

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Ridepooling: Geteiltes Leid

Ridehailing und Ridepooling können zur grünen Verkehrswende und der Reduzierung des Individualverkehrs beitragen. Die starke Regulierung in Deutschland macht es vielen Anbietern jedoch weiterhin schwer, ihre Geschäftsmodelle umzusetzen. Kooperationen mit dem ÖPNV sind derzeit die einzig rentable Möglichkeit.



von Clara Nack

veröffentlicht am 01.04.2022

Lange galt Ridepooling als Booster für die Verkehrswende. Flexibel einsetzbare Shuttles sollten **die Lücken im Nahverkehr schließen**, insbesondere auch am Stadtrand oder in ländlichen Regionen. Doch jahrelang waren solche Angebote in Deutschland offiziell nicht erlaubt – und nur als genehmigtes Pilotprojekt auf Zeit möglich.

Mit der **Reform** des Personenbeförderungsgesetzes im vergangenen Jahr hat die Bundesregierung zwar endlich die bislang für Ridepooling geltende Experimentierklausel abgeschafft – fünf Jahre nach der Ankündigung der Novelle. Seitdem ist Pooling **legal**. In vielen Städten und Kommunen gilt jedoch nach wie vor der Status quo oder es gibt nur kleinere Piloten. „Trotz

der Rechtssicherheit kommen die Kommunen bei den neuen Angeboten **nur langsam aus den Kinderschuhen heraus**“, sagt Maxim Nohroudi, Co-Gründer und Geschäftsführer des Berliner Ridepooling-Start-ups Door2door. Der Schritt aus der Pilotphase in den Regelbetrieb mit großen Fahrzeugflotten stelle viele Kommunen vor Herausforderungen.

Door2door gehört zu den Pionieren auf dem Ridepooling-Markt. Das Unternehmen war 2012 **eines der ersten** im Markt für geteilte Mobilität. Nach einem vom ADAC finanzierten Pilotprojekt in Berlin, dem Allygator-Shuttle, partnert das Unternehmen mit **öffentlichen Verkehrsbetrieben und Städten und Kommunen**, nicht nur in Deutschland. Unter anderem in Duisburg, München und Münster bietet Door2door als Teil des öffentlichen Nahverkehrs einen per App bestellbaren Fahrdienst mit Kleinbussen an.

Kritik am Rechtsrahmen

Fahrgäste, die in die gleiche Richtung wollen, teilen sich dabei ein Fahrzeug. Dabei tritt Door2door nicht als Betreiber auf, sondern **liefert die Software im Hintergrund**. Vergangene Woche verkündete das Unternehmen *wie berichtet (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/ridepooling-swvl-aus-dubai-schluekt-door2door>)* die Übernahme durch einen Wettbewerber aus Dubai: **Swvl**. Unter dem Dach des mit 1,5 Milliarden Euro bewerteten Konkurrenten wagten die Berliner diese Woche den Sprung aufs Parkett. Die Aktienerlöse aus dem **Börsengang** sollen einen dreistelligen Millionenbetrag einspielen.

Auch die **VW-Tochter Moia** findet die Rahmenbedingungen für Fahrdienste und geteilte Fahrten hierzulande schwierig: „Ridepooling als eigene Verkehrsart einzustufen, verschafft uns zwar Rechtssicherheit, das Gesetz ist aber **so kompliziert**, dass man nicht planen und nicht ordentlich skalieren kann“, sagt Moia-CEO Robert Henrich im Background-Interview. Unter pandemischen Bedingungen sei das Geschäft weiterhin sehr schwierig.

Derzeitige ÖPNV-Ausschreibungen für den Ausbau von On-Demand-Diensten gehen auch zukünftig eher in Richtung **Abdeckung der Randbezirke** und **Angebote für mobilitätseingeschränkte Menschen**, schätzt Andreas Knie. Er leitet die Forschungsgruppe Digitale Mobilität am Berliner Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB). So haben beispielsweise die **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)** ihren Rufbus neu ausgeschrieben. *Ab Sommer (<https://www.tagesspiegel.de/berlin/neues-sammeltaxi-konzept-fuer-berliner-osten-bvg-startet-noch-dieses-jahr-mit-neuem-rufbus-berlkoenig-droht-aus/28211762.html>)* sollen die neuen Sammeltaxis im Osten der Stadt starten und 2024 auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden, wie diese Woche bekannt wurde. Auch einen Service für mobilitätseingeschränkte Menschen soll es geben.

Dem Vorgänger-Projekt, dem **Berlkönig**, der immer wieder wegen seiner Konzentration auf die Berliner Innenstadtbezirke in der Kritik stand, droht das Aus. Betrieben wird die geplante neue Flotte der BVG von dem amerikanisch-israelischen Unternehmen Via, das schon beim Berlkönig mit im Boot war. Auch die DB-Tochter **Clevershuttle** hatte sich dem Vernehmen nach um den Auftrag bemüht, den Zuschlag jedoch nicht bekommen.

Clevershuttle hat sein Geschäftsmodell vor einiger Zeit geändert, sein B2C-Geschäft eingestellt und konzentriert sich nun vollends auf die Anbindung von Sammeltaxis an den ÖPNV. Das Unternehmen stellt **in zehn deutschen Städten** On-Demand-Angebote für den dortigen ÖPNV bereit und befördert vor allem Menschen in ländlichen Regionen, zum Beispiel in Neustadt an der Donau oder Rosenheim.

Ohne Parkraumbewirtschaftung geht es nicht

Forscher Knie sieht in den Konzepten viel Potenzial: „Alles, was es ermöglicht, dass Menschen kein eigenes Auto brauchen, ist gut“, meint er, und schließt dabei auch **Ridehailing** und städtische **Taxis** mit ein. Laut einer Studie, an der Knie beteiligt war, nehmen Pooling-Kunden sogar einen

Umweg von maximal zehn Minuten in Kauf. Doch: **Ohne Parkraumbewirtschaftung geht es nicht.** „Die Zeiten des paradiesischen Abstellens des eigenen Autos müssen vorbei sein, stattdessen muss Pooling angeboten werden“, sagt Knie. „Die Mobilitätswende passiert dann ganz von selbst.“

Es müsse jedoch noch an der **Preisschraube** gedreht werden. „Dynamisch Preise zu reduzieren, wenn man unterwegs Leute mitnimmt, wäre ein starkes Instrument“, findet der Mobilitätsexperte. In Berlin bräuchte es laut Knie mindestens **1500 bis 2000 Pooling-Fahrzeuge**, um einen stärkeren Anreiz für die Abkehr vom eigenen Pkw zu schaffen.

Moia-Chef Henrich sieht autonomes Fahren als Instrument für mögliche Preissenkungen und rechnet vor, dass man Kunden **bis 2030 für 40 Cent pro Kilometer** transportieren wolle. „Wir sind begeistert, dass der Rechtsrahmen dafür nun geschaffen wurde“, meint Henrich, und verweist auf das im Sommer von der Bundesregierung verabschiedete **Gesetz zum autonomen Fahren**. Das erlaubt Fahrzeuge mit Level-4-Funktion, die selbstständig fahren, ohne dass ein Fahrer übernehmen können muss. Kommendes Jahr will Moia Testfahrten mit Kunden und Sicherheitsfahrern starten. *Bis 2025* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/serienreife-robotaxis-von-vw-ab-2025>) soll das Programm ausgewachsen und ohne Fahrer möglich sein.

Hailing regulativ blockiert

Bis autonomes Fahren wirklich Preissenkungen ermögliche, werde es jedoch noch eine Weile dauern, wendet **Clevershuttle-CEO Bruno Ginnuth** ein. Dafür sieht er aber das Problem des Fahrermangels gelöst. „An vielen Orten in Deutschland kann man On-Demand-Verkehre ohne autonomes Fahren einfach nicht anbieten, weil es keine Fahrer gibt“, meint Ginnuth und verweist damit hauptsächlich auf ländliche Regionen.

Während Pooling-Anbieter sich inzwischen auf Gesetze zum autonomen Fahren konzentrieren und hier neue Ausbaumöglichkeiten wittern, steht **dem früheren Ridehailing-Dienst Uber** weiterhin das reformierte Gesetz zur Personenbeförderung im Weg. „Wir nicht zufrieden mit der Erneuerung, es haben sich nur Kleinigkeiten geändert“, sagt Uber-Sprecher Tobias Fröhlich. Er schlägt **Modernisierungen** vor, wie ein Wegfallen einer aufwändigen Sachkenntnisprüfung oder der Rückkehrpflicht zum Betriebsitz. Letztere führe nur zu unnötigen Leerfahrten. Mit dem versprochenen „Ermöglichen von moderner Mobilität“ habe das neue Gesetz **wenig zu tun**, kritisiert der Uber-Sprecher.

Uber war ursprünglich mit dem Service **Uber Pop** in Deutschland gestartet, der Fahrten zwischen Privatpersonen vermittelt. Weil das gegen deutsches Gesetz verstößt, wurde das Geschäftsmodell im Frühjahr 2016 *verboten* (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/us-mobilitaetsdienst-uber-uberpap-bleibt-in-deutschland-verboten/21026118.html>). Über die Jahre landete Uber *immer wieder vor Gericht* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/taxi-lobby-klagt-wieder-gegen-uber>) und lieferte sich Auseinandersetzungen mit der Taxibranche. Mehrfach hat die Plattform das Geschäftsmodell geändert. Heute vermittelt Uber über seine App hierzulande **Mietwagen samt Fahrer**. *In New York* (<https://www.nytimes.com/2022/03/24/business/uber-new-york-taxis.html>) lassen sich in der Anwendung auch Taxis buchen.

Ridepooling gewinnt bis 2030 an Bedeutung

On-Demand-Ridepooling wird bis Ende des Jahrzehnts im ländlichen und suburbanen Raum eine deutlich größere Rollen spielen als heute und in gefahrenen Kilometern sogar die Nutzung von Bussen übertreffen, prognostiziert ein Gutachten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Bis 2030 werden demnach **rund 18.200 On-Demand-Ridepooling-Fahrzeuge** im deutschen ÖPNV unterwegs sein. Bislang ist der Markt jedoch noch ganz am Anfang und macht nur circa **0,1 Prozent** des modalen Anteils in deutschen Städten aus.

Forscher Knie dringt darauf, nicht die U-Bahn auszubauen, „sondern den Hailing- und Pooling-Gedanken zu erhöhen, um den Individualverkehr zu senken“. Städte wie **London** zeigten, wie es geht. In Berlin habe man stattdessen **erst einmal alle Angebote vertrieben**.

Door2door will sich in Zukunft stärker auf das Ausland konzentrieren, hatte Co-Gründer Tom Kirschbaum schon im vergangenen Jahr im „Handelsblatt“ verlauten lassen. Die Märkte dort seien „offener für innovative Angebote und **schneller in der Umsetzung**“. *mit Jana Kugoth*