

10 Realexperiment: Maßnahmen für Mobilfalt

Horst Benz, Jutta Kepper

Ein wesentliches Ziel des GetMobil-Projektes lag darin, dass basierend auf den wissenschaftlichen Vorarbeiten Empfehlungen für die Weiterentwicklung von Mobilfalt erarbeitet und vom NVV im Rahmen eines Realexperiments umgesetzt werden sollten. Da es sich bei Mobilfalt um ein bereits eingeführtes Verkehrsangebot handelt, das auch nach dem GetMobil-Projekt fortbestehen soll, bestand für den NVV eine wesentliche Herausforderung darin, von den erarbeiteten Empfehlungen diese auszuwählen und umzusetzen, bei denen für den NVV ein nachhaltiger Erfolg deutlich absehbar war. Außerdem mussten die Empfehlungen im vorgegebenen Rahmen des Projektes auch finanziell und organisatorisch umsetzbar sein.

Nachfolgend werden die Empfehlungen kurz dargestellt, die vom NVV bereits während der Projektlaufzeit umgesetzt wurden. Die Umsetzung weiterer Empfehlungen wird vom NVV auch über die Projektlaufzeit hinaus weiter geprüft werden (hierzu auch die Ausführungen zur weiteren Planung von Mobilfalt in ↷ Kap. 5).

10.1 Einführung einer neuen Nutzerschnittstelle

Auf Basis der im Rahmen von GetMobil geleisteten Vorarbeiten (Bestandsaufnahme, Tiefeninterviews) wurde eine neue Nutzerschnittstelle für das Mobilfalt-Buchungssystem konzipiert und umgesetzt. Die bisherige Nutzerschnittstelle des Systems stellte eine Weiterentwicklung einer Schnittstelle dar, die auf die Belange von Disponenten in Mobilitätszentralen zur Buchung und Steuerung von Anrufsammeltaxi-Fahrten ausgelegt war. Mit der Nutzung des Systems durch Privatpersonen waren nun deutlich erhöhte Anforderungen bezüglich des Seiten-Layouts, des Aufbaus der Seiten, des logischen Ablaufs bei der Eingabe von Nutzerdaten und den damit verbundenen Reaktionen des Systems, der Navigationsstruktur und der seitenübergreifenden Systematik erkennbar.

Im Ergebnis wurde eine vollkommene Neukonzeption der Nutzerschnittstelle einschließlich WebApp entwickelt. Die Fertigstellung der neuen Nutzerschnittstelle erfolgte im November 2016 (www.mobilfalt.de).

10.2 Entwicklung Kampagne zur Gewinnung von Fahrenden

Um weitere Fahrende für Mobilfalt zu gewinnen und bereits registrierte Fahrende zu einer Erhöhung ihrer Mitnahmeangebote zu motivieren, wurde eine auf dem Ansatz verhaltensbasierter Interventionen basierende Marketing-Kampagne entwickelt. Hierzu gehörten die folgenden Werkzeuge bzw. Maßnahmen: Infoflyer DIN lang, Plakate in verschiedenen Formaten, Anzeigen und Preetexte, Plakate Großflächen, Giveaway Promoaktion, Verteilung von Einkaufschips vor Supermärkten etc., Aufstellung von Dispenser mit Infoflyer in Märkten/Kiosken/Kneipen, Tankstellenwerbung (Zapfpistolen und Dispenser mit Infoflyer an fünf Tankstellen) und Funkwerbung im Vorfeld der Verkehrsnachrichten bei verschiedenen Sendern.



The poster features a photograph of an elderly woman with short grey hair and glasses, wearing a light blue jacket, smiling and holding a white envelope. The background shows a traditional half-timbered house. To the right of the photo, the text reads: **» Warum nehmen Sie Frau Schmidt nicht mit?** Below this, it says: **Engagieren Sie sich als Fahrer bei Mobilfalt.** At the bottom of the text area, it provides contact information: **Alle Infos unter www.mobilfalt.de oder 0800 80 90 688**. The Mobilfalt logo, consisting of the word 'Mobilfalt' in blue with a green car icon and 'NVV' in a green speech bubble below it, is positioned at the bottom right. A blue banner at the very bottom of the poster contains the slogan **Gemeinsam mehr bewegen.**

Abbildung 89: Großflächenplakat im Rahmen der Kampagne zur Gewinnung Fahrender

Die Gestaltung des Fotomotivs der Kampagne fokussiert auf das im Rahmen der wissenschaftlichen Vorarbeiten erkannte Motiv, dass Fahrende anderen helfen möchten. Die Durchführung der Kampagne erfolgte von März bis Mai 2017.

10.3 Anpassung des Mobilfalt-Tarifs an NVV-Tarif

Seit Januar 2018 wurde vom NVV der Tarif für Taxi-Ersatzfahrten an den regulären ÖPNV-Tarif angeglichen. Vor der Anpassung war für eine Mobilfalt-Fahrt auf einer kürzeren Strecke 1,- Euro, auf einer längeren Strecke 2,- Euro zu zahlen. Dies unabhängig davon, ob die Fahrt mit einer Privatperson stattfinden konnte oder ob zur gewünschten Beförderung eine Taxi-Ersatzfahrt notwendig war. Mit dem neuen Tarif wurde dies nun dahingehend geändert, dass Fahrten mit Privatpersonen unabhängig von der Länge einer Strecke nur 1,- Euro kosten. Für Beförderungen mit dem Ersatz-Taxi ist jetzt aber der reguläre ÖPNV-Tarif zu zahlen, der auch für eine Beförderung mit einem anderen Verkehrsangebot des ÖPNV auf der entsprechenden Strecke zu zahlen wäre.

Mit einer Anpassung des Mobilfalt-Tarifs an den NVV-Tarif wurde einerseits das Ziel verfolgt, Mobilfalt in die reguläre ÖPNV-Tarifwelt zu integrieren und damit ein Stück weiter in den Regelbetrieb zu überführen. Andererseits sollte damit aber auch ein Anreiz für Mitfahrende geschaffen werden, sich aus Kostengründen mehr für private Fahrtangebote zu interessieren und für Fahrende, sich bei Mobilfalt vermehrt zu engagieren. Mit dem neuen Tarif kann das soziale Engagement von Fahrenden dadurch verstärkt zum Tragen kommen, indem der von den Mitfahrenden zu entrichtende Fahrpreis für eine private Mitnahme deutlich reduziert ist, nämlich anstatt von mindestens 2,30 Euro (Tarifstufe 1) für eine Taxi-Ersatzfahrt, 1,- Euro bei einer privaten Mitnahme.

10.4 Zeitliche Flexibilisierung

Eine vollständige zeitliche Flexibilisierung der Mobilfalt-Fahrten ist derzeit vor allem deshalb nicht möglich, da weiterhin bei allen Fahrten die Mobilitätsgarantie gelten soll und es aus organisatorischen und finanziellen Gründen vom NVV nicht leistbar ist, diese zu allen Zeiten zu ermöglichen. Daneben wird eine vollständige zeitliche Flexibilisierung derzeit auch dadurch verhin-

dert, indem die vom Mobilfalt-System zu nutzenden Funktionen des NVV-Fahrplanauskunftssystems auf einem statischen Datensatz an Fahrplänen basieren. Dieser Datensatz wird vom Fahrplanauskunftssystem eingelesen und stellt die Grundlage für alle nachfolgenden Auskunftsfunktionen dar, wie sie auch über eine digitale Schnittstelle vom Mobilfalt-System genutzt werden. Insofern müssen sich alle Fahrtwünsche und -angebote an den im Vorfeld hinterlegten Fahrplänen des Auskunftssystems orientieren und können nicht spontan erfolgen.

Um zu einer organisatorisch vergleichsweise leicht umsetzbaren und dennoch wirtschaftlich darstellbaren Lösung zu kommen, wurde vom NVV ab Oktober 2017 in Witzenhausen ein 10-Minuten-Takt eingerichtet, mit dem Mobilfaltangebote und -wünsche im 10-minütigen Abstand ermöglicht werden. Allerdings finden dabei nach wie vor keine Mobilfalt-Fahrten parallel zu den ÖPNV-Bus-Fahrten statt.

Ein großer Nachteil des bisherigen 1-Stunden-Taktes in Witzenhausen lag auch darin, dass Mobilfalt-Fahrten aufgrund des Ausschlusses von Parallelangeboten bisher in den Zeiten, in denen ein gutes Grundangebot mit Bussen bestand, gar nicht stattfinden konnten. Damit konnten aber gerade keine Mobilfalt-Fahrten in den Zeiten stattfinden, in denen das größte Fahrtenpotenzial bestand; die Wahrscheinlichkeit für private Mitnahmen war deswegen sehr gering. Mit dem neuen 10-Minuten-Takt wurde dies nun dahingehend geändert, dass gerade in den Zeiten, in denen eine hohe Zahl an Pkw-Wegen durchgeführt werden, auch Mobilfalt-Fahrten möglich sind.

10.5 In Diskussion befindliche Maßnahmen

Neben den bereits durchgeführten Erweiterungen des Systems, werden verschiedene Optionen zur weiteren räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung der Mobilfalt-Angebote vom NVV geprüft. Das damit verfolgte Ziel liegt dabei im Wesentlichen darin, dass Fahrende ihre Mitnahmefahrten im NVV-Gebiet mit möglichst weitgehender zeitlicher und räumlicher Flexibilität anbieten können. Hierdurch soll die Zugänglichkeit des Ridesharing-Systems für ein größeres Spektrum an Angeboten bei gleichzeitiger Vereinfachung der Nutzbarkeit des Systems für Fahrende erreicht werden.

10.5.1 Zeitliche Flexibilität

Bei der Schaffung eines integrierten Verkehrssystems besteht der Anspruch, dass zukünftig alle öffentlich zugänglichen Verkehrsangebote, also auch Mobilfalt-Angebote, über einen einfachen und vom konkreten Angebot unabhängigen Zugang erreicht werden können.

Um hierbei auch zeitlich flexible Mobilfalt-Angebote einbinden zu können, müsste für solche Angebote ein sich dynamisch anpassendes Auskunfts- und Buchungssystem zur Verfügung stehen, da auch spontan abgebbare Angebote zeitnah in der Auskunft erscheinen müssten. Der NVV wird weiterhin die Möglichkeiten zur Realisierung eines solchen Systems prüfen.

10.5.2 Räumliche Flexibilität

Eine weitere Forderung bei der Schaffung eines integrierten Systems besteht darin, dass sich alle öffentlich zugänglichen Verkehrsangebote, die zur Erfüllung eines Fahrtwunsches von einer Start- zu einer Zielhaltestelle dienen können, Fahrgästen auf die gleiche Weise und in einer zusammenhängenden Übersicht dargestellt werden. Bei räumlich flexiblen Angeboten, die sich nicht an Haltestellen orientieren, könnte eine Lösung darin liegen, die Start- und Zieladressen den nächst liegenden Haltestellen zuzuordnen. Damit würde allerdings der Kommunikationsaufwand mit den Fahrenden steigen, da diese mit einer solchen Streckenänderung einverstanden sein müssten.

Ein weiteres Problem bei räumlich flexiblen Angeboten besteht darin, dass deren Streckenverlauf zunächst nicht geklärt ist. Damit wäre es auch nicht möglich, Teilstrecken eines solchen Angebots zwischen bestimmten Haltestellen auf der Strecke als separate Verkehrsangebote anbieten zu können. Ein Zustieg auf der Strecke wäre nicht möglich, das Angebot könnte nur als Ganzes von der Start- zur Zieladresse genutzt werden. Um den Streckenverlauf zu kennen, müsste dieser mit den Fahrenden abgeklärt werden, was wiederum den Kommunikationsaufwand mit den Fahrenden steigern würde.

Alle öffentlich zugänglichen Verkehrsangebote, die zur Erfüllung eines Fahrtwunsches nacheinander genutzt werden können, sollen zu Mobilitätsketten verknüpft und als Gesamtpaket angeboten, gebucht und bezahlt werden können. Ohne den Streckenverlauf zu kennen, könnte auch hier nur die Ge-

samtstrecke angeboten werden. Einzelne Teilstrecken könnten nicht mit anderen Verkehrsangeboten verknüpft werden.

Um Mobilfalt-Fahrten räumlich weitgehend flexibel zu ermöglichen, könnte eine Lösung darin bestehen, dass sich die Mobilfalt-Fahrten an einem feinmaschigen, räumlichen Grundnetz orientieren könnten. Damit wären Start- und Zielpunkte und die Streckenverläufe definiert; von einem Angebot könnten bei entsprechenden Fahrtwünschen auch Teilstrecken angeboten werden und solche Teilstrecken könnten dann auch Bestandteil von Mobilitätsketten werden.

Eine Alternative dazu könnte darin liegen, dass Fahrende bei der Abgabe ihres Angebots ihren Spielraum für Umwege angeben müssten. Dann könnten ihre Angebote im Nachhinein an eine räumliche Grundstruktur angepasst und mit anderen Angeboten kombiniert werden. Hierzu müssten Fahrende aber dann noch sein Einverständnis geben.

Der NVV prüft weiterhin die verschiedenen Realisierungsoptionen.

10.5.3 Mobilitätsgarantie trotz Flexibilisierung

Zur Erreichung einer größeren Flexibilität muss auch geklärt werden, wie weiterhin die Mobilitätsgarantie aufrechterhalten werden kann. Eine Lösung könnte darin bestehen, dass die Mobilitätsgarantie nur auf bestimmten Strecken und/oder zu bestimmten Zeiten gegeben wird. Dann könnten wohl Mobilfalt-Angebote zu allen Zeiten und auf allen Strecken abgegeben werden. Wenn eine gebuchte Fahrt aber dann ausfallen würde, gäbe es nur für die ausgewiesenen Fahrten eine Ersatzfahrt mit dem Taxi. Eine andere Möglichkeit könnte darin bestehen, die Taxi-Angebote in den entsprechenden Regionen deutlich zu erhöhen, damit auf möglichst vielen Strecken Ersatzfahrten möglich wären. Diesbezüglich müssten aber genügend Taxi-Unternehmen vorhanden bzw. deren Gründung unterstützt werden. Und es wäre zu klären, ob Ersatzfahrten immer vom NVV finanziert werden würden.

10.5.4 Implikationen der zeitlichen und räumlichen Flexibilität

Wenn sowohl Fahrtangebote als auch -wünsche zeitlich und räumlich flexibel sein können, wird sich zwangsläufig die Matching-Quote verringern. Auch hier müssen Wege gefunden werden, damit trotz hoher Flexibilität die Angebote und Wünsche noch miteinander kombinierbar bleiben.