

# Lokale Mobilität vor neuen Herausforderungen



# Agenda

1. door2door
2. Warum eigentlich?
3. Bedienkonzepte





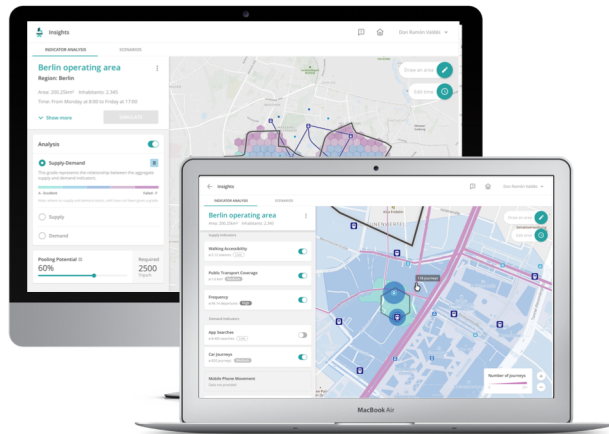
door2door



Vision:

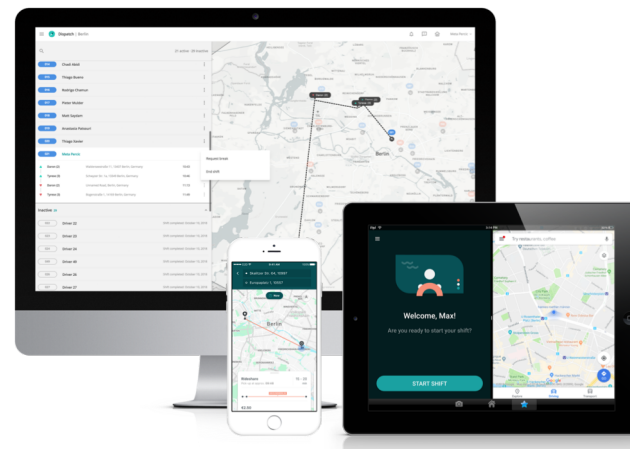
Städte für  
Menschen, nicht  
für Autos.

# Unsere Tools für eine erfolgreiche Umsetzung



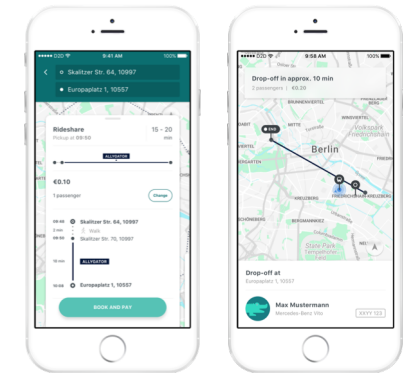
Datenanalyse & Simulation

Festlegung & Analyse



Betrieb von On-Demand-Ridepooling:  
Fahrgäste, Fahrer & Dispatch-Tools

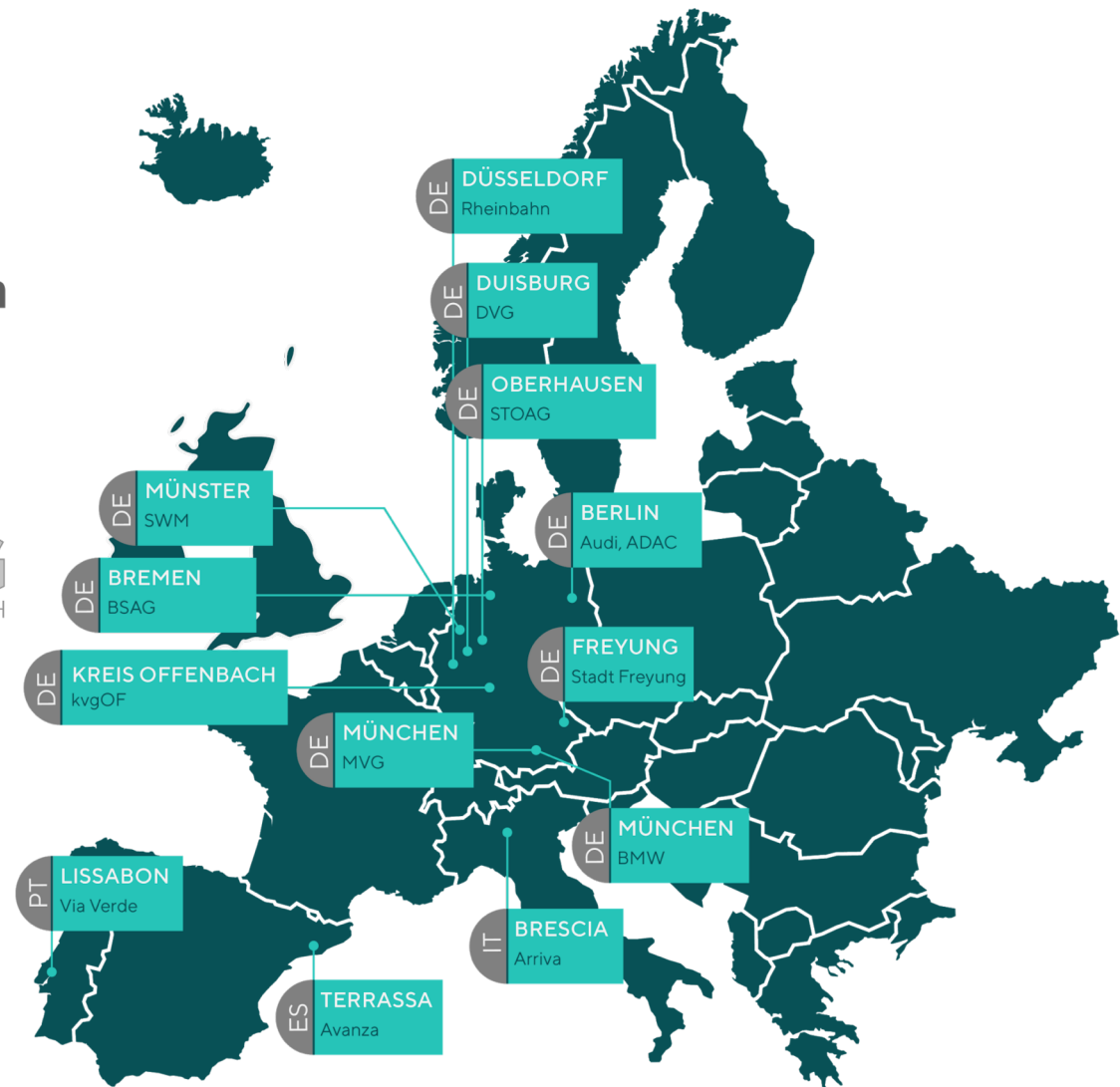
Planung, Inbetriebnahme & Betrieb



Multi-/intermodaler  
Routenplaner

Integration

# Beispiele







## → Duisburg (DVG)

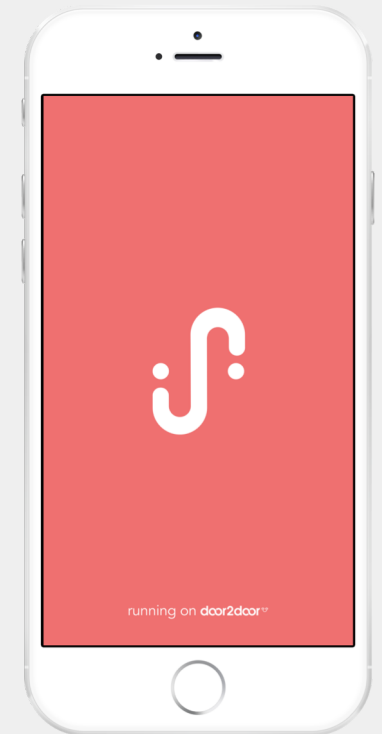
Erste digital betriebene On-Demand-Riderepooling-Lösung im DACH-Gebiet, die eine innovative Lösung für den Abendverkehr bietet



## → Munich (MVG)

On-Demand-Riderepooling-Service zur Ergänzung des Münchner PT-Netzes mit dem Ziel, Staus zu verringern.





## → Freyung (freYfahrt)

Erste digitale ländliche On-Demand-Transportlösung für den ländlichen Raum

# Warum eigentlich?

2



# Herausforderungen für Städte



**URBANISIERUNG**



**VERKEHRSAUFKOMMEN**



**AUSBAU DER INFRASTRUKTUR**



**EMISSIONEN/ FAHRVERBOTE DROHEN**

# Herausforderungen für ÖPNV



**KAPAZITÄTSGRENZEN**



**OPTIMALE AUSLASTUNG**



**DYNAMISCHE REAKTION**



**KOSTEN & BUDGETS**



# Chancen



**NEUE ZIELGRUPPEN ANSPRECHEN**



**VERFÜGBARKEIT ERHÖHEN**



**MEHR UMSATZ & WENIGER KOSTEN**



**MEHR KOMFORT**







# Städte beanspruchen Mobilität für sich.

## Frankfurter Allgemeine

FAHRDIENST VERSUS TAXI

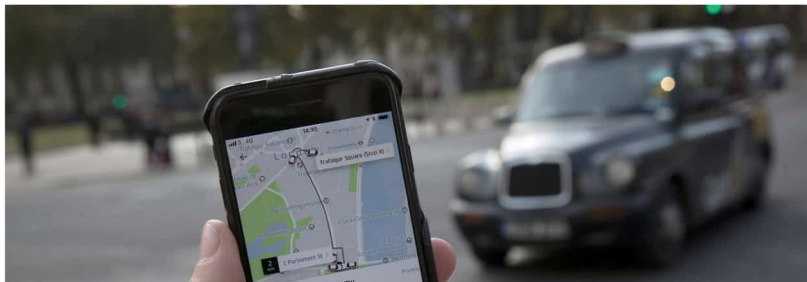
### New York gegen Uber

VON ROLAND LINDNER, NEW YORK - AKTUALISIERT AM 31.07.2018 - 06:20

## The Guardian

### Sadiq Khan wants to restrict number of Uber drivers in London

London mayor says cap on new licences would mean less congestion



door2door

## GRÜNDERSZENE

### New York limitiert Lizenzen für Uber

Kolumne. Der Stadtrat von New York stimmt für Begrenzung von Lizenzen für Fahrdienste wie Uber. Außerdem: Frank Thelen und Sven Schmidt streiten sich öffentlich.

## Handelsblatt



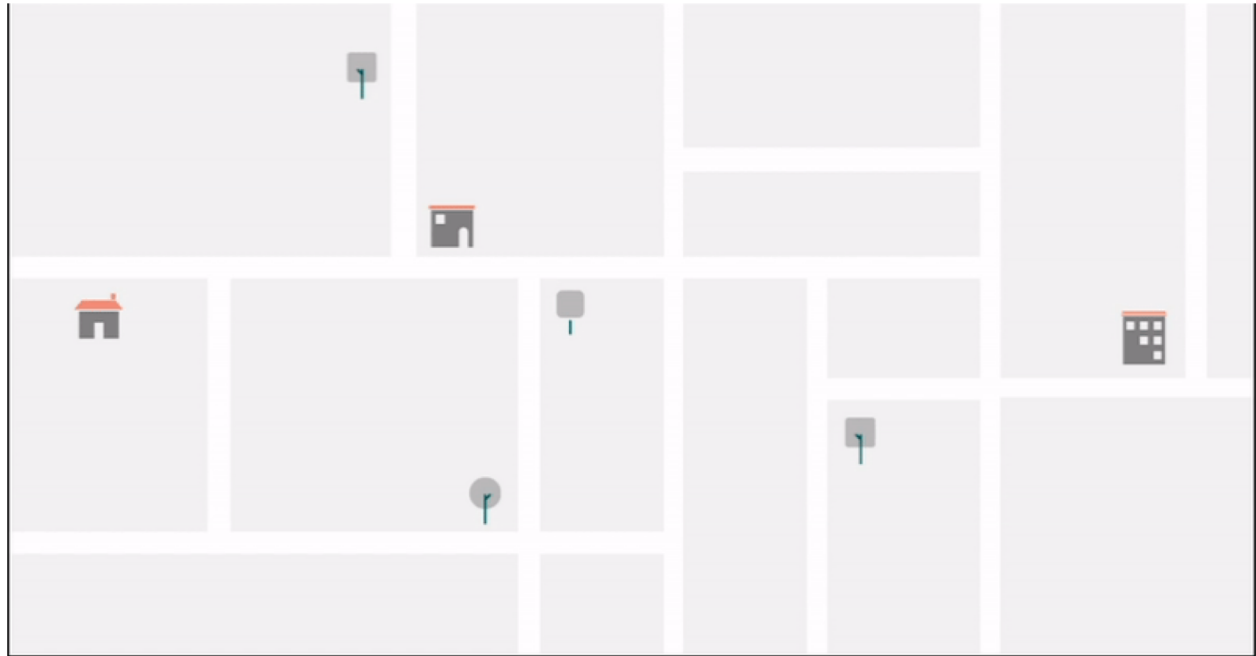
FAHRDIENSTVERMITTLER

### New York bietet Uber und Co. die Stirn – Ein Jahr lang keine Lizenzen für neue Fahrzeuge

# Bedienkonzepte

3

# Wie funktioniert Ridepooling?



✓ Nachfragegesteuert in Echtzeit

✓ Geteilte Routen

✓ Algorithmusbasiert

# Aktuelle Marktlücke

Privatfahrzeuge  
füllen derzeit die  
Lücke zwischen  
öffentlichem  
Verkehr und Taxis.



## Vorteile für den Endverbraucher

- + Niedrige Kosten
- Geringer Komfort

## Vorteile für das Unternehmen

- + Hohe Kapazität
- Hohe Investitionen

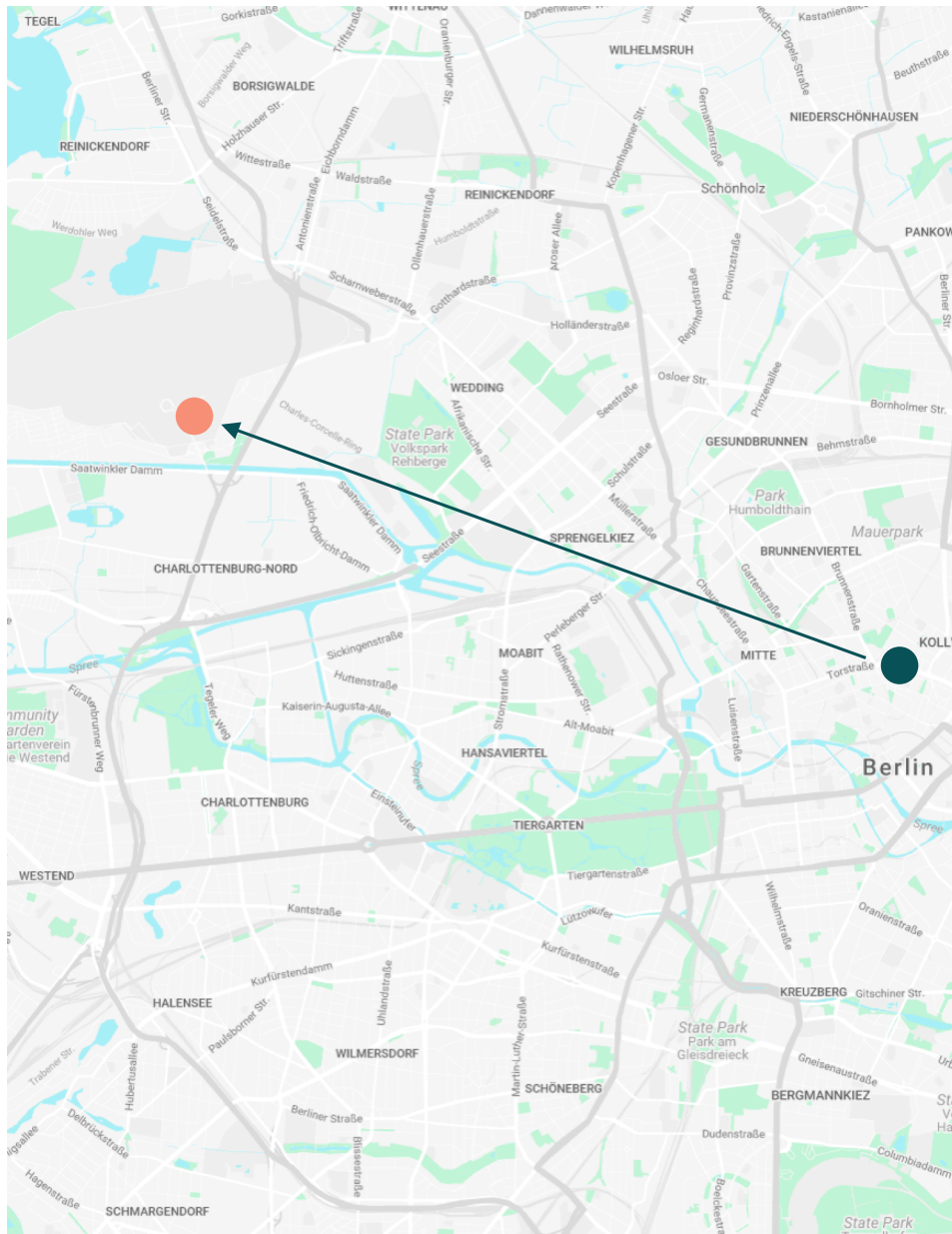
## Marktlücke



- Hohe Kosten
- + Hoher Komfort

- Geringe Kapazität
- + Geringe Investition





Taxi



Rideshare



Bus

€28,00

€28,00

€28,00

€11,98

€17,97

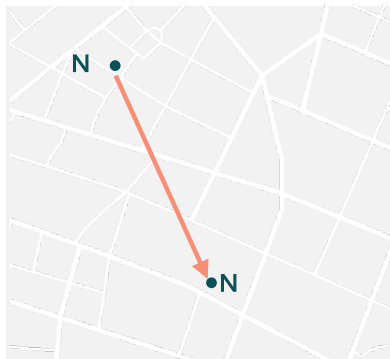
€23,96

€2,80

€5,60

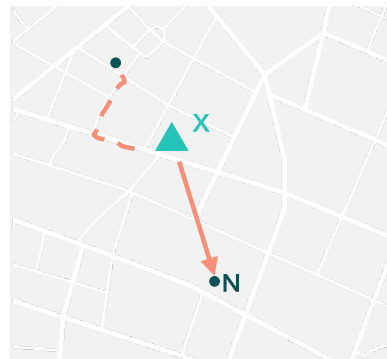
€8,40

# Konzessionen nach Bedienoptionen



N → N

Beliebiger Punkt zu beliebigem Punkt



X → N

Vorgegebene Stopps zu beliebigem Ort



X → X

Variable Routen mit vorgegebenen Stopps



PT-Stops:  
Existierende PT-Stops  
werden in der App zu  
virtuellen Stops



Virtuelle Stops:  
Darüber hinaus werden  
virtuelle Stops unter  
definierten Anforderungen  
generiert.

§ 2(7) + § 49  
PBefG



§ 2(6) + § 42  
PBefG

# Mietwagenkonzession & Experimentierklausel

## Vorteile

- Kürzeres Antragsverfahren
- Experimentierklausel befreit von Ausschreibungspflicht
- Keine Tarif-, Betriebs- oder Beförderungspflicht

## Nachteile

- Rückkehrpflicht
- Voller Mehrwertsteuersatz
- Zeitliche Befristung auf 4 Jahre

# Atypischer Linienverkehr

- Atypischer Linienverkehr §42 in Kombination mit § 2 (6) PBefG
- Verkehrsunternehmen oder Gemeinden können Verkehrsleistung für On-Demand Verkehre als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gemäß EU Verordnung 1370/2007 vergeben. Vergabe kann an Taxiunternehmen erfolgen. Bei Microaufträgen (Piloten oder Kleinstprojekten im Ländlichen Raum auch in der Direktvergabe).
- Verweis auf § 8 (2) PBefG - Taxi als ÖPNV

# Voraussetzung Genehmigung

## Sicherstellung der Betriebs- und Beförderungspflicht

1. Festlegung von Betriebsgebiet und Betriebszeit
2. Fahrzeugeinsatz
  - a. Zahl und Art der Fahrzeuge in Relation zu Betriebsgebiet und Bevölkerungsdichte, Wartezeit und Umwegezeit, Verfügbarkeit → **Versorgungsgrad**
  - b. Limitierung der Fahrzeuge aus öffentlichem Verkehrsinteresse ( Abwehrrechte nach § 13 Abs 1 Nr. 3 PBefG)
3. Virtuelle Haltestellen gemäß § 40 Abs. 4 Sätze 1 bis 3 PBefG
4. Virtueller Fahrplan
  - a. Übersicht der virtuellen und baulichen Haltestellen in der App
  - b. Planbarkeit durch ETA
5. Virtuelle Fahrzeiten

## **Eckpunkte für eine Novellierung des Personenbeförderungsrechtes**

**1) Modernisierung des PBefG unter dem Stichwort Digitalisierung (Koalitionsvertrag, Seiten 48, Zeilen 2138ff. und Seite 121, Zeilen 5700ff.)**

**a. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung**

Zur Schaffung von Rechtssicherheit wird der in § 3 PBefG definierte Begriff des Unternehmers in einem ergänzenden Absatz auf die Vermittlung von Fahrten zur Personenbeförderung ausgedehnt und damit klargestellt, dass auch die digitale Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig ist und somit den Regelungen des PBefG unterliegt. Wann die digitale Vermittlung von Fahrten selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, wird klar definiert.

**b. Einordnung von ÖPNV Ride Pooling-Diensten als Linienverkehr**













door2door

**Vielen Dank!**

# Referenzvideo ADAC

