

3 Integration von Ridesharing in den ÖPNV

Jonas Harz, Horst Benz, Carsten Sommer

Die Anzahl und Vielfalt von Verkehrsdienstleistungen ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Besonders Sharing-Dienstleistungen wie Car-, Bike- oder Ridesharing werden gerade in urbanen Regionen vermehrt erprobt und eingesetzt. Die negativen Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs sollen reduziert werden, indem u.a. für (monomodale) Pkw-Fahrende ein integriertes und damit attraktiveres Angebot geschaffen wird. Die Hoffnung besteht, dass diese Dienstleistungen dazu beitragen können, die Pkw-Nutzung in den Städten zu senken und mehr Wege auf den Umweltverbund zu verlagern. In ländlichen Regionen zielen die erhofften Wirkungen dagegen stärker auf die Verbesserung der Mobilität für Menschen ohne Zugang zu einem Pkw ab.

Eine Gemeinsamkeit der Angebote besteht darin, dass sie in der Regel nicht die Basismobilität der Menschen bilden können. Erst durch die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr können diese eine Alternative zum privaten Pkw bieten und so die erhofften positiven Wirkungen entfalten. Dies geschieht in der Regel durch eine Integration der verschiedenen Dienstleistungen in das bestehende Angebot des ÖPNV. Dabei kann die Integration auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlicher Tiefe und Stärke erfolgen.³²

Durch eine *Verknüpfung eines Verkehrsangebotes* mit dem öffentlichen Verkehr kann bestehende ÖPNV-Infrastruktur dazu genutzt werden, um Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsdienstleistungen zu schaffen. Die Verknüpfung bzw. Integration des Angebotes kann unterschiedlich stark gestaltet werden. So kann beispielsweise lediglich Infrastruktur gemeinsam genutzt werden, ohne dass das Grundangebot der Dienstleistungen verändert wird. Beispiele dafür sind Bikesharing-Stationen oder Carsharing-Stellplätze an Haltestellen des ÖPNV. Werden dagegen auch Kernmerkmale des ÖPNV wie Sicherheit und Verlässlichkeit auf eine Verkehrsdienstleistung übertragen, verändert sich das Verkehrsangebot dieser Dienstleistung und sie wird Teil des

32 Siehe auch Sommer et al. (2016).

Grundangebotes des ÖPNV. Ein Beispiel dafür wäre, wenn die Beförderungsgarantie des ÖPNV auf ein Ridesharing-Angebot übertragen wird.

Durch eine *vertriebliche Verknüpfung* kooperieren ÖPNV-Unternehmen mit Angeboten anderer Verkehrsdienstleistungen im Hinblick auf Zugang und Buchung beider Angebote. Beispielsweise könnten Abo-Kunden und -Kundinnen eines Verkehrsunternehmens ohne zusätzliche Registrierung das Angebot eines Carsharing-Angebots nutzen. Durch die stärker werdende Verbreitung von Applikationen für mobile Endgeräte können mit Hilfe geeigneter Schnittstellen die Angebote des jeweils anderen Unternehmens mit angeboten werden (Beispiel: Buchung eines Bikesharing-Fahrrads innerhalb der App eines Verkehrsunternehmens).

Darüber hinaus kann eine *tarifliche Verknüpfung* erfolgen. Dabei ist denkbar, dass unterschiedliche Angebote von Verkehrsdienstleistungen ein »Mobilitätspaket« für ihre Kundschaft entwickeln, bei dem die jeweils andere Dienstleistung für ein bestimmtes Zeit- oder Kostenkontingent zur Verfügung gestellt wird oder tarifliche Vorteile geschaffen werden. So könnte beispielsweise für Abo-Kunden und -Kundinnen eines Verkehrsunternehmens die Anmeldegebühr für eine Carsharing-System entfallen und/oder eine bestimmte Anzahl an Inklusiv-Minuten pro Monat zur Verfügung gestellt werden (Witte/Sommer 2017).

Wesentlich ist zudem eine *Verknüpfung im Bereich Information und Kommunikation*. Hierbei können die Informationskanäle beider Beteiligten so weiterentwickelt werden, dass die Informationen des jeweils anderen Beteiligten angezeigt werden. Als Beispiel könnten in der Fahrplanauskunft eines Verkehrsunternehmens die Fahrten einer Ridesharing-Plattform angezeigt werden. Umgekehrt könnte die App der Ridesharing-Plattform ihrer Kundschaft alternative ÖPNV-Fahrten vorschlagen. Des Weiteren bieten sich gemeinsame Kommunikationsmaßnahmen bzw. eine Bereitstellung von Werbeflächen (zum Beispiel auf Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens und des dienstleistenden Unternehmens) sowie gemeinsam betriebene Mobilitätszentralen an.

Die Art und Tiefe der Verknüpfung hängt stark von der jeweiligen Verkehrsdienstleistung ab. So ist bei vielen Car- und Bikesharing-Angeboten eine Verknüpfung bereits auf mehreren Ebenen weit verbreitet. Bei Ridesharing-Angeboten ist dagegen eine Integration in den ÖPNV bisher eher unüblich und beschränkt sich in der Regel auf eine Verknüpfung im Bereich Information und

Kommunikation. Ausnahmen bilden die drei Verkehrsdienstleistungen Mobilfalt (betrieben vom Nordhessischen VerkehrsVerbund), »garantiert mobil!« (betrieben von der Odenwald-Regional-Gesellschaft) und flinc (bis Ende 2018 in Betrieb). Bei einer vollständigen Integration müssen besonders bei der Verknüpfung des Verkehrsangebotes die Kernmerkmale des ÖPNV wie Verlässlichkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit beachtet werden und es ist zu prüfen, wie diese möglichst vollständig in einem verknüpften Angebot erfüllt werden können.

Nachfolgend wird die Stärke der Integration der verschiedenen Dienstleistungen in den ÖPNV beschrieben:

System	Angebot	Vertrieb	Tarif	Kommunikation
Mobilfalt	vollständig (Mitnehmen und Mitfahren als Ergänzung des klassischen ÖV, »Mobilitätsgarantie«)	teilweise (elektronisches Ticket bei Direktfahrten mit Mobilfalt)	teilweise (ein Preis bei Direktfahrten mit Mobilfalt)	vollständig (in Fahrplanauskunft integriert)
garantiert mobil!	vollständig (Mitnehmen als Ergänzung des klassischen ÖV, »Mobilitätsgarantie«)	vollständig (elektronisches Ticket)	vollständig (in RMV-Tarif integriert, spezifische Zuschläge)	vollständig (in Fahrplanauskunft integriert)
finc	teilweise (durch Kooperationen mit Verkehrsunternehmen)	keine	keine	vollständig (in Finc-/ Fahrplanauskunft integriert)

Table 2: Integrationsstärke unterschiedlicher Dienstleistungen

Die bei Mobilfalt durchgeführte Integration eines Ridesharing-Systems in den ÖPNV und die dabei auftretenden Synergien und Konflikte werden in Kapitel 5 ausführlich beschrieben.

Im Projekt »garantiert mobil!« wurde ebenso wie bei Mobilfalt ein Ridesharing-System in den ÖPNV integriert. Im Vergleich zu Mobilfalt wurden einzelne Ebenen stärker integriert. Beispielsweise fand hier eine vollständige tarifliche Integration statt, so dass Mitglieder für private Mitnahmen immer den gleichen Preis wie für Fahrten mit dem ÖPNV zahlen.

Die Integration von flinc in den ÖPNV beschränkte sich auf einzelne Kooperationen mit Verkehrsunternehmen, bei denen vor allem Schnittstellen bei der Kommunikation mit den Mitgliedern geschaffen wurden.

Literaturverzeichnis

- Witte, C., & Sommer, C. (2017). Nachfragepotenziale für multimodale Tarife unter Berücksichtigung der Präferenzen von Kunden des ÖPNV. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hg.), HEUREKA'17 – Optimierung in Verkehr und Transport. FGSV-Verlag.
- Sommer, C., Mucha, E., Roßnagel, A., Anschütz, M., Hentschel, A., & Loose, W. (2016). Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr: Endbericht. Forschungskennzahl 3712 96 101 UBA-FB 002419/1. Dessau-Roßlau, 2016 (Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit 87/2016).