

5 Das Untersuchungsbeispiel Mobilfalt

Horst Benz, Jutta Kepper

Der nachfolgende Beitrag stellt das Projekt »Mobilfalt« des NVV und das daraus entwickelte gleichnamige Verkehrsangebot vor. Hierbei sollen auch die Besonderheiten des Mobilfalt-Angebots, die Hintergründe für seine Entwicklung und die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den als wesentlich erachteten Grundmerkmalen des Angebots erläutert werden.

5.1 Hintergrund

Hinter dem Namen »Mobilfalt« (steht für die Kombination von »Mobilität« mit »Vielfalt«) verbirgt sich ein vom Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) initiiertes und durchgeführtes Pilotprojekt zur Schaffung eines zukunftsweisenden Nahverkehrskonzepts für ländliche Räume in Deutschland.

Das Projekt wurde vom Land Hessen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie »Mobilität 2050« gefördert. Nach einer dreijährigen Vorbereitungszeit konnte der Betrieb Mitte April 2013 in den drei Pilotregionen Sontra/Nentershausen/Herleshausen (als Zweckverband), Witzenhausen und Niedenstein aufgenommen werden. Der Schwerpunkt der Erprobung liegt auf dem Werra-Meißner-Kreis.⁴⁶

Den Kern von Mobilfalt stellt das Vorhaben dar, ein Ridesharing-System in den ÖPNV zu integrieren:

1. Privat und geschäftlich motivierte Pkw-Fahrten, die ohnehin zu Zeiten und auf Strecken von öffentlichem Interesse stattfinden, sollen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzbar gemacht werden.

⁴⁶ In Niedenstein wurde aufgrund der Neuvergabe des Busnetzes zum Dezember 2016 eine neue Buslinie eingeführt, die Niedenstein seitdem täglich im Stundentakt erschließt. Damit war das Mobilfalt-Angebot dort nicht mehr nötig. Dagegen wurde zwischen dem Ortskern von Großalmerode und dem Ortsteil Weißenbach das Mobilfalt-Angebot neu eingeführt. Diese eher kleinen Änderungen im Mobilfalt-Gesamtangebot werden im Folgenden nicht weiter explizit betrachtet.

2. Gleichzeitig soll die Einbindung eines Ridesharing-Systems in die ÖPNV-Umgebung den Erfolg eines solchen Systems unterstützen, womit eine effizientere Nutzung der Ressourcen im Mobilitätsbereich verbunden ist.

Die Einbindung erfolgte in der Form, dass Fahrtwünsche auf den vom NVV ausgewählten ÖPNV-Strecken angemeldet werden können und private Fahrende die Fahrtwünsche übernehmen können. Falls sich kein privater Fahrender findet, werden die Fahrten von einem Taxi auf Kosten des NVV durchgeführt. Dies geschieht auch dann, wenn ein vorher abgegebenes Mitnahmeangebot wieder zurückgezogen wird. Als Treffpunkte dienen die ÖPNV-Haltestellen. Für eine Fahrt hat ein Fahrgast in Abhängigkeit von der Länge der Strecke 1,- oder 2,- Euro an den NVV zu entrichten.

Die Attraktivität für die Teilnahme privater Fahrender wird durch eine finanzielle Beteiligung des NVV von 30 Cent/km an den Fahrtkosten der Fahrenden gesteigert.

Mitfahrende entrichten ihren monetären Beitrag direkt an den NVV, wodurch Zahlungen oder Kontrollen in den privaten Fahrzeugen entfallen.

Fahrtwünsche oder -angebote können über ein neu geschaffenes, internet-basiertes Buchungssystem im Zusammenspiel mit der regulären Fahrplanauskunft kommuniziert oder per Telefon oder persönlich in der Mobilitätszentrale in Eschwege angemeldet werden.

Innerhalb der Pilotkommunen wurde das bestehende Fahrplan-Angebot zum Erreichen der Ortskerne zu festen Zeiten durch Mobilfalt-Fahrten zunächst zu einem Stundentakt aufgefüllt. Somit gibt es Mobilfalt-Angebote nur zu den Zeiten, zu denen kein entsprechendes Busangebot vorhanden ist. Von montags bis donnerstags können in der Zeit zwischen 5:00 und 22:00 Uhr Mobilfalt-Fahrten gebucht und Mitnahmeangebote abgegeben werden. Freitags und samstags ist dies in der Zeit zwischen 5:00 und 24:00 Uhr möglich. Dies entspricht den sonst in der Region üblichen Anforderungen an die Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten.

5.2 Aktueller Stand von Mobilfalt zu Beginn von GetMobil

Zu Beginn des GetMobil-Projektes konnten bei Mobilfalt die folgenden Probleme identifiziert werden:

1. Die Nutzerschnittstelle des Mobilfalt-Buchungssystems war nicht ausreichend darauf ausgelegt, von privaten Personen bedient werden zu können. Insofern kam es immer wieder zu Problemen bei der Registrierung und bei der Abgabe von Fahrtangeboten und -nachfragen. Unklar bleibt, wie viele Nutzende aufgrund von Bedienproblemen erst gar nicht bis zur Registrierung gekommen sind.
2. Für das Zustandekommen von privaten Mitnahmefahrten fehlte es deutlich an Fahrenden. Insofern konnte die Nachfrage nach Mobilfalt-Fahrten in der Regel nur durch Taxi-Ersatzfahrten bewältigt werden.
3. Die starke räumliche und zeitliche Kopplung von Mobilfalt-Fahrten an die im Fahrplan hinterlegten stündlichen Möglichkeiten führte immer wieder zu Beschwerden seitens der Fahrenden und Mitfahrenden. Es musste davon ausgegangen werden, dass aufgrund fehlender Flexibilität bei der Abgabe von Fahrtangeboten und -nachfragen viele mögliche Angebote und Nachfragen erst gar nicht abgegeben wurden.
4. Obwohl bis zu diesem Zeitpunkt bereits zahlreiche und umfangreiche Marketing-Aktivitäten entwickelt worden waren, wurde deutlich, dass bestimmte Zielgruppen, insbesondere Fahrende, noch nicht ausreichend erreicht werden konnten.

5.3 Grundpfeiler der Konzeption von Mobilfalt

Bei der Konzeption von Mobilfalt wurden vom NVV vier verschiedene Grundanforderungen berücksichtigt:

1. *Rechtsrahmen*: Es musste ein Weg gefunden werden, um Mobilfalt-Fahrten rechtssicher durchführen zu können. Darüber hinaus sollten wesentliche Punkte bezüglich der Qualität der Beförderung (z.B. Verlässlichkeit oder Sicherheit) und im Umgang miteinander für alle Mitfahrenden und Fahrenden verbindlich gelten.

2. *Grundsätze des ÖPNV*: Die Integration eines Ridesharing-Systems in den ÖPNV sollte derart organisiert und durchgeführt werden, dass wesentliche Grundmerkmale des ÖPNV auch bei Mitnahmefahrten zum Tragen kommen. Damit sollten sich Mitfahrende auch bei einem solchen Angebot des NVV auf die sonst üblichen ÖPNV-Standards verlassen können.
3. *Erfolgreiches Ridesharing-System*: Ein in den ÖPNV integriertes Ridesharing-System sollte über die nötigen Merkmale verfügen, um als ein solches System erfolgreich sein und sich insbesondere durch eine möglichst hohe Zahl an Mitnahmefahrten auszeichnen zu können.
4. *Integriertes Verkehrssystem*: Mit Mobilfalt sollte auch der Grundstein für ein integriertes Verkehrssystem des NVV gelegt werden, bei dem alle öffentlich zugänglichen Verkehrsangebote in einer Region innerhalb eines Systems und über die gleiche Nutzerschnittstelle beauskunftet, gebucht und bezahlt werden können. Hierzu sollten insbesondere auch Mitnahmefahrten gehören.

Nachfolgend werden wesentliche Merkmale von Mobilfalt dargestellt, die dazu beigetragen haben, diesen Grundanforderungen gerecht zu werden.

Weiter werden wechselseitige Beeinflussungen (Interdependenzen) zwischen diesen Merkmalen und die dadurch bedingten Erfolgsszenarien und Zielkonflikte des Gesamtsystems dargestellt.

5.4 Rechtsrahmen von Mobilfalt

Mobilfalt zielt darauf ab, privat oder geschäftlich motivierte Fahrten für den ÖPNV nutzbar zu machen. Um eine solche Einbindung zu ermöglichen, galt es eine Lösung zu finden,

- die den gesetzlichen Bestimmungen gerecht wird,
- die Fahrtkostenzuschüsse für Fahrende ermöglicht und
- gleichzeitig die Forderung nach niedrigen Einstiegshürden für die Fahrenden erfüllt.

Daneben sollte unabhängig von den bestehenden Regelungen ausreichend Sorge für die Sicherheit aller Beteiligten getragen werden und ein verlässlicher Handlungsrahmen für alle Akteure vorhanden sein.

5.4.1 Freistellung vom Personenbeförderungsgesetz⁴⁷

Alle geschäftsmäßig und entgeltlich durchgeführten Beförderungen sind in Deutschland durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Dieses Gesetz ist mit weitreichenden Auflagen für Fahrende, Fahrzeug und die Durchführung der Beförderungen verbunden u.a.:

1. Entsprechend der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wird ausgesagt: *»Einer zusätzlichen Erlaubnis (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) bedarf, wer..., oder wer ein Kraftfahrzeug führt, wenn in dem Fahrzeug Fahrgäste befördert werden und für diese Beförderung eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich ist.«* Damit müssten die Fahrenden bei Mobilfalt über einen Personenbeförderungsschein verfügen.
2. Wenn eine Beförderungsart dem PBefG unterliegt, gilt damit auch die *»Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)«* und damit weitreichende Bestimmungen über den damit verbundenen Unternehmer, die eingesetzten Fahrzeuge, die Fahrenden etc. Diese Bestimmungen wären dann auch von den Fahrenden bei Mobilfalt einzuhalten.
3. Entsprechend Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) gilt für Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung entsprechend PBefG genutzt werden, dass sie mindestens in regelmäßigen Zeitabständen von 12 Monaten einer Hauptuntersuchung und einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen sind. Damit müssten die Fahrzeuge, die für Mobilfalt genutzt werden, jährlich zur TÜV-Untersuchung.
4. In der StVZO ist auch geregelt, dass Personenkraftwagen, die für eine Personenbeförderung entsprechend PBefG eingesetzt werden, bei der Zulassungsstelle entsprechend angezeigt werden müssen. Die Zulassungsstelle vermerkt dann die besondere Verwendung im Fahrzeugschein; der Fahrzeugschein ist der Zulassungsstelle zu diesem Zweck vorzulegen. Damit wäre im Fahrzeugschein eines Mobilfalt-Fahrenden der Vermerk für entgeltliche Personenbeförderung enthalten.

⁴⁷ Nähere Ausführungen zu den Vorgaben des Personenbeförderungsrechts → 9.1.

5. Ein Fahrzeug, das zur entgeltlichen Personenbeförderung eingesetzt wird, muss über eine entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung verfügen. Die Beiträge für eine solche Versicherung liegen in der Regel um ein Vielfaches höher als für eine Versicherung für ein Fahrzeug, das nur in Eigenverwendung genutzt wird.
6. Beförderungen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen unterliegen der »Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen«. Hier sind weitreichende Bestimmungen hinsichtlich der Durchführung von Fahrten aufgeführt. Dies betrifft z.B. das Verhalten von Fahrern und Fahrgästen in den Fahrzeugen, Beförderungsentgelte, Beförderung von Sachen usw. Diese Bestimmungen müssten bei Mobilfalt eingehalten werden.

Diese sehr weitreichenden Auflagen und die daraus resultierenden Konsequenzen wurden als eine zu hohe Hemmschwelle für private Fahrende angesehen. Deshalb wurden zunächst verschiedene Szenarien entwickelt, die dabei helfen sollten, trotz vielfältiger Auflagen eine praktikable Lösung zu finden. Hierbei wurde auch die Inanspruchnahme verschiedener Ausnahmeregelungen durchgespielt, um den Spagat zwischen juristischem Rahmen und niedrigen Einstiegschürden für private Fahrende zu schaffen. Das Ergebnis dieser Bemühungen führte aber doch letztlich zur Erkenntnis, dass die in Mobilfalt eingebundenen privaten Fahrten nicht als entgeltliche Beförderung im Sinne des PBefG gewertet werden dürfen. Ein wesentliches Ziel des NVV lag ab diesem Zeitpunkt darin, trotz der Zahlung eines Anreizentgelts an die Fahrenden eine Freistellung der Mobilfaltfahrten vom Personenbeförderungsgesetz zu erreichen.

In § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG wird dargestellt, welche Beförderungen nicht dem Gesetz unterliegen: *»Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt.«*

Offen bleibt dabei, wie die Betriebskosten einer Fahrt genau zu ermitteln sind.⁴⁸ Hier konnte mit dem Regierungspräsidium Kassel in seiner Eigenschaft

⁴⁸ Näheres zu dieser Problematik im Abschnitt »Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigendes Gesamtentgelt« (S. 314).

als zuständige Genehmigungsbehörde eine Lösung dahingehend gefunden werden, dass einem Fahrenden unabhängig von den individuellen Eigenschaften des verwendeten Fahrzeugtyps und der Anzahl der zu befördernden Personen ein Höchstbetrag von 30 Cent pro Kilometer gezahlt werden kann, ohne dass dies als entgeltliche Beförderung gesehen wird. Damit war eine dauerhafte Lösung dafür gefunden, dass den Fahrenden ein Zuschuss zu ihren Betriebskosten gewährt werden kann, ohne dass eine damit verbundene Beförderung dem PBefG unterliegen würde.

5.4.2 Schaffen eines eigenen Regelwerks

Nach der aktuellen Rechtsprechung in Deutschland gibt es nur die Möglichkeit, dass Fahrten entweder dem PBefG unterliegen, was die oben aufgeführten weitgehenden Konsequenzen zur Folge hätte, oder dass sie ihm nicht unterliegen und damit kaum gesetzliche Grundlagen hinsichtlich der Besonderheiten bei der Beförderung von Personen vorliegen.

So stand der NVV vor der Herausforderung, für Mobilfalt selbst die als wichtig erachteten Punkte im Vertragsverhältnis zwischen den beteiligten Akteuren zu regeln. Dabei wurden auch als wesentlich erachtete Elemente aus dem PBefG und anderen gesetzlichen Bestimmungen übernommen und zusammen mit den Besonderheiten von Mobilfalt zu einem schlüssigen und in sich stimmigen Regelwerk verbunden. Dieses Regelwerk ist in den AGBs zu Mobilfalt aufgeführt und von den Mitfahrenden und Fahrenden bei ihrer Registrierung zu akzeptieren.

Das Mobilfalt-Regelwerk umfasst u.a. folgende Punkte:

- *Klarstellung der Vertragsverhältnisse:* Mobilfalt-Fahrende und -Mitfahrende sind Vertragspartner des NVV und müssen sich hierzu entsprechend registrieren. Ein Beförderungsvertrag entsteht aber immer nur zwischen Fahrenden und Mitfahrenden. Der NVV tritt nur als Vermittler und Förderer von Fahrgemeinschaften im Rahmen von Mobilfalt auf.
- *Regelungen für Mobilfalt-Mitfahrende:* Hier wird der Mobilfalt-Tarif und die Art der Bezahlung geregelt sowie die Art und Weise, wie Fahrtwünsche angemeldet und storniert werden können. Auch die Übernahme einer Fahrt durch ein Taxi-Unternehmen wird den Mitfahrenden hier zugesagt. Weiter enthält dieser Bereich die nötigen Regeln, die bei der Durchführung einer

Fahrt von den Mitfahrenden zu beachten sind. Hierzu gehören auch Festlegungen bezüglich der Haftung für Mängel und Schäden.

- *Regelungen für Mobilfalt-Fahrende:* In diesem Teil ist die Zahlung des Entgelts an die Fahrenden geregelt und es wird geregelt, in welcher Form Fahrten übernommen und später auch wieder abesagt werden können. Neben Regeln, die bei der konkreten Durchführung einer Fahrt einzuhalten sind, enthält das Regelungswerk auch Bestimmungen zur Weitergabe der konkreten Fahrtinformationen und deren Bestätigung und zur Klarstellung der Haftungsfragen bei Ausfall, Mängeln oder Schäden.
- *Regelungen für das Vertragsverhältnis zwischen Mitfahrenden und Fahrenden:* Hier werden Details eines Beförderungsvertrags geregelt, der zwischen Mitfahrenden und Fahrenden bei einer Mobilfalt-Fahrt zustande kommt. Der NVV ist hier kein Vertragspartner, regelt aber das Verhältnis zwischen den beteiligten Akteuren. Damit trägt der NVV bereits im Vorfeld einer Fahrgemeinschaft Sorge für deren sichere und ordnungsgemäße Durchführung.
- *Regelungen für den Umgang mit dem Online-Buchungssystem und der Mobilitätszentrale:* Zu diesen Regelungen gehören Darstellungen der Nutzungsmöglichkeiten des Buchungssystems und der Mobilitätszentrale und Bestimmungen hinsichtlich des Datenschutzes.
- *Regelungen zum Ausschluss von Personen, zur Registrierung von Fahrenden und Mitfahrenden und Regelungen zur Nutzung der MobilfaltCard (Ausweis für alle registrierten Mobilfalt-Nutzenden):* Diese Regelungen runden die Bestimmungen zu einem Gesamt-Regelungswerk ab, das alle wesentlichen Aspekte der Organisation und des Betriebs von Mobilfalt einschließt.

Das gesamte Regelungswerk wird den Fahrenden und Mitfahrenden bei ihrer Registrierung kommuniziert und sie müssen sich mit diesen Regeln einverstanden erklären. Um diese Einstiegshürde abzuschwächen, werden die wesentlichen Eckpunkte der Regelungen auch in Form von FAQs dargestellt, die sich am praktischen Gebrauch von Mobilfalt orientieren und in einer eher verständlicheren Sprache verfasst sind.

5.5 Auf den Grundsätzen des ÖPNV basierende Merkmale

Mobilfalt-Angebote sollen entsprechend der Zielsetzung des NVV Teil des allgemein zugänglichen ÖPNV sein, der sich üblicherweise durch bestimmte Grundmerkmale auszeichnet. Daher fand bei der Gestaltung dieser Angebote insbesondere auch eine Orientierung an diesen Grundmerkmalen statt.

5.5.1 Verlässlichkeit

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen verlässlich sein.

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

Ausgestaltung bei Mobilfalt:

- Wenn für eine gebuchte Mobilfalt-Fahrt kein privates Mitnahmeangebot vorliegt, wird auf Kosten des NVV eine Ersatzfahrt mit dem Taxi organisiert.
- Wenn ein bereits gebuchtes Mitnahmeangebot wieder abgesagt wird, wird ebenfalls auf Kosten des NVV eine Ersatzfahrt mit dem Taxi durchgeführt.
- Wenn während der Fahrdurchführung Probleme bei der Beförderung auftreten: die Mobilitätszentrale ist während der Beförderungszeiten immer erreichbar.

5.5.2 Effizienz

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen effizient sein.

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

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Um die Ressourcen effizient zu nutzen, wurden bei Mobilfalt folgende Punkte realisiert:

- Beschränkung auf Strecken, bei denen ein großer Beförderungsbedarf und eine große Bereitschaft für Mitnahmen zu erwarten ist (Strecken zum Zentrum der beteiligten Kommunen).

- Fahrtwünsche werden gebündelt, wenn es zu Überschneidungen von Strecken kommt. Diese gebündelten Fahrtwünsche werden dann einem passenden Fahrtangebot (private Fahrende oder Taxi) zugeordnet.
- Fahrtaufträge werden an die privaten Fahrenden erst 60 Minuten vor Fahrtbeginn gegeben. Dies vor dem Hintergrund, dass noch bis kurz vorher passende Anfragen von Mitfahrenden eingehen können, die dann zu einer Fahrt dazugebündelt werden können.
- Es wird bis 60 Minuten vor dem Start einer Fahrt gewartet, bis ein Ersatztaxi bestellt wird, da bis zu diesem Zeitpunkt noch ein privater Fahrender für eine Fahrt gefunden werden könnte.

Daneben zeichnet sich das Mobilfalt-System durch eine effiziente Prozessgestaltung aus. In folgenden Bereichen wurden *automatisierte Verfahren* durch die Verfügbarkeit eines dafür entwickelten Buchungssystems geschaffen:

- Buchung- und Stornierungsvorgang von Mobilfalt-Fahrten,
- Bezahlvorgang für Mitfahrende,
- Information der Mitfahrenden und Fahrenden per E-Mail über die für sie wichtigen Details einer Mobilfalt-Fahrt,
- Abrechnung mit Fahrenden,
- Beobachtung der Systementwicklung anhand ständig aktualisierter Systemindikatoren,
- Berechnung der Einsparung an CO₂-Emissionen.

5.5.3 Bekanntheit

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen bekannt sein.

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

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Um Mobilfalt-Angebote in den Pilotregionen bekannt zu machen, wurden und werden zahlreiche Kommunikations- und Marketingmaßnahmen durchgeführt:

- Entwicklung einer eigenen Mobilfalt-Homepage mit einer eigenen Darstellung der Mobilfalt-Angebote (www.mobilfalt.de),
- Darstellung der Mobilfalt-Angebote in der Fahrplanauskunft des NVV,
- Erstellung eines Mobilfalt-Kinospots,
- Erstellung eines Informations-Videos,
- Erstellung von Mobilfalt-Flyern, -Broschüren und -Plakaten,
- Erstellung von ortsspezifischen Mobilfalt-Fahrplänen,
- Haushaltsverteilung ortsspezifischer Informationsmaterialien,
- Anzeigen in regionalen und kommunalen Zeitungen,
- Regelmäßige Info-Veranstaltungen vor Ort in den Pilotregionen.

5.5.4 Zugänglichkeit

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen für alle zugänglich sein.

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

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Um einen Zugang zu den Mobilfalt-Angeboten für alle potenziellen Mitfahrenden zu schaffen, wurde Folgendes realisiert:

- Erreichbarkeit von Mobilfalt über das internetbasierte Buchungssystem,
- Zugang zum Mobilfalt-Buchungssystem über Laptop und mobile Endgeräte,
- telefonische Erreichbarkeit mit Hilfe der Mobilitätszentrale,
- persönliche Vorsprache in der Mobilitätszentrale in Eschwege möglich,
- persönliche Beratungsmöglichkeiten in der Mobilitätszentrale und in weiteren Einrichtungen,
- ausführliche Erklärungshilfen (FAQs, Flyer, Filme),
- Nutzung der ÖPNV-Haltestellen als Ein- und Ausstiegsorte für Fahrten.

5.5.5 Nutzbarkeit

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen einfach nutzbar sein.

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

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Damit Mobilfalt-Fahrten von möglichst allen potenziellen Mitfahrenden auf einfache Art genutzt werden können, wurde Folgendes realisiert:

- Festlegung der Vorgehensweisen bei der Nutzung von Mobilfalt-Angeboten in den AGB,
- Erreichbarkeit der Buchungs-Zentrale während der Zeiten, in denen Mobilfalt-Fahrten durchgeführt werden, um ggf. Unterstützung während einer Beförderung zu erhalten,
- Möglichkeit zur kostenfreien Beförderung von Schwerbehinderten, ggf. auch mit Begleitperson,
- Mitnahmemöglichkeit von Sachen,
- Möglichkeit zur Anmeldung mehrerer Mitfahrender,
- Fahrten bis 60 Minuten vor geplanter Abfahrt buch- und stornierbar,
- Möglichkeit zur Abgabe von Daueraufträgen,
- Möglichkeit zur Hinterlegung einer Heimathaltestelle,
- Möglichkeit zur bargeldlosen Zahlung: Im Zuge der Registrierung von Nutzenden Einrichtung eines internen Geld-Kontos, auf das Beträge überwiesen werden können.
- Servicemeldung bei geringem Stand des internen Geld-Kontos,
- Anerkennung von Zeitkarten bei Taxi-Ersatzfahrten,
- Mitfahrende erhalten auf elektronischem Weg alle Informationen zu einer von ihnen gebuchten Mitnahmefahrt (Fahrende, Zeitpunkt, Haltestelle etc.).

5.5.6 Qualität

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen über ein definiertes Mindestmaß an Qualität verfügen.

Zur Definition eines ÖPNV-Angebots gehört die Festlegung und Kommunikation der Art und Weise, wie eine Beförderung stattfindet.

Ausgestaltung bei Mobilfalt:

- Regelungen in den AGB für private Fahrende bezüglich verschiedener Qualitätskriterien, wie Zustand der Fahrzeuge, Pünktlichkeit, Sauberkeit etc. und für Mitfahrende hinsichtlich ihres Verhaltens in den Fahrzeugen vorgegeben.
- Mit dem Akzeptieren der AGB erklären sich die Fahrenden und Mitfahrenden mit der Einhaltung der vorgegebenen Qualitätskriterien einverstanden.
- Bei mehrmaligen Verstößen gegen die Qualitätsregelungen können Fahrende und Mitfahrende aus dem System ausgeschlossen werden.

5.5.7 Sicherheit

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen für alle beteiligten Akteure sicher sein.

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

Um ein möglichst hohes Maß an Sicherheit für Fahrende und Mitfahrende zu erreichen, wurde bei Mobilfalt Folgendes realisiert:

- Sicherheitsvorgaben für Fahrende in AGB geregelt,
- Sicherheitsvorgaben für Mitfahrende in AGB geregelt,
- Registrierung für buchende Mitfahrende nötig,
- Registrierung nur für Personen ab 14 Jahre (zu deren Schutz),
- Registrierung und Legitimation für Fahrende (Vorlage wichtiger Dokumente) nötig,
- Datenschutzbestimmungen vorhanden, die bei Registrierung mit akzeptiert werden müssen,
- Eingrenzbarkeit des Geschlechtes von Fahrenden durch Mitfahrende möglich.

5.5.8 Attraktivität

Grundsatz: ÖPNV-Angebote müssen für Fahrgäste attraktiv sein.

Die Nutzung eines ÖPNV-Angebots muss mit klaren Vorteilen für die Fahrgäste verbunden sein.

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Um Mobilfalt-Angebote für Mitfahrende attraktiv zu machen, wurde folgendermaßen vorgegangen:

- Neben der Ergänzung bestehender Fahrtangebote auf den vorhandenen Buslinien auch Entwicklung neuer Mobilfaltlinien, um auch bisher nicht angebundene Ziele mit Hilfe von Mobilfalt-Angeboten zu erreichen,
- Diskussions- und Informationsveranstaltungen in den Pilotkommunen.

5.6 Merkmale für ein erfolgreiches Ridesharing-Systems aus Sicht des NVV

Bei der Konzeption von Mobilfalt wurden vom NVV verschiedene Annahmen hinsichtlich der Merkmale eines erfolgreichen Ridesharing-Systems getroffen.

Eine wesentliche Grundannahme des NVV, die bei der Gestaltung von Mobilfalt galt, lautet:

Wenn ein Ridesharing-System über die gleichen Merkmale für seine Mitfahrende verfügt, wie sie als grundlegende Merkmale für ÖPNV-Fahrgäste gelten (Verlässlichkeit, Effizienz, Bekanntheit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Qualität, Sicherheit und Attraktivität), dann trägt dies auch dazu bei, ein Ridesharing-System erfolgreich zu machen.

Weiter wurde angenommen, dass die Anforderungen an ein erfolgreiches Ridesharing-System bezogen auf Mitfahrende hinlänglich erfüllt sind, wenn das Ridesharing-System diese grundlegenden Merkmale des ÖPNV aufweist.

Bezogen auf die Fahrende wurde es als nicht hinreichend angesehen, dass nur die grundlegenden Merkmale erfüllt werden, wie sie für ÖPNV-Fahrgäste gelten. Es wurde angenommen, dass zusätzliche Anforderungen erfüllt werden müssen in den Bereichen Bekanntheit, Einfachheit und Attraktivität.

Darüber hinaus wurde natürlich in einer hohen Zahl an Matchings (Übereinstimmung von Fahrtangeboten und -nachfragen) ein wesentliches Merkmal eines erfolgreichen Ridesharing-Systems gesehen.

Auf die Merkmale eines Ridesharing-Systems, die über die ÖPNV-Merkmale für Fahrgäste hinausgehen, wird im Folgenden weiter eingegangen.

5.6.1 Bekanntheit des Ridesharing-Systems für Fahrende

Grundsatz: Ein Ridesharing-System muss bei Fahrenden bekannt sein.

Fahrende müssen ein Ridesharing-System und die damit verbundenen Möglichkeiten gut kennen, damit sie Fahrtangebote abgeben.

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Um die Bekanntheit des Ridesharing-Systems insbesondere für potenzielle Fahrende in den Pilotregionen zu steigern, wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Gut vernetzte Personen in den Pilotregionen, die sogenannten »Starthelfer«, nutzen ihre Verbindungen zur Werbung für Mitnahmefahrten, insbesondere auch zur Anwerbung von Fahrenden.
- Fest angestellte Kräfte sind in den Pilotregionen vor Ort aktiv, um die Kommunikation von Mobilfalt voranzutreiben und Fahrenden das System näherzubringen.
- Bei zahlreichen Veranstaltungen vor Ort und mit Hilfe von Info-Ständen wurde und wird Mobilfalt als ortsnahe Einrichtung dargestellt. Im direkten Kontakt mit potenziell Fahrenden werden die Vorzüge von Mobilfalt erläutert und es wird zur sofortigen Registrierung eingeladen.

5.6.2 Einfache Nutzbarkeit für Fahrende

Grundsatz: Ein Ridesharing-System muss von Fahrenden einfach genutzt werden können.

Die Gestaltung eines Ridesharing-Systems muss derart erfolgen, dass es für alle potenziell Fahrenden einfach ist, Mitnahmeangebote abgeben zu können.

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Die im Folgenden aufgeführten Punkte sollen zu einer einfachen Nutzung des Ridesharing-Systems für Fahrende beitragen:

- Möglichkeit zur Abgabe von Dauerangeboten,
- Möglichkeit zur automatischen Abgabe einer Rückfahrt,
- Darstellung des Fahrtangebots auf einer Übersichtskarte,
- Auswahlmöglichkeit der anzufahrenden Haltestellen auf einer Strecke,
- Übersicht über alle abgegebenen eigenen Angebote und Möglichkeit zur Wiederholung,
- alle Informationen zu einer von Fahrenden durchzuführenden Fahrt (Mitfahrende, anzufahrende Haltestellen etc.) vor der Fahrdurchführung und Möglichkeit, diese Fahrt auf einfache Weise zu bestätigen.

5.6.3 Attraktivität für Fahrende

Grundsatz: Das Anbieten von Mitnahmefahrten muss für Fahrende attraktiv sein.

Die Abgabe eines Mitnahmeangebots muss für Fahrende mit klaren Vorteilen verbunden sein.

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Die im Folgenden aufgeführten Punkte sollen dazu beitragen, Fahrende zu gewinnen und sie zur Abgabe von möglichst vielen Mitnahmeangeboten zu motivieren:

- Entschädigung pro Kilometer von 30 Cent durch den NVV,
- Entlastung der Fahrenden durch Mobilitätsgarantie für Mitfahrende, wenn Angebot kurzfristig abgesagt werden muss,
- Möglichkeit für soziales Engagement im Rahmen von Mobilfalt, da Fahrende den Mitfahrenden neue und vergleichsweise kostengünstige Mobilitätsoptionen erschließen.
- Im Rahmen von Marketingmaßnahmen werden nachhaltigkeitsbezogene Vorteile hervorgehoben, wie z.B. die Stärkung des sozialen Zusammenhalts, positive Umweltwirkungen und die ökonomischen Vorteile.

- Mit der frühen Einbindung der Bürgermeister und weiterer politisch agierenden Personen aus den Pilotregionen konnten wichtige Meinungsbildner und Multiplikatoren in das Projekt eingebunden werden.

5.6.4 Hohe Matching-Quote

Grundsatz: Es muss eine hohe Quote an Matchings erreicht werden.

Ein Ridesharing-System ist nur dann erfolgreich, wenn es viele Übereinstimmungen zwischen Fahrtangeboten und -nachfragen gibt (hohe Matching-Quote) und Mitnahmefahrten tatsächlich stattfinden.

Ausgestaltung bei Mobilfalt: Zum Erreichen einer hohen Matching-Quote wurden neben den Punkten, die zur Steigerung der Effizienz für ÖPNV-Angebote umgesetzt wurden, die folgenden Möglichkeiten realisiert:

- *Zeitkorridor für Fahrtwünsche:* Bei der Abgabe eines Fahrtwunsches kann ein Zeitkorridor angegeben werden, innerhalb dessen eine Mitnahmefahrt gewünscht wird. Wenn dann ein Fahrtangebot abgegeben wird, dessen Startzeit innerhalb dieses Zeitkorridors liegt, wird ihm der Fahrtwunsch zugeordnet.
- *Anzeige einer prinzipiellen Bereitschaft zur Durchführung von Mitnahmefahrten:* Möglichkeit für Fahrende, ihre prinzipielle Bereitschaft zur Übernahme bestimmter Fahrten (Strecke, Zeiten) angeben zu können. Wenn dann später ein Fahrtwunsch für eine solche Fahrt eingeht, werden die entsprechenden Fahrenden darüber informiert und können entscheiden, ob sie die gewünschte Fahrt durchführen möchten.
- Übersicht über bereits vorhandene Fahrtwünsche für Fahrende.
- Übersicht über bereits vorhandene Fahrtangebote für Mitfahrende.

5.7 Merkmale hinsichtlich Systemintegration

Der NVV strebt ein integriertes Verkehrssystem an, bei dem alle öffentlich zugänglichen Angebote innerhalb eines Systems integriert sind. Bei Mobilfalt wurden wichtige Schritte in Richtung eines solchen Systems unternommen:

- Es besteht ein einheitlicher Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten in den Pilotregionen, einschließlich der Mobilfalt-Angebote. Wenn ein Fahrtwunsch im Buchungssystem abgegeben wird, werden alle Verkehrsangebote, mit denen der Fahrtwunsch erfüllt werden kann (einschließlich der Mobilfalt-Fahrten), in einer Übersicht dargestellt.
- Das System bietet die Möglichkeit zur Bildung von Reiseketten aus Mobilfalt-Fahrten und anderen ÖPNV-Angeboten. Wenn zur Erfüllung eines Fahrtwunsches mehrere Verkehrsangebote auf einer Strecke nötig sind, werden diese Angebote angezeigt.

5.8 Interdependenzen

Im Folgenden werden die vom NVV erkannten wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Grundmerkmalen des ÖPNV und den speziellen Merkmalen für ein erfolgreiches Ridesharing-System dargestellt. Die Darstellungen resultieren auf wesentlichen Grundannahmen des NVV, die dem Mobilfalt-Projekt zugrunde liegen, und den mittlerweile gewonnenen Erfahrungen aus der Praxis. Die Darstellung zeigt, inwiefern Merkmale komplementär sind oder Konfliktpotenzial bieten.

Folgende Zusammenhänge können daraus abgeleitet werden:

1. Eine hohe Verlässlichkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Qualität und Sicherheit von Mobilfalt-Angeboten führt zu einer hohen Attraktivität für Mitfahrende.
2. Die Attraktivität für Fahrende steigt einerseits mit der Sicherheit und einfachen Nutzbarkeit des Ridesharing-Systems. Andererseits steigt sie auch mit der Attraktivität für Mitfahrende und mit einer hohen Matching-Quote.
3. Eine hohe Qualität des Angebots führt zwar zu einer Erhöhung der Attraktivität für Mitfahrende, verringert aber aufgrund der zu erfüllenden Auflagen die Attraktivität für Fahrende.
4. Mit der Steigerung der Sicherheit für Mitfahrende und Fahrende sind gleichzeitig auch Auflagen für Mitfahrende bzw. Fahrende verbunden (z.B. Registrierung, Legitimation), die die Nutzbarkeit und die Attraktivität für beide verringern.

5. Eine hohe Matching-Quote lässt sich durch eine hohe Bekanntheit und Attraktivität des Systems für Fahrende und Mitfahrende und einen hohen Grad an Effizienz erreichen.
6. Ein hoher Grad an Effizienz führt zwar zu einer Erhöhung der Matching-Quote, ist aber mit Einschränkungen für Fahrende und Mitfahrende hinsichtlich Nutzbarkeit verbunden. Weiter führt die räumliche und zeitliche Konzentration auf bestimmte Strecken und Zeiten dazu, dass das System an Attraktivität für Fahrende und Mitfahrende verliert.

Interdependenzen		Grundmerkmale des ÖPNV							spezielle Merkmale für Ridesharing			
		Verlässlichkeit	Effizienz	Bekanntheit	Zugänglichkeit	Nutzbarkeit	Qualität	Sicherheit	Attraktivität für Fahrgäste = Mitfahrende	Bekanntheit für Fahrende	Nutzbarkeit für Fahrende	Attraktivität für Fahrende
Wirkung der unten stehenden auf die seitlich aufgeführten Merkmale												
Grundmerkmale des ÖPNV	Verlässlichkeit							↑				
	Effizienz				↓			↓	↓	↓	↑	
	Bekanntheit											↑
	Zugänglichkeit							↑				
	Nutzbarkeit							↑				
	Qualität							↑		↓		
	Sicherheit				↓			↗	↓	↗		
Attraktivität für Fahrgäste = Mitfahrende			↑						↑	↑	↑	
spezielle Merkmale für Ridesharing	Bekanntheit für Fahrende											↑
	Nutzbarkeit für Fahrende										↑	
	Attraktivität für Fahrende								↑			↑
	hohe Matching-Quote											↑

- ↑ Ein Merkmal hat eine fördernde Wirkung auf ein anderes Merkmal.
- ↓ Ein Merkmal hat eine negative Wirkung auf ein anderes Merkmal.
- ↗ Ein Merkmal hat eine eingeschränkte fördernde Wirkung auf ein anderes Merkmal.

Tabelle 9: Interdependenzen von Grundmerkmalen des ÖPNV und speziellen Merkmalen des Ridesharing

Der NVV erhielt im Rahmen des GetMobil-Projektes wichtige Anregungen zur Weiterentwicklung von Mobilfalt. Neben den konkreten Empfehlungen, die teilweise auch schon während der Projektlaufzeit umgesetzt werden konnten (→ Kap. 10), hat das Projekt auch einen maßgeblichen Beitrag dazu geleistet, sich über die Abhängigkeiten der verschiedenen Kernmerkmale und über die Erfolgspotenziale und Zielkonflikte bei der Einbindung eines Ridesharing-Systems in den ÖPNV weiter Klarheit zu verschaffen. Allerdings ist dieser Prozess noch nicht abgeschlossen; sowohl die während der Projektlaufzeit gewonnenen Erkenntnisse und Auswertungen der bereits eingeleiteten Entwicklungsschritte als auch die Erkenntnisse aus den weiter geplanten Schritten werden dazu beitragen, die Analyse wesentlicher Interdependenzen weiterentwickeln zu können. So wird eine immer klarere Übersicht über das Gesamtgefüge bei der Einbindung eines Ridesharing-Systems in den ÖPNV möglich werden.

5.9 Weiteres Vorgehen des NVV bezüglich Mobilfalt

Der NVV plant derzeit die folgenden weiteren Schritte für Mobilfalt:

- *Aktion »Fahren für den guten Zweck«*: Im November 2018 lief die Aktion »Fahren für den guten Zweck« an. Bei dieser Aktion zahlt der NVV für jede durchgeführte private Mitnahmefahrt den Betrag von 5,- Euro an eine Schule in Witzenhausen, die von diesen Einnahmen eine Kletterwand für ihre Schülerinnen und Schüler anschaffen wird. Die Idee dazu wurde im Rahmen des GetMobil-Projektes entwickelt und basiert auf der dort gewonnenen Erkenntnis, dass Fahrende sich gerne für andere engagieren möchten. Im Laufe des Jahres 2019 werden die Ergebnisse dieser Aktion ausgewertet und Entscheidungen über die Ausweitung solcher Aktionen getroffen werden.
- *Weiterentwicklung von Mobilfalt im Werra-Meißner-Kreis*: Im Werra-Meißner-Kreis wird derzeit auf politischer Ebene darüber beraten, Mobilfalt im Landkreis auf die Kommunen Eichenberg, Hessisch-Lichtenau und das komplette Gemeindegebiet von Großalmerode weiter auszudehnen. Die Mobilfalt-Angebote könnten dort einen wichtigen Beitrag zu einem ÖPNV-Angebot im Stunden-Takt leisten, wie er für den ÖPNV im ländlichen Raum Hessens angestrebt wird. Die Ausweitung könnte bereits im Jahr 2019 erfolgen.

Weitere kurzfristige Prozessentwicklungen, die für das Jahr 2019 geplant sind:

- *Direkte Beauftragung der Fahrenden unmittelbar nach Vorliegen einer entsprechenden Nachfrage:* Derzeit erhalten Fahrende erst 60 Minuten vor der geplanten Abfahrt die Information darüber, dass ein passender Fahrtwunsch vorhanden ist. Zukünftig sollen Fahrende direkt darüber informiert werden, wenn eine von ihnen angebotene Fahrt gebucht wurde. Damit wird eine deutlich größere Zeitspanne zur Bestätigung eines Fahrauftrags eingeräumt, was zu einer deutlichen Verbesserung der Chance führt, dass ein Auftrag von Fahrenden auch bestätigt und damit vorhandene Matchings in tatsächliche Mitnahmefahrten überführt werden können.
- *Vereinfachung von Zeitfensterangeboten* (Angebote von Fahrenden, ohne konkreten Abfahrtszeitpunkt, die innerhalb eines Zeitfensters stattfinden können): Sobald zu einem vorhandenen Zeitfensterangebot ein passender Fahrtwunsch oder zu einem vorhandenen Fahrtwunsch ein passendes Zeitfensterangebot eingeht, erhalten Fahrende zukünftig direkt den Fahrauftrag. Der Fahrauftrag übernimmt dann die zeitlichen Vorgaben des Fahrtwunsches.
- *Registrierungsmöglichkeit für Personen unter 14 Jahren:* Derzeit ist der Prozess so geregelt, dass Kinder/Jugendliche unter 14 Jahren nicht registriert werden können und damit auch keine eigenen Fahrtwünsche abgeben können. Eine Mitfahrt bei privaten Fahrenden ist ihnen nur in Begleitung einer registrierten Person möglich. Zukünftig soll das Mobilfalt-System auch von dieser Personengruppe direkt genutzt werden können. Allerdings soll deren Beförderung aus Sicherheitsgründen zunächst ausschließlich mit Taxi-Ersatzfahrten erfolgen.
- *Vereinfachung bei der Begleichung des Tarifs:* Der Prozess zur bargeldlosen Begleichung des Tarifs soll vereinfacht werden. Hierbei soll von einem Fahrgast nur noch entschieden werden müssen, ob er eine Mobilfalt-Fahrt im Vor- oder Nachlauf zu einer anderen ÖPNV-Fahrt oder nur eine Mobilfalt-Fahrt buchen möchte.
- *Darstellung von Zeitfensterangeboten in der Statistik:* Derzeit werden Zeitfensterangebote nicht als Fahrtangebote in der Statistik ausgewiesen, da sie erst durch einen passenden Fahrtwunsch im System als konkrete

Fahrtangebote behandelt werden. Wenn es aber darum geht, alle Angebote der Fahrenden innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu erfassen, müssen auch Zeitfensterangebote mit dargestellt werden.

Angedachte Weiterentwicklung von Mobilfalt nach der Erweiterung im Werra-Meißner-Kreis ab 2020: Mobilfalt soll – wie im Projekt GetMobil empfohlen – dahingehend weiterentwickelt werden, dass es für Mobilfalt-Fahrten deutlich weniger räumliche und zeitliche Einschränkungen geben wird. Ob dies zu einer völligen räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung führen wird, wird davon abhängen, inwiefern es gelingt, die Zielkonflikte mit anderen als wesentlich erachteten Grundmerkmalen, wie beispielsweise der Verlässlichkeit des Angebots durch Taxi-Ersatzfahrten, zu lösen.