

## ► Überblick

Viele Berufstätige sind für die Hin- und Rückfahrt zur Arbeit oder zum P+R-Platz auf einen Pkw angewiesen, benötigen ihn jedoch während ihrer Arbeitszeit nicht. Um P+R-Pendlern eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw bieten zu können, wurde combicar entwickelt. combicar war ein „öffentliches Auto“ (CarSharing-Pkw), das in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr die Mobilität des Pendlers ohne Einschränkungen sichern sollte.

combicar wurde als Pilotprojekt im Rahmen des Landesprogramms „Sicherheit und Service im ÖPNV“ vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV) gefördert. Nach einer konzeptionellen Vorlaufphase ist in einem 2-jährigen Probetrieb von September 2001 bis August 2003 die praktische Durchführbarkeit im Bereich Dortmund und Umgebung getestet worden.

## ► Ausgangslage

Als Zielgruppe hatte combicar in erster Linie (Berufs-)pendler, die morgens mit ihrem eigenen Pkw zur nächsten Haltestelle mit P+R-Platz und von dort mit dem ÖPNV zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz fahren („combicar park + ride“). Als zweite Zielgruppe wollte combicar Tagesnutzer wie beispielsweise Geschäftsreisende, Betriebe, Verwaltungen etc. („combicar business“) sowie Privatnutzer („combicar private“) gewinnen. Bei einer Kombination aus beiden Angeboten („combicar direct“) sollte der Pendler den Pkw zur Fahrt in die Firma nutzen, die wiederum während seiner Arbeitszeit das Fahrzeug einsetzte. Aus der Mehrfachnutzung des gleichen Fahrzeugs durch Pendler in der Tagesrandlage und durch Privatnutzer, Geschäftskunden und Betriebe während der Arbeitszeit (CarSharing) sollte die Wirtschaftlichkeit von combicar erreicht werden. Der ÖPNV sollte durch die Zubringerfunktion des combicar gestärkt werden.

Bei der Nutzung des Angebots „combicar park + ride“ stand dem Berufspendler „sein“ combicar nach Arbeitsschluss am P+R-Platz zur Heimfahrt wieder zur Verfügung. Darüber hinaus war auch die Nutzung zum Einkaufen, und zu Freizeitwecken etc. möglich. Auch am Wochenende stand das combicar ohne Einschränkungen rund um die Uhr zur Verfügung - wie ein privates Fahrzeug. Diese Fahrten mussten im Gegensatz zum „herkömmlichen“ CarSharing nicht angemeldet werden. Für die Fahrt zum P+R-Platz und zurück wurde den Pendlern das combicar mit einer monatlichen Nutzungspauschale angeboten. Alle übrigen Fahrten (Tagesnutzung, Freizeit) wurden kilometergenau abgerechnet.

Durch dieses „Auto-Teilen“ wurden die Fixkosten auf mehrere Nutzer umgelegt und fielen damit geringer aus als beim eigenen Auto. Anschaffung, Pflege, Wartung, Versicherung und Betankung erfolgten durch eine Betreibergesellschaft, die sich auch um die rechtzeitige Bereitstellung der Fahrzeuge kümmerte. Die Gesellschaft schloss mit den Nutzern Verträge ab, in denen u.a. geregelt war, an welchem Parkplatz und zu welchen Zeiten das combicar Dritten zur Verfügung stand und wann der Nutzer wieder ein combicar in Empfang nehmen konnte. Der Zugang zu einem combicar erfolgte über Chipkarten, die die Gesellschaft an die Vertragspartner ausgab. Damit ließ sich der Wagen öffnen und starten.

Als Pilotraum für combicar wurden der Bereich Dortmund und angrenzende Städte ausgewählt. Für die Auswahl der Lage der combicar-Stationen spielte

die Nähe zu ÖPNV-Knotenpunkten die entscheidende Rolle. Bei Projektbeginn wurden combicar-Stationen an den Bahnhöfen Dortmund-Hörde, Dortmund Hbf, Castrop-Rauxel, Schwerte und Unna eingerichtet.

combicar bot den Pendlern eine Alternative zum Zweit- oder auch Erstwagen. Gleichzeitig sollten durch combicar der ÖPNV attraktiver gestaltet werden und neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Vor diesem Hintergrund war bei „combicar business“ das FirmenTicket für Unternehmen inbegriffen, deren Mitarbeiteranzahl ansonsten zu gering gewesen wäre, um ein solches Ticket in Anspruch nehmen zu können. Den privaten Tagesnutzern mit ÖPNV-Abonnement bot combicar besondere Konditionen (Ermäßigung der monatlichen Grundgebühr und der Fahrtkosten) an.

### ► Akteure

Mitwirkende am Pilotprojekt combicar waren das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV), die Dortmunder Stadtwerke (DSW), der Verkehrsverbund Rhein Ruhr GmbH (VRR), stadtmobil Dortmund, das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und die EVO Mobile AG.

Die Projektbeteiligten hatten im Einzelnen folgende Aufgaben: Das MBV hat combicar als Pilotprojekt für drei Jahre im Rahmen des Landesprogramms „Sicherheit und Service im ÖPNV“ gefördert.

stadtmobil (Dortmund) war unter anderem zuständig für den Betrieb von combicar, die Bereitstellung der Infrastruktur, die Projektkoordination im operativen Geschäft, die Programmierung der wichtigsten Grundfunktionen der Software für den combicar-Betrieb sowie für die Projektüberwachung, Controlling und Wirtschaftlichkeitsanalysen.

Die Koordinierung der „klassischen“ Vermarktungsaktivitäten (z. B. Anzeigenschaltung, Agenturbetreuung etc.) sowie Verwaltung, Abruf und Weitergabe der Fördergelder wurden von den DSW durchgeführt.

Die Aufgaben der VRR GmbH waren die Projektkoordination und Projektleitung sowie die Begleitung aller Marketing-Aktivitäten.

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie war zuständig für die wissenschaftliche Unterstützung der Markteinführung und für die wissenschaftliche Begleitforschung.

### ► Probleme und Aufgaben

Der Schwerpunkt des combicar-Konzeptes lag ursprünglich auf der Gewinnung von Pendlern für eine an ihre Bedürfnisse angepasste Form des CarSharing. Um die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu erreichen, war aber gleichzeitig das Akquirieren einer ausreichenden Zahl an Tagesnutzern von entscheidender Bedeutung. Nach einer anfänglich wenig erfolgreichen pauschalen Werbung, konnte im Projektverlauf durch die direkte Ansprache von Verwaltungen, Firmen, Betriebe etc. die Tagesnutzerzahl deutlich gesteigert werden.

Der zunächst nur zur Finanzierung von „combicar park+ride“ vorgesehene „combicar business“-Tarif entwickelte sich so erfolgreich, dass der Schwerpunkt des Konzeptes verlagert wurde. Die bestehenden vier Tarife wurden auf zwei reduziert: den Schwerpunkt bildete „combicar business“ und komplementär dazu wurde „combicar park+ride“ angeboten.

Im Projektverlauf sind zusätzlich zu den fünf combicar-Stationen in Dortmund, Castrop-Rauxel, Schwerte und Unna Stationen an den Bahnhöfen Gelsenkirchen und Recklinghausen eingerichtet worden. Außerdem wurden 30 Stationen an Firmensitzen angelegt.

Insgesamt konnten ca. 2.000 Kunden gewonnen werden, von denen 97% gleichzeitig auch ÖPNV-Nutzer waren. Damit bestätigte das Pilotprojekt u.a. die These, dass Car-Sharing keine Konkurrenz für Bus und Bahn ist, sondern eine sinnvolle Ergänzung darstellt.

Nach Abschluss des Forschungsprojektes im Sommer 2003 und der Übernahme der Betreiberfirma stadtmobil (Dortmund) durch Shell drive wurde das combicar-Angebot beschränkt auf ein CarSharing-Angebot in Kooperation mit dem ÖPNV (Shell drive gewährt ÖPNV-Abonnetten und Semesterticket-Inhabern Nachlässe beim Monatsbeitrag und bei den Fahrtkosten). Damit entfiel das für Pendler eingerichtete „combicar park+ride“-Angebot. Für Geschäftskunden gibt es wie im combicar-Konzept einen eigenen Tarif.

Die Pilotphase von combicar hat gezeigt, dass ein kostendeckender Betrieb aus Sicht des Betreibers möglich war. Jedoch musste hierzu das ursprüngliche Konzept hinsichtlich der angebotenen Tarife angepasst und der Hauptschwerpunkt von der Schaffung einer Alternative zum eigenen Pkw für Pendler verschoben werden auf ein Car-Sharing-Angebot in Kooperation mit dem ÖPNV.

### **Beteiligte Landesstellen in NRW**

- ▶ **Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV)**  
Das MBV hat das Pilotprojekt combicar im Rahmen des Landesprogramms "Sicherheit und Service im ÖPNV" gefördert.

Adresse: Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Tel.: +49.(0)211.3843-0  
Fax: +49.(0)211.3843-9110  
Internet: <http://www.mbv.nrw.de>

### **Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen in NRW**

- ▶ **Dortmunder Stadtwerke (DSW)**  
Die DSW waren Partner in dem Projekt combicar und zuständig für die Verwaltung, den Abruf und die Weitergabe von Fördergeldern sowie für die Koordination der Vermarktungsaktivitäten (z. B. Anzeigenschaltung).

Adresse: Degglingstraße 40  
44141 Dortmund  
Tel.: +49.(0)231.955-00  
Fax: +49.(0)231.955-3300  
E-Mail: [welcome@dsw.de](mailto:welcome@dsw.de)  
Internet: <http://www.bus-und-bahn.de>

- ▶ **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)**  
Der VRR war Partner in dem Projekt combicar und zuständig für die Koordinierung und Leitung des Projekts sowie für die Abwicklung der

## Marketingmaßnahmen.

Adresse: Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen  
Tel.: +49.(0)209.1584-0  
Fax: +49.(0)209.23967  
E-Mail: [pr@vrr.de](mailto:pr@vrr.de)  
Internet: <http://www.vrr.de>

## Sonstige beteiligte Institutionen und Büros

- ▶ Stadtmobil Dortmund GmbH  
Stadtmobil Dortmund GmbH war Partner in dem Projekt combicar und unter anderem zuständig für den Betrieb, die Bereitstellung der Infrastruktur, die Softwareerstellung für den combicar-Betrieb sowie für die Projektüberwachung und Erfolgskontrolle.

Die Stadtmobil Dortmund GmbH ist von Shell Drive übernommen worden.

- ▶ Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  
Das Wuppertal Institut war Partner in dem Projekt combicar und zuständig für die wissenschaftliche Begleitung.

Adresse: Döppersberg 19  
42103 Wuppertal  
Tel.: +49.(0)202.2492-0  
Fax: +49.(0)202.2402-108  
E-Mail: [info@wupperinst.org](mailto:info@wupperinst.org)

Aktualisiert am: 23.08.2005