

BLAUER ENGEL

Das Umweltzeichen



Mobilitätskarte

DE-UZ 192

Vergabekriterien

Ausgabe Januar 2014

Version 2

Getragen wird das Umweltzeichen durch die folgenden Institutionen:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit ist Zeicheninhaber und informiert regelmäßig über die Entscheidungen der Jury Umweltzeichen.



Das Umweltbundesamt fungiert mit dem Fachgebiet „Ökodesign, Umweltkennzeichnung, Umweltfreundliche Beschaffung“ als Geschäftsstelle der Jury Umweltzeichen und entwickelt die fachlichen Kriterien der Vergabekriterien des Blauen Engel.



Die Jury Umweltzeichen ist das unabhängige Beschlussgremium des Blauen Engel mit Vertretern aus Umwelt- und Verbraucherverbänden, Gewerkschaften, Industrie, Handel, Handwerk, Kommunen, Wissenschaft, Medien, Kirchen, Jugend und Bundesländern.



Die RAL gGmbH ist die Zeichenvergabestelle. Sie organisiert im Prozess der Kriterienentwicklung die unabhängigen Expertenanhörungen, d.h. die Einbindung der interessierten Kreise.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

RAL gGmbH

RAL UMWELT

Fränkische Straße 7

53229 Bonn

Tel: +49 (0) 228 / 6 88 95 - 0

E-Mail: umweltzeichen@ral.de

www.blauer-engel.de

Version 1 (01/2014): Erstausgabe
Version 2: Verlängerung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Vorbemerkung	4
1.2	Hintergrund	4
1.3	Ziel des Umweltzeichens	5
1.4	Definitionen	6
1.5	Ausblick	6
2	Geltungsbereich	7
3	Anforderungen	7
3.1	Zugangsvoraussetzungen	7
3.2	Mobilitätsbausteine	7
3.3	Verringerung Pkw-Besitz	7
3.4	Einheitliche Registrierung	8
3.5	Information und Sichtbarkeit des Angebots	8
3.6	Preis	8
3.7	Fahrradmitnahme	8
3.8	Angebotsdauer	8
3.9	Angebotszeitraum	9
4	Freiwillige Kriterien	9
4.1	Mobilitätsbausteine	9
4.2	Übertragbarkeit	9
4.3	Einheitliche Abrechnung	9
4.4	Mobilstationen	9
4.5	Mobilitätsdaten	10
4.6	Car-Sharing	10
5	Zeichennehmer und Beteiligte	10
6	Zeichenbenutzung	10

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die Jury Umweltzeichen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Umweltbundesamt und unter Einbeziehung der Ergebnisse der von der RAL gGmbH einberufenen Expertenanhörungen diese Kriterien für die Vergabe des Umweltzeichens beschlossen. Mit der Vergabe des Umweltzeichens wurde die RAL gGmbH beauftragt.

Für alle Produkte, soweit diese die nachstehenden Bedingungen erfüllen, kann nach Antragstellung bei der RAL gGmbH auf der Grundlage eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages die Erlaubnis zur Verwendung des Umweltzeichens erteilt werden.

Das Produkt muss alle gesetzlichen Anforderungen des Landes erfüllen, in dem es in den Verkehr gebracht werden soll. Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diese Bedingung erfüllt.

1.2 Hintergrund

Der Verkehrssektor hat mit 20% (2011: 156 Mio. Tonnen) einen wesentlichen Anteil an den CO₂-Emissionen in Deutschland. Die Diskrepanz zwischen wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und der Notwendigkeit Treibhausgasemissionen zu reduzieren, nimmt immer weiter zu. Es ist daher aus Umweltsicht, aber auch aus der Perspektive der Stadtplanung oder Gesundheit erstrebenswert, Angebote zu schaffen, die einen Pkw-Besitz überflüssig machen. Dies kann nur gelingen, wenn attraktive Alternativen für die individuelle Mobilität zur Verfügung stehen. Mobilitätsangebote sind umso attraktiver, je flexibler und vielfältiger sie gestaltet sind. Vor allem in Hinblick auf die moderne Kommunikationstechnologie (Internet, Smartphone, GPS etc.) können integrierte Angebote, je nach Angebotsstruktur, diese Flexibilität bieten.

Vor allem bei jungen Menschen im städtischen Verdichtungsraum zeichnet sich ein erster Wandel im Mobilitätsverhalten ab. Die 2011 erschienene ifmo-Studie „Mobilität junger Menschen im Wandel“ zeigt für verschiedene europäische Länder, dass hier sowohl die Anteile der Führerscheinbesitzer, als auch der Pkw-Besitzer abnehmen. Immer weniger Wege werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt und häufiger Öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Eine Verhaltensänderung, die insbesondere bei jungen Menschen zu einer Abnahme der Pkw-Nutzung führt. Multimodale Mobilitätsangebote wie bspw. Mobilitätskarten verknüpfen verschiedene Verkehrsdienstleistungen und können eine umweltgerechte Alternative sein, den neuen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden.

Das Potenzial für multimodale Angebote bezieht sich im Wesentlichen auf Ballungsräume und größere Städte. Auch aus Umweltsicht ist das Potenzial hier groß, denn allein der Innerortsverkehr ist für ein Viertel der CO₂-Emissionen des Verkehrs verantwortlich. Knapp die Hälfte aller Pkw-Fahrten in Deutschland sind kürzer als 5 km; eine Distanz, die auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden kann und für die ein eigener Pkw häufig nicht notwendig ist.

Multimodale Mobilitätskonzepte ermöglichen die Entkopplung von Nutzen und Besitzen im Verkehr und haben dadurch ein großes theoretisches Potenzial zur Verkehrsverlagerung und

somit einen positiven Umweltnutzen. Kundenbefragungen von Car-Sharing- und Verkehrsunternehmen in verschiedenen Städten zeigen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Car-Sharing Nutzer und Nutzer multimodaler Angebote den eigenen Pkw tatsächlich abschafften.

Als „Mobilitätskarten“ werden in diesem Zusammenhang Angebote von Verkehrsdienstleistern (in der Regel Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen) verstanden, die dem Nutzer eine multimodale Mobilität ermöglichen. Neben den eigentlichen ÖV-Angeboten schließen multimodale Angebote auch die Nutzung weiterer Verkehrsträger mit ein (z.B. Car-Sharing oder Leihfahrräder). Ziel solcher multimodalen Angebote ist es, möglichst lückenlose Mobilitätsangebote zu schaffen und so eine echte Alternative zum eigenen Pkw zu bieten und den Komfort für die Kunden zu steigern. Dabei hat die gegenwärtige rasante Entwicklung der Kommunikationstechnologien einen positiven Einfluss auf die Verbreitung solcher Angebote. Smartphones, Internet und GPS erleichtern die Verkettung und damit die Nutzung multimodaler Mobilität, was in jüngster Zeit zu einer Zunahme multimodaler Angebote geführt hat und in naher Zukunft weiterhin führen wird.

Der Begriff „Mobilitätskarte“ ist kein feststehender Begriff. So ist nicht definiert, welche Mobilitätsbausteine im Produkt Mobilitätskarte integriert sein müssen. Auch der Grad der Integration der einzelnen Anbieter eines Angebotes untereinander ist nicht vorgeschrieben. Multimodale Angebote heben sich vor allem durch ihr Potenzial, auf den privaten Pkw-Besitz gänzlich verzichten zu können, von anderen Angeboten des Umweltverbundes ab.

Mobilitätskarten vereinen sinnvoll das Angebot unterschiedlicher umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister wie öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing und Fahrradverleihsysteme. Zielgruppen sind Einzelpersonen, Familien, öffentliche Verwaltungen, private und öffentliche Unternehmen.

Sie bietet Kommunen die Möglichkeit Qualitätsanforderungen bei der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen festzulegen. Für Verkehrsunternehmen und -verbünde besteht die Möglichkeit neue Kunden zu gewinnen, das Image des ÖPNV zu verbessern und sich als Mobilitätsdienstleister am Markt zu etablieren.

1.3 Ziel des Umweltzeichens

Das Umweltzeichen soll dem Schwerpunktthema: „Der Blaue Engel – schützt das Klima“ zugeordnet werden.

Ziele einer Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel für Mobilitätskarten sind:

- Förderung multimodaler nachhaltiger Mobilität im Personenverkehr
- Ermöglichen von Mobilität (Mobilitätsketten) ohne eigenen Fahrzeugbesitz, Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen durch flexible Angebote,
- Stärkung des Umweltverbunds und des Umweltentlastungseffekts 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 etc.
 - ♦ Verringerung weiterer negativer Auswirkungen von Verkehr wie Lärm, Parkplatzbedarf etc.
 - ♦ Schonung fossiler Energieträger

Daher werden im Erklärfeld folgende Vorteile für Umwelt und Gesundheit genannt:



1.4 Definitionen

Unter „Mobilitätskarten“ werden Produkte verstanden, die es sowohl in physischer als auch elektronischer Form gibt. Sie enthalten mehrere Mobilitätsbausteine.

Multimodalität sowie Intermodalität beschreiben das Verkehrsverhalten von Personen. Nutzen Personen verschiedene Verkehrsmittel zu verschiedenen Gelegenheiten im Verlauf eines Zeitraumes spricht man von Multimodalität. Intermodalität hingegen beschreibt die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg, also die Möglichkeit während einer Reise über Umsteigepunkte unmittelbar zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln. Somit handelt es sich bei Intermodalität um eine Sonderform der Multimodalität – intermodal ist immer auch multimodal.

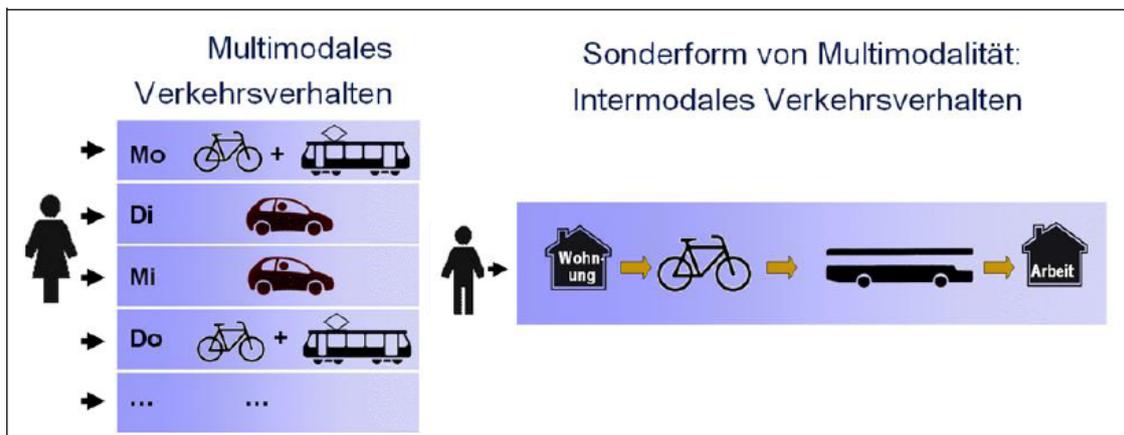


Abbildung 1: Intermodales und multimodales Verhalten im Vergleich (Quelle: Von der Ruhren 2003 in Ahrens et al.: 2005)

1.5 Ausblick

Bei der zukünftigen Überarbeitung der Vergabekriterien sollte folgende Entwicklungen berücksichtigt werden:

- Gelegenheitskunden als Nutzer multimodaler Angebote sowie
- Multimodale Mobilitätsplattformen und
- E-Ticketing

2 Geltungsbereich

Diese Vergabekriterien gilt für Anbieter, die intermodale bzw. multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Form von Mobilitätskarten anbieten.

3 Anforderungen

3.1 Zugangsvoraussetzungen

Die Anbieter von Mobilitätskarten müssen im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder Person den Kauf einer solchen Karte gewähren. Die Beförderungs- bzw. Nutzungsbedingungen (z.B. Allgemeine Geschäftsbedingungen AGB) Dritter bleiben davon unberührt.

Für die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing als Teildienstleistung der Mobilitätskarte bleiben hiervon die Prüfung der Dauer des Führerscheinbesitzes, des Alters sowie die Bonitätsprüfung entsprechend der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Anbieter unberührt.

Nachweis

Der Antragssteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in der Anlage 1 und legt die betreffenden Abschnitte in den Beförderungsbedingungen bzw. Nutzungsbedingungen (z.B. Allgemeine Geschäftsbedingungen AGB) vor.

3.2 Mobilitätsbausteine

Das multimodale Angebot soll in Kommunen mit mehr als 250.000 Einwohnern aus mindestens drei Bausteinen, in allen anderen Einzugsgebieten mit weniger als 250.000 Einwohnern aus mindestens zwei Bausteinen bestehen. Der Baustein ÖPNV ist im Sinne einer Basismobilität obligatorisch.

Mobilitätsbausteine sind¹:

- ÖPNV
- öffentliche Fahrradvermietsysteme
- Car-Sharing
- BahnCard oder vergleichbare Tarifmodelle
- Taxi (vertraglich abgesichert mit eigenem Tarif)

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in der Anlage 1 und welche Bausteine vorhanden sind. Er weist die Einhaltung der Anforderung 3.1 durch die entsprechenden Produktbeschreibungen nach.

3.3 Verringerung Pkw-Besitz

Das Angebot muss eine Verlagerung hin zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bewirken, um einen Umweltnutzen zu erzielen (Verringerung Pkw-Besitz). Aus diesem Grund muss der Antragsteller eine jährliche Nutzerbefragung zum privaten Pkw-Besitz der Neukunden durchführen, aus der hervorgeht, ob sich der Pkw-Besitz verringert. Dabei wird abgefragt, über wie viele PKW die in dem Haushalt lebenden Personen verfügen und welche Veränderungen es zum Vorjahr gibt. Die Ergebnisse sind der RAL gGmbH mitzuteilen.

¹ Das Umweltbundesamt kann weitere Mobilitätsbausteine zulassen.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in der Anlage 1 und legt zum 31.12. eines Jahres die Ergebnisse der Befragung dem RAL vor.

3.4 Einheitliche Registrierung

Die Anbieter des multimodalen Angebotes müssen eine Registrierung für alle Angebotsbausteine gewährleisten. Der Kunde soll sich an einer Stelle (Mobilitätszentren, Internet, Fahrkartenschalter etc.) für alle Angebotsbausteine zusammen registrieren lassen können. Grundsätzlich muss ein persönlicher Kontakt zum Kundenbetreuer gewährleistet sein.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in Anlage 1 und weist die Einhaltung durch die Vorlage der entsprechenden Geschäftsbedingungen nach.

3.5 Information und Sichtbarkeit des Angebots

Das multimodale Angebot muss gut sichtbar und einfach nutzbar sein. Das Angebot muss in der Tarifübersicht gut sichtbar sein (im Internet bedeutet dies maximal in der 3. Ebene). Die Produktbeschreibung muss leicht verständlich und die einzelnen Bausteine sowie die Nutzungsbedingungen etc. gut beschrieben sein.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in Anlage 1 und weist die Einhaltung der Anforderung durch die Vorlage der entsprechenden Dokumente bzw. Links im Internet nach.

3.6 Preis

Das Angebot muss günstiger als die Summe der Einzelbausteine sein.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in Anlage 1 und weist die Einhaltung der Anforderung durch Bekanntgabe der Beförderungsentgelte und anhand von Berechnungen nach.

3.7 Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme muss grundsätzlich in den Fahrzeugen des ÖPNV und zu bestimmten Zeiten erlaubt sein und sollte unter dem Preis einer Einzelfahrkarte für den Fahrgast liegen.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in Anlage 1 und weist die Einhaltung der Anforderung durch die Vorlage des entsprechenden Abschnitts in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen nach.

3.8 Angebotsdauer

Das Angebot muss mindestens für zwei Jahre am Markt angeboten werden.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in Anlage 1 und weist die Einhaltung der Anforderungen durch die Vorlage des entsprechenden Abschnitts in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen nach.

3.9 Angebotszeitraum

Die Gültigkeit des multimodalen Mobilitätsangebots soll sich auf ganze Zeitabschnitte (Monat oder Jahr) erstrecken. Eine Kündigungsfrist muss es dem Nutzer ermöglichen, das Angebot zu den üblichen Fristen zu kündigen.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung in der Anlage 1 und weist die Einhaltung der Anforderungen durch die Vorlage des entsprechenden Abschnitts in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen nach.

4 Freiwillige Kriterien

Es wird empfohlen, folgende weitere freiwillige Kriterien zu beachten:

4.1 Mobilitätsbausteine

Der Kunde sollte die Möglichkeit haben, die Mobilitätsbausteine frei zu kombinieren und die Anzahl der von ihm genutzten Bausteine zu bestimmen.

4.2 Übertragbarkeit

Das Angebot sollte mindestens für den ÖPNV übertragbar sein und/oder die Mitnahme weiterer Personen zu bestimmten Zeiten erlauben.

4.3 Einheitliche Abrechnung

Für alle angebotenen und in Anspruch genommenen Bausteine der Mobilitätskarte sollte eine einheitliche Abrechnung für den Kunden erstellt werden. Dies betrifft die anfallenden Grundgebühren sowie die prepaid-Anteile des Angebotes. Darüber hinaus gehende Nutzungsentgelte (z. B. Mehrkilometer) können separat abgerechnet werden.

4.4 Mobilstationen

Zur besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollten Mobilstationen eingerichtet werden. Bestandteile der Mobilitätsstationen sind Car-Sharing Stationen, qualitativ hochwertige Radabstellanlagen und – wenn möglich – eine hochwertige ÖPNV-Haltestelle ggf. auch ein Taxihalteplatz.

Park&Bike

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

4.5 Mobilitätsdaten

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

4.6 Car-Sharing

Car-Sharing Angebote sollten den Anforderungen der DE-UZ 100 entsprechen.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt in der Anlage 1, dass er die Empfehlungen zur Beachtung der weiteren Kriterien zur Kenntnis genommen hat und gibt an, welche freiwilligen Kriterien er bereits erfüllt.

5 Zeichennehmer und Beteiligte

Zeichennehmer sind {Hersteller}{Hersteller oder Vertreiber} von Produkten gemäß Abschnitt 2.

Beteiligte am Vergabeverfahren:

- RAL gGmbH für die Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel,
- das Bundesland, in dem sich die Produktionsstätte des Antragstellers befindet,
- das Umweltbundesamt, das nach Vertragsschluss alle Daten und Unterlagen erhält, die zur Beantragung des Blauen Engel vorgelegt wurden, um die Weiterentwicklung der Vergabekriterien fortführen zu können.

6 Zeichenbenutzung

Die Benutzung des Umweltzeichens durch den Zeichennehmer erfolgt aufgrund eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages.

Im Rahmen dieses Vertrages übernimmt der Zeichennehmer die Verpflichtung, die Anforderungen gemäß Abschnitt 3 für die Dauer der Benutzung des Umweltzeichens einzuhalten.

Für die Kennzeichnung von Produkten gemäß Abschnitt 2 werden Zeichenbenutzungsverträge abgeschlossen. Die Geltungsdauer dieser Verträge läuft bis zum 31.12.2020.

Sie verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls der Vertrag nicht bis zum 31.03.2020 bzw. 31.03. des jeweiligen Verlängerungsjahres schriftlich gekündigt wird.

Eine Weiterverwendung des Umweltzeichens ist nach Vertragsende weder zur Kennzeichnung noch in der Werbung zulässig. Noch im Handel befindliche Produkte bleiben von dieser Regelung unberührt.

Der Zeichennehmer kann die Erweiterung des Benutzungsrechtes für das Kennzeichnungsberechtigte Produkt bei der RAL gGmbH beantragen, wenn es unter einem anderen Marken-/Handelsnamen und/oder anderen Vertriebsorganisationen in den Verkehr gebracht werden soll.

In dem Zeichenbenutzungsvertrag ist festzulegen:

- Zeichennehmer ({{Hersteller}}{Hersteller/Vertreiber})
- Marken-/Handelsname, Produktbezeichnung
- Inverkehrbringer (Zeichenanwender), d. h. die Vertriebsorganisation.

© 2018 RAL gGmbH, Bonn