



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



**Fachworkshop im Rahmen der  
Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie  
der Bundesregierung (MKS)**

**„Neue Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“**

**am 12. September 2018**

**Berlin, 18. Oktober 2018**

## **Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)**

Im Rahmen der Energiewende steht auch der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und Treibhausgasemissionen einzusparen. Heute hat der Verkehrssektor einen Anteil von rund 30 Prozent am Endenergieverbrauch und ist für etwa 18 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland verantwortlich. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung das ambitionierte Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 gegenüber 2005 einzusparen. Der Klimaschutzplan 2050 sieht zudem vor, die THG-Emissionen bis 2030 um 40-42 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ist das Instrument zur Umsetzung der Energiewende im Verkehrssektor und damit zur Erreichung der übergeordneten umwelt- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung. Neben einer verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Orientierungsgrundlage über Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen, bildet sie den Ausgangspunkt, um die Wissensbasis über Energie- und Technologiefragen zu erweitern, um Rahmenbedingungen zu analysieren und darauf aufbauend Ziele und Maßnahmen zu priorisieren.

Da sich neue Technologien und Konzepte sowie aktuelle Erkenntnisse zur Verfügbarkeit von Rohstoffen in den Bereichen Verkehr und Energie ständig verändern und auch die Akteurskonstellationen einem stetigen Wandel unterliegen, hat die Bundesregierung beschlossen, die MKS stetig fortzuschreiben und konkrete Maßnahmen (z. B. Pilotprojekte und Markthochlaufprogramme) zu geeigneten Themen voranzutreiben. Für diese Weiterentwicklung wurde das wissenschaftliche Konsortium der MKS<sup>1</sup> mit Untersuchungen zu zentralen Aspekten der MKS beauftragt. Um in den Untersuchungen auch die Perspektiven der Praxis mit einzubeziehen und relevante Entwicklungen frühzeitig berücksichtigen zu können, werden zu geeigneten Zeitpunkten Fachveranstaltungen mit den zentralen Akteuren der Themenfelder umgesetzt.

## **Der Fachworkshop am 12. September 2018**

Der Mobilitätssektor befindet sich in einem grundlegenden Wandel. Ein starker Treiber dafür ist die Digitalisierung, sodass viele neue Nutzungsoptionen und Geschäftsmodelle für die multimodale und vernetzte Mobilität entstehen. Es ist zu beobachten, dass der Individualverkehr immer öffentlicher wird und der öffentliche Verkehr zugleich immer individueller. Neben der Veränderung auf der Angebotsseite findet auch auf Seiten der Nutzerinnen und Nutzer ein Umdenken statt. Gerade für Jüngere verliert der motorisierte Individualverkehr an Relevanz, während Nachhaltigkeitsaspekte immer stärker das persönliche Mobilitätsverhalten beeinflussen. Es lässt sich jedoch noch nicht beziffern, inwieweit neue Mobilitätskonzepte zu einem nachhaltigeren Verkehr beitragen. Ebenso ist noch nicht abzusehen, wie sich die Nutzerzahlen bei den neuen Mobilitätsangeboten entwickeln werden.

Daher hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS) eine Studie beauftragt, die die Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte neuer Mobilitätskonzepte analysiert. Gemeinsam mit Anbietern, Kommunen und Wissenschaft wurde diese theoretische Grundlage mit den Erfahrungen aus der Praxis verknüpft.

---

<sup>1</sup> Das Konsortium besteht aus: Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, PTV Group, Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VSL) und Institut für Umwelttechnik und Energiewirtschaft (IUE) an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH), M-Five GmbH.

## Programm des Workshops

Uhrzeit	Programmpunkt
11.00 Uhr	<b><u>Begrüßung</u></b> <i>Martin Voswinkel, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)</i>
11.05 Uhr	<b><u>Einführung in den Fachworkshop</u></b> <i>Christian Klasen, IFOK GmbH</i>
11.10 Uhr	<b><u>Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte neuer Mobilitätskonzepte im Personenverkehr – Vorstellung der Zwischenergebnisse</u></b> <i>Rimbert Schürmann, PTV Transport Consult GmbH</i>
11.40 Uhr	<b>Neue Mobilitätskonzepte – Chancen und Herausforderungen aus Sicht der Kommunen</b> <i>Christian Klasen im Gespräch mit</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Dr. Kirstin Lindloff, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)</i></li> <li>• <i>Pierre Hilbig, Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)</i></li> <li>• <i>Thomas Kiel, Deutscher Städtetag</i></li> </ul>
12.00 Uhr	<b><u>Workshop: Handlungsfelder zur Integration neuer Mobilitätskonzepte, Teil I</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Thema 1: Neue Mobilitätskonzepte im städtischen Raum</i></li> <li>• <i>Thema 2: Neue Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum</i></li> <li>• <i>Thema 3: Integration in den ÖPNV</i></li> </ul>
12.45 Uhr	<i>Mittagsimbiss</i>
13.30 Uhr	<b><u>Workshop: Handlungsfelder zur Integration neuer Mobilitätskonzepte, Teil II + III</u></b> <i>(Weitere Diskussionsrunden zu den oben genannten Themen)</i>
15.00 Uhr	<i>Kurze Kaffeepause</i>
15.15 Uhr	<b><u>Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse</u></b>
15.45 Uhr	<b><u>Ausblick und Verabschiedung</u></b> <i>Christian Klasen im Gespräch mit Rimbert Schürmann, PTV Transport Consult GmbH</i>
16.00 Uhr	<i>Ausklang der Veranstaltung bei Kaffee und Kuchen</i>

**Moderation: Christian Klasen, IFOK GmbH**

# **Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte neuer Mobilitätskonzepte im Personenverkehr – Vorstellung der Zwischenergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung**

***Rimbert Schürmann, PTV Transport Consult GmbH***

- Die Studie ist eine der ersten, die sich umfassend mit Verlagerungswirkungen und Umwelteffekten neuer Mobilitätskonzepte im Personenverkehr beschäftigt. Die Datenlage zu Verkehrs- und Gewohnheitsveränderungen ist zum Teil noch sehr lückenhaft. Beispielsweise existieren bislang keine validen Daten zur Nachfrage von Bedarfsverkehren.
- Die Analyse erfolgt entlang der Raumkategorien: kreisfreie Großstadt, städtischer Kreis, ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen, dünnbesiedelter ländlicher Kreis.
- Auf Grundlage der Rechercheergebnisse konnten folgende Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, identifiziert werden:
  - Änderungen der persönlichen Situation
  - Attraktivität der neuen Konzepte (Pull in-Faktoren)
  - Ärgernis über alte oder sich verändernde Konzepte (Push out-Faktoren)
- Eines der bis dato am häufigsten beschriebenen neuen Mobilitätskonzepte ist das Carsharing. Der Markt für Carsharing-Angebote ist jedoch sehr volatil und ständigen Veränderungen ausgesetzt. Auch ist die Frage, unter welchen Voraussetzungen das stationsgebundene und das free-floating Carsharing zur THG-Reduktion beitragen, noch offen.
- Bikesharing-Anbieter fokussieren sich zurzeit auf die Stadtzentren. Die Marktentwicklung ist, ähnlich wie beim Carsharing, erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Scooter-Sharing ist bereits vorwiegend elektrisch betrieben und vor allem in den Großstädten verfügbar.

Die Präsentation von Herr Schürmann steht [hier](#) zum Download bereit.

## **Hinweise der Teilnehmenden und Diskussionsergebnisse**

- Verlagerungswirkungen könnten nur erreicht werden, wenn verschiedene Mobilitätssysteme eng miteinander vernetzt sind. Die neuen Mobilitätsangebote müssten für eine umfassende Vernetzung jedoch noch weiter erprobt und spezifiziert werden; bisher befinden sich die meisten noch in der Pilotphase. Erst nach dem erfolgreichen Abschluss der Testphase scheint ein vernetztes Angebot möglich und eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die neuen Mobilitätssysteme erreichbar.
- Es müsse gründlich untersucht werden, ob rein privatwirtschaftliche Verkehre geeignet sind, zu einer THG-Reduktion beizutragen oder ob ergänzende Verkehre nicht in Verbindung mit dem ÖPNV stehen müssten.
- Der Polyzentrismus des Ruhrgebiets wurde in der Studie bislang nicht gesondert betrachtet, da auch Polyzentren grundsätzlich Zentren darstellen. Es ist zu überlegen, ob die polyzentrische Gebietsstruktur des Ruhrgebiets besonders betrachtet werden muss.

- Als Grundannahmen werden in der Studie der Besitz eines Smartphones und die Nutzung von Mobilitäts-Apps angenommen.
- Eine Analyse des menschlichen Mobilitätsverhaltens sollte den gesamten Lebenszeitraum eines Menschen umfassen, um auch altersbedingte Veränderungen zu berücksichtigen.
- Die Analyse von Pendlerverkehren sollte stärker in die Studie einfließen. Bisher wurden Pendlerzahlen vor allem bei der Analyse der Raumstruktur berücksichtigt.

# Neue Mobilitätskonzepte – Chancen und Herausforderungen aus Sicht der Kommunen

Zur differenzierten Betrachtung der kommunalen Perspektive berichtete das Difu als wissenschaftliches Institut, die DVG als Verkehrsgesellschaft sowie der DST als kommunaler Spitzenverband von ihren Erfahrungen mit neuen Mobilitätskonzepten.

## ***Dr. Kirstin Lindloff, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)***

- Zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität bedarf es vor allem planerischer und regulatorischer Maßnahmen. Eine Reform des Personenbeförderungsgesetzes ist zunächst jedoch nicht notwendig. Die Experimentierklausel aus §2 Abs.7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bietet den Kommunen genügend Spielraum, neue Mobilitätskonzepte zu erproben und zu evaluieren.
- Wichtiger als die Reform des PBefG ist die Umsetzung des Carsharing-Gesetzes auf Landesebene und eine Novellierung des Straßenverkehrsrechts, um die strukturell-gesetzliche Privilegierung des MIV abzuschwächen.
- Es sollte eine stärkere Gleichberechtigung der verschiedenen Mobilitätsangebote im Straßenverkehr angestrebt werden.

## ***Pierre Hilbig, Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)***

- Der Bus-on-Demand-Service „myBUS“ der DVG beförderte zunächst in einem Bedienungsgebiet von 40 km<sup>2</sup> ca. 130-150 Fahrgäste bei rund 100 Fahrten am Tag. Aufgrund der positiven Resonanz wurde das Bedienungsfeld nach den ersten Monaten auf das Vierfache vergrößert.
- Eine Herausforderung für eine erfolgreiche Integration neuer Mobilitätsangebote in und abgestimmt auf den ÖPNV (Intermodalität) stellt vor allem die notwendige Vernetzung unterschiedlicher digitaler Systeme dar.
- Neue Mobilitätsangebote können bereits mit dem heutigen PBefG gefördert werden. Es sollte aber eine klare und bundesweite Genehmigungsgrundlage geben: On-Demand-Services sollten von der Bindung an Fahrpläne (Linienpflicht) und der Bestimmung von vorbestimmten, fixen Haltestellen (Haltestellenpflicht) entbunden sein.

## ***Thomas Kiel, Deutscher Städtetag***

- Neue Mobilitätsangebote reduzieren THG-Emissionen nur dann, wenn sie mit alternativen Antrieben fahren und die Nutzerinnen und Nutzer außerdem dadurch auf ihr eigenes Auto verzichten. Dazu müsse das vor Ort verfügbare Carsharing-Angebot besser sein als das private Auto.
- Ein paralleles Angebot bzw. eine Integration von neuen Mobilitätskonzepten in den ÖPNV unterstützt die Kommunen bei der Sicherung der Daseinsvorsorge nur dann, wenn die Angebote in das lokale Mobilitätskonzept passen. Zurzeit spricht vieles für eine Rolle der neuen Mobilitätskonzepte als Ergänzungsangebot. So könnten beispielsweise Ridepooling und Mobility-on-Demand-Services den SPNV-Zubringerverkehr in weniger besiedelten Gebieten sinnvoll vervollständigen.

- Soziale Gerechtigkeit muss bei der kommunalen Gestaltung von Mobilität mitgedacht werden. Das beinhaltet sowohl faire Preise als auch die Einbeziehung von Menschen ohne direkten Zugang zu mobilen Endgeräten.

## Workshop Thema 1: Neue Mobilitätskonzepte im städtischen Raum

- Ein Großteil der Teilnehmenden geht davon aus, dass mehr Mobilitätsangebote zunächst zu einer Zunahme von Verkehren und Wegen führen. Insbesondere werden kürzere Wege häufiger mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt, da die Bequemlichkeit für die Nutzerinnen und Nutzer höher sei. Vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger würden dazu verleitet, auf motorisierte Verkehrsmittel umzusteigen. Free-Floating-Carsharing oder Micro-E-Mobility (E-Scooter) würden damit faktisch die Verkehrsmenge in den Städten erhöhen. Einige Teilnehmende waren jedoch auch der Meinung, dass neue Mobilitätsangebote den Umstieg vom MIV auf alternative, ökologisch-nachhaltigere Verkehrsmittel befördern können, wenn das Angebot so gut ist, dass ein eigenes Fahrzeug nicht mehr bequemer ist. Dazu gehöre auch, den MIV durch entsprechende Maßnahmen unattraktiver zu machen. Etwa könnten Verlagerungseffekte durch eine Verknappung und Verteuerung von Verkehrsraum erzeugt werden. Eine Reduzierung des Bestandes privater Pkws durch eine steigende Nutzung von Carsharing-Angeboten sei so möglich.
- Die realen Kosten eines privaten Pkw würden häufig unterschätzt („Flatrate-Effekt“). Eine objektive Abwägung der Kostenunterschiede zwischen der Nutzung von Mobilitätsangeboten entgegen den Kosten eines eigenen Fahrzeuges fände selten statt. Die gefühlten Kosten seien bei Mobilitätsangeboten somit höher als bei der Nutzung eines eigenen Fahrzeuges. Das stünde dem gewünschten Effekt entgegen, vom eigenen Auto auf alternative Mobilitätsangebote umzusteigen.
- Die Verkehrspolitik des Bundes, der Länder und der Kommunen sollte bei der Formulierung ihrer strategischen Ziele nicht den Fokus auf die Ermittlung und Festlegung eines angestrebten zukünftigen Modal-Split legen: Ein Modal-Split sei nicht das Ziel, sondern vielmehr das Ergebnis einer Verkehrspolitik, die sich eine ökologisch-nachhaltige Mobilität zum Ziel gesetzt hat. Ziel der Verkehrspolitik muss daher sein, intermodales Reisen einfacher und den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Eine Erhöhung des Modal-Split der Fuß-, Rad- und Schienenverkehre ergebe sich dann automatisch.
- Eine moderne Stadtplanung müsse sich mit der Flächenknappheit auseinandersetzen und vor allem die strukturelle Privilegierung des Pkw kritisch hinterfragen. Deshalb sei der sukzessive Abbau der gesetzlichen Privilegierung privater Fahrzeuge im Wohnungs-, Bau- und Straßenverkehrsrecht zu forcieren.
- Einige Teilnehmende forderten, die Politik solle eine Begrenzung der Fahrzeugmenge in den Städten anstreben und den verfügbaren öffentlichen Raum neu zwischen den verschiedenen Mobilitätsanbietern und Verkehrsteilnehmenden aufteilen. Eine Förderung von neuen Mobilitätskonzepten durch vergünstigten Parkraum etc. sollte nur im sub-urbanem Raum erfolgen. Hintergrund ist, dass der Umstieg vom MIV auf alternative Mobilitätsangebote nur dann erfolgreich gelänge, wenn entsprechende Alternativen vorhanden seien.
- Die Experimentierklausel des PBefG wurde von den Teilnehmenden zwar überwiegend als ausreichend zur Erprobung neuer Mobilitätskonzepte empfunden. Um eine vergleichende Evaluierung der unterschiedlichen Angebote über regionale Grenzen hinaus zu ermöglichen, wird empfohlen, einheitliche Kriterien für das Genehmigungsverfahren und das Monitoring zu erstellen. Alternativ wurde eine einheitliche Beauftragung vorgeschlagen. Die Koordinierung der Ermittlung von



einheitlichen Kriterien<sup>2</sup> könnte durch das BMVI oder das BMWi erfolgen. Einige Teilnehmende forderten darüber hinaus, dass der Ermessensspielraum der Behörden bei der Genehmigung von On-Demand-Mobilitätsservices auf Grundlage der Experimentierklausel des PBefG eingegrenzt werden und ggf. durch einen Erlaubnisvorbehalt bei Erreichen der vereinheitlichten Kriterien ergänzt werden solle. Zudem müssten als „nicht-gelungen“ identifizierte Mobilitätskonzepte nach Ablauf der im Rahmen der Experimentierklausel genehmigten Laufzeit auch wieder abgeschafft werden. Hier fehle es ebenfalls an einem einheitlichen Vorgang.

- Teilnehmende, die den Kosten bei der Nutzung von Mobilitätsangeboten einen hohen Stellenwert beimaßen, plädierten für eine neue Regelung im PBefG, nach der das Nutzungsentgelt von neuen Mobilitätskonzepten nicht günstiger sein dürfe als die Preise zur Nutzung des ÖPNV. Die Bepreisung von verschiedenen Mobilitätsangeboten sollte (auch) anhand ihrer ökologischen Nachhaltigkeit erfolgen. Es wurde vorgeschlagen, die neuen Mobilitätskonzepte in Gebieten teurer einzupreisen, in denen eine gute ÖPNV-Abdeckung garantiert ist, und preisgünstig in Regionen anzubieten, in denen eine Abdeckung weniger gewährleistet ist, z. B. im ländlichen Raum oder zu Randzeiten.
- Einige Teilnehmende messen dem Komfort des Verkehrsmittels eine höhere Bedeutung bei als dessen Preis. Um eine signifikante Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erreichen, müsse der ÖPNV attraktiver gemacht werden. Hier sollten sich Reform- und Änderungsmaßnahmen vor allem an verhaltenspsychologischen Aspekten und an der kognitiven Belastung des Menschen durch die Anforderungen der Nutzung des ÖPNV orientieren. Der ÖPNV könnte u.a. durch den Abbau von Tarifbarrieren innerhalb Deutschlands attraktiver gemacht werden. So wäre es denkbar, ein überregional nutzbares e-Ticket einzuführen, wie z. B. die Whim-App in Helsinki.
- Nach Ansicht einiger Teilnehmender komme die jetzige Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und neuen Mobilitätsangeboten nur zustande, da die neuen Mobilitätskonzepte im Rahmen der Experimentierklausel nicht unter realen Bedingungen anbieten, d.h. dass sie nicht wirtschaftlich sind oder sein müssen. Daher werden die Dienstleistungen teilweise unter dem eigentlichen Preisniveau angeboten.
- Offene Fragen und Hinweise für Folgeuntersuchungen:
  - Wie wirken sich gesetzlichen und städteplanerischen Regularien auf das Mobilitätsverhalten aus?
  - Welche Rolle spielt der Preis bzw. das Preis-Leistungs-Verhältnis bei der Verkehrsmittelwahl?
  - Wo ist der Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit in der Betrachtung von zukünftigen Mobilitätskonzepten?
  - Ist der ÖPNV (auf der Schiene) an seiner Leistungsgrenze?

---

<sup>2</sup> Eine Vereinheitlichung folgender Kriterien wurde als sinnvoll für eine spätere Evaluierung und einen sinnvollen Erfahrungsaustausch der Kommunen untereinander erachtet: 1. Art und Umfang der Datenerhebung für eine spätere Nutzenanalyse, 2. Art und Umfang der Gewährleistung von Barrierefreiheit, sozial gerechtem Zugang, 3. Qualitätsstandards im Rahmen der Beschäftigtenverhältnisse etc.

## Workshop Thema 2: Neue Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum

- Im ländlichen Raum sei das Ziel die Verkehrsteilhabe und weniger die Verkehrsvermeidung. Der ineffiziente Nahverkehr im ländlichen Raum wurde explizit betont und neue Mobilitätskonzepte als Ergänzung desselben gesehen. Hier wurde auch auf konkrete Anwendungsfälle für Bündelungen eingegangen, welche neue Mobilitätsangebote abdecken könnten. Es wurde jedoch auch die Befürchtung geäußert, dass neuen Mobilitätsangebote zu teuer sein könnten.
- Es wurde betont, dass ländliche Entwicklung als Gesamtkonzept betrachtet werden muss und Mobilität als Teil dessen nicht separat betrachtet werden sollte. Die Betrachtung durch den Bund hinsichtlich 2030 und 2050 sollte darüber hinaus vertieft werden.
- Aus dem Teilnehmerkreis wurde das Potenzial von neuen Mobilitätsangeboten erwähnt, Anreize für die Abschaffung von Zweit- und Drittwagen zu setzen. Viele Teilnehmende waren jedoch auch der Meinung, dass der MIV im ländlichen Raum nicht durch neue Mobilitätskonzepte ersetzbar sei. Der Fokus zur THG-Reduzierung solle stattdessen auf die Technik in der Automobilwirtschaft gelegt werden.
- Von Anbietern wurde vorgeschlagen, die Gesellschaft als Dienstleister im ländlichen Raum zu operativen Tätigkeiten bei Peer2Peer-Ansätzen mit einzubeziehen. Im Vordergrund stand dabei die Inklusion und Einbeziehung der Bevölkerung in neue Mobilitätskonzepte. Das PBefG sollte entsprechend angepasst werden. Es müsste jedoch auch bei Peer2Peer-Ansätzen die Verfügbarkeit sichergestellt werden. Klassische Carsharing-Anbieter sehen hier keine Chancen für die Integration in ihr Modell; die Einbeziehung bei E-Carsharing sei zu kompliziert.
- Die Bevölkerung sollte in die Planung und Einführung von neuen Mobilitätskonzepten eingezogen werden. Es wurden explizit vertrauensbildende Maßnahmen gefordert. Mobilitätsschulungen für Nutzerinnen und Nutzer wurden vorgeschlagen.
- Kommunen sollten bei der Kommunikation von neuen Mobilitätskonzepten einbezogen werden. Seitens der Teilnehmenden erfolgte der Wunsch nach „konzertiertem Capacity-Building“ in Kommunen, bestehend aus Anreizen und Personalunterstützung aus öffentlichen Mitteln.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement könnte eine Chance für die Durchsetzung von neuen Mobilitätskonzepten in ländlichen Räumen sein. Kommunen und Bund könnten hier Anreize für die Unternehmen schaffen.
- Carsharing-Fahrzeuge sollten für eine bessere Auslastung nicht nur privat genutzt werden.
- Eine Anbindung an den ÖPNV wurde seitens der Teilnehmenden als Erfolgsfaktor angesehen.
- Eine Umlagefinanzierung, um den ländlichen Raum zu bedienen, sehen die Anbieter neuer Mobilitätskonzepte kritisch. Stattdessen regen sie eine steuerliche Unterstützung, z. B. aus Landesmitteln oder den Mitteln für den ÖPNV, an.
- Sollten neue Mobilitätsangebote mit öffentlichen Mitteln finanziert werden, sollten die Anbieter auch zu bestimmten Fahrten verpflichtet werden, um ein dichteres Angebot zu schaffen. Die Auslastung bei großräumigeren Fahrzeugen muss gesichert sein.

- Bike-Sharing im ländlichen Raum wird als nicht sinnvoll erachtet.
- Ridepooling sollte laut einem Teilnehmer nicht im ländlichen Raum berücksichtigt werden, da hierfür nicht die nötige Siedlungsdichte herrsche.
- Regulierungen für neue Mobilitätskonzepte sollten auf Landesebene vereinheitlicht werden, um Anbietern die Navigation in verschiedenen Gebieten zu erleichtern.
- Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sollte auch auf dem Land breiter verfügbar gemacht werden, um die Verbreitung entsprechender Konzepte zu fördern.
- Offen ist bislang noch die Frage nach der Rollenverteilung der Stakeholder („Wer kümmert sich um was?“) und im Zusammenhang damit die entsprechenden Push- und Pull-Faktoren inklusive einer Aktivierung von Unternehmen.
- Autonomes Fahren sollte als gesondertes Konzept im ländlichen Raum auf Erfolg geprüft werden. Auch für den ÖPNV ergeben sich durch das autonome Fahren zusätzliche Chancen im ländlichen Raum. Als Hemmnisse im Hinblick auf das autonome Fahren wurden die fehlende aber notwendige Verfügbarkeit von 5G im ländlichen Raum und eine geringe Auslastung erwähnt.
- Pendelverkehr vom ländlichen Raum in die Städte und zurück, sollte beispielsweise durch Road-Pricing, Pkw-Maut und den Ausbau von Park&Ride-Plätzen neu gedacht werden.
- Offene Fragen und Hinweise für Folgeuntersuchungen waren:
  - Woher kommt die notwendige Energie für neue Mobilitätskonzepte?
  - Die Gegenüberstellung der THG-Einsparungen von neuen Mobilitätskonzepten und alternativer Antriebsstoffe für PKW sollte gesondert untersucht werden.
  - Die Betrachtung des ländlichen Raums sollte über eine stärkere Differenzierung erfolgen.
  - Wie können neue Mobilitätsangebote auch für Seniorinnen und Senioren attraktiv gemacht werden?
- Von den Teilnehmenden den Workshops wurden auch neue Thesen vorgeschlagen:
  - Verkehrsverbünde müssen ein ganzheitliches Angebot schaffen.
  - Eine einheitliche Mobilitätsplattform ist notwendig.
  - Im ländlichen Raum sollte die Priorität auf der Ermöglichung von Mobilität für ältere Menschen liegen. Erst an zweiter Stelle steht die Verkehrsvermeidung.
  - Park & Ride-Parkplätze sind ein Erfolgsfaktor für neue Mobilitätskonzepte und sollten ausgebaut werden.
  - In Bezug auf die 6. These wurde kritisiert, dass neue Mobilitätsangebote Potenzial für Pendlerströme vom ländlichen Raum in Ballungsräume bieten.

## Workshop Thema 3: Integration in den ÖPNV

- Ein Großteil der Teilnehmenden stimmt der Aussage zu, dass der ÖPNV ein Rückgrat der Mobilität ist. Insbesondere in städtischen Gebieten können On Demand-Services die Effizienz des ÖPNV nicht erreichen und ihn daher auch nicht ersetzen. Viele Teilnehmende verwiesen drauf, dass der ÖPNV ein Teil der Daseinsvorsorge und damit unverzichtbar ist. In verdichteten Räumen wird weiterhin mit einer starken Rolle des ÖPNV gerechnet.
- In ländlichen Gegenden sehen einige Teilnehmende hingegen die Chance, dass Sharing-Dienste den ÖPNV ergänzen oder ersetzen. Sharing-Dienste könnten im Vergleich zum ÖPNV kostengünstiger sein. Es wurde beispielsweise darauf verwiesen, dass Rufbusse bereits heute den ÖPNV in ländlichen Gegenden stärken.
- Da der ÖPNV häufig radial aufgebaut ist, ist davon auszugehen, dass die Hauptverkehrsachsen auch in Zukunft vom ÖPNV bedient werden. Mobility on Demand-Angebote werden die kleineren Bereiche dazwischen abdecken und sind insbesondere für die „letzte Meile“ interessant.
- Einige Technologieanbieter sehen sich als Unterstützer der Kommunen. Sie bieten den Kommunen ihre Leistungen an, damit diese ein gutes Mobilitätsangebot realisieren können.
- Eine Ergänzung des ÖPNV durch neue Mobilitätsangebote wurde von vielen Teilnehmenden als eine Lösung angesehen, die wirtschaftliche und ökologische Vorteile hat. Zurzeit werden neue Mobilitätskonzepte häufig als Wettbewerber und nicht als Unterstützung des ÖPNV wahrgenommen. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass bestimmte Formen der neuen Mobilitätsdienste („Sammeldienste“) den ÖPNV aushöhlen könnten. Gerade der ÖPNV sollte jedoch als Integrator neuer Mobilitätskonzepte fungieren. Einige Teilnehmende schlugen vor, neue Mobilitätsangebote unter der Trägerschaft des ÖPNV bzw. als integrierter Bestandteil des ÖPNV zu sehen. Dieser Vorschlag war unter den Teilnehmenden umstritten und wurde als zu weitreichend kritisiert.
- Von einem Großteil der Teilnehmenden würde eine stärkere Steuerung der neuen Mobilitätsangebote durch die Politik begrüßt werden. Dazu müsse ein „Werkzeugkasten“ erarbeitet werden, aus dem sich die Politik bedienen kann:
  - Die öffentliche Hand sollte durch die Vergabe von Konzessionen regulierend eingreifen.
  - Zu nachfrageschwachen Zeiten bzw. in nachfrageschwachen Räumen könnte eine Subventionierung dafür sorgen, dass das Angebot neuer Mobilitätsformen für die Anbieter trotzdem attraktiv ist. Im Gegenzug könnte der Preis für Sharing-Angebote zu nachfragestarken Zeiten erhöht werden.
  - Zudem müsste ein System entwickelt werden, dass die einzelne Fahrt honoriert, sodass ein Anreiz entsteht sich die Fahrten zu teilen und die Auslastung der Fahrzeuge steigt.
  - Die Regulierung der neuen Mobilitätsangebote solle an die Reduzierung der TGH-Emissionen sowie an soziale Ziele geknüpft sein.
  - Von vielen Teilnehmenden wird eine Regulierung der gewerblichen Anbieter gefordert. Beispielsweise sollte der Gesetzgeber Sozialstandards festlegen.
  - Es wurde eine Verpflichtung aller Anbieter zum Datenaustausch angeregt.

- Von einem Großteil der Teilnehmenden würden eine Verschärfung der Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr begrüßen. Es wurde als wünschenswert betrachtet, Anreize zu setzen, dass die Nutzerinnen und Nutzer auf den eigenen Pkw zu verzichten.
- Im Teilnehmerkreis wurde die Frage diskutiert, welche Anreize gesetzt werden können, um Nutzerinnen und Nutzer von einem Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV und/oder neue Mobilitätskonzepte zu überzeugen. Der private Pkw bietet dem/der Eigentümer/in nicht nur die Sicherheit, jederzeit mobil zu sein, sondern ist auch bequem und ein privater Raum außerhalb der eigenen Wohnung. Die Nutzergewohnheiten zu ändern ist folglich nicht einfach. Ein Wechsel auf eine andere Mobilitätsform gelingt in der Regel nur bei Änderung der Lebensumstände, z. B. einem Wohnortwechsel. Nutzerinnen und Nutzer müssten daher in der Phase des Umbruchs angesprochen werden. Langfristig sollten für die Nutzerinnen und Nutzer attraktive Mobilitätspakete geschaffen werden, in denen verschiedene Mobilitätsformen inkludiert sind.
- Grundsätzlich sollte der ÖPNV attraktiver für Nutzerinnen und Nutzer werden. Dafür wären nicht nur qualitative Verbesserungen notwendig, sondern auch günstigere Fahrpreise. Zusätzlich könnte es weitere Anreize geben, z. B. könnte das ÖPNV-Ticket einen Gutschein für eine Weiterfahrt mit einem Leihfahrrad enthalten.
- Die neuen Mobilitätsangebote müssen erprobt und im Anschluss gut evaluiert werden. Angebote, die sich nicht bewähren, sollten wieder vom Markt genommen werden können.
- Umstritten war die Frage, wie viel Zuverlässigkeit von den neuen Mobilitätsangeboten erwartet werden kann. Einige Teilnehmende argumentierten, dass neue Mobilitätsangebote genauso wie der ÖPNV vom ersten Tag an zuverlässig funktionieren müssen. Für die Nutzerinnen und Nutzer muss es eine Anschlussgarantie geben. Andere waren der Ansicht, dass man nicht vom ersten Tag an eine absolute Zuverlässigkeit erwarten kann, da die Angebote erst erprobt werden.
- Die Teilnehmenden warfen die Frage auf, welche Verlagerungswirkung von neuen Mobilitätsangeboten zu erwarten sei. Einige Personen gehen von mehr motorisiertem Verkehr durch neue Mobilitätsangebote aus und bezweifelten, dass sich die neuen Angebote die Zahl der privaten Pkw ersetzt. Die Vertreterinnen und Vertreter der Anbieterseite verweisen hingegen auf Studien, die die positiven Effekte neuer Mobilitätsformen belegen.
- Die Anbieter wiesen darauf hin, dass sie ihr Angebot besser aufbauen könnten, wenn Bediengebiet, Anzahl der Fahrzeuge und die Fahrzeiten nicht eingeschränkt werden würden. Andere Teilnehmer sahen hingegen die Gefahr einer „Rosinenpickerei“ durch die Anbieter neuer Mobilitätsformen und forderten, dass neue Mobilitätsangebote auch in nachfrageschwächeren Gebieten angeboten werden müssten.
- Mit dem Ausbau der neuen Mobilitätsangebote sollte auch die Ausgestaltung des Tarifsystems überarbeitet werden. Zurzeit ist die Handhabung noch nutzerunfreundlich. Nutzerinnen und Nutzer sollten die Möglichkeit haben, ein Ticket für alle Verkehrsmittel, die sie auf einer Wegstrecke nutzen möchten, zu kaufen. Außerdem sollte die Tarifgestaltung flexibilisiert werden.

# Impressionen des Fachworkshops



## Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

### **PTV Transport Consult GmbH**

Rimbert Schürmann  
Fachgebietsleiter ÖV Planung und Bewertung  
Stumpfstraße 1, 76131 Karlsruhe  
[rimbert.schuermann@ptvgroup.com](mailto:rimbert.schuermann@ptvgroup.com)

### **IFOK GmbH**

Christian Klasen  
Projektbüro zum Fachworkshop  
Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin  
[christian.klasen@ifok.de](mailto:christian.klasen@ifok.de)

Weitere Informationen zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie finden Sie unter [www.mks-dialog.de](http://www.mks-dialog.de).

# Anhang

Folgende Thesen dienen als Grundlage für die Diskussion:

## Workshop Thema 1: Neue Mobilitätskonzepte im städtischen Raum

1. Insgesamt führt das Angebot neuer Mobilitätskonzepte zu höheren Verkehrsmengen auf den Straßen.
2. Kosten und Nachteile des Besitzes eines eigenen PKW in Städten, wie beispielsweise Stellplatzmangel, sorgen für weiteres Marktwachstum neuer Mobilitätsangebote.
3. Zunehmend volle Straßen und damit steigende Beförderungszeiten belasten die neuen Mobilitätsangebote und verhindern ab einem gewissen Punkt das Marktwachstum.
4. Carsharing wird auf Grund mangelnder Stellplätze an Wachstumsgrenzen stoßen.
5. Rideselling und Carsharing werden zu einem Angebot verschmelzen.
6. Bikesharing wächst ab einem gewissen Punkt stärker als Rideselling, da volle Straßen bei PKW-basierten Angeboten zu Qualitätsverlusten führen.
7. Nur bei massivem Infrastrukturausbau und damit Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs insgesamt gelingt eine Steigerung des Modal-Splits.

## Workshop Thema 2: Neue Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum

1. Weitläufig verteilte Ziele, geringe Bündelungsmöglichkeiten der Fahrten und daraus resultierende Kostensteigerung sowie eine weiterhin hohe Bindung an den privaten PKW verlangsamen die Marktdurchsetzung im ländlichen Raum.
2. Sofern private PKW nicht signifikant teurer und alternative Mobilitätsangebote parallel ausgebaut werden, wird auch weiterhin der private Fahrzeugbesitz im ländlichen Raum dominieren.
3. Neue Mobilitätsangebote könnten den Besitz von Zweit- oder Dritt- PKWs in Haushalten reduzieren.
4. Neue Mobilitätsangebote können im ländlichen Raum für touristische Zwecke dienen.
5. Geringe Gewinnmargen im ländlichen Raum führen dazu, dass weniger Anbieter neuer Mobilitätskonzepte am Markt sind und dass das Angebot qualitativ schlechter und teurer als in urbanen Räumen ist. Dieser Entwicklung sollte durch eine Umlagefinanzierung entgegengewirkt werden.
6. Ridesharing-Angebote sind ein Nischenprodukt für Fahrten auf langen Strecken und bedienen Relationen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer zu absolvieren sind. Auf kurzen Strecken wird sich Ridesharing nicht durchsetzen.
7. E-Bikes bieten die Chance, Bikesharing auch im ländliche Raum zu etablieren.

## Workshop Thema 3: Integration in den ÖPNV

1. Mobilitätsanbieter werden nur erfolgreich sein, wenn viele verschiedene Mobilitätsangebote verknüpft werden. Die Verknüpfung sollte über digitale Plattformen der ÖPNV-Betreiber erfolgen.



2. Kommunale Verkehrsunternehmen werden aus dem Markt gedrängt, der zukünftig maßgeblich von großen und international agierenden Unternehmen dominiert wird.
3. Mobility on Demand-Verkehre stellen zukünftig, außer auf wenigen Hauptachsen des Schienenverkehrs, den kompletten ÖPNV. Die zeitliche und räumliche Abdeckung ist besser als im heutigen ÖPNV, so dass die Versorgungsqualität deutlich verbessert wird.
4. ÖPNV und Mobility on Demand-Verkehre werden parallel existieren und verschiedene Zielgruppen bedienen. Nutzerinnen und Nutzer werden sich je nach Zeit und verfügbarem Budget für den langsameren aber günstigeren ÖPNV oder für das teurere aber schnellere Mobility on Demand-Angebot entscheiden.
5. Mobility on Demand Angebote sind vor allem im Vergleich zum heutigen ÖPNV zur Flächenbedienung billiger für den Aufgabenträger und vorteilhaft für die Umwelt: Fahrzeuge fahren nur noch dann, wenn sie nachgefragt werden, viele Fahrten werden gebündelt durchgeführt, und durch das bequemere Angebot werden Autofahrer für das Angebot gewonnen.
6. Sharing-Angebote führen dazu, dass mehr Menschen auf den Besitz eines PKW verzichten und sich häufiger für eine Kombination aus Sharing-Angebot und ÖPNV-Fahrt entscheiden.