

Profilregion Webinarreihe 2020 „Sharing, Hailing, Selling – Grundlagen, Potenziale und Auswirkungen neuer Mobilitätsdienste“

Antworten auf offene Fragen

Antworten auf offene Fragen

Nr.	Frage	Antwort
1	Welches Rezept sehen Sie, um bei steigender Akzeptanz solcher Systeme ein "Ausbluten" des ÖV insbesondere in Schwachlastzeiten zu vermeiden?	Eher das Gegenteil ist der Fall: Die Mobilitätsdienste müssen so ausgestaltet werden, dass sie eine Ergänzung zum ÖV sind und die Angebote in den Schwachlastzeiten erhöhen. Diese können jetzt schon nicht vom ÖV erbracht werden.
2	Wie haben die Nutzer vorher diese Wege unternommen? Die meisten dürften von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kommen...	Teils, teils. Zum einen sind das keine eindimensionalen Wanderungen. Es kommen Wege vom Umweltverbund aber auch vom MIV. Wichtig ist hier viele Alternativen zur Verfügung zu haben. Die Wirkungen werden sich aber auch erst langfristig einstellen.
3	Bitte das stationsbasierte und das freie Carsharing in ihrer Wirkung auf das Verkehrssystem und das Nutzerverhalten beurteilen; was nützt dem Stadtraum am meisten? Bestimmt nicht das freie CS.	Richtig. Stationsbasiertes Carsharing ist mehr eine Alternative zum eigenen Auto. Beim freefloating werden eher Wege des Umweltverbundes kannibalisiert. Aber Studien zeigen dass beide System Potential haben Alternativen zum privat besessenen Auto zu sein. Weitere Studien deuten auch darauf hin, dass das stationsbasierte Carsharing eher zum Abschaffen des privaten Pkw führt als das freefloating Carsharing.
4	Steht bei regiomove die DB als Projektpartner in Aussicht?	regiomove ist ein System das jeden Anbieter integrieren kann. Alle Angebote, die über den KVV von der Bahn (Regionalbahnen etc.) gebucht werden können sind inkludiert. Fernverkehr (noch) nicht.

Antworten auf offene Fragen

Nr.	Frage	Antwort
5	Inwieweit ist denn ein Zusammenhang zwischen staatlicher Förderung insoweit vorhanden und Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten wie z.B. Carsharing erkennbar?	Carsharing-Anbieter werden nicht staatlich gefördert.
6	Mit welchen Rahmenbedingungen können Kommunen den Ausbau des Ridepooling unterstützen?	Die gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden. Dies Art der Verkehrsangebote sehen die Personenbeförderungsgesetzte heute nicht vor. Kommunen können auch für eine sinnvolle Abstimmung des ÖPNV und des Ridepooling beitragen, indem sie Angebotslücken (sowohl zeitlich als auch räumlich) mit flexibleren Ridepooling-Angeboten abdecken.
7	These: Bei Sharing-Konzepten ist oft das "Problem", dass die falsche Nutzergruppe angesprochen wird. Anstatt MIV-Fahren zu reduzieren, werden Nutzer vom ÖPNV angesprochen. Wie ist hierzu ihre Meinung und gibt es hierzu Studien?	Das ist nicht der Fall. Sie Frage 1 & 2.
8	Sind Sie auch in das Projekt "myShuttle" Ettlingen eingebunden bzw. wenn ja, wie sind Ihre Erfahrungen bzgl. Nutzung als auch Genehmigung nach PBefG? Danke und Grüße aus Erfurt.	siehe Zeile Frage 6. Derzeit fahren diese Dienste mit Ausnahmegenehmigung bzw. Experimentierklausel nach PBefG

Profilregion Webinarreihe 2020 „Alternative Antriebe, automatisiertes Fahren und neue Mobilitätsformen“

Dr. Cornelius Moll | Fraunhofer ISI
28.04.2020 | Karlsruhe
0721 6809 253
Cornelius.Moll@isi.fraunhofer.de