

Modul 1 Digitaler Vertrieb & neue Mobilitätsangebote

Session 1: Neue Mobilitätsangebote: Chancen und Herausforderungen

Das PBefG und neue Mobilitätsangebote:

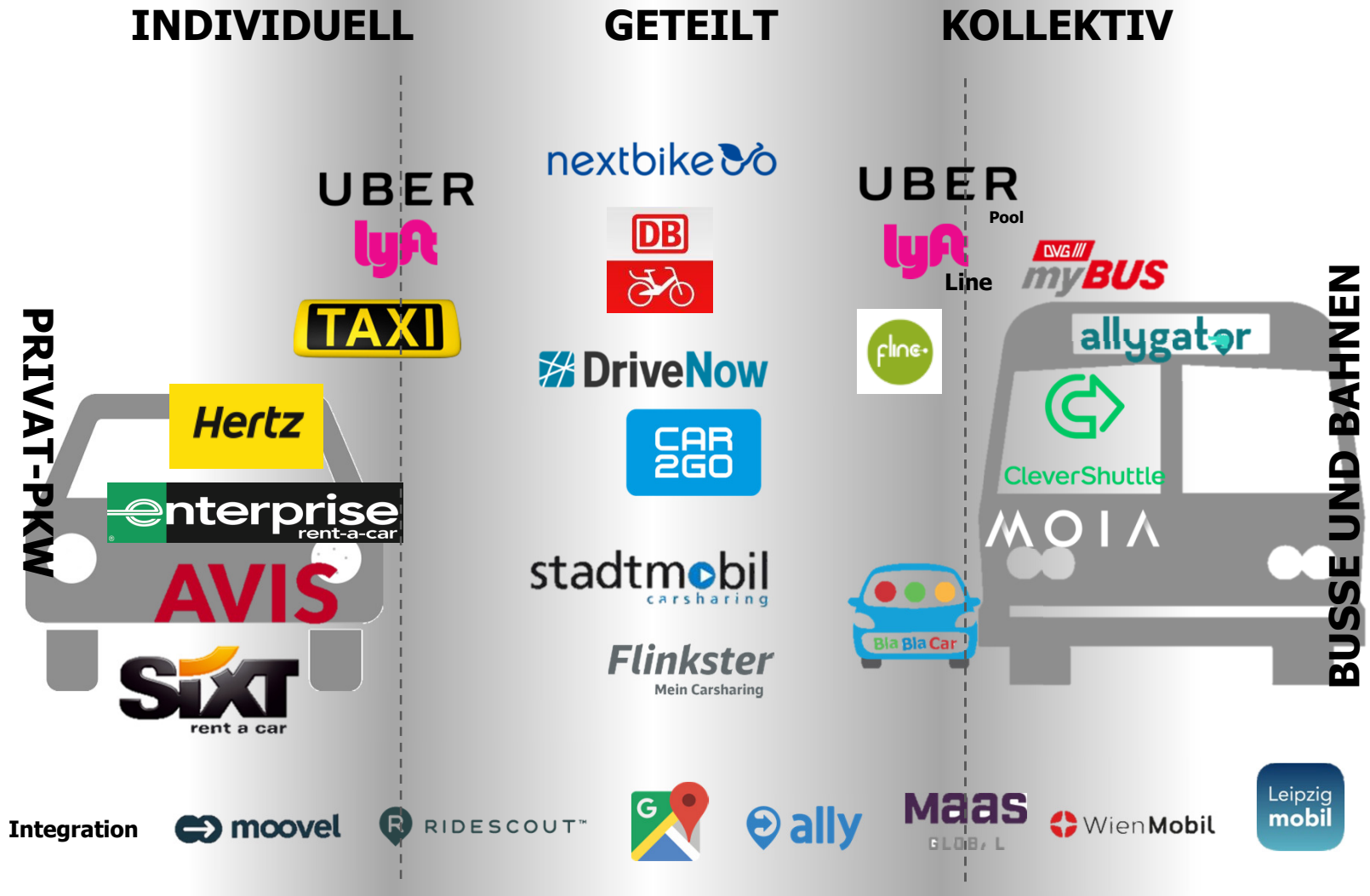
Unnötige Hürde oder wichtiges Schutzschild?

- Was sind die neuen Mobilitätsangebote?
- Wie wirkt der geltende Rechtsrahmen?
- Chancen und Risiken einer Marktöffnung!

Dr. Jan Werner

Neue Mobilitätsangebote

Grenzen zwischen IV und ÖV verschwimmen



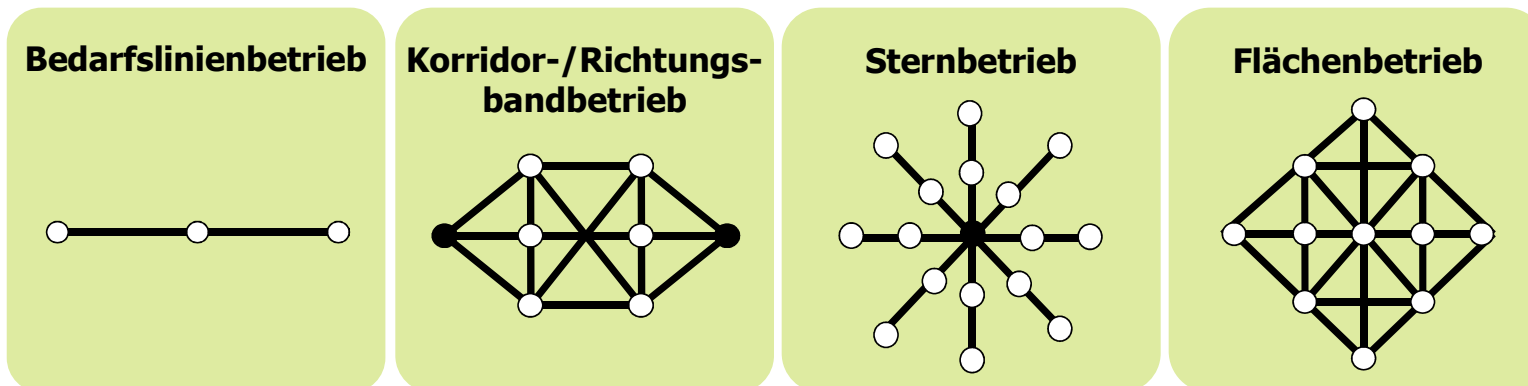
Neue Mobilitätsangebote

Klassische Formen flexibler Bedienung

- flexibilisieren herkömmlichen Linienverkehr zeitlich bzw. räumlich
- verkehren nach Bedarf; meist kleinere Fahrzeuge (Pkw, Kleinbus)
- sind nicht normiert – Bezeichnungen variieren und meinen nicht immer dasselbe ...

Anrufbus, Anrufsammeltaxi (AST), Anruflinienbus, Anruflinientaxi (ALITA), Bürger-Rufauto, Linienbedarfstaxi, Rufbus (R-Bus), Sammeltaxi, Taxibus, Telefonbus (T-Bus)

- Beispiel Klassifizierung der Angebotsformen ...



● festbediente Haltestelle
○ bei Bedarf bediente Haltestelle (ggf. Haustür)

Neue Mobilitätsangebote

Digital verfügbare Pooling-Angebote im ÖPNV

- „*Netliner*“, Monschau (Internet)
 - Dispositionssystem cover, PPS/EDV
 - ÖPNV-Angebot der Aachener Straßenbahn AG (ASEGA)
- „*ILSE-Rufbus*“, Amt Peenetal/Loitz (Internet)
 - Dispositionssystem cover, PPS/EDV
 - ÖPNV-Angebot der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald (VVG)
- „*myBUS*“, Duisburg (APP)
 - Disposition von door2door
 - ÖPNV-Angebot der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)
DVG-Kleinbusse mit DVG-Fahrpersonal

Neue Mobilitätsangebote

App-basierte Pooling-Angebote außerhalb des ÖPNV

- *allygator shuttle*, Door2Door GmbH, Berlin
 - Berlin: Einsatz von Kleinbussen
 - Fahrpreis beträgt 5 Cent/Kilometer pro Fahrgast
- *CleverShuttle*, GHT Mobility GmbH, Berlin
 - E- und Plug-in-Hybrid-Pkw, eigenes Fahrpersonal
 - Betrieb in Berlin, Hamburg (Betatest), Leipzig und München; weitere Städte angekündigt (Frankfurt a.M., Stuttgart, Dresden)
 - Fahrpreis: abhängig von Fahrtlänge und Zahl der Fahrgäste; günstiger als Taxi
- *MOIA*, MOIA GmbH, Berlin
 - Hannover: VW-Kleinbusse T6, 6 Cent/km pro Fahrgast
 - Hamburg: für 2017 geplanter Start auf 2018 verschoben

Vereinbarkeit mit PBefG/Hürden?

Überblick Regulierungsrahmen

Wann gilt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ... und wann nicht ...

- erfasst **entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen** mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG)
- kennt **Ausnahmen** vom Geltungsbereich, hier relevant: nicht erfasst werden *Beförderungen mit PKW, wenn diese unentgeltlich sind oder Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt [unabhängig davon, ob sie geschäftsmäßig erfolgen]* (§ 1 Abs. 2 PBefG)

nicht erfasst: Selbstbeförderung inklusive Carsharing/Bikesharing

Zweck: Ausnahme für Gefälligkeitsfahrten wie Mitnahme von Bekannten oder von Arbeitskollegen; Fahrgemeinschaft mit Fahrtkostenbeteiligung; auch über Mitfahrzentrale vermittelte Fahrten

Vereinbarkeit mit PBefG/Hürden?

Überblick Regulierungsrahmen

Genehmigungsmöglichkeiten PBefG

Regulär vorgesehene Verkehrsarten/-formen

- **Linienverkehr**, § 42
- **Sonderlinienverkehr**, § 43
- **Gelegenheitsverkehr**, § 46
 - Verkehr mit Taxen, § 47
 - Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen, § 48
 - Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen, § 49

➤ **typengemischte Beförderung**, § 2 Abs. 6 PBefG i.V.m. der ähnlichsten Verkehrsart/-form („Auffangklausel“)

„Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

➤ **befristetes Experiment**, § 2 Abs. 7 PBefG („Experimentierklausel“)

„Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

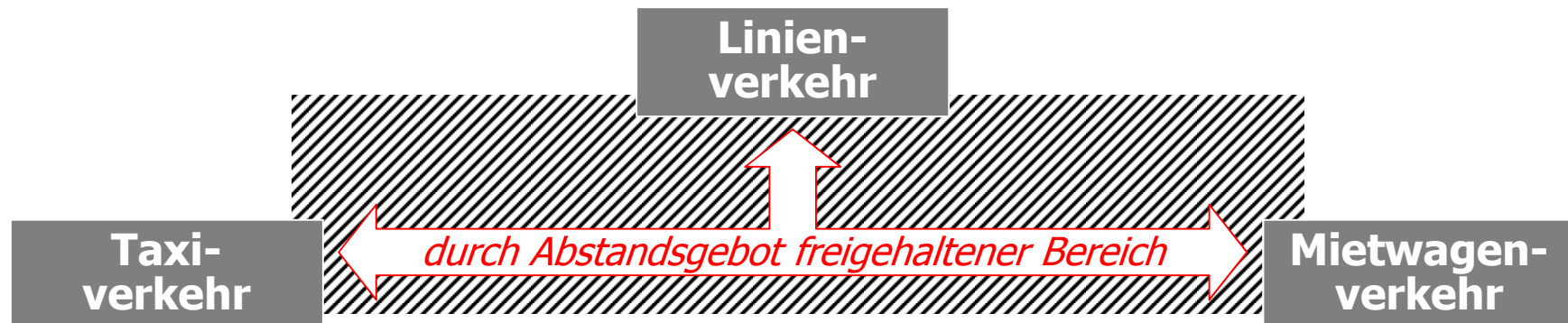


Entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungsangebote, die die Merkmale der regulären Verkehrsarten/-formen nicht vollständig erfüllen und bei denen weder die *Auffangklausel* noch die *Experimentierklausel* greift, sind nicht genehmigungsfähig.

Vereinbarkeit mit PBefG/Hürden?

Überblick Regulierungsrahmen

Merkmal/Vorgabe	Linienverkehr
<i>Recht, zu sammeln (Pooling)</i>	✓
<i>Pflicht zur Barrierefreiheit</i>	✓
<i>Pflicht auf genehmigten Tarif</i>	✓
<i>Pflicht zum Betrieb</i>	✓
<i>Pflicht zur Voranmeldung</i>	✗
<i>Option weiterer Pflichten*</i>	✓
<i>Fahrgastwechsel zulässig an ...</i>	<i>... Haltestellen</i>



Taxiverkehr	Merkmal/Vorgabe	Mietwagenverkehr
✗	<i>Recht, zu sammeln (Pooling)</i>	✗
✗	<i>Pflicht zur Barrierefreiheit</i>	✗
✓	<i>Pflicht auf genehmigten Tarif</i>	✗
✓	<i>Pflicht zum Betrieb</i>	✗
✗	<i>Pflicht zur Voranmeldung</i>	✓
✗	<i>Option weiterer Pflichten*</i>	✗
<i>... Straße/Haustür</i>	<i>Fahrgastwechsel zulässig an ...</i>	<i>... Straße/Haustür</i>

* kommunal gestaltbar (z.B. zu Qualitäts- Angebots- und Umweltstandards)

Vereinbarkeit mit PBefG/Hürden?

Neue Mobilitätsangebote

Knappes Fazit zum bestehenden Rechtsrahmen

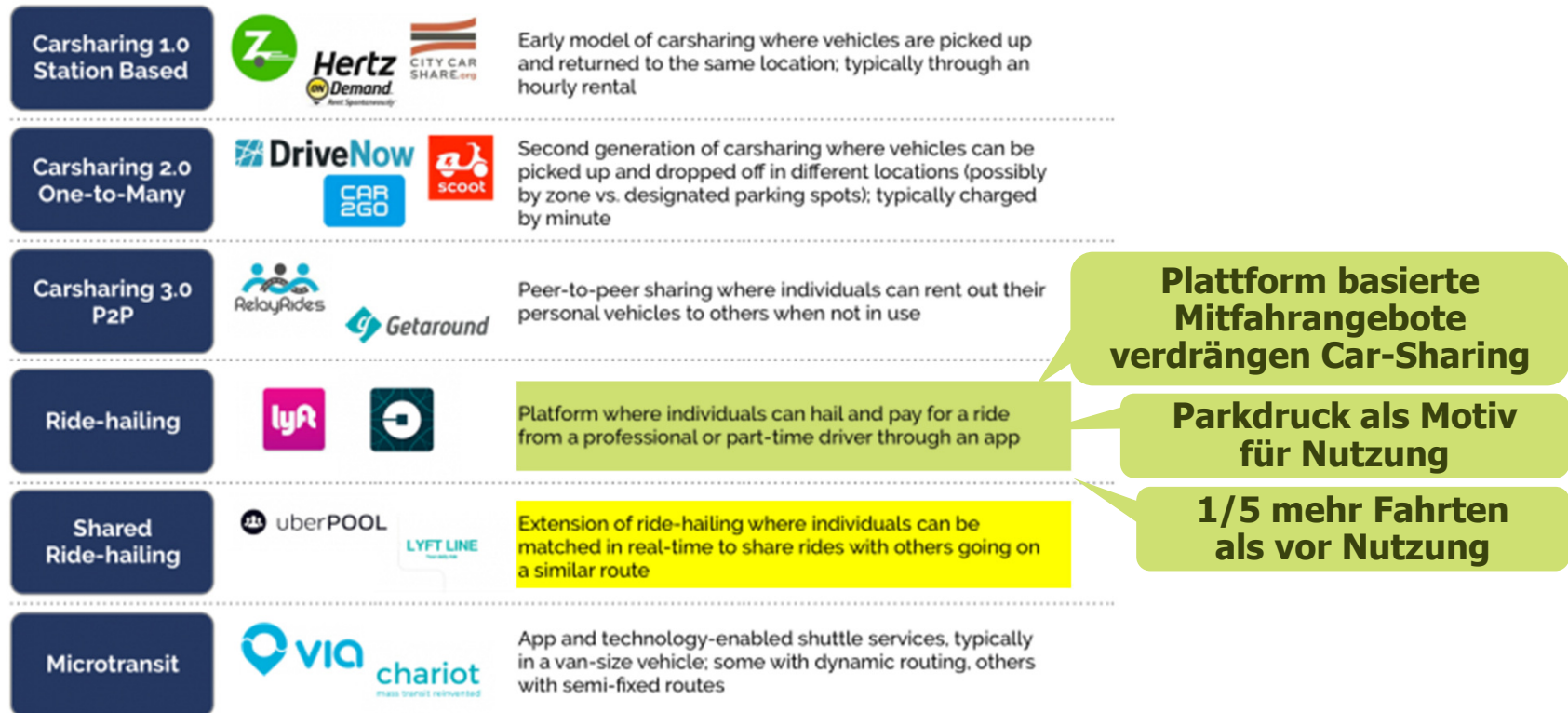
- Klassische Bedarfsverkehre im ÖPNV mit Schwierigkeiten (Abstand zum Taxi; keine Busse im flächenhaften Bedarfsverkehr)
- Pooling-Verkehr im ÖPNV mit den gleichen Schwierigkeiten
- Pooling-Verkehr außerhalb ÖPNV verboten bzw. nur als Experiment etablierbar, wenn öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen

Chancen und Risiken eines veränderten Rechtsrahmens:

- Mobilitätsoptionen erweitern (ggf. für bestimmte Zeiten und Räume)
- Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhöhen: verkehrsbedingten Flächenverbrauch stoppen oder Stadtraum für nichtmotorisierten Verkehr oder verkehrsfremde Nutzung/Aufenthalt zurückzugewinnen
- Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems: Umweltbelastung und Gesundheitsbelastung reduzieren; inklusive Nutzung bei Mobilitätsbeeinträchtigung ermöglichen. Übergang aus analoger Welt erhalten.

Chancen und Risiken einer Marktöffnung

Entwicklungsstufen neuer Mobilitätsangebote

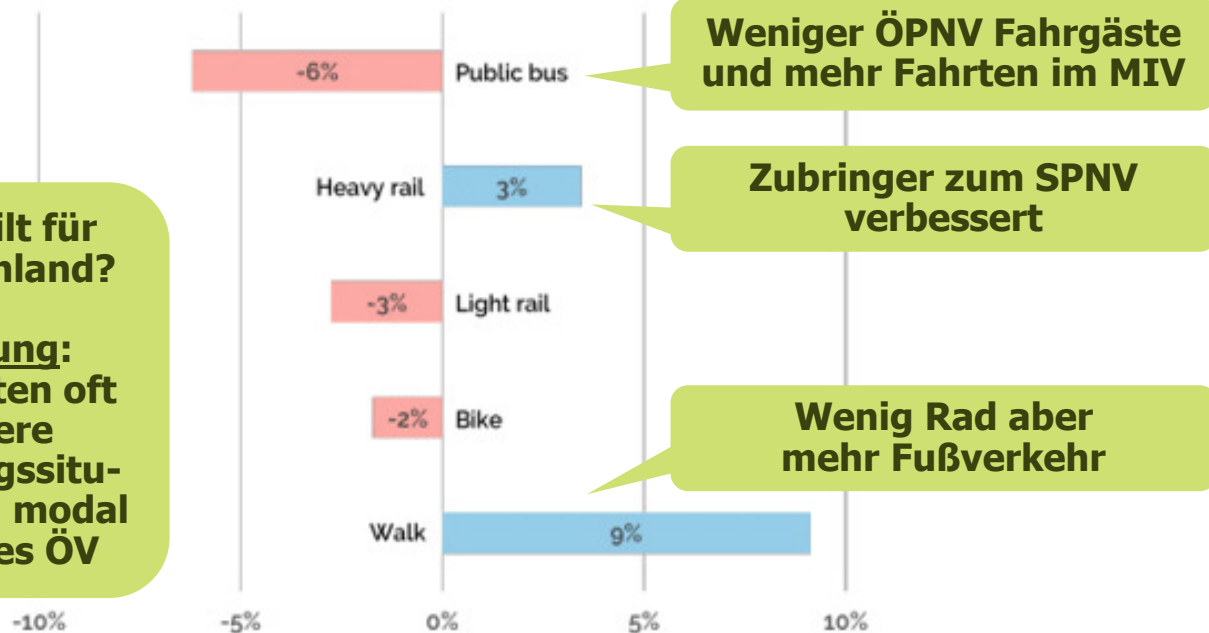


Quelle: Clewlow, Regina R. and Gouri S. Mishra (2017) Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, Research Report UCD-ITS-RR-17-07, p. 24

Chancen und Risiken einer Marktöffnung

Auswirkungen der neuen Angebote im modal split

Figure 12. Changes in transit use, biking, and walking after adoption of ride-hailing services



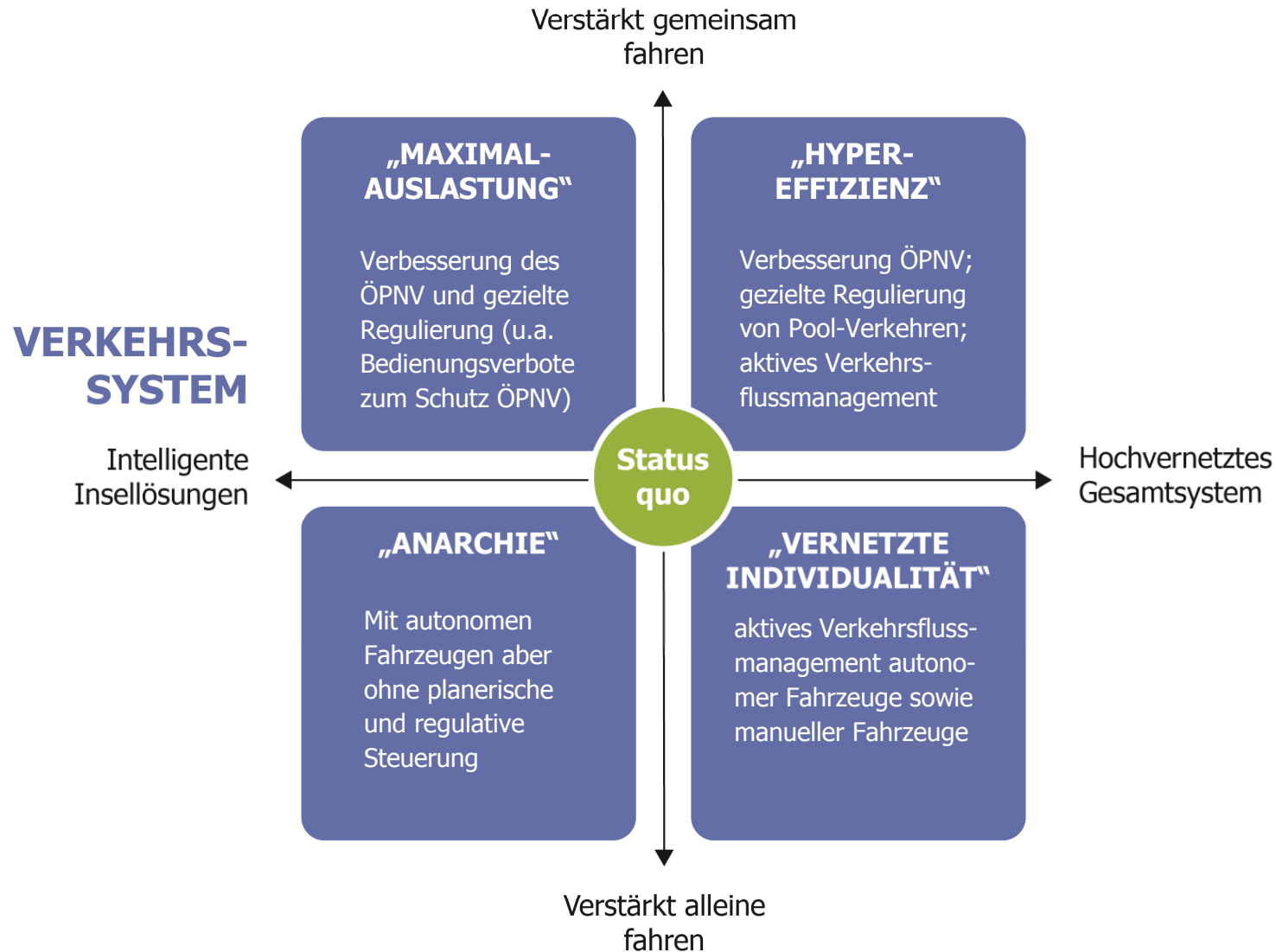
Was gilt für Deutschland?

Achtung:
in Städten oft andere Ausgangssituation im modal split des ÖV

Survey question: "Since you started using on-demand mobility services such as Uber and Lyft, do you find that you use the following transportation options more or less?"

Quelle: Clewlow, Regina R. and Gouri S. Mishra (2017) Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, Research Report UCD-ITS-RR-17-07, p. 24

FAHRVERHALTEN



Quelle: eigene Bearbeitung von „Szenarien für urbane Mobilität 2030 in Deutschland“, Roland Berger *Focus*, Urbane Mobilität 2030 (Oktober 2017), <https://www.rolandberger.com/de/press/Deutschland-droht-Verkehrsanarchie.html> (Stand 23.10.2017), S. 15

Chancen und Risiken einer Marktöffnung

Wie sollte der Rechtsrahmen aussehen?

- Zunächst: Experimente durchführen und Nutzerdaten auswerten mit Blick auf den bewirkten „modal shift“, um nachfolgend die gesetzliche Regulierung passfähig und intelligent ausgestalten zu können.
- App-basierte Poolverkehre integriert in den ÖPNV unbeschränkt zulassen (Anrechnung ÖPNV-Tarif, Barrierefreiheit, Netzeinbindung, Betriebspflicht, Schnittstellen in die „analoge Welt“ organisieren).
- Bestellung derartiger Verkehre durch die Aufgabenträger zur Ergänzung des bestehenden ÖPNV vorsehen/ermöglichen.
- App-basierte Poolverkehre außerhalb des ÖPNV nicht vollständig deregulieren. Städte müssen zielgerichtete Regulierungsvorgaben (inkl. Bedienungsverbote) für derartige Verkehre aussprechen können (Konstellation: Rosinenpickerei, Erhöhung des Verkehrsaufwands im Verkehrssystem, individueller Mehrwert steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den negativen Folgen für Leistungsfähigkeit und Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems).

Kontakt

Dr. Jan Werner,
Geschäftsführer

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 60
Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61
Mail: werner@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de