

GetMobil – Policy Brief 2

Wie kann Ridesharing zum wichtigen Teil eines zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum werden?

Prof. Dr. Carsten Sommer, Jonas Harz, Horst Benz, Jutta Kepper

U N I K A S S E L
V E R S I T Ä T



Zusammenfassung

- Im ländlichen Raum kann die Integration von Ridesharing (siehe Info-Box 1) in den ÖPNV einerseits zu einer Steigerung durchgeführter Ridesharing-Fahrten führen, andererseits können diese Fahrten das ÖPNV-Angebot ergänzen und erweitern.
- Bewohner ländlicher Räume, die keinen Zugang zu einem Pkw haben, sind auf das in der Regel ungenügende ÖPNV-Angebot angewiesen. Dies führt zu einer Einschränkung der zur Verfügung stehenden Mobilitätsoptionen. Eine Steigerung des ÖPNV-Angebotes durch eine Integration von Ridesharing erhöht die Mobilitätsoptionen und kann daher zu einer Verbesserung der sozialen Teilhabe führen. Eine Bedingung dafür ist jedoch, dass dieses Angebot verlässlich ist. Dies kann durch eine Mobilitätsgarantie erfolgen, bei der eine Ersatzbeförderung organisiert wird, wenn kein privates Fahrtangebot existiert oder eine private Fahrt ausfällt.
- Bei einer Integration sollten einerseits die Vorteile und Grundmerkmale des ÖPNV wie einfach merkbare Taktfahrpläne, definierte Haltestellen, Beförderungs- und Tarifpflicht genutzt werden, da dadurch integrierte Ridesharing-Systeme eine höhere Verlässlichkeit im Vergleich zu herkömmlichen Mitfahrtportalen erhalten. Andererseits wünschen sich Ridesharing-Nutzer vor allem, dass sie bezüglich Auswahl der Fahrtstrecken und -zeiten über ein hohes Maß an Flexibilität verfügen. Hierbei zeigen sich Konflikte zwischen der Übertragung von Grundelementen des ÖPNV auf Ridesharing einerseits und der Anforderung nach einem hohen Maß an Flexibilität bei der Organisation des Ridesharing andererseits, die es zu lösen gilt.

Als ländliche Räume werden im Folgenden Regionen bezeichnet, die gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung (kurz RegioStaR) als kleinstädtischer, dörflicher Raum in ländlichen Regionen eingeordnet sind (siehe BMVI 2018).

Problemstellung

Mobilität ist unabdingbar, um aushäusige Aktivitäten, wie Arbeiten, sich bilden, Einkaufen oder Freizeittätigkeiten durchführen zu können. Individuelle Mobilitätsoptionen und die Erreichbarkeit relevanter Ziele haben eine direkte Auswirkung auf die soziale Teilhabe eines Menschen. Dementsprechend haben die Aufgabenträger für den ÖPNV die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen als Element der Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Allerdings wird es in ländlichen Räumen immer schwieriger, dieser Aufgabe nachzukommen (siehe Info-Box 2).

Hinzu kommt, dass im ländlichen Raum deutschlandweit der höchste Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird (ca. 71 % der Wege laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) von 2017). Gleichzeitig sitzen im Mittel lediglich 1,5 Personen in einem Pkw (infas 2018).

Beide Sachverhalte zusammen – also der hohe Anteil an Pkw-Wegen einerseits und der geringe Besetzungsgrad andererseits – zeigen, dass Ridesharing in ländlichen Räumen grundsätzlich ein Potenzial besitzt. Jedoch muss beachtet werden, dass im Vergleich zu urbanen Räumen die Wahrscheinlichkeit für ein Matching zwischen einem Fahrtangebot und einem Mitfahrtgesuch in ländlichen Räumen in der Regel deutlich geringer ist. Gründe dafür sind die erheblich geringere Einwohnerdichte und ein niedrigeres Verkehrsaufkommen bezogen auf die Längen des Straßennetzes.

1 Was ist Ridesharing?

Dieser Policy Brief widmet sich dem lokalen, organisierten Ridesharing im ländlichen Raum. Der Begriff „*lokal*“ legt die räumliche Begrenzung des Angebots fest: Es handelt sich um Ridesharing-Angebote in einzelnen Ortsteilen im ländlichen Raum.

Dem Begriff „*organisiert*“ liegt eine Definition und Begriffsabgrenzung durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (2016) zu Grunde:

„Unter *Ridesharing* werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme verstanden, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i. d. R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden.“ Das BMVI grenzt Ridesharing damit gegen Fahrgemeinschaften (z. B. zur Arbeit), abgesprochenen Mitnahmen (z. B. im Familienkreis), Trampen und kommerziellen Fahrdiensten ab.

2 Gründe für die Notwendigkeit zur Neuausrichtung des ÖPNV im ländlichen Raum:

- Finanzierungsprobleme aufgrund sinkender Schülerzahlen, über die sich der ländliche ÖPNV bisher hauptsächlich finanziert hat.
- wachsender Anteil an Senioren an einer gleichzeitig schrumpfenden Bevölkerung.
- Rückgang von Versorgungseinrichtungen (Einkauf, medizinische Versorgung etc.) bei gleichzeitiger Zentralisierung solcher Einrichtungen.

Status quo der Integration von Ridesharing in den ÖPNV

Trotz des beschriebenen Potenzials kann Ridesharing in der Regel nicht die alltägliche Mobilität der Menschen abdecken. Erst durch eine Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr und Carsharing kann Ridesharing eine Alternative zum privaten Pkw bieten und die erhofften positiven ökologischen Wirkungen entfalten (siehe Sommer et al. 2016). Dabei spielt der öffentliche Verkehr aufgrund seiner Verlässlichkeit, Eignung für lange Reiseweiten und Wetterunabhängigkeit eine besondere Rolle. Durch die Integration von Ridesharing in den ÖPNV erhöht sich nicht nur die Anzahl der öffentlich zugänglichen Fahrtangebote, sondern ergibt sich ein abgestimmtes und verlässliches Angebot mit im Idealfall gemeinsamem Vertrieb und Tarif sowie einer gemeinsamen Kommunikation. Dabei können bestimmte Leistungen des ÖPNV auch für das Ridesharing zum Tragen kommen. Beispielsweise können Fahrtwünsche und -angebote über die Kommunikationskanäle des ÖPNV einer großen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Deren Buchung kann sowohl über internetbasierte Kanäle des ÖPNV als auch über den telefonischen und persönlichen Kontakt mit einer Mobilitätszentrale erfolgen. Weiter ist mit der Übertragung wesentlicher Grundmerkmale des ÖPNV auf Ridesharing, wie Sicherheit und Verlässlichkeit, auch eine deutliche Qualitätssteigerung für die Fahrer und Mitfahrer solcher Angebote verbunden.

Für den ÖPNV wiederum können Ridesharing-Systeme eine neue Art eines Verkehrsangebots darstellen, das bei einer ausreichenden Nutzerzahl das bestehende Angebot ergänzen oder erweitern und einen wichtigen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit des ÖPNV darstellen kann.

Die Vorteile einer Integration von Ridesharing in den ÖPNV kommen also umso deutlicher zum Tragen, je besser es einerseits gelingt, die Möglichkeiten des ÖPNV auch für Ridesharing zu nutzen und wesentliche ÖPNV-Merkmale auf Ridesharing zu übertragen, und andererseits die Organisation und Kommunikation des Ridesharing so zu gestalten, dass möglichst viele Fahrer und Mitfahrer als Nutzer der neuen Systeme gewonnen werden können. (Siehe ergänzend hierzu auch die weiteren Aufgabenfelder im Policy Brief 1 und Policy Brief 3.)

Der NVW führt mit dem Projekt Mobilfalt den deutschlandweit ersten Pilotbetrieb zur Integration von Ridesharing in den ÖPNV durch (siehe Info-Box 3). Wesentliche Grundmerkmale des ÖPNV wurden dabei bereits auch auf das Ridesharing übertragen. Um beispielsweise die Sicherheit der Nutzer zu gewährleisten, ist deren Registrierung erforderlich und wurden in Form von AGB Regeln bei der Durchführung des Ridesharing aufgestellt. Für die Verlässlichkeit sorgt eine „Mobilitätsgarantie“, die gewährleistet, dass Mitfahrer mit dem Taxi befördert werden, falls für die gewünschte Fahrt kein privater Fahrer zur Verfügung steht, oder ein bereits gebuchtes Angebot wieder storniert wird.

3 Was ist Mobilfalt?

Mobilfalt ergänzt im Jahr 2018 drei Pilotgebieten in Nordhessen das öffentliche Verkehrsangebot zu einem stündlichen Takt, jeweils zwischen dem Hauptort und den umliegenden Ortsteilen einer Gemeinde. Der bestehende Busfahrplan wird mit Bedarfsfahrten ergänzt, die von registrierten Kunden per Telefon oder Internet gebucht werden können. Diese Fahrten können von privaten Fahrern bis zu einer Vorlaufzeit von 60 Minuten vor Fahrtbeginn übernommen und durchgeführt werden. Die Fahrer erhalten als Aufwandsentschädigung 0,30 Euro pro Kilometer. Mitfahrer zahlen einen Fahrkostenbeitrag an den NVW. Findet sich kein privater Fahrer, wird die Bedarfsfahrt im Rahmen der Mobilitätsgarantie von einem Taxi durchgeführt.

Allerdings mangelt es bei Mobilfalt nach wie vor an privaten Fahrtangeboten, so dass der überwiegende Teil der Fahrten im Rahmen der Mobilitätsgarantie von Taxis durchgeführt wird. Es stellt sich daher grundsätzlich die Frage, wie ein in den ÖPNV integriertes Ridesharing organisiert werden kann, damit genügend Fahrer gewonnen und dazu bewegt werden können, möglichst viele ihrer Fahrten auch anderen anzubieten.

Methodisches Vorgehen im Projekt

Mit dem Forschungsprojekt GetMobil wurde untersucht, wie groß das Potenzial im ländlichen Raum für die gemeinsame Nutzung des privaten Pkw überhaupt ist und wie dieses Potenzial erhöht und ausgeschöpft werden kann, so dass mehr Kunden – insbesondere Fahreranbieter – zur Nutzung der integrierten Angebote motiviert werden können. Die Basis des Forschungsprojektes bildeten verschiedene empirische Untersuchungen: jeweils eine Befragung der Mobilfahlt-Nutzer vor und nach Umsetzung von im Projekt entwickelten Maßnahmen, eine Haushaltsbefragung in den Pilotgebieten zu Einstellungen und Mobilitätsverhalten (primär von Nichtnutzern) sowie eine Nicht-Nutzerbefragung zur Ableitung der Einflussfaktoren der Ridesharing-Nutzung. Zusätzlich wurde eine Systemanalyse des inzwischen eingestellten Mitfahrportals flinc durchgeführt (siehe Info-Box 4). Aus den ermittelten Hemmnissen und Potenzialen konnten konkrete Maßnahmen abgeleitet werden, welche teilweise im Projektzeitraum umgesetzt und evaluiert wurden.

4 Was ist flinc?

flinc war ein 2010 gegründetes Mitfahrportal, welches im Gegensatz zu anderen Portalen Mitfahrten zwischen Fahrern und Mitfahrern adressgenau vermittelte und dabei auch alternative Routen und kleine Umwege prüfte. Der dahinterliegende Algorithmus ermöglichte es, dass auch Mitfahrten mit geringen Distanzen über das Portal vermittelt werden konnten. flinc bot über ein Kooperationsmodell Lösungen für Unternehmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie für Gebietskörperschaften als regionales Mitfahrportal an (Stand 2018). Im Gegensatz zu Mobilfahlt wurde flinc nicht mit der Vorgabe entwickelt, die Grundmerkmale des ÖPNV zu erfüllen. Das Mitfahrportal flinc wurde zum 01.01.2019 geschlossen.

Ergebnisse und Empfehlungen des Projektes

Nachfolgend werden wesentliche Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen und darauf basierende Empfehlungen für die Organisation eines in den ÖPNV integrierten Ridesharing dargestellt.

Mobilitätsgarantie als Garant für Verlässlichkeit

Empfehlung: Eine Mobilitätsgarantie sorgt für ein verlässliches Ridesharing und sollte daher zwingend bei einer Integration in den ÖPNV berücksichtigt werden.

Begründung: In den Untersuchungen konnte bestätigt werden, dass die bei Mobilfalt umgesetzte Mobilitätsgarantie ein sehr wichtiges Systemmerkmal für ein Ridesharing im ländlichen Raum ist: Eine deutliche Mehrheit der befragten Nicht-Nutzer (ca. 83 %) sehen die Mobilitätsgarantie als wichtiges Organisationsmerkmal einer Mitfahrinitiative. Erst dadurch kann eine Verlässlichkeit für Fahrgäste und eine Verbesserung des Angebotes sichergestellt werden (Schmitt 2018). Im Gegensatz zu Mobilfalt konnte sich ein Mitfahrer bei flinc nicht auf eine Beförderung verlassen. Falls sich kein passender Fahrer fand oder eine zugesagte Fahrt ausfiel, stand kein Ersatz zur Verfügung. Dies war bei etwa 99 % aller Mitfahrtesuchen in vergleichbaren Räumen der Fall (Harz/Sommer 2019). Die fehlende Verlässlichkeit wurde in den Experten-gesprächen bei der Systemanalyse von flinc als entscheidender Grund für eine sehr geringe Nutzung durch Fahrer und Mitfahrer gesehen.

Freie Festlegung der Fahrstrecken und Fahrzeiten

Empfehlung: Fahrtanbieter sollten die Strecke und die Abfahrzeit für eine angebotene Mitnahmefahrt frei bestimmen können.

Begründung: Fahrtanbietern sollte es so einfach wie möglich gemacht werden ihre alltäglichen Fahrten anzubieten. Dabei ist es wichtig, dass das Anbieten von Fahrten im System auf den Erfahrungshorizont von Autofahrern zugeschnitten ist. In der Nutzerbefragung im Vorherzustand zeichnete sich ab, dass eine Mehrheit der wenigen aktiven Fahrer bei Mobilfalt bei freier Zeit- und Streckenwahl mehr Fahrten anbieten würden. In einem der Piloträume von Mobilfalt wurde sowohl für Fahrer als auch für Mitfahrer eine zeitliche Flexibilisierung mit einer Ausweitung der Abfahrsmöglichkeiten ausprobiert, indem ein 10-Minuten-Takt für Mobilfalt-Fahrten angeboten wurde. Dies führte zu einer Steigerung des Anteils privat durchgeführter Fahrten. So wurden die höchsten Anteile privat durchgeführter Linienbeförderungsfälle in Witzenhausen in den Monaten November 2017 (4,2 %), Februar 2018 (3,3 %) und April 2018 (3,1 %) erreicht. Die Möglichkeit, Fahrten mit freier Wahl der Strecke und Abfahrzeit anbieten zu können, führt in Zusammenhang mit einer Mobilitätsgarantie zu Zielkonflikten. So ist es weder praktisch möglich (Leistungsfähigkeit der Taxiunternehmen), noch wirtschaftlich sinnvoll, für alle Angebote eine entsprechende Mobilitätsgarantie bei Nichtzustandekommen oder Ausfall eine Fahrt zu organisieren. Jedoch könnte eine zeitliche und räumliche Einschränkung der Mobilitätsgarantie auf das Leistungsangebot gemäß definierter Vorgaben des lokalen Nahverkehrsplans erfolgen. In diesem Fall würde die Mobilitätsgarantie das bestehende ÖPNV-Angebot zeitlich und räumlich ergänzen und einen Mindeststandard für die Daseinsvorsorge schaffen. Darüber hinaus unabhängig von Fahrplänen angebotene Fahrten würden ebenfalls das ÖPNV-Angebot ergänzen – trotz fehlender Mobilitätsgarantie.

Einfache und schnell durchführbare Prozesse zur Organisation von Mitnahmefahrten

Empfehlung: Die Prozesse zur Organisation von Mitnahmefahrten müssen insbesondere für Fahrtanbieter sehr einfach gestaltet und schnell durchführbar sein.

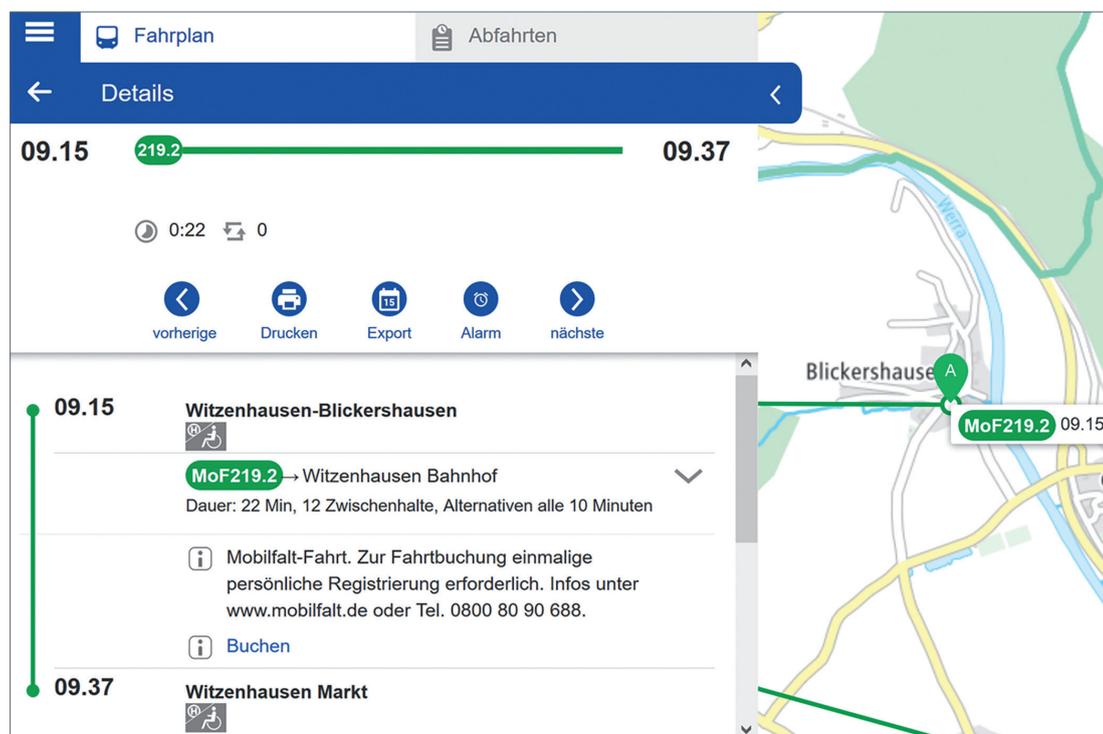
Begründung: Informelle Mitnahmesysteme wurden in den Tiefeninterviews gegenüber formalisierten Systemen, mit denen vor allem ein erhöhter Aufwand bei der Organisation von Mitnahmefahrten verbunden wird, bevorzugt. Basierend auf der Potenzialanalyse der Nicht-Nutzer (Haushaltsbefragung) zeigte sich, dass besonders hochmobile, internetaffine Personen ein großes Potenzial besitzen, als Fahrtanbieter aktiv zu werden (Sommer/Harz, 2018). Aufgrund der

vergleichsweise hohen Anzahl aushäusiger Aktivitäten und der damit verbundenen hohen Anzahl an Ortsveränderungen dieser Personen, nehmen aushäusige Aktivitäten und Wege einen großen Zeitbedarf im Alltag ein. Deswegen sollte der zeitliche und organisatorische Aufwand der Prozesse zur Vermittlung von Fahrten möglichst klein sein.

Integration von Mitnahmefahrten in alle Marketingprozesse des ÖPNV

Empfehlung: Die Integration von Ridesharing in den ÖPNV sollte entsprechend der Systematisierung der Marketing-Instrumente auf der Ebene des Produktes (Verkehrsangebot), des Vertriebs, der Tarifgestaltung sowie der Information- und Kommunikation erfolgen (vgl. Sommer et al. 2016).

Begründung: Die Integration von Ridesharing in den ÖPNV auf allen vier Ebenen kann die integrierte Nutzung vereinfachen, die Zugangsbarrieren für die Kunden verringern und die Sichtbarkeit beider Dienstleistungen erhöhen. So hat die Befragung der Mobilfalt-Nutzer gezeigt, dass 35 % der Nutzer durch Bekannte von Mobilfalt erfahren haben. Die Online-Verbindungsanskunft und Aushänge an Mobilfalt-Haltestellen wurden mit 27 % am zweithäufigsten von den Nutzern genannt. Dies zeigt, dass gerade die im ÖPNV ohnehin vorhandenen Kommunikationskanäle der Verkehrsangebote auch im Rahmen der Kommunikation von Ridesharing-Angeboten gut genutzt werden können. Mit steigender Verbreitung des elektronischen Fahrgeldmanagements bietet es sich zudem an, den Zugang zu ÖPNV und Ridesharing auf einer Vertriebsplattform und in einem Kundenmedium (z. B. Smartphone) zu bündeln. So könnte z. B. über eine (identische) App die Fahrtberechtigung sowohl für Ridesharing-, als auch für ÖPNV-Fahrten erworben und bezahlt werden. Denkbar ist darüber hinaus, dass ein gemeinsamer Tarif für beide Verkehrsdienstleistungen angeboten wird (vgl. Witte/Sommer 2017). Dies kann, aber muss nicht zwangsläufig der vorhandene ÖPNV-Tarif (ggf. ergänzt über eine Ridesharing-Komponente) sein.



NVV-Fahrplanauskunft mit integrierten Mobilfaltfahrten.

Schlussbemerkung

Wenn es gelingt, Ridesharing in den ÖPNV zu integrieren, kann damit die Möglichkeit zur Einbindung von Ridesharing-Systemen in ein umfassendes Verkehrssystem und damit die Zusammenführung mit allen öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten einer Region geschaffen werden. Damit können Ridesharing-Systeme auch mit anderen Verkehrsdienstleistungen zu Reiseketten verbunden werden, die über eine einheitliche und komfortable Nutzungsschnittstelle und im Rahmen eines einheitlichen Tarfsystems für alle zugänglich sind. Im Vergleich zu flexiblen Angebotsformen wie z. B. Bedarfslinienverkehr, kann ein in den ÖPNV integriertes Ridesharing-System bei ausreichender Anzahl von privaten Fahrten effizienter betrieben werden. Bereits ab einem Privatfahreranteil von 5,3 % führt ein integriertes Ridesharing-System zu einer höheren Kostendeckung als eine vergleichbare flexible Angebotsform mit einem IT-gestützten Hintergrundsystem (siehe Schmitt 2018). Durch die Mobilitätsgarantie verbessert das integrierte System die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und erhöht damit die soziale Teilhabe insbesondere der Personen, die nicht über einen Pkw verfügen.

5 Veröffentlichungen des Projekts

Eine ausführliche Darstellung der Projektergebnisse finden Sie in dem Buch „*Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr*“, welches Ende Oktober im Oekom-Verlag erscheint (ISBN: 978-3-96238-161-5). Eine digitale Version des Buchs kann im OpenAccess-Format (kostenfrei) beim oekom-Verlag bezogen werden.

Die digitalen Versionen der Policy Briefs sind ebenfalls über die Projekthomepage zu beziehen (<http://getmobil.uni-kassel.de/>). Des Weiteren ist dieser Policy Brief Teil von drei Policy Briefs, welche die Ergebnisse und Empfehlungen des Forschungsprojektes zusammenfassen:

- GetMobil Policy-Brief 1: „Verhaltensbezogene Ansatzpunkte zur Förderung des Ridesharings im ländlichen Raum“
- GetMobil Policy-Brief 2: „Wie kann Ridesharing zum wichtigen Teil eines zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum werden?“
- GetMobil Policy-Brief 3: „In den ÖPNV integriertes Ridesharing im ländlichen Raum erfordert Anpassungen im Personenbeförderungsrecht“

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. Unter Mitarbeit von Carsten Sommer, Assadollah Saighani und Gerhard Löcker. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/regiostar-raumtypologie.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 16.01.2019.

Harz, Jonas; Sommer, Carsten (2019): Kapitel 2.3 Systemanalyse flinc. In: Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2018): Mobilität in Deutschland Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf, zuletzt geprüft am 22.01.2019.

Schmitt, Volker (2018): In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme – Wirkungsanalyse und Bewertung. Dissertation. Universität Kassel. Institut für Verkehrswesen.

Sommer, Carsten; Harz, Jonas (2018): Determination of Potentials for Drivers and Passengers of Integrated Ridesharing Services in Rural Areas. In: TRA 2018 (Hg.): 7th Transport Research Arena TRA 2018. Online verfügbar unter <http://zenodo.org/record/1440906>, zuletzt geprüft am 22.01.2019.

Sommer, Carsten; Mucha, Elena; Roßnagel, Alexander; Anschütz, Maria; Hentschel, Anja; Loose, Willi (2016): Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. Endbericht. Forschungskennzahl 3712 96 101 UBA-FB 002419/1. Hg. v. Umweltbundesamt (UBA). Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Dessau-Roßlau (Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Natur-schutz, Bau und Reaktorsicherheit, 87/2016).

Witte, Claudia; Sommer, Carsten (2017): Nachfragepotenziale für multimodale Tarife unter Berücksichtigung der Präferenzen von Kunden des ÖPNV. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.): HEUREKA ,17 Optimierung in Verkehr und Transport.

Autorenteam:

Carsten Sommer, Prof. Dr.-Ing.,

ist Leiter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in den Bereichen integrierte Verkehrsplanung, Öffentliche Verkehrssysteme und Verkehrswirtschaft. Er ist akademischer Leiter des berufsbegleitenden Masterstudiengangs »ÖPNV und Mobilität« und verantwortlich für die alle zwei Jahre stattfindende Fachtagung »Nahverkehrs-Tage«. Herr Sommer leitet den Arbeitsausschuss 1.6 »Öffentlichen Verkehr« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und ist Mitglied des wissenschaftlichen Beirates des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Jonas Harz

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme an der Universität Kassel. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in den Bereichen Öffentliche Verkehrssysteme, integrierte Verkehrsplanung und empirische Verkehrsforschung. Er war in diesem Rahmen u. a. für die wissenschaftliche Begleitung von Mobilfalt verantwortlich. Derzeit befasst er sich in einem von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Forschungsprojekt mit der Verkehrsnachfrage-Modellierung von Tagesgästen, Kurzurlaubern und Urlaubern in Großstädten.

Horst Benz, Dipl.-Ing.,

ist Geschäftsführer der kremobil GmbH. Sein Schwerpunkt liegt in der Konzeptionierung und Begleitung von Innovationsprojekten zur Schaffung neuer öffentlicher Mobilitätsangebote in ländlich strukturierten Räumen. Zu den Projekten, für die er neben GetMobil und Mobilfalt in den letzten Jahren tätig war und noch immer ist, gehören u. a. Garantiert mobil! (Odenwald-Regional-Gesellschaft OREG), moobil+ (Landkreise Vechta und Cloppenburg), effizient mobil (Deutsche Energie-Agentur, dena), MOREMA (Region Mitte-Niedersachsen) und midkom (Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg).

Jutta Kepper, Dipl. Soz.päd., PR-Beraterin (DPRG), Systemischer Coach (SI),

ist Bereichsleitung Marketing und Kommunikation beim Nordhessischen Verkehrsverbund. Sie ist seit 1995 beim Verbund tätig. Neben der Vermarktung des Stadtbahnsystems RegioTram war sie als Projektleiterin für die NVV 5-Minuten-Garantie (Geld zurück ab 5 Minuten Verspätung) zuständig und ist seit Start verantwortlich für das Projekt »Mobilfalt« sowie Ansprechpartnerin im Forschungsprojekt GetMobil. Daneben verantwortet sie den Marktauftritt des Verbundes ebenso wie die Marktforschung und das Beschwerdemanagement.

Kontakt:

Universität Kassel
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer
Mönchebergstraße 7
D-34125 Kassel
E-Mail: c.sommer@uni-kassel.de

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
Bereichsleitung Marketing und Kommunikation
Jutta Kepper
Rainer-Dierichs-Platz 1
D-34117 Kassel
E-Mail: jutta.kepper@nvv.de