

Düsseldorf, den 30.04.2018

Aktenzeichen: 36.16.03

Vorbericht

Sitzung des Ausschusses
für Wirtschaft und Verkehr
des LKT NRW am 14.05.2018

zuständig:

Hauptreferent Dr. Markus Faber

TOP 5: Öffentlicher Personennahverkehr
TOP 5.4: Mögliche zukünftige Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Hinblick auf die Digitalisierung und flexible Bedienungsformen

Beschlussvorschlag:

1. Soweit die Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote modernisieren möchte, muss dabei eine starke steuernde Stellung der Aufgabenträger (i.d.R. Kreise und kreisfreie Städte) im straßengebundenen ÖPNV gewahrt werden.
2. Derzeit ist die Spannweite der Angebote, die unter den Begriff der neuen digitalen Mobilitätsangebote i.S.d. Koalitionsvertrages fallen können, noch weit (denkbar wären z. B. internetbasierte On-Demand-Verkehre, Ride-Pooling, Ride-Sharing sowie Kombinationen und Weiterentwicklungen solcher Formen). Nach Auffassung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Landkreistages NRW sollte das PBefG nur für solche neuen digitalen Mobilitätsangebote geöffnet werden, die als Ergänzung und Weiterentwicklung des ÖPNV aufgefasst werden können sowie einen Vorteil für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger vor Ort bieten; eine Konkurrenzierung bestehender Angebote im ÖPNV ist zu verhindern.
3. Neue digitale Mobilitätsangebote können erhebliche Chancen für die Verkehrsentwicklung, auch im kreisangehörigen Raum, bieten. Bei einer unregulierten Öffnung bestehen jedoch auch deutliche Risiken, z. B. durch eine unregulierte Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten oder durch ein selektives „Rosinenpicken“ günstiger Teilmärkte.
4. Eine Öffnung des Rechtsrahmens des PBefG für neue und digitale Mobilitätsangebote sollte zunächst in erster Linie im Kontext von Experimental- oder Öffnungsklauseln erfolgen, um die Vor- und Nachteile solcher Angebote besser evaluieren zu können. Soweit sich bestimmte Formen digitaler Mobilitätsangebote bewährt haben, können diese aus Gründen der Planungssicherheit in den regulären Rechtsrahmen des PBefG überführt werden.
5. Die Steuerung solcher neuer digitaler Mobilitätsangebote durch die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV, die auch bei einer dauerhaften Überführung in das PBefG zu fordern ist, kann dabei z. B. durch insoweit verbindliche Vorgaben im Nahverkehrsplan oder durch eine Öffnungsklausel, die ein Einvernehmen mit den Aufgabenträgern im straßengebundenen ÖPNV voraussetzt, umgesetzt werden.

Begründung:

I.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält nach der gegenwärtigen Fassung eine enumerative Aufzählung der zulässigen Formen des Verkehrs der entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen mit Straßenbahn, Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen. Nicht mit dem PBefG in Einklang stehende Formen der entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen mit Straßenbahn, Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich (von einer bestehenden Öffnungsklausel abgesehen) unzulässig.

Formen der Verkehrserbringung sind dabei insbesondere (vereinfachend dargestellt)

- die eigenwirtschaftlichen Verkehre im ÖPNV gem. § 8 Abs. 4 PBefG,
- Verkehre aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im ÖPNV gem. § 8a PBefG,
- sogenannte freigestellte Verkehre (z.B. freigestellte Fahrten im Schülerverkehr) gem. § 43 PBefG und Freistellungsverordnung,
- Personenverkehr im Fernverkehr (Personenfernverkehr (insb. Fernbusfahrten)) gem. § 42a PBefG,
- der Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen in Form des Verkehrs mit Taxen gem. § 47 PBefG (Def.: Verkehr mit Taxen ist die Beförderung mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt; der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebssitz entgegennehmen; die Tarife werden durch die Genehmigungsbehörde verbindlich genehmigt) und
- der Verkehr mit Mietbussen und Mietwagen mit Fahrer gem. § 49 Abs. 4 PBefG (Def.: mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz (...) eingegangen sind; nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt (...) oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten – die Tarife sind hierbei den Marktteilnehmern überlassen).

Verkehrsformen der entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen, die nicht unter die genannten Arten der Verkehrsbedienung zu fassen sind, sind grundsätzlich nicht zulässig.

Es besteht jedoch bereits heute die Möglichkeit der Genehmigung von nicht nach Maßgabe des PBefG genehmigungsfähigen Verkehrsarten nach zwei Öffnungsklauseln im PBefG:

- Einem Verkehr, der nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, kann eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften des PBefG erteilt werden, denen die Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen (§ 2 Abs. 6 PBefG).
- Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften des PBefG oder von aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens 4 Jahren zulassen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen (§ 2 Abs. 7 PBefG).

II.

In der jüngeren Zeit hat sich verschiedentlich gezeigt, dass für den kreisangehörigen Raum verkehrspolitisch interessante Formen der Verkehrserbringung auf Basis digitaler Steuerungen und/oder Bündelungen nicht mit den oben aufgeführten Verkehrsarten des PBefG übereinstimmen. So gibt es mittlerweile verschiedene Anbieter von sog. On-Demand-Verkehren, die eine Fahrtroute nach Maßgabe von Anforderungen im Internet oder via mobiler Anwendung flexibel berechnen und dabei Fahrtanfragen von verschiedenen Interessenten, soweit zeitlich und räumlich möglich, bündeln. Solche Angebotsformen werden u.a. in Duisburg und zukünftig in der bayerischen Stadt Freyung erprobt. In beiden Fällen erfolgt die Erprobung unter kommunaler Beteiligung. Dabei soll es im Idealzustand keine Haltestellen, keine festgelegten Routen und keine Fahrpläne mehr geben. Der *Bus on Demand* kommt, wenn man ihn i.d.R. per Internet oder per App anfordert. Dabei soll das System ähnlich flexibel wie ein Taxi (auf Abruf) funktionieren, gleichzeitig soll durch die Bündelung verschiedener Fahrgäste (sog. Ride-Pooling) ein Preis idealerweise auf ÖPNV-Niveau erreicht werden. Ob sich dies in der Praxis jedoch umfassend realisieren lässt, kann derzeit nicht bewertet werden.

Ähnlich wie die genannten Beispielfälle gibt es gegenwärtig verschiedene andere Anbieter, die an ähnlichen Lösungen arbeiten und diese ggf. in der nächsten Zeit in die Praxis umsetzen wollen. Dabei können die einzelnen Modalitäten für die Abrufverfahren, Betriebszeiten, Linienbündelungen, eingesetzten Fahrzeuge etc. durchaus variieren (vgl. nur z.B. Artikel aus dem Handelsblatt als **Anlage T 5.4 A1**).

In der jüngeren Vergangenheit haben sich darüber hinaus in verschiedenen anderen, europäischen und außereuropäischen, Ländern neue Formen der geschäftsmäßigen Verkehrsbedienung in der Praxis gezeigt und z.T. etabliert, die nicht mit den überkommenen Verkehrsarten im PBefG übereinstimmen. Dies gilt z. B. (aber nicht nur) für sog. Ride-

Sharing Angebote wie UBER: Diese wollen sich i.d.R. nicht dem Taxentarif oder den Regelungen für Mietwagen mit Fahrer (Auftragsübernahme nur am Betriebssitz oder fernmündliche Auftragsannahme während der Fahrt sowie grundsätzliche Rückkehrpflicht nach jedem Auftrag zum Betriebssitz, vgl. § 49 Abs. 4 PBefG) unterwerfen.

Grundsätzlich stehen solche Verkehre vor der Herausforderung, dass die überkommenen Formen der Verkehrserbringung nach dem PBefG weder solche flexiblen, i.d.R. IT-gestützte Mobilitätsangebote zulassen, noch eine hinreichende Flexibilität für die Fortentwicklung und Entwicklung neuer Angebotsformen bieten. Das PBefG kennt „nur“ die eingangs genannten, überkommenen Formen der Verkehrserbringung.

Gerade im Hinblick auf die Möglichkeiten der Erprobung neuer Formen der Verkehrserbringung stellt das PBefG ein gewisses Hemmnis, gerade was die Kreativität bei der Schaffung neuer Verkehrsformen angeht, dar.

Auch die eingangs genannten, bereits im PBefG enthaltenen Öffnungsklauseln der § 2 Absätze 6 und 7 PBefG sind in Teilen heute noch nicht ausreichend. So gab es bei der Verkehrserprobung des On-Demand-Verkehrs in der bayerischen Stadt Freyung das Problem, dass die zuständige Genehmigungsbehörde diesen Verkehr zunächst nicht genehmigen wollte.

III.

Gegenwärtig besteht ein erhebliches Spannungsfeld in Bezug auf eine mögliche Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung und flexible, i.d.R. IT-gestützte Mobilitätsformen können in Deutschland häufig gar nicht den Zustand der Erprobung im Verkehrssektor erreichen, weil das PBefG dem Grenzen setzt. Auch bei den genannten Öffnungsklauseln in § 2 Abs. 6 und Abs. 7 PBefG sind Anbieter von vornherein auf das Entgegenkommen der Genehmigungsbehörden angewiesen.

Vor dem Hintergrund werden möglicher Weise viele potentielle Entwickler und Gründer abgeschreckt, überhaupt neue Ideen soweit zu entwickeln, dass diese in den Zustand der Realisierung eintreten können. Auf der anderen Seite darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Flexibilisierung der Verkehrsformen nach dem PBefG durchaus auch Risiken für den öffentlichen Personenverkehrssektor, insbesondere für den ÖPNV, birgt. Gerade Angebote wie UBER, die in erster Linie auf eine Disruption bestehender Verkehrsangebote – hier insbesondere den bestehenden Taximarkt – ausgerichtet sind, sind durchaus geeignet, öffentliche Verkehrsinteressen, gerade auch im ländlichen Raum, zu beeinträchtigen.

gen. Dies gilt z.B. für einen funktionsfähigen, zuverlässigen und kostenverlässlichen Taxenverkehr mit entsprechender Beförderungspflicht.

Hinzu kommt, dass ein Preiswettbewerb im Verkehrssektor eine deutliche Konkurrenzierung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr nach sich ziehen kann; erste Erkenntnisse aus den USA, in denen es in einigen Städten eine weitgehende Liberalisierung kommunaler Verkehrsmärkte, insbesondere im Taxiverkehr, gegeben hat, haben gezeigt, dass der Zuwachs an Ride-Sharing-Angeboten wie UBER nicht etwa zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs geführt hat, sondern vielmehr Fußverkehre, Radverkehre und bestehende ÖPNV-Kunden konkurrenziert und zum Umstieg auf Ride-Sharing Angebote bewegt hat (vgl. Artikel aus dem „Roten Renner“, Anlage T 5.4 A2). Die Öffnung für neue Angebotsformen im öffentlichen Personenverkehr und auch im Taxenverkehr muss daher stets unter enger Abwägung und Berücksichtigung der Vor- und Nachteile erfolgen.

IV.

Die Bundesregierung aus CDU/CSU und SPD hat im Koalitionsvertrag recht deutlich ausgeführt, dass in der jetzt laufenden Legislaturperiode der Verkehrssektor im Hinblick auf moderne und flexible Angebotsformen geöffnet werden soll. Ausdrücklich besagt der Koalitionsvertrag, dass das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote modernisiert werden soll (vgl. Rn. 2140 des Koalitionsvertrags).

Was allerdings in diesem Zusammenhang neue digitale Mobilitätsangebote sind und wie das PBefG modernisiert werden soll, wird nicht ausgeführt. Vor dem Hintergrund dieser Aussage im Koalitionsvertrag ist es jedoch aus Sicht der Geschäftsstelle des Landkreistages NRW sinnvoll, dass sich der Wirtschafts- und Verkehrsausschuss auch zu dem Thema der neuen digitalen Mobilitätsangebote – zumindest im Grundsatz – positionieren sollte. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Entscheidungen auf Bundesebene und auf Landesebene (über den Bundesrat) ohne Einwirkungsmöglichkeiten der Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV – und den damit für den ÖPNV verantwortlichen Kreisen und Städten – getroffen werden.

Deshalb wird hier vorgeschlagen, zunächst in grundsätzlicher Art und Weise darauf hinzuweisen, dass in jedem Fall eine starke und steuernde Stellung der Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV gewahrt bleiben muss. Zudem muss eine klare Einschätzung vorgenommen werden, welche Formen neuer digitaler Mobilitätsangebote eine Ergänzung und Weiterentwicklung des ÖPNV darstellen sowie einen Vorteil für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger vor Ort bieten. Eine Öffnung des Rechtsrahmens des PBefG kann zunächst im Wege von Öffnungsklauseln respektive erweiterter Experimentalklauseln erfolgen.

Diese sollten aber einen verlässlichen Rahmen für die Genehmigungsfähigkeit neuer digitaler Mobilitätsangebote bieten. Schließlich ist auch bei Überführung solcher neuen digitalen Mobilitätsangebote in das PBefG zu fordern, dass insoweit verbindliche Vorgaben durch den Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV gemacht werden können.

Soweit dann nähere Ideen oder Vorschläge für die Weiterentwicklung des PBefG vorliegen, soll sich der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Landkreistages NRW nochmals – und dann im Detail – mit den Änderungsvorschlägen befassen.

Anlagen

T5.4 A1

T5.4 A2

Düsseldorf, den 30.08.2018

Aktenzeichen: 36.16.03

Niederschrift

Sitzung des Ausschusses
für Wirtschaft und Verkehr
des LKT NRW am 14.05.2018

zuständig:

Hauptreferent Dr. Markus Faber

TOP 5: Öffentlicher Personennahverkehr
TOP 5.4: Mögliche zukünftige Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Hinblick auf die Digitalisierung und flexible Bedienungsformen

Beschluss:

1. Soweit die Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote modernisieren möchte, muss dabei eine starke steuernde Stellung der Aufgabenträger (i.d.R. Kreise und kreisfreie Städte) im straßengebundenen ÖPNV gewahrt werden.
2. Derzeit ist die Spannweite der Angebote, die unter den Begriff der neuen digitalen Mobilitätsangebote i.S.d. Koalitionsvertrages fallen können, noch weit (denkbar wären z. B. internetbasierte On-Demand-Verkehre, Ride-Pooling, Ride-Sharing sowie Kombinationen und Weiterentwicklungen solcher Formen). Nach Auffassung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Landkreistages NRW sollte das PBefG nur für solche neuen digitalen Mobilitätsangebote geöffnet werden, die als Ergänzung und Weiterentwicklung des ÖPNV aufgefasst werden können sowie einen Vorteil für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger vor Ort bieten; eine Konkurrenzierung bestehender Angebote im ÖPNV ist zu verhindern.
3. Neue digitale Mobilitätsangebote können erhebliche Chancen für die Verkehrsentwicklung, auch im kreisangehörigen Raum, bieten. Bei einer unregulierten Öffnung bestehen jedoch auch deutliche Risiken, z. B. durch eine unregulierte Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten oder durch ein selektives „Rosinenpicken“ günstiger Teilmärkte.
4. Eine Öffnung des Rechtsrahmens des PBefG für neue und digitale Mobilitätsangebote sollte zunächst in erster Linie im Kontext von Experimental- oder Öffnungsklauseln erfolgen, um die Vor- und Nachteile solcher Angebote besser evaluieren zu können. Soweit sich bestimmte Formen digitaler Mobilitätsangebote bewährt haben, können diese aus Gründen der Planungssicherheit in den regulären Rechtsrahmen des PBefG überführt werden.
5. Die Steuerung solcher neuer digitaler Mobilitätsangebote durch die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV, die auch bei einer dauerhaften Überführung in das PBefG zu fordern ist, kann dabei z. B. durch insoweit verbindliche Vorgaben im Nahverkehrsplan oder durch eine Öffnungsklausel, die ein Einvernehmen mit den Aufgabenträgern im straßengebundenen ÖPNV voraussetzt, umgesetzt werden.

Beratungsverlauf:

Die Geschäftsstelle des Landkreistages NRW führt unter Verweis auf den Vorbericht in die Aussprache ein und weist insbesondere darauf hin, dass im Koalitionsvertrag eine Vereinbarung zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote enthalten ist. Daher könne sich der Landkreistag NRW einer solchen Diskussion dauerhaft nicht entziehen. Vor dem Hintergrund, dass neue digitale Mobilitätsangebote auch Risiken für die Verkehrsplanung vor Ort und insbesondere auch für die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV mit sich bringen können, soll auch zukünftig den Aufgabenträgern im straßengebundenen ÖPNV eine maßgebliche Rolle bei der Steuerung solcher digitalen Mobilitätsangebote eingeräumt werden.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Landkreistages NRW stimmt dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.

ANALYSE ZU INTELLIGENTEN MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Uber auf bayrisch

von: Miriam Schröder

Datum: 19.06.2017 06:37 Uhr

Ein kleines Dorf in Bayern macht, was sonst kaum irgendwo in Deutschland funktioniert: Einen intelligenten Fahrservice, gemeinsam mit einem deutschen Start-up. Anderswo wartet man lieber auf den US-Anbieter Uber.



Bayern

Bayern steht nicht nur für schöne Wanderstrecken, sondern auch für technische Innovationen.

(Foto: dpa)

Berlin. Von Berlin aus betrachtet, liegt Freyung am Ende der Welt: Im Südosten des Bayerischen Waldes, kurz vor der tschechischen Grenze, ein Kaff mit knapp 7000 Einwohnern, 92 Prozent davon katholisch. Es gibt einen Bahnanschluss, aber nur im Sommer. Zu den Hauptattraktionen gehören laut Tourismusinformation der zweitbeste Wanderweg Bayerns und die erste Volksmusikakademie im Freistaat.

Auch digital ist Freyung ein Vorreiter: Als erster Ort in Deutschland hat der Rat der Gemeinde einstimmig beschlossen, eine sogenannte „intelligente Mobilitätslösung“ zu testen. Praktisch handelt es sich dabei um Sammeltaxis, die alte Menschen zum Arzt bringen, Mütter zum Markt und Jugendliche unter ihresgleichen. Gerufen werden sie per App. Ein Algorithmus sorgt dafür, dass die Autos auf dem Weg noch andere Leute einsammeln, die in dieselbe Richtung wollen. Dadurch soll das Mitfahren nicht viel mehr kosten als der öffentliche Nahverkehr.

Eines Tages, so die Vision, werden sich die Autos selbst fahren. Es ist ein bisschen wie bei Uber, mit dem Unterschied, dass die Plattform nicht den amerikanischen Geldgebern gehört, sondern einer niederbayerischen Kommune. Die Software ist gemietet, sie kommt von einem deutschen Start-up namens Door to Door. Chapeau, Freyung, das muss man sich erstmal trauen.



UBER-CHEF NIMMT AUSZEIT

Abschied von der Macho-Kultur

Frauenfeindlichkeit, Schikane, sexuelle Belästigung: Der Fahrdienst Uber versucht, seine aggressive Unternehmenskultur zu ändern. Doch nur ein Satz eines männlichen Aufsichtsrats zeigt, wie schwierig dieses Vorhaben ist.

In Berlin, wo Door to Door zu Hause ist, trauen sie sich so was nicht. Der Shuttle-Service, mit dem Tom Kirschbaum und Maxim Noroudi ihre Algorithmen testen, darf hier keine realistischen Beträge von den Fahrgästen nehmen, sondern muss zu einem lächerlichen Preis fahren, also richtig kräftig draufzahlen. So will es der Gesetzgeber. Ausnahmeregelung? Fehlanzeige.

Aktuelle Club-Events



DONNERSTAG, 19.04.18, 20:00

Duisburg: Klavier-Festival Ruhr: Pierre-Laurent Aimard

MEHR ANZEIGEN

Ähnlich erging es Gunnar Froh, dem Gründer von Wundercar, in Hamburg. Er bekam schlicht keine Genehmigung für seine Idee, Berufspendler ein Auto teilen zu lassen. Froh ist mit seiner Firma nach Südostasien ausgewandert. Clevershuttle, ein Start-up, das zu einem Fünftel der Deutschen Bahn gehört, bekam zwar Genehmigungen für Berlin, Leipzig und München, darf aber jeweils nur mit zehn Fahrzeugen auf die Straße.

Wenn es um Start-ups geht, herrscht in Deutschland entgegen aller Sonntagsreden immer noch Skepsis. Klar, wir hätten alle furchtbar gern, dass das nächste Facebook von hier kommt. Doch bevor wir wissen, welche der Mini-Buden das sein wird, wetten wir lieber erstmal nicht darauf. Auf dem Digitalgipfel wurden in der vergangenen Woche wieder jede Menge schlaue Dinge angemahnt und gefordert. „Die Welt wartet nicht auf Deutschland“, sagte Kanzlerin Angela Merkel.

Und worauf wartet Deutschland? Darauf, dass die großen, bekannten Autokonzerne irgendwann verstanden haben, wie die Mobilität der Zukunft aussieht? Oder darauf, dass die amerikanischen Start-ups rüberkommen und es uns erklären?

Jeder, der schon mal spätabends am Flughafen in Berlin-Tegel länger als 20 Minuten in der Taxi-Schlange gestanden hat, weiß, dass Ride-Sharing nicht die schlechteste Idee ist.

THEMA: TAXI, UBER UND CO.

ELEKTROAUTOBAUER

Tesla legt sich nach tödlichem Unfall mit US-Behörde an

GO-JEK

Allianz steigt bei Mitfahrdienst aus Indonesien ein

JUMP-ÜBERNAHME

Uber baut eine Elektrofahrrad-Flotte auf

SNCF-REFORMPLÄNE

Streik hat französische Bahn schon 100 Millionen Euro gekostet

Keine Staus mehr, weniger Abgase, keine Parkplatzsuche, breitere Bürgersteige oder größere Gärten. Einer OECD-Studie zufolge könnten selbstfahrende Taxi-Flotten 90 Prozent des Individualverkehrs in den Städten ersetzen – vorausgesetzt, sie werden in den bestehenden, öffentlichen Nahverkehr integriert.

ANZEIGE

**DIE TRENDS DER HMI 2018****Wir wollen Connect & Collaborate erlebbar machen**

Kennen Sie IOTA und Fog-Infrastrukturen? Nein? Vermutlich werden Sie schon bald mehr erfahren — insbesondere, wenn Sie im produzierenden Gewerbe tätig sind. Denn die Digitalisierung verändert unsere Industrie rasant... **Mehr...**

So machen sie es jetzt in Duisburg. Die Verkehrsbetriebe Duisburg sind deutschlandweit der zweite Kunde, der künftig die Software von Door to Door testen will, um seine Kunden von der Endhaltestelle bis nach Hause zu bringen. Ob es funktioniert? Weiß keiner. Vielleicht ist Door to Door bald wieder Geschichte. Vielleicht fährt irgendwann doch Uber die Menschen zur Volksmusikakademie, oder Daimler . Wenn das Konzept aufgeht, ist das auch das Verdienst einer kleinen Gemeinde am Rande des bayerischen Waldes. Ein Ort, der im Winter nicht mal einen Bahnanschluss hat, aber Mut.

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

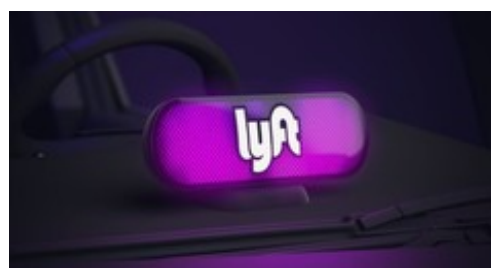
Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap | Archiv

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.

USA: Uber und Lyft holt Kundschaft aus ÖPNV

Überraschende Erkenntnisse aus den USA: Fahrdienstvermittler wie Uber oder Lyft rekrutieren ihre Kundschaft hauptsächlich aus Bussen und Bahnen des Nahverkehrs oder vom Fahrrad.

Das ist das Ergebnis mehrerer Studien in den Vereinigten Staaten. Wie die *Süddeutsche Zeitung* berichtet, erfasste eine Untersuchung in Boston 944 Nutzer von Fahrdienstvermittlern in einem Zeitraum von vier Wochen. Fast 60 Prozent gaben demnach an, dass sie ohne die Apps der Fahrvermittler auf ihren Smartphones öffentliche Verkehrsmittel oder ein Fahrrad benutzt hätten – oder sie wären zu Fuß gegangen oder hätten komplett auf ihre Tour verzichtet. Die Studie ergab zudem, dass viele Kunden die Fahrdienstvermittler nicht nutzen, um zu einer Bahn- oder Bushaltestelle zu gelangen – sondern für den gesamten Weg, wie Alison Felix, eine Mitverfasserin der Studie, erklärte. »Ride-Sharing ergänzt die öffentlichen Verkehrsmittel nicht, sondern schmälert sie.«



Privates Autos im Einsatz für den Fahrdienstvermittler Lyft. Nach neuesten Studien rekrutieren die Fahrdienstvermittler ihre Fahrgäste hauptsächlich aus öffentlichen Verkehrsmitteln. (Foto: Lyft)

Dafür werden die Straßen durch die Fahrdienstvermittler immer voller, sagt **Christo Wilson**, ein Computerwissenschaftler an der Bostoner Northeastern University. Diese Einschätzung bestätigt eine Studie aus Manhattan. Die kommt zu dem Ergebnis, dass die **große Zunahme von Taxis und Fahrgemeinschaft-Autos zur Verstopfung der Straßen in Manhattans Hauptgeschäftsbezirk beiträgt**. Die Studie empfiehlt außerdem, **Maßnahmen zu ergreifen, um eine weitere Zunahme von leeren Autos zu verhindern, »die nur von Fahrern am Steuer besetzt sind, die auf ihren nächsten Fahrauftrag warten«**.

Die *Süddeutsche Zeitung* berichtet auch von einer Untersuchung in San Francisco. Dabei habe sich herausgestellt, dass die Fahrer, die per App angefordert werden können, an einem ganz normalen Wochentag etwa zwölfmal so viele Fahrten absolvieren wie ein herkömmliches Taxi. Und diese Fahrten würden in aller Regel auch über die ohnehin schon völlig überlasteten verkehrsreichsten Straßen führen. Auch bei Befragungen in San

Francisco, Los Angeles, Seattle, Chicago, New York und Washington gaben dem Bericht zufolge **zwischen 49 und 61 Prozent der Fahrgäste an, dass sie ohne Fahrvermittlungsdienste zu Hause geblieben wären, Bus und Bahn oder das Fahrrad genommen hätten.**

Der Bericht liefert auch Gründe für diese Entwicklungen. **Ausschlaggebend für die Nutzung der Fahrvermittler-App ist demnach der Faktor Zeit, nicht Geld.** Die Studie in Boston habe nämlich auch ergeben, dass es darum gehe, rascher zum Ziel zu kommen. **Selbst ÖPNV-Kunden mit Wochen- oder Monatskarte würden die zusätzlichen Kosten für die vermittelten Fahrten akzeptieren, wenn es ihnen auf Zeitersparnis ankomme.**

Computerwissenschaftler Wilson, der sich intensiv mit der Thematik beschäftigt hat, weist auch darauf hin, dass der billige Preis der Fahrdienstvermittler ein entscheidendes Problem sein könnte: »**Warum in einen Bus mit 50 Menschen steigen, wenn du in ein Auto gehen kannst und vielleicht, wenn du Glück hast, die einzige Person darin bist?**«

Kategorie: Betrieb, Marketing/Vertrieb, Aus aller Welt, [Top-News](#)