

2 Ridesharing als Untersuchungsgegenstand

2.1 Was ist Sharing?

Simon Kaser, Alexander Roßnagel

»Sharing« und die »Sharing Economy« sind in den letzten Jahren vermehrt in unterschiedlichen Lebensbereichen Gegenstand der gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Diskussion geworden. Dabei meint »Sharing« das Teilen von Gütern in Form von Gegenständen oder Dienstleistungen, in der Regel zwischen Privatpersonen, das von Dritten (oftmals online) vermittelt wird. Den Nutzern solcher Angebote wird hierdurch ermöglicht, Gegenstände zu nutzen, ohne sie zu besitzen. Nach den der Sharing Economy zugrunde liegenden Idealvorstellungen führt dies zu einer Reduktion der Transaktionskosten und zu einer Steigerung der Konsumautonomie durch flexible und individuelle Angebote. Hinzu treten weitere Aspekte des Teilens, wie soziale und ökologische Nachhaltigkeit.² Für Anbieter ergibt sich die Möglichkeit, ihren untergenutzten Besitz wertschöpfend zu verwenden. Hierdurch lösen sich die klassischen Grenzen zwischen Anbietern von Gütern, in Form von Unternehmen oder Selbstständigen, und Verbrauchern als Konsumenten dieser Güter zum Teil auf. Privatpersonen entwickeln sich zu sogenannten »Prosumenten«, einer Mischung aus Produzenten und Konsumenten.³

Gründe für das Teilen von Gegenständen und Dienstleistungen können unter anderem ökonomischer, ökologischer und sozialer Natur sein. Zunächst lässt sich durch die gemeinsame oder geteilte Nutzung von Gütern Geld sparen, da nicht mehr zwingend Eigentum notwendig ist. Zudem ist aufgrund einer Nutzungsintensivierung oder Nutzungsverlängerung (je nach Art des Sharing-Modells) mit einem geringeren Rohstoffverbrauch und damit mit positiven

² *Verbraucherzentrale Bundesverband*, Verbraucher in der Sharing Economy, S. 23; Meller-Hannich, WM 2014, 2337 (2337).

³ *Bala/Schuldzinski (Hrsg.)*, Prosuming und Sharing, 2016, S. 174.

ökologischen Effekten zu rechnen.⁴ Schließlich werden als Beweggründe für ein Teilen insbesondere auch soziale Aspekte in Form einer Gemeinschaftlichkeit durch Teilen sowie einer sozialen Erlebnisqualität angeführt.⁵ Zu diesen Gründen tritt vor allem bei der jüngeren Generation eine gewandelte Einstellung zu Eigentum und Besitz hinzu – der Zugang und damit die Verfügbarkeit und Nutzungsmöglichkeit zu einem Gut werden wichtiger als dessen Besitz.⁶

Im Hinblick auf Sharing-Angebote sind jedoch auch Rebound-Effekte denkbar, da durch diese Angebote erweiterte Konsummöglichkeiten geschaffen werden.⁷ Nachhaltigkeitsgesichtspunkte stehen beim geteilten Konsum somit nicht zwangsweise im Vordergrund⁸, wie insbesondere bei nicht stationsbasiertem Car-Sharing, zu beobachten ist, weil es als Alternative zum ÖPNV genutzt wird und damit kontraproduktiv für eine Reduzierung von CO₂-Emissionen wirkt.⁹

Häufig verwendete Umschreibungen für Sharing sind »Nutzen statt Besitzen«, »Leihen statt Kaufen«, »Teilen statt Haben« sowie Ausdrücke wie »Ökonomie des Teilens«, »Kollaborativer Konsum (KoKonsum)«, »Collaborative Economy«, »Peer-to-Peer Economy« oder »Peer-to-Peer Sharing«. Sie vermitteln wesentliche Merkmale dieser neu verbreiteten Handlungsform des Teilens, die der Grundidee folgt, dass der Zugang zu Gegenständen wichtiger ist als deren Besitz oder eigentumsrechtliche Positionen an diesen.¹⁰ Gleichzeitig verweisen sie jedoch auch darauf, dass diese neue Konsumform nicht lediglich als private Austauschfunktion aufgrund von rein altruistischen Motiven betrieben wird, sondern das »Teilen« sich zu einem eigenen Wirtschaftszweig entwickelt hat.¹¹

4 Loske, Neue Formen kooperativen Wirtschaftens als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung, in: Bala/Schuldzinski (Hrsg.), Prosuming und Sharing, 2016, S. 31ff.

5 Demary, Wirtschaftsdienst 2015, 95 (96).

6 Rifkin, Die Null Grenzkosten Gesellschaft, 2014, S. 401ff.

7 Loske, ifo-Schnelldienst 21/2014, 21.

8 Heinrichs, ifo Schnelldienst 21/2014, 15f.

9 Tils/Rehaag/Glatz, Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, in: Bala/Schuldzinski (Hrsg.), Prosuming und Sharing, 2016, 86.

10 Rifkin, Die Null Grenzkosten Gesellschaft, 2014, S. 329ff.

11 Priddat, Wirtschaftsdienst 2015, S. 98.

Beim Teilen unter Privatpersonen handelt es sich nicht um eine neue Erfindung des Internetzeitalters. Tauschen, Leihen und Teilen findet im privaten Umfeld täglich und oft unkoordiniert statt. Häufig stehen hierbei insbesondere soziale Aspekte im Mittelpunkt.¹² Teilen wird und wurde ursprünglich zwischen vertrauten Personen (Familie, Freunde, Bekannte) praktiziert. Mithilfe des Internets und sozialer Netzwerke teilen nun jedoch auch Fremde aufgrund niedriger Einstiegsschwellen verschiedenste Güter miteinander.¹³ Neue Technologien wie das mobile Internet führen zu einer stärkeren Verbreitung und einer größeren Reichweite von kollaborativen Formen der Produktion und des Konsums.¹⁴ Gleichzeitig werfen sie allerdings auch neue Probleme auf.

»Sharing« im digitalen Zeitalter hat seine Ursprünge im »Filesharing«, also dem Teilen von digitalen Daten wie Musik oder Filmen über internetbasierte Plattformen (z.B. Napster). Allerdings handelt es sich hierbei aus informationstechnischer Sicht nicht um »Teilen«, sondern um ein Kopieren in Form von Vervielfältigung.¹⁵ Bereits seit dem Jahr 2000 werfen solche Dienste diverse rechtliche Fragen auf.¹⁶ Eine weitere Form des Sharing über das Internet entwickelte sich mit dem Teilen von Wissen, wobei hier Nutzer zu aktiven Distributoren wurden. Bekanntestes Beispiel bis heute ist das Open-Source-Projekt »Wikipedia« – eine freie Online-Enzyklopädie, deren Inhalte fortwährend von ihren Nutzern erstellt und aktualisiert werden.¹⁷ Sharing in Form einer Nutzungsverlängerung durch Weiterverkauf wurde durch eBay populär und brachte eine neue Dimension des Sharing in Form von »online-to-offline« hervor. Insbesondere die Frage, ab wann ein Verkäufer der Pflicht zur Gewerbeanmeldung unterfällt und damit als Unternehmer gilt, war vermehrt Gegenstand rechtlicher Auseinandersetzungen.¹⁸ Schließlich entwickelten sich auch Platt-

¹² Solmecke/Lengersdorf, MMR 2015, 493 (493).

¹³ Scholl et al., Peer-to-Peer Sharing, 2015, S. 7f.

¹⁴ Bala/Schuldzinski (Hrsg.), Prosuming und Sharing, 2016, S. 174.

¹⁵ Solmecke/Lengersdorf, MMR 2015, 493 (493).

¹⁶ Vgl. zu rechtlichen Fragestellung von Musiktauschbörsen anstelle vieler: Ahrens, ZUM 2000, 1029.

¹⁷ <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite>, zuletzt abgerufen am 04.04.2016.

¹⁸ OLG Frankfurt, Urteil vom 15.06.2004 – 11 U 18/2004, MMR 2004, 685; OLG Köln, Urteil v. 18.03.2005 – 6 U 12/01; OLG Koblenz, Beschluss v. 17.10.2005 – 5 U 1145/05, MMR 2006, 236; LG Hof, Urteil v. 29.08.2003 – 22 S 28/03, VuR 2004, 109.

formen, die das Teilen von materiellen Gütern wie Fahrzeugen, Unterkünften und Gebrauchsgegenständen zu niedrigen Transaktionskosten ermöglichen.¹⁹

Innerhalb der Sharing Economy lassen sich unterschiedlichste Ausprägungen des Teilens finden. Dies gilt sowohl in Bezug auf die geteilten Güter selbst als auch hinsichtlich der damit einhergehenden Organisationsformen und Geschäftsmodelle sowie der Ausrichtung der Intermediäre (kommerzielle, non-profit etc.). Sie reichen von nachbarschaftlichen Gartenprojekten²⁰ über den mittels einer Internetplattform organisierten Verleih von Haushaltsgegenständen²¹ bis hin zu kommerziellen, global organisierten Vermittlungsplattformen z.B. für private Ferienwohnungen²². Als Haupthandlungsfelder der Sharing Economy lassen sich Mobilität, Wohnraum, Gebrauchsgegenstände sowie Kleidung und Lebensmittel ausmachen. Die Tätigkeiten des Teilens können in Formen ohne Eigentumsübertragung im Sinne einer Nutzungsintensivierung (wie z.B. beim Verleihen, Vermieten oder Co-Using) und Formen mit Eigentumsübertragung im Sinne einer Nutzungsdauerverlängerung (Verschenken, Tauschen, Weiterverkaufen) unterschieden werden. Zur Differenzierung der verschiedenen Ausprägungsformen können zudem ihr jeweiliger Kommerzialisierungsgrad (Gewinnorientierung des Intermediäres und monetärer Transaktion der »Peers«), ihr Formalisierungsgrad (informell oder formelle Ausgestaltung), ihre Kollektivität (gemeinschaftsorientiertes soziales Miteinander oder Anonymität), ihre Umweltorientierung sowie ihr Verbreitungsgrad herangezogen werden.²³

19 Botsman/Rogers, *What's mine is yours*, 2011, S. 126f.

20 Wie z.B. das Gemeinschaftsgartenprojekt Huttenplatz in Kassel, welches im Jahr 2012 den Deutschen Naturschutzpreis gewonnen hat, vgl. <http://www.deutscher-naturschutzpreis.de/detailansicht0+M5fb2a16c5b5.html>, zuletzt abgerufen am: 04.04.2016.

21 <http://www.leihdirwas.de/>, zuletzt abgerufen am: 04.04.2016.

22 <https://www.airbnb.com/>, zuletzt abgerufen am: 04.04.2016.

23 Scholl *et al.*, *Peer-to-Peer Sharing*, 2015, S. 3.

2.2 Was ist Ridesharing?

David Hofmann, Maria Daskalakis

In der öffentlichen und auch in der fachwissenschaftlichen Diskussion werden unter dem Begriff ›Ridesharing‹ verschiedene, sich teilweise stark unterscheidende Sachverhalte gefasst. So werden beispielsweise informelle und unentgeltliche Mitfahrten bei Bekannten ebenso als Ridesharing bezeichnet wie das Angebot von bezahlten Fahrten über Fahrdienste wie Uber.

Im vorliegenden Band wird dieser weiten Perspektive nicht gefolgt, sondern die Definition des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur BMVI (2016) zugrunde gelegt. Dieses spezifiziert den Begriff des Ridesharings wie folgt: »Unter Ridesharing werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme verstanden, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i.d.R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden. Ridesharing unterscheidet sich durch seine öffentliche Zugänglichkeit von privaten bzw. privat organisierten Mitnahmemöglichkeiten wie

- Fahrgemeinschaften (auf regelmäßig gefahrene Wegstrecken ausgelegte, private Organisation von Zusammenschlüssen),
- abgesprochenen Mitnahmen (auf Einzelfall ausgelegte Mitnahme im Familien- und Freundeskreis),
- Trampen (kostenlose Mitnahme in einem fremden Kfz),
- organisierten Fahrdiensten (Einsatz bei Veranstaltungen und Mitnahme auf Zuweisung).« (BMVI 2016, S. 29)

Beispiele für das Ridesharing sind dementsprechend Angebote wie die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten. Solche Angebote, die bisher vor allem über Mitfahrzentralen abgewickelt wurden, gibt es eigentlich schon lange. Allerdings erhielt das Thema Ridesharing mit den modernen Kommunikationstechnologien (Internet, Smartphone) neuen Auftrieb, da diese die Vermittlung von Fahrten wesentlich erleichtern können. Ridesharing ist somit ein Teilgebiet der sogenannten Sharing Economy, in deren Rahmen neuartige Nutzungskonzepte

und Geschäftsmodelle für Gegenstände (z.B. Fahrzeuge, Wohnraum, Werkzeuge) entwickelt werden.

Allerdings muss Ridesharing von zwei anderen Verkehrsangeboten unterschieden werden, die oft im Zusammenhang mit der Sharing Economy diskutiert werden: Carsharing und Rideselling. Beim Carsharing stellt eine Organisation (z.B. ein Verein) seinen Mitgliedern Pkws bedarfsabhängig, kurzfristig sowie in der Regel für kurze Zeiträume zur Verfügung (s. auch Heinrichs et al. 2017, S. 8/9; Shaheen et al. 1998). Carsharing unterscheidet sich vom Ridesharing dadurch, dass beim Carsharing die zeitversetzte, beim Ridesharing die zeitgleiche Nutzung eines Fahrzeugs durch mehrere Personen im Vordergrund steht. Beim Rideselling wird eine Fahrt extra für Mitfahrende und gegen Bezahlung zurückgelegt (s. Heinrichs et al. 2017, S. 8; Rideselling wird z.B. vom amerikanischen Unternehmen Uber²⁴ kommerziell angeboten). Ridesharing erfolgt hingegen, ohne dass hierbei eine Gewinnerzielungsabsicht besteht.

Das zentrale Thema des vorliegenden Sammelbands ist das organisierte Ridesharing im ländlichen Raum, bei dem die Vermittlung durch ein Buchungsmedium erfolgt (z.B. Website, Smartphone-App, Telefon). Im Folgenden werden zunächst auf allgemeiner Ebene mögliche Vor- und Nachteile des Ridesharings behandelt. Dem schließt sich eine Übersicht zu den vielfältigen Ausgestaltungsmöglichkeiten von Ridesharing-Angeboten an. Zum Schluss des Kapitels wird auf Besonderheiten des Ridesharings im ländlichen Raum und auf erste Umsetzungsbeispiele für die dortigen Verhältnisse eingegangen.

²⁴ <https://www.uber.com/de/de/> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

2.3 Potenziale und Hemmnisse von Ridesharing

Maria Daskalakis, David Hofmann

Das aktuelle Interesse am Ridesharing erklärt sich auch aus den positiven Wirkungen, die sich mit dieser Mobilitätsform erzielen lassen:

- Die Anzahl der Fahrten kann reduziert werden, was sich dann möglicherweise sowohl ökologisch als auch ökonomisch positiv auswirkt (z.B. durch geringere Emissionen oder eingesparte Fahrtkosten).
- Durch das Ridesharing kann auch eine Entlastung von den Unannehmlichkeiten des Fahrens erreicht werden, wenn ab und zu darauf verzichtet wird, selbst am Steuer zu sitzen.
- Die Mobilitätsoptionen von Personen ohne privaten Pkw können erweitert werden, so dass die soziale Teilhabe verbessert und möglicherweise auch ihre Lebensqualität erhöht werden kann (Erreichbarkeit von Fahrtzielen, die andernfalls nicht erreichbar gewesen wären).
- Im Idealfall verbessert sich für die Nutzenden die Qualität der Reise selbst und das Wohlergehen steigt (z.B. durch neue soziale Kontakte).

Ridesharing kann jedoch auch Nachteile aufweisen. Zum Beispiel ist es denkbar, dass aufgrund von Ridesharing der ÖPNV weniger genutzt wird, mit der Folge einer sinkenden Wirtschaftlichkeit des vorhandenen ÖPNV. Auch werden ökologische Vorteile nicht immer realisiert, z.B. wenn ein frei werdender Pkw – statt stehen zu bleiben – jetzt von einem anderen Haushaltsmitglied genutzt wird (s. hierzu vertiefend Rapp et al. 2001).

Weiterhin können dem Ridesharing auf Seiten der Nutzenden eine Reihe von spezifischen Hindernissen entgegenstehen:

- Ridesharing kann mit der Unsicherheit einhergehen, ob eine Fahrt überhaupt zustande kommt oder eine bereits zugesagte Fahrt ausfällt. Dies ist vor allem dann ein Problem, wenn nicht unmittelbar eine alternative Fahrtmöglichkeit (z.B. ÖPNV) zur Verfügung steht.

- Ridesharing setzt die Interaktion mit anderen Personen voraus, insbesondere auch mit Unbekannten. Dies kann mit Sicherheitsbedenken verbunden sein, die letztendlich dazu führen können, dass sich potenzielle Nutzende gegen das Ridesharing entscheiden.
- Ridesharing erfordert gegenüber Alleinfahrten zusätzlichen Aufwand, weil z.B. Zeit für die Vereinbarung der Fahrt aufgewendet werden muss. Möglicherweise müssen auch Umwege zurückgelegt werden, um Mitfahrende von Treffpunkten abzuholen oder sie an ihre Ziele zu bringen.

Ridesharing-Angebote stehen darüber hinaus aber noch vor einer weiteren großen Herausforderung: Sie müssen eine ausreichende Anzahl von Fahrenden und Mitfahrenden gewinnen und hierbei hinreichend viele strecken- und zeitmäßig übereinstimmende Fahrtangebote und Mitfahrwünsche bündeln, damit gemeinsame Fahrten möglich sind (sogenannte Matchings).

Inwiefern sich die Potenziale von Ridesharing letztlich realisieren lassen, hängt auf der einen Seite von der konkreten Ausgestaltung des Ridesharing-Angebots und seinen spezifischen Merkmalen ab, andererseits aber auch vom Verhalten der möglichen Nutzenden. Für den Erfolg von Ridesharing-Angeboten ist es wichtig, das Angebot so auszugestalten, dass nicht nur die Hemmnisse abgebaut, sondern auch die Teilnahme motiviert wird. Wie und auf welcher Grundlage dies geschehen kann, wird in Kapitel 6 erläutert.

2.4 Vielfalt der Merkmale von Ridesharing-Angeboten

David Hofmann, Maria Daskalakis

Die Ausgestaltung eines Ridesharing-Angebots kann sehr unterschiedlich ausfallen. Ridesharing-Angebote können beispielsweise von unterschiedlichen Akteuren betrieben werden und unterscheiden sich auch in ihren Angebotsmerkmalen z.B. danach, welche Fahrtzwecke adressiert werden, ob die Buchung längerfristig erfolgen muss oder spontan sein kann usw. Die Tabelle 1 fasst hierzu einige charakteristische Merkmale zusammen (s. ausführlicher Furuhashi et al. 2013, Chan/Shahen 2012) und gruppiert dabei die Angebotsmerkmale zu thematisch zusammenhängenden Gestaltungsbereichen, mit denen Ridesharing-Angebote gezielt an die Anforderungen der Nutzenden angepasst werden können. Nähere Informationen, wann und in welcher Form solche Anpassungen empfehlenswert sein können, finden sich an verschiedenen Stellen in diesem Band (insbesondere → Kap. 6).

Gestaltungsbereiche bei der Organisation	Merkmale von Ridesharing-Angeboten	Mögliche Ausprägungen der Angebotsmerkmale (u.a.)
Allgemeine Angebotsmerkmale	Betreiber	Privatunternehmen, öffentlicher Betreiber (z.B. Verkehrsverbund), zivilgesellschaftliche Akteure
	Gültigkeitsbereich	Mitglieder einer Organisation (z.B. Unternehmen, Universität), Bevölkerung eines bestimmten Gebiets (z.B. Region, Kommune, Ortsteil)
	Beabsichtigte Fahrtzwecke	Arbeit, Freizeit, Gesundheit, Einkaufen usw.
	Dauerhaftigkeit der Beziehungen	Dauerhaft (Fahrgemeinschaft), kurzfristig (Mitfahrgelegenheit)
Flexibilität/Treffpunkte	Treffpunkte	Feste Treffpunkte, frei vereinbarte Treffpunkte
Flexibilität/Strecken und Zeiten	Zulässige Strecken	Feste Strecken, frei wählbare Strecken und Streckenabschnitte
	Zulässige Zeiten	Feste Fahrzeiten, frei wählbare Fahrzeiten
Flexibilität/Buchung	Buchungsmedium	Telefonische Vermittlung, Vermittlung durch persönliche Vorsprache, Website, App, Schwarzes Brett

Gestaltungsbereiche bei der Organisation	Merkmale von Ridesharing-Angeboten	Mögliche Ausprägungen der Angebotsmerkmale (u.a.)
	Vorlaufzeit der Buchung durch die Mitfahrenden	Spätester zulässiger Buchungszeitpunkt vor Fahrtbeginn der Ridesharing-Fahrt (unmittelbar vor Fahrtbeginn, eine Stunde vorher, ... ¹⁾)
	Vorlaufzeit der Abgabemöglichkeit von Fahrtangeboten durch Fahrende	Spätester zulässiger Abgabezeitpunkt für Fahrtangebote (unmittelbar vor Fahrtbeginn, eine Stunde vorher, ... ¹⁾)
Finanzen	Höhe der Zahlung/Vergütung	Höhe der Vergütung, Höhe des Fahrpreises
	Zahlungsmöglichkeiten	Spezifisches Guthaben-Konto, bar, Kreditkarte, Lastschrift
	Verfahren der Preisermittlung	Festpreis, Möglichkeit der Aushandlung des Preises, Teilen von Kosten
	Zahlungen an die Vermittlungsstelle des Angebots	Mit/ohne Vermittlungsgebühr
Vertrauen	Bewertungsmöglichkeiten	Bewertung der Nutzenden hinsichtlich des Gesamteindrucks, Bewertung hinsichtlich einzelner Merkmale (z.B. Pünktlichkeit)
	Informationen über Ridesharing-Nutzende	Fotos, Details zum Pkw, Anzahl bereits durchgeführter Ridesharing-Fahrten, Geschlecht usw.
	Grundsätzliche Auswahl- bzw. Einschränkungsmöglichkeiten	Möglichkeit der Einschränkung auf Fahrten z.B. hinsichtlich Geschlecht, persönlich bekannter Personen
	Möglichkeit der individuellen Auswahl von Fahrenden und Mitfahrenden	Mit/ohne Möglichkeit, Fahrende oder Mitfahrende bei jeder Fahrt individuell auszuwählen/ abzulehnen
	Nachweise von Nutzenden als Teilnahmevoraussetzung	Personalausweis, Gesundheitsnachweis, Kopie des Fahrzeugscheins/Führerscheins, polizeiliches Führungszeugnis, Auszug aus dem Fahreignungsregister
	Registrierungspflicht	Freier Zugang, Notwendigkeit der Registrierung
Zuverlässigkeit	Mobilitätsgarantie	Nur für Hin- oder Rückfahrt, umfassende Mobilitätsgarantie (Hin- u. Rückfahrt), keine Garantie
Sicherheit	Sicherheitsinstallationen	Notrufmöglichkeit, Videoüberwachung am Einstiegsort, Aufkleber auf Fensterscheibe
Versicherung	Versicherungsschutz	Angeborene ergänzende Versicherungen, kein gesonderter Versicherungsschutz

¹⁾ Insbesondere das sogenannte Dynamic Ridesharing hat einen sehr kurzfristigen Vermittlungszeitraum. Es ermöglicht sogar das Buchen, wenn eine Fahrt bereits begonnen hat (s. z.B. Agatz et al. 2012).

Quelle: Eigene Zusammenstellung unter Nutzung von Furuhata et al. 2013 und Chan/Shahen 2012

Table 1: Merkmale von Ridesharing-Angeboten und deren mögliche Ausprägungen

2.5 Ridesharing im ländlichen Raum

David Hofmann, Maria Daskalakis

2.5.1 Besonderheiten von Ridesharing im ländlichen Raum

Zumeist wird über das Ridesharing im Zusammenhang mit dem städtischen Großraum bzw. dessen Einzugsgebiet diskutiert. Ridesharing im ländlichen Raum und die hiermit verbundenen Besonderheiten werden dagegen weniger thematisiert. Die Voraussetzungen des ländlichen Raums unterscheiden sich jedoch grundsätzlich von denen der Großstadt: Durch oft noch langsame Internetverbindungen und eine geringe Mobilfunkdichte werden Angebote erschwert, die mit der Nutzung moderner Technologien einhergehen. In der Großstadt wohnen zudem auf relativ engem Raum viele Menschen, die mobil sind, wodurch die Wahrscheinlichkeit steigt, dass sich für die gewünschten Strecken eine Partnerin oder ein Partner für das Ridesharing finden lassen. Im ländlichen Raum hingegen sind die Bevölkerungsdichte und Verkehrsnachfrage deutlich geringer.²⁵ Dies macht es komplizierter, Fahrtstrecken und Fahrtziele unterschiedlicher Personen zu vereinbaren, so dass die Matching-Wahrscheinlichkeit sinkt. Trotzdem kann Ridesharing im ländlichen Raum funktionieren: Infrastrukturelle Angebote wie Arztpraxen, Behörden und Einkaufsmöglichkeiten, aber auch Arbeitsplätze sind zumeist an ausgewählten Orten kon-

25 Eine Definition des ländlichen Raums kann den Ausführungen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entnommen werden. Demnach gilt: »[A]lle ländlichen Kreise bilden den Ländlichen Raum« (s. BBSR o.J. a). Welche Kreise nun ländlich sind, wird anhand von drei Kriterien ermittelt (s. im Folgenden BBSR o.J. b): (i) dem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten, (ii) der Einwohnerdichte der Kreisregion und (iii) der Bevölkerungsdichte der Kreisregion ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte. Hierbei sind insbesondere zwei Kreistypen relevant: dünn besiedelte ländliche Kreise und ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz. Die dünn besiedelten ländlichen Kreise zeichnen sich dabei durch einen Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von unter 50% und eine Bevölkerungsdichte ohne Groß- und Mittelstädte von unter 100 Personen je km² aus. Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz können in zwei Typen unterschieden werden: (i) solche mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, aber einer Bevölkerungsdichte unter 150 Personen/km², und (ii) mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Bevölkerungsdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 Personen/km².

zentriert, so dass es eine Reihe übereinstimmender Strecken bzw. Ziele geben kann (z.B. Einkauf am Samstag, regelmäßiges Pendeln zur Arbeit). Daneben können weitere geographische Besonderheiten für das Ridesharing von Bedeutung sein wie z.B. eine geringere Anzahl möglicher Routen im Vergleich zur Stadt.

Positiv auf den Erfolg des Ridesharings im ländlichen Raum auswirken könnte sich das dort vorherrschende, stark auf den Pkw fokussierte Mobilitätsverhalten (so verfügen in den am ländlichsten geprägten Regionen Deutschlands 90% der Haushalte über mindestens einen Pkw, während dies in Metropolen bei nur 60% der Haushalte der Fall ist, s. infas 2018, S. 10). Dieses wird insbesondere auch durch eine schlechtere Nahversorgungssituation befördert, die einerseits hohe Fahrbedarfe hervorruft und andererseits problematisch für all diejenigen ist, die nicht Pkw fahren können oder wollen. Da der ÖPNV im ländlichen Raum meist ein eingeschränktes Angebot aufweist, stellt er im Gegensatz zur Stadt oft keine attraktive Alternative zum Pkw dar, so dass alternative Angebote wie das Ridesharing die Mobilitätssituation im ländlichen Raum verbessern können.

Wie bereits dargestellt, hängt Ridesharing stark von der Bereitschaft ab, sich auf eine Interaktion mit anderen, auch Unbekannten, einzulassen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die Bedingungen im ländlichen Raum förderlich für das Ridesharing sein können, vor allem wenn sich viele Personen vor Ort bereits kennen. Motive wie Nachbarschaftshilfe könnten hierbei positiv wirken. Ob und inwiefern das zum Tragen kommt, ist jedoch unklar. Ein sehr enges soziales Netz kann nämlich mit vielfältigen Begleiterscheinungen verbunden sein, z.B. persönlichen Animositäten, Konflikten und sogar tiefgehenden persönlichen Abneigungen gegenüber bestimmten Personen. Aber selbst ein sehr gutes soziales Netz muss nicht förderlich für neue Ridesharing-Angebote sein, etwa wenn die Bevölkerung ihre Mobilitätsbedürfnisse bereits ohne Ridesharing-Angebote befriedigen kann (z.B. mit informellen Mitnahmen durch Freundinnen/Freunde und Bekannte).

Wie aus diesen Ausführungen deutlich wird, können einige Potenziale für Ridesharing im ländlichen Raum vermutet werden. Es ist jedoch offen, wie tragfähig diese sind, d.h., ob es gelingen kann, Ridesharing-Angebote im ländlichen Raum zu etablieren. Dies dürfte auch davon abhängen, wie die Ridesharing-Angebote ausgestaltet werden.

Erste Anhaltspunkte zur Beantwortung dieser Fragen geben bisherige Erfahrungen mit Ridesharing-Angeboten. Auf einige dieser Beispiele soll im Folgenden kurz eingegangen werden, bevor das Thema in den weiteren Abschnitten dieses Bandes vertiefend betrachtet wird.

2.5.2 Beispiele für Ridesharing-Angebote im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum wurden bereits verschiedene Ridesharing-Angebote erprobt bzw. eingeführt. Ein Beispiel für ein relativ einfaches Ridesharing-Angebot sind Mitfahrbänke, die in verschiedenen deutschen Gemeinden aufgestellt wurden.²⁶ Mitfahrbänke werden oftmals an wichtigen Verbindungsstrecken und -punkten innerhalb der Gemeinde platziert. Sie ermöglichen spontane Mitnahmen, wobei Personen, die mitgenommen werden wollen, auf der Bank Platz nehmen können und somit einen Mitnahmebedarf signalisieren. Vorbeifahrende können die Wartenden dann mitnehmen. Mitfahrbänke erfordern in der Regel keine Anmeldung und die Nutzung ist oft kostenlos. An manchen Mitfahrbänken können die gewünschten Ziele angezeigt werden (etwa auf einem Schild) und/oder es gibt ein festgelegtes Streckennetz in der Gemeinde. Die Nutzenden müssen bei Mitfahrbänken letztlich Abstriche mit Blick auf die Verlässlichkeit machen: Wenn wenige Personen eine entsprechende Strecke mit dem Pkw zurücklegen, können lange Wartezeiten entstehen. Es ist auch möglich, dass gar keine Mitnahme erfolgt.

Die tatsächliche Bedeutung und auch der Erfolg solcher Angebote im ländlichen Raum wurden bisher nicht umfassend untersucht. Anders ist dies mit folgenden Ridesharing-Angeboten:

Ein älterer Versuch zur Etablierung eines Mitnahmeangebots ist »Nimm mit – Steig zu« in den niedersächsischen Landkreisen Cloppenburg und Berleburg, das dort in den 1980er Jahren erprobt wurde (s. im Folgenden insbesondere Wegmann 2007, S. 23). Bei diesem Ridesharing-Angebot lagen die Treffpunkte für gemeinsame Fahrten an speziell eingerichteten Haltestellen. Im Unterschied zu einfachen Mitfahrbänken war der Erwerb eines Ausweises für die Teilnehmenden zum Preis von 10 DM erforderlich. Die Ausweise hatten zusätzlich die Funktion, dass teilnehmende Fahrerinnen und Fahrer identifi-

²⁶ Stellvertretend für viele solche Initiativen sei an dieser Stelle exemplarisch die in Niedernhausen/Taunus genannt (<https://www.niedernhausen.de/index.php?id=498>, zuletzt abgerufen am 29.8.2019).

ziert werden konnten. Als Anreiz für die Fahrenden wurde eine Entschädigung durch die Mitfahrenden vorgesehen (10 Pfennig pro km). Das Projekt war gemessen an der Anzahl der im ersten Jahr verkauften Ausweise (80 Stück) nicht erfolgreich (s. Wegmann 2007, S. 23). Wegmann (ebd.) beschreibt in diesem Zusammenhang zwei interessante Aspekte: zum einen die geringe Motivation der Fahrenden, entsprechende Ausweise am Fahrzeug anzubringen, weil sie sich damit verpflichtet fühlten, andere mitzunehmen; zum anderen wurde im Rahmen des Angebots die vorgesehene Entschädigung für Fahrten anscheinend kaum verlangt. Dieser Befund könnte dahingehend gedeutet werden, dass die Angebotsgestaltung möglichen Nutzungsmotiven widerspricht (etwa einerseits der Bereitschaft, helfen zu wollen, sich aber andererseits selbst zu nichts verpflichten zu wollen).

Ein weiteres Ridesharing-Angebot im ländlichen Raum, das von 2003 bis 2005 in der Region Burgdorf (Schweiz) erprobt wurde, war CARLOS (s. Artho et al. 2005, Wegmann 2007). Bei diesem Projekt konnten an Säulen, die an verschiedenen Stellen im Gemeindegebiet aufgestellt waren, durch die Nutzenden Ziele ausgewählt werden, die den vorbeifahrenden Personen angezeigt wurden. Diese konnten die Wartenden dann mitnehmen. Die Säulen dienten auch der Bezahlung (2 Franken). Die Mitfahrenden sollten den Fahrenden eine Quittung übergeben, die als Freizeit-Gutscheine eingelöst werden konnten.²⁷ Im Fahrpreis enthalten war zusätzlich eine Versicherung (Fahrzeughaftpflicht- und Insassenversicherung). Für die Nutzung von CARLOS war keine Registrierung erforderlich. Ein Sicherheitsmerkmal war die Videoüberwachung und eine Telefonverbindung an der Säule.²⁸ CARLOS wurde nach Angaben bei Wegmann (2007, S. 21) nach der Projekt-Laufzeit beendet. Wegmann (2007,

²⁷ Es handelt sich um sogenannte Reka-Checks, die in der Schweiz bei Freizeit-Einrichtungen einlösbar sind, z.B. Hotels, Restaurants, Museen, Bergbahnen und Skilifte usw. (s. <https://reka.ch/de/rekageld/privatpersonen/reka-check/Seiten/reka-check.aspx>, zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

²⁸ Ein ähnliches Projekt wie CARLOS ist fairfahrt in Romrod/Vogelsberg, das seit April 2017 betrieben wird (s. <https://fairfahrt.de/>). Hierbei gibt es an bestimmten Stellen in der Gemeinde Stationen, an denen man seinen Mitfahrwunsch angeben kann. Dies wird durch eine grüne Lampe angezeigt; potenzielle Fahrtenbietende erhalten zusätzlich per App eine Nachricht. Gegenüber CARLOS ist hier eine Registrierung notwendig. Das Angebot ist kostenfrei. Erste Erfahrungen deuten auf eine sehr geringe Nutzung des Angebots hin, insbesondere bei den Fahrtenbietenden (s. <https://www.oberhessen-live.de/2018/06/25/eine-mitfahr-app-extra-fuer-schueler-aus-dem-vogelsberg/>) (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

S. 22) gibt eine Reihe von Faktoren dafür an, warum das Projekt nicht erfolgreich war: die negative Wahrnehmung und Bedenken hinsichtlich der Wartezeit, der soziale Einfluss durch eine negative Meinung in der Bevölkerung, die schwache Kommunikation des Angebots (geringe Aufmerksamkeit) sowie der insgesamt geringe Bedarf aufgrund anderer Mobilitätsoptionen. Wegmann (2007, S. 23) berichtet, dass CARLOS vor allem während Taktlücken des ÖPNV genutzt wurde. Die Wartezeiten lagen jedoch im Schnitt bei nur 6,3 Minuten und sogar nachts musste man durchschnittlich nicht länger als 9 Minuten warten. Wegmann (ebd.) weist darauf hin, dass geeignete Marketingmaßnahmen einer anfänglichen Skepsis entgegenwirken müssen und dass das Sammeln positiver Erfahrungen durch die Nutzenden notwendig ist, um eine Nutzungsdynamik zu erzeugen.

Andere Ridesharing-Angebote im ländlichen Raum zeichnen sich durch eine teilweise deutlich differenziertere Merkmalsstruktur aus. Hierzu zählen die Angebote von Mobilfalt²⁹, garantiert mobil!³⁰ und flinc³¹ (⇨ Kap. 3, zu flinc auch Kap. 8, zu Mobilfalt ausführlich Kap. 5 und Teil 3). Das Angebot von Mobilfalt und garantiert mobil! beinhaltet dabei eine Verknüpfung des Ridesharing-Angebots mit den Strecken und Fahrtzeiten des ÖPNV. Im Gegensatz zu den bisher dargestellten Angeboten wird das Ridesharing bei Mobilfalt durch eine umfassende Mobilitätsgarantie ergänzt. Inwiefern diese und andere Merkmale neuerer Ridesharing-Angebote für die Mobilität im ländlichen Raum relevant sein können, wird Thema der Ausführungen dieses Bandes sein.

²⁹ <https://www.mobilfalt.de/> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

³⁰ <https://www.odenwaldmobil.de/nahverkehr/garantiert-mobil/> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

³¹ <https://flinc.org/> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).

Literaturverzeichnis

- Agatz, N., Erera, A., Savelsbergh, M., & Wang, X. (2012). Optimization for dynamic ride-sharing: A review. *European Journal of Operational Research*, 223(2), 295-303.
- Ahrens, C. (2000). Napster, Gnutella, FreeNet & Co. – die immaterialgüterrechtliche Beurteilung von Internet-Musiktauschbörsen, ZUM, 1029-1038.
- Artho, J., Haefli, U., & Matti, D. (2005). Evaluation Pilotprojekt CARLOS, Universität Zürich, Sozialforschungsstelle und Interface Institut für Politikstudien, Zürich, Luzern, Burgdorf, abrufbar unter http://www.carlos.ch/content_de/nr15_synthese.pdf (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).
- Bala, C., Schuldzinski, W. (2016). Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum. Aspekte kollaborativer Formen von Konsumtion und Produktion, Düsseldorf.
- Bala, C., Schuldzinski, W. (2016). Einleitung: Neuer sozialer Konsum?, in: dies. (Hg.), Prosuming und Sharing – neuer sozialer Konsum, 7-29.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (o.J. a). Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Städtischer und Ländlicher Raum, abrufbar unter: https://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen2/kreistypen_node.html (zuletzt abgerufen am 29.08.2019).
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (o.J. b). Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Siedlungsstrukturelle Kreistypen, abrufbar unter: <https://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen4/kreistypen.html;jsessionid=A8AD2EAFBF772215961F7787939D41A0.live11292?nn=443222> (zuletzt abgerufen am 29.08.2019).
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2016). Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen Planungslaufplan für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen, Berlin, abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).
- Botsman, R., Rogers, R. (2011). What's mine is yours – how collaborative consumption is changing the way we live, London.
- Chan, N. D., & Shaheen, S. A. (2012). Ridesharing in North America: Past, present, and future. *Transport Reviews*, 32(1), 93-112.
- Demary, V. (2015). Mehr als das Teilen unter Freunden – Was die Sharing Economy ausmacht, Wirtschaftsdienst, Heft 2, 95-98.
- Furuhata, M., Dessouky, M., Ordóñez, F., Brunet, M. E., Wang, X., & Koenig, S. (2013). Ride-sharing: The state-of-the-art and future directions. *Transportation Research Part B: Methodological*, 57, 28-46.

- Heinrichs, D., S. Thomaier, & Parzonka, R. (2017). Ko-Automobilität. Heutige Nutzungsformen und Nutzungsmuster in Deutschland und Verbreitungspotenziale als alternatives Mobilitätsangebot. Abschlussbericht. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Reihe: Arbeitsberichte zur Verkehrsforschung, Berlin.
- Heinrichs, H. (2014). Sharing Economy: Potenzial für eine nachhaltige Wirtschaft, ifo Schnelldienst 21, 15-17.
- infas (2018). Mobilität in Deutschland. Kurzreport Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, Bonn, abrufbar unter: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html> (zuletzt abgerufen am 04.10.2018).
- Loske, R. (2014). Politische Gestaltungsbedarfe in der Ökonomie des Teilens: Eine Betrachtung aus sozial-ökologischer Perspektive, ifo-Schnelldienst 21, 21-24.
- Loske, R. (2015). Sharing Economy: Gutes Teilen, schlechtes Teilen?, Blätter, 89-99.
- Loske, R. (2016). Neue Formen kooperativen Wirtschaftens als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung, in: Bala/Schuldzinski (2016), 31-62.
- Meller-Hannich, C. (2014). Zu einigen rechtlichen Aspekten der »Share-Economy«, 2337-2345.
- Priddat, B. (2015). Share Economy: mehr Markt als Gemeinschaft, Wirtschaftsdienst Heft 2, 98-102.
- Rapp, P., S. Loewenguth, & Fiedler, C. (2001). Besetzungsgrad von Personenwagen: Analyse der Bestimmungsgrößen und Beurteilung von Massnahmen zu dessen Erhöhung, Forschungsauftrag 42/97 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).
- Rifkin, J. (2014). Die Null Grenzkosten Gesellschaft – Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus, Frankfurt am Main.
- Scholl, G., et al. (2015). Peer-to-Peer Sharing – Definition und Bestandsaufnahme, Arbeitsbericht 1 »PeerSharing«, http://www.peer-sharing.de/data/peersharing/user_upload/Dateien/PeerSharing_Ergebnispapier.pdf (zuletzt abgerufen am 04.04.2016).
- Shaheen, S., D. Sperling, & Wagner, C. (1998). Carsharing in Europe and North America: Past, Present, and Future. *Transportation Quarterly*, 52(3), 35-52.
- Solmecke C., Lengersdorf, B. (2015). Rechtliche Probleme bei Sharing Economy – Herausforderungen an die Gesetzgebung auf dem Weg in eine geteilte Welt, *MMR*, 493-497.
- Tils, G., Rehaag, R., Glatz, A. (2016) Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, in: Bala/Schuldzinski (2016), 85-111.
- Verbraucherzentrale Bundesverband (2015). Teilen, Haben, Teilhaben – Verbraucher in der Sharing Economy, Diskussionspapier Deutscher Verbrauchertag.
- Wegmann, A. (2007). Ridesharing in den USA, Kanada, Neuseeland und Europa bis 2007. Erfahrungen, Projekte, Erfolgsfaktoren, Universität Zürich, Sozialforschungsstelle.