



Quelle: allygatorshutte.com

VCD-Position

# On-Demand-Ridesharing: Nur als Teil des ÖPNV eine Chance für die Verkehrswende

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

On-Demand-Ridesharing – oder ÖPNV auf Bestellung – ermöglicht es, Lücken im öffentlichen Nahverkehr zu schließen. Der Fahrdienst wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Diese fahren nicht nach einem festen Fahrplan oder Routen. Die Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben an, wohin sie gefahren werden möchten. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route, um die Fahrgäste möglichst günstig an ihr Ziel zu bringen. Werden auch noch weitere Fahrgäste mit ähnlichen Wegen, die sonst einzeln gereist wären, im selben Fahrzeug befördert, spricht man von Pooling.

### Was sind On-Demand-Ridesharing-Dienste?

- Die Fahrten sind nicht an einen Fahrplan oder eine Linie gebunden, in der Regel aber an ein Bedienungsgebiet. Die Abfahrtszeit, der Start und das Ziel sind individuell, entsprechend der Wünsche der Fahrgäste (Individualisierung des ÖPNV).
- Der Fahrdienst steht allen zur Verfügung und ist damit öffentlicher Verkehr.
- Der Fahrdienst wird mit Pkw oder Kleinbussen umgesetzt.
- Die Fahrt kann spontan bzw. äußerst kurzfristig angetreten werden (On-Demand).
- Die Kommunikation und Abrechnung zwischen Fahrgast und Fahrdienst erfolgt in der Regel via Smartphone-App.
- Fahrten können in gepoolten Fahrten stattfinden. Das bedeutet, verschiedene Fahrgäste fahren zeitweise im selben Fahrzeug auf einer gemeinsamen Route.
- Zu den in Deutschland bekannten Anbietern zählen beispielsweise: CleverShuttle (DB AG, Daimler), ioki (DB AG), Allygator (door2door), Berkönig (BVG, Via, Daimler), Moovel on-demand (Daimler) und Moia (Volkswagen). Die weltweiten Marktführer Uber und Lyft sind derzeit nur sehr eingeschränkt in Deutschland tätig.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

On-Demand-Ridesharing **kann einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrswende leisten.** Dazu müssen jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen entsprechend gesetzt, sämtliche Fahrten öffentlich angeboten (Pooling) und ein integriertes Angebot mit dem bestehenden Nahverkehr geschaffen werden. Ohne einen angemessenen Rahmen birgt Ridesharing die Gefahr, zu zusätzlichem Verkehr zu führen und das bestehende ÖPNV-Angebot zu ruinieren. Es braucht eine **Markttöffnung mit Augenmaß.**

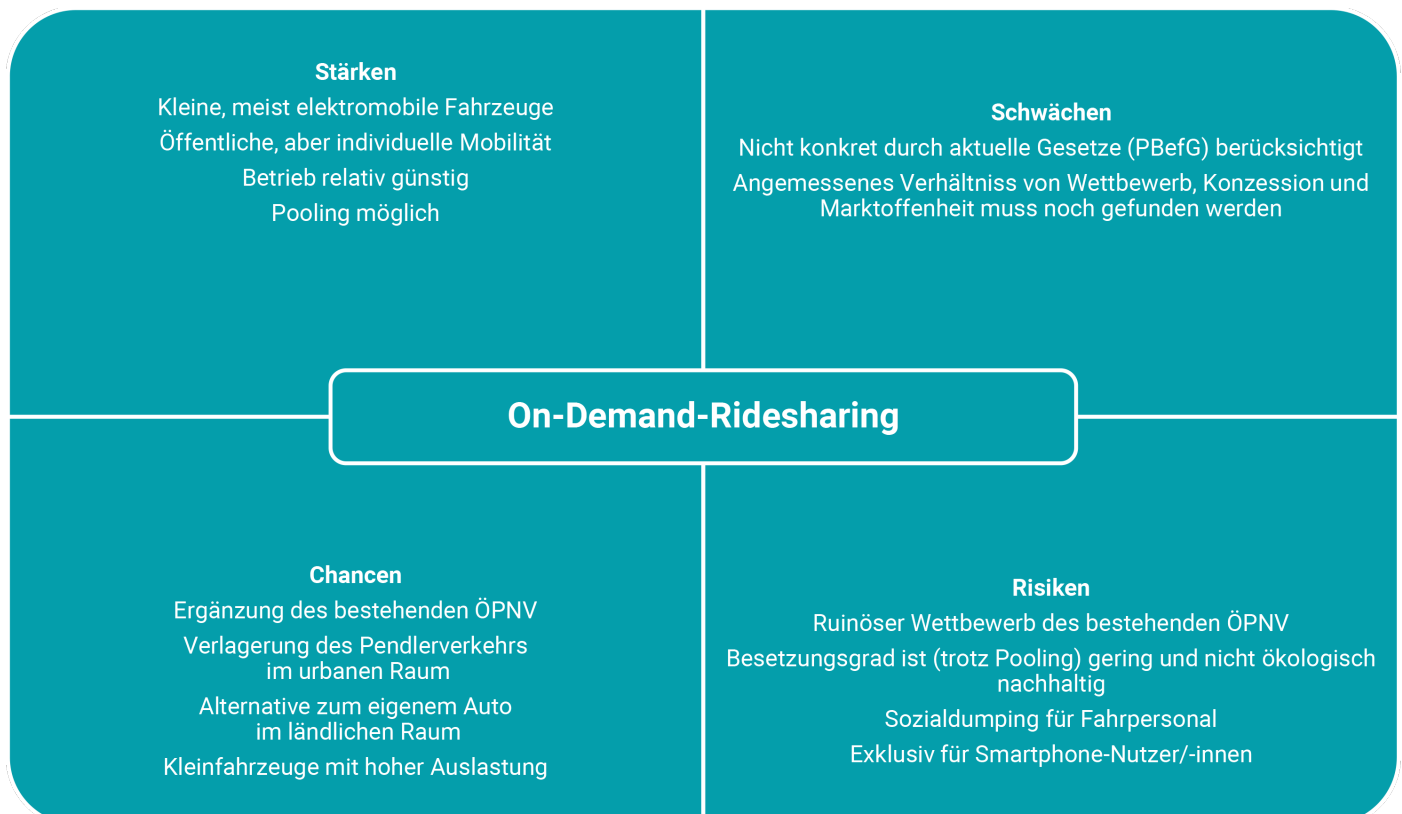
### Chancen und Risiken

Die wesentliche Chance besteht in einer Erweiterung des bestehenden liniengebunden ÖPNV. Für Menschen außerhalb der hochverdichten Räume stellt der bestehende Nahverkehr bis heute oft keine ernsthafte Alternative zum eigenen Auto dar. Geringe Siedlungsdichte und diffuse Verkehrsströme lassen sich oft günstiger im Individualverkehr umsetzen. On-Demand-Ridesharing ersetzt dabei nicht den Linienbus, sondern teilt sich mit ihm die Versorgung mit Verkehrsangeboten. Der Linienbus bedient vor allem wichtige und stark frequentierte Hauptlinien, während On-Demand-Ridesharing Lücken im Angebot schließt oder eine kostensparsame Abdeckung in verkehrssarmen Zeiten ermöglicht. Dabei kann Ridesharing als Zubringer zu diesen Hauptlinien, als Zubringer zu Bahnstationen oder auch mit einer Tür-zu-Tür-Bedienung funktionieren.

Die schlechten Erfahrungen, insbesondere aus den USA<sup>1</sup>, müssen wachsam machen. Sie zeigen, dass Ridesharing nicht gleich Ridesharing ist. Es kann auch zu Mehrverkehrsleistung und einer Kannibalisierung des ÖPNV führen. Das ist kein Beitrag zur Verkehrswende.

Die in den USA erhobenen Dienste unterscheiden sich von denen, die in Deutschland aktuell erprobt werden – etwa in einem geringen Anteil gepoolter Fahrten, einer unzureichenden Integration und Kooperation mit dem dortigen öffentlichen Nahverkehr sowie dem Einsatz vor allem im Zentrum von Metropolen. Diese Fehler dürfen in Deutschland nicht wiederholt werden. Die derzeit hier stattfindenden Pilotprojekte scheinen aber bereits vieles besser zu machen und haben so eher die Chance, die Abhängigkeit vom eigenen Auto zu reduzieren

<sup>1</sup> Schaller consulting (2017): Unsustainable – The Growth of App-Based Ride Services and Traffic, Travel and the Future of New York City. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass im Zeitraum 2013 bis 2016 netto zusätzlich 52 Mio. Fahrten (ca. +10%) bzw. 600 Mio. zusätzliche Meilen (ca. +35%) p.a. innerhalb aller Fahrdienste in New York City stattfanden. Die größte Verkehrsverlagerung erfolgte, je nach Betriebsjahr, von der Subway oder Taxi (Yellow cab) hin zu App-basierten Ridesharing-Diensten wie Uber und Lyft. Darüber hinaus kam es zu erheblichem induzierten Verkehr. Ca. 7% des Wachstums der Pkw-Verkehrsleistung werden auf die Ridesharing-Dienste zurückgeführt.



und somit zur Verkehrswende beizutragen. Für eine abschließende Beurteilung, ob die Dienste tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, ist es noch zu früh. Die laufenden Pilotprojekte in Deutschland müssen bald belastbare Zahlen vorlegen, die zeigen, dass Ridesharing die Straßen tatsächlich vom Autoverkehr entlastet. Die wichtigsten Kennzahlen sind der durchschnittlichen Besetzungsgrad der Fahrzeuge (deutlich oberhalb der heutigen Anzahl von 1,5 Personen je Auto, unter Berücksichtigung aller Fahrten der Ridesharing-Fahrzeuge), ein geringer CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Personenkilometer und dass Fahrgäste mehrheitlich tatsächlich ihr eignes Auto stehen lassen.

## Für ein Ridesharing im Dienste der Verkehrswende

Ein On-Demand-Ridesharing, das im Sinne der Verkehrswende den ÖPNV sinnvoll ergänzt, sieht so aus:

- Der Aufgabenträger des ÖPNV beschreibt und vergibt die Leistungen, die mit On-Demand-Ridesharing erbracht werden sollen, definiert die Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan und sorgt für eine fahrgastfreundliche Abstimmung mit dem bestehenden Bus- und Bahnangebot. So behalten Länder und Kommunen die Planungshoheit. Diese ist notwendig, um verkehrspolitische Ziele zu verfolgen und ein integriertes Verkehrsangebot zu ermöglichen.
- On-Demand-Ridesharing-Dienste bieten ausschließlich Pooling-Fahrten an, um eine möglichst kostengünstige und ökologisch nachhaltige Nutzung der Fahrzeuge zu gewährleisten.
- On-Demand-Ridesharing muss in den Tarif und in die Fahrgastinformation des ÖPNV integriert werden. Dabei ist auch ein Komfortzuschlag für den Dienst denkbar.
- Das Bedienungsgebiet ist beschränkt auf die durch den ÖPNV unzureichend bedienten Gebiete, wie man sie in vielen ländlichen Regionen findet. Im Großraum von Städten agiert On-Demand-Ridesharing im Zu-

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

und Abgang zu leistungsstarken ÖV-Haltepunkten am Stadtrand und im suburbanen Raum. Im verdichteten Stadtgebiet ist On-Demand-Ridesharing nur in Schwachlastzeiten und in Gebieten, die mit dem ÖPNV nicht zufriedenstellen abgebildet werden können (z. B. Querverbindungen zwischen Stadtteilen), denkbar.

- Durch den Anspruch, eine Versorgung gerade in unzureichend mit dem ÖPNV erschlossenen Gebieten zu leisten, ist eine Eigenwirtschaftlichkeit der Dienste nicht immer möglich. Eine Bestellung durch Aufgabenträger, vergleichbar mit dem heutigen Verfahren im Nahverkehr, ist daher möglich oder geboten. Die Bestellung der Leistung schließt auch eine Pflicht zur Bedienung ein, durch die das Angebot für die Fahrgäste die notwendige Verlässlichkeit bietet. Die Anforderungen an das Fahrpersonal müssen analog zum Taxi (einschließlich Personenbeförderungsschein) gestaltet werden.
- Ergänzend sollen auch Ridesharing-Dienste einen barrierefreien Zugang ermöglichen und mit emissionsfreien Fahrzeugen umgesetzt werden. Diese können mittelfristig auch fahrerlos sein, wenn die Dienste dadurch klimaverträglicher und wirtschaftlicher werden.

## Das Personenbeförderungsgesetz bedarf einer Modernisierung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist aktuell nicht auf derartige Dienste (individualisierter öffentlicher Nahverkehr, der sich zwischen Taxi und liniengebundenem ÖPNV bewegt) eingestellt. Es bedarf daher einer Modernisierung. Diese PBefG-Reform sollte maßvoll sein. Unnötige Hürden für On-Demand-Ridesharing müssen beseitigt und staatliche Steuerungsmöglichkeiten gesichert werden, um einen Einsatz im Sinne der Verkehrswende zu ermöglichen. Eine uneingeschränkte Marktliberalisierung ist nicht zielführend. Elemente könnten sein:

- On-Demand-Ridesharing als eigenes Verkehrsmittel im Gesetz einführen, das auch außerhalb von Experimentierklauseln und mit unbeschränkter Fahrzeuganzahl betrieben werden kann.
- Einen eigenen Paragraphen im PBefG aufnehmen, der Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet und On-Demand-Ridesharing als mögliche Bedienungsform in diesem Plan ausweist. (siehe auch VCD-Position PBefG-Reform)
- Kommunen erhalten die Möglichkeit, im Rahmen der Vergabe von On-Demand-Ridesharing-Leistungen auch ein Ausschließlichkeitsrecht für diesen Dienst im Bedienungsgebiet zu vergeben. So kann eine „Rosinenpickerei“ vermieden werden.
- Kommunen erhalten damit aber auch die Möglichkeit, einzelne oder alle Dienste auszuschließen, wenn anzunehmen ist, dass ein Dienst dem öffentlichen Verkehrsinteresse oder den verkehrspolitischen Zielstellungen widerspricht.
- Die Rückkehrpflicht wird angepasst, um eine praxistaugliche Lösung zu ermöglichen. Leerfahrten im Wartezustand sind auf ein Minimum zu reduzieren.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

### VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Philipp Kosok | Fon 030/280351-36  
philipp.kosok@vcd.org

Foto Titelseite: allygatorshuttle.com

© VCD e. V. 10/2018