

## Zielsetzung

- Abbau von Nutzungshemmischen
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Kooperationen stärken
- Verkehrsmittel verknüpfen

## Zielgruppe

- Bevölkerung ohne PKW
- Bürgerinnen und Bürger

## Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit

## Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- E-Scooter
- Eisenbahn
- Fahrrad
- gewerblicher Pkw
- Regionalbahn
- Straßenbahn

## Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

## Investitionskosten

- Fallen an

# Mobilitätsflatrate



Quelle: Bildkraftwerk / Zöhre Kurc

## Was sind Mobilitätsflatrates?

Zu einem monatlichen Festpreis beinhalten Mobilitätsflatrates neben der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Regel zusätzlich Car- und Bikesharing-Angebote (manchmal auch E-Scooter oder Taxis), deren Nutzung je nach Angebot jedoch zeitlich oder kilometermäßig beschränkt sein kann. Mobilitätsflatrates sind vergleichbar mit Mobilfunkflatrates und folgen dem Mobility-as-a-Service (Maas)-Gedanken. Das Ziel ist, dass die Nutzerinnen und Nutzer jederzeit bequem das gerade am besten passende Verkehrsmittel nutzen können.

Die Buchung und Freischaltung der Angebote erfolgt dann in der Regel über eine App, Website oder Kundenkarte. Die tarifliche Integration unterschiedlicher Angebote mittels einer Mobilitätsflatrate stellt neben der physischen (z. B. durch Mobilstationen) und digitalen Integration (z. B. durch Mobilitätsplattformen) eine weitere zentrale Säule eines multimodalen Mobilitätsangebotes dar.

## Welche Vorteile bieten Mobilitätsflatrates?

Mobilitätsflatrates fördern die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und multimodale Mobilitätsketten. Sie ermöglichen die Nutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel, ohne sich dabei Gedanken über das richtige Ticket und die Bezahlweise machen zu müssen. Damit vereinfachen sie den Zugang zum öffentlichen Verkehr und der verbundenen Angebote und steigern deren Attraktivität. Die Ausdehnung auf verschiedene Verkehrsmittel erhöht die Auswahl und erfüllt das Bedürfnis nach einer flexiblen, situationsabhängigen Mobilität. Ein eigenes Auto bietet die Möglichkeit, jederzeit einfach losfahren zu können. Diese Freiheit kann durch die Mobilitätsflatrate auf mehrere Verkehrsmittel ausgedehnt werden. Insbesondere in ländlichen Räumen, in denen der Weg bis zur nächsten bzw. zu einer Haltestelle mit einem besseren ÖPNV-Angebot relativ lang sein kann, bietet die Mobilitätsflatrate die Möglichkeit, ein anderes Verkehrsmittel, wie z. B. ein Leihfahrrad oder ein Leihauto für den Weg zur Haltestelle zu nutzen und erleichtern dadurch die

Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig profitieren Nutzerinnen und Nutzer von der Kostentransparenz durch den Fixpreis.

Dadurch, dass Mobilitätsflatrates die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und den Verzicht auf das private Auto stärken, profitieren die Gemeinden von der Stärkung des Umweltverbundes durch ein geringeres Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr, geringeren Emissionen, weniger Stau und reduzierten Straßenverkehrslärm.

Der Abbau der Nutzungshemmisse durch die Mobilitätsflatrate und die Förderung des Verzichts auf den eigenen PKW kann die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten und damit auch ihre Auslastung und Wirtschaftlichkeit erhöhen. Die stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs und integrierter Sharing-Angebote bietet gleichzeitig die Chance zu einer Angebotsausweitung, die wiederum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebotes und auch der Gemeinde durch eine bessere Anbindung verbessert.

### **Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?**

Die Gemeinde kann eine Mobilitätsflatrate nicht selbst einführen, jedoch ihre Umsetzung fördern und über die Nutzung verschiedener Instrumente wie einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag und den Nahverkehrsplan gestalten. Zudem kann die Gemeinde erforderliche Rahmenbedingungen, wie beispielsweise ein ausreichendes Platzangebot auf öffentlichen Flächen für die Abstellung von Carsharing-Autos und Leihfahrrädern (z. B. gesondert markierte Stellflächen), schaffen.

Zunächst sollte die Gemeinde auf die notwendigen Akteure zugehen und Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Tarifgemeinschaften sowie Anbieterinnen und Anbietern von Car- und Bikesharing führen. Bei der Konzeptionierung kommt der interkommunalen Zusammenarbeit eine wichtige Rolle zu, da die Einführung einer Mobilitätsflatrate in Abstimmung mit benachbarten Kommunen und übergeordneten Ebenen (z. B. dem Bundesland) erfolgen sollte, um die Entwicklung von nicht kompatiblen Parallelsystemen zu vermeiden.

Da die Flatrate möglichst einfach nutzbar sein sollte, ist eine gute IT-Einbindung notwendig. Die Nutzerinnen und Nutzer sollten alle Angebote in einer einzigen App gebündelt finden und nutzen können. Dazu müssen entsprechende Schnittstellen zwischen den beteiligten Unternehmen bzw. Angeboten geschaffen werden.

Damit eine Mobilitätsflatrate gut von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen wird, ist eine passende Ausgestaltung der Flatrate-Angebote wichtig. Die angebotenen Pakete sollten den Bedürfnissen der Zielgruppen bestmöglich entsprechen. Eine Differenzierung der Pakete kann insbesondere über Eigenschaften, die bei bestimmten Kundensegmenten einen besonders hohen Nutzen stiften (z. B. Mehrkilometer für das Carsharing, Tages-/Wochennutzung, präferiertes Angebot vor 09:00 Uhr) ausgestaltet werden. (Online)-Bürgerbefragungen können dabei helfen, zu ermitteln, welche Angebotsaspekte besondere Wertschätzung erfahren. Mithilfe sogenannter „Fencing“-Kriterien können Anbieter zudem das Auswahlverhalten von Kundinnen und Kunden aktiv steuern. Revenue Management-Techniken können dabei helfen, den mittels der Mobilitätsflatrate erzielten Umsatz zu maximieren.

Zudem ist es wichtig, das Angebot entsprechend bekannt zu machen, um die Nutzung zu fördern. Dabei können z. B. entsprechende Öffentlichkeitsarbeit, Broschüren, Flyer, aber auch Schnupperangebote helfen.

Kosten für die Umsetzung der Maßnahme entstehen vor allem für die Einrichtung der entsprechenden IT-Systeme für die Nutzung aller Angebote über eine App und deren Abrechnung mit den beteiligten Unternehmen im Hintergrund sowie für Marketing und Vertrieb. Zudem sollten

die Einnahmenverluste der Verkehrsunternehmen, die möglicherweise aus dem Flatrate-Angebot entstehen können, kalkuliert und gegenfinanziert werden, beispielsweise über die Einbeziehung der Mobilitätsflatrate in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

## Herausforderungen bei der Umsetzung

Eine Mobilitätsflatrate ist nur sinnvoll, wenn es ein attraktives und gut vernetztes Verkehrsangebot, z. B. mit Car- und Bikesharing, gibt. Dieses ist in ländlichen Räumen häufig noch nicht vorhanden und muss daher zunächst vor der Umsetzung der Mobilitätsflatrate aufgebaut werden, was insbesondere bei dispersen Siedlungsstrukturen schwieriger ist als im städtischen Raum. Außerdem ist die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sehr wichtig für die Nutzerinnen und Nutzer, damit der Vorteil der Flexibilität tatsächlich erfüllt werden kann und das Angebot eine echte Alternative zum privaten Pkw darstellt. Durch Kooperationen mit Anbietern in den umliegenden Zentren kann das Angebot der Mobilitätsflatrate deutlich ausgeweitet und ihre Nutzung gefördert werden. Gleichzeitig erhöht eine große Anzahl an beteiligten Anbietern den organisatorischen Aufwand und die Abrechnung. Zudem verteilen sich die Einnahmen auf mehrere Unternehmen. Einfacher ist die Umsetzung daher in Regionen, in denen ein Verkehrsunternehmen ergänzende Mobilitätsoptionen, wie Car- und Bikesharing, aus einer Hand anbietet.

## Weitere Maßnahmen

Bikesharing (<https://www.moblikon.de/massnahme/bikesharing>)

Differenzierter Mobilitätssystem (<https://www.moblikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)

E-Scooter-Sharing (<https://www.moblikon.de/massnahme/e-scooter-sharing>)

Fahrradverleih (<https://www.moblikon.de/massnahme/fahrradverleih>)

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

Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot (<https://www.moblikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot>)

Integrierte Mobilitätsplattformen (<https://www.moblikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen>)

Jobticket (<https://www.moblikon.de/massnahme/jobticket>)

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

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

## Verwandte Beispiele aus der Praxis

Mobilitätsflatrate: Mobil-Flat Augsburg (<https://www.moblikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsflatrate-mobil-flat-augsburg>)

Mobilitätsflatrate: Green Class (<https://www.moblikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsflatrate-green-class>)

## Verwandte Instrumente

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

Integriertes Klimaschutzkonzept (<https://www.moblikon.de/instrument/integriertes-klimaschutzkonzept>)

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

Masterplan Nahmobilität (<https://www.moblikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet>)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.moblikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)

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

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

## **Verwandte Hilfen zur Umsetzung**

Aufgabenträgerbefragung (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)  
Broschüre (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/broschuere>)  
Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie  
(<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)  
Flyer (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/flyer>)  
Schnupperangebote (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/schnupperangebote>)  
Stakeholderworkshop (<https://www.moblikon.de/umsetzungshilfe/stakeholderworkshop>)

## **Quellen**

Hasselwander, Marc, 2019: Mobility as a Service (MaaS) in Deutschland: Ausblick und Implikationen für den öffentlichen Verkehr. Zugriff: [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net) [abgerufen am 28.12.2023].

Main Post, 19.12.2019: Maximal mobil durch eine Mobilitätsflatrate. Zugriff: [www.mainpost.de](http://www.mainpost.de), Überregional, Bayern [abgerufen am 28.12.2023].

Simon-Kucher & Partners, 29.01.2020: Mobility-as-a-Service: Deutschland testet erste Mobilitätsflatrate. Zugriff: [www.simon-kucher.com](http://www.simon-kucher.com), Aktuelle Publikationen [abgerufen am 07.12.2022].

Stadtwerke Augsburg Holding GmbH, 17.09.2019: Alles fahren zum fixen Preis: Die Mobil-Flat der Stadtwerke Augsburg - Zwei Preis-Pakete für 79 und 109 Euro monatlich. Zugriff: [www.sw-augsburg.de](http://www.sw-augsburg.de), Presse [abgerufen am 28.12.2023].