

Zielsetzung

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Kooperationen stärken
- Reisezeit optimieren
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe

- Auszubildende
- Beschäftigte
- Erwachsene
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
- Jugendliche
- Kinder
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende
- Touristen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Geschäfts- und Dienstreise
- Schule

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- E-Scooter
- E-Roller
- Fahrrad
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten

- Fallen an

Integrierte Mobilitätsplattformen



Quelle: Patcharanan Worrapatchareeroj / Getty Images

Was sind integrierte Mobilitätsplattformen?

Mobilitätsplattformen sind ein wichtiges Werkzeug, um einfache und nutzungsorientierte Mobilität sicherzustellen. Die integrierte Mobilitätsplattform (bzw. App) führt Angebot und Nachfrage zusammen, verknüpft verschiedene Angebote sinnvoll und bietet Planungs- und Reiseinformationen in Echtzeit sowie eine Buchungs- und Bezahlungsfunktion. So müssen die Nutzerinnen und Nutzer nur noch eine anstatt einer Vielzahl an Apps bereithalten, um Informationen zu erhalten und die verschiedenen Mobilitätsangebote nutzen zu können. Integrierte Mobilitätsplattformen bzw. Apps stellen die Kundinnen und Kunden in den Vordergrund. Es werden alle relevanten Informationen zur Reiseplanung im öffentlichen Verkehr zentral gesammelt, zur Verfügung gestellt und automatisch verschiedene Reiseoptionen angeboten. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen nur den Start- und Zielort sowie die gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit eingeben, um einen umfassenden Überblick über die möglichen Verkehrsmittel, die Reisedauer und die Kosten zu erhalten.

Insbesondere in ländlichen Räumen sind neben dem konventionellen ÖPNV mit Bus und Bahn Zubringer zu und von den gut ausgebauten Hauptachsen des ÖPNV wie z. B. Elektrofahräder und flexiblere Bedienungsformen (z. B. Anrufsammeltaxi) für die flächenmäßige Erschließung miteinander zu vernetzen. Eine nutzer- und serviceorientierte Mobilitätsplattform kann die Multimodalität durch die Einbindung möglichst vieler verschiedener Mobilitätsangebote wie Bus und Bahn, Anruflinienbus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus, Bike- und Carsharing unterstützen und vorantreiben. Gleiches gilt auch für die Nutzung von Ladeinfrastrukturen.

Welche Vorteile bieten integrierte Mobilitätsplattformen?

Die Mobilität kann durch die digitale Vernetzung auf Mobilitätsplattformen deutlich einfacher und individueller organisiert werden. Die Suche nach geeigneten Verkehrsmitteln, Fahrplänen und Kosten wird für die Nutzerinnen und Nutzer stark vereinfacht. Aus Sicht der Kommune stellen Apps ebenfalls einen wichtigen Informationskanal dar, da die lokal vorhandenen Angebote nicht mehr einzeln beworben werden müssen und das Wissen über vorhandene Angebote in der Bevölkerung wächst.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Aufgrund der dynamischen Marktentwicklung sollte zunächst eine Marktübersicht des aktuellen Angebotes an Mobilitätsplattformen und Apps erstellt werden. Anstelle des Aufbaus einer eigenen neuen App kann es sinnvoller und wirtschaftlicher sein, sich z. B. mit anderen Verkehrsunternehmen oder Verbänden zusammen zu tun oder sich einer übergreifenden Initiative anzuschließen.

Für die Einführung sind verschiedene Partner, wie der Aufgabenträger (in der Regel die Kommune), die Kämmerei, das örtliche Verkehrsunternehmen sowie möglichst viele weitere Anbieter lokaler Mobilitätsangebote, wie Taxi- und Mietwagenunternehmen, Bikesharing und Carsharing-Anbieter oder Bürgerbusvereine, einzubinden. Es bedarf entsprechender Kooperationen und technischer Schnittstellen, insbesondere auch für die Echtzeitangaben. Beim Aufbau einer neuen App sollte berücksichtigt werden, dass für die Kundinnen und Kunden neben einem breiten Verkehrsmittelangebot eine möglichst große räumliche Abdeckung wichtig ist, damit sie leichter alle Wege mit Nutzung von nur einer einzigen App zurücklegen können.

Darüber hinaus ist es ratsam, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern in einen Dialog zu treten, um deren Erwartungen, Anforderungen und Nutzungshemmnisse frühzeitig zu erkennen und zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere eine Spaltung zwischen dem digitalen und nicht-digitalen Teil der Bevölkerung zu verhindern. Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungspunkte abzubauen, bieten sich begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen an.

Nach der Einführung sollte das Angebot regelmäßig gepflegt und weiterentwickelt werden, insbesondere wenn neue Mobilitätsangebote entstehen oder das bestehende Angebot verändert wird. Auch lassen sich immer wieder neue Inhalte integrieren, wie beispielsweise Informationen über die aktuelle Verfügbarkeit von Rolltreppen und Aufzügen, die insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine große Hilfe ist.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Zunächst gilt es herauszufinden, welche Angebote es bereits gibt und welche Kooperationen möglich oder auch notwendig sind. Dazu bedarf es einer intensiven Recherche. Gleichzeitig sollte im Zuge dessen analysiert werden, ob es grundsätzlich sinnvoll ist, eine eigene App aufzubauen oder ob es gegebenenfalls wirtschaftlicher wäre, sich einer bereits vorhandenen App anzuschließen und diese um die lokalen Angebote zu erweitern. In beiden Fällen sind Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern zu verschiedensten Themen (Zuständigkeiten, Datenschutz, Abrechnungsmodalitäten, Einnahmenaufteilung etc.) notwendig, die langwierig sein können. Sofern ein komplett neues Angebot aufgebaut wird, ist insbesondere umfassendes Marketing notwendig, um den Bekanntheitsgrad zu steigern und eine gute Nutzung der Angebote zu erreichen. Sobald feststeht, in welcher Form die Umsetzung erfolgen soll, müssen die (IT-)technischen Voraussetzungen zur Einbindung aller relevanten Angebote geschaffen werden (Schnittstellen etc.). Eine kontinuierliche Pflege und Weiterentwicklung des App-Angebotes ist notwendig, insbesondere da sich die Mobilitätsangebote und die Ticketingsysteme dynamisch entwickeln. Dementsprechend ist auch nach Einführung bzw. Umsetzung der Maßnahme entsprechender Aufwand für die Folgejahre einzukalkulieren.

Weitere Maßnahmen (13)

Anrufbürgerbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbuergerbus>)

Corporate Carsharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/corporate-carsharing>)

Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)

Dorfauto (<https://www.mobilikon.de/massnahme/dorfauto>)

Förderung von Fahrgemeinschaften (<https://www.mobilikon.de/massnahme/foerderung-von-fahrgemeinschaften>)

Free-Floating-Carsharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/free-floating-carsharing>)

KombiBus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/kombibus>)

Mobilitätsstationen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>)

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/multimodale-mobilitaetsdienstleistungen>)

PlusBus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/plusbus>)

Privates Carsharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/privates-carsharing>)

Ridepooling (<https://www.mobilikon.de/massnahme/ridepooling>)

Stationsbasiertes Carsharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/stationsbasiertes-carsharing>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis (4)

Integrierte Mobilitätsplattformen: garantiert mobil! (Odenwaldkreis)
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/integrierte-mobilitaetsplattformen-garantiert-mobil-odenwaldkreis>)

Mobilitätsapp: Fahrkreis (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsapp-fahrkreis>)

Mobilitätsapp: stadtnavi Herrenberg (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsapp-stadtnavi-herrenberg>)

Plön mobil (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ploen-mobil>)

Verwandte Instrumente (6)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept
(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)

Regionaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)

Verkehrsentwicklungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung (5)

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Evaluierung von Mobilitätsmaßnahmen (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/evaluierung-von-mobilitaetsmassnahmen>)

Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)

Marktanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/marktanalyse>)

Mobilitätsberatung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/mobilitaetsberatung>)

Quellen (2)

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), 25.03.2019: Die ideale Mobilitäts-App gibt's noch nicht. Zugriff: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/die-ideale-mobilitaets-a...> [abgerufen am 16.12.2024].

Bezirksregierung Münster, 2014: Mobilität im ländlichen Raum. Zugriff: <https://www.bezreg-muenster.de/zentralablage/dokumente/service/broschue...> [abgerufen am 16.12.2024].