



**Österreichisches
Umweltzeichen**

Richtlinie UZ 27

Multimodale Mobilität

**Version 9.0
Ausgabe vom 1. Jänner 2024**

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte eine der Umweltzeichen-Adressen

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung V/7 - Integrierte Produktpolitik, Betrieb-
licher Umweltschutz und Umwelttechnologie
Mag. Dr. Josef Behofsics, MBA
Stubenbastei 5, A-1010 Wien
Tel: +43 1 71162 611324
e-m@il: josef.behofsics@bmk.gv.at
www.umweltzeichen.at

VKI, Verein für Konsumenteninformation,
Team Umweltzeichen
DI Oswald Streif.
Linke Wienzeile 18, A-1060 Wien
Tel: +43 (0) 676 852 270-272
e-m@il: oswald.streif@vki.at
www.konsument.at

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1	Ziel des Umweltzeichens.....	5
2	Geltungsbereich.....	5
3	Produktgruppendefinition.....	5
3.1	Mobilitätskarten für multimodale Mobilitätsdienstleistungen.....	5
4	Grundlegende Voraussetzung:.....	5
5	Kriterien für die Mobilitätskarte	6
5.1	Einheitliche Registrierung.....	6
5.2	Art der Multimodalität	6
5.3	Information und Sichtbarkeit	6
6	Zusätzliche Leistungen	7

Einleitung

Erreichen Industriestaaten bis 2050 keine Senkung der Treibhausgasemissionen um mindestens 80 %, könnte die durchschnittliche Erwärmung der Erde entgegen internationaler Vereinbarungen um mehr als 2 °C ansteigen. Keine unerheblichen Gefährdungen werden damit in Verbindung gebracht.

Das gegenwärtige Mobilitätsverhalten, zu 95 % angetrieben durch die Verbrennung von Erdölprodukten, stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Seit 1990 stetig angestiegen, lagen die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors mit rund 20,6 Mio Tonnen CO₂ um mehr als 50 % über dem Zielwert der nationalen Klima- und Energiestrategie für das Jahr 2030. Der höchste Anteil geht auf den Straßenverkehr, insbesondere auf den PKW-Verkehr zurück. Das bedeutet bodennahe Schadstoffe, Feinstaub, Lärm, hoher Flächenverbrauch, verstopfte Straßen, hoher Ressourcen- und Energieeinsatz. Kurzum, ein Zustand mit Innovationsbedarf.

Mobilität ist nicht mit Pkw-Kilometern gleichzusetzen. Derzeit sind jedoch etwa 75 % aller Pkw-Fahrten nicht länger als 10 Kilometer, Entfernungen, die bereits heute mit Fahrrad, zu Fuß oder mit öffentlichem Verkehr bewältigbar sind. Die Studie *„Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher“* des Instituts für Mobilitätsforschung, signalisierte bereits 2011 in europäischen Großstädten eine Verhaltensänderung weg vom Pkw hin zur multimodalen Kombination verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmethoden. Entscheidend ist daher eine erhebliche Steigerung der Attraktivität durch Preis, Komfort, Vielfalt und Flexibilität dieser Angebote. Eine Entkoppelung von Nutzen und Besitzen (private Pkws stehen 95% ihrer Zeit) verbessert die Auslastung. Kundenbefragungen von Car-Sharing- und Verkehrsunternehmen in verschiedenen Städten zeigen, dass Car-Sharing und multimodalen Angeboten ein Potential innewohnt, den eigenen Pkw tatsächlich abzuschaffen.

Ziel multimodaler Angebote ist daher, durch möglichst lückenlose Mobilitätsangebote eine echte Alternative zum Pkw zu entfalten. Die gegenwärtige rasante Entwicklung der Kommunikationstechnologien - Smartphones, Internet und GPS – macht es möglich. Sie hat in jüngster Zeit bereits zu multimodalen Angeboten geführt, die mittelbare Zukunft nimmt in der Gegenwart also bereits Konturen an.

Das „Ticket“ für die multimodale Mobilität, die „Mobilitätskarte“ in physischer und elektronischer Form, vereint sinnvoll das Angebot unterschiedlicher umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister, wie öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing und Fahrradverleihsysteme. Sie sind in dieser Richtlinie nicht fix definiert. Flexibel bleibt die Kombination der verschiedenen Verkehrsmodi und der Grad der Integration der einzelnen Unternehmen, die an einem Angebot beteiligt sind.

Zielgruppen sind Einzelpersonen, Familien, öffentliche Verwaltungen, private und öffentliche Unternehmen.

Kommunen können Qualitätsanforderungen bei der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen festlegen. Für Verkehrsunternehmen und –verbände besteht die Möglichkeit neue Kunden zu gewinnen, das Image des ÖPNV zu verbessern und sich als moderner Mobilitätsdienstleister zu etablieren.

1 Ziel des Umweltzeichens

- Förderung multimodaler nachhaltiger Mobilität im Personenverkehr
- Ermöglichen von Mobilität (Mobilitätsketten) ohne eigenen Fahrzeugbesitz
- Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen durch flexible Angebote
- Stärkung des Umweltverbunds und Umweltentlastung durch Erhöhung der Fahrgastzahlen und einer Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr
 - ❖ Damit Verringerung der CO₂ Emissionen im Vergleich zur Pkw-Nutzung
 - ❖ Verringerter Ausstoß von Luftschadstoffen wie Stickoxide, Feinstaub u.a.
 - ❖ Verringerung weiterer negativer Auswirkungen von Verkehr wie Lärm, Parkplatzbedarf etc.
 - ❖ Schonung fossiler Energieträger
 - ❖ Erhöhung der Lebensqualität und Gesundheit

2 Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Anbieter, die multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Form von Mobilitätskarten anbieten.

3 Produktgruppendefinition

3.1 Mobilitätskarten für multimodale Mobilitätsdienstleistungen

Multimodalität kombiniert mehrerer Verkehrsmittel, entsprechend der Begriffsbildung „Verkehrsmodi“ genannt, die zu verschiedenen Gelegenheiten innerhalb eines Zeitraumes oder einer Wegstrecke abwechselnd genutzt werden können. Die korrespondierenden Tickets, sowohl in physischer als auch elektronischer Form, werden „Mobilitätskarten“ genannt.

4 Grundlegende Voraussetzung:

- Die Mitnahme von Fahrrädern in Fahrzeugen des ÖPNV (Ausnahme Busse und Straßenbahnen) muss zu bestimmten Zeiten möglich sein.
- Das Angebot muss mindestens für zwei Jahre am Markt verbleiben
- Das Angebot muss günstiger als die Summe der einzelnen Verkehrsmodi sein

Nachweis

Die Antragstellerin erklärt die Einhaltung der Anforderung und weist sie durch Bekanntgabe entsprechender Berechnungen und Belege (zb. entsprechenden Abschnitte in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen) nach.

5 Kriterien für die Mobilitätskarte

5.1 Einheitliche Registrierung

Multimodale Angebote müssen an einer Stelle (Mobilitätszentren, Internet, Fahrkartenschalter etc.), bei Gewährleistung einer persönlichen Betreuung, registrierbar sein.

Nachweis

Die Antragstellerin erklärt die Einhaltung der Anforderung und weist die Einhaltung durch die Vorlage der entsprechenden Geschäftsbedingungen nach.

5.2 Art der Multimodalität

Das multimodale Angebot soll in Kommunen mit mehr als 250.000 Einwohnern aus mindestens 3 Verkehrsmodi, mit weniger als 250.000 Einwohnern aus mindestens 2 Modi bestehen. Der Modus ÖPNV als Basismobilität ist obligatorisch.

Verkehrsmodi sind¹:

- ÖPNV
- öffentliche Fahrradvermietsysteme
- Car-Sharing
- Ermäßigungskarten der Bahn oder vergleichbare Tarifmodelle (zb. Vorteils-card)
- Mikro-ÖV-Systeme
- Taxi (vertraglich abgesichert mit eigenem Tarif)

Nachweis

Die Antragstellerin erklärt die Einhaltung der Anforderung und weist die einzelnen Verkehrsmodi mit entsprechenden Belegen nach.

5.3 Information und Sichtbarkeit

Multimodale Angebote müssen gut sichtbar und einfach nutzbar sein. „Gut sichtbar“ gilt auch für die Tarifübersicht. Produktbeschreibung und einzelne Modi müssen leicht verständlich sein.

Nachweis

Die Antragstellerin erklärt die Einhaltung der Anforderung und weist die Einhaltung der Anforderung durch die Vorlage der entsprechenden Dokumente bzw. Links im Internet nach.

¹ Weitere, vergleichbare Modi können im Zuge der Begutachtung nach der Antragstellung zugelassen werden

6 Zusätzliche Leistungen

Die an der multimodalen Mobilitätsdienstleistung beteiligten Anbieter können in Summe mindestens zwei der folgenden Zusatzleistungen vorweisen:

- Erweiterte räumliche Geltung des Verkehrsmodus ÖPNV
- Das Angebot ist mindestens für den ÖPNV übertragbar oder erlaubt die Mitnahme weiterer Personen zu bestimmten Zeiten.
- Kooperation mit Fahrschulen (z.B. Unterrichtsstool bei der Führerscheinausbildung zu den Vorzügen multimodaler Mobilität)
- Kooperationen mit Unternehmen außerhalb des Verkehrssektors, die die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für ArbeitnehmerInnen attraktiver machen (Win-Win-Situation)
- Gemeinschaftsprojekte mit Geschäften und Veranstaltungen (z.B. integrierte Theaterkarte)
- Kostenlose Mitnahme mindestens zweier Kinder bis zu 15 Jahren an Sa/So und Feiertagen
- Bei multimodalen Angeboten können die einzelnen Verkehrs-Modi in Art und Anzahl frei kombiniert werden
- Die Car-Sharing-Angebote sind mit den Kriterien der Richtlinie UZ 77 „Carsharing“ konform
- Zur besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind Mobilstationen eingerichtet, die Car-Sharing Stationen, qualitativ hochwertige Radabstellanlagen und – wenn möglich – eine hochwertige ÖPNV-Haltestelle ggf. auch einen Taxihalteplatz integrieren.

Park&Bike

Fahrradabstellplätze haben zudem einen sicheren Stand und ein Anschließen des Fahrrades einschließlich des Rahmens ist möglich. Der Mindestabstand zwischen den Stellplätzen sollte 0,8 m betragen. Die Anlehnbügel sollten aus Rundrohr sein und möglichst einen Querholm und Schutzelemente zum schadensfreien Anlehen des Rahmens haben.

Park&Ride

An zentralen Umstiegspunkten zum öffentlichen Verkehr sollten Park&Ride Anlagen vorhanden sein. Dies gilt besonders in weniger dicht besiedelten Gebieten.

- Mobilitätskarten können einheitlich abgerechnet werden. Dies betrifft die anfallenden Grundgebühren sowie die prepaid-Anteile des Angebotes. Darüber hinaus

gehende Nutzungsentgelte (z. B. Mehrkilometer) können separat abgerechnet werden.

- Um die bei der Multimodalität wichtigen Informationsplattformen und Apps zu unterstützen (intermodales Routing, Verknüpfung mit weiteren Informationen etc.), sind die Verkehrsrohdaten (zb. Infrastrukturdaten wie Routen, Verspätungen, Status von Fahrzeugen und Rädern etc.) gemäß der OpenData Richtlinien für die nichtkommerzielle Nutzung freigegeben.

Nachweis

Die Antragstellerin erklärt die Einhaltung der Anforderung und weist die einzelnen Zusatzleistungen mit entsprechenden Belegen nach.