



| Linie | Ziel   | Gleis | Abfahrt |
|-------|--|-------|---------|
| 01    | Die Mobilität der Zukunft heißt Umsteigen      |       |         |
| 02    | Weichensteller für einen emissionsfreien ÖPNV  |       |         |
| 03    | Eine gute Adresse für qualifizierte Fachkräfte |       |         |
| 04    | Intelligente Mobilität ist ihren Preis wert    |       |         |



# Die Hamburger Hochbahn als Arrangeur multimodaler Mobilität

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft  
Wien, 21. März 2013

Dirk Bestmann



# Bedeutung des Wandels in der Mobilitätskultur

---

**Seit vielen Jahren steigt die Zahl der Personenfahrten im ÖPNV der Metropolregionen überdurchschnittlich. Die Ursachen dafür lassen einen beginnenden, grundlegenden Wandel in der Mobilitätskultur großstädtischer Ballungsräume erkennen:**

- Trend zum urbanen Wohnen
- Höhere Ansprüche an Lebensqualität urbanen Wohnens und innerstädtischen Naherholungswert
- Bereitschaft, zugunsten attraktiverer Frei- und Grünflächen auf Flächen für den fließenden und ruhenden Autoverkehr zu verzichten, steigt

# **Bedeutung des Wandels in der Mobilitätskultur**

---

**Die Nutzung des eigenen PKW wird zunehmend von der Lust zur Last**

- Parkplatznot
- Längere Reisezeiten insbes. durch Staus auf den aus dem Umland nach Hamburg führenden Straßenverkehrshauptadern
- Steigende Kosten für Unterhalt und Gebrauch des eigenen PKW

**Angebotsverbesserungen im ÖPNV führen zum Umstieg der Pendler**

**Bereitschaft von Stadtbewohnern zum Verzicht auf das eigene Auto steigt, wenn das Gesamtangebot aus ÖPNV und anderen, komplementären Mobilitätsmöglichkeiten gut, bequem und günstig ist**

# Anforderungen an Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik

---

**Prosperierende Metropolregionen sind gekennzeichnet durch aufwachsenden Wirtschaftsverkehr und Bevölkerungszuwächse, insbesondere in deren Zentren. Der Trend zum urbanen Wohnen, verbunden mit steigenden Ansprüchen an die Lebensqualität führt zu Nutzungskonflikten im begrenzten Straßenverkehrsraum.**

- Um den Erfordernissen des für Beschäftigung und Wohlstand notwendigen Wirtschaftsverkehrs entsprechen zu können, müssen individuelle Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig vom eigenen PKW auf den ÖPNV verlagert und
- dieser mit bequem nutzbaren Angeboten Komplementärer Mobilität verzahnt werden.

# ÖPNV und komplementäre Mobilität

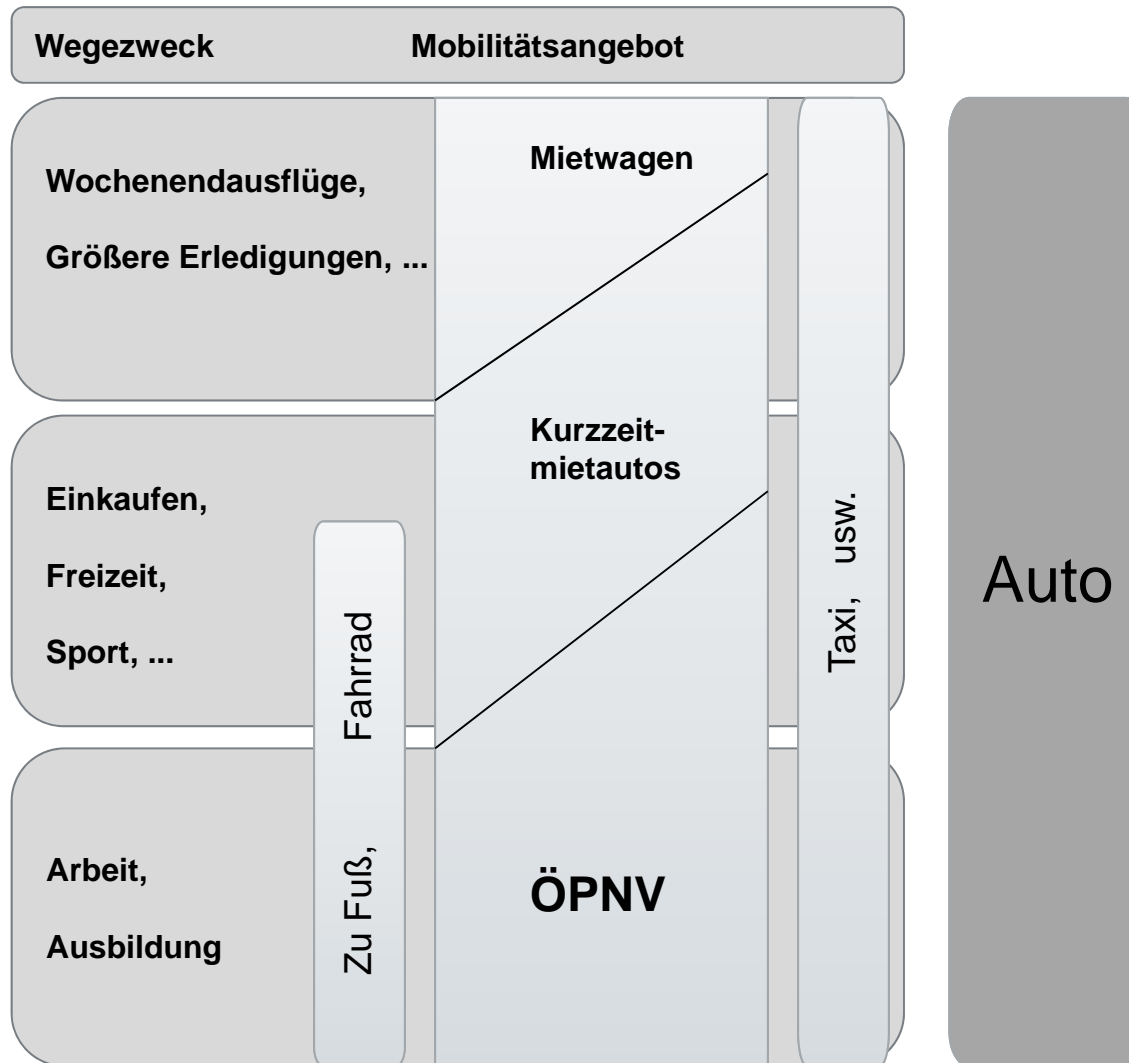
---

**Kern der Mobilität im großstädtischen Ballungsraum der Metropolregionen wie bspw. in Hamburg sind auch künftig die Busse, Bahnen und Fähren des ÖPNV. Dies gilt insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr.**

- Bei Reiseketten in großstädtischen Ballungsräumen werden zunehmend unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel miteinander kombiniert.
- Beispiele: Fahrrad, car2go, StadtRad ....

**Der Öffentliche Personennahverkehr wird individualisiert.**

# Komplementäre Mobilität – Individualisierung des ÖPNV



# ÖPNV und komplementäre Mobilität

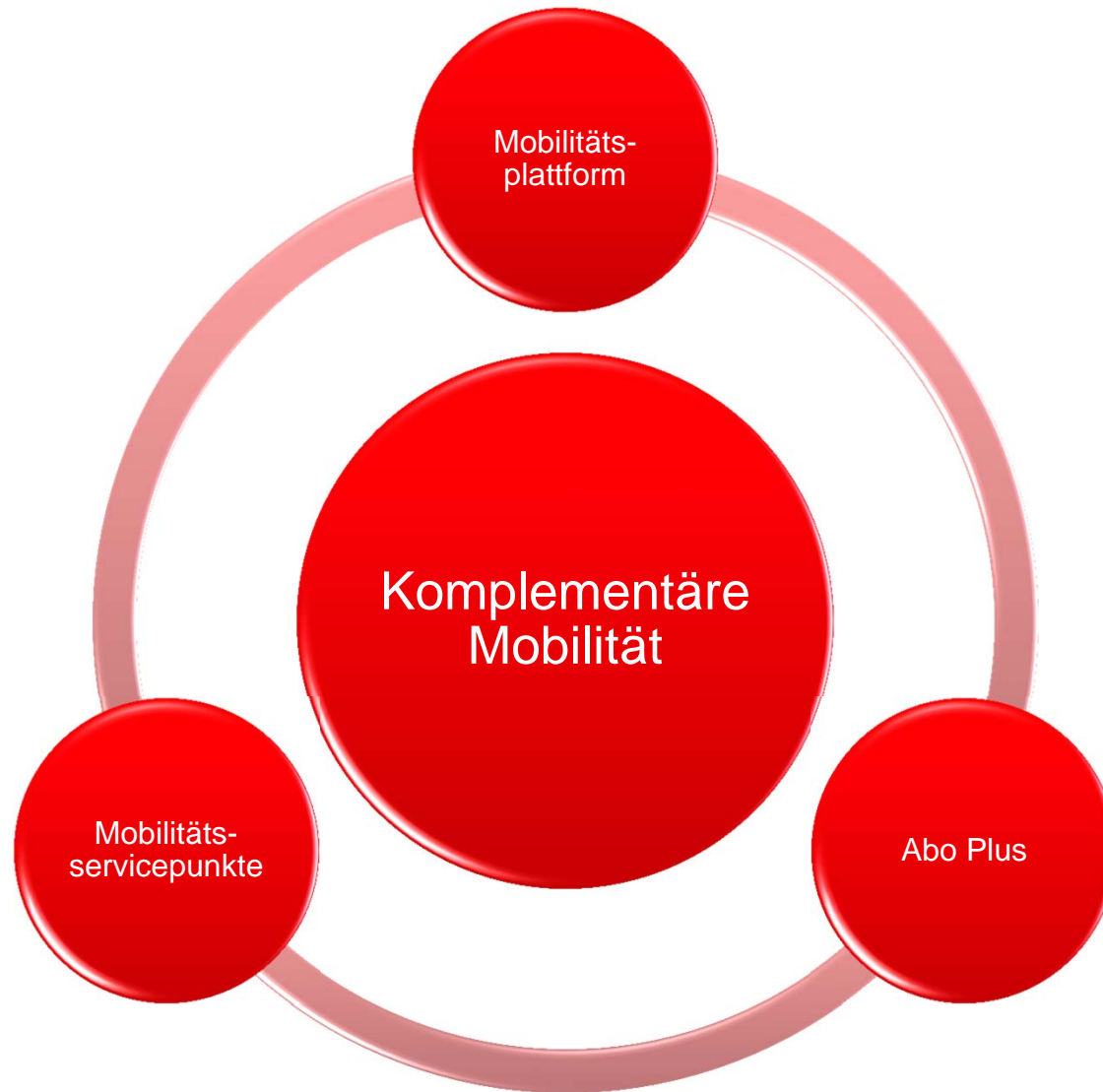
---

**Solche komplementären Mobilitätsangebote sind keine Konkurrenz zum ÖPNV.**

- Vielmehr stärken umfassende, preiswerte und bequem nutzbare Angebote komplementärer Mobilität die Inanspruchnahme des ÖPNV-Systems, da sie den Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen PKW als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fördern.
- In vielen Fällen ermöglicht dies auch eine effiziente Umstrukturierung des individuellen Mobilitätsbudgets.

# Komplementäre Mobilität

---





# Projekt

---

## Rahmenbedingungen

### Finanzen

- Keine Förderung
- Kostendeckung erforderlich

### Markt

- Potente branchenfremde Wettbewerber
- Junger, unentwickelter Markt
  - Potenziale unsicher
  - Kundenpräferenz unklar
- Hohe Innovationsgeschwindigkeit

# Projekt

---

## Ziel

Rasche Umsetzung der Vision

Kein finales Produkt

Schaffung eines relevanten Kundennutzen in überschaubarer Zeit (ca. 1 Jahr)

## Methode

Kein Lasten-/ Pflichtenheft

Agiles Projektmanagement

- Iterative Überprüfung und Anpassung des Projektumfangs
- Anforderungen aus Kundensicht in User Stories
- Überprüfung in User Labs

## Laufzeit

Start: 1. Februar 2012

Marktstart: Ende Mai 2013

## Mobilitäts-Service-Punkte

---

**Um eine optimale Reisekette aus ÖPNV-Angeboten und komplementärer Mobilität zu bilden, sind an relevanten Haltestellen des ÖPNV-Systems spezifische Infrastruktureinrichtungen notwendig.**

Diese Mobilitäts-Service-Punkte (Arbeitstitel) werden als ergänzende Service-Leistungen für den ÖPNV-Kunden organisiert und angeboten.

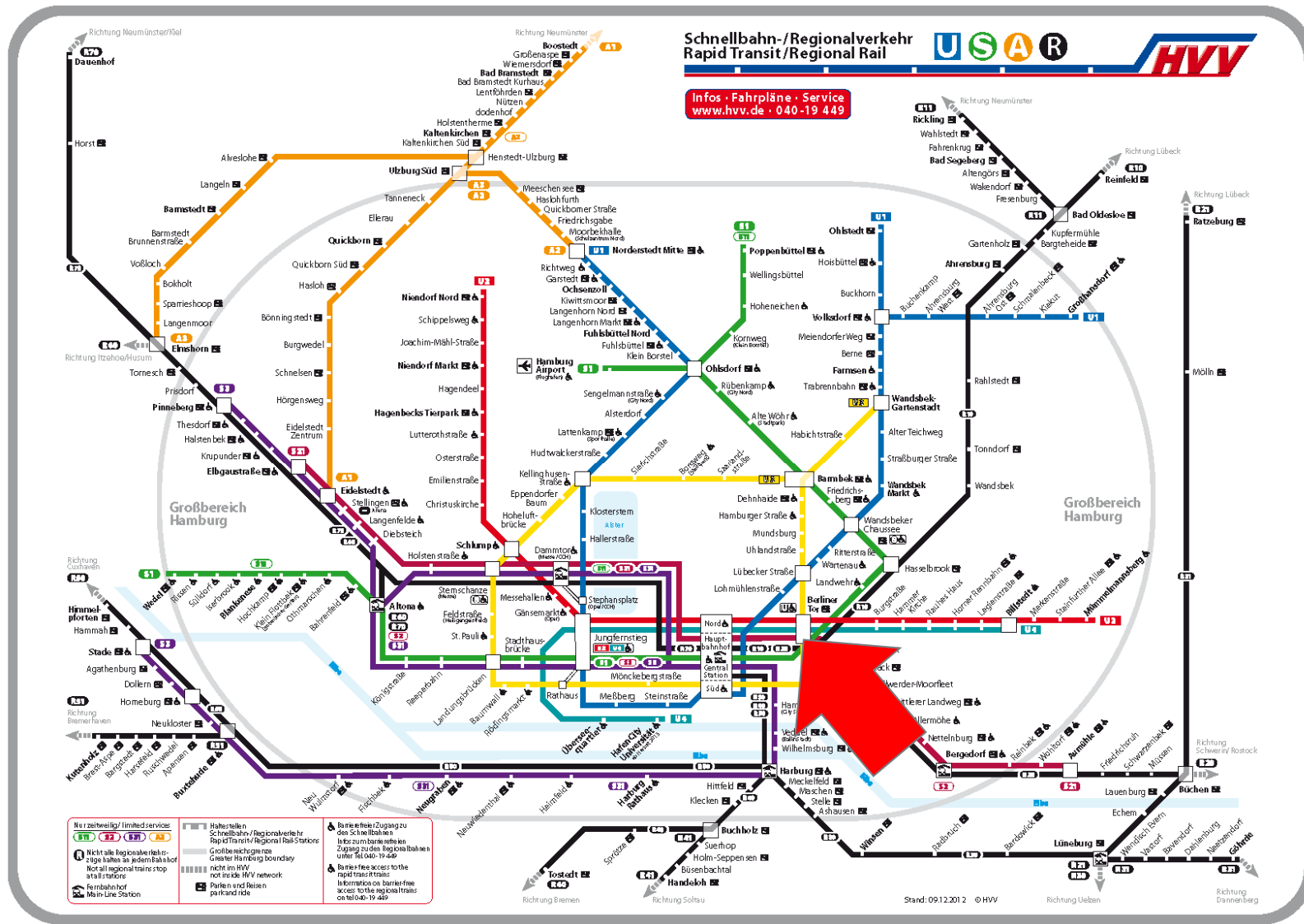
Hierzu gehört insbesondere die Bereitstellung von komplementären Mobilitätsangeboten

- Kurzzeitmietwagen
- Innovative Carsharer
- Leihfahrradsysteme
- Fahrradstellplätze

Die Infrastrukturgestaltung ermöglicht durch die bequeme Verknüpfung an einem Ort den komfortablen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln.

Weiterentwicklung um ergänzende Dienstleistungen vorgesehen

# Berliner Tor – Knotenpunkt im Schnellbahnsystem (U- und S-Bahn)



# Berliner Tor – Knotenpunkt im Schnellbahnsystem (U- und S-Bahn)



# Pilot Mobilitäts-Service-Punkt Berliner Tor

---



# Pilot Mobilitäts-Service-Punkt Berliner Tor



# Berliner Tor – Aufbau des Mobilitäts-Service-Punkt am 06.02.2013





# Mobilitäts-Service-Punkt Wandsbek Markt



# Geschäftsmodell komplementäre Mobilität

---

## HOCHBAHN als Arrangeur komplementärer Mobilität:

- Entwicklung komplementärer Mobilitätsangebote in Kooperation mit privatwirtschaftlichen Partnern
- Bereitstellung der an den Mobilitäts-Service-Punkten erforderlichen Infrastruktur durch die HOCHBAHN
- Angebote und Einrichtungen komplementärer Mobilität werden nach Markteinführung kostendeckend betrieben
- Die Finanzierung erfolgt durch Beiträge der Nutzer sowie der Partner

## Geschäftsmodell komplementäre Mobilität

---

**Ziel des Gesamtangebots ist die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten.**

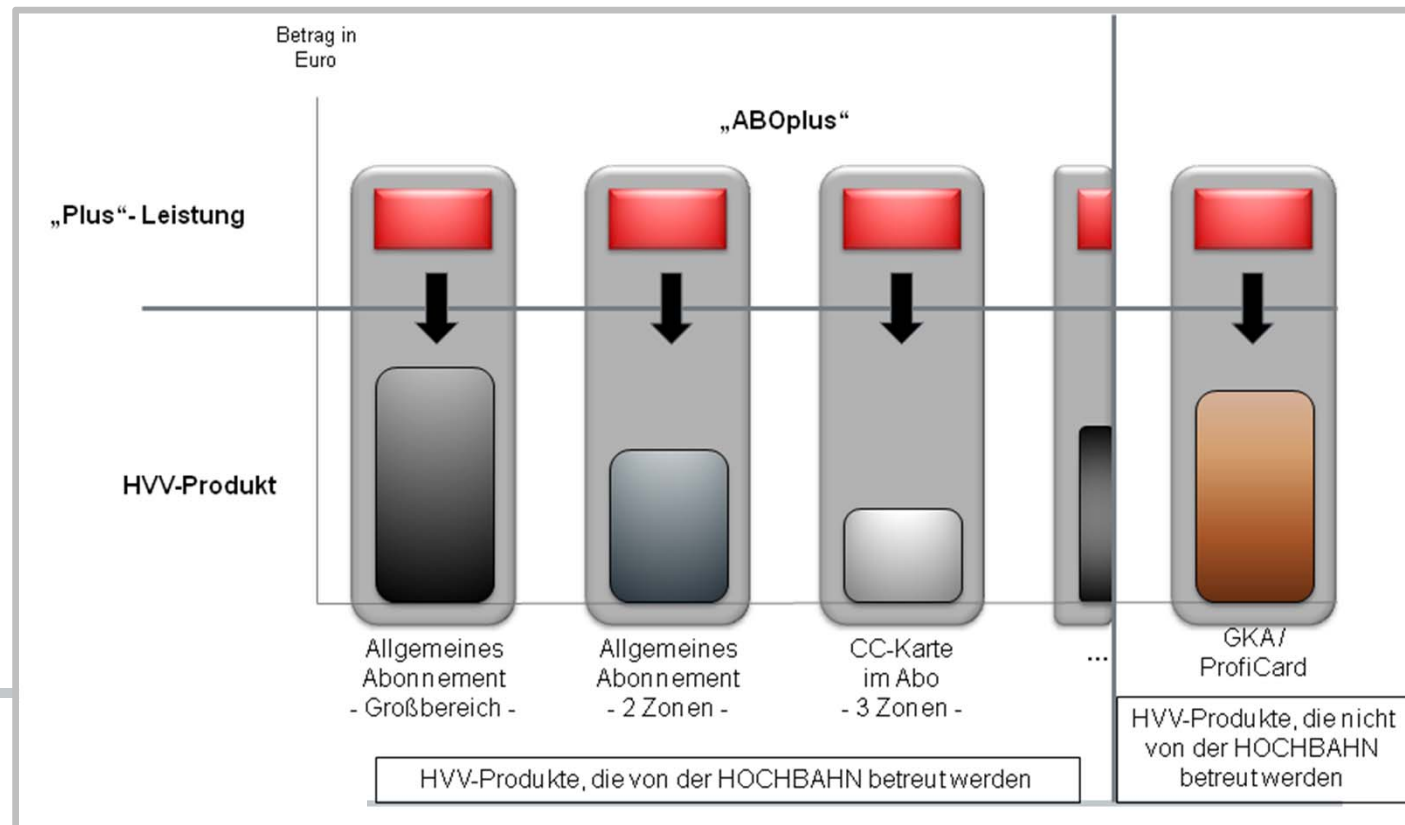
- Die Entwicklung erfolgt in aufeinander aufbauenden Schritten.
- Start mit car2go, Europcar und mytaxi. Erweiterung um andere Mobilitätsangebote wie z.B. StadtRAD ist bereits vorgesehen.
- Pilotphase startet im Mai 2013, Dauer 2 Jahre, Evaluierung nach 1 Jahr

# Geschäftsmodell komplementäre Mobilität

Die nutzerbasierte Finanzierung erfolgt durch ein sogenanntes „Abo-Plus“ (Arbeitstitel) zum HVV-Tarif.

Ergänzung der bestehenden Abonnementsangebote um eine „Plus“-Leistung, durch die der Kunde die Möglichkeit erhält, Rabatte und privilegierten Status bei weiteren Mobilitätsdienstleistern (MDL) zu erhalten.

- Das Mobilitätsprodukt wird als Zusatzbaustein zum HVV-Tarif positioniert



# Geschäftsmodell komplementäre Mobilität

---

## Abo-Plus

Preis: 10 Euro monatlich

→ 60 Freiminuten car2go / Monat

→ 20 Euro Rabatt Europcar / Fahrt

Die HOCHBAHN vereinnahmt das Entgelt und finanziert daraus die Tätigkeit als Arrangeur Komplementärer Mobilität.

# Mobilitätsplattform

---

**Die HOCHBAHN entwickelt eine Mobilitätsplattform zur Integration und Verknüpfung der komplementären Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV.**

Die Mobilitätsplattform führt die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen zusammen und macht sie dem Kunden über ein einheitliches Frontend zugänglich:

- Registrierung, Information, Routing, Buchung, Nutzungs- bzw. Abrechnungsdaten
- Routing und Buchung sind verknüpft

**Die HVV-Fahrinfo-App soll als mobiles Frontend genutzt werden:**

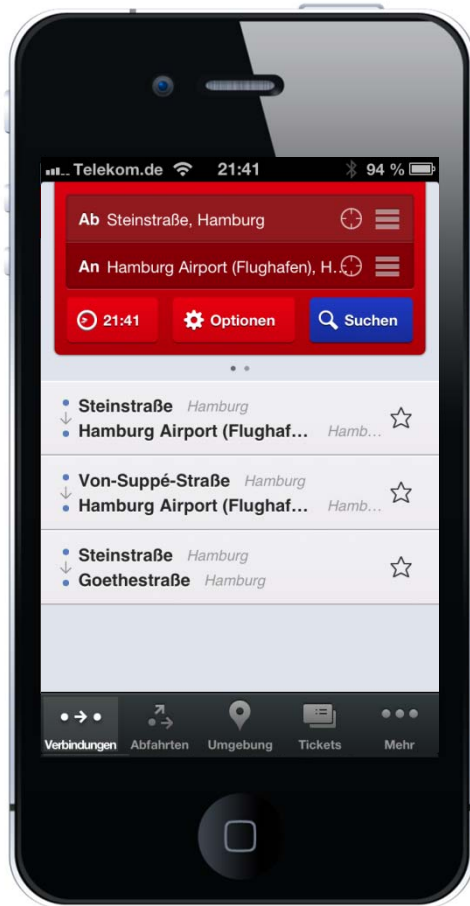
- Ergänzt um das Angebot komplementärer Mobilitätsdienstleistungen sichert sie einen einheitlichen Zugang zu ÖPNV und komplementären Angeboten
- Erhöht damit auch die Absatzchancen für HVV-Tarifprodukte

Nutzung des Routing ist auch für Nicht-„Abo-Plus“-Kunden möglich

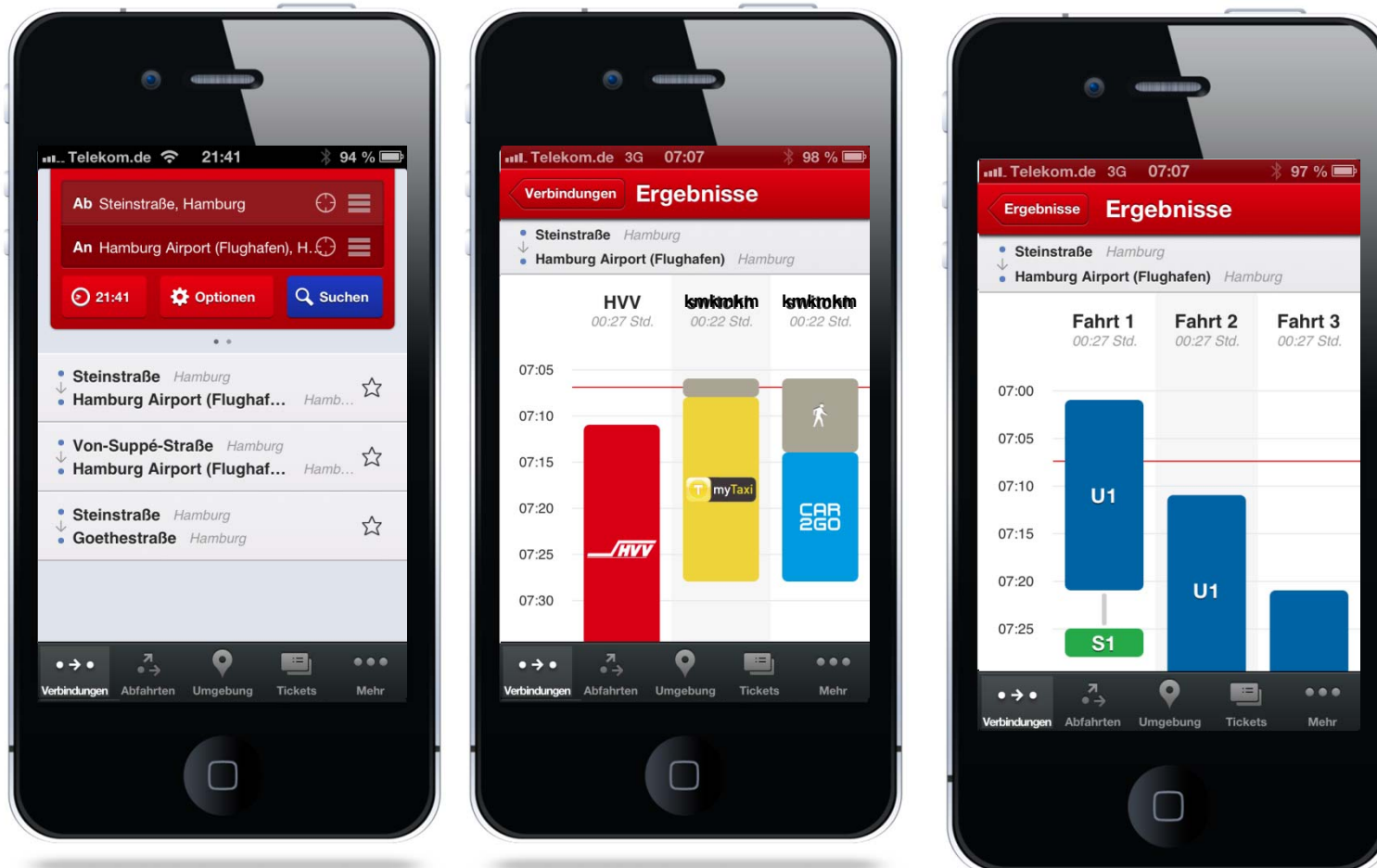
---

# Mobilitätsplattform - Entwicklungsstand

---

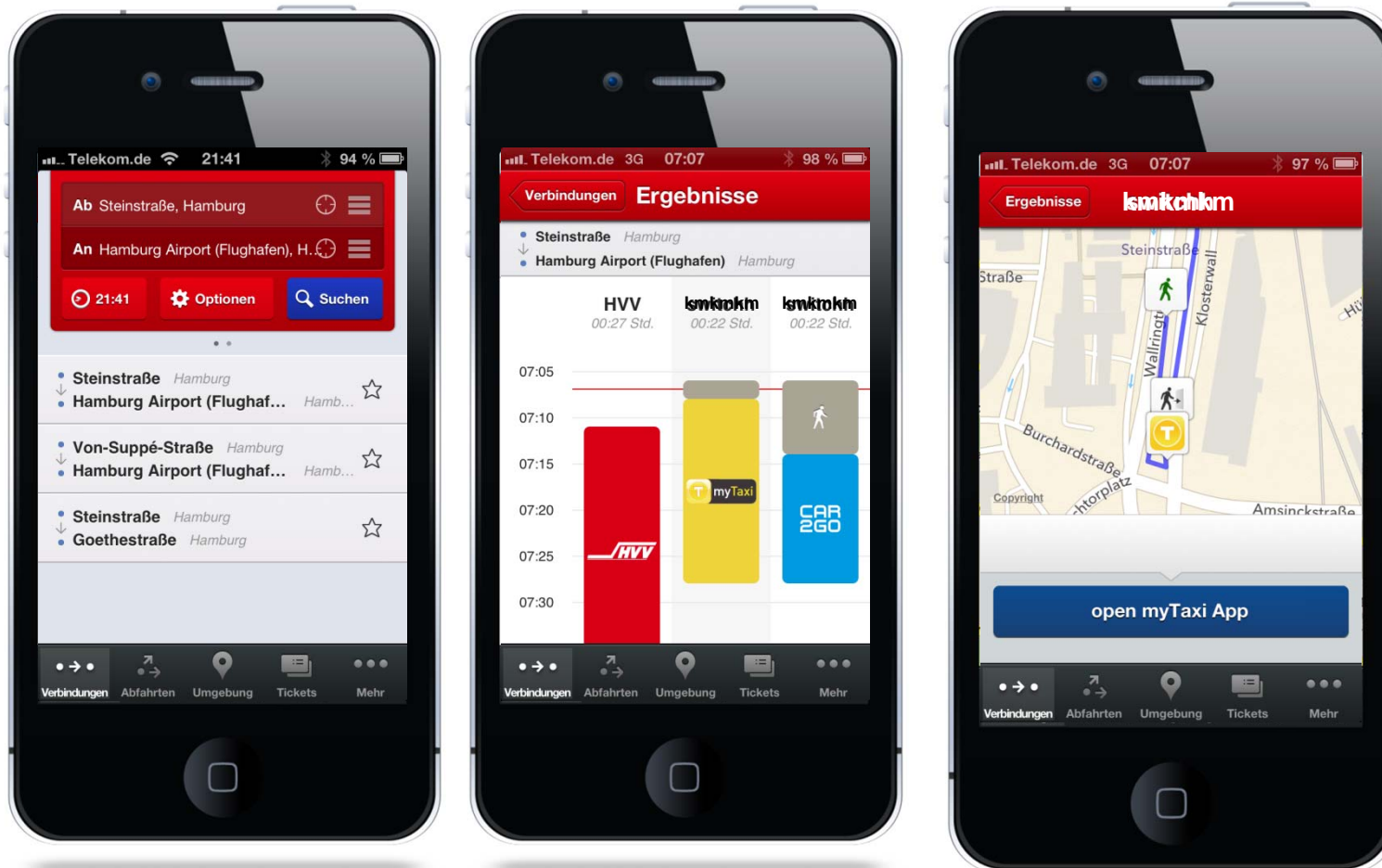


# Mobilitätsplattform - Entwicklungsstand





# Mobilitätsplattform - Entwicklungsstand



# Mobilitätsplattform - Entwicklungsstand



# Mobilitätsplattform

---

**Entwicklung und Einführung der Mobilitätsplattform einschließlich der Frontends erfolgt schrittweise.**

- Mit jeder Realisierungsstufe soll ein zusätzlicher, für den Kunden wahrnehmbarer Nutzen geschaffen werden
- Start erste Stufe: Mai 2013

# Marktauftritt

---

**Der Marktauftritt erfolgt unter einer eigenen, unternehmensübergreifenden Marke**

- Kein Bezug zu einzelnen Verkehrsunternehmen oder Partnern
- Konsumententest Marke erfolgreich
- Markenentwicklung abgeschlossen



[dirk.bestmann@hochbahn.de](mailto:dirk.bestmann@hochbahn.de)