



Ridesharing in der Stadt

Im Herbst 2015 reiste ich mit der Bahn nach Süd-Schweden. Die S-Bahn in Rostock fuhr den Überseehafen nicht mehr an und auf den Sonntagmorgen wurde die Buslinie, die zum Überseehafen fährt, noch nicht bedient. Es gab jedoch die Möglichkeit, sich vorher für die Verbindung anzumelden, und dann wurde an der Straßen-

bahnhaltestelle Kurt-Schuhmacher-Ring ein Taxi bereitgestellt, das mich und noch zwei weitere Personen zu einer Haltestelle entlang der Linienführung der Buslinie brachte.

Ich benötigte nur einen regulären Fahrschein und die vorherige Anmeldung, dass ich mitfahren möchte.

In Havanna auf Kuba habe ich es häufiger gesehen, dass sich fremde Menschen zusammen ein Taxi genommen haben. Sie warteten an einer zentralen Stelle und haben sich, nach einem von mir nicht verstandenen System, in einem Taxi zusammengefunden. War das Taxi dann noch nicht voll, ist der Fahrer im Verlauf der Strecke immer wieder an den Straßenrand gefahren und

hat verschiedenste Personen angehupt, ob sie nicht auch in die Richtung wollen.

In letzter Zeit kommen mir in Berlin immer wieder Fahrzeuge mit dem Aufdruck BerlKönig entgegen. In der Innenstadt und nebenher fährt die Straßenbahn. Es ist ganz offensichtlich ein Angebot der BVG, das sich von dem oben beschriebenen unterscheidet, da es scheinbar keinen Ersatz in nachfrageschwachen Zeiten darstellt, sondern eine Ergänzung zu dem bestehenden ÖPNV-Angebot. Was verbirgt sich hinter diesem Konzept und wie funktioniert das?

Ein kurze Recherche im Internet zeigt mir, dass das Konzept Ridesharing genannt wird. Die Grundidee ist: Sich fremde Menschen fahren zusammen in einem Fahrzeug, das an keine Linie gebunden ist. Hierbei haben diese jeweils unterschiedliche Start- und Zielpunkte, die in einem Korridor liegen, so dass das Fahrzeug an den gewünschten Punkten vorbeikommt. Hier ein Beispiel: Sabine will von der Arbeit zum Kino, ruft ein Fahrzeug und steigt ein. Das Fahrzeug fährt nicht direkt, sondern nimmt mittels eines kleinen Um-

wegs Peter mit, der in ein Restaurant möchte, was nicht weit vom Kino liegt. Sabine und Peter teilen sich somit die Fahrt. Die Beschreibung erinnert an das Beispiel aus Kuba, nur das hier der Fahrer nicht alle möglichen Menschen anhupt, sondern dass die Koordinierung computer-gestützt funktioniert. Teilnehmen kann, wer sich die entsprechenden Apps der Anbieter installiert.

Ridesharing ist ein zusätzliches Angebot der Personenbeförderung. Dann stellt sich natürlich auch die Frage, wie sich dieses zu der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur verhält? Werden Personen vom privaten Auto dazu motiviert, auf andere Angebote umzusteigen? Ergänzt oder kannibalisiert Ridesharing den ÖPNV? Diese Fragen können meiner Meinung nach nur durch Studien beantwortet werden. Diese Form der Personenbeförderung ist jedoch in Deutschland recht jung, so dass es entsprechende Studien noch nicht gibt. Jedoch gibt es schon unterschiedliche Meinungen zum Thema für das vorliegende Pro & Contra: „Ridesharing in der Stadt“.



(mm)

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Mit zehn U-Bahn-, 22 Straßenbahn-, über 150 Buslinien und sechs Fähren haben wir in Berlin ein erstklassiges Mobilitätsangebot mit unzähligen Kombinationsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Hinzu kommen natürlich noch die Züge der Berliner S-Bahn. Zu jeder Tages- und Nachtzeit, an 365 Tagen im Jahr, kommt man in Berlin mit den Öffentlichen an sein Ziel.

Und doch gehen wir als BVG seit September 2018 noch einen Schritt weiter und bieten mit dem BerKönig einen ganz individuellen ÖPNV „on-demand“. Konkurrenz zu Bus und Bahn? Nein, eine Ergänzung! Denn beim Ridesharing beziehungsweise – und der Begriff trifft es beim BerKönig noch besser – Ridepooling bleibt eines wie gehabt: Wir wollen Fahrten bündeln und damit für weniger Verkehr, weniger Lärm und weniger Emissionen in unserer Stadt sorgen. Für ein grüneres, lebenswerteres Berlin.

Das Teilen einer Fahrt ist Teil unserer DNA. Mehrere Fahrgäste gemeinsam von Haltestelle zu Haltestelle zu fahren, ist für uns als Nahverkehrsunternehmen eine Kernkompetenz. Wir nutzen diese Kompetenz beim BerKönig, um Ride-sharing per App als Teil des ÖPNV zu erproben. Damit integrieren wir ein völlig neues Mobilitätsangebot in den Berliner ÖPNV und sprechen weitere, bisher auf das Auto fixierte Kundengruppen an und halten Kunden auch dann im ÖPNV-System, wenn sie mit dem Auto trotz unseres gut ausgebauten innerstädtischen Liniennetzes deutlich schneller und komfortabler zum Ziel kommen würden.

Bis in die 1920er Jahre gab es in Berlin ein Wirrwarr aus verschiedenen Verkehrsunternehmen und Tarifen. Daher wurden 1929 die Berliner Verkehrsbetriebe gegründet, um den Berlinerinnen und Berlinern Mobilität aus einer Hand, mit einem Ticket zu bieten. Dieser Anspruch besteht bis heute. Aber das bedeutet natürlich nicht, dass alles beim Alten bleibt. Im Gegenteil: Digitale Technologien ermöglichen jetzt und in Zukunft Mobilitätsangebote, die vor einigen Jahren nicht denkbar gewesen wären.

Dazu zählt der BVG-eigene BerKönig, dazu zählen aber auch die vielen weiteren Sharingangebote, die in aller Munde sind: Carsharing, Bikesharing, Rollersharing und seit neuestem E-Kickscootersharing. Anbieter und Modelle gibt es zuhauf, da fällt es schwer, den Überblick zu behalten. Und auch hierfür hat die BVG eine Lösung: Unsere neue Mobilitätsplattform Jelbi, die diese Angebote in einer App bündelt, zugänglich und vor allem direkt buchbar macht.

Sharingangebote und ein gut ausgebauter ÖPNV: Das widerspricht sich nicht, das ergänzt sich. Beides zusammen wird künftig noch mehr Menschen davon überzeugen, das eigene Auto nicht nur stehenzulassen, sondern ganz darauf zu verzichten. Zumindest dann, wenn die Angebote klug, seriös und verantwortungsbewusst vernetzt werden. Das ist für die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen Chance und Aufgabe zugleich!

Wir wollen Fahrten bündeln und damit für weniger Verkehr, weniger Lärm und weniger Emissionen in unserer Stadt sorgen.



Klaus Emmerich,
Bereichsleiter Angebot bei den
Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)

Contra

Ridesharing kann insbesondere zur Schließung von Mobilitätslücken in den Außenbezirken Berlins ein sinnvolles Angebot darstellen. Gerade in den Innenstadtbezirken ist die Mobilität mit ÖPNV und Taxis gewährleistet und stellt eher ein Überangebot an privaten Sharingdiensten dar. Zudem droht das Taxigewerbe durch Sharingunternehmen wie beispielsweise Uber zunehmend kannibalisiert zu werden. Für die Taxifahrerinnen und Taxifahrer gilt das Personenbeförderungsgesetz. Es gibt eine Beförderungspflicht, eine Tarifpflicht und in Folge dessen eine Tarifordnung. Und dann führen wir den bis zu 40 Prozent günstigeren BerKönig ein.

Das ist kein fairer Wettbewerb. Auch der Sammeltaxidienst der BVG, der BerKönig, hat bisher die falsche Ausrichtung und geriert sich lediglich als ein reines Werbeinstrument. Ride-sharing hat nur dort wirklich Sinn, wo Lücken im Nahverkehrsnetz zu schließen sind und sich Fahrten bündeln lassen. Weitere Angebote innerhalb des S-Bahnringes, wie es das Unternehmen WeShare mit circa 2.000 elektrischen Carsharing-Fahrzeugen bis Jahresende plant, sind schlicht überflüssig und kontraproduktiv.

Anstatt aber Unsummen in die Planung und Ausarbeitung des motorisierten Innenstadtverkehrs zu investieren, ist es aus meiner Sicht sinnvoller, den ÖPNV zu stärken. Aus dem neuen Nahverkehrsplan zeigt sich, dass ohne Verfügbarkeit von Ridesharing-Angeboten etwa 61 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer rein theoretisch mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad fahren – oder zu Fuß liefern.

Hieran müssen wir anknüpfen und die Angebote, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit des ÖPNV verbessern. Die Stärkung des Nahverkehrs und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene steht für mich im Fokus. Ziel ist ein besseres Miteinander von Bussen, Bahnen, Autos, Fahrrädern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan 2019 – 2023 werden wir in den nächsten 15 Jahren circa 28 Milliarden Euro in den Ausbau des Schienenverkehrs, in den Bau neuer Straßenbahnlinien, Haltestellen, Knotenpunkte und in sichere und barrierefreie Mobilität investieren. Das bestehende Streckennetz im Öffentlichen Nahverkehr muss stetig optimiert und die Taktzeiten verdichtet werden. Eingleisige S-Bahnstrecken werden zweigleisig ausgebaut und ab 2021 viele neue S-Bahn-Züge zur Verfügung gestellt. Bei der U-Bahn wird es 1.500 neue Wagen geben und eine Reihe von Lückenschlüssen werden erfolgen. Bei der Straßenbahn eröffnen wir bis 2021 erste neue Strecken und der 10-Minuten-Takt in den Außenbezirken steht im Fokus. Es wäre begrüßenswert, wenn sich kein sinnbefreites Überangebot an Ridesharing-Angeboten ergäbe.

Ridesharing hat nur dort wirklich Sinn, wo Lücken im Nahverkehrsnetz zu schließen sind und sich Fahrten bündeln lassen.



Tino Schopf,
verkehrspolitischer Sprecher,
SPD-Fraktion Berlin