

# Fünf Jahre Mobilfalt – Chancen und Hemmnisse bei der Integration von Ridesharing als Teil eines zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum

DVWG Niedersachsen-Bremen e.V.

13. November 2018 Hannover

Dipl.-Ing. Horst Benz  
Geschäftsführer kremobil GmbH  
konzeptuelle Grundlagen und Projektsteuer bei Mobilfalt



## Hintergrund



**Mobilfalt steht für die Kombination von „Mobilität“ mit „Vielfalt“.**

**Mobilfalt ist ein Innovationsprojekt des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV) mit dem Werra-Meißner-Kreis, finanziert und unterstützt durch das Land Hessen.**

**Der NVV ist mit Mobilfalt Praxispartner im Forschungsprojekt „GetMobil – Geteilte und vernetzte Mobilitätsdienstleistungen“, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung.**

**Weitere Projektpartner sind die Fachgebiete Umwelt- und Verhaltensökonomik, Verkehrsplanung und Verkehrssysteme und Öffentliches Recht der Universität Kassel.**



## **Ziele von Mobilfalt**

**Integration von Ridesharing als Teil eines zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum:**

- 1. Privat und geschäftlich motivierte PKW-Fahrten sollen für den ÖPNV nutzbar gemacht werden.**
- 2. Die Einbindung eines Ridesharing-Systems in die ÖPNV-Umgebung soll den Erfolg eines solchen Systems steigern und zu einer effizienteren und nachhaltigeren Nutzung der Ressourcen im Mobilitätsbereich führen.**

## Wie funktioniert Mobilfalt?

Fahrtwünsche und Mitnahmeangebote können entsprechend Fahrplan auf festgelegten Strecken und zu festgelegten Zeiten abgegeben werden.

Wenn zu einem abgegebenen Fahrtwunsch später keine private Mitnahmefahrt zustande kommt: Fahrgast wird auf Kosten des NVV mit Taxi befördert.

Bei privater Mitnahmefahrt: Fahrer erhält 30 Cent/km.

Tarif für Fahrgäste: 1,- EUR bei privater Mitnahme,  
NVV-Tarif bei Ersatzfahrt mit Taxi.



## Begleichung Tarif und Fahrkostenbeitrag

Begleichen des Tarifs bargeldlos über internes Konto an den NVV vor Fahrtantritt.

Bargeldlose Begleichung des Fahrkostenbeitrags durch NVV an Fahrer.

→ kein Geldfluss oder

Kontrollen in den Fahrzeugen

nötig.



## Derzeitige verkehrliche Einbindung

- Mobilfalt garantiert in den Pilotkommunen eine stündliche und tägliche Erreichbarkeit aller Ortsteile von 5 Uhr bis Mitternacht.
- Mobilfalt bindet Ortsteile an den Gemeindehauptort, den Bahnhof, weitere Orte von öffentlichem Interesse und das regionale Busnetz an.
- Mobilfalt stellt keinen Parallelverkehr dar: keine Mobilfaltfahrten wenn die Bahn oder der Bus fährt.



## Konzeption von Mobilfalt

## Grundsäulen der Konzeption von Mobilfalt:

1. Findung/Schaffung eines Rechtsrahmens
2. Realisierung Grundsätze des ÖPNV
3. Realisierung erfolgreiches Ridesharing-System
4. Realisierung integriertes Mobilitätssystem



© Nordhessischer VerkehrsVerbund



## Rechtsrahmen

© Nordhessischer VerkehrsVerbund



## Findung eines Rechtsrahmens – nicht unter PBefG

Entscheidung des Regierungspräsidiums Kassel:

Mobilfalt-Fahrten unterliegen bei 30 Cent/km an Fahrer nicht dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

- ➔ Fahrer benötigen keinen Personenbeförderungsschein.
- ➔ Mitfahrer sind über normale Kfz-Haftpflichtversicherung mitversichert.
- ➔ Keine Besonderheiten für Fahrzeuge zu beachten.

## Schaffung eines Rechtsrahmens – eigenes Regelwerk

1. Grundsätzliche Klarstellung Vertragsverhältnisse.
2. Regelungen für Beförderungsvertrag zwischen Fahrer und Mitfahrer.
3. Regelungen im Umgang mit Infrastruktur (Buchungssystem, Zentrale etc.).

Regelwerk in AGB, muss bei Registrierung akzeptiert werden.

# Realisierung Grundsätze des ÖPNV

1. **Bekanntheit**
2. **Zugänglichkeit**
3. **Nutzbarkeit**
4. **Verlässlichkeit**
5. **Sicherheit**
6. **Qualität**
7. **Attraktivität**
8. **Effizienz**

## Bekanntheit

*Damit ÖPNV-Angebote genutzt werden, müssen sie möglichst allen potentiellen Fahrgästen bekannt sein.*

### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

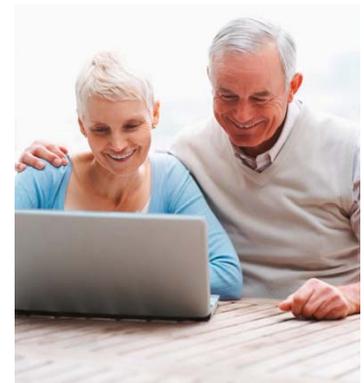
eigene Mobilfalt-Homepage, Mobilfalt-Fahrten in NVV-Auskunftssystem, Kinospott, Informations-Video, Flyer, Broschüren, Plakate, ortsspezifische Mobilfalt-Fahrpläne, Haushaltsverteilung, Anzeigen, Info-Veranstaltungen vor Ort...

## Zugänglichkeit

*Alle potentiellen Fahrgäste eines ÖPNV-Angebots müssen dieses erreichen können; sie müssen über Zugänge zu diesem Angebot verfügen.*

### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

- internetbasiertes Buchungssystem,
- Mobilitätszentrale in Eschwege: per Telefon und persönliche Vorsprache erreichbar.
- ÖPNV-Haltestellen als Treffpunkte



## Nutzbarkeit

*Die Gestaltung von ÖPNV-Angeboten muss derart erfolgen, dass die Angebote von allen potentiellen Fahrgästen auf einfache Art genutzt werden können.*

### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

Definition von „Spielregeln“ in AGB, auf Fahrgäste ausgerichtete Nutzerschnittstelle, Mitnahmemöglichkeit von Sachen, Anmeldemöglichkeit für mehrere Fahrgäste, bis 60 Minuten vor Start buch- und stornierbar, Daueraufträge, bargeldlose Zahlung, Heimathaltestelle, Servicemeldungen, Anerkennung von Zeitkarten, detaillierte Informationen zu gebuchter Fahrt vor Start...

## Verlässlichkeit

*Man muss sich darauf verlassen können, dass eine Beförderung auch tatsächlich durchgeführt wird.*



### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

Wenn für Fahrtwunsch kein privates Angebot vorhanden oder  
wenn zugesagtes Angebot wieder zurückgezogen wird:

**Mobilitätsgarantie – Beförderung mit Taxi auf Kosten des NVV!**

Bei Problemen während Beförderung: Zentrale immer erreichbar.

## Sicherheit

*Von ÖPNV-Angeboten dürfen keine besonderen Gefahren für Fahrer und Fahrgäste ausgehen.*

**Ausgestaltung bei Mobilfalt:**  
Vorgaben für Fahrer und Fahrgäste in AGB,  
Registrierung für alle Nutzer nötig, Legitimation für  
Fahrer nötig, Datenschutzbestimmungen,  
Eingrenzbarkeit Geschlechtlichkeit durch Mitfahrer  
möglich, Buchungsmöglichkeit nur für Personen ab  
dem 14. Lebensjahr möglich



## Qualität

*Zu einem ÖPNV-Angebot gehört ein Mindestmaß an Qualität, auf das man sich verlassen können muss.*

**Ausgestaltung bei Mobilfalt:**

- Regelungen in AGB für Fahrer hinsichtlich Zustand der Fahrzeuge, Pünktlichkeit, Sauberkeit etc.
- Bei mehrmaligen Verstößen: Ausschluss aus Mobilfalt-System möglich.

## Attraktivität

*Die Nutzung eines ÖPNV-Angebots muss mit klaren Vorteilen für die Fahrgäste verbunden sein. Dazu muss ein Bedarf nach einem Angebot vorhanden sein, und seine Nutzung muss mit einer positiven Grundstimmung verbunden sein.*

### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

Einbeziehung der Bevölkerung bei Festlegung der Mobilfalt-Strecken, Beteiligungsprozesse bei der Gestaltung von Mobilfalt, automatische Berechnung wichtiger Systemindikatoren zwecks Erfolgskontrolle, Transport wichtiger Botschaften (*umweltbewusst, intelligent, sozial*) über alle Informationsmedien, Gewinnung von Multiplikatoren vor Ort

## Effizienz

*Die für den ÖPNV eingesetzten Ressourcen müssen im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit effizient eingesetzt werden.*

### Ausgestaltung bei Mobilfalt:

- Beschränkung auf Strecken und Zeiten mit hohem Beförderungsbedarf und hohem Mitnahmepotential
- Bündelung („*Pooling*“) von Fahrtwünschen
- Sammeln aller Wünsche bis 60 Minuten vor Abfahrt

# Realisierung erfolgreiches Ridesharing-System



## Zusätzliche Herausforderungen für ein erfolgreiches Ridesharing-System:

1. Bekanntheit des Ridesharing-Systems für Fahrer
2. Einfache Nutzbarkeit für Fahrer
3. Attraktivität für Fahrer
4. Hohe Matching-Quote



## Bekanntheit des Ridesharing-Systems für Fahrer

Gut vernetzte Personen („Starthelfer“) und fest angestellte Kräfte sind in Pilotregion zur Gewinnung von Fahrern aktiv.

Besondere Marketing-Aktionen zur Gewinnung von Fahrern



» **Warum**  
nehmen Sie  
Frau Schmidt  
nicht mit?

Engagieren Sie sich als  
Fahrer bei Mobilfalt.

Alle Infos unter [www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de)  
oder 0800 80 90 688

**Mobilfalt**  
NVV

Gemeinsam mehr bewegen.

© Nordhessischer VerkehrsVerbund



## Einfache Nutzbarkeit für Fahrer

folgenden Möglichkeiten wurden für Fahrer geschaffen:

Möglichkeit zur Abgabe von Daueringaben, automatische Rückfahrt, Darstellung des Fahrtangebots auf einer Übersichtskarte, Auswahlmöglichkeit der anzufahrenden Haltestellen, Übersicht über alle abgegeben Angebote und einfache Möglichkeit zur Wiederholung, alle Informationen zu einer Fahrt kurz vor Fahrtantritt per SMS oder E-Mail an Fahrer.

© Nordhessischer VerkehrsVerbund



## Attraktivität für Fahrer

Für Fahrer wird Mobilfalt attraktiv durch:

- **Fahrtkostenbeteiligung von 30 Cent/km,**
- **Beitrag zu mehr ortsverbundener Gemeinschaft und einer umweltverträglichen Mobilität,**
- **Entlastung der Fahrer durch Mobilitätsgarantie für Fahrgäste.**

## Hohe Matching-Quote

1. **Statt fixem Startzeitpunkt für Fahrgäste: Fahrgäste können Zeitkorridor angeben, innerhalb dessen sie sich eine Fahrt wünschen.**
2. **Statt der Abgabe einzelner Fahrtangebote: Fahrer können Bereitschaft zur Durchführung von Fahrten auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Zeiten abgeben. Wenn dann passender Fahrtwunsch vorhanden ist, wird daraus ein tatsächliches Angebot.**
3. **Übersicht über bereits vorhandene Fahrtwünsche für Fahrer.**
4. **Übersicht über bereits vorhandene Fahrtangebote für Mitfahrer.**

# Integriertes Mobilitätssystem



## Mobilfalt als Schritt zu integriertem Mobilitätssystem

### Ziele:

1. Einheitlicher Zugang für Fahrgäste zu allen öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten in einer Region.
2. Alle Angebote sollen in einer Übersicht zwecks Vergleichsmöglichkeiten dargestellt (Zeiten, Tarif) und dort ausgewählt, gebucht und bezahlt werden können.
3. Aus zeitlich passenden Einzel-Angeboten sollen intermodale Mobilitätsketten gebildet und als Gesamtpaket mit angeboten werden können.

▶ Witzenhausen Abzweig Dohrenbach ⌚ Witzenhausen Am Weidengraben	08.11.2018 09.11.2018	ab 21:37 an 05:23	
▶ Witzenhausen Abzweig Dohrenbach ⌚ Witzenhausen Am Weidengraben	09.11.2018	ab 05:28 an 06:03	auswählen



# Hemmnisse

- 1. Rechtliche Unsicherheiten**
- 2. Schwierigkeiten, genügend Fahrer zu gewinnen**
- 3. Verständlichkeitsprobleme durch Komplexität des Systems**

## Rechtliche Unsicherheiten

1. **30 Cent pro km für Fahrer: PBefG regelt nicht, wie Betriebskosten zu berechnen sind; Feststellung, dass Mobilfalt nicht unter PBefG fällt, hängt an Beurteilung des Regierungspräsidiums Kassel.**
2. **Keine spezifischen rechtlichen Regelungen für Ridesharing als öffentlich zugängliches Verkehrsangebot (ausführliche AGB nötig).**
3. **Keine rechtliche Klarheit, wer Verkehrsunternehmer ist: Vermittler (Plattformbetreiber) oder Erbringer?**
4. **Da keine klaren Regelung: Unsicherheiten bezüglich Versicherung.**



## Schwierigkeiten, genügend Fahrer zu gewinnen

1. **Übliche Kommunikations- und Marketingwege des ÖPNV auf Fahrgäste (= Mitfahrer) ausgerichtet, nicht auf Fahrer.**
2. **hohe Qualität des Angebots und Sicherheitsvorkehrungen sind mit besonderen Auflagen für Fahrer verbunden.**
3. **Konzentration auf bestimmte Strecken und bestimmten Zeiten (,um Mobilitätsgarantie organisieren zu können und hohe Matching-Quote zu erreichen) führen zu Freiheitsverlusten bei Fahrern.**
4. **Durch Bündelungsanspruch sehr späte Benachrichtigung der Fahrer (60 Minuten vor Start).**
5. **Matching-Quote noch zu gering.**



## Verständlichkeit des Systems

Hohe Gesamtkomplexität des Systems führt zu Verständlichkeitsproblemen:

1. Einerseits Probleme in der Fahrer/Mitfahrer-Welt, die ÖPNV-Aspekte des Systems, wie z.B. die Orientierung an Fahrplänen, verständlich zu machen.
2. Andererseits Probleme in der ÖPNV-Welt, Aspekte des Ridesharing verständlich zu machen, wie z.B. die Tatsache, dass ÖPNV-Fahrten von Privatpersonen durchgeführt werden können.



## Vorteile gegenüber herkömmlichen Ridesharing-Systemen



1. Vorteile für Mitfahrer
2. Vorteile hinsichtlich Information und Marketing
3. Vorteile durch Mobilitätszentrale

## Vorteile für Mitfahrer

Mitfahrer eines in den ÖPNV integrierten Ridesharing-System verfügen über die gleichen Vorteile, wie andere ÖPNV-Nutzer hinsichtlich Verlässlichkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Qualität, Sicherheit und Attraktivität!

- deutliche Verbesserung gegenüber herkömmlichen Ridesharing-Systemen, insbesondere durch Mobilitätsgarantie!

## Vorteile hinsichtlich Information und Marketing

1. Fahrwünsche und -angebote können über die Kommunikationskanäle des ÖPNV einer großen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
2. Werbungsmöglichkeiten für den ÖPNV können immer auch als Werbungsmöglichkeiten für das Ridesharing-System genutzt werden.

## Vorteile durch Mobilitätszentrale

1. Abgabe von Fahrwünschen und –angeboten nicht nur per Internet, sondern auch über den persönlichen oder telefonischen Kontakt mit der Mobilitätszentrale.
2. Ständige Verfügbarkeit eines persönlichen Ansprechpartners - auch bei Schwierigkeiten.
3. Hilfestellung bei der Vermittlung von Angeboten und Nachfragen durch Mobilitätszentrale über persönliche Kontakte.



# Vorteile für den ÖPNV

1. **Schaffung einer neuen Art von Verkehrsangebot, das bestehende Angebote ergänzen oder erweitern kann.**
2. **Finanzieller Vorteil gegenüber konventionellen Bedarfsverkehren.**
3. **Vom ÖPNV-Anbieter zum Mobilitätsanbieter.**

## Finanzieller Vorteil gegenüber konventionellen Bedarfsverkehren

Ab **5,3 %** Privatfahrtenanteil an den Mobilfalt-Fahrten ist Mobilfalt kostengünstiger, als ein Bedarfsverkehr ohne Ridesharing\*.

Voraussetzung: Ausweitung des Verkehrsgebietes, um Overheadkosten verteilen zu können.

\*Quelle: Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, Dissertation Volker Schmitt, 2018.



## Vom ÖPNV-Anbieter zum Mobilitätsanbieter

Gemeinsame Vermittlungsplattform für ÖPNV-Angebote und Ridesharing als Basis

- + Möglichkeit für zukünftige Integration weiterer Angebote wie Taxi, Bürgerbusse, Carsharing, Ridesharing etc.
- + plus Kombination der verschiedenen Angebote in Echtzeit miteinander („Mobilitätsketten“), einschl. Anschlusssicherung,
- + plus der Möglichkeit für Fahrgäste, alle Angebote in einem Vorgang buchen und bezahlen zu können:

ÖPNV-Anbieter wird zum konkurrenzfähigen Mobilitätsanbieter!



# Aktuelle Zahlen in Pilotgebieten im Werra-Meißner-Kreis



## September 2018:

- 1842 registrierte Mitfahrer
- 137 registrierte Fahrer
- Anzahl Mobilfalt-Fahrten insgesamt: 1016
- Anteil privater Fahrten an Gesamtzahl der Mobilfalt-Fahrten:
  - gesamt: 7,2 %
  - Spitzenreiter Herleshausen: 30,6 %



## Weitere Planungen



1. **Ausweitung von Mobilfalt innerhalb des Werra-Meißner-Kreises**
2. **Große Marketing-Aktion zur Gewinnung weiterer Fahrer und Erhöhung privater Angebote („Fahren für den guten Zweck“)**
3. **Weiterentwicklung des Mobilfalt-Systems:**
  - a. **direkte Benachrichtigung der Fahrer**
  - b. **Flexibilisierung bezüglich Strecken und Zeiten für Fahrer**
  - c. **Dynamische Fahrplanauskunft, auch für Spontanangebote von Fahrern**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Weitere Infos:  
[www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de)  
[www.nvv.de](http://www.nvv.de)  
[mobilfalt@nvv.de](mailto:mobilfalt@nvv.de)**

**[horst.benz@creamobil.de](mailto:horst.benz@creamobil.de)**

**creamobil**  
gemeinsame Mobilität gestalten

