen. Es wird ja alles sehr stark gefördert, auch
200 durch die Bundesregierung, aber wir haben ja an sich zwei große Themen: das eine ist die La-
desäulen-Infrastruktur für E-Mobilität und diese ist einfach in der Fläche unzureichend und
das zweite ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge auch im Sinne von technischer Verfügbarkeit.
Also wenn E-Mobilität und die Hersteller der Fahrzeuge es nicht schaffen, gerade in Winter-
zeiten eine Verfügbarkeit auch in Bezug auf Distanz sicherzustellen, haben wir noch ein Prob-
205 lem. Das wird sich in den nächsten Jahren aber entwickeln. Ich glaube aber, dass wir da tat-
sächlich schon eher ab 2020 hinschauen können, wenn sich da etwas Namhaftes bewegt. Was
die komplementäre Mobilität angeht, so ist für mich klar, dass es keine Konkurrenzsituation
gibt zwischen komplementärer Mobilität und ÖPNV und auch nicht zwischen Fahrrad und
den anderen Angeboten, ob das Carsharing ist, ob das Bikesharing ist, ob das ÖPNV ist und
210 was es da alles gibt bis hin zu „ich teile meinen Parkplatz“. Nein, keine Konkurrenz, sondern
Ergänzung. Nur wenn wir eine richtig breite Aufstellung, eine richtig große Streuung haben
an Mietfahrzeugen, wenn wir ein enges Netz haben an Fahrrad-Leihstationen, wenn wir einen
richtig gut ausgebauten ÖPNV haben dann kann ich auf meinen privaten PKW verzichten,
dann lass ich ihn stehen. Dann entdecke ich aber auch, dass es nicht schlimm ist, in einer U-
215 Bahn zu stehen, wenn sie dann gut besetzt ist oder in einer S-Bahn. Ich glaube einfach, dass in
dem Augenblick dann der private Pkw letzten Endes dann auf dem Rückmarsch sein dürfte.

Dazu müssen aber alle Angebote entsprechend ausgebaut sein, es muss wirklich „saubequem“ sein, komplementäre Mobilität und ÖPNV kombiniert zu nutzen, wobei der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität ist, um von A nach B zu kommen. Fahrrad fahren ist tatsächlich eine der Kernmobilitätsformen der Zukunft, wie ich finde und natürlich ist es ganz wichtig, Fahrradwege auszubauen, aber ich setze da auch immer stärker auf Fahrradverleihstationen. Ich schaue da auch ein bisschen aus der Sicht des ÖPNV und eine Fahrradmitnahme im Fahrzeug. Wir haben es deutlich mit Fahrradzahlsteigerung zu tun, und da ist eine Fahrradmitnahme sehr problematisch. Und von daher sage ich, wir müssen sicherstellen, dass – wenn man mit einem Fahrrad an eine Haltestelle fährt, z.B. an eine U-Bahn-Haltestelle, mit der U-Bahn weiterfährt, dann an seinem Zielort wieder ein Fahrrad vorfindet. Das ist für mich tatsächlich ein ganz wichtiges Argument, die Dichte von Fahrradverleihstationen massig auszubauen. Darüber hinaus glaube ich, dass noch ein ganz entscheidender Faktor sein wird, wie sich die Rahmenbedingungen ändern, unter denen ÖPNV und Komplementäre Mobilität agieren. Werden wir also z.B. durch EU-Vorgaben gezwungen sein, Umweltzonen einzurichten oder über City-Maut nachzudenken. Und das Ganze ist ja nicht nur eine Frage der EU, sondern auch eine Frage von steigenden Ansprüchen an die Lebensqualität bspw. durch eine autofreie Innenstadt etc. Dann haben wir natürlich auch nochmal den externen Push, dass die Leute die Angebote dann annehmen, weil sie sie auch annehmen müssen. Ich glaube, dass wir im Moment gut daran tun, auch im Park&Ride-Bereich umzusteuern, nämlich ganz massiv zu sagen, Park&Ride-Parkplätze gehören nicht in die Stadt, sondern an den Stadtrand. Wir wollen, dass Pendler – und Hamburg hat immerhin rund 400.000 pro Werktag, das sind ca. 330.000 Auspendler werktags – dass diese eben ihr Fahrzeug, wenn sie denn mit dem Auto fahren, am Stadtrand stehenlassen und dann dort gute P & R-Angebote finden, wo man dann auch schnell mit der Bahn weiterfahren kann. Also da gibt es ganz viele Möglichkeiten, die Leute dann auch wirklich, wenn möglich zum Umsteigen bewegen.

(7) Gibt es aus deiner Perspektive Gruppen in der Bevölkerung, die wir mit solchen Angeboten nicht erreichen?

Das ist ganz interessant, ich erinnere mich an ein Symposium in München und da stellte ich unsere Unternehmens-Strategie vor und eben den Teil der komplementären Mobilität. Es war an sich nur die Luftverkehrsbranche dort vertreten und es ging um Customer Convenience, das ist natürlich eine andere Customer Convenience, wenn man mit Flugzeugen unterwegs ist, als beim – und ich zitiere hier – „Massentransport“. Es wird immer diejenigen geben, die sich individuelle Mobilität – egal wie teuer – leisten können und nicht die sein werden, die am

250 ehsten auf diese Angebote zurückgreifen. Also, wer auch weiterhin seinen Porsche Cayenne
jeden Tag in die Stadt bewegen kann, weil er sich bspw. hohe City-Maut-Gebühren leisten
kann, der wird natürlich dann nicht auf die Verkehrsmittel des ÖPNV oder einen Smart über
Carsharing umsteigen. Das ist die eine Bevölkerungsgruppe. Ich glaube aber, dass das auch
etwas ist, was im Laufe der Zeit mit einem besseren Öko-Bewusstsein zwangsläufig einher-
255 geht, und auch besser werden würde. Anderes Thema oder eine andere Bevölkerungsgruppe
können natürlich Menschen sein, die mit Rollstuhl, Kinderwagen oder mit Gepäck unterwegs
sind. Deswegen finde ich übrigens auch dieses Angebot der Plattform so gut, weil hier einfach
auch die Gepäckfrage berücksichtigt wird. Was heißt das letzten Endes? Wenn wir wollen,
dass Menschen umsteigen, ist es dringende Voraussetzung, den ÖPNV durchgehend barriere-
260 frei zu gestalten. Und bei der Barrierefreiheit reden wir eben nicht nur über erhöhte Bahnstei-
ge und den Aufzug, der dann irgendwie genutzt werden kann, wir reden hier auch wirklich
von Barrierefreiheit bei Information, nicht nur auf der Haltestelle, sondern zuhause schon,
wenn ich am PC sitze oder an meinem Smartphone irgendetwas wissen will. Wir reden von
Barrierefreiheit, wenn es darum geht, eine Fahrkarte zu bekommen, im Idealfall natürlich ein
265 Abo oder aber auch ein Carsharing-Auto aufzumachen oder zu buchen. Also Barrierefreiheit
im Sinne von „ich habe etwas, was mich persönlich einschränkt, einen Rollstuhl, einen Geh-
wagen, einen Kinderwagen, einen Einkaufswagen oder wie auch immer“, da müssen wir ran,
aber wir müssen auch gleichzeitig barrierefrei denken, barrierefrei sich informieren und bu-
chen etc., das müssen wir letzten Endes fördern, dann erreichen wir auch leichter diese Be-
270 völkerungsgruppen.

F C – Ausblick

(8) Wir kommen jetzt in den Abschnitt „Ausblick“, vieles davon haben wir schon touchiert
in den letzten Minuten. Wenn du noch wesentliche Ergänzungen hast, wie schätzt du
persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland in den nächsten 10 Jahren
275 ein?

Also, die Mobilitätslandschaft in Deutschland wird in Teilen von Unsicherheit geprägt sein,
weil natürlich Unternehmen, die investieren müssen, sich vielleicht hier und da nicht sicher
sind, wohin denn die Reise geht, was Mobilität und Mobilitätskultur oder auch Finanzierung
angeht. Da bin ich froh, dass wir in Hamburg, auch was die politische Seite angeht, mit einem
280 anderen Auftrag unterwegs sind. Wir haben Klarheit, wir wissen, wo wir hinwollen, weil wir
einfach auch, ich denke gut und sicher recherchiert haben. Die Entwicklung des Autoverkehrs
in den nächsten Jahren wird glaube ich maßgeblich, auch diese Mobilitätslandschaft prägen.

Ich glaube, dass die Frage: „Ist das Auto auf dem Rückmarsch?“ mit „ja“ zu beantworten ist, aber die Geschwindigkeit dieses Rückzugs des Autos, dieses Statussymbol „Auto“, ich glaube, da kann man Jahresverschiebungen auch durchaus vornehmen. D.h., die Deutschen werden weniger auf das Auto zurückgreifen, ich glaube, eher anlassbezogen, aber es wird langsamer gehen dieser Trend. Deswegen ist aber auch unsere Aufgabe, diesen Trend zu verstärken und durch gute Angebote zu befördern. Das wird glaube ich maßgeblich die Mobilitätseinstellung in Deutschland prägen. Das zweite wird das große Thema Infrastruktur sein, also wenn wir es nicht schaffen, unsere Eisenbahnstruktur auf dem Laufenden zu halten in Deutschland, dann müssen wir uns nicht wundern, warum die Leute weiterhin mit dem Auto fahren. Also 2 ½ Milliarden Euro pro Jahr in die Instandhaltung von Bahnanlagen zu stecken, ist mit Verlaub ein Witz. Also, da kann ich nur sagen, alles das, was durch die LKW-Maut eingenommen wird maßgeblich an sich in den Schienenverkehr fließen müsste, um Alternativen anzubieten. Ausbau von Schienenstrecken, das ist das Thema, das wir brauchen im Rest der Dekade. Zur E-Mobilität habe ich ja schon etwas gesagt, ich glaube, das ist eher etwas, wo wir die großen Sprünge dann wirklich Mitte der nächsten Dekade sehen werden.

(9) Die EU betreibt das Ziel voran, bis 2050 in der Stadt eine CO₂-freie Mobilität zu erreichen. Schafft man das mit der komplementären Mobilität, wie sie heute verfügbar ist?

Erst mal kann es einen so ärgern, dass wir hier über 2050 reden hervorragend, bis dahin ist der Planet womöglich „platt“. Also diese CO₂-Ziele, die sich die EU gesteckt hat bis 2050, das ist letzten Endes ein Zeithorizont, der eher unehrgeizig ist. Wenn man jetzt sagt, „aber wir müssen auf die Arbeitsplätze und die Industrie achten“ etc., kann ich nur sagen „Mensch, warum erkennt man nicht vielmehr die Chancen, die darin liegen, umzusteuern“, also auch gerade, was Technologie, was Arbeitsplätze angeht. Das ist das Eine. CO₂-freie Stadtmobilität, also das wird nicht über komplementäre Mobilität alleine zu schaffen sein. Ich lasse mal jetzt den ganzen Aspekt von Technologie und Entwicklung weg, also ob das jetzt eine Brennstoffzelle ist, ob das batteriebetriebene Busse sind ect.ect. Da werden wir sicherlich noch einiges auch an Techniksprüngen und Fortschritt brauchen. Das Angebot an komplementärer Mobilität ist in der Hinsicht natürlich auf Dauer zu gering, da muss viel getan werden. Das wird auch wachsen. Ich glaube aber, dass auch hier die Rahmenbedingungen wieder das Tempo mitbestimmen, und da sind wir wieder bei den politischen Rahmenbedingungen und bei der grundsätzlichen Haltung der Menschen, die sich viel stärker auch mehr Lebensqualität wünschen statt überall jede freie Fläche durch einen Pkw zugeparkt zu sehen und das gilt ja dann

in dem Augenblick übrigens auch für Carsharing-Autos. Also von daher CO₂-freie Stadtmobilität, das ist etwas, wo ich sage, wir sollten die Rahmenbedingungen so schaffen, dass wir gar keine andere Wahl haben, als das zu schaffen.

(10) Da sind wir schon direkt bei Frage 10: Maßnahmen und Rahmenbedingungen.

- 320 Ich glaube, dass der ÖPNV schlichtweg Vorrang braucht vor der individuellen Pkw-Mobilität. Wir werden viel stärker, als in der Vergangenheit geschehen, auf den Umstieg auch des Güterverkehrs Richtung Bahn schielen müssen – da sind in der Vergangenheit viele „Lippenbekenntnisse“ gemacht worden. Dazu ist es nötig, Trassen zu bauen. Nein, worum es uns gehen muss, ist doch ganz klar die verstärkte Verlagerung auch von Güterverkehr auf die Schiene
- 325 und das ist glaube ich etwas, wo man bisher auf falsche Signale setzte und wenn, man mit den superlangen XXL-Lkw, die 25 m lang sind, dann Politik macht. Klar, jeder Spediteur wird sagen, bei zwei von den großen Lkw, spart das ordentlich Kosten das mag ja sein. Aber trotzdem ist die grundsätzliche Richtung nicht vernünftig, dass heißt, wir brauchen deutliche Vergünstigung Richtung Bahn, was Güterverkehr angeht sowie Ausbau der Schienen-
- 330 Infrastruktur. Wir müssen auch mal den Druck erhöhen, tatsächlich CO₂-Ziele schaffen zu wollen. Wobei ich jetzt anführe, dass jetzt auf der EU-Ebene ganz frisch wieder die Vereinbarungen auf deutschen Wunsch hin, das ist ja aus der Automobil-Industrie gekommen, hier wieder die Beschlüsse erst mal wieder gestoppt worden sind. Da kann ich nur sagen, nicht gut.
- 335 Ich behaupte, es ist heute und schon seit Jahren ohne weiteres möglich, dieses vielzitierte 3-Liter-Auto zu produzieren, was übrigens auch nur ein Zwischenschritt sein kann hin zu dem Auto, das ohne Benzin und Diesel auskommt. Aber das 3-Liter-Auto kommt doch so lange nicht, wie man noch mit dem alten Konzept Geld verdienen kann. So „Money makes the world go round“, das ist doch letzten Endes die Botschaft und bedeutet, auch wir brauchen
- 340 nicht immer nur auf Freiwilligkeit setzen, sondern wir brauchen Lösungen und die gesetzliche Initiative, zu sagen, was geht und was nicht mehr geht. Das ist leider so. Ich würde es mir auch anders wünschen und es ist auch gut, dass man erst auf Freiwilligkeit setzt. Aber wenn man dann erfahren muss, dass das nichts bringt, dann muss man auch andere Wege gehen. Es ist ein bisschen so, wie mit „Frauen in Aufsichtsgremien und Vorstandspositionen“. Hier wird
- 345 sofort, wenn man sagt, man will eine gesetzliche Regelung, sofort die Freiwilligkeit nach vorne gestellt, dann gibt man einen Zeitraum und die Möglichkeit, das umzusetzen, und was passiert: Nichts oder nicht wirklich viel... So und dann ist das Geschrei groß, wenn doch die gesetzlichen Regelungen kommen, aber anders geht es scheinbar nicht.

350 Komplementäre Mobilität zu fördern, da kann man nur sagen, „ich glaube, dass es schön wäre, wenn wir dann auch bei den Carsharing-Unternehmen schnell auf elektrisch angetriebene Autos umsteigen können“. Das wäre vielleicht nochmal ein Punkt. Und wenn jemand sagt, „ich kann damit nicht so weit fahren“, dann kann ich nur sagen, dass alternative Lösungen über Autovermieter entwickelt werden müssen, wie wir sie in Hamburg bereits haben.

Gut, dann kommen zum Punkt „Weiteres“

355 **G** *D – Weiteres*

(11) Hast du Ergänzungen zum Konzept oder zum Interview oder noch Anregungen?

360 Nein, an sich nicht. Also ich freue mich, dass ihr das so anpackt. Ich kann nur sagen, ich drück euch die Daumen, wenn das Konzept, das Grobkonzept hier für eine' Mobilitätsplattform läuft und wenn das wirklich gut vorangehen würde. Ich treffe mich nachher übrigens mit einem Unternehmen, welches auch an einer Plattform, welche auch Verbindungen im deutschlandweiten Verkehr herstellen will mal präsentiert. In dieser Hinsicht an sich keine großartigen Ergänzungen, ich weiß, das Thema ist in besten Händen, da kann ich euch nur Glück wünschen und viel Erfolg.

Vielen Dank.

A3.2 Weert Canzler

Experte:	Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	04.07.2013
Ort:	Berlin

A – Allgemeine Fragen

- (1) Wir haben heute den 04.07.2013 und beginnen jetzt das Experten-Interview mit Weert Canzler in Berlin. Ich würde dann direkt einsteigen mit dem Block „Allgemeine Fragen“ und würde Sie bitten, einmal kurz vorzustellen, wo Ihre Schnittstelle zum Thema Mobilität liegt.

Ja, ich beschäftige mich schon eine ganze Weile mit Mobilitätsfragen, wir haben ja viele Jahre lang immer Forschung gemacht zur Frage, wie lassen sich Autos eigentlich effizienter nutzen durch Gemeinschaftsnutzung, Stichwort Carsharing und haben dann von Carsharing herkommend Ende der 90er Jahre gesagt, o.k., das Interessante ist eigentlich letztlich, wenn man im Gesamtangebot, d.h. ein individuelles Verkehrsangebot hat, wo dann alles, was verfügbar ist, im Prinzip integriert wird und leicht zugänglich ist, also von Mietautos über Leihfahräder und Nahverkehrsangebote, Fernverkehrsangebote und die wirkliche Attraktivität einer Alternative zum Automobil in dem Gelingen einer solchen Integration liegt, das war lange Jahre Credo und wir haben das ja dann auch verfolgt mit der Deutschen Bahn zusammen mit zwei Ausgründungen die wir vorgenommen haben aus dem EZB, einmal die Firma *Choice*, wo wir ein erweitertes und innovatives Leasing-Konzept getestet haben bis hin jetzt zur Firma *InnoZ*, wo wir ja genau dieses ins Zentrum gestellt haben und gesagt haben intermodale Angebote, das ist die Zukunft, d.h. der ÖPNV muss zusätzliche Angebote aufnehmen, wie Leihfahrrad, Auto, Mietwagen für längere Strecken und die ganze Palette von verschiedenen Fahrzeugen für verschiedene Zwecke und umgekehrt die Automobilindustrie muss wegkommen vom reinen Auto hin zu Mobilitätsdienstleistung. Da sehen wir ja, dass es wahrscheinlich auch das weitere Thema des Gesprächs jetzt hier und heute. Da sehen wir ja durchaus jetzt Ansätze die vor einigen Jahren noch nicht da waren.

Gut, vielen Dank schon mal dafür. Dann die nächste Frage:

(2) Sehen Sie in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat, und wenn ja, welche?

Ja, in unserem Umfeld sehen wir das natürlich schon, aber da gucken wir vielleicht auch mit einem verzerrten Blick, weil wir ja genau immer diese Dinge auch suchen, wir gucken ja ganz bewusst so, dass wir sagen, in der Stadt glauben wir schon, gibt es wirkliche Veränderungen. Also, das zeigt auch der Erfolg dieser Public-Bike-Systeme, das zeigt der Erfolg und die massive Ausweitung von neuen Kurzzeit-Vermietangeboten von Car2Go, DriveNow, jetzt machen's ja praktisch alle; das zeigt die Erweiterung der BahnCard der Deutschen Bahn mit Idealfall oder eigentlich letztlich der teuren, aber doch schon sehr fortschrittlichen und umfänglichen Angeboten der BahnCard 100, wo man ja im Prinzip ja fast den sämtlichen Nahverkehr damit nutzen kann, den Fernverkehr sowieso, man hat vergünstigte Zugänge zum Carsharing, Flinkster und zum Call a bike. Das sind natürlich alles Anzeichen dafür, dass sich da etwas getan hat und diese Angebote werden ja auch nachgefragt.

Wenn man das in der ÖPNV-Presse verfolgt, ist ganz oft die Rede von der Abkehr vom Auto. Können Sie dieses Credo unterstreichen?

Na, ja die Abkehr vom Auto klingt natürlich erst mal sehr vollmundig, aber es gibt sicherlich in der Stadt, ich rede jetzt immer von städtischen Räumen, weil da haben wir auch Alternativen. Auf dem Land, wo es keinen Bus, geschweige denn eine Bahn mehr gibt, höchstens noch ein bisschen Schülerverkehr, gibt es in der Regel keine Alternativen. Aber in städtischen Räumen hat das Auto an Bedeutung verloren, das sieht man ja auch an den Verkehrserhebungen. *Mobilität in Deutschland* oder *SrV* in Dresden, die haben ja auch gezeigt, dass sich im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhundert die Modal Split-Anteile verschoben haben zugunsten des ÖPNV und zugunsten des Fahrrades, zu Lasten des MIV, also da sieht man, dass schon auch auf der Ebene und wir glauben, dass wir insbesondere bei der jüngeren Generation der bis Mitte/Ende-20-jährigen das Auto eher an Selbstverständlichkeit gewonnen hat, aber dadurch eben auch das Besondere verloren gegangen ist. Das Auto ist da, es ist selbstverständlich, man kennt es ja durch Eltern, Freunde, Nachbarn usw., aber das ist nicht mehr das Besondere und vor allen Dingen muss man es nicht unbedingt selber besitzen, sondern man kann auch das Auto nutzen, sich leihen von Freunden, oder auch kommerziellen Anbietern. Für viele reicht das auch. Also der Wunsch, das eigene Auto haben zu wollen, würden wir schon behaupten, ist in städtischen Lebenssituationen und vor allen dann auch unter gut gebildeten jungen Städtern deutlich zurück gegangen.

B – bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität

(3) Gut, wir kommen jetzt auf die Ebene, ich stelle Ihnen einmal unser Konzept vor
60 sozusagen, das wird ein erweitertes Konzept sein von Ideen, die es schon gibt, und
Dinge, die auch gerade schon umgesetzt sind. Dazu zeige ich Ihnen einmal unser
Menü-Konzept, das sind sicherlich Elemente, die Ihnen bekannt sind, und zwar baut
das in der Menü-Struktur, sozusagen in der Erststruktur auf dem Moovel auf, d.h. wir
haben eine sehr einfache Abfrage „Start“- und „Ziel“- und „Zeit“-Abfrage und man
65 kann das unterteilen in Fahrer- und Mitfahrerseite. D.h., wenn ich als Mitfahrer mich
hier einlogge bzw. einfach nur die Abfrage starte, dann bekomme ich
Fahrmöglichkeiten ausgegeben. Wenn ich es als Fahrer mache, dann bekomme ich
im besten Fall direkt einen möglichen Mitfahrer zugeteilt. Das, was sich von den
bestehenden Angeboten unterscheidet, ist hier durch einen Pfeil gekennzeichnet, die
70 erste Ebene ist im Prinzip komplett wie beim Daimler-Modell wie beim Moovel, die
zweite Ebene für Fahrer beinhaltet nochmal eine ganze Ecke mehr an Variablen, die
man eintragen kann, d.h. ich kann eintragen, welche Art von Fahrzeug fahre ich,
fahre ich mit einer Gruppenkarte, z.B. im öffentlichen Verkehr oder fahre ich mit dem
Fahrzeug und „mit welchem Fahrzeugtyp fahre ich“ und „wie viele
75 Gepäckmöglichkeiten habe ich zum Mitnehmen“. Dann, „welche Zwischenhalte habe
ich“, das kennt man aus Mitfahrzentralen und „wie viel Gepäck“ kann ich mitnehmen.
Die Menüebene II für die Mitfahrer hat dann das Pendant sozusagen, ich kann
angeben, „wie viel Gepäck“ ich mitnehmen möchte, ob es „Sondergepäck“ gibt, ob
ich „eingeschränkt mobil“ bin, z.B. mit Kinderwagen oder mit Rollstuhl und ich kann
80 zusätzlich noch Variablen angeben, ich möchte „eine schnelle Route bekommen“, ich
möchte möglichst „wenig umsteigen“, „umweltfreundlich unterwegs sein“ oder
„möglichst bequem sitzen“. Unterwegs kann man auch Variablen angeben „ich
möchte essen“, „meine Ruhe haben“, „Musik hören“ oder „telefonieren“.

„Mich unterhalten“, wäre auch noch eine Möglichkeit...

85 Ja, stimmt...
Die Ausgabeseite jetzt für die Mitfahrerseite folgt dem bekannten Balkenprinzip, wie
man das aus den gängigen Apps auch kennt. Zusätzlich könnte man für jede Route
jetzt nach unserem Konzept bestimmte Indikatoren ausgeben. Man könnte, das kennt
man aus dem UmweltMobil-Check der Bahn, hier so CO₂-Äquivalente ausgeben,
90 man könnte Bequemlichkeitspunkte vergeben, man könnte Fahrzeit ausgeben, wobei
das ja auch schon über die Balkengeschichte direkt sichtbar ist.
Jetzt die Frage dazu:

95 Es gibt viele Konzepte dazu und es gibt viele Beispiele, diese Übersicht, die wir hier erstellt haben oder dieses Konzept ist aus der Analyse von vier bestehenden Angeboten entstanden, d.h. wir haben uns angeschaut den „DB-Navigator“, die „Moovel“-App, die „switchh“-Geschichte aus Hamburg und die Seite Mitfahrgelegenheit.de

Was fehlt, ist „Flinc“....

„Flinc“ haben wir auch drin, Verzeihung, hier steht noch vier drin, es sind fünf, wir haben uns „Flinc“ auch angeguckt. Jetzt die Frage:

100 (3a) spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an? Würden Sie die Plattform nutzen, wenn ja, warum, bzw. warum nicht?

105 Ja natürlich, grundsätzlich ist das eine gute Sache, weil es ja genau diese fünf, die jetzt parallel sind, integriert im Grunde. Im Grunde ist es ja das, was man sich wünscht, also ich will ja möglichst Vergleiche haben, aber das darf nicht zu kompliziert sein und es muss alles beinhalten und ich wenn ich das richtig verstehe, sind ja diese Punkte hier auch optional. Ich will ja nicht jedes Mal wissen, wie jetzt die Umweltwirkung ist und ich kann es, wenn ich das wissen will, das sozusagen nochmal weiterklicken. Ne, das find ich eine gute Sache, die erste Frage, die ich dazu hätte, ist, soll das Ganze dann auch, also was ich an „Flinc“ so faszinierend finde, ist, dass die das ja im Prinzip am Modell der sozialen Netzwerke aufgezogen haben, dass man sich sozusagen anmeldet, sein Profil hinterlegt. Ist das auch geplant?

110 Also es ist durchaus eine Überlegung, dass man sich ein Profil erstellt oder vielleicht auch eins übernimmt aus bestehenden Netzwerken und dann Favoritenstrecken anlegt oder dass das System schon weiß „ich möchte gerne mit Beinfreiheit reisen“ deshalb fallen alle Mitfahrgelegenheiten im VW-Polo schon man weg, solche Geschichten. Das ist durchaus möglich, ja.

120 Und der Vorteil bei Flinc ist ja, dass man da gerade bei Mitfahr-gelegenheiten ein bisschen die Angst vor der Anonymität nimmt. Man hat ja das Gefühl, denjenigen, mit dem man mitfahren kann, den kennt man schon aus dem Profil, wenn vielleicht noch ein Bild dabei ist oder was weiß ich, noch die ein oder andere persönliche Angabe, dann schafft das ja Vertrauen, das ist so ein bisschen die Erfolgsformel von „Flinc“, dass man das Ganze aus der bisherigen Anonymität herausholt und sozusagen die soziale Kontrolle, die in hängt so ein bisschen von der Aufmachung und von der Realisierung im App- oder Internetauftritt ab, die natürlich sozialen Netzwerken inhärent ist, dass man die nutzt.

(3b) Dann direkt die nächste Frage: „Spricht dieses Angebot Sie als Experten an?“

125 Ja, auch das, klar, es ist im Grunde ja die Möglichkeit, einfach und umfassend sich zu infor-
mieren. Der Vorteil ist, es darf nicht viel mehr Ebenen haben wahrscheinlich, sondern es
muss letztlich schnell und einfach zu handhaben sein, weil ich mich schnell da reindenken
will und trotzdem die notwendigen Informationen erhalte und dann entscheide. Das ist aus
Expertensicht sowie primär immer davon, dass der Zugang einfach, schnell intuitiv sein muss.
130 Das, aber im Prinzip entspricht es genau dieser Forderung. Einfach, schnell und trotzdem um-
fassend.

(3c) d. Sehen Sie mögliche Treiber und mögliche Hemmnisse für eine Entwicklung?

Ja, klar, also die Treiber sind im Grunde solche unabhängigen Einrichtungen wie jetzt z.B. die
Initiativen aus dem Nachhaltigkeitsrat heraus, klar die sind ja nicht in einem bestimmten Ver-
kehrsträger oder Unternehmen verbunden. Das könnte, wenn ich dem sozusagen auch noch
135 andere zivilgesellschaftliche Organisationen und Umweltverbände bis hin zu Gewerkschaften,
Verbraucherverbände etc. anschließen könnte, auch ein Gewicht haben und das könnte ein
kraftvoller Treiber sein. Die Probleme oder Hindernisse sehe ich natürlich bei den einzelnen
Verkehrsträgern und deren Unternehmen, weil die am liebsten den Kontakt zum Kunden ex-
140 klusiv für sich haben möchten und es wird schwierig werden – da muss man sich noch etwas
einfallen lassen, bis hin zu einer gesetzlichen Auflage vielleicht – dass man die einzelnen
Verkehrsträger und die Unternehmen, die da aktiv sind und vielleicht sogar führend sind, dass
man diese verpflichtet, solch einem integrierten Portal zuzuarbeiten. Weil, es funktioniert ja
nur, wenn man alle sozusagen deren Daten, vollständig oder möglichst vollständig hat.

145 (4) Wie hoch schätzen Sie die Zahl potentieller Nutzer ein in Prozent, vielleicht in
Prozent Gesamtbevölkerung?

Puh, dazu kenne ich mich zu wenig mit solchen quantitativen Zielgruppen-Analysen aus, aber
ich würde grundsätzlich sagen, dass das bei den Smartphone-affinen Jüngeren ein großer An-
teil ist, also die potentielle Zielgruppe ist da, sozusagen fast identisch mit der Gruppe Smart-
150 phone-Nutzer. Das wird natürlich immer weniger, je geringer die Affinität zu den neuen Me-
dien, insbesondere zu Smartphones und sozialen Netzwerken ist.

(6) Wir haben es gerade schon so ein bisschen angeschnitten, das Thema Konkurrenz.
Sehen Sie durch E-Mobilität, aber auch vor allen Dingen durch solche komplementä-
ren Mobilitätsangebote eine steigende Konkurrenz zwischen öffentlichem Verkehr
155 und anderen Verkehrsformen?

Verstehe ich die Frage richtig, jetzt unabhängig von diesem Portal fragen Sie das?

Na, doch bezogen auf das Portal. Sehen Sie eine mögliche Konkurrenz zwischen öffentlichem Verkehr und zwischen MIV z.B. oder auch innerhalb des öffentlichen Verkehrs anwachsen durch dieses Portal?

160 Na, ja wir haben doch jetzt die Situation, dass es ja schon konkurrierende Portale gibt, wenn man so will. Und Moovel ist natürlich ein Gegenkonkurrenzprodukt zum DB-Navigator. Natürlich lässt sich auch Mitfahrgelegenheiten.de weiter ausbauen, selbst Car2go hat ja mittlerweile schon so eine Mitfahrfunktion auf seiner Homepage. Die Frage ist natürlich, wie kann man die einzelnen beteiligten Unternehmen davon zu überzeugen, dass sie in ein gemeinsames Portal gehen, so ohne jetzt mit ihren Daten, die man dafür braucht, zu restriktiv zu sein
165 oder zu sagen, wir geben eben keine Echtzeitdaten oder wir geben nur Fahrplandaten oder nur Solldaten rein. Das ist glaube ich der Knackpunkt des gesamten Projektes und ich habe kein Patentrezept, wie man da rauskommt. Ich glaube, auf der einen Seite gibt es die Konkurrenz und die ist auch sinnvoll und auf lange Sicht könnte ich mir sogar zwei, drei solcher umfassenden Portale nebeneinander vorstellen, wo sowohl MIV als auch ÖV-Unternehmen dabei
170 sind. Im Moment gibt es das so noch nicht und wie dann so eine Integration stattfindet, möglicherweise nur einem politischen Rahmen, d.h. grundsätzlichen Auflagen, alle Verkehrsanbieter in Deutschland müssen ihre Daten zur Verfügung stellen und es gibt es dann einen sozusagen „neutralen“ Betreiber, was weiß ich wie, so etwas wie eine Bundesnetz-Agentur
175 oder so, die sagt, wir sind jetzt weder ÖV noch MIV und wir sind jetzt sozusagen der unabhängige Dritte, der dieses Angebot macht. Das muss aber jemand sein – deswegen bin ich auch wieder etwas zurückhaltend bei Bundesnetzagenturen – das war jetzt nur so als allererste Idee – weil, das muss natürlich jemand sein, der nicht bürokratisch denkt, sondern der weiß, wie Marketing geht, wie man Kunden anspricht, der sozusagen unternehmerisch denkt.

180 (5) Wir kommen dann auch direkt schon in die Anschlussfrage rein. Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach verantwortlich dafür, dass es bisher kein entsprechendes Angebot in Deutschland gibt?

Ja, weil es bisher keinen wirtschaftlichen Interessenten gibt, der das leisten könnte, also es ist ja so eine Art Mobilitäts-Provider letztlich, der das macht. Gut die Deutsche Bahn ist wahrscheinlich schon am weitesten, weil sie eben flächendeckend agiert. Sie ist bundesweit unterwegs, sie ist jetzt ja auch, was das Auto- und das Fahrradangebot, Leihfahrrad und auch Flinkster-Angebot angeht, ziemlich flächendeckend aufgestellt, zumindest was die ICE-Standorte angeht. Die geht da schon sehr weit. Die Autoindustrie tut sich natürlich schwer, den öffentlichen Verkehr, den sie bisher mehr als Anhängsel betrachtet, da mit reinzunehmen.
185 Wer könnte ein drittes sein, könnte beispielsweise jemand wie Google sein – ein Unterneh-

mer, ein Spieler, der nicht aus diesen herkömmlichen Verkehrsbranchen stammt? Aber es muss damit auch natürlich auch wirtschaftlichen Zweck erfüllen, um damit Geld zu verdienen oder Kunden an sich binden zu können, das sind ja die Hauptmotive.

195 (7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die mit solchem Angebote nicht erreicht werden können?

Ja, die gibt es. Es gibt diejenigen, die noch sehr reserviert gegenüber Internet und Smartphone sind natürlich. Dann gibt es sicherlich auch Leute, die ganz Hardcore-Autofahrer sind, die an Alternativen kein Interesse haben, die auch kein Interesse an Mitnahmen haben, weil sie dies als lästig oder als gefährlich oder sonst was betrachten. Solche Gruppen gibt es, aber die sind
200 nicht unbedingt die Mehrheit, würde ich sagen und außerdem muss man sich ja nicht an denen orientieren, sondern man wird sich jetzt bei dem Design und bei Vertrieb und Marketing eines solchen Portals natürlich an denen orientieren, die affin sind.

C – *Ausblick*

205 (8) Gut, dann kommen wir zum dritten Block „Ausblick“. Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland in den kommenden 10 Jahren ein?

In Deutschland.. Wir werden sicherlich mehr intermodale Angebote kriegen, insbesondere in den großen Städten deutet sich das ja schon an, das zeigt ja auch die deutliche Zunahme der Nutzung von Kurzzeit-Vermietangeboten, dass es gerade viele Städter sind, die durchaus unter Verzicht auf das eigene Auto oder den Zweitwagen im Haushalt solche Vermietangebote
210 und zusätzliche Angebote nutzen. Wir werden wahrscheinlich eine Diskrepanz kriegen zwischen einem eher intermodal ausgerichteten städtischen Verkehr und einem sehr starken monomodalen ausgerichteten ländlichen Verkehr, wo das Auto eben im Grunde konkurrenzlos ist und wo der öffentliche Verkehr es hier immer schwerer hat, weniger Schüler, die auszubilden sind, zu transportieren. Ansonsten hängt vieles von der Preisentwicklung ab. Wir rechnen
215 ja damit, dass sich die Treibstoffkosten überdurchschnittlich erhöhen werden. Bisher war es ja so, wenn man sich die letzten 10-20 Jahre anschaut, dass die Preise und Tarife im öffentlichen Verkehr stärker gestiegen sind gegenüber den variablen Kosten des MIV. Das dürfte sich aber verändern, d.h. das Autofahren wird einfach teurer und zwar sowohl, was jetzt die Kraftstoffpreise angeht als auch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Nutzungsentgelte bis hin
220 zu City-Maut, wenn wir über 10 oder 15 Jahre reden. Es ist durchaus damit zu rechnen, dass einige Städte die City-Maut einführen, um damit flächendeckend den Parkraum bewirtschaften zu können. Dass möglicherweise auch Fernstraßen bemaute sind, was ja technisch überhaupt kein Problem ist, weil wir ja die LKW-Maut schon haben. Also ich glaube, das wird na-

türlich intermodale Angebote in der Öffentlichkeit mehr stärken. Und eine dritte Komponente, die man nicht vergessen darf, die jetzt relativ wenig mit diesem Portal zu tun hat, man müsste sich überlegen, ob man das dann mit einbaut, aber der Fahrradverkehr in Städten wird auch nochmal zunehmen, und zwar erstens, weil sich jetzt langsam die Städte durchringen, auch mehr dafür zu tun, Fahrradwege, Abstellflächen zu verbessern und weil auch durchaus die Pedelecs Leute aufs Fahrrad bringen, die bisher gesagt haben: „Also eine Steigung mache ich nicht, aber wenn ich elektrisch unterstützt werde, kann ich auch eine Steigung machen“. Man sieht ja den Erfolg des Pedelecs, es sind ja besonders mittlere und ältere Jahrgänge, die dieses Fahrrad kaufen. Die sind ja in der Regel ziemlich zufrieden, weil sie sehen, dass es bei Gegenwind eben nicht unmöglich ist, auch mal acht oder zehn Kilometer mit dem Rad zu fahren, oder fünf, oder drei sowieso.

235 (9) Die EU verfolgt das Ziel, bis 2050 die Stadtmobilität CO₂-frei zu machen. Ist das mit komplementärer Mobilität zu erreichen?

Als komplementäre Mobilität ist jetzt sozusagen Synonym für Intermodale. Ja, es ist wahrscheinlich nur so zu erreichen, also indem der öffentliche Nahverkehr, der in der Regel ja elektrischer Verkehr ist, das ist ja E-Mobilität, Busse, das nicht, aber Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen sowieso. Die sind gespeist über regenerative Energien, also da hat man die CO₂-Ausstöße auch nicht irgendwo verlagert, hoher Anteil an Fahrradverkehr sowieso CO₂-frei und dann wird man mit mehr Elektrofahrzeugen im Auto und in der Stadt, also kleinen Fahrzeugen für die kurzen Wege und Hybridfahrzeuge, die dann sozusagen auf Überlandfahrt gehen oder beispielsweise von Berlin aus an die Ostsee am Wochenende, dann eben zugeschaltet werden und eben einen hohen Dienstleistungsanteil, also Mobilität, die man sich kauft unabhängig vom Verkehrsträger. Das sind also die Kernelemente eines solchen Szenarios bis 2050. Ich halte das für nicht nur erstrebenswert, ich halte es auch für machbar und man muss es natürlich wollen mit politischer Unterstützung, d.h. man muss den privaten Individualverkehr auf Verbrennungsmotorbasis auch teuer machen und einschränken bis hin zu ab einem bestimmten Punkt auch Zero-Free-Zones oder so etwas, wo mit klassischem Verbrennungsmotor gar nicht mehr reinkommt. Also mindestens mit einem Hybrid, mit dem man, wenn man in die Stadt fährt, auf Elektro umstellt. Alles andere geht nicht mehr, das wird dann – später natürlich – irgend so ein Punkt sein. Und dann ist, wenn sozusagen genügend Alternativen da sind und auch die Elektrofahrzeuge in verschiedenen Varianten vom kleinen Stadtfahrzeug auf Batteriebasis von Hybrid, bis hin zu wahrscheinlich Brennstoffzellen-Fahrzeug, dann ist das technisch natürlich sowieso möglich.

(10) Sie haben ja gerade schon eine mögliche Maßnahme genannt. Haben Sie weitere Maßnahmen im Hintergrund, um diese Form von Mobilität zu fördern, auch unabhängig jetzt vom konkreten Online-Angebot?

260 Na, ja ich meine, diese ordnungspolitischen Maßnahmen, wo man sagt, man führt eben strikte Grenzwerte ein bis hin zu Einfuhrverboten für Verbrennungsfahrzeuge, das ist das Eine, das Andere sind natürlich Umstellungsmaßnahmen, und das ist ja für die nächsten Zeiten, es geht um Jahre und wahrscheinlich schon Anfang des nächsten Jahrzehnts wichtiger Umstellungsmaßnahmen. Es könnte ein Anreiz sein, dass man sagt: Okay, Zero-Emission-Cars sind für
265 eine bestimmte Zeit von der Parkraumbewirtschaftung befreit, oder kleine Lieferfahrzeuge auf Elektrobasis können auch außerhalb der jetzt sehr eingeschränkten Lieferzeiten in die Stadt fahren. Also man kann auch mit positiven Anreizen da etwas machen und natürlich auch über Steuerabschreibung, dass man auch diejenigen, die mit einer Fahrzeugflotte, insbesondere gewerbliche Nutzer umstellen auf Zero-Emission zum einen, also technisch gesehen und auch
270 z.B. auf intelligente Flottenmanagement, z.B. Business_Carsharing, die kriegen Abschreibungsvorteile oder Steuererleichterungen.

Gut, dann kommen zum Block „Weiteres“ und der letzten offenen Frage:

D – Weiteres

(11) Haben Sie Ergänzungen, Anregungen zum Thema „Zukunft der Stadtmobilität“ oder
275 „Zukunft der Mobilität“?

Na, ja ich finde natürlich diese Intervention, wie Sie das vorschlagen, im Kern voll unterstützenswürdig. Das ist genau das, was man jetzt auch machen muss. Wo man noch ein bisschen Gedanken verwenden muss, ist, wie man da Fahrrad und Fußverkehr mit reinkriegt, weil das natürlich für die Stadt, also für viele Nahwege einfach das Naheliegende ist oder da helfen
280 Mieträder weiter, da helfen aber auch natürlich Abstellmöglichkeiten, z.B. überdachte Fahrradparkplätze und solche Dinge, dies hört sich zwar etwas banal an, aber das ist durchaus für einige Nutzer entscheidend, ob man jetzt das Rad nutzt oder nicht. Und natürlich noch barrierefreie und fußgängerfreundliche Wege, um die täglichen Bedürfnisse, Einkaufen usw., zu erledigen, also das darf man bei all diesen neuen internetbasierten Angeboten nicht vergessen.
285 Das ist das Einzige, was mir noch einfällt, ansonsten wie gesagt, die Hauptaufgabe wird darin liegen, die Informationen, die man dafür braucht, von den beteiligten Unternehmen und Verkehrsträgern zu kriegen und zwar nicht eben die zweite Wahl oder reine Soll-Daten, sondern die tatsächlichen Daten. Die spannende Frage wird sein, wie kann man das organisieren und wie kann man das politisch noch absichern.

290 Gut, dann danke ich Ihnen an dieser Stelle für das Interview und beende jetzt die Aufnahme.

A3.3 Antje Flade

Expertin:	Antje Flade, Mobilitätspsychologin
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	11.07.2013
Ort:	Hamburg

A – Allgemeine Fragen

Wir haben heute Donnerstag, den 11.07.2013 und wir führen jetzt das Experten-Interview mit Antje Flade in Hamburg.

- 5 (1) Dann würde ich direkt einsteigen mit Teil A „Allgemeine Fragen“ und Sie bitten, sich kurz vorzustellen und vor allen Dingen Ihre Schnittstelle zum Thema Mobilität.

Ja, ich bin Antje Flade, bin Psychologin und habe mich in vielen Projekten mit dem Thema Mobilität beschäftigt, und zwar sowohl in Projekten, die dazu dienen, die Fahrradnutzung zu kräftigen und zu fördern als auch Hindernisse, die der Nutzung des ÖPNV entgegenstehen, zu
 10 beseitigen. Das war ein sehr interessantes Projekt, wo es um Sicherheitsgefühle bzw. vor allen Dingen Unsicherheitsgefühle, die eine echte Barriere sind, um den ÖPNV zu nutzen, vor allen Dingen in den Zeiten der Dunkelheit, also in schwachen Verkehrszeiten. Insofern, also einmal durch die Forschungstätigkeit habe ich sehr viel mit Mobilität zu tun gehabt und dann aber auch eben einfach durch ganz andere Projekte wie z.B. das Thema Wohnen, Städtebau. Man
 15 stößt natürlich öfter auf Verkehrsbelange, weil man mit Standortfragen beschäftigt ist und schon ist man durch die Hintertür wieder beim Thema Mobilität. Also Wohnortwechsel hat auch Mobilität zu tun, so dass man eigentlich, in welchen Bereichen auch immer man sich bewegt, wenn man in der Umweltpsychologie tätig ist, immer wieder bei der Mobilität landet. Es ist ein Grundphänomen, dass der Mensch sich im Raum bewegt und dadurch habe ich ei-
 20 gentlich vielerlei Schnittstellen, wenn man das alles aufdröseln würde, wäre das eine ganze Menge.

Ich bewege noch einmal kurz das Mikro, damit wird nicht die Teegesellschaft hinten aufnehmen, sondern uns.

- 25 (2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?

Das ist jetzt wieder so eine Frage eben, was für Zufallsbeobachtungen habe ich hier gemacht, man schließt ja oft von sich auf andere. Ich denke, da hat sich natürlich eine ganze Menge gewandelt, einfach dadurch, dass der Autoverkehr zugenommen hat, dass die negativen Effekte umso mehr ins Auge springen, dass man sich gestört fühlt durch Lärm und Gestank und eben durch Schwierigkeiten, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist. Man hat immerhin einen starken Gegner, mit dem man sich auseinandersetzen muss. Allein schon durch die Zunahme des motorisierten Verkehrs ändert sich das. Es ist also ein externer Effekt und man muss sich damit auseinandersetzen und das führt natürlich dazu, dass man darauf reagiert. Also mit dem Auto durch Hamburg zu fahren, ist sowieso Unsinn und man nutzt dadurch einfach sehr sehr deutlich mehr – und das tun viele, denke ich mal – zunächst mehr S-Bahn, U-Bahn, Busse, fährt mit dem Fahrrad kürzere Strecke. Bike&Ride ist so naheliegend wie nur irgendetwas. Es hat sich verstärkt, einfach weil ganz pragmatisch die Bedingungen, mit dem Auto zu fahren, sehr viel schlechter geworden sind. Man steht dauernd im Stau, es ist also nicht positiv, sondern negativ, dass man sagt, was ist das geringere Übel und das ist durchschlagend. Die hohe Verkehrsdichte, gerade in Hamburg, ist schon abschreckend, also Autoverkehrsdichte.

B – bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität

- 45 (3) Ich würde Ihnen jetzt gleich einmal das Angebot vorstellen, welches wir entwickelt haben. Das haben Sie noch nicht in Ihren Unterlagen. Und zwar haben wir das in Form eines Flussdiagrammes sozusagen aufgearbeitet. Wir haben da die Menüstruktur einmal aufgebaut. Kennen Sie zufällig das moovel-Konzept von Daimler?

Nein, also nicht so detailliert, dass ich dazu fundiert etwas sagen könnte.

50 Gut, das ganze soll sozusagen, ein Online-Angebot sein, das über Internetzugang und über Smartphones verfügbar ist. Auf der ersten Menü-Ebene sehen alle Menschen eine Seite, da steht dann, wie das bei moovel der Fall ist, das ist sozusagen das Ausgangsgerüst. „Ich fahre jetzt von hier nach dort“. Dann gibt es überall, wo wir hier einen Kasten drumgebaut haben, sozusagen eine variable, nicht ich fahre, sondern wir fahren. Man kann dann unterscheiden zwischen „ich fahre“ oder „ich möchte fahren“, d.h. entweder bin ich der- oder diejenige, der oder die fährt und Mitfahrer mitnehmen möchte, oder ich bin derjenige, der Mitfahrangebote nutzt.

Alles klar, und das kann variieren, ja?

Genau, und ich kann eben noch Uhrzeit, Abfahrts- und Ankunftsort variieren.

Wie man das auch kennt beim HVV, wenn man irgendwo hinwill, das ist klar.

60 Genau richtig...

Auf der Fahrerseite bekommt man dann als nächste Seite abgefragt, was für eine Art von Fahrt man macht, ob das eine PKW-Mitfahrgelegenheit oder eine Bahnmitfahrgelegenheit, wie z.B. „Schönes Wochenende“-Ticket. Man kann dann direkt angeben, was für ein Fahrzeug man fährt bzw. was für eine Art von Zug man fährt. Der Pfeil

65 hier auf der rechten Seite ist sozusagen das, was unser Angebot bringt, was bisher noch nicht verfügbar ist. Also bisher ist es möglich, über die Mitfahrzentrale anzugeben, was für ein Fahrzeug man fährt, man kann das eingegrenzt auch über ein Freitextfeld machen, wenn man Bahnmitfahrgelegenheiten hat, aber man kann das noch nicht direkt per Checkbox oder per Häkchen irgendwo angeben. Man kann freie Plätze

70 ze angeben, was noch neu ist, man kann...

Also, was heißt dasfreie Plätze, also d.h. ich sage, ich möchte drei freie Plätze haben, oder wie...

Nein wir sind im Moment auf der Fahrerseite, d.h. ich gebe an, ich fahre zum Beispiel mit meinem Mercedes Vito, das ist ein 9-Sitzer, d.h. ich habe 8 Mitfahrerplätze frei.

75 Ach, so, das geht um Mitfahren, ja

Oder eben bei der Bahnmitfahrgelegenheit, ich habe hier ein Schönes-Wochenende-Ticket für 5 Leute, wir fahren zu zweit, deshalb haben wir noch 3 Leute frei.

Also moovel ist Mitfahrmöglichkeit.

80 Genau, sowohl als auch. Man kann da Angebote eingeben, aber man kann auch Gesuche einstellen und

Das ist also so eine Art Carpooling, oder?

85 Es geht in die Richtung, genau. Ich kann noch Zwischenhalte angeben, auch das ist bisher bekannt von Mitfahrzentralen, ich kann noch die Variable „Raucher“-„Nichtraucher“ angeben und einen Fahrpreis bestimmen. Das war die zweite Seite für die Fahrer

8.15 ...aber was haben die Fahrer für ?, die kriegen Geld und haben aber furchtbar viel Unbequemlichkeiten.

90 Nicht unbedingt, ich kann z.B. ja einfach 5 Minuten früher losfahren und stell mich dann am Treffpunkt hier am Berliner Tor auf die Busspur und lass dann meine Mitfahrer rein und nehme sie dann mit nach Berlin oder wo ich gerade hinmöchte. Es ist natürlich immer noch ein gewisser Zusatzaufwand.

Ja, Zusatzaufwand, ich meine ja der Nutzen ist nur so, dass ich dafür irgendwie ein bisschen Geld kriege, oder wie?

95 Ja, der Nutzen wäre, dass meine Tankrechnung dadurch ausgeglichen oder ergänzt wird.

100 Denn Carpooling funktionieren nicht besonders gut...???? Also das ist sehr idealistisch, dass man sich als Fahrer die Mühe macht, das alles zu machen und dann muss man sich überlegen. Ich krieg ja die Mitfahrer gar nicht. Also Carpooling, wenn ich die Leute kenne, die ich täglich mit zur Arbeit nehme oder so, dann sind das Bekannte, dann weiß ich genau, auf was ich mich einlasse, aber das sind unbekannte Leute. Also ich finde das ist eine sehr idealistische....??

105 Lassen wir uns gleich kommen zu dieser Bewertung, ich stelle Ihnen das noch einmal zu Ende vor. Das war jetzt sozusagen die Angebotsseite. Ich kann angeben, welches Angebot ich habe, dann kommen wir auf die Mitfahrerseite. Auch derjenige, der mitfahren möchte, also eine Mitfahrgelegenheit sucht, kann verschiedene Variablen verändern, kann z.B. sagen, „ich möchte schnell sein“, ich möchte „wenig umsteigen“, „umweltfreundlich fahren“ und „bequem sitzen“ das sind sozusagen aggregierte Variablen, die aus so Informationen wie Fahrzeugtyp oder Reisegeschwindigkeit zusammengesetzt sind. Ich kann gleichzeitig auch noch sagen, ich möchte „meine Ruhe haben“, „Musik hören“ oder „telefonieren“ oder essen. Eine weitere Variable wäre die Gepäckmenge, wie viel Gepäck habe ich dabei. Ist es ein normaler kleiner Rucksack, eine Reisetasche, ist es mehr als das unterwegs kann man auch Variablen angeben „ich möchte essen“,...

115 Aber rein theoretisch, ich reise meinerwegen mit Rollstuhl und erwartet man dann von einem Fahrer, dass er dann erfreut ist, einen mitzunehmen? Das glaube ich nicht.

120 Ja, also wir erwarten gerade nochmal nichts, das ist sozusagen erst mal die Gesuchseite. Die Idee dahinter wäre, dass jemand mit einem großen Auto die gleiche Variable hat und schreiben kann, ich hab einen Wagen mit Kofferraum, da passt ein Rollstuhl rein und bin auch bereit, jemanden Mobilitätseingeschränkten mit Rollstuhl mitzunehmen. Das was wir dann als Ausgabe haben, ist so eine Balkenanzeige, das kennen Sie vielleicht vom HVV auch, das ist zumindest in den Tablet- und in den Smartphone-Versionen, da bekommt man dann so Balken für jede Route ausgege-

125 ben, d.h. ich fahre eine Route A Mitfahrgelegenheit mit Rollstuhl, dann ¼ Std. Bus fahren und dann die zweite Mitfahrgelegenheit und die letzten 2 km mache ich dann wieder mit dem Bus und mit der U-Bahn. Route B wäre Deutsche Bahn, der ICE mit anschließendem Call a Bike, der mich auch zum gleichen Ziel bringt. Route 3 wäre der Regionalzug, der Metronom, im Anschluss die Regionalbahn, dann Eurocity und dann ein Car2go.

Klappt alles wunderbar, keine Verspätung.

130 Genau, das Ganze ist sozusagen multimodal, aber auch direkt intermodal angelegt, d.h. wir haben hier eine bunte Mischung der verschiedenen Angebotsformen von Öffentlichem Verkehr bis hin zu Individualverkehr, der über die Mitfahrzentrale läuft. Dann bekomme ich für jede Route noch die Möglichkeit, bestimmte Indikatoren anzeigen zu lassen, d.h. so etwas wie die Umweltwirkung, das kennen wir vom Umwelt-Mobil-Check der deutschen Bahn, ich bekomme für jede Route z.B. die kg CO₂-Äquivalente mit direkter Möglichkeit, sie per Knopfdruck auszugleichen über Atmosfair oder ähnliche Produkte. Gleichzeitig könnte ich mir auch anzeigen lassen, z.B. eine Bequemlichkeitsskala, das könnte dann so eine Mischvariable sein aus Umsteigen, Platz- und Service-Angebot. Das ist dann halt eine Hilfsrichtlinie dazu, wofür ich
135 mich entscheide, je nachdem wie ich meine Prioritäten setze. Gleichzeitig würde unser Angebot auch Profile abspeichern können, d.h. ich würde einmal bei der Anmeldung angeben, „ich fahre regelmäßig zwischen Hamburg und München“ und ich lege Wert darauf, dass ich große Beinfreiheit habe und dass ich Musik hören kann, d.h. es fallen schon mal alle Mitfahrgelegenheiten im Smart weg und es werden Mitfahrgelegenheiten in der Deutschen Bahn z.B. bevorzugt. Gut das war im Groben unser Angebotskonzept, haben sie gerade noch konkrete Fragen dazu?
140
145

Ja, ich finde es also so, dass ich denke, das ist wirklich ein schönes Modell, aber ich kann es mir in der Realität eigentlich kaum vorstellen, weil einmal, also ist dieses Carpooling ein Problem.

150 (3a) Damit sind wir jetzt schon direkt bei Frage 3, genau, und zwar ist es die Frage:
 spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an, würden Sie die Plattform persönlich nutzen und warum (nicht)?

155 Also ich würde sie nicht nutzen, weil ich eigentlich davon ausgehe, dass man genügend Vorwissen hat, ein großer Teil der Mobilität ist habituell, ich weiß also genau, wo ich wie hinkomme und wie ich das am besten mache und ich glaube, da brauche ich nicht irgendwelche Informationen neu einzuholen, wenn ich nicht weiß, hab ich den Internetzugang Reiseauskunft.de oder HVV.de mir angucke, dann krieg ich das also unheimlich genau gesagt, und

160 zwar sehr genau von Adressangabe zu Adressangabe, wie ich da am besten hinkomme. Es ist
völlig problemlos und da krieg ich auch mit, aha, hier zum Ziel sind es noch 5 Minuten Geh-
weg, da kann ich abschätzen, oh ist mir das zu viel, ich kann das ja vielleicht gar nicht. Also
nehme ich ein Taxi, also das ist so schlussfolgerndes Denken, was ich selber vollbringen wür-
de, das wäre für mich, also wenn ich das jetzt aus Nutzersicht sehe, viel einfacher, die Reise-
auskunft.de ist auch eine wunderbare Geschichte, da krieg ich genau meine Fahrpläne, da
weiß ich die Fahrzeiten und hab sozusagen auf sehr einfache Art das, was ich brauche, also da
165 krieg ich auch mit bei irgend einem kleinen Ort, wo muss ich umsteigen. Also das krieg ich ja
geliefert und das Ganze wird glaube ich dadurch relativ umständlich durch dieses Mitfahren,
also diese Mitfahrebene, die ist natürlich sehr individuell, es sind individuelle Fahrer, die sind
natürlich nicht so durch HVV.de oder zu erfassen. Aber dieser Ebene traue ich sowieso nicht
so eine hohe Leistungskraft zu, so dass ich diese Plattform so nicht nutzen würde, ich nutze
170 andere.

(3b) Gut, dann kommen wir direkt zur Expertenperspektive. Spricht dieses Angebot Sie als
Expertin an?

Ich finde es einen interessanten Versuch, aber ich denke, dass ist noch nicht ausgegoren ge-
nug mit den Variablen. Es ist also ein erster Ansatz, aber dieses „ich möchte schnell sein“,
175 „ich möchte wenig umsteigen“, da frage ich mich, ja, schließt sich das eigentlich aus, das ge-
hört ja zusammen, dass korreliert. Inwieweit kann ich sagen, ich möchte das alles, das ist hier
ja so ein entweder/oder. Das kann man nicht machen, denn schnell sein will ich ja oftmals und
das erreiche ich dadurch, dass ich wenig umsteige, denn jeder Umsteigevorgang erfordert
Zeit. Also das schließt sich nicht genügend aus und das stellt Denjenigen, der das beantworten
180 soll, vor das Problem „ja, Gott, ich möchte ja eigentlich auch umweltfreundlich fahren, das
möchte ich auch“, aber ich möchte deshalb nicht völlig unbequem reisen, indem ich lange
Strecken meinetwegen beengt sitzen muss. Also das tut so, als ob das Alternativen sind. Im
Grunde sind das alles Motive der Verkehrsmittelnutzung, das möchte man alles. Also will ich
sagen, es ist schwer zu entscheiden und ich möchte unterwegs essen, das kann man auch so
185 allgemein gar nicht sagen, denn es hängt von der Länge der Strecke ab, wenn ich für 5 Stun-
den oder noch länger im ICE sitze, ja irgendwann habe ich Hunger und wenn es gerade in der
Mittagszeit ist, dann möchte ich gerne essen gehen oder meinetwegen ins Bistro. Aber wenn
es eine kurze Fahrt mit der S-Bahn ist, da muss ich nicht unbedingt jetzt mein riesiges Stul-
lenpaket auspacken. Also es trifft die Sache zu wenig. Das ist jetzt sehr kritisch, aber so sehe
190 ich das auf den ersten Blick. Und außerdem noch, ich möchte unterwegs meinetwegen meine

Ruhe haben und telefonieren, da gibt es ja die sogen. Ruhezone, ist das hier irgendwo in der Menüebene berücksichtigt? Diese Antwort.

Das wäre z.B. möglich mit dem Reservierungssystem der Bahn zu koppeln.

195 Aber hier steht Umweltwirkung und Bequemlichkeit, also wenn ich sage „ich möchte meine Ruhe haben“, krieg ich dann irgendwo einen Bereich in der Ruhezone, also meinetwegen jetzt im ICE.

200 Also es wäre z.B. möglich, man könnte es andeuten, das z.B. mit der Deutschen Bahn zu koppeln mit dem Reservierungssystem und dann wird diese Variable, Plätze im Ruhebereich zu reservieren. Es wäre genauso möglich, sozusagen über diese Variable direkt Angebote zu filtern, wo die Fahrer am Anfang angegeben haben, dass sie selbst auch ihre Ruhe haben wollen.

205 Also wenn das Mitfahrer sind, ist dieses „meine Ruhe haben“ auch eine ganz andere Geschichte, als wenn man in der Bahn sitzt und alles durcheinander redet. Es kommt auch eigentlich darauf an, in welchem Verkehrsmittel befinde ich mich und je nachdem, wo ich jetzt gerade fahre, in einer vollen Bahn oder in einem privaten PKW, ist Ruhe haben was völlig Verschiedenes, also auch da ist, würde ich sagen, das kann man so nicht so global sagen, also das muss man spezifizieren, angenommen Sie fahren in der Bahn, was wäre dann für Sie wichtig oder je nach Fahrdauer, oder angenommen, Sie fahren im PKW, worauf legen Sie dann Wert. Aber das korreliert mit der Art des Verkehrsmittels, was wichtig ist.

210 Sehen Sie nicht das Risiko, dass die Kunden überfordert wären?

215 Na, ja deshalb sind solche Systeme oft auch ein Problem, genau das ist es, die sind schwierig, weil einmal sind es unheimlich viele Variablen, also wie bewege ich mich, wie lange bin ich unterwegs, welche Befindlichkeiten, also bin ich müde, hab ich überhaupt keine Lust zu reden, oder find ich es schön, mal mit jemandem ein Gespräch zu führen über irgendetwas. Also das sind so viele Dinge und das macht es wahnsinnig schwer, diese ausgeprägte Individualität und dann noch diese völlig unterschiedlichen Situationen auf einen Nenner zu bringen, das ist ein schwieriges Ding. Also echt schwer.

(3c) Können Sie einschätzen, welche Menschengruppen bisher solche Plattformen nutzen und welche sie vielleicht zukünftig nutzen werden?

220 Also ich kann mir vorstellen, dass ältere Leute das nicht mehr machen werden, das liegt daran, dass deren Leben noch habitualisierter abläuft, weil berufliche Anforderungen, die vielleicht auch eine hohe Mobilität erfordern, wegfallen und was man macht, das macht man sehr

überlegt. Man kümmert sich dann in zweiter Linie, „wie komme ich da gut hin“, aber das denke ich, ist keine Zielgruppe. Jüngere sicherlich, die wachsen einfach ganz anders auf, für die gehören Internet und Smartphone zum Alltag und dazu. Die nutzen das natürlich auch, für die könnte es interessant sein, wobei eben auch davon auszugehen ist, dass die sowieso sehr fit sind und auch diese Personengruppe sind, die heute schon ein hohes Ausmaß an Multimodalität vertreten. Also, dass denke ich, das geht Hand in Hand. Wenn die feststellen, das bringt mir noch zusätzlich etwas, über das, was ich sowieso schon an Mobilitätskompetenz habe, hat man ja als junger Mensch meistens, wenn man diesen Anforderungen genügen muss. Wenn das also meinetwegen getestet wird und man stellt fest, oh, das bringt mir was, das hab ich noch nicht gewusst, dann wäre das die Zielgruppe. Aber das müsste man dann auch richtig so als Modell hinstellen und sagen „probiert das doch mal“, so ein Schnupperdings oder Schnupperpaket. Also irgendwo muss man einen Anreiz schaffen, das man das mal probiert und dann kann man denke ich, feststellen, diese Gruppe, die findet das interessant und ich müsste es an den und den Stellen verbessern und optimieren. Also ich würde von vornherein immer nur die Gruppe meinetwegen der Berufstätigen, der Erwachsener, also Erwachsene, ab Jugendlichen

Dieses Angebot ist ja hervorgegangen aus einer Analyse von mehreren bestehenden Angeboten, u.A. dem switchh-Angebot, das Sie vielleicht wahrgenommen haben, was gerade hier in Hamburg an den Start gegangen ist, da kann man als Erweiterung zum HVV-Abo sich für 10 Euro im Monat Freiminuten für Car2go und Europcar erkaufen.

Ja, hab ich in meinem HVV-Newsletter gelesen.

Dazu hatten wir noch die Plattform Mitfahrgelegenheit.de, den Deutsche Bahn-Navigator, also diese Reiseauskunft dabei und die Plattform flinc.de, von der Sie sicherlich auch schon gehört haben.

Flinc, nein.

Flinc, das ist so eine Art etwas flexiblere Mitfahrzentrale, d.h. auch für „unpopuläre“ Strecken, d.h. wenn ich zweimal in der Woche von Duisburg-West nach Duisburg-Ost fahre, dann werde ich über Mitfahrgelegenheit.de wahrscheinlich keinen Mitfahrer finden, aber über Flinc eher, weil das eher so einen sozialen Netzwerkcharakter bedient. D.h. es werden viel mehr regelmäßige Fahrten eingetragen und das Ganze ist sehr eng an Facebook angebunden und versucht auch die Anonymität so ein bisschen aufzulösen. Das was Sie vorhin auch schon angeschnitten haben beim Thema, dass man sich bei der Mitfahrzentrale nicht kennt und deshalb große Vorbehalte dagegen hat.

Ja das ist ja auch in Firmen so, wenn große Firmen so etwas anbieten, dann kennt man die Leute, das sind alles Firmenangehörige und das schafft Vertrauen natürlich.

260 (3d) Sehen Sie mögliche Treiber und Hemmnisse für die Entwicklung eines solchen Angebotes?

Ja, Betriebe und große Unternehmen, ich denke die sind sehr wichtig. Sogar Wohnungsunternehmen, aber das fällt mir jetzt gar nicht ein, zu deren Paket das auch gehört, eine Mobilitätskarte, ich weiß nicht mehr, wo das war. Also große Unternehmen sowohl als auch Arbeitgeber und große Firmen, das denke ich, über die muss das laufen, unbedingt. Sonst verpufft das, 265 das braucht so richtig Power.

Sehen sie Hemmnisse für dieses Angebot?

Die Umständlichkeit.

Sie meinen sozusagen die Umständlichkeit, das Angebot zu bedienen als Endnutzer.

Ja, also zumindest so wie es jetzt ist, umständlich und auch so vielschichtig, dass es nicht so 270 eindeutig zu beantworten ist, wo ich sage, das würde ich alles ankreuzen. Also es müsste eine Version sein, wo man sagt, Mehrantworten möglich, ich kann so viel ankreuzen, aber nicht nur eine Alternative und das denke ich, ist natürlich schwierig, aber da kommt man nicht drumherum, das eindeutiger zu machen, so dass es beantwortbar ist, ohne dass ich mich da verzerren muss und dann eben auch, dass es voll einleuchtet oder so. Natürlich sind das jetzt 275 hier so Beispiele „ich habe Ski dabei“ oder „mehr Gepäck“, „eine Reisetasche“. Ja ich hab einfach Sachen dabei, die transportiert werden müssen, ob das nun Ski sind, also das finde ich schon sehr spezifisch. Da könnte man ja noch eine ganz lange Liste machen, „ich hab meinetwegen fünf Einkaufsstützen“ dabei oder „ich bin gerade im Supermarkt eine Getränkebox“ und die möchte ich transportiert haben, also das könnte eine endlose Liste sein, das denke ich, 280 müsste man nochmal durchdenken, wie man einfach da sagt, „ja, ich habe Gepäck dabei, wenig oder gar nicht, also einfacher, als dass ich sage, oh, was habe ich denn jetzt für Gepäck. Also dass man das vielleicht auf diese Antwort Alternative irgendwie attraktiver zu machen. Das finde ich wichtig, wenn das so ist, dann kann man sich vorstellen, ja. Aber bei Sachen, die nicht so klar sind, da entsteht auch sehr schnell Reaktanz. Ich weiß, nicht, ob Sie wissen, 285 etwas mit diesem Begriff anzufangen, dass man sagt, damit setze ich mich nicht weiter auseinander, das ist mir zu akribisch oder zu übertrieben, eben uninteressant, mach ich nicht.

(4) Wir kommen zu Frage 4. wie hoch schätzen Sie die Zahl potentieller Nutzer in Prozent ein?

290 Ja, das ist wieder so eine Meinung, ich kann es nicht sagen. Ich kann es ehrlich nicht sagen, weil es hängt davon ab, wie überzeugend das ist und jetzt, wenn es so ist, würde ich sagen, das wird gering sein, weil das ist noch nicht ausgereift.

(5) Kommen wir zu Frage 5: Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher keine entsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsgruppen gibt?

295 Wo gibt es denn so etwas, in welchen Ländern?

Also es gibt innerhalb Deutschland bisher verschiedene Angebote, die sozusagen regional arbeiten. Es gibt so etwas wie das moovel, das ich schon erwähnt hatte, das funktioniert in Berlin und in Stuttgart und jetzt neu auch im Ruhrgebiet. Es gibt z.B. auch die switchh-App.

300 Ach, Sie meinen ein übergreifendes Angebot, nicht so, überall in allen Ländern gibt es das, bloß in Deutschland nicht, das meinen Sie nicht.

Nein das bezieht sich nicht auf das Deutschland, es bezieht sich auf das Angebot.

Bisher kein überregionales Angebot meinen Sie?

Ja.

305 Ja, weil alle eben natürlich regional denken und arbeiten, also der HVV, der denkt in Hamburg-Dimensionen und die Üstra denkt in Hannover über ihre Sache nach, das ist ein erhöhter Aufwand natürlich, wenn man das überregional gestalten will. Das erfordert wieder eine Instanz, die das überhaupt betreibt. Und gerade der ÖPNV, also im Nahverkehr, ist ja regional orientiert und außerdem sehr unterschiedlich, also auch wenn das Verbünde sind, so haben die doch unterschiedliche Verkehrsträger, also wenn man so guckt, in Mannheim, da wird der Hauptteil mit Stadtbahnen abgewickelt, hier werden die meisten Leute mit S- und U-Bahn transportiert, also das ist ja je nach Stadtgröße ganz unterschiedliche Dinge und das überregional hinzukriegen, stelle ich mir sehr schwer vor. Also ich denke, das muss nicht unbedingt das Ziel sein. Oder die Bundesbahn müsste das betreiben, also die ist ja überregional, aber das
315 kein ÖPNV-Unternehmen, denn die sind per se regional.

- (6) Gibt es durch Elektromobilität und solche komplementäre Mobilitätsform, wie wir sie hier haben, zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen dem öffentlichen Personen-Nahverkehr und anderen Verkehrsformen?

Nein, wieso, das ergänzt sich doch, warum soll das eine Konkurrenz sein, Also das würde ich
320 nicht verstehen.

Es kann von den Öffentlichen als Konkurrenz verstanden werden, wenn 30% der ÖV-User plötzlich auf die Mitfahrzentrale umsteigen oder das Auto nehmen, weil es für sie günstiger ist.

Da wären wir ja von dem Gedanken der „Vernetzung“ völlig weg, Sie wollen doch zusammen
325 arbeiten, Sie wollen doch wirklich einen Verbund, Sie wollen das doch als Mobilitätspaket, das so ist, dass es individuell optimal ist und da jetzt den Gedanken der Konkurrenz wieder hineinzutragen, das würde ja bedeuten, dass jeder wieder so sein eigenes Feld eifersüchtig hütet, dann wäre ja die Idee weg, also das denke ich, wenn das wirklich so komplementär, also multimodale Mobilitätsform wird, dann sind das alles irgendwelche Bestandteile, die wichtig
330 sind und die auf keinen Fall konkurrieren sollen, sondern optimal sich aufeinander einstellen sollten. Wenn es wirklich passiert, also wenn ich mir vorstelle, jetzt würden 10% Leute wegbleiben und keine U-Bahn mehr nutzen in den Abendstunden, weil sie sich da sowieso nicht wohlfühlen und stattdessen lieber auf Mitfahrzentralen setzen, dann ist das, denke ich, auch in Ordnung. Da muss der ÖPNV nicht sagen, oh Konkurrenz, sondern wie kann ich da mithalten,
335 das ist eigentlich gut. Also sehe ich nicht, dass das Konkurrenz ist, das wäre ein Widerspruch. Man will den Verbund und dann kann man nicht wieder von Konkurrenz reden.

- (7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die mit so einem Angebot nicht erreicht werden können? Wenn ja, warum?

Ja das sind einmal wie wenig Mobilen natürlich, die brauchen das ja auch nicht, ältere Men-
340 schen, die nicht mehr mobil sind, die werden nicht erreicht, aber das würde auch nichts bringen, sie zu erreichen, weil sie den Mobilitätsbedarf auch nicht mehr haben und dann vielleicht auch einige Migrantengruppen, die das nicht verstehen, weil sie noch nicht die nötigen Kompetenzen haben, damit umzugehen und die das scheuen, dass sie auch vielleicht sprachlich noch nicht so gut sind, wobei ich denke, dass das trifft nicht mehr für die junge Generation
345 der Migranten zu, die sind fit. Aber sonst im Prinzip, alle Menschen, die mobil sind, sind im Prinzip erreichbar, außer denen, die sprachlich nicht klarkommen oder die Älteren, auch die, die oft Schwierigkeiten haben, mit solchen Angeboten, die sagen „Oh, Gott, verstehe ich

das?“ Aber es sind nicht Gruppen, wo man jetzt sagen müsste, die sind so groß, da muss ich unbedingt etwas tun.

350 C – *Ausblick*

(8) Gut, dann kommen wir Teil „Ausblick“. Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland in den kommenden 10 Jahren ein?

Ich denke, der Autoverkehr wird nicht weiter so zunehmen, wie er es bisher getan hat, das sieht man schon an Neuzulassungen an PKWs, dass das irgendwo sich ein bisschen abflacht.

355 Es gibt tatsächlich immer noch jedes Jahr immer noch einen Zuwachs, aber der wird minimaler und irgendwann ist dann eine Sättigung erreicht, mehr geht dann nicht. Dann denke ich, davon wird es auch abhängen, also wenn einfach die Infrastruktur nicht weiter wächst und der Verkehr mehr dicht ist, dass man zwangsläufig alternative Angebote begrüßen wird und das deutet sich ja auch schon an, das Fahrrad wird wichtiger werden, das Fahrrad ist inzwischen
360 ja auch ein Prestige-Objekt, es gibt ja auch schicke Fahrräder, teure Fahrräder, das ist nicht mehr nur irgendwie ein Notbehelf, sondern im Gegenteil, es ist was ganz Tolles, hat auch mehrere Vorteile, man ist schneller in manchen Situationen, man bewegt sich, und das wird, denke ich deutlich werden, natürlich für längere Strecken reicht das Fahrrad nicht, so dass man automatisch denke ich, damit rechnen kann, dass der Verkehrsverbund eine gute Zukunft
365 hat. Also ich bin da sehr optimistisch unabhängig davon.

Ist das EU-Ziel, bis zum Jahr 2050 eine CO₂-freie Stadtmobilität zu erreichen, mit den Angeboten der komplementärer Mobilität, also solchen Angeboten, zu erreichen?

Nein, das ist illusorisch, das klingt wahnsinnig, CO₂-freie Stadt. eine Minderung ist anzustreben, aber frei ist ausgeschlossen. Und welchen Anteil... ich kann es nicht sagen.

370 (9) Welche Maßnahmen halten Sie für nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern, wieder, wie Sie es gerade schon gesagt haben, jetzt nicht auf ein Online-Angebot beschränkt, sondern systemisch ganzheitlich gedacht?

Ja, das sind also immer zwei Dinge, wenn man etwas fördern will, das eine ist, dass man Angebote hat, dass man sagt „wunderbar, also diese S-Bahn in Hamburg ist einfach ein Vergnügen, ich fahre wahnsinnig gerne damit“ oder „die neue U-Bahn ist so chic und schön“, also
375 das Angebot muss stimmen, es müssen Anreize sein, das zu nutzen und diese Anreize sind so etwas überhaupt kennenzulernen, dass ich darüber informiert werde und Anreize auch in der Form, dass ich den Eindruck hab, es ist bezahlbar, was nützt mir der ÖPNV, wo ich den Ein-

druck hab, mein Gott, ist das teuer. Wenn ich von Darmstadt nach Frankfurt fahren will, ist es
380 ja so teuer, da überleg ich mir, ob das überhaupt nötig ist. Also ich denke Anreize und Ange-
bote, wenn das stimmt, dann erfahre ich davon, dann habe ich Kenntnis darüber und wenn das
Angebot gut ist, dann mache ich damit Erfahrungen und dann ist genau das erfüllt, dass ich in
zwei Maßnahmen eben auch durchführe, mit denen ich das fördern kann, also Anreize und
Verkehrsangebote, also nicht unbedingt so etwas wie eine Plattform, sondern einfach konkre-
385 te Angebote.

Sehen Sie den Bedarf an staatlichen Regelungen und Interventionen, gerade vor
dem Hintergrund solcher hochgesteckter EU-Ziele?

Ja, das kann ja nur eben über Preisgestaltung laufen, dass da der Staat zuschießt, dass die
ÖPNV und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel günstig bleibt und nicht die Kosten
390 decken muss, denn dann wäre es teuer. Also da hat der Staat natürlich einiges, was er beitra-
gen könnte.

Und wenn man in Richtung Regulierung denkt?

Was soll da reguliert werden?

Zum Beispiel könnte man Tempolimits einführen, man könnte eine Parkraum-
bewirtschaftung einführen, sozusagen von der Seite der Push-Faktoren das Autofah-
395 ren unattraktiv machen.

Macht man das nicht schon ganz schön?

Das ist sozusagen die Frage.

Ich denke, man macht da schon eine ganze Menge. Also grade in Hamburg ist es wirklich,
400 wie auch der Autoverkehr dadurch, also nicht so schön und toll ist, wenn man Einbahnstraßen
für Radfahrer freigibt. Das ist denke ich ein ganz toller Schritt, wobei es natürlich für Radfah-
rer nicht ganz ungefährlich ist, wenn die Autofahrer das nämlich noch nicht wissen, weil sie
zum ersten Mal dadurch fahren und denken, was ist denn da, da kommt mir ein Radfahrer
entgegen. Aber es ist etwas, was den Verkehr verlangsamt, den Autoverkehr hemmt, also das
405 sind alles Schritt für Schritt-Maßnahmen. Und Parkraum ist auch nicht beliebig vorhanden.
Im Gegenteil, ich denke da läuft schon eine ganze Menge und Ausbau von Bike&Ride an be-
stimmten S-Bahnen-Haltestellen ist auch sehr gut, also weiter in die Richtung. Also dass muss
nicht mit Holzhammermethode geschehen, aber so peu à peu, so in Maßen ist das schon gut.

D – Weiteres

410 (10) Haben Sie zum Projekt oder zur Mobilität ganzheitlich Ergänzungen oder
Anregungen ?

Ja, was ich mir hier noch notiert habe, diese Begriffe, Sie haben diese komplementäre Mobilität, diesen Begriff gewählt, da hab ich zuerst gedacht, warum geradezu nicht den Begriff, den man hat, also multimodale Mobilität, warum einen neuen Begriff, also ich fand das „komplementär“, ich dachte immer, was meint er mit komplementär, das ist verwirrend und es ist auch nicht nötig, wenn man schon Begriffe sammelt, die nicht schlecht sind. Also ich denke, dies multimodal, d.h. etwa, ich benutze verschiedene Verkehrsmittel, ich bin so orientiert, dass ich die ganze Palette überblicke und überlege, was ist jetzt wo, das fördert ja auch die Mobilitätskompetenz, das ist ja eine wunderbare Sache, ich werde kompetent und dazu brauche ich nicht den Begriff komplementär, das ist möglicherweise auch eine Wertung, das sollte man vermeiden. Ich finde es ist nicht gut, jetzt alles in die Richtung zu bringen, dass man sagt, der Privat-PKW ist gar nicht nötig. Was wichtig wäre, das der nicht mehr den Stellenwert hat, sondern, dass er ein Verkehrsmittel unter anderen ist, aber das soll er auch ruhig sein, denn angenommen, unsere Automobilindustrie würde ja total zusammenbrechen, das wären ökonomische Folgen, die auf uns zukommen würden, also da ein Gleichgewicht zu haben, das gehört auch zur Nachhaltigkeit, also auch die ökonomische Dimension sollte man nicht vernachlässigen. Ökologie ist gut, aber nicht nur und das denke ich gehört auch zur Multimodalität und das sieht in diesem Papier, was ich mir hier mal kurz durchguckt habe, so aus, als ob die PKW-Nutzung nur noch über Carsharing läuft, das halte ich für übertrieben. Es gibt eine sinnvolle Nutzung des eigenen Autos; wenn man nicht dauernd Auto fährt und nicht für jeden Pipifax, weil es auch andere Möglichkeiten gibt, ist das in Ordnung. Also, einfach pragmatisch das Ganze sehen. Ja, ich denke, das war's.

Gut, dann schalte ich mal das Aufnahmegerät aus.

A3.4 Heidi Tischmann

Expertin:	Heidi Tischmann, Verkehrsclub Deutschland
Interviewerin:	Inga Werbeck
Datum:	15.07.2013
Ort:	Berlin

A – Allgemeine Fragen

(1) Bitte stellen Sie sich kurz vor. Welche Schnittstelle zum Thema Mobilität haben Sie?

- Heidi Tischmann, Referentin für Verkehrspolitik, einschließlich der Themen Güter- und Fernverkehr
- Aufgabenschwerpunkte liegen im Bahnverkehr sowie im Güterverkehr z.B. LKW Maut, Gigaliner etc., bin der festen Überzeugung, dass die Probleme im Verkehr durch den Güterverkehr entstehen und hier auch gelöst werden müssen.
- Weitere Aufgabengebiete bestehen im gesamten öffentlichen Verkehr. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der Bahnverkehr nicht getrennt gesehen werden kann von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.

(2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?
Wenn ja, welche?

- Befragung „Mobilität in Deutschland“ von 2008 kam zum Ergebnis, dass Autobesitz an Bedeutung verliert und Menschen auch auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.
- Habe persönlich Zweifel an der These, dass insbesondere junge Menschen nicht mehr unbedingt ein Auto besitzen müssen, sondern eher ein Smartphone. Aussage kann für Ballungsräume zutreffen, nicht aber für ländliche Regionen, da hier Menschen ab 18 ein Auto benötigen, um mobil zu sein
- Wichtiger Aspekt der thematischen Trennung, zwischen Ballungsgebieten und ländlichen Bereichen.
- Hinzugekommen: Carsharing-Boom, Fahrradverleih etc.
- Drang der Menschen in Deutschland ein Auto zu besitzen ist zwar etwas weniger geworden, jedoch ungebrochen d.h. Auto dominiert immer noch.

B – Bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität

- (3) Es gibt schon in Beispiele für Plattformen für komplementäre Mobilität. Zur besseren Übersicht wurde eine beispielhaft skizzierte Plattform entwickelt, die eine komplementäre Mobilität fördern soll (die Übersicht wird am Gesprächstermin vorgestellt und erläutert) Diese ist aus der Analyse von fünf Online-Angeboten hervorgegangen und übernimmt jeweils die als gut bewerteten Eigenschaften.

Im Folgenden möchte ich Ihnen die oben genannte beispielhaft skizzierte Plattform vorstellen: Im Vorfeld haben wir fünf Mobilitätsportale zunächst evaluiert und anschließend positive Komponenten in ein Portal zusammengefasst. Folgende Portale wurden für diese Analyse berücksichtigt: Moovel von Daimler, flinc, Mitfahrgelegenheit, das DB Bahnportal und Switchh von Hamburg. Zunächst wurden die Plattformen allgemein analysiert und daraus anschließend Faktoren abgeleitet, die wir für wichtig empfanden. Diese wurden gewertet. Ebenfalls wurde geprüft, welche Faktoren auf welcher Plattform bereits vorhanden sind und wie sich diese auswirken. Als Ergebnis entstand das Modell für eine neue, übergreifende intermodale Plattform, mit dem Ziel diese besonders benutzerfreundlicher zu gestalten.

Auf der ersten Ebene geht es darum, die Standards abzufragen: ist man alleine oder mit Mehreren unterwegs, von wo möchte man, wann wo hin.

Auf der zweiten Ebene gibt es verschiedene Möglichkeiten. Ebene 1 bezieht sich auf die Fahrebene. Hier ist die Idee entstanden, nicht nur den PKW angeben zu können, sondern auch den Fahrzeugtyp, als zusätzliche Variable, damit sind die Pfeile gemeint. Bei der Bahn wurden die verschiedenen Zugtypen ergänzt.

Als Fahrer kann man, wie bei MFG bekannt, angeben wie viel Plätze zur Verfügung stehen und welche Zwischenhaltestellen angefahren werden. Als zusätzliche, uns sehr wichtige Variable wird die Abfrage zum Gepäck auf der Plattform abgefragt.

- 50 - Welche Mitfahrermöglichkeiten gibt es im Zusammenhang mit der Bahn?

Bei der Bahn bietet sich die gemeinsame Fahrt mit dem Niedersachsenticket etc. an.

Analog dazu gibt es die Menüebene für die Mitfahrerseite. Auch hier gibt es die Möglichkeit z.B. von München nach Kiel zu fahren und dabei anzugeben, ob ich dabei möglichst schnell sein will, wenig Umstiege absolviere, umweltfreundlich reise oder bequem sitzen möchte. In diesem Zusammenhang wäre die Überlegung, ob eine Mehrfachauswahl möglich sein sollte oder nicht. Auch hier wird die Gepäckvariable abgefragt sowie die Frage nach Aspekten der eingeschränkten Mobilität in Bezug auf das Reisen als Rollstuhlfahrer, als Familie mit Kinderwagen oder als Person mit eingeschränktem Sehvermögen.

60 Die Variablen können darüber hinaus auch noch erweitert werden, um die Aspekte rund ums unterwegs sein: ich möchte gerne Essen, meine Ruhe haben, mich unterhalten, Musik hören etc.

- Der Schwerpunkt liegt nicht auf der individuellen Reiseauskunft sondern auf der Bildung auf Mitfahrgemeinschaften?

65 Beide Varianten werden berücksichtigt. Es gibt zwei Abfrageseiten. Die eine dient dem Angebot von Gemeinschaftsfahrten mit dem eigenen oder mit einem anderen Auto.

- Oder mit der Fahrkarte

70 Genau. Die dritte und letzte Ebene wird im Balkendiagramm dargestellt, wie man das momentan von den Apps auch häufig kennt. Hier haben wir uns ein bisschen an der Bahn orientiert, die ja ebenfalls den Umweltcheck anbieten, um mehr Informationen über die Umweltauswirkung der jeweiligen Routen zu erfahren. Aber eben genauso Informationen über die Fahr-Bequemlichkeit in Sternsymbolen.

- Wichtig ist den CO₂-Ausstoß abhängig von der Auslastung zu berechnen.

75 Das stimmt auf jeden Fall. Das müsste bei der Komplexität berücksichtigt werden. Allgemein war es uns wichtig, ein paar zusätzliche Elemente einzufügen, da festgestellt wurde welches (wichtige) Thema unter anderem die Bequemlichkeit bei der Reisewahl einnimmt.

- Ja

Ebenso sollten damit die häufigen Hürden von Familien mit viel Gepäck besser berücksichtigt werden, da sie die Gepäckmenge bisher nicht angeben konnten. Die Bahn versucht in diesem Zusammenhang auch mehr Gepäckablagemöglichkeiten anzubieten.

80 - Tut sie das?

In den ganz neuen ICE gibt es mittlerweile kleine Abteile, nur für Gepäck.

- In Doppelstockzügen ist die Tendenz besser für Gepäck zu sorgen nicht ersichtlich.

In den Regionalzügen nicht, das stimmt.

- Es wird demnächst Doppelstockzüge im Fernverkehr geben.

85 Ach so?

- Wahrscheinlich ab 2014. In diesem Zusammenhang muss noch viel getan werden.

Ok, das ist gut zu wissen Danke. Dann leite ich jetzt weiter zur nächsten Frage:

(3e) Spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an?

Würden Sie die Plattform persönlich nutzen?

90 Warum (nicht)?

- Als Anregung vorab: Neben der Gepäckangabe wäre für Familien die Abfrage von Kindersitzen ebenso wichtig, oder?

Ja, richtig. Ein guter Aspekt.

- Meine Erfahrungen beziehen sich ausschließlich auf bahn.de, aber das kann auch von Vorteil sein.

Das stimmt, dann kann man das Angebot mit ganz anderen Auge betrachten.

- Auf Basis der Bahntests, weiß ich welche Punkte hinterlegt sein sollten, welche Variablen wichtig sind. Ab wann ist eine Verbindung attraktiv, einschließlich der Anzahl von Umstiegen.

100 Hinsichtlich der Erkenntnis, dass die ÖPNV Nutzung mit Zunahme der Umstiege radikal abnimmt, wird die Umstiegs-Variable auch extra abgefragt.

- In den Bahntests wurde diese Frage auch mit aufgegriffen. Es gibt inzwischen ganz viele Portale, ein regelrechter Boom, einschließlich der Deutschen Bahn (über dieses Portal darf man allerdings noch nicht reden).

105 - Ein sehr wichtiger Aspekt ist meines Erachtens die Anbindung zu ländlichen Regionen. Wenn kein ÖPNV mehr fährt, was empfehlen Sie dann?

Das ist sehr wichtiges Thema, weshalb die Dienste der „Haus zu Hausreiseauskunft“ einen sehr wichtigen Faktor in der Plattform einnehmen sollten.

- Das Problem besteht darin, dass es in ländlichen Regionen viel zu häufig keine Anschlüsse mehr gibt. In diesem Zusammenhang müsste entweder empfohlen werden einen Tag zu warten und vor Ort zu übernachten, aber das machen die wenigsten. Alternativ nimmt man ein Taxi oder lässt sich abholen. Die Frage ist, gehen Sie soweit?

Das wäre die Überlegung, weshalb wir auch die Experteninterviews durchführen, um solche Schwachstellen im Konzept aufzuspüren und zu hinterfragen.

115 - Die Anbindungsberatung zwischen Ballungsgebieten halte ich für einfach. Die Herausforderung liegt in der Anbindung zu und innerhalb von ländlichen Regionen.

Ich verstehe die Problematik sehr gut, ich kenne sie aus persönlicher Erfahrung in Schleswig Holstein.

120 - Und ich kenne es aus Niedersachsen. Hier bleibt immer die Frage wie man mit der Problematik umgeht.

- Eine weitere Frage wäre die Wahl der Verkehrsmittelanbieter. Bspw. gibt es viele Car-Sharing Angebote, nimmt man alle? Werden alle empfohlen oder nur einige?

125 Mit dieser Fragestellung haben wir uns auch auseinandergesetzt. Die Überlegung, alle anzubieten oder zunächst nur mit den Anbietern zusammen zu arbeiten, die das Potenzial haben flächendeckende Angebote bedienen zu können. Zum Beispiel wurden bei Switchh auch Anbieter ausgewählt. Tendenziell und langfristig sollten aber alle Anbieter und alle Verkehrsmittel die Möglichkeit einer gleichberechtigten Angebotsdarstellung erhalten.

- Ist ein Ticketkauf auf diesem Portal auch möglich?

130 Ja, neben der Information sollte der Fahrkartenkauf auch möglich sein, wobei darauf zu achten ist, mit nicht zu vielen Menüebenen zu arbeiten. Drei Ebenen sind schon relativ viel. Aber der Ticketkauf gehört auf definitiv längerfristig mit dazu.

- Wahrscheinlich über die Verlinkung auf die Unternehmensseite?! Aber Sie entwickeln ja zunächst vermutlich nur die Kriterien, die anschließend Menschen vom Fach umsetzen.

135 Die Idee war, dass wir zunächst bestehende Plattformen evaluieren und anhand dieser Ergebnisse eine eigene Plattform erarbeiten, die wir allerdings technisch natürlich noch nicht umsetzen können, da neben dem technischen Fachwissen auch die entsprechenden Daten der Anbieter erforderlich sind.

- Und die kriegt man ja nicht unbedingt.

140 Richtig, allerdings stehen wir noch am Anfang. Im ersten Schritt sollen die Anforderungen abgefragt werden, um die Plattform so nutzerfreundlich zu gestalten, dass sie von einer größeren Interessengruppe genutzt werden kann.

- Ok. Mein erster Gedanke in Bezug auf die Projektbeschreibung war die Entwicklung einer Kriterienvorlage zur Erstellung kommender Mobilitätsplattformen. Aber es geht noch weiter? Diesen ersten Ansatz finde ich ganz toll.

145 Ja genau, es geht im allerersten Schritt darum wie die Plattform aufgebaut sein muss, damit sie (mehr) genutzt wird.

- Okay.

In diesem Zusammenhang wäre die zweite Frage:

(3f) Spricht das Angebot Sie als Experte an?

150 - Es sieht unkompliziert aus.

(3g) Das ist gut – hätten Sie eine Idee, welche Bevölkerungsschichten (Zielgruppen) diese zukünftig nutzen würden?

155 - Computeraffine, einschließlich der Smartphonennutzer, die sich viel mit Apps beschäftigen
- Eine zu klärende Frage wäre, wie mit Personenkreisen umgegangen wird, die eine persönliche Beratung schätzen oder Informationen auf Papier bevorzugen. Diese sollten nicht abgehängt werden. Immerhin gibt es noch eine Reihe von Menschen die diese Form der Kommunikation vorziehen. Bei der neuen Plattform der Deutschen Bahn gibt es bspw. Telefonische Beratungsmöglichkeiten.

160 Ein wichtiger Aspekt, den man berücksichtigen sollte. Auch hinsichtlich der Tatsache, dass die Plattform von Personen genutzt werden kann, die körperlich oder geistig eingeschränkt sind. Dieser Service soll daher nicht für die Wegstrecke gelten, sondern auch für die vorab zu tätige Informationsbeschaffung.

(3h) Und was könnten mögliche Treiber sein und was sind Hemmnisse?

165 - Es gibt gerade einen Trend hin zur Entwicklung von Mobilitäts-Apps und Mobilitätsplattformen, darunter auch „Natur Trip“ ähnlich wie Fahrtziel Natur.

Unser Interesse liegt darin, durch die Zusammenarbeit mit dem Rat für Nachhaltige Entwicklung kein Unternehmen einzusetzen, sodass der Profit nicht mehr im Vordergrund steht.

- Es ist ein guter Ansatz vom Rat für Nachhaltige Entwicklung sich diesem Problem anzunehmen.

170 Das Ziel ist es, am 12. September das Konzept in der ersten Sitzung vom Rat für Nachhaltige Entwicklung vorzustellen. Kommen wir zur nächsten Frage:

(4) Wie hoch schätzen Sie die potenzielle Nutzerzahl?

- Tatsache ist, dass die Bahn über deutlich mehr Daten verfügt und dadurch im Vorteil ist.

175 Möglich wäre die Idee einer Zusammenarbeit, denn generell besteht unser Ansatz nicht darin, etwas völlig Neues zu kreieren, sondern vordergründig eine Plattform zu schaffen, die besonders nutzerfreundlich ist.

- Dieser Ansatz ist toll, da die Erkenntnisse möglicherweise auch auf andere Anbieter umsetzbar wären. Natur Trip legt den Fokus auf umweltfreundliche Reisen in die Natur ohne

180 Autos. Es bestände die Möglichkeit, die mit dieser Studie entwickelten Kriterien, für die Gestaltung einer eigenen Plattform einsetzen.

- Es ist zu begrüßen, dass der Rat für Nachhaltige Entwicklung diese Entwicklung einer „neutralen Anleitung zur Erstellung einer Mobilitätsplattform“ unterstützt.
- Wie hoch eine potenzielle Nutzerzahl sein kann, unterliegt allerdings nicht meinem Kenntnisstand.

185 (5) Warum gibt es noch kein Angebot?

- Die Entwicklung von Carsharing- Angeboten und Fernlinienbus fängt dieses Jahr gerade erst an. Es werden sich nicht alle halten können, sodass viele Anbieter wieder einbrechen werden.
- Die Fahrplandaten sind ebenfalls ein Hindernis, da die Verkehrsunternehmen (auch im Nahverkehr) diese nicht zur Verfügung stellen möchten. Hier liegen finanzielle Gründe vor.
- Um die Menschen zum Umstieg bewegen zu können, benötigt man allerdings eine übergreifende Mobilitätsplattform.

195 (6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen?

- ÖPNV ist nicht Maß aller Dinge, denn Fahrrad und Laufen sind ökologischer als die Fortbewegung mit dem ÖPNV.
- Erfahrungsgemäß, gibt es viele Umstiege vom Fahrrad und zu Fuß auf den ÖPNV, wenn der ÖPNV kostenlos genutzt werden darf. Nicht unbedingt ein Umstieg vom Auto auf den ÖPNV. Deswegen muss man aufpassen. Und E-Mobility ist doch noch eine Nische.

200 Wie schätzen Sie die Situation auf längerfristige Sicht ein, bspw. mit Blick auf die kommende Dekade? Ist in diesem Zusammenhang eine größere Entwicklung spürbar?

- Ein Positives Beispiel stellt die Nutzung von E-Bikes für weitere Strecken dar, mit Verzicht auf den ÖPNV.

205 (7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die nicht erreicht werden können? Wenn ja, warum?

- Nicht Computeraffine
- Personen, die nicht auf das eigene Auto verzichten möchten. sind.
- Ebenfalls Ältere Menschen, die auf Ihr Auto festgelegt sind und mehr umsteigen wollen.

210 Was durchaus bei Älteren Personen auch gefährlich sein kann, mit Blick auf das Umfeld.

- Auf der einen Seite berechtigt
- Allerdings gibt es Menschen die sonst nichts mehr können, weder Gehen noch Fahrradfahren und Ihnen als einziges Fortbewegungsmittel das Autofahren bleibt.

C – *Ausblick*

215 (8) Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland für die kommenden zehn Jahre ein?

- In den Ballungsgebieten wird das Auto weiter abnehmen, deren Abnehmen auch steuerbar ist. In ländlichen Regionen wird vermutlich weiterhin das eigene Auto dominieren.
 - Mit Blick auf die E-Mobilität, wird ein hoher Forschungsbedarf deutlich, besonders in den
- 220 Bereichen Ladestation und Batteriebetrieb, da noch kaum jemand ein Elektroauto kauft.
- Die Entwicklung im Bahnverkehr hängt von der politischen Steuerung ab, jedoch hat die Autoindustrie in Deutschland einen enormen Einfluss.

Und mit Blick auf die Inlandsflüge?

- Hierzu wurde letztes Jahr ein Bahntest durchgeführt, mit Vergleich zwischen Zug- und
- 225 Flugzeugreisen innerhalb von Deutschland. Inlandsflüge sind hauptsächlich Geschäftsreisen. Es liegt an den Unternehmen umzudenken. Dasselbe gilt für die (steuerlichen) Vorteile von Dienstautos bei Angestellten.- Die Politik muss an dieser Stelle lenkend eingreifen
- Die steuerlichen Vorteile der Autoindustrie müssten beschnitten, Pendlerpauschalen und

230 Dienstwagenprivilegien abgeschafft werden.- Es reicht nicht aus, darauf zu hoffen, dass die Menschen eigenständig auf den ÖPNV oder das Fahrrad umsteigen.

Meistens wird dieser Wechsel über den Preis geregelt.

- Richtig und dennoch werden große Autos gekauft.

235 (9) Ist das EU Ziel, bis 2050 eine CO2 freie Stadtmobilität zu erreichen mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen? Welchen Anteil werden diese Angebote haben?

- Eine CO2 freie Stadtmobilität wird es nicht geben.
- Mit Blick auf die Elektrizität muss beachtet werden, woher der Strom kommt.

- 240 - Beispiel Deutschen Bahn, die behauptet CO2 freien Fernverkehr anzubieten; das ist meines Erachtens falsch, wenn der Verbrauch weiter aus der Braunkohle kommt.
- Voraussetzung für eine CO2 freie Stadtmobilität wäre, in den Ballungsgebieten einzugreifen. Vergleichbar mit den Erfahrungen bei der kostenfreien Nutzung im ÖPNV: Ein Umstieg vom eigenen Auto ist nur durch einen eingeschränkten Autoverkehr möglich: Umweltzonen und Parkplatzbewirtschaftung (Verteuerung der Parkplätze in der Stadt)
- 245 Anders wird der Umstieg nicht gelingen.
- Weitere Komponenten sind CO2-Grezwerte auf EU-Ebene, allerdings wurde das gerade von Deutschland aus degradiert.
- Die Politik nimmt eine wichtige Rolle ein, um dieses Ziel zu erreichen.
- 250 - Aber aus meiner Sicht, kann ich mir nicht vorstellen, dass das zu erreichen ist.

(10) Welche Maßnahmen sind nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern?
(ganzheitlich betrachtet, nicht auf Online-Angebote beschränkt)

- Unkomplizierte Nutzung und eine Fahrkarte für alles (Fern- und Nahverkehr in einem Ticket) sowie die Möglichkeit die Fahrkarte automatisch auch für das Auto oder das Fahrrad
- 255 am Anschlussort verwenden zu können.

D – Weiteres

(11) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?

- Hoffnung auf zunehmende Leihautos, Leihfahrräder und Carsharingangebote kann nicht geteilt werden, da in Großstädten ein Auto nicht nötig ist.
- 260 - Es bestehen Möglichkeiten mit Fahrrad, ÖPNV oder Taxi.
- Die hohen Einsparungen, die man macht, wenn man kein Auto unterhält, können für gelegentliche Taxifahrten verwendet werden.

Meines Erachtens befürworten insbesondere Träger des ÖPNV die den Verleih von Fahrrädern, um auf die wachsenden logistischen Probleme innerhalb der S- und U-Bahnen einzuwirken.

265

- Diese Taktik wird von der Deutschen Bahn im Fernverkehr auch verfolgt
- Persönlich fahr ich schon lieber mit meinem eigenen Fahrrad (vor allem bei einer Fahrradtour)
- Allerdings ist das Lösen dieser logistischen Probleme insbesondere im Sommer ein nachvollziehbarer Aspekt
- 270

A3.5 Andreas Knie

Experte:	Andreas Knie, InnoZ GmbH
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	29.07.2013
Ort:	Berlin

Aufgrund eines technischen Fehlers ist das Interview erst ab Frage 10 als Audio-Mitschnitt verfügbar. Die Antworten wurden auf Grundlage handschriftlicher Notizen stichwortartig aus dem Gedächtnis repliziert.

- 5 Einige Fragen wurden in Einverständnis mit dem Interviewpartner übersprungen. Dies umfasst unter anderem die detaillierte Vorstellung des Menükonzepts.

A *Allgemeine Fragen*

- (2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?

10 Wenn ja, welche?

- Die Begriffe Mobilität und Verkehr müssen abgegrenzt werden. Mobilität ist das, was im Kopf passiert, während Verkehr als Folge physisch stattfindet
- im Großen zeigt sich keine Veränderung – der MIV wird noch immer gesellschaftlich bevorzugt
- 15 • Für die Jugend verändert sich die MIV-Nutzung vom Distinktionsmerkmal hin zur Commodity. Jugendliche machen einen Führerschein, weil es selbstverständlich ist.
- Die Kombination mehrerer Verkehrsmittel wird wichtiger
- Der Radverkehr gewinnt an Relevanz. In Berlin hat sich der Modal Share des Radverkehrs verdoppelt (/wird sich verdoppeln?)
- 20 • Ein wesentliches Problem ist die Logistik in Form von Paketzustellern, die die wachsende Anzahl an online bestellten Waren ausliefern
- Langfristig gesehen ist der Marktanteil des ÖV relativ gesunken
- 90 Prozent des Verkehrs sind zurzeit Erdölabhängig
- Für die Energiewende ist eine Verkehrswende die Voraussetzung

25

B *bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität*

(3), (4) *ausgelassen*

30 (5) Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher kein entsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsgruppen gibt?

- Das Angebot ist bisher nicht vorhanden, weil es kein Geld einbringt
- Die Menschen nutzen die Verkehrsmittel bereits jetzt intuitiv multi- und intermodal und vergleichen den Nutzen.
- 35 • Für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine Kooperation der Anbieter die Voraussetzung. Jeder Anbieter sitzt in seinem eigenen „Silo“, aus dem er herauskommen muss.
- Möglicherweise wird es in den nächsten fünf Jahren eine Einigung geben.
- Die Schiene muss wieder mit der ständigen Erreichbarkeit assoziiert werden, so wie es vor der Automobilisierung der Fall war.
- 40 • Die Politik muss die Privilegien für den MIV abschaffen.

(6) *ausgelassen*

C *C – Ausblick*

45 (7) *ausgelassen*

(8) Ist das EU-Ziel, bis 2050 eine CO₂-freie Stadtmobilität zu erreichen, mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen? Welchen Anteil werden diese Angebote haben?

- 50
- Ja, das ist mit bestehenden Angeboten möglich. Allerdings muss eine Art moralischer Druck wirken, sodass sich jemand rechtfertigen muss, der nicht entsprechend mobil ist.
 - Die Angebote sind (zumindest in der Stadt) bereits vorhanden.

ab hier: Audio-Mitschnitt des Interviews verfügbar

55

(9) Welche Maßnahmen sind nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern?

Es muss – und da sind wir wieder bei der Politik – bei den Rahmenbedingungen, das Auto muss weg von der Privilegierung, eine Energiewende muss vollzogen werden, die ÖPNV-Landschaft muss ganz klar an einen 100%-regenerativen Anteil, bis 2020 muss der ÖPNV sich völlig regenerativ bewegen können. Dafür muss es natürlich auch Angebote geben und der Zertifikatehandel völlig modernisiert werden. Es kann nicht sein, dass Braunkohlekraftwerke heutzutage betrieben werden können, wenn sie ökonomisch sinnvoller sind als eine komplizierte PV [Photovoltaik]-Anlage aufzuziehen. Da sind völlig falsche Anreizsysteme. Das EEG [Erneuerbare-Energien-Gesetz] muss auch revidiert werden, weil, wir brauchen keine Irritation im Netz, sondern wir brauchen dezentrale Energie. Versorgungsformen, um eben auch dort die Volatilität der Regenerativen entsprechend auch einfangen zu können.

D D – Weiteres

(10) Welche Erwartungen stellen Sie in dem Zusammenhang an den Rat für Nachhaltige Entwicklung?

Erwartungen habe ich eigentlich keine mehr, nur den dringenden Wunsch, dass er sich überhaupt mal mit dem Verkehr beschäftigt. Denn sie werden jetzt auch im neuen Rat meines Erachtens keinen einzigen Verkehrsexperten finden. Das Thema Verkehr wurde bisher systematisch ausgeblendet, weil es eben zu kompliziert ist. Man kann einen Filter auf einen Schornstein setzen, man kann ein bisschen mehr in der Dämmung machen, kann in der Ernährung ein bisschen was machen, Artenvielfalt – aber im Verkehr... Der Verkehr ist der materielle Kern der sogenannten fordistischen, kapitalistischen Industriegesellschaften. Wir produzieren mit enormen Skaleneffekten sehr sehr günstig Energie, und nur auf konventioneller, fossiler Basis. Solange wir diese fossile Grundlast haben, werden wir keine Änderungen im Energiebereich haben. Und das muss vom Verkehr her aufgelöst werden, und da wünsche ich mir, dass der Rat für Nachhaltigkeit sich zukünftig viel mehr mit Verkehrsthemen beschäftigt.

(11) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?

Nein. Wie gesagt, vielfach beschrieben, vielfach hinterlegt, und langsam wird es ja dann auch erkennbar.

A3.6 Simon Woker

Experte:	Simon Woker, Entwickler der App „Mobility Map“
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	01.08.2013
Ort:	(via Skype)

A – Allgemeine Fragen

(1) Simon, ich würd dich bitten, dich mal kurz vorzustellen. Welche Schnittstelle zum Thema Mobilität hast du?

5 Ja ich bin Simon, meine große Schnittstelle in dem Sinne zur Mobilität ist einfach, dass ich vor nicht ganz 1 ½ Jahren in Düsseldorf zu den Carsharing-Anbietern gekommen bin. Car2Go und DriveNow haben ja relativ zeitnah sich das erste Mal direkt gegenüber gestanden und ich hab mich auch bei beiden angemeldet. Über Umwege sag ich mal, bin ich dann immer gratis an solche Mitgliedschaften oder Tests gekommen und darüber habe ich eben beide Anbieter kennengelernt und hab mir gedacht, ja gut, ist natürlich, wenn man kein Auto hat, ich hatte
10 zwar eines, und trotzdem habe ich das gerne genutzt und hab mir immer gedacht, wenn ich beide Anbieter vergleichen wollte, das es einfach nicht geht und irgendwie extrem umständlich ist, da zwischen den einzelnen Apps hin und her zu wechseln und habe dann eben Mobility Map gestartet oder programmiert das erste Projekt, also auch die erste APP, soweit ich weiß, die die Anbieter auch direkt verglichen hat oder zumindest auf der Android-Plattform
15 die erste App. Inzwischen gibt es da nicht nur den Vergleich, sondern es gibt ja auch inzwischen noch andere Konkurrenten und eher das große Ziel ist es jetzt von mir im Moment, die einzelnen Anbieter und Mobilitätsoptionen so zu verbinden, dass man möglichst einfach seinen Weg innerhalb von der Stadt finden kann, dass man z.B. vom Hauptbahnhof zum Flughafen eben fahren will und welche Optionen man dann hat und die übersichtlich aufgezeigt bekommt, in dem Sinne dann z.B., mit Car2Go fährt man 15 Minuten und das kostet 2,34 Euro,
20 aber mit der Bahn geht es schneller oder mit DriveNow geht's umweltfreundlicher etc. und das ist eben im Moment mein großes Ziel oder auch meine Schnittstelle zur Mobilität, wie du das so schön gesagt hast.

Hast du einen Hintergrund als Programmierer?

25 Ja, genau, ich hab Software-Engineering studiert und dementsprechend wollte ich auch schon immer mal irgendwie Apps ausprobieren oder Apps machen und da mir die Idee sehr gut ge-

fallen hat, habe ich sie einfach mal ausprobiert bzw. gemacht in dem Sinne. Das war auch meine erste App, die ich programmiert habe.

- 30 (2) Gibt es in deinem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat? Wenn ja, welche?

Also es gibt auf jeden Fall Anzeichen, ist klar. Ich kenn zwar persönlich keinen, der jetzt sein Auto verkauft hat und komplett auf Carsharing setzt, aber seit es jetzt eben seit etwas mehr als einem Jahr die verschiedenen Anbieter hier gibt, hört man das immer wieder bzw. sieht es natürlich auch auf den Straßen, sag ich mal, dass die Angebote sehr gut angenommen werden. Man achtet natürlich jetzt auch ein bisschen mehr auf die anderen Anbieter und sieht dann immer mal wieder die verschiedenen Fahrzeuge rumfahren. Also ich denke schon, dass sich da einiges tut, zumal der Verkehr natürlich jetzt gerade in den Großstädten nicht unbedingt weniger wird und abnimmt, sondern eher noch schlimmer wird, was dann gerade zu den Rushhours natürlich eine gute Alternative ist, sag ich mal. Wenn sich da verschiedene Leute zusammentun oder sonst wie Fahrgemeinschaften bilden etc. Ich denke schon, dass es mehr geworden gegenüber früher.

B – bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität

- 45 (3) Dies ist ein Grobkonzept für so eine Menüstruktur. Es geht, wie gesagt, um die Struktur, es geht noch nicht um Design-Aspekte oder irgendwelche ausgereiften Formulierungen, sondern um die Idee, welche Variablen die Anwender zu sehen bekommen. Das Ganze ist jetzt nicht in Informatiker-Systematik gedacht, sondern sozusagen nach diesem Motto „What you see is what you get“ einfach mal aufgeschrieben.

50 Wenn du dir auf der ersten Seite die Menü-Ebene 1 anguckst, dann siehst du, wenn du das moovel erkennst, eine Parallele, das ist sozusagen die erste Abfrage, wie sie in anderer Form natürlich auch vom DB-Rail-Navigator z. B. oder von Flink angeboten wird, sozusagen die einfache Abfrage „wie viele Personen sind wir/bin ich“, „fahre ich irgendwo hin“ also bin ich Anbieter oder möchte ich irgendwo hin, 55 Uhrzeit- und Ortsangaben, so wie man das kennt. Auf der zweiten Seite bekommen wir dann die zweite Menü-Ebene für denjenigen, der angegeben hat, dass er selbst fährt, er kann dann die Standardvariablen sozusagen angeben, was für eine Art der Mitfahrgelegenheit das ist. Du siehst jetzt hier zwei rote Pfeile, das sind beispielhaft so Optionen, die man hinzufügen kann, d.h. ich kann deutlich mehr Variablen

60 bedienen, ich kann z.B. bei der Bahnmitfahrgelegenheit sagen, es ist ein Schnellzug, ein Regionalzug oder städtischer Nahverkehr, ich kann Gepäckvariablen noch einbauen oder ich kann sagen, ich hab Platz für Mobilitätseingeschränkte Menschen, für Rollstuhlfahrer etc.

Erinnert mich ein bisschen an Mitfahrgelegenheit, wenn man da die Angebote auch einstellt.

65 Ich glaub, danach ist das wahrscheinlich auch angelehnt und ich glaube auch, darüber geht moovel im Endeffekt, wenn man das anbietet. Das habe mich noch nie gemacht zugegebenermaßen.

Also, das hab ich eben vergessen zu sagen, dieses Konstrukt ist hervorgegangen aus einer Analyse der Plattformen moovel von Daimler, DB-Rail-Navigator, Mitfahrgelegenheit.de und switchh-Konzept, das in Hamburg gerade aufgeht.

70 Auf der nächsten Seite ist dann die Menü-Ebene II, das Pendant sozusagen für die Mitfahrer. Da gibt es dann auch wieder verschiedene Variablen, wobei wir hier schon auf den ersten beiden roten Geschichten schon sozusagen kumulierte Daten haben, also wir haben Variablen, die von verschiedenen Faktoren bedient würden. Wenn ich angebe „ich möchte meine Ruhe haben“ oder „ich möchte telefonieren“, dann wird das von verschiedenen Variablen bedient, die der Fahrer anbieten kann, d.h. es könnte auf Fahrerseite dann die Option geben, ICE-Ruhebereich oder ICE-Handybereich, wie man das von der Deutschen Bahn-Buchungs-App kennt.

75 Okay... kannte ich jetzt spontan nicht. Ich fahre auch nicht so viel Bahn, zugegebenermaßen.

80 Gut, die Gepäckgeschichte ist fast 1:1 das Pendant zur Anbieterseite, wo man angeben kann, wie viel Gepäck man dabei hat, oder ob man mobilitätseingeschränkt reisen möchte. Auf der vierten Seite wäre dann sozusagen eine beispielhafte Darstellung, die linke Seite ist dir bekannt, das ist so die klassische Darstellung von Fahrtwegen aus den gängigen öffentlichen Apps. Man könnte dann für jede Route noch bestimmte Indikatoren ausgeben, d.h. ich könnte natürlich die Fahrzeit ausgeben, das ist intuitiv ablesbar, ich kann die Umwelt ausgeben, wie das zurzeit die Deutsche Bahn macht, die rechnet, wenn man es sehen will, die CO2-Aequivalente aus für die Fahrt und für die Alternativfahrt mit Flugzeug oder mit Auto. Ich könnte aber auch so etwas wie Globalvariablen wie die Bequemlichkeit ausgeben, das wäre dann vielleicht so ein Mischfaktor aus Umsteigehäufigkeit, aus Platzangebot und Service, d.h. vielleicht Essensangebot. Das ist so die Grobstruktur unseres Angebotes.

85

90 Hast du bis hierhin Fragen dazu?

Fragen nicht, nur Anmerkungen. Also ich sag mal so, gerade jetzt das erste z.B. von Mitfahrgelegenheit über Bus und dann nochmal Mitfahrgelegenheit und dann nochmal Bus und U-

95 Bahn, halte ich für extrem schwer, das zu berechnen. Aber das ist ein anderes Thema. Also wenn man das wirklich mal umsetzen wollen würde in dem Sinne, ist das extrem schwierig.

Das heißt sozusagen, von der dahinterliegenden Datenverarbeitung?

100 Genau, also wenn das Mitfahrgelegenheit selber machen würde, ginge das vielleicht so grade eben, aber im Endeffekt ist das Problem, man müsste wirklich alle Fahrpläne sowohl von Mitfahrgelegenheit als auch von ÖPNV-Anbietern etc., eigentlich auf einer Datenbank bündeln und dazu am besten noch zusätzlich die Angebote von Car2Go, Call a bike usw., um da wirklich sinnvolle Routen rausrechnen zu können, weil ansonsten geht's schlicht und ergreifend nicht. Ich kenn das immer, mir sagt das auch immer jeder, aber das wäre voll geil, wenn das so gehen würde, aber es geht im Moment schlicht und ergreifend nicht.

105 Stehen dahinter technische Fragen oder firmenpolitische Fragen?

Ja, so ein bisschen was von beidem, also natürlich will jetzt Mitfahrgelegenheit z.B. nicht unbedingt seine Daten herausgeben, mal abgesehen davon, wenn's jetzt z.B. moovel wäre, die inzwischen alle unter einer Decke stecken, sag ich mal. Da wäre das politisch wahrscheinlich kein Problem und technisch vielleicht auch machbar. Aber wenn man jetzt wirklich alle Angebote miteinander vereinen will, ist das sowohl technisch als auch politisch extrem schwer umzusetzen. Ich habe mich ja auch schon öfter mit der Routenplanung mit der wirklichen intermodalen Routenplanung auch beschäftigt, also es ist wirklich da sehr sehr schwer, dieses sinnvoll zu machen. Was dann z.B. möglich wäre, sag mal von Heimatadresse zu Hauptbahnhof, zu Hauptbahnhof in einer anderen Stadt, zu Zieladresse oder Flughafen/Hauptbahnhof so in der Richtung und da die Zwischenrouten möglichst breitgefächert zu rechnen, z.B. das geht
115 alles, das ist o.k., aber so ist das wie gesagt, extrem schwer.

Gut, schon mal vielen Dank für diese Anmerkung. Ich komme zurück auf unseren Leitfaden, wir sind ja jetzt schon sehr tief eingestiegen. Ich habe dir gerade das Angebot gezeigt, was uns zurzeit so vorschwebt. Kommen wir zur Frage

120 (3a) Spricht das Angebot dich als potentiellen Nutzer an?

Würdest du so eine Plattform persönlich nutzen? Warum (nicht)?

Also als Software-Ingenieur gibt es so eine schöne Redensart, die sagt „Eat your own dog-food“, sprich nutz das, was du auch selber programmierst in dem Sinne frei übersetzt. Und da ich ja selber ein sehr sehr ähnliches Angebot mache, würde ich das natürlich auch nutzen
125 bzw. sehe ich mich auch selber mit als einer der großen Hauptnutzer sag ich mal und dementsprechend ist das natürlich sehr interessant, wirklich so eine Plattform, wenn sie dann natür-

lich gut funktioniert, das muss natürlich gegeben sein, auch nutzen zu können, weil es natürlich immer spannend ist, da möglichst einfach von A nach B zu reisen.

(3b) Spricht dich Angebot als Experten an?

130 In welche Richtung meinst du das genau?

Also du hast jetzt einen Bezug dazu als Software-Ingenieur. Was sagst du aus deiner Rolle heraus als jemand, der eine eigene App herausgibt, wie attraktiv das Angebot für dich ist.

135 Also ich sag mal so, es muss natürlich attraktiv sein, sonst würdest du selber das auch nicht machen. Es ist natürlich teilweise noch eine Randgruppe, sag ich mal, gerade jetzt Carsharing und vor allem Bikesharing auch, aber ich denke, es wird natürlich immer mehr werden. Dementsprechend sollte man da möglichst früh mit dabei sein.

(3c) Kannst du einschätzen, welche Menschengruppen bisher solche Plattformen nutzen?

140 Also bisher würde ich eher sagen, sind es vor allem die Jüngeren, sag mal ich schätze mal, bis Mitte 30 ungefähr, vielleicht auch Anfang 40 oder Ende 30 irgendwie so was um die Kante, würde ich sagen. Aber generell Bevölkerungsschicht wahrscheinlich relativ gemischt, wobei ich auch schon oft gehört habe, dass z.B. Studenten Carsharing überhaupt gar nicht nutzen, weil es viel zu teuer ist. Das ist natürlich auch noch so eine Sache. Aber trotzdem generell schon eher gemischt.

145 Kannst du einschätzen, welche Gruppen das in Zukunft nutzen werden?

150 Also ich denke, es kommt darauf an, wie weit man Zukunft sieht, also die nächsten 5 Jahre schätze ich mal, wird sich das nicht groß ändern, vielleicht so in 5-10 Jahren könnte es gut sein, dass sich das natürlich noch erweitert und sehr viel populärer wird, sei es drum, weil Sprit teurer wird oder es höhere Steuern gibt etc., also sprich, dass das Besitzen vom eigenen Auto auf jeden Fall teurer und unkomfortabler wird, wodurch dann immer mehr Leute zu Carsharing, Bikesharing etc., also alternativen Mobilitätsoptionen kommen würden. Das ist so meine Einschätzung.

(3d) Was wären deiner Einschätzung nach mögliche Treiber oder Hemmnisse für so eine Entwicklung?

155 Also auf jeden Fall der Kostenfaktor, würde ich sagen, weil, wenn Carsharing einfach teurer ist als ein eigenes Auto, warum sollte man es dann nutzen in dem Sinne und auch der Komfort schlicht und ergreifend würde ich auch sagen ist dann ein hoher Faktor, der da mitspielt. Also wenn es sehr umständlich ist, ein Fahrzeug zu finden oder ein Fahrzeug zu buchen, weil man

sich erst anmelden muss z.B. und das dann sehr lange dauert oder teuer ist, halte ich das für
160 ein großes Hemmnis auf jeden Fall, oder auch generell das erst mal auszuprobieren oder je-
manden zu kennen, der es gerne macht und es einem vorschwärmt quasi und es auch etwas
besser bekannter zu machen.

(4) Wie hoch schätzen Sie die Zahl potentieller Nutzer in Prozent ein?

Müsste ich aus der Luft greifen. Also wenn ich raten muss, sage ich mal, generell aktuell oder
165 in den nächsten Jahren?

Wenn du für Beides greifen kannst, dann greif doch für beides.

Ich denke mal, aktuelle Nutzer sind es wirklich, wenn man die gesamte Bevölkerungsschich-
ten nimmt, wahrscheinlich so ungefähr 3% plusminus, aber insgesamt innerhalb der nächsten
Jahre hoffe ich mal, dass es auf ungefähr so um die 20% hochgeht, also von denen, die es
170 auch wirklich nutzen. Hast du da zufällig Zahlen dazu?

Das wollte ich dich gerade fragen, ob es die aus dem IT-Kontext gibt, wie viele Leute
das wirklich nutzen.

Ich kann dir den Vergleich sagen zwischen Android und iPhone, aber das wird dir leider da
nicht viel helfen. Ich könnte glaube ich vielleicht da, ich glaube Car2Go hat ja im Moment
175 insgesamt ungefähr eine Million Nutzer und ich glaube, DriveNow hat irgendwas um die
300.000 oder so was, ich weiß es gerade leider nicht. Wenn man das hochrechnet, also wenn
ich das im Kopf so ungefähr zusammenrechne, würde ich sagen, ungefähr so 2% vielleicht.

Also Zahlen gibt es leider meines Wissens bisher auch nicht bzw. es gibt sie nicht in
öffentlicher Form. Die einzelnen Anbieter werden sicherlich alle ihre Mitgliederzahlen
180 und ihre Nutzerzahlen haben, aber nicht öffentlich machen.

Richtig. Ich hab aber was vom Bundesverband Carsharing. Stationsbasiert 2013 sind das
255.000- 260.000 ungefähr und Freefloating sind es ungefähr 170.000.

Da ist Car2Go Mitglied?

Da bin ich jetzt zugegebenermaßen überfragt Aber ich denke mal, es wird generell sein, denn
185 so viele Freefloating-Anbieter gibt es nicht, es sind ja nur Car2Go, DriveNow, Multicity.
Aber im letzten Jahr hat sich das um 500% bei den Freefloating-Anbietern vergrößert, also
der Kundenstamm.

Gut, ich würde dann mal zur nächsten Frage übergehen.

190 (5) Welche Gründe sind deiner Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher kein entsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsgruppen gibt?

Also ich sag mal so, eigentlich sind ja alle Angebote so ziemlich für alle Bevölkerungsgruppen offen, abgesehen von Dauer des Führerscheinbesitzens. Von daher kann ich dir dann auch leider keine Antwort geben.

195 Du hast die Frage jetzt verstanden mit Fokus auf die Bevölkerungsgruppen. Wenn ich jetzt die mal rausnehme und frage, welche Gründe sind dafür verantwortlich, dass es bisher kein entsprechendes Angebot gibt?

Ach so, du meinst auch generell nicht die Carsharing-Anbieter, sondern die Apps quasi?

Ganz genau, also ich würd das noch loslösen von diesem App-Begriff, ich würde erst mal das Angebot in den Mittelpunkt stellen.

200 Ja, also es ist ja einfach ein relativ junges Thema, es wurde jetzt in den letzten Jahren viel hochgepusht, viel Werbung gemacht und dementsprechend muss sich das wahrscheinlich auch noch mal ein bisschen entwickeln und das würde ich als den Hauptgrund nennen einfach mal.

205 (6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen? Also zur Ergänzung komplementäre Mobilitätsform, damit meinen wir solche Angebote, wie wir es hier konzipieren, d.h. Angebote, die komplementär zum Standardmotiv des eigenen PKWs, mit dem ich überall hinfahre.

210 Es ist ja keine richtige Konkurrenz in dem Sinne, sondern es ist ja mehr, dass man das ÖPNV-Angebot mehr erweitert und nicht, dass man denen unbedingt Konkurrenz macht, so sehe ich das eigentlich eher, denn es ist natürlich ganz klar, dass so ein Angebot wie Car2Go etc. das nicht ersetzen kann, genauso wenig wie die App jetzt den ÖPNV ersetzen oder generell das Angebot ÖPNV ersetzen kann, weil der ÖPNV natürlich einfach schlicht und ergreifend ein elementarer Bestandteil davon ist.

215 Ich hab grad noch überlegt zu E-mobility, das ist ja in dem Sinne nicht unbedingt Konkurrenz, sondern wenn, dann ist es ja eher Konkurrenz zum eigenen Auto, dass man das eigene Auto zum E-Auto umwandelt, also in dem Sinne würde ich das auf jeden Fall schon mal nicht als Konkurrenz in dem Sinne sehen.

(7) Gibt es aus deiner Sicht Bevölkerungsgruppen, die nicht erreicht werden können?

220 Wahrscheinlich vor allem die Gruppen, die eher außerhalb der Stadt wohnen, also das große
Ziel ist es natürlich, die Leute zu erreichen, die innerhalb der Stadt wohnen, weil da schlicht
und ergreifend viel mehr potentielle Nutzer in einem Gebiet sind, wodurch man das einfacher
bedienen kann und dementsprechend würde ich sagen, sind die Vorstädte oder generell die
225 ländlichen Gegenden eher nicht so einfach zu erreichen, einfach auch aus dem Grund, weil
natürlich da ein eigenes Auto noch viel wichtiger ist, weil es eben nicht so einfach ist, ohne
Auto voranzukommen. Wenn ich überlege, da wo ich vorher gewohnt hab, das war auch eine
kleinere Stadt, das war auch eine kleinere Stadt, da war es relativ schwer, mit Bus oder Bahn
generell wegzukommen.

Gut, wir haben jetzt den Teil B ganz gut bedient, dann kommen wir jetzt zum Teil C.

230 *C – Ausblick*

(8) Wie schätzen du persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland für die
kommenden zehn Jahre ein?

Ich glaube, das habe ich gerade schon beantwortet? Also es wird natürlich, wie gesagt, immer
weiter in die Richtung gehen, dass sich das mehr miteinander vermischt und die Bedeutung
235 immer weniger wird, ein eigenes Auto zu besitzen, sondern dass es viel wichtiger ist, einfach
möglichst schnell, preiswert oder wie auch immer eben von einem Ort zum andern zu kom-
men und ich denke auch das Statussymbol Auto wird es so in ein paar Jahren nicht mehr ge-
ben bzw. es wird auf jeden Fall weiter an Bedeutung abnehmen. Ja, die verschiedenen Ange-
bote werden auf jeden Fall weiter wachsen.

240 (9) Die EU verfolgt das Ziel, bis 2050 die Stadtmobilität CO₂-ausstoßfrei zu machen. Ist
das mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen?

Dann müsste man natürlich die verschiedenen Anbieter viel mehr auf CO₂-arm ummünzen,
sprich natürlich viel mehr E-Fahrzeuge. Wenn das allerdings gelingt, dann denke ich wird das
auf jeden Fall ein machbares Ziel

245 Du hast ja gerade schon die nächste Frage ein bisschen angeschnitten, deshalb ma-
che ich da gleich weiter.

(10) Welche Maßnahmen sind deiner Meinung nach nötig, um diese Mobilitätsformen zu fördern?

250 Also es ist natürlich wichtig, eine oder mehrere Plattformen zu haben, die verschiedenen Angebote schlicht und ergreifend im Vergleich oder irgendwie zugänglicher macht. Ich denke mal, der Markt wird weiterhin fragmentiert bleiben in dem Sinne, dass es viele verschiedene Angebote gibt und da eben sein Bestes herauszufinden, das wird wahrscheinlich ja die große Kernfrage sein innerhalb der nächsten paar Jahre, eben wie man diese Angebot möglichst einfach vergleicht oder eben voneinander unterscheiden kann, um eben sein bestes zu finden.

255 Siehst du noch Maßnahmen, wenn man das abkoppelt von der Ebene Online-Angebot, also Mobilität ganzheitlich sozusagen?

260 Dann müsste man natürlich, was ich gerade auch schon gesagt hatte, eher die ländlichen Gegenden auch mit fördern, hier generell auch ein breiteres Angebot machen oder schaffen und das preislich wahrscheinlich auch nochmal teilweise noch interessanter machen, dass man eben auf das eigene Auto möglichst verzichten kann.

Dankeschön.

D – Weiteres

(11) Hast du Ergänzungen oder Anregungen?

265 Zugegebenermaßen gerade nicht, aber falls doch, werde ich dir sicherlich nochmal eine Mail schreiben.

Ja, unbedingt, sehr gerne. Gut, wenn du keinen spontanen Einfall hast, beende ich die Aufnahme jetzt.

A3.7 Willi Loose

Experte:	Willi Loose, Bundesverband Carsharing e.V.
Interviewer:	Christoph Aberle
Datum:	07.08.2013
Ort:	Berlin

A – Allgemeine Fragen

(1) Ich würde gern direkt einsteigen mit dem Teil A und Sie bitten, sich kurz vorzustellen und vor allen Dingen, Ihre Schnittstelle zum Thema Mobilität.

5 Ja, ich bin Willi Loose vom Bundesverband Carsharing, ich bin Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing seit April 2006, ja das wäre auch meine Schnittstelle. Ich bin im Bundesverband für die unternehmensübergreifende Informationen bzw. Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Carsharing und vor allen Dingen zur Fragestellung der Umweltentlastung durch das Carsharing tätig.

Ja, dann steigen wir direkt ein:

10 (2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?

Eine schwierige Frage, weil ich glaube nicht, dass man das auf Bundesebene allgemein beantworten kann. Ich denke, dass es in einzelnen Städten Anzeichen gibt, dass sich die Mobilitätskultur geändert hat. Ich habe unter dem Begriff Mobilitätskultur eine doch etwas andere
15 Vorstellung als dass es nur darum geht, das was man jetzt in der Presse oft zu lesen bekommt, dass junge Leute weniger Autos kaufen und ein Stückweit ein rationaleres Verhältnis zu Autos haben. Das ist ein wichtiger Teil der Mobilitätskultur, aber das ist nicht alles. Für mich ist entscheidend zum Thema Mobilitätskultur, wie sich Städte mit ihrem gesamten Verkehrssystem mit der Begründung ihrer Verkehrspolitik zum Thema stellen und da sehe ich, ja da habe
20 ich z.B. den Vergleich zwischen Freiburg und Berlin. Ich bin 2010 von Freiburg nach Berlin gekommen, hab vorher 18 Jahre in Freiburg gewohnt und gearbeitet und ich sehe da einen himmelweiten Unterschied zwischen diesen beiden Städten. Freiburg weist eine sehr entwickelte Mobilitätskultur auf, was sich z.B. dadurch auszeichnet, dass das Miteinander der unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmer sehr viel harmonischer ist, als ich das hier in Berlin erlebe, was aber auch damit zu tun hat, dass es dort einen über alle Parteien hinausgehenden
25 Konsens darüber gibt, wie die Grundlinien der Verkehrspolitik in der Stadt sein sollen, wel-

che Verkehrsmittel sich in welcher Weise entwickeln sollen und das scheint mir in Berlin doch noch ein ganzes Stück weit dahinter zu liegen. Also ich kann nicht beurteilen, in wie weit die Entwicklung in Berlin dieselbe ist, aber quasi der Entwicklungsstand noch ein ganzes
30 Stück zurück liegt. Aber ich sehe da schon Unterschiede. Also ich denke, dass mit der Mobilitätskultur natürlich auch ein sehr komplexes Thema oder eine sehr existent komplexe Thematik aufgegriffen haben, die weit über die Verkehrspolitik hinausgeht. Also es steckt auch ein Stück weit Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung mit drin, also die weichen Faktoren des Verkehrsgeschehens.

35 *B – bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität*

(3) Ich werde Ihnen jetzt einmal die grobe Menüstruktur vorstellen, die wir aufgrund der Plattform, die wir analysierten, erarbeitet haben, d.h. wir haben die Elemente, wo wir gesehen haben, das ist das, was wir uns wünschen würden, übernommen und haben daraus sozusagen eine ergänzte Version gebaut. Das stelle ich Ihnen einmal vor und
40 würde danach mit den nächsten Fragen weitermachen.

Auf der ersten Seite der Menü-Ebene haben wir das, was Sie zurzeit von moovel kennen, kennen Sie die moovel-App von Daimler?

Nein, ich hab schon darüber gehört.

Das ist im Prinzip die einfache Abfrage, wo ich angeben kann „wie viele Personen sind wir/bin ich“, „ich möchte fahren“, „wann möchte ich fahren“ und von wo möchte ich wohin fahren. Das ist im Prinzip genau die Startseite vom moovel, sehr pragmatisch aufgebaut, man hat fünf Variablen, bei denen man die Ausprägung verändern kann, wo man dann die Adresse eingibt bzw. angibt, wie viele Personen man dabei hat. Die Menü-Ebene II für die Fahrer wäre dann die Angabe von verschiedenen
50 Fahrvariablen, d.h. „wann fahre ich genau, wo sind Start- und Endpunkt der Fahrt“, das ist das, was man derzeit auch von den Mitfahrgelegenheiten kennt. Man könnte dann noch als Ergänzung die Art der Fahrt für den ÖPNV eintragen, d.h., ob ich IC fahre, oder ob ich Nahverkehr fahre, ich kann aber auch noch speziellere Gepäckvariablen verändern, d.h. ich kann noch eintragen, dass ich bis einen Rucksack pro
55 Person zulasse oder mehr Sondergepäck wie z.B. Fahrräder oder ein Paar Skier mitnehmen kann. Ich kann aber auch z.B. eintragen, dass ich mobilitätseingeschränkte Menschen, Rollifahrer bei mir mitnehmen kann. Für Mitfahrer hätten wir dann auf der zweiten Menü-Ebene noch so ein paar aggregierte Variablen, d.h. ich könnte z.B. eintragen, „ich möchte entweder schnell sein oder ich möchte wenig umsteigen, möglichst umweltfreundlich, bequem sitzen“. Ich könnte auch Aktivitäten angeben, „ich
60

möchte unterwegs essen, Musik hören, meine Ruhe haben oder telefonieren“ und ich kann genau wie der Fahrer, auch Gepäck eintragen, d.h. wenn ich ein Paar Skier dabei habe, dann trage ich das ein und finde ein dementsprechendes Mitfahrangebot. Die Ergebnisseite sähe dann so aus, wie man das von einschlägigen Mobilitäts-Apps derzeit kennt, d.h. wir haben hier so eine Balkenübersicht, routenweise dann mit intermodaler Verbindung die verschiedenen Verkehrsmittel und dann könnte man noch routenweise verschiedene Indikatoren ausgeben, ich könnte z.B. ausgeben, wie die Umweltwirkung jeder einzelnen Route ist, das kennen wir bisher vom DB-Navigator, da kann man mit dem Umwelt-Mobilcheck sich die CO₂-Äquivalente anschauen, ich könnte aber auch so etwas wie eine Bequemlichkeitsvariable anzeigen lassen, das dann eine Mischvariable ist aus Platzangebot und Umsteigehäufigkeit. Das ist im Prinzip so der Kern unseres Angebots.

Haben Sie bis hierhin erst mal Fragen?

Nein, das ist mir schon klar.

Dann frage ich Sie jetzt aus Nutzer-Perspektive:

(3a) Spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an und würden Sie die Plattform nutzen?

Wahrscheinlich nein, also sie spricht mich nicht an, und ich würde sie sicherlich auch nicht nutzen. Ich hab irgendwie so ein bisschen Probleme mit diesen Plattformen, die tun so, als würden die Leute Mobilitätsanalphabeten sein und sie würden also gar keine Vorstellung davon haben, wie sie von A nach B kommen, also mit welchen Verkehrsmitteln, welche Verkehrsmittel überhaupt zur Verfügung stehen und als müssten sie quasi für die Entscheidung, mit welchem Verkehrsmittel sie von A nach B fahren, solche Plattformen als Hilfestellung haben. Ich habe dieses Bedürfnis als Verkehrsmittel überhaupt nicht, d.h. für mich steht im Wesentlichen im Vorfeld bereits fest, also welche Verkehrsmittel überhaupt in Frage kommen. Dann geht es lediglich darum, z.B. wenn ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren will, welche Verbindung ich konkret nutze und hier in Berlin gibt es ja im ÖPNV sehr viele Möglichkeiten, von A nach B zu kommen, die in etwa alle gleich schnell sind oder je nachdem gleich schnell sein könnten. Da habe ich Bedarf. Das erledigt aber z.B. der ÖPNV. Die ÖPNV-Fahrplanauskunft oder der ÖPNV-Navigator, also ich benötige eigentlich keine Information darüber, wie ich auf meinem Weg noch ein Auto mit einbauen sollte oder könnte. Dasselbe im Fernverkehr, ich reise mit der Bahncard 100, hab darüber eben mein Ticket für die Bahn und dann geht es auch nur darum, fahr ich über T nach B oder fahr ich über D nach B, aber nicht, nutze jetzt prinzipiell die Bahn oder nicht.

95 Wenn wir jetzt mal in die Expertenperspektive wechseln

(3b) Spricht das Angebot Sie Experten an?

Ich bin mir nicht sicher, wie viele Leute wirklich vor der Frage stehen, dass sie zu Beginn einer Fahrt gar nicht wissen, mit welchen Verkehrsmitteln sie diese Fahrt machen würden. Ich glaube, dass das Potential sehr viel niedriger ist als die Diskussion darum. Es mag sein, dass es für den einen oder für den anderen eine gute Entscheidungshilfe wäre, aber mir ist das
100 Thema etwas zu hoch aufgehängt.

(3c) Können Sie einschätzen, welche Bevölkerungsgruppen bisher solche Angebote nutzen?

Das kann einfach vom Angebot her lediglich der Teil der Bevölkerung sein, der sehr stark auf neue Kommunikationstechnik ausgerichtet ist, der die entsprechenden Geräte auch ständig bei
105 sich führt. Weil, wenn ich dieses System nutze, dann muss ich auch die Möglichkeit haben, quasi flexibel unterwegs umzuschalten und das reicht mir dann nicht aus, das am heimischen PC vor Beginn der Fahrt mal auszutesten, sondern dann muss ich eben auch immer alles dabei haben und im Notfall, wenn irgendeine Umsteigeverbindung nicht klappt, mir dann Alternativen ausgeben kann. Also das ist sicher der wahrscheinlich vorwiegend jüngere Teil der Bevölkerung, der sehr technikaffin unterwegs ist.
110

(3d) Sehen Sie mögliche Treiber und Hemmnisse für den Erfolg eines solchen Angebotes?

Also wenn ich es, negativ sage, als Treiber diejenigen, die mit diesen technischen Hilfsmitteln außer Stande [nicht instand] gesetzt werden, eigenständige Entscheidungen zu treffen und sich vorher Gedanken zu machen, mit welchem Verkehrsmittel sie von A nach B wollen. Ich glaube, dass es schon da einen Zusammenhang gibt, je mehr man sich auf die Technik verlässt, desto weniger verlässlich sind die eigenen Instinkte und die eigenen Grundinformationen. Also das sehe ich als eine Gefahr einer solchen Entwicklung, auch einfach, dass man
115 lernt, seine eigenen Grundinstinkte zu nutzen oder darauf zu bauen. Und Hemmnis ist ganz klar, zumal der Teil der Bevölkerung, der nicht so technikaffin ist, dieser wird Schwierigkeiten haben, damit umzugehen und sich darauf einzustellen. Dann ist es die Frage, wenn nicht alle Informationen, die im gleichen Maße redundant gegeben werden über verfügbaren Kommunikationskanäle, dann bleibt einer auf der Strecke liegen, nämlich der, dessen Kommunikationskanal nicht mehr so intensiv entwickelt wird. Also das sehe ich als eine Gefahr, dass Die-
125

jenigen, die auf schriftliche Informationen angewiesen sind und auf staatliche Informationen angewiesen sind, irgendwann von der Entwicklung abgehängt werden.

(4) Können Sie die Zahl potentieller Nutzer eines solchen Angebotes in Prozent einschätzen?

130 Nein, das fällt mir schwer. Also ich weiß nur, dass hier die öffentliche Wahrnehmung zu hoch eingeschätzt wird, weil der Teil, der als potentieller Nutzer in Frage kommt, natürlich auch der Teil ist, der sich in der Öffentlichkeit und in der Diskussion am ehesten bemerkbar macht. Das ist quasi das Problem, was wir vor 20 Jahren z.B. diskutiert haben, dass Verkehrspolitik immer aus dem Blickwinkel der Windschutzscheibe des Autofahrers betrachtet wurde, weil
135 das eben der Teil der Bevölkerung ist, der sich aktiv in der Politik und der Planung befindet, der von daher auch häufig eine eigene Perspektive als absolute Perspektive setzt. Also so ein Stück weit, wie im Moment auch diese Diskussion. Aber klar, da will ich nicht verkennen, dass das natürlich auch die Treiber der Entwicklung sind, das sind natürlich auch die Innovations-potentiale, die in diesen Entwicklungen drinstecken.

140 (5) Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher kein entsprechendes Angebot gibt?

Das sind die Finanzierungsgründe. Also solche Angebote lassen sich schlecht verkaufen an die Nutzer, also die Nutzer sind nicht bereit, dafür Geld zu zahlen, wenn sie diese Dienste in Anspruch nehmen, insofern müssten sie sich
145 über indirekte Wirkung finanzieren und ich glaube, das ist nicht ganz einfach. Und möglicherweise ist die Nachfrage nicht groß genug.

(6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen?

Das ist eine schwierige Frage. Also ich versteh es jetzt erst mal so, dass E-Mobilität nicht au-
150 tomatisch E-Fahrzeuge im Carsharing bedeutet, sondern erst mal überhaupt E-Fahrzeuge.

Genau.

Da gibt es natürlich das theoretische Problem, dass über die E-Mobilität die privat besessenen Fahrzeuge oder Autos in der Ökobilanz günstiger werden, vorausgesetzt, es handelt sich bei der Ladungsart um Ökostrom aus neuen erneuerbaren Energiequellen, also nicht nur die Um-
155 verteilung bestehender erneuerbaren Energiequellen, also wirklich neu geschaffene, die zusätzlich dazukommen. Das heißt natürlich, der Unterschied zwischen dem Auto und der Bahn

in der Ökobilanz wird geringer, das ist natürlich auch erst mal ein Argument, was tendenziell die Richtung E-Fahrzeuge und Individualverkehr durch E-Fahrzeuge angeht. Was die Bilanz der E-Mobilität im Carsharing angeht, habe ich eine etwas andere Meinung, da ist ganz entscheidend die Entwicklung der Kosten der E-Fahrzeuge ausschlaggebend. Also im Moment haben wir E-Fahrzeuge fast ausschließlich innerhalb von Förderprojekten, die also mit staatlichen Mitteln aufgebaut werden, das ist also nicht die allgemeine Entwicklung, sondern das sind auch Ausnahmefälle, die nicht ewig so weitergehen werden. Und wir haben E-Fahrzeuge z.B. in Carsharing-Flotten von Automobilherstellern, die das sicherlich nicht eigenwirtschaftlichen Gründen machen, sondern die noch ein ganzes Stück weit andere Interessen damit verbinden, die E-Fahrzeuge auch als Vermarktungsmöglichkeit ihrer eigenen Produkte ansehen und auch quasi als Marketing-Instrument für die ökologische Bilanz ihres Konzerns ansehen. Diese Produkte sind alle äußerst unwirtschaftlich und können deswegen eben auch nur auf den Markt gebracht werden, weil sie sich nicht aus sich selber heraus rechnen müssen. Die Frage ist, wie lange dieser Zustand vom Konzern erlaubt wird und inwieweit die Konzernvorgaben nicht sind, dass es in absehbarer Zeit eigenwirtschaftliche Angebote sein müssen und die schwarze Null oder mindestens die schwarze Null vor der Zahl erreichen, das sehe ich im Moment noch nicht, dass es dazu kommt, also das wird meiner Ansicht nach in den nächsten zehn Jahren nicht passieren. Insofern wird es da nicht unbedingt eine größere Konkurrenz zum ÖPNV geben. Wobei die Frage an sich impliziert, dass der ÖPNV nicht mit E-Mobilität betrieben wird, was ja so nicht der Fall ist. Der größere Teil des ÖPNV, ich glaube in der Größenordnung 60-70% der Fahrleistung im ÖPNV werden ja mit elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln durchgeführt und das muss man natürlich mit einbeziehen in die Fragestellung.

180 Gut, wir kommen nochmal auf das Angebot zurück.

(7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die wir nicht erreichen können, wenn ja, warum?

Mit welchem Angebot jetzt?

Mit dem Angebot, das ich Ihnen gerade vorgestellt habe.

185 Also mit der App? Auskunftsprogramm?

Ja, also wir wollen das nicht auf eine App reduzieren, sondern es kann gleichermaßen sozusagen mit dem gleichen Inhalt, nur ein bisschen anders aufgemacht, z.B. übers Internet oder telefonisch betrieben werden.

190 Ich glaube, es gibt einen großen Anteil der Bevölkerung, der nicht erreicht wird, und
zwar alle, die auf ein einziges Verkehrsmittel festgelegt sind, die gar keinen Anlass
haben, sich um Alternativen zu kümmern und sich eben Ratschläge über Alternativen
zu holen. Zu diesem ersten Teil gehören natürlich alle die, die gewohnheitsmäßig ihr
eigenes Auto benutzen und die davon auch nicht abgehen wollen, also für die das
Auto mehr ist als nur ein Verkehrsmittel, die also mit dem eigenen Auto auch nicht
195 wirtschaftlich rechnen, sondern wenn sie es mal angeschafft haben, das so oft, wie
es geht, nutzen. Die werden sich wahrscheinlich von solchen Angeboten auch nicht
beeindrucken oder beeinflussen lassen. Zweitens der Teil der Bevölkerung, der nicht
technikaffin ist und insofern mit solchen Programmen auch wenig anfangen kann,
weil sie keinen Zugang zu den Kommunikationsmitteln, über die diese Programme
200 laufen, haben. Drittens gibt es natürlich auch noch den nicht unbeträchtlich großen
Anteil der Bevölkerung, die nicht ständig mobil sind und die nicht jeden Tag über viele
Punkte unterwegs sind, sondern die entweder wenig mobil sind oder immer zwischen
den gleichen Orten mobil sind, die sich einmal die Informationen holen und dann wis-
sen, wie sie ihre Wege zu bewältigen haben.
205 Gut dann kommen wir zum Teil Ausblick

C – Ausblick

(8) Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland für die
kommenden zehn Jahre ein?

Das ist jetzt auch schwierig. Also die Technik erlaubt die Auswahl von immer neuen Ange-
210 botsformen, die ja durch irgendwelche Programmierungen möglich werden, durch Vernet-
zung/Verknüpfung von Angeboten und Informationen. Die Frage ist, ob sie sich finanziell
durchsetzen oder ob sie aus sich heraus tragfähig sind und insofern auch wirtschaftlich ange-
boten werden können. Das weiß ich nicht, das kann ich nicht einschätzen, wie das sich entwi-
ckelt. Ansonsten werden wir sicherlich weiterhin einen ja nicht dramatischen, aber doch einen
215 spürbaren Rückgang des Autoverkehrs haben meiner Meinung nach, was erstens heißt, dass
sich der Autobesitz zumindest in den Städten weiter reduzieren wird, das aber und da steckt
dann auch ein Stück weit „hoffentlich“ dahinter, dass hoffentlich auch die Nutzung des Autos
zurückgehen wird und ein stärker rational begründeter Umgang mit allen zur Verfügung ste-
henden Verkehrsmittel sichtbar wird. Ein Stück weit verbinde ich das auch mit einer Hoff-
220 nung, ohne dass ich genau sagen kann, ob das wirklich realistisch ist. Im Moment ist es ja so,
dass eher stärker darüber diskutiert wird, was in der Entwicklung auf den Straßen tatsächlich
sichtbar ist. Ich hoffe, dass es in diese Richtung weitergeht und dass es nicht mit einer negati-

ven Entwicklung kompensiert wird, das ist ja immer die Gefahr, dass man zwar möglicherweise weniger Auto fährt, aber dafür mehr fliegt. Dann wäre überhaupt nichts gewonnen. Also was mich ein bisschen skeptisch macht, ist, dass wir noch keine richtig entwickelte Diskussion darüber haben, die Verkehrsleistungen zu reduzieren also sich eher Ziele in der Nähe zu suchen, als immer weiter in die Ferne zu expandieren mit seinen Wünschen. Das müsste meiner Meinung nach notwendigerweise dazu kommen, damit ein Verkehrssystem sich wirklich nachhaltig in die richtige Richtung entwickelt.

230 Ich schiebe da direkt eine Anschlussfrage zwischen:
Welche Maßnahmen sehen Sie als notwendig an, um das umzusetzen, um die Verkehrsleistung zu reduzieren?

Na, ja das sind eher weiche Faktoren, die da ins Spiel kommen, also die Frage, wo ich meine Ziele suche, ist natürlich in ganz starkem Maße davon abhängig, welches Bewusstsein ich entwickle und ja, ob mir das Einsparen von Kilometern wichtig ist oder nicht wichtig ist. Bisher haben wir eigentlich eine Tendenz feststellen können, je besser die Verkehrsmittel ausgebaut sind, d.h. je schneller ich mit einem Verkehrsmittel vorankomme, desto größer wird mein Aktionsradius und die eingesparte Zeit wird dann eben durch größere Entfernungen ausgegeben oder kompensiert. Da fehlt mir noch so ein Stück einer wirklich geschickten und gescheiterten Maßnahme, die dem entgegenwirkt oder wahrscheinlich ist es nicht nur eine einzelne Maßnahme, sondern ein Bündel von Maßnahmen. Ich habe so ein bisschen die Befürchtung und deswegen auch die Skepsis, die ich vorhin schon ausgedrückt habe gegenüber den Informationsangeboten, dass dies der Tendenz immer weiter, immer schneller, immer bequemer, vor allen Dingen immer bequemer immer weiter, Vorschub leistet und damit natürlich diese Entwicklung in die Richtung Verkehrsleistung erhöhen, auch beeinflussen wird.

Dann kommen wir wieder zum Produkt zurück oder ein bisschen weitläufiger zu solchen Angeboten..

(9) Ist das EU-Ziel, bis 2050 eine CO2-freie Stadtmobilität zu erreichen, mit solchen Angeboten zu erreichen?

250 Also mir fehlt im Moment die Fantasie, dass ich das bejahen könnte. Ich glaube es nicht, dass das möglich ist. Aber vielleicht bin ich da auch zu sehr der Jetztzeit verhaftet. Also im Moment sehe ich halt, dass es immer wieder aufs neue Versuche gibt, eben die Klimaziele zu torpedieren und auszuhebeln. Von daher sehe ich die Lobby derjenigen, die nicht das Ziel der CO2-freien Mobilität in den Städten verfolgen, noch viel zu stark.

255 (10) Welche Maßnahmen sind nötig, um solche Formen der Mobilität zu fördern?

Gut, die Verkehrsmittel abseits des eigenen, privat besessenen Autos müssen weiter entwickelt werden, müssen besser vernetzt werden. Vor allen Dingen auch auf kommunikativem Wege. Also der Vorteil, dass ich nicht ein eigenes Auto besitzen muss, aber trotzdem mobil bin und ohne Einbußen von Bequemlichkeit vorankomme, der muss meiner Meinung nach
260 viel stärker kommuniziert werden und umgesetzt werden eben in die Maßnahmen, die vor Ort auch wirksam werden. Also ich würde mir wünschen, das Stück für Stück z.B. ein Rückgang des Autoverkehrs mit baulichen Maßnahmen zur Aufwertung der Städte und der Straßenräume begleitet wird, also dass die Vorteile auch sichtbar werden für diejenigen, also den Menschen, die auf ein eigenes Auto verzichten, auch der Nutzen direkt präsentiert wird, davon
265 und nicht andere sich ins Fäustchen lachen, wenn einer sein eigenes Auto abgibt, weil dann die Chance auf einen Parkplatz größer wird. Also das müsste dann zeitlich und das ist ja hier auch in der Frage mit drin, sich eben auch in einer Stadtentwicklungspolitik und in der Stadtplanung durchsetzen. Da komm ich vielleicht nochmal zurück auf das Beispiel Freiburg, in Freiburg ist der Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern oder konkret zwischen Autofahrern und Fahrradfahrern ein Stück weit deshalb besser, weil jeder Autofahrer an jeder Stelle
270 ständig mit Fahrradfahrern rechnet und diese ganz normal präsent sind im Straßenbild. Also diesen Zustand möchte ich gerne erreichen, dass das Verkehrsgeschehen harmonisiert wird und ja eher am Schwächsten als am Stärkeren ausgerichtet ist. In dem Zusammenhang sind die Schwächsten natürlich nicht die, die sich über solche Informationsangebote eben ständig
275 vernetzen können, sondern das sind die, die ja von der Entwicklung ein Stück weit auch abgekoppelt sind und die müssen eben mitgenommen werden.

(11) Welche Erwartungen stellen Sie jetzt ein bisschen ganzheitlicher als nur auf dieses Projekt gesehen, an den Rat für nachhaltige Entwicklung?

Also dafür kenne ich den Rat für nachhaltige Entwicklung und ein tatsächliches Wirkungsspektrum zu wenig, also der ist wirklich im Prinzip nur in Schriften vorhanden, nicht mit tatsächlicher Einflussnahme auf Politik. Also ich sehe nicht, wo der Rat für nachhaltige Entwicklung an der Politikgestaltung mitwirkt. Insofern habe ich da erst mal keine Erwartung, weil ich nicht weiß, welche Hebel er bewegen könnte. Vielleicht ist es auch ein Problem des Rates für nachhaltige Entwicklung, dass er so wenig in der praktischen Umsetzung sichtbar
285 ist.

D – Weiteres

(12) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?

Ich denke, dass ich meine Sichtweise genügend dargelegt habe. Nein.

290 **A3.8 Andreas Schildbach**

Experte:	Andreas Schildbach, Gründer und Entwickler der App „Öffi“
Interviewerin:	Inga Werbeck
Datum:	14.08.2013
Ort:	(via E-Mail)

A *Allgemeine Fragen*

(1) Bitte stellen Sie sich kurz vor. Welche Schnittstelle zum Thema Mobilität haben Sie?

Als Autor von Öffi bin ich ausschließlich im ÖPNV/SPNV "aktiv".

5 (2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat? Wenn ja, welche?

Es gibt viele Freunde, die Portale für Mitfahrgelegenheiten verwenden. Das ist eine Entwicklung der letzten 5 Jahre, würde ich sagen.

B *bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität*

10 (3) Es gibt schon in Beispiele für Plattformen für komplementäre Mobilität. Zur besseren Übersicht wurde eine beispielhaft skizzierte Plattform entwickelt, die eine komplementäre Mobilität fördern soll (die Übersicht wird am Gesprächstermin vorgestellt und erläutert) Diese ist aus der Analyse von vier Online-Angeboten hervorgegangen und übernimmt jeweils die als gut bewerteten Eigenschaften.

15 (3a) Spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an?
Würden Sie die Plattform persönlich nutzen?
Warum (nicht)?

Dazu kann ich nichts sagen.

(3b) Spricht das Angebot Sie als Experte an?

Dazu kann ich nichts sagen.

20 (3c) Welche Bevölkerungsschichten (Zielgruppen) nutzen bisher diese Plattformen? Welche werden sie zukünftig nutzen?

Dazu kann ich nichts sagen.

(3d) Was sind mögliche Treiber, was sind Hemmnisse?

Dazu kann ich nichts sagen.

25 (4) Wie hoch schätzen Sie die Zahl potentieller Nutzer in Prozent ein?

Dazu kann ich nichts sagen.

(5) Welche Gründe sind Ihrer Meinung nach dafür verantwortlich, dass es in Deutschland bisher kein entsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsgruppen gibt?

Dazu kann ich nichts sagen.

30 (6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen?

Dazu kann ich nichts sagen.

(7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die nicht erreicht werden können?
Wenn ja, warum?

35 (8) Ihre App „Öffi“ kann als spezialisierter Web-Browser verstanden werden. Mit welchen Ambitionen haben Sie die App entwickelt, welcher Zeitaufwand entsteht Ihnen, werden Sie von anderen Entwicklern unterstützt und welche Geschäftsidee verbinden Sie damit?

40 Mein erster Anreiz war, selbst besser im ÖPNV von Berlin zurechtzukommen ("scratching your own itch"). Inzwischen treibt mich die Idee, die Stadt "autofrei" zu machen. Wir haben in Berlin eine große Community an Android-App-Entwicklern. Wir helfen uns natürlich gegenseitig.

(9) Gibt es vergleichbare Ansätze der „Öffi“-App auch für das iPhone-Betriebssystem oder ist diese Darstellung technisch nur mit Android möglich?

45 Der erste Anreiz kam tatsächlich durch eine i-Phone App, nämlich "Fahrinfo Berlin" von Jonas Witt. Mir ist allerdings auf keiner Plattform eine App bekannt, die den inzwischen erreichten Funktionsumfang und die räumliche Abdeckung von Öffi erreicht.

C *Ausblick*

50 (10) Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland für die kommenden zehn Jahre ein?

Dazu kann ich nichts sagen.

(11) Ist das EU Ziel, bis 2050 eine CO2 freie Stadtmobilität zu erreichen mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen? Welchen Anteil werden diese Angebote haben?

55 Dazu kann ich nichts sagen.

(12) Welche Maßnahmen sind nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern?
(ganzheitlich betrachtet, nicht auf Online-Angebote beschränkt)

Dazu kann ich nichts sagen.

D Weiteres

60 (13) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?

Dazu kann ich nichts sagen.

A3.9 Michael Glotz-Richter

Experte:	Michael Glotz-Richter, Stadt Bremen
Interviewerin:	Inga Werbeck
Datum:	26.08.2013
Ort:	Bremen

A – Allgemeine Fragen

(1) Bitte stellen Sie sich kurz vor. Welche Schnittstelle zum Thema Mobilität haben Sie?

Mein Name ist Michael Glotz-Richter, ich bin hier Referent für nachhaltige Mobilität und habe diesen Titel schon seit 1996, das ist eine wichtige Geschichte, weil 1996, wenn man da den Titel „nachhaltige Mobilität“ genutzt hat, ist man angeguckt worden, was machst du? Was ist das, nachhaltige Mobilität? Der Brundtlandt-Report war ja noch nicht so lange her, Agenda 21 und dann auch nicht über Verkehr sondern über Mobilität zu reden. Das war das zweite. Also nicht nur der Begriff Nachhaltigkeit sondern auch der Begriff Mobilität, war ja damals von Soziologen auch nochmal anders verwendet und viele haben das im englischen eher mit Mobilitätseinschränkung verknüpft. Was ist eigentlich der Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität. Also die Zugänglichkeit zu Aktivitäten als Stichwort, das es wichtiger ist als in eine Kilometer- oder Tonnenleistung hochzujubeln. Das war damals noch nicht das normale und das hat sich etwas verändert.

Und zu meiner Person, Schnittstelle, wenn das Sie auf die Person bezogen ist. Ich bin aufgewachsen in Berlin. Da wo ich früher gespielt habe ist heute ein riesiges Autobahnkreuz und gegen den Weiterbau dieser Autobahn der sogenannte Westtangente habe ich mich schon als Spätschüler und Frühstudent engagiert und bin so ein bisschen auch über diese Geschichte auf einmal in das Thema Stadtplanung reingerutscht, ich wollte eigentlich erst etwas anderes studieren. Ich habe Regionalplanung mit dem Schwerpunkt Verkehr studiert und eigentlich mit zwei kleinen Ausnahmen in Berlin, Köln, Hamburg und jetzt in Bremen an diesem Thema immer unmittelbar gearbeitet.

(2) Gibt es in Ihrem Umfeld Anzeichen dafür, dass sich die Mobilitätskultur in Deutschland in den letzten Jahren gewandelt hat?

Es gibt durchaus große Veränderungen:

Die erste große Veränderung war wirklich, nicht nur in Berlin, der wahnsinnige Autobahnbau der geplant war in deutschen Städten: auch in Bremen. Bremen ist ja auch ein Beispiel dafür die Mozarttrasse etc., Hamburg das man durch die Kanäle, die ja HH durchziehen Autobahnen bauen wollte.

Es sind städtebauliche, ich will nicht das Wort Verbrechen nutzen, städtebauliche Sünden ist zu wenig, aber was man da angedacht hat an Stadtzerstörung, das war unglaublich und das es dann, in den 70er Jahren diesen Umbruch gab. Das auf einmal eigentlich diese Planung überall noch einmal ein Autobahn durch und alle finden es toll, wenn da Bänder durchschnitten werden, da war der erste richtig Große Umbruch. Es gab eine große Welle Stadt auch neu zu definieren und neu zu verstehen, ausgehend von Hans Jochen Vogel als damaliger Oberbürgermeister in München das „Rettet die Städte“ als Begriff. Dann ging es weiter erst in Richtung ÖPNV: Der ÖPNV Ausbau war dann auch noch sehr stark autogerecht, da wurde die Straßenbahn weggenommen und dann U-Bahn gebaut und dann hatte man oben wieder Platz für Autos. Es gab ja so Sachen, wo sozusagen mit der Tarnkappe die autogerechte Stadt noch weiter gebaut worden ist oder weiter indirekt propagiert wurde, Doppelförderung sozusagen.

Die nächste große Welle die ich sehen würde, war die Welle der Verkehrsberuhigung, da hatte ich meine ersten Aufträge das war 1980. Und die Änderung der Straßenverkehrsordnung weiß ich noch wie heute: 15.08.1980 wurde das Zeichen verkehrsberuhigter Bereich in die deutsche Straßenverkehrsordnung eingebracht und das auf einmal die ersten Ideen in Richtung Mischflächen da waren, was heute auch bekannt ist unter Share Space unter anderen Vorzeichen diskutiert wird hatte da den Vorlauf.

Dann in der nächsten Welle, wenn ich das so fest machen darf, das Fahrrad auf einmal sehr in den Mittelpunkt kommt und ein ganz wichtiger Aspekt dabei mit rein kam: Das war, dass man von dieser Scheinrationalität der Verkehrsmittelwahl ein bisschen weg gekommen und das man auch gesehen hat, das Rad ist nicht nur ein rational gutes Verkehrsmittel, weil es wenig Platz braucht, keinen Lärm macht und energetisch und auch sonst gesundheitspolitisch toll ist, sondern es einfach Spaß macht Rad zu fahren. Das sozusagen dieser Aspekt, der auch beim Autofahren eine ganz wichtige Rolle spielt, wenn man sich Autowerbung anschaut, das Auto wird ja nicht verkauft als Verkehrsmittel sondern als Lifestyle – Objekt. Und das die Werbung für öffentliche Verkehrsmittel gruselig ist, weil die immer nur rationell adressiert und eigentlich nicht die Emotion bzw. die Vorteile was man dabei empfindet rauskehrt. Und auch nichts, worauf man stolz ist. Das berühmte Zitat von Margaret Fletcher „Wenn ein Mann noch mit 30 Jahren im Bus sitzt, dann hat er im Leben was falsch gemacht“. [unbedeutender Zwi-

schenkommentar = ...]. Und der Bus war in der ganzen (?) Hierarchie das Arme-Leute Verkehrsmittel. Die Straßenbahn kam da drüber, dann eben U-Bahn, S-Bahn und dann der Fernzug schon als etwas Anerkanntes. Da war es das erste Mal das man gemerkt hat, das da mehr ist als nur das Rationale – sie nennen es ja auch Mobilitätskultur – was einen starken emotionalen und eben kulturellen Bezug hat.

Und das etwas versetzt später über eben das Thema Carsharing, Carsharing startete in Deutschland 1989 in Berlin und 1990 in Bremen und Aachen mit einer zweiten Welle und dann fingen andere Mitte der 1990er Jahre damit an, das ist jetzt auch etwas breiter angekommen, dass das Auto auf einmal in Frage gestellt wird. Der nächste Umbruch. Du hast kein Auto? Und man wird nicht angeschaut als hätte man [...] ansteckende Krankheiten hätte [...]. Diese Geschichte, jeder muss ein eigenes Auto haben, das erfährt einen großen Bruch und das ist ein ganz wichtiger Ansatz, wenn man in die Zukunft blickt, ist einer der sicherlich entschiedensten Umbrüche. Auch sehr positiv für die Städte, weil wir damit mit weniger Autos auskommen können, ohne, dass wir die Mobilität der Leute irgendwie einschränken. Ganz im Gegenteil, wenn man sich anguckt also auch in einer Stadt wie Bremen: 60% der Wege werden ja nicht mit dem Auto zurückgelegt. Und je weniger Autos wir in der Stadt haben, um, ich sage jetzt mal den Autoverkehrsanteil zu bewerkstelligen, umso mehr Platz ist für alle anderen da. Und umso mehr Platz ist auch für die da, die immer noch Auto fahren Das kommt ja auch immer noch dazu. Und das ist sicherlich eine der entscheidenden Chancen für die Zukunft.

Und wenn ich jetzt noch weiter in die Zukunft schaue, wenn ich jetzt sozusagen wollte, die Zeitleiste noch fortschreibe. Der nächste große Umbruch, der komischer Weise in der Öffentlichkeit kaum diskutiert wird ist nicht das Elektro-Auto oder so was. Das ist Jacke wie Hose, ob vorne ein Elektromotor oder hinten oder an den Rädern Elektromotoren sitzen oder Wasserstoff oder Benzin oder Diesel oder Druckluft, was weiß ich. Das ist alles relativ egal. Es wird – und da bin ich mir richtig sicher – einen ganz entscheidenden Umbruch geben. Ich vermute den so zwischen 2025 und 2030 mit der Automatisierung des Fahrens. War jetzt gerade wieder einen Artikel über das Google Auto. Es gibt in Braunschweig auch Versuche, ich kann auch, wen es interessiert nachher noch Bilder zeigen. Ich war selbst Gutachter in einem EU Forschungsprojekt zur Automatisierung von Verkehrsmitteln. Ein Bus der allein um die Ecke fährt und der heute fährt, das ist keine Zukunftsmusik, ein Siemenssystem. Und wenn die Automatisierung den Schritt in die Praxis macht, dann brauchen wir einen Bruchteil der Verkehrsinfrastruktur. Dann haben wir auch keine Probleme mit Raserei in der Stadt, weil die

Systeme optimieren die Geschwindigkeit nach allen möglichen Randbedingungen und Randfaktoren und wer dann immer noch selber fahren will, der geht dann in einen Spaß-Park und kann da fahren, weil ansonsten die Versicherung für selbstgesteuerte Autos so teuer sind, weil die meisten Fehler, die zu Unfällen führen menschlich sind.

Und diese Automatisierung wird die Grenzen zwischen individual und öffentlichem oder kollektivem Verkehr verwischen. Weil ich kann mir dann sozusagen eine Fahrbox bestellen, wie man es auch nennen will, ein Fahrzeug, das kommt dann vorgefahren. Und wenn wir zu dritt unterwegs sind und wir sagen wir wollen das an der Weser fortsetzen und haben zufällig keine Räder, dann bestelle ich eine Kabine für drei und wenn wir heute 15 Personen wären, dann würde ich eine Kabine für 15 Personen bestellen, wer weiß dann kommt da so ein 20 Sitze-Teil, sozusagen wie ein Bus. Und wenn ich alleine sein will, dann wird eben eine Solokabine kommen.

Und ich muss jetzt sagen, ich war im Frühjahr eingebunden in einem ganz spannenden Workshop mit 20 Leuten. Ich fühle mich geehrt, da mit ausgewählt zu sein. Wir waren eingeschlossen in einem ehemaligen Kloster in Portugal und mussten uns Gedanken machen über den Verkehr 2050, wie 2050 der Verkehr aussieht oder Mobilität angesichts von bestimmten globalen Megatrends hatten so einen Input gehabt.

Und ich habe das gerade angesichts der Gesichtszüge gesehen die Reaktion 2050, man denkt erst mal das ist ja so lange hin. Das sind 37 Jahre und ich kann 37 Jahre zurückdenken [...] 37 Jahren das war 1976, da habe ich studiert, war politisch aktiv und es gibt Dinge, da hat sich die Welt relativ wenig verändert und es gibt Dinge, da hat sich die Welt relativ viel verändert. Das bezieht sich dann auch ein bisschen auf ihr Arbeitsthema: wenn mir damals jemand gesagt hätte, es gibt eine Glasscheibe und mit der kannst du günstig telefonieren und zwar sehr preisgünstig, weil damals war telefonieren noch sehr teuer, aber mit dieser Glasscheibe kannst du auch gucken, ob Züge pünktlich sind oder ein Taxi in der Nähe ist – Thema Mobilitätsplattform – ich kann auch Fotos machen oder mir Fotos angucken und Musik hören und zwar richtig viel Musik, dann hätte man gesagt, bitte? Das ist grad in diesem Bereich Kommunikationsgeschichten hat sich extrem viel getan, während beim Auto, was hat sich denn da getan? Jetzt haben wir Golf 5 oder so, ich habe kein Auto und damals war halt Golf 1 oder 2, ich weiß auch das nicht so genau. So, also die sehen ein bisschen anders aus vielleicht sind die Motoren etwas ausgefeilter und alle Autos haben jetzt einen Cut oder irgendwelche anderen Filter also das was beim Auspuff hinten rauskommt ist nicht mehr ganz so übel. Ansonsten Verbrauchsmäßig, das was die Autos besser geworden sind, sind sie schwerer geworden und

der Realverbrauch ist relativ gering zurückgegangen. Die Verkehrsprobleme sind eher größer geworden, aber das Grundproblem ist das gleiche wie in den 1970er Jahren.

Aber die technologischen Optionen sind da und ich sehe gerade mit dem Umbruch auf die Automatisierung den richtig großen Schritt. Das werde ich nicht mehr in meinem aktiven Berufsleben sehen, aber ich hoffe, dass ich noch gesund und fit bin und aktiv und dann werde ich das noch ein bisschen mit begleiten können und natürlich auch selber austesten können. Ich habe es ja auch schon ausgetestet [...]. Es gibt da auch ein „Obstacle-Detective“ eine Hinderniserkennung. Also die Fahrzeuge sehen dann durchaus, ob da irgendetwas im Weg ist, man kann die dann auch etwas in die Irre führen, wenn man da einfach mal eine große aufgepustete Plastiktüte so hinlegt, die können ja nicht unterscheiden, ob es ein liegendebliebener Kindskörper ist oder eine Plastiktüte und dann stoppt so ein Fahrzeug auch oder versucht daran vorbei zu fahren je nach Systemkonfiguration.

So, Ich habe jetzt gleich mal den weiteren Sprung in die Zukunft gemacht.

Ja das ist doch wunderbar, wir haben die Frage auch später noch, aber dann können wir die ja eventuell überspringen. Vielen Dank schon mal.

B – *bundesweites Online-Angebot für komplementäre Mobilität*

- (3) Es gibt schon in Beispiele für Plattformen für komplementäre Mobilität. Zur besseren Übersicht wurde eine beispielhaft skizzierte Plattform entwickelt, die eine komplementäre Mobilität fördern soll (die Übersicht wird am Gesprächstermin vorgestellt und erläutert) Diese ist aus der Analyse von vier Online-Angeboten hervorgegangen und übernimmt jeweils die als gut bewerteten Eigenschaften.

Dann kommen wir jetzt zur dritten Frage und zwar muss ich dazu etwas ausholen. Und zwar haben wir ja wie gesagt schon ein paar Plattformen angeschaut, darunter waren Moovel, flinc, die deutsche Bahn und Switchh von Hamburg. Und daraus ist jetzt eine Plattform geworden, wo wir gesagt haben, so könnten wir uns das erst mal formal anschauen. Die erste Menüebene ist wie bei Moovel mit den ganz normalen Grundvariablen abzufragen. Dann gibt es die zweite Menüebene, die ist zweigeteilt die gibt es für Fahrer und einmal für Mitfahrer, da ist eben die Art der Fahrt ob es ein PKW oder die Bahn ist. Beim PKW wäre es die Mitfahrgelegenheit und bei der Bahn gibt es ja das SH-Ticket, oder was auch immer das 1+4 Ticket... da gibt es ja verschiedene Möglichkeiten und da kann man sich schon mal die Art der Fahrt aussuchen. Dann gibt es die Fahrzeugtypen, als eine Erweiterung unsererseits, dass man

sich den Typ noch raussuchen kann, weil wir gemerkt haben, dass die Bequemlichkeit einen großen Faktor spielt bei Menschen, wie sie reisen möchten und da haben wir dann überlegt, um Bequemlichkeit ein bisschen mit einzubeziehen. Dann die Anzahl freier Plätze, das kennt man ja auch schon wie bei MFG. Ein weiterer großer Aspekt für uns, war der Platz für das Gepäck, das man das mit einbinden und angeben kann wie viel Platz habe ich als Fahrer oder wie viel bringe ich mit als Mitfahrer. Die Zwischenhaltestellen wie bei der Bahn oder gibt es ja auch bei der Mitfahrgelegenheit, sowie Angaben zu Rauchen und zum Fahrpreis.

Und für Mitfahrer gibt es die Möglichkeit zu sagen wie möchte ich mich bewegen, ob ich schnell sein möchte oder wenig umsteigen, die Bequemlichkeit sollte da wieder eine Rolle spielen, dann eben auch das Gepäck das war uns wichtig und wie reise ich. Bin ich eine Familie oder bin ich mobilitätseingeschränkt mit Rollstuhl oder Gehwagen, Kinderwagen. Das sollte auch mit eingebunden werden und wie möchte ich unterwegs sein. Was ist mein Hauptthema, da könnte man z.B. sich unterhalten noch mit einbinden oder weitere Aspekte. Das sind so die Variablen, die wir uns überlegt haben.

Und auf der dritten Ebene, wenn das Ergebnis dann „ausgespuckt“ wird, kennt man das ja mit den Balkendiagrammen, wie man das eben momentan von den Apps auch häufig kennt.

Da gibt es Variante A da fährt man zuerst mit der MFG, dann mit dem Bus und dann nochmal mit der MFG und zum Schluss noch mit der U-Bahn. Oder ich fahre bequem mit dem ICE und hab zum Schluss noch ein Call a Bike oder nur mit dem Zug und ganz zum Schluss noch mit Und uns war es dann noch wichtig, dass man die Umweltwirkung mit einbinden kann, als Variable. Und man kann es sich anschauen, ,muss man aber nicht, wenn jetzt jmd. die Umwelt besonders wichtig ist um zu reisen, dann kann ich mir das anklicken und schauen welche Variante ist da am günstigsten, welche Fahrtroute sollte ich nehmen und von der Bequemlichkeit auch nochmal im Sternensystem Das war jetzt die ganz grobe Idee erst Mal zu sagen aus der Sicht der Nutzer was könnte interessant sein, sodass es nicht zu komplex ist.

Eine kleine mögliche Ergänzung, ich möchte unterwegs z.B. PC nutzen, also wenn W-LAN und Wifi da ist, bei Bahnverbindungen ist das ja eine Geschichte die noch wichtig sein kann. Mit unserer neuen Technik kann man jetzt nicht mehr W-LAN nutzen, das ist jetzt besonders genial. Ich habe früher immer im ICE, je nach Strecke hinter Dortmund die Gegend ist ja kein Wifi im Zug, weil die Strecke nicht ausgerüstet ist, erst ab Dortmund oder eben wenn man über Hannover fährt Richtung Süden, dann muss man auch den Zug haben. Es ist auch nicht in jedem Zug verfügbar. Und früher konnte ich mich mit meinem alten Dienstlaptop über das

W-LAN einwählen das geht jetzt aus Sicherheitsgründen nicht mehr. Offene Netze dürfen oder können wir nicht mehr nutzen. Das schränkt die Arbeitsfähigkeit etwas ein, aber das soll jetzt auch nur als kleine Anregung.

Man könnte hier auch noch einen Kindersitz einfügen, da wären auf jeden Fall noch Möglichkeiten.

Das macht auf jeden Fall Sinn, da noch einen Beta Test zu machen und Familienreise, also wie viele Personen sind wir.

Bei der Umweltwirkung haben wir auch schon festgestellt, da hatten wir schon mit einigen Technikern gesprochen, die haben gesagt, dass es extrem schwierig sein wird das umzusetzen, wenn es so komplex ist. Schon allein von der Auslastung her, wird es ein Problem sein.

Wir haben das Thema hier auch für Dienstreisen und es ist enorm kompliziert und wenn man jetzt sagt die Bahn fährt jetzt mit Ökostrom [...] mit der Firmenbahncard ist es für jeden inkludiert. Das hat genau die Wirkung, ich behaupte zumindest, dass es das Marketingziel der Deutschen Bahn ist, dass bei den Firmen-Umweltberichten eben der Co2 Ausstoß bei der Bahn runtergesetzt wird, na gut es gibt auch noch Dieselstrecken, damit die Bahn immer gut aussieht im Vergleich. Was ja nicht schlecht ist, ich halte das für eine sehr gelungene Marketingstrategie.

(3e) Spricht das Angebot Sie als potentiellen Nutzer an und würden Sie die Plattform nutzen?

Erst mal: ich nutze das, ich habe ein Smartphone und bin relativ Intensivreisender. Auch mit verknüpften Geschichten, gestern war schönes Wetter da habe ich mein VBN Plus Ticket genutzt wir sind nach Bremerhaven gefahren, haben die Fahrräder genommen und sind am Deich entlang gefahren und haben gesagt hier ist es schön und wir hatten es auch so getimt, dass fehlt hier nun nicht unbedingt, weil es schon sehr spezielle ist mit dem Tidehochwasser, das ist schon eine spezielle Sache, aber die bekommt man auch anders raus. Und dann haben wir entschieden hier ist es schön, hier bleiben wir. Wo ist der nächste Bahnhof, wie sind die Bahnverbindungen sind dann wieder mit der Bahn zurück.

Von daher nutze ich das und finde es gut. Und ich finde es auch gut, dass sich das Thema Fahrgemeinschaft wiederfindet und, dass sozusagen verschiedene Alternativen mit aufgegriffen werden, die man manchmal gar nicht im Blick hat. Man hat seine Denkmuster als auch Verhaltensmuster und Leute die mit dem Auto immer da lang gefahren sind, ob das jetzt der

kürzere oder längere Weg ist, ist egal aber es gibt so ein empfinden, ich kenne den Weg. Und das gibt es bei anderen Verhaltensmustern auch; das man sagt, Mensch ich könnte ja auch mit der Straßenbahn bis dahin fahren und dann mit dem Bus oder Straßenbahn und Fahrrad oder so was. Da kommen wir gleich auch nochmal drauf Falt-Rad, weil das hier mit dazugehört. Also von daher als Nutzer ja. Ich bin gerade, bevor ich mich situiert sehr viel mit MFG gefahren, damals hat man Mitfahrzentrale mit Telefon und so gemacht. Ich in Köln meine Freundin in Oldenburg, das war eben eine Sache, hier eben Mitfahrzentrale, im Wesentlichen. Das ist etwas, was ich denke, das ist gut und bringt auch neue Angebote in die Wahrnehmung, das würde ich erst mal als einen wesentlichen, ergänzenden Nutzen sehen. Sowohl als individuelle Person, als auch als Fachmensch, weil ich denke das geht anderen genauso.

Ich denke, dass mit der weiteren Verbreitung der Smartphones die Plattform eine ganz normale Sache wird. Und diejenigen, die kein Smartphone haben und auch keins haben wollen und auch kein Internet, es gibt einen durchaus hohen Anteil an Menschen die kein Zugang haben oder damit umgehen können, das ist eine Gruppe, die sehen ich als kleiner werdend. Das war wie früher mit dem Telefon. Telefon war, das habe ich vorher schon gesagt, eine sehr teure Angelegenheit [...].

Anmerkung der Praktikantin des Experten, der anschließend darauf eingeht:

Was mir als Nutzer hier auffällt gleich, dass ich glaube ich ein Problem damit hätte, wenn ich die MFG wechseln müsste, weil doch beim Auto ja auch Staus gibt kann doch gar nicht mit eingerechnet werden, oder? Da hätte ich ja Angst, dass ich meine nächste MFG verpasse, dadurch, dass ich mit der ersten im Stau stehe.

Ja, das ist ja bei allen autobasierten Sachen ein Faktor, es ist die Frage wie viel Zeit man, also die Maschine einkalkuliert hat. Das ist ja bei Reisebussen auch so. Es gibt ja auch Reisebusketten, diese Fernbuslinien, also von Bremen gibt es einen nach Berlin und wenn die eben ausgebucht sind und die sind häufig ausgebucht, dann zeigt die Maschine einem eine Verbindung über HH an. Und dann denke ich immer – hmm die A1 über HH das ist ein Risikofaktor, wobei auch bei bestimmten Bahnverbindungen muss ich gestehen ist das so. Oder bei Flugverbindungen ist das ja übrigens auch so.

Praktikantin: Ja klar bei Bahnverbindungen ist das Problem auch, ich hab das jetzt nur gesehen, weil ich diese Fernbuslinien nutze und die prinzipiell eine halbe Stunde zu spät sind.

Gut, aber das sind natürlich auch nochmal Systeme, wenn die natürlich dynamisch sind, das ist dann ja der große Vorteil. Das ist bei der Bahn ja auch gut. Meine Frau arbeitet z.B. in

Köln, fährt also Montags immer um X Uhr nach Köln, nimmt das Faltrad mit, da hatten wir uns ja vorher schon drüber unterhalten und ich schau zuhause immer schon mal nach, auf meinem Smartphone, ob der Zug pünktlich ist. Weil das ist komischerweise, obwohl er aus HH kommt, also heute war er pünktlich, aber oft genug kommt er dann mit einer ¼ Stunde Verspätung zu spät. Und der ist ja dann noch nicht lange unterwegs, also Anschlussreisende, ja verzögerte Bereitstellung.

Praktikantin: Ja die Echtzeitansage ist wirklich gut.

Das ist richtig. Das ist eben das entscheidende. Ein weiteres ergänzendes Merkmal der Vernetzung, dass ich eben auf Echtzeitdaten zurückgreifen kann. Und dann sagen kann, gut wenn die Verbindung nach Frankfurt, kann ich ja die Verbindung über Hannover nehmen oder über Dortmund und dann die Schnellfahrtstrecke das ist zeitmäßig Jacke wie Hose ungefähr. Ich fahr immer über Hannover, weil diese Strecke hier nach Dortmund so verspätungsanfällig ist. Andersrum fahre ich lieber über Dortmund zurück, weil, wenn der IC Verspätung hat, den kriege ich dann ja noch, wenn der dann 10 Minuten später ist, dann komme ich halt 10 Minuten später in Bremen an, das ist mir irgendwie egal. Ich habe Internet bis Dortmund, oder früher. Also solche Sachen, kann ich dann online abgreifen. Ich sehe die Verbindung klappt nicht, ich nehme lieber andersrum.

Unsere Idee oder unser Wunsch wäre auch, dass man Profile schon anlegen kann. Solche wie Sie jetzt schon genannt haben, dass das Profil das schon kennt und danach dann auch auswählen kann.

Die Bahn hat ja auch so was. Da habe ich auch mein Profil drin und da kann ich dann auch Präferenzen setzen.

Ja, die sind auf jeden Fall schon ziemlich gut dabei.

(3c) Welche Bevölkerungsschichten (Zielgruppen) könnten die Plattform zukünftig nutzen?

Klar, es sind eher die internetaffinen, die man anspricht. Die Smartphone-Nutzer, die auch wissen, wie man eine App installiert und die damit relativ gewieft umgehen. Und die Gruppe weitet sich aus, sage ich jetzt mal ganz platt.

(3d) Was könnten mögliche Treiber sein und was sind Hemmnisse?

Treiber: es gibt natürlich kommerzielle Interessen, die sind Unterschiedlich gelagert. Es gibt Moovel, fangen wir damit mal an. Proklamiert ja sehr intensiv eine offene Plattform zu sein. Wir hatten eine Präsentation hier das ZVWN am 4. Juni 2013 auf einem Workshop von der Dame Daimler und da kam jemand und meinte, Augenblick mal das mit der Offenheit ist ja

gut und schön, Stadtauto München wollte auch auf die Plattform, sind sie nicht gekommen, weil Daimler ein eigenes Konkurrenzprodukt mit Car2go in München hat. Also nichts mit Offenheit. Das heißt die Frage, es gibt einerseits das ökonomische Interesse, das ist aber auch ein Hemmnis, weil natürlich unter Umständen Konkurrenzprodukte ausgeblendet werden. Das heißt, ich habe dann eben nicht die Auswahl, wenn ich jetzt mal eine Stadt wie Berlin oder München nehme, wo es dann auch Car2go, DriveNow und Multicity gibt, also drei verschiedene stationsunabhängige Carsharing-Anbieter. Wenn ich nur einen davon habe, dann ist es für mich wiederum völlig uninteressant, denn dann muss ich noch auf die nächste App springen, um zu gucken. Ach Moovel zeigt mir nicht an, wo die DriveNow und Multicity Autos stehen, dann gehe ich bei Multicity auf die DB Seite und bei DriveNow auf die DriveNow-App.

Genau das wollen wir mit der Plattform gerne verhindern.

Moovel ist eben ein Beispiel wo schon welche ausgegrenzt wurde, schon heute

Obwohl das wäre bei uns dann auch die Frage ist. Wie wählen wir aus? Weil wir natürlich vom Rat für Nachhaltige Entwicklung – das soll ja neutral sein. Nach welchen Prinzipien wählen wir jetzt aus oder wählen wir gar nicht aus?

Es ist ja da, ich meine die Anbieter werden ja ihre eigenen Apps machen und die so attraktiv wie möglich gestalten.

Dann gibt es noch ein weiteres kommerzielles Interesse, ich nenne es jetzt mal Ticketverkauf. Weil da gibt es Transaktionsgebühren. Und nicht zufällig ist Master Card in diesem Feld ja auch viel unterwegs. Da habe ich neulich einen Vortrag gehört, in einer Veranstaltung, wo sie dann das Beispiel nehmen, dass sie das Finanzmanagement der Oster Card in London machen. Das hat er da erzählt und ich weiß nicht wie viel die einbehalten, aber Kreditkartenanbieter behalten ja immer einen bestimmten Umsatzanteil ein für ihre Transaktionskosten. Versicherung und was da alles dran ist. Also die wollen was daran verdienen, was ja nichts Unehrenhaftes ist, es muss ja eine Basis haben. Und die wollen natürlich alle die öffentlichen Verkehrsmittel mit drin haben. Das ist sozusagen der Bereich der am intensivsten nachgefragt wird. Wie komme ich denn mit dem Bus jetzt von der Domsheide nach Horn-Lehe zum Rhododendron Park. Wie fahre ich denn da jetzt hin? Oder nach Botanika, dann muss ich noch mal umsteigen oder laufen. Ein wunderbares Beispiel. Das sind zwei Optionen. Und das eben zu verknüpfen, gibt dann ja auch noch so was wie StadtRAD in Hamburg oder Call a Bike. Also man kann eine ganze Menge an Alternativen anbieten und die sollten dann auch neutral sein. Und in dem Moment, wenn es ums Geld verdienen hört das dann ganz schnell auf.

[Herr Glotz-Richter erhält einen Anruf, bei dem der Anrufer nicht reagiert]

Vielleicht saß er im Zug.

Das ist wirklich gruselig, wenn man im Zug sitzt und irgendwelche Handysachen machen muss, es sei denn man sitzt jetzt im modernen ICE und hat diesen Verstärker da drin. Aber im IC nach Köln kann man knicken.

Da muss man die Termine drum herum legen.

Naja gut das ist zumindest die Geschichte mit dem kommerziellen Interesse. Und das unter Umständen Angebote, die für den Betreiber wenig Umsatz bringen entweder gar nicht dargestellt werden oder in der Darstellung schlechter dargestellt werden, das sie da nachrangig behandelt werden. Also diese Neutralität ist nicht unbedingt gesichert; und die Frage ist wer bietet dann diese Dienstleistung an: Ist das gut wenn es Mercedes macht oder Master Card oder sollte es nicht viel eher eine Aufgabe sein, jetzt nehme ich mal doch die Deutsche Bahn, als relativ neutrales Unternehmen mit Einschränkung, das muss ich besonders betonen. Obwohl es ja ein Staatsunternehmen ist verhält es sich manchmal gerade da wo auch Konkurrenten auf der Strecke sind, dass sie eben die anderen Diskriminieren. Dass es also wirklich diskriminierungsfrei ist. Wie man das also sicherstellen kann. Verband Deutscher Verkehrsbetriebe sollte für viel eher dort als Host auftreten und sagen ok, wir holen die anderen mit ins Boot oder machen Joint Venture, aber immer mit der klaren Ansage, die sind neutral. Es wird nie jemand ausgegrenzt, weil es dort mehrere Anbieter gibt sondern, dass ich gucken kann wenn ich in München unterwegs bin, ob ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, mit dem MVV oder eben mit DriveNow oder car2go. Und das ist ein ganz großes Problem und da müssen Sie sich auch noch eine ganze Menge an Gedanken machen wie man das umsetzen kann, es gibt da keinen Königsweg. Einen großen Superhelden, der jetzt als neutraler Anbieter, als Mutter Theresa über allem hockt, so einen Player gibt es nicht.

(4) Wie hoch schätzen Sie die potenzielle Nutzerzahl in Prozent der Gesamtbevölkerung ein?

Also ich würde, ich weiß nicht wie hoch die Verbreitung der Nutzungszahl der Smartphones heute ist, muss ich ganz ehrlich sagen. Aber ich denke das wenn ich jetzt Kleinkinder ausschließe, sagen wir mal alle über 12 Jahren sind, in so einer Größenordnung, obwohl die Kids heute ja noch viel eher mit Smartphones unterwegs sind, also einen wachsenden Anteil und würde den projizieren auf 70-80% der Bevölkerung. Also wenn ich das jetzt mal so sehe, ich glaub in Deutschland haben wir eine fast vollständige Durchsetzung der Telefone in Haushal-

ten und eine Mobiltelefonzahl, die so bei 70-80% liegt. Und wenn die Smartphones mal die klassischen Handys abgelöst haben, weitgehend. Das hat auch immer Nachteile was so Batterie und Haltbarkeit angeht. Also wenn man irgendwie für bestimmte raue Bedingungen wirklich nur ein Telefon benötigt, ist man immer noch mit einem klassischen Handy besser aufgehoben. Also in der Größenordnung würde ich das durchaus bei 70-80% in einer Größenordnung in fünf Jahren. Mit einem wachsenden Anteil heute. Im Prinzip, jeder der ein Smartphone hat, ist potenzieller Nutzer oder Nutzerin.

(5) Warum gibt es noch kein Angebot?

Also die Frage des Zugangs zum Smartphone und zur Nutzungsfähigkeit. Man muss ein Smartphone haben und es sich leisten können, das ist ja auch eine Sache, wobei einfache Smartphones ja relativ preisgünstig sind, allerdings auch Kostenfallen beinhalten, mit den Verträgen und bestimmten Volumentarifen und dann „wups“ ist man ganz schnell drüber hinaus und dann wird es teuer. Und es gibt Leute, die sich das nicht zutrauen – vorrangig sicherlich ältere Menschen, die sagen diese ganzen Computer und sonst was, das macht mir eher Angst oder ich kann es nicht sehen. Die sozusagen körperlich nicht in der Lage sind. Gut, Template und alles Mögliche wo man das dann auch ein bisschen Augenfreundlicher hat. Aber da gibt es, glaube ich, die entscheidenden Stellgrößen, die das einschränken.

(6) Gibt es durch E-Mobility und komplementäre Mobilitätsformen zukünftig eine größere Konkurrenz zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen?

E-Mobilität in der Ausrichtung der Bundesregierung ist auf das Auto ausgerichtet und ob beim Auto ein Elektromotor schnurrt oder ein Benziner ist Jacke wie Hose. Von daher das Thema Elektromobilität wird hochgehalten, da werden falsche Erwartungen geweckt, kann ich Ihnen nachher einen Artikel von mir mitgeben. Da werden falsche Erwartungen geweckt und das worum es eigentlich geht also spannender sind die komplementären Mobilitätsformen, da wird es dann interessant. Und in der Verknüpfung und ich sehe weniger die Konkurrenz, die gibt es auch. Ich nehme jetzt mal die komplementäre Mobilitätsform Bsp. Car2go in Hamburg oder andere Städte in denen die aktiv sind. Die haben 2000-3000 Fahrten am Tag oder so was in der Größenordnung. Das sind 1-1,5 U-Bahn-Züge. Das ist irgendwie relativ, in der Quantität marginal. Gut dann gibt es Leute die sagen, abends da steige ich nicht in die U-Bahn sondern da nehme ich mir ein Car2go Auto. Das ist dann relativ unerheblich, wenn die Leute ein Jahresabo beim Verkehrsverbund haben. Das heißt sie haben das ja eh schon bezahlt. Ob der Platz in der Bahn nun warmgehalten wird oder nicht ist eher in den Abendstunden interessant,

weil sich Leute eher wohler fühlen, wenn der Bus oder die Straßenbahn etwas voller ist. Wenn die leer ist, ist das immer eher ein schlechtes Image. Also gibt es von daher ein klein bisschen Kannibalismus, aber In der großen Zahl sehe ich das nicht. Hingegen alles, was komplementär gut ist, um in dem Kessel buntes, den Strauß bunter Blumen, bunter Mobilitätsangebote die Alternative zum eigenen Auto zu bringen. Dann ist es durchaus sinnvoll, dann trifft dieses Wort komplementär auch wirklich den eigentlichen Kern des Wortes, es ergänzt sich. Also ich nehm' jetzt mal mich als Beispiel. Ich wohne nahe zur Straßenbahn und brauche bei Gegenwind eine viertel Stunde mit dem Rad zur Arbeit und ich habe meine Monats-, bzw. Jahreskarte behalten, weil ich eben damit am Wochenende im ganzen VBN Gebiet rumfahren kann. Das ist für mich mehr die Motivation gewesen. Und hier wenn ich mal irgendwie, was weiß ich mit dem Koffer zum Flughafen oder Bahnhof muss nehme ich eben die Straßenbahn. Oder wenn wir nachher zur BSAG fahren, wenn wir da einen Termin haben, dann fahren wir zusammen mit der Straßenbahn, habe ich schon bezahlt. Also alles gut. Und ich habe mein Rad und ich habe Cabrio und Flinkster-mitgliedschaft also zwei Carsharing Anbieter und dann habe ich das Faltrad. Es gibt also den Kessel buntes und ich nutze viel Taxi. Taxi ist auch noch eine Größenordnung die hier eine wichtige Rolle spielt, in dem gesamten Zusammenspiel. Ich habe kein Auto also spare ich im Monat, was sind so durchschnittliche Instandhaltungskosten für das Auto? So 300 plus Euro.

Und das Geld kann man dann für das Taxi nutzen

Und wenn ich abends mit dem Zug am Hbf. ankomme, mit schwerem Koffer, es regnet

Und die Bahnfahrt erst in 30 Minuten

Und selbst wenn die in 18 Minuten fährt, ich bin müde, ich will nach Hause da sage ich, da sind mir die 8 oder 10 Euro tun mir nicht weh, weil ich sage, ich habe immer das Gefühl ich spare Geld und für mich sind dann die 15 Minuten eher ins Bett kommen, sind mir dann wichtiger als die 10 Euro. Das ist dann genau das Stichwort komplementäre Mobilität, dass es alles zueinander passt. Also ich kann schon im Zug gucken, die Straßenbahn fährt dann und dann. Hmm das wird knapp, der Zug hat 3 Minuten Verspätung, das wird nun gar nichts. Ich habe keine Lust 20 Minuten zu warten und springe schnell ins Taxi. Also ich tu mir da keinen Zwang an sondern, mach das ganz relaxt und das ist genau das Zusammenspiel. Dann habe ich eben nicht die Straßenbahn benutzt, ich habe sie aber eigentlich schon bezahlt. Und selbst wenn ich sie nicht bezahlt hätte, ich würde sie sonst nutzen. Mit dem eigenen Auto, also so bekloppt – es gibt Leute die machen das. Die Zahlen dann eben 5 Euro für einen Parkplatz auf der Bürgerweide oder wie teuer das eben ist. Nur damit das eigene Auto da ist. Also die sich

auch gar nicht vorstellen können, anders zum Flughafen zum HBF oder zur Arbeit oder zu Terminen kommen. Und wenn man eben sagt 300 Euro im Monat als mal so eine Größenordnung zu haben. In der Regel ist das mehr. Also in der ADAC Tabelle guckt man eher in die 500 Euro rein, die man bei Neuwagen rechnet. Was ich mit dem Geld, was ich da gespart habe, was ich da an Taxifahren könnte. Von daher ist es für mich die Frage der Bequemlichkeit, wo ich auch Sachen einrechne, wie ich brauche keine Winterreifen aufzuziehen. Es gibt da Leute die kümmern sich um die Autos. Die Autos sind immer gepflegt. Wenn da irgendwas klappert am Auto dann schreibe ich das da in den Zettel rein oder ruf da an, sag mal bei euch da klappert was, da klappert der Auspuff und dann ist das beim nächsten Mal abgestellt. Einfach toll! Für mich ist das so ein Stückchen Lebensqualität, Bequemlichkeit. Und dazu dienen dann auch diese Plattformen, ein Stückchen Bequemlichkeit, dass ich im Zug schon sehen kann wann fährt denn meine Anschlussstraßenbahn. Uii das wird knapp, habe ich noch eine andere Möglichkeit mit der Linie 1 anstatt mit der Linie 4 fahren, dann gehe ich gar nicht erst vorne aus dem HBF raus, sondern gleich hinten und ab ins Taxi. Genau diesen Gedankengang also die Wahlfreiheit, das ist eigentlich ein schöner Begriff dafür – nicht nur wegen dem 22. September – die Wahlfreiheit die ich habe sagt ich habe eine Bandbreite an Optionen und welche passt am besten. Und wenn ich dann eben schon weiß bzw. nachgucken kann auch hier Verknüpfung mit Taxi-App ich sehe das kostet mich 8-10 Euro dauert irgendwie 5 Minuten Fahrtzeit, Straßenbahn kostet mich 2,30 kommt aber erst dann und dann, dauert auch 10 Minuten Fahrtzeit. Also diese Verknüpfung, dass ich weiß, es kostet mich das und das und das und das ist verfügbar, das sind die wichtigen Geschichten. Also deswegen sehe ich das nicht als Konkurrenz sondern wirklich als Option. Alles was Alternative zum Auto ist gehört in den Umweltverbund und da ist der ÖPNV natürlich die größte Säule, aber die anderen Sachen zählen auch dazu.

- (7) Gibt es aus Ihrer Sicht Bevölkerungsgruppen, die mit solchem Angebote nicht erreicht werden können?

Ich glaube das haben wir.

Genau

C – Ausblick

- (8) Wie schätzen Sie persönlich die Entwicklung der Mobilität in Deutschland in den kommenden 10 Jahren ein?

Es gibt natürlich eine Frage, die hängt sehr davon ab, wie entwickeln sich die Ölpreise bzw. Benzinpreise oder Diesel usw. Das wird einen Einfluss haben und die Mobilitätskultur in den Städten wird sich anders darstellen als auf dem Land, also das muss man auch sagen. Also die Disparitäten gehen weiter auseinander. Das Wohnen in der Stadt gewinnt weiter an Attraktivität das sich heute auch schon zeigt, in den Immobilienpreisentwicklung [...]. Und diesen Bruch im Mobilitätsgeschehen, wird sich, oder diese Schere wird weiter auseinander gehen. Und da wird es dann auch spannend Komplementäre Mobilitätsformen auf dem Land so was wie Bürgerbus, Anruf Sammeltaxis, Rufsysteme die auch eine sehr starke kommunikative Vernetzung brauchen. Es macht keinen Sinn auf dem platten Land einen Bus heiße Luft spazieren zu fahren. Das ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

- (9) Ist das EU Ziel, bis 2050 eine CO₂ freie Stadtmobilität zu erreichen mit den Angeboten der komplementären Mobilität zu erreichen? Welchen Anteil werden diese Angebote haben?

Ich halte es für erreichbar, was den Personenverkehr angeht. Ein großes Problem bleibt der Güterverkehr, weil E-Mobilität ist ganz spannend für PKWs, Zweiräder, Busse und Straßenbahnen. Aber bei LKWs wird's technisch schwierig. Es macht keinen Sinn. Also theoretisch kann man LKWs bauen, gibt es auch Beispiele, nur wenn Sie dann ein Fahrzeug haben was allein schon ca. 2,5 Tonnen Batterie transportiert. Die sind zwar genauso groß, die kriegen auch volumenmäßig fast lasten das gleiche rein, aber nicht in der Zuladung. Dann kommt das System an eigene Grenzen. Deswegen muss man gucken, worüber redet man. Was für Fahrzeugtypen. Das wird auch bei Bussen auf dem platten Land anders sein. Also da muss man auch sehen, bis wohin machen Batterien Sinn, bei dem Eigengewicht. Wenn Sie sich also Batteriebusse heute angucken, haben die üblicherweise eine reduzierte Passagierzahl, damit die Achsenlasten nicht überschritten werden von 12 Tonnen. Also da tut sich sicherlich einiges, wenn ich jetzt also auf Personenmobilität schaue:

Zum einen kommen wir mal auf das Thema Fahrrad oder Zweiräder. Der Anteil wird sicherlich deutlich steigen, was auch Anforderungen stellt an die Städte und Kommunen, mit dem Blick auf Infrastruktur: Weil wenn ich mehr Leute auf dem Fahrrad habe und die auch noch mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Plus ich habe gerade jetzt auch mit

Pedelecs oder E-Fahrrädern viel mehr Chancen Lasten zu transportieren. Also dieses Thema mit Kinderanhängern unterwegs sein, die Debatte, die ich aus früheren Zeiten auch noch kannte, dass das so anstrengend sei, weil ich hab das immer gerne gemacht, weil es mich auch immer etwas fit gehalten hat, aber wer eben nicht so ambitioniert ist, da ist das dann toll. Die Leute sagen dann, gut dann schalte ich etwas Elektrounterstützung zu und dann fahre ich auch noch mit zwei Kindern im Anhänger noch. Und fahre auch in Gegenden die nicht ganz so platt sind wie Bremen. Vielleicht Bremen-Nord ist dann schon ein bisschen anders. Da gibt es dann noch einen höheren Anteil an Pedelecs. Also deswegen wird dieser Anteil steigen, erfordert aber auch Maßnahmen. Es ist nicht immer nur etwas was von alleine kommt, sondern das muss dann auch Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Wenn ich mir dann mal angucke, wir kriegen dann 30-35% Radverkehrsanteil in Bremen und sehe so ein paar Ecken, wo man dann auf einer Verkehrsinsel warten muss. Ich kriege doch die Fahrräder doch gar nicht mehr übrig oder mit Anhänger. Da brauche ich eine ganz andere Länge, um das Aufstellen zu können. Also wir müssen auch da an die Infrastruktur denken. Fahrradabstellanlagen. Ein gutes Pedelec kostet 1000-1800 Euro, das lasse ich nicht irgendwo, an so einem „schrammeligen“ Ständer stehen, sondern da muss auch der Rahmen richtig geschlossen werden zum Beispiel.

Und was war das mit den Falträdern?

Ach ja das mit den Falträdern. Falträder sind eine ganz einfache Geschichte, wenn jetzt jmd. Bremen Nord wohnt, will zur Haltestelle, was weiß ich und dann ist das schon wieder so einen Kilometer ab, wo man sagt zum Laufen zu viel, Bus da ist schon wieder irgendwas, der fährt nur alle x Minuten und Abends zurück vielleicht noch seltener und dann komme ich hier am HBF an und muss aber, – jetzt suchen wir mal etwas, was nicht so gut mit der Straßenbahn angebunden ist, in die Überseestadt, wo man sagt, da muss ich nochmal irgendwie umsteigen oder der Bus fährt nur alle 20 Minuten oder alle 30 Minuten, der 20er Bus. Dann nehme ich das Faltrad. Das berühmteste Faltrad ist immer das Brompton.

Ich habe ein Dahon

Ach ja siehste. Und das Dahon, das Tochterprodukt ist das Tern. Also eben Dahon, das ist ein bisschen größer zu Falten als das Brompton und hat aber diesen Clip. Und wir werden eben hier für 549 Euro das, dem Dahon sehr ähnliche Tern im Angebot haben, dazu gibt es eine Fahrradtasche, also extra eine Faltradfahrradtasche und noch ein paar andere Sachen.

Das ist ja total praktisch, weil meine passt nämlich da nicht ran.

Ja normale Radtaschen passen in der Tat nicht ran, weil entweder stößt man mit der Hacke dagegen

Genau das ist mein Problem.

Da haben wir gerade vorhin drüber gesprochen. Also die wird es hier auch noch dazu geben. Das wird hier am 10. September bei einer Pressekonferenz vorgestellt werden. Und wird dann auch bei der Woche der Mobilität dabei sein. Genau diese Sachen, dass man sagt Wegeketten. Genau der gleiche Gedanke oder vielleicht ein bisschen die Alternative zu Verleihradsystemen. Wie man es in London kennt oder Paris oder Hamburg, die sehr teuer sind. Es stand jetzt grad letzte Woche in der Fachmedien Stuttgart zahlt 250.000 oder so für die Fortsetzung des Call a Bike Systems. Also richtig viel. Hamburg auch. Googeln Sie mal was Hamburg für StadtRAD zahlt. Das sind auch sechsstellige Beträge.

Ich hatte mit dem Andreas Ernst gesprochen von der Hochbahn und er meinte, dass er das bevorzugt, weil er natürlich versucht die Fahrräder aus der Bahn rauszulassen.

Das kann ich auch verstehen.

Und in Frankfurt finde ich es super angenehm, dass ich mein Fahrrad egal wann, naja außer zu den Stoßzeiten, immer kostenlos mitnehmen kann. Das geht hier in Bremen ja nie.

Das Faltrad, gefaltet geht.

Genau das mache ich auch immer, ich habe nur noch mein Faltrad dabei

Genau, meine Frau wie gesagt fährt nach Köln und die hat das jetzt im ICE dabei gehabt, wenn der Zug jetzt pünktlich angekommen ist und sitzt jetzt in ihrem Büro und arbeitet und fährt heute Abend in ihre Übernachte und morgen wieder ins Büro und morgen Abend wieder zum Zug und wieder nach Hause. Und das ist genau kombinierte Mobilität. Das ist genau so ein Beispiel komplementär. Passt zusammen, der Ansatz, was der Ernst gesagt hat völlig richtig, dass nimmt Platz weg, das kann in Spitzenzeiten ein Problem sein. Gerade wenn das da irgendwo steht und die Leute das etwas unachtsam dahin stellen und die Bahn fährt um die Ecke... *[Rest des Satzes akustisch unverständlich]*. Also das ist nicht ganz konfliktfrei, nur das StadtRAD in Bremen macht weniger Sinn als in Hamburg. Aus zwei Gründen: erstens die Stadtstruktur. Wenn ich in Hamburg irgendwo doch schon relativ weiter außerhalb das nutze, als Zubringer. Und dann habe ich die schnell S-Bahn oder U-Bahn und nutze ein ähnliches oder an ein einem Ende nur. Was weiß ich, ich mache Park&Ride, ja Leute Volksdorf um zu fahren dahin nehmen U- oder S-Bahn und dann eben als Feinverteiler eben noch das Stadt-

RAD. Macht eine Menge Sinn kostet aber. Da haben wir in Bremen gesagt, bis auf Bremen Nord haben wir gar nicht diese Längen, diese Verknüpfung. Wir sind viel kleiner, der Fahrradanteil ist hier viel höher. Viel mehr Leute haben ein Fahrrad, das kommt auch noch dazu.

Das heißt, es würde auch gar nicht genutzt werden, wenn man es anbieten würde?

Nicht in dem Maße, es würde genutzt werden definitiv, aber eben nicht in dem Maße. Das heißt, die Effizienz ist geringer und dann sparen wir uns das Geld und setzen das lieber für andere Maßnahmen ein.

Für Infrastruktur oder Fahrradtasche

[Herr Glotz-Richter erhält einen Anruf]

(10) Welche Maßnahmen sind nötig, um komplementäre Mobilität zu fördern?

Das ist ein ganzes Bündel was eigentlich unter Frage 10 fällt. Das fängt eigentlich an mit Stadt- und Regionalplanung, mit der Frage wie sind Siedlungsstrukturen ausgerichtet? Es gibt im amerikanischen diesen Begriff des „Transit Oriented Development“ (TOD) – im Deutschen ist mir zumindest nicht so ein griffiger Begriff bekannt, also eine Ausrichtung wirklich auf ÖPNV-Achsen oder Verkehrsachsen, das können auch Radachsen sein. Auf jeden Fall das Zusammenspiel, wenn ich in der Pampa baue, kann keiner erwarten, dass dort ein leistungsfähiger ÖPNV existiert. Bis wir dann irgendwann ein automatisiertes System haben, das wird zwar immer noch teurer sein, weil es mehr Strecke ist, aber wenn ich eine Verdichtung habe ist es leichter dort leistungsfähige Verkehrssysteme anzubieten. Damit fängt es eigentlich an.

Dann infrastrukturell, wenn ich sag, ich brauche einen ÖPNV, dann muss ich auch die Infrastruktur haben: Dann muss da eine Straßenbahn fahren, es muss eine Busspur geben. Und wenn ich begrenzten Raum habe und da können wir ja so was wie Schwachhauser Heerstraße ja mal als Beispiel nehmen: Dann gibt es eben weniger Platz und es ist auch immer noch die Frage, wenn ich einen höheren Radverkehrsanteil habe wo bringe ich denn den unter. Gibt es dann vielleicht sozusagen die Auto-Fahrrad-Spur, für die, die schnell fahren mit dem Rad und die, die langsam sind und etwas unsicher fahren auf dem klassischen Radweg. Also es gibt infrastrukturell eine ganze Menge an Erfordernisse inklusive auch der Frage von Fahrradabstellung aber auch anderer Fahrzeuge die abgestellt werden. Egal was es ist, es muss ja irgendwo bleiben.

Dann das Thema Mobilitätsstationen, Mobilpunkte, also wenn ich Carsharing fördern will und zwar stationsgebundenes Carsharing, was die größten Auswirkungen auf die PKW Hal-

tung hat, dann muss ich dafür auch Stationen haben. Wir machen das in Bremen mit den Mobilpunkten, das ist eins meiner Lieblingsprojekte muss ich gestehen, was uns ja auch zur Expo nach Shanghai gebracht hat, also weltweit beachtet wurde. Dann muss ich aber, also ich muss egal was es ist, ich muss das Angebot physisch haben. Und dazu gehören Carsharing-Stationen, dazu gehören Fahrradabstellanlagen, dazu gehören alle möglichen Mobilitätsformen, dazu zählen Taxis und da Sie nicht nur auf online Angebot beschränkte Fragen;

Ich muss es wissen. Wenn es Verkehrsformen gibt, die mir nicht bekannt sind... Also es gibt viele die kennen Carsharing nicht, deswegen nutzen sie es nicht. Also es muss eine Bekanntheit da sein, sozusagen eine Information. Es muss aber auch eine Akzeptanz da sein. Also bestimmte Nutzungsschwellen müssen überschritten werden können. Barrieren, die vielleicht nur im Kopf sind. Die Information, wenn ich es nicht weiß ist die erste. Aber dann auch, ich merke das auch, wenn ich erzähle, dass ich gar kein Auto habe. Dann Fragen die, „wie machst du das denn dann?“ Dann antworte ich, ich nutze Carsharing. Dann kommen die „wie funktioniert das eigentlich? Ich habe das schon so oft gehört“ und trauen die sich mal zu fragen. „Wie läuft das eigentlich ab, was musst du denn da machen rufst du da an oder über Internet? Wie viel früher muss man das denn reservieren?“ Da kommen lauter solche Fragen. Und dann habe ich Leute gehabt „wollen wir irgendwo hin und dann habe ich meistens, damit das Live auch da ist, habe ich da schnell angerufen, wenn wir irgendwo unterwegs waren, dass finde ich immer noch angenehmer als Apps. Und dann, gut, Auto genutzt „das ist ja toll, wenn ich das gewusst hätte, also ich würde übrigens das ja nochmal machen, wenn mein Auto das nächste Mal nicht über den TÜV kommt ...“ Also diese Anlässe, die dann da sind wie TÜV, der finale TÜV-Report. Da gibt es eine ganz Reihe an Dingen die zu tun sind.

Wenn man das fördern will dann zählt auch wirklich dieses Thema Mobilitätskultur dazu. Man merkt es ist cool, mittlerweile. Also erst mal ist es ganz normal kein Auto zu haben, in bestimmten Kreisen und das man sagt es ist cool.

Und man ist eben trotzdem viel unterwegs.

Ja genau! Und das sind eben diese Dinge. Diese Kombination zwischen Hardware und Software, das ist wirklich wie beim Rechner. Mir nutzt die Software alleine nicht, wenn ich sage, ich würde ja gerne mit dem Fahrrad fahren, also ich will gar kein Auto, aber ich habe diese physischen Angebote nicht, dann nutzt mir das nichts. Und genauso; ich kann die tollste Radinfrastruktur haben, wenn das sozial nicht akzeptiert ist, gesellschaftlich. Muslimische Frauen auf dem Rad, das ist ein ganz spannendes Thema, das Radfahren Lernen für Erwachsene, ich

will damit sagen, das gehört zusammen und nur wenn beides stimmig ist, dann geht es auch richtig voran. Und dieses Zusammenspiel ist auch wichtig für politische Akzeptanz.

(11) Ergänzungsfrage:

Welche Erwartungen stellen Sie in dem Zusammenhang an den Rat für Nachhaltige Entwicklung?

Einen Mobilitätsmasterplan: wo wollen wir 2020, 2030, 2050 sein. Und das man auch überlegt, wenn man 2030 anfangen mit der Automatisierung, brauchen wir dann wirklich die Infrastrukturen, die heute für die alte Mobilitätsform gebaut werden. Die Autobahn, wo man da mit 200 Meter Abstand möglichst fahren soll oder 50 Meter oder wie viel es auch immer ist, weil in einer automatisierten Mobilität fahren die in ein paar Meter hintereinander, im Windschatten sozusagen. Wenn wir überlegen, es gibt keine strategische Ausrichtung und das Thema Elektro-Mobilität ist viel zu kurz gegriffen angelegt, das ist eine Schaumschlägerei, wenn ich das jetzt mal ganz böse sage. Da werden falsche Erwartungen geweckt und Chancen vertan.

(12) Haben Sie Ergänzungen oder Anregungen?

Ich glaube, ich habe viel drum herum erzählt von daher, ist das glaube ich mit drin.

Perfekt, dann danke ich Ihnen!

A4 zusätzliche Gesprächspartner

Neben den Experten danken wir folgenden Personen, die uns bei der Themenbearbeitung unterstützt haben:

Claudius Gärtner, DB Mobility Logistics AG (PP), Projekte und Programme Personenverkehr

Stephan Pfeiffer, DB AG Strategie (GSP), Strategische Ausrichtung Personenverkehr

Jürgen Solms, Rat für Nachhaltige Entwicklung

A5 Zusammenfassung der Studie „Understanding Social behaviour for Eco-friendly multimodal mobility (USEmobility)“

(ebenfalls veröffentlicht in Aberle, 2013)

Die USEmobility-Erhebung ist eine in den sechs EU-Ländern Deutschland, Österreich, den Niederlanden, Belgien, Ungarn und Kroatien und durchgeführte Untersuchung. In den teilnehmenden Ländern wurden 12.900 Menschen im Alter zwischen 15 und 99 Jahren nach ihrem aktuellen Mobilitätsverhalten und dem Potenzial für Änderungen befragt (USEmobility-Konsortium, 2012a: 92). Die Subgruppe, die für die Untersuchung von Interesse ist, umfasst die Wechselnutzer. Es handelt sich in der USEmobility-Definition um MIV-Nutzer, ÖV-Nutzer sowie Radfahrer und Fußgänger, die ihr Mobilitätsverhalten im Zeitraum von fünf Jahren vor der Befragung geändert¹ haben. Die Anzahl der Wechselnutzer beträgt 6.357, was einem Anteil von 49,3 Prozent der Befragten entspricht (ebd., S. 94).

Die anschließende Erhebung wurde in zwei Teilen durchgeführt:

- Nationale Befragung: 6.357 Online-Interviews (Netto-Stichprobe) mit repräsentativ ausgewählten Wechselnutzern (ca. 1000 pro teilnehmendem Land, gleiche Fragen für alle) (USEmobility-Konsortium, 2011c: 27)
- Fallspezifische Befragung: 4075 Interviews (Netto-Stichprobe; Interviews persönlich im Zug, online und telefonisch) mit Wechselnutzern in ausgewählten Regionen (10 Regionen mit deutlichen Veränderungen in der ÖV-Akzeptanz der vorangegangenen 5 Jahre, je ca. 400 Interviews, regional angepasste Fragen) (ebd., S. 23; S. 29; S. 32)

¹ Die Studie geht an dieser Stelle von einer Veränderung des individuellen „mobility mix“ aus (USEmobility-Konsortium, 2012a, S. 92). Die Befragten sollten auf zunächst einer Likert-Skala angeben, welches Verkehrsmittel (MIV / ÖV / Rad&Fuß) sie üblicherweise nutzen (fünfstufige Skala von „immer“ bis „nie“). Anschließend sollten sie auf einer Likert-Skala angeben, ob sie jedes einzelne Verkehrsmittel in den letzten fünf Jahren anders häufig genutzt haben (fünfstufige Skala von „viel regelmäßiger“ bis „viel seltener“) als zum Zeitpunkt der Befragung. Alle Antworten wurden getrennt für die drei Wegezwecke Arbeitsweg, Besorgungen/Einkaufen und Freizeit erhoben (USEmobility-Konsortium, 2011b, S. 1ff).

Als Wechselnutzer gingen diejenigen in die Stichprobe ein, die für mindestens einen Wegezweck eine Veränderung in der ÖV-Nutzung aufzeigten: Entweder eine häufigere Nutzung (mindestens „gelegentlich“ zum Zeitpunkt der Untersuchung) oder eine seltenere Nutzung (weniger als „immer“ zum Zeitpunkt der Untersuchung) (USEmobility-Konsortium, 2012a, S. 26).

Beide Befragungsteile wurden jeweils in zwei Perioden mit je der Hälfte der Befragten durchgeführt (Mai bis Juli 2011 und September bis November 2011) (ebd., S. 32).

Der Erhebungsbogen der nationalen Befragung (USEmobility-Konsortium, 2011b) umfasste unter anderem:

- die derzeitige Verkehrsmittelwahl
- die Kombination mehrerer Verkehrsmittel
- die Ticketwahl
- den Wechsel-Ablauf der Verkehrsmittelwahl (über Nacht vs. schrittweise)
- den wahrgenommenen Grad an Entscheidungsfreiheit
- Veränderungen im persönlichen Umfeld und ihr Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl
- wesentliche Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl, für ÖV und für MIV²
- bestehendes und geplantes umweltfreundliches Handeln, Bereitschaft zu Mehrausgaben dafür
- semantisches Differential für den typischen ÖV- und MIV-Nutzer
- soziodemografische Angaben

Neu gegenüber bestehenden Mobilitätsbefragungen ist der ex-post-Ansatz: Erhoben wird nicht nur das aktuelle Verkehrsmittelwahl-Verhalten, sondern gezielt ein Wechsel in der jüngeren Vergangenheit. Dahinter steht die Annahme, dass ein Wechsel des bevorzugten Verkehrsmittels ein Prozess ist, dessen Startpunkt die bisherige Verkehrsmittelwahl ist – also im Fall der Befragung in der Vergangenheit liegt. Mit dem Untersuchungsdesign, das das vergangene Wahlverhalten einschließt, werden die Gründe der Entscheidung für das neue Verkehrsmittel erfasst (USEmobility-Konsortium, 2011a: 17)

Wesentliche Ergebnisse der USEmobility-Befragung sind

(Prozentangaben, soweit nichts anderes vermerkt, für alle sechs Länder):

- knapp die Hälfte der Befragten sind bereits Wechselnutzer, d.h. haben in den letzten fünf Jahren ihr Mobilitätsverhalten geändert (USEmobility-Konsortium, 2012b: 3).

² Die USEmobility-Studie fragt für ÖV jeweils 16 und für den MIV zwölf Einflussfaktoren ab. Siehe Abb. 4, S. 18 bzw. Abb. 5, S. 21.

- 40 Prozent der Wechselnutzer pflegen eine multimodale Mobilität, entscheiden sich also je nach Anlass für unterschiedliche Verkehrsmittel. Demgegenüber sind 30 Prozent der Wechselnutzer monomodal unterwegs (ebd.)
- 30 Prozent der Wechselnutzer kombinieren bereits mehrere Verkehrsmittel für ihre Reisen. Die Verkehrsmittelwahl ist in der Regel nicht mehr dichotomisch begrenzt (*entweder MIV oder ÖV*), sondern wird als Kombination verstanden (*sowohl als auch*) (ebd.).
- Der meistgenannte Grund für die Änderung des Mobilitätsverhaltens ist mit 52 Prozent die Veränderung im persönlichen und privaten Umfeld, gefolgt von der Zufriedenheit mit einem Verkehrsmittel (30 Prozent) und der Unzufriedenheit mit einem Verkehrsmittel (17 Prozent) (USEmobility-Konsortium, 2012a: 50).
- Im ÖV wirken die Pull-In-Faktoren stärker als die Push-Out-Faktoren. Ein Verkehrsmittel-Wechsel zum ÖV erfolgt also stärker aus Zufriedenheit als aus Unzufriedenheit. Im Gegenzug wirken beim MIV kaum inhärente Push-Out-Faktoren, die die Menschen aus Unzufriedenheit von der MIV-Nutzung abbringen. Ausnahme sind die Kosten, die sehr stark als Push-Out-Faktor wirken. (USEmobility-Konsortium, 2012c: 4). Allerdings gab es nur bei 46 Prozent der Wechselnutzer einen einzigen dominanten Grund für die Wechselentscheidung (30 Prozentpunkte persönliches/privates Umfeld, 12 Prozentpunkte Pull-In-Faktoren, 4 Prozentpunkte Push-Out-Faktoren). Bei 54 Prozent der Wechselnutzer war eine Kombination mehrerer Gründe ausschlaggebend.
- Insbesondere auf die Zufriedenheit der Nutzer wirken weiche Faktoren wie hohe Flexibilität, geringer Planungsaufwand und Umweltfreundlichkeit. 87 Prozent der deutschen Wechselnutzer sind bereit, für ein Verkehrsmittel mit besserer Umweltwirkung einen erhöhten Preis in Kauf zu nehmen. Im Schnitt aller sechs Länder sind es 88 Prozent (USEmobility-Konsortium, 2012a: 45)
- In Deutschland ist die Wechselhäufigkeit besonders hoch. Dies betrifft insbesondere die Arbeitswege, bei denen 50 Prozent der Befragten ihr Mobilitätsverhalten im ÖV geändert haben (USEmobility-Konsortium, 2012c: 8). Darüber hinaus ist die Multimodalität in Deutschland mit am höchsten ausgeprägt: 35 Prozent der dortigen Befragten nutzen mehrere Verkehrsmittel parallel, aber nicht kombiniert in einer Wegekette („multimodal-parallel“). 42 Prozent kombinieren mehrere Verkehrsmittel für ihre Wege („multimodal-sequenziell“). Der Gesamtanteil der Multimodalen liegt also unter

den deutschen Wechselnutzern bei 77 Prozent, während er im Schnitt aller sechs Länder 70 Prozent beträgt (USEmobility-Konsortium, 2012a: 35).

Online-Portale

Erstellt durch Aziz Sulaiman Rahim, Praktikant der Geschäftsstelle des RNE,
November 2013, aktualisiert November 2014

Name	Kategorie/ Fokus	App vorhanden?
www.callabike.de	Leihräder	Ja
www.nextbike.de	Leihräder	Ja
www.mymobilitymap.de	verkehrsmittelübergreifend	Ja
www.moovel.de	verkehrsmittelübergreifend	Ja
www.Qixxit.de	verkehrsmittelübergreifend	Ja
www.Mitfahrgelegenheit.de	verkehrsmittelübergreifend	Ja
http://oeffi.schildbach.de/index_de.html	verkehrsmittelübergreifend	Ja, Android
www.switchh.de	verkehrsmittelübergreifend	Ja
www.routeRank.com	verkehrsmittelübergreifend	Nein
www.fernbusse.de	verkehrsmittelübergreifend	Nein
www.goeuro.de	verkehrsmittelübergreifend	Nein
www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de	verkehrsmittelübergreifend	Nein
www.fromAtoB.de	verkehrsmittelübergreifend	Nein
www.bahn.de	Anbieterplattform	Ja
www.BesserMitfahren.de	Pkw und Bahnmitfahrt	Ja
www.carjump.de	Suchmaschine Carsharing	Ja
www.BlaBlaCar.de	Pkw-Mitfahrt	Ja
www.Flinc.org	Pkw-Mitfahrt	Ja
www.Mifaz.de	Pkw-Mitfahrt	Ja
www.BerlinShuttle.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.Drive2day.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.driveMee.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.Fahrgemeinschaft.de	Pkw-Mitfahrt	Ja, Android
www.FrauenFahrgemeinschaft.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.Mitfahr-Monster.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.Mitfahrzentrale.de	Pkw-Mitfahrt	Nein
www.Busliniensuche.de	Suchmaschine Fernbus	Ja
www.Busticket.de	Suchmaschine Fernbus	Nein
www.eurolines.de	Suchmaschine Fernbus	Nein
www.Fernbus-billiger.de	Suchmaschine Fernbus	Nein
www.ADAC-Postbus.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.BerlinLinienBus.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.BestBusTravel.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.DeinBus.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.Flixbus.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.MeinFernbus.de	Fernbus Anbieter	Nein
www.Publicexpress.de	Fernbus Anbieter	Nein

Rat für Nachhaltige Entwicklung

www.nachhaltigkeitsrat.de

info@nachhaltigkeitsrat.de

