

Nahverkehr auf Bestellung

Immer mehr Verkehrsunternehmen erproben On-Demand-Angebote, bei denen sich Fahrgäste mit ähnlichem Ziel einen Kleinbus teilen. Die innovativen Konzepte ergänzen den klassischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und machen die Mobilität individueller und flexibler. *Von Silja Mannitz*

Keine vorgegebene Linie, keine Haltestellen, kein Fahrplan: Das Pilotprojekt myBUS der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) ist Teil des ÖPNV und doch ganz individuell. Die Nutzung der Kleinbusse ist denkbar einfach: Per Smartphone geben Kunden ihren Fahrtwunsch unter Angabe des Start- und Zielpunktes in eine App ein. Ein Algorithmus berechnet in Echtzeit entsprechend der Nachfrage die Routen für die Busse. So können sich mehrere Fahrgäste mit einer ähnlichen Strecke einen Kleinbus teilen und werden von ihrem individuellen Standort zum gewünschten Ziel gebracht. Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland brachte im September 2017 die DVG ein digital-basiertes On-Demand-Angebot an den Start und leistete damit Pionierarbeit. Der DVG-Vorstandsvorsitzende Marcus O. Wittig erklärt die Beweggründe für die Einführung: „Nachfragebasierte Angebote sind ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft. Im digitalen Zeitalter lassen sich Verkehrsangebote vernetzen, Prozesse verknüpfen und daraus neue Angebote schaffen.“

Komfortabel ans Ziel gelangen

Das Rückgrat des Nahverkehrs in Duisburg bilden nach wie vor die klassischen öffentlichen Verkehrsmittel: drei Straßenbahnlinien, eine Stadtbahnlinie und 32 Buslinien. Sie bewegen rund 63 Millionen Menschen im Jahr. myBUS soll dem bestehenden System keine Konkurrenz machen, sondern es sinnvoll erweitern. Die Kleinbusse sind daher nur zu den Schwachverkehrszeiten unterwegs. Das ist gut für die Fahrgäste, schont die Umwelt und ist wirtschaftlicher als schlecht ausgelastete Linienbusse. Der Fahrpreis richtet sich dabei nach dem Tarif des Verkehrsverbundes, Abokunden und Kinder fahren ermäßigt. „Mit myBUS können wir unseren Fahrgästen erstmals eine flexible und individuelle Lösung anbieten, ganz unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen“, so Wittig. „Wir holen die Fahrgäste dort ab, wo sie sich befinden, und bringen sie komfortabel ans Ziel.“ Das kommt bei den Kunden gut an: Die Fahrzeuge werden am Wochenende im Schnitt zwischen 50 und 100 Mal gebucht. Im Sommer 2018 hat die DVG das Bediengebiet auf Wunsch der Fahrgäste noch einmal erweitert und die Fahrzeiten angepasst. Seither sind die Kleinbusse in insgesamt 14 Stadtteilen unterwegs und fahren freitags sowie samstags in der Zeit von 18 bis 2 Uhr. Das hat zu einem weiteren Anstieg der Buchungen geführt. Bis 2020 wird das Pilotprojekt fortgesetzt mit dem Ziel, weitere Erkenntnisse über das Nutzungsverhalten zu gewinnen.

Angebote müssen alltagstauglich sein

Auch andere Städte und Verkehrsunternehmen erproben, inwieweit On-Demand-Angebote als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und attraktive Alternative zum privaten Pkw taugen. Ganz vorne mit dabei ist Hamburg, das wie andere Metropolen vor großen verkehrlichen Herausforderungen steht. Zwar verzichten immer mehr Haushalte in der Hansestadt auf ein eigenes Auto. Die Zahl der Wege hat aber zugenommen. „Das liegt unter anderem am Bevölkerungswachstum: Dem Statistischen Bundesamt zufolge hat die Hansestadt 2017 von allen Bundesländern den stärksten Zuwachs verzeichnet. Ende 2018 wurde mit 1,9 Millionen Einwohnern eine neue Schallmauer durchbrochen. Neben weiteren Ansätzen sollen Ridesharing-Projekte für eine Entlastung sorgen. Die Deutsche Bahn-Tochter Ioki und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) erproben seit Juli 2018 ein On-Demand-Shuttle-Angebot in den Stadtteilen Lurup und Osdorf. Mit CleverShuttle ist zudem der größte deutsche Ridepooling-Anbieter in der Metropole aktiv.“

Ab April wird darüber hinaus Volkswagen mit MOIA Ridesharing-Mobilität mit Kleinbussen anbieten. Via Smartphone-App können die Kunden eines von 200 emissionsfreien Elektro-Shuttle-Fahrzeugen buchen, in dem bis zu sechs Personen Platz finden. Ein Ziel haben die Anbieter von New Mobility gemein: Sie wollen die Mobilität in der Hansestadt flexibler, umweltfreundlicher und komfortabler gestalten. „Für uns ist es wichtig, wie sich die Angebote in der Praxis hinsichtlich ihrer Alltagstauglichkeit bewähren“, sagt Hendrik Falk, Vorstandsvorsitzender der Hamburger



Ein Konzept mit Vorbildcharakter: Mit myBUS hat die Duisburger Verkehrsgesellschaft 2017 ein digital gesteuertes On-Demand-Angebot gestartet. Viele weitere Verkehrsunternehmen erproben mittlerweile ähnliche Services.

FOTO DANIEL TOMCZAK/DVV

HOCHBAHN. „Der für uns entscheidende Schritt ist dabei die intelligente Verzahnung des MOIA-Angebots mit dem klassischen ÖPNV über die städtische Mobilitätsplattform switchh.“ Erst diese Verknüpfung macht es möglich, die Verkehrsmittel optimal zu kombinieren. „Im Rahmen einer Erprobungsphase wird es sicherlich an der einen oder anderen Stelle zu einer Doppelbedienung in einzelnen Stadtteilen kommen“, so der HOCHBAHN-Chef. „Unser Ziel muss es aber mit Blick auf die Zukunft sein, die Gebiete aufzuteilen und Angebote zu schaffen, die für unsere Kunden jeweils die beste Mobilitätslösung hervorbringen. Aus diesem Grund stehen wir als HOCHBAHN mit allen relevanten Mobilitätsanbietern im Dialog.“ In Hannover hat MOIA nach einer Testphase bereits Ende Juli 2018 offiziell den Betrieb aufgenommen. 150 Fahrzeuge sind in der Leinestadt im Einsatz – bislang ohne Verknüpfung mit der ÜSTRA als städtischem Verkehrsunternehmen. Das soll sich jetzt ändern: Bis zum Sommer soll eine Kooperation es ermöglichen, Fahrten zu ausgewählten Haltestellen zu bestellen und sich von dort zum gewünschten Zielort bringen zu lassen. Das Ganze zu einem Preis, der unterhalb des üblichen MOIA-Tarifs liegt. Die Zusammenarbeit soll aufzeigen, inwieweit ein solches Angebot überhaupt angenommen wird.

Den ländlichen Raum mobil machen

Nach Einschätzung von Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer ÖPNV des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), ist der Wandel hin zu einer individuelleren und flexibleren Mobilität eine zwangsläufige Entwicklung: „In einer modernen Volkswirtschaft wie Deutschland sind die Menschen mehr denn je auf eine effiziente, umweltgerechte, bezahlbare und reibungslos funktionierende Mobilität angewiesen. Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten, sich über Smartphone und Co. passgenaue Angebote zu suchen. Und die Verkehrsunternehmen sowie -verbände nutzen die Chancen aktiv und wandeln sich vom klassischen Beförderer zum Mobilitätsdienstleister.“ Das betrifft nicht nur Großstädte wie Duisburg, Hamburg und Hannover. Auch in ländlichen Regionen wird an der Integration passgenauer Angebote gearbeitet. Dort ist es für die Verkehrsunternehmen schon seit langem eine Herausforderung, eine ausreichende Grundversorgung mit Mobilität sicherzustellen. Kleinere Fahrzeuge, die nicht auf festen Linien

fahren, sondern die Kunden an der Haustür oder Straßenecke abholen, können hier das Angebot bereichern und eine wirtschaftliche Lösung darstellen.

Ein Blick in den Landkreis Vorpommern-Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern zeigt, wie wertvoll On-Demand-Lösungen für den ländlichen Raum sein können. Für ältere Menschen, die selbst nicht mehr Auto fahren, ist es dort oft schwierig, ohne Hilfe vom Enkel zum Einkaufen, Friseur oder Arzt zu gelangen. Zumal die Regionalbusse nicht eng getaktet sind. Diese



Einfach anrufen und mobil sein: mit dem ILSE-Bus in Vorpommern-Greifswald.

FOTO NORBERT FELLECHNER

Lücke schließt der ILSE-Bus der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald (VVG), der im Bereich Peenetal/Loitz und Jarmen unterwegs ist. Getreu dem Motto „Bei ILSE braucht man keinen Plan, bei ILSE ruft man einfach an!“ können die Fahrgäste montags bis freitags zwischen 8 und 18 Uhr bei Bedarf einen ILSE-Bus bestellen – ganz unkompliziert per Telefon oder über die Webseite. Über eine Software werden Fahrtwünsche nach Möglichkeit gebündelt und die Fahrer via Smart-

phone benachrichtigt. Für VVG-Geschäftsführer Dirk Zabel ist das Projekt eine Herzensangelegenheit: „Mobilität ist soziale Teilhabe und darf keine Frage des Alters sein. Deshalb gehen wir neue und innovative Wege, weil es in unser aller Interesse liegt, die ländlichen Räume für alle Menschen attraktiv und mobil zu gestalten.“ Bei den Menschen in der Region kommt dieses Engagement gut an. Ende 2017 ist das Projekt gestartet. Bis Ende 2018 hat das Bundesverkehrsministerium ILSE im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum“ gefördert. Nach Auslaufen der Förderung bietet die VVG den Kleinbus-Service mit einer geringen Preiserhöhung weiter an. Seit Anfang des Jahres werden die Fahrgäste zudem gegen einen Aufpreis von 1 Euro direkt an der Haustür abgesetzt. „Wir hören den Menschen zu und haben uns auf die Fahne geschrieben, den ILSE-Bus weiterzuentwickeln“, erklärt Dirk Zabel. „Besonders unsere älteren Fahrgäste profitieren davon, dass sie nach einem Einkauf ihre schweren Taschen nicht mehr von der Haltestelle nach Hause tragen müssen.“ Andere Verkehrsunternehmen setzen auf ähnliche Konzepte, um eine passgenaue Mobilität auf dem Land anzubieten, beispielsweise WestVerkehr mit dem MultiBus, der in fünf Bediengebietern im Kreis Heinsberg unterwegs ist und sogar bis in die benachbarten Niederlande fährt.

Fehlentwicklungen vermeiden

Ob in der Stadt oder auf dem Land: Damit die On-Demand-Angebote wirklich Anreize setzen, auf das eigene Auto zu verzichten, müssen sie möglichst passgenau mit dem ÖPNV verknüpft werden. Andernfalls kann es zu Fehlentwicklungen wie in den USA kommen, wo Anbieter auf der Suche nach Kunden vielfach mit leeren oder nur gering ausgelasteten Fahrzeugen unterwegs sind und das Verkehrsaufkommen so noch erhöhen. „Die Kunden erwarten ein funktionierendes Gesamtsystem und keinen großer werdenden Fleckenpepp“, stellt auch Dr. Jan Schilling klar. „Geteilte Mobilität ist Teil unserer DNA, und zwar seit Jahrzehnten. Wo und wann auch immer viele Menschen gleichzeitig schnell, effizient und bezahlbar von A nach B wollen, führt an Bussen und Bahnen kein Weg vorbei. Die ÖPNV-Branche hat die Expertise im Zusammenspiel mit den Kommunen den passenden Angebotsmix zu finden und so zur Lösung der Verkehrsprobleme beizutragen.“

Auf dem Weg in die multimodale Zukunft

Für nachfragebasierte Mobilitätsangebote braucht es zwei Komponenten: eine Plattform zur Verzahnung der Verkehre und die passenden Fahrzeuge. Wie sich beides zusammenbringen lässt und inwieweit sich dabei autonom fahrende Fahrzeuge einsetzen lassen, erproben derzeit die Stadtwerke Osnabrück (SWO) im Projekt „Hub Chain“.

Die Entwicklung der Plattform bildet das Herzstück des Projektes. Sie ist Teil einer umfangreichen Digitalisierungsstrategie, die von der multimodalen Mobilitäts-App bis zum Check-In /Be-Out mit Bestpreisabrechnung reicht, die in Osnabrück bundesweit erstmalig Ende 2019 in den Kundenregelbetrieb gestellt wird. Damit die Plattform auch angenommen wird, muss sie einfach in der Handhabung sein und verlässlich funktionieren. Ziel ist es, dass der Kunde einfach seinen Fahrtwunsch in die App eingibt, das On-Demand-Fahrzeug bucht und mit garantiertem Umstieg ohne Wartezeit mit einer zentralen Buslinie ans Ziel kommt. Den zweiten Bestandteil bildet ein autonom fahrender Minibus. Ab Mitte 2019 werden die Stadtwerke das Fahrzeug des französischen Herstellers EasyMile im Regelbetrieb erproben. Die erste Testphase findet auf dem Zentralgelände der Stadtwerke statt. Im Anschluss geht es dann in den öffentlichen Straßenraum. Dazu richten die Stadtwerke auf dem Gelände des InnovationsCentrums Osnabrück (ICO) ein Testareal ein und hat eine Ausnahmegenehmigung eingeholt. Geplant ist, dass der Minibus unmittelbar nach seiner Buchung selbstständig losfährt, die Fahrgäste abholt und zu den Umstiegspunkten zentraler Linien bringt.

Gemeinsam zu mehr Flexibilität

Im Projekt „Hub Chain“ arbeiten Partner aus Forschung, Wissenschaft und Unternehmen unter Leitung der SWO zusammen. Es wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert. Am Ende sollen wertvolle Erkenntnisse zur Verzahnung unterschiedlicher Mobilitätsangebote stehen. Ziel ist es, zunehmend flexible Bedienformen zu entwickeln, die sich zwanglos und zuverlässig in das bestehende Angebot einbinden lassen. „Neben unserem bereits erfolgreichen Carsharing ist das On-Demand-Angebot ein weiterer Baustein unserer wachsenden Mobilitätspalette – mit dem Ziel, Osnabrück mobiler und lebenswerter zu machen“, erklärt Werner Linnenbrink, Leiter Mobilitätsangebot der Stadtwerke Osnabrück. „Wir wollen dabei kein Gegeneinander, sondern ein Miteinander schaffen, ganz im Sinne einer multimodalen, digitalisierten und hochflexiblen mobilen Zukunft.“



DEUTSCHLAND MOBIL 2030
Zeit für neues Denken und Handeln.

Die Initiative „Deutschland mobil 2030“ will die Debatte über eine effizientere und umweltverträglichere Mobilität in Deutschland voranbringen. In der Initiative engagieren sich neben dem VDV, zahlreichen seiner Mitgliedsunternehmen und dem Deutschen Städtetag auch der ADAC, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und der Deutsche Städte- und Gemeindebund mit dem Ziel, konkrete Lösungen für die Mobilität von morgen zu finden. Weitere Informationen unter www.deutschland-mobil-2030.de

„Ridesharing ist Teil der notwendigen Verkehrswende“

ÖPNV und Individualverkehr werden durch zunehmende Angebote wie das Ridesharing ergänzt. Im Interview spricht Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, über Chancen und Risiken. *Von Silja Mannitz*

Herr Landsberg, Ridesharing ist derzeit in aller Munde. Inwieweit können solche Konzepte die Verkehrssituation in den Städten verbessern?

Ridesharing-Angebote der Verkehrsunternehmen sind ein Teil der notwendigen Mobilitätswende in den Städten: weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu attraktiven Alternativen etwa durch flexiblere Bedienformen. Ridesharing ist dabei nicht nur eine Alternative zum eigenen Pkw, sondern auch die Eintrittskarte in einen noch attraktiveren, weil flexibleren ÖPNV. Auch in den Städten gibt es nachfrageschwache Gebiete und Zeiten, die damit geschlossen werden können. Werden Fahrzeuge mit E-Antrieb eingesetzt, führt dies nicht nur zu einer Verbesserung der Verkehrssituation in den Städten, sondern auch zu geringerer Umweltbelastung und weniger Lärm.

Im ländlichen Raum ist es vielfach eine Herausforderung, eine Grundversorgung mit Öffentlicher Mobilität sicherzustellen. Sind On-Demand-Angebote ein Lösungsansatz?

Im Interesse lebenswerter ländlicher Räume dürfen wir beim Thema Verkehrsanbindung nicht stehenbleiben, sondern müssen die klassischen Mobilitätsangebote ergänzen und fortentwickeln. Die öffentlichen Verkehre, allen voran Bus- und Bahnanbindungen, werden dort auch in Zukunft eine tragende Rolle spielen. On-Demand-Angebote wie Rufbusse, aber auch das Bike-, Car- oder Ridesharing können sinnvolle Ergänzungen sein. Gerade dort, wo sich ein regelmäßiger Busverkehr nicht rechnet, kann so Mobilität jenseits des eigenen Fahrzeuges gewährleistet werden. Ich bin mir sicher, dass wir hier erst am Anfang stehen. Digitalisierung und autonomes Fahren haben das Potenzial, den Unterschied zwischen Stadt und Land immer mehr aufzuheben.

In vielen Städten und Gemeinden werden derzeit On-Demand-Angebote erprobt. Wie bewerten Sie die bisher gemachten Erfahrungen?

Fakt ist, dass derzeit gerade in den Großstädten immer mehr Angebote entstehen. Für eine Bewertung



GERD LANDSBERG
Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

FOTO LINK/DSTGB

ist es aber noch ein bisschen zu früh. Gradmesser für uns ist dabei die Frage: Schaffen wir ein Angebot in den Städten, das die Menschen tatsächlich dazu bringt, auf das eigene Auto zu verzichten, indem es den ÖPNV, den Rad- und Fußgängerverkehr sinnvoll ergänzt? Was wir nicht wollen, sind Angebote, die zusätzlich zum eigenen Auto genutzt werden und ggf. noch die Auslastung des ÖPNV verschlechtern. Dies führt zu noch mehr Verkehr und Schadstoffbelastung und damit zu einer geringeren Lebensqualität in den Städten.

Welche Rolle sollten Städte und Gemeinden künftig bei der Zulassung innovativer Angebote haben?

Das ein wesentlicher Punkt, weil die Verkehrsbedienung in der Stadt und auf dem Land immer etwas mit funktionierender Daseinsvorsorge zu tun hat, für die die Kommunen verantwortlich sind. Deshalb plädieren wir für eine starke Rolle der Kommunen als Aufgabenträger des ÖPNV bei der Zulassung neuer Angebote. Dafür spricht, dass Verkehr nicht gleich Verkehr ist, sondern sich örtlich und regional sehr stark unterscheidet, mithin Vor-Ort-Kenntnisse entscheidend sind. Deshalb ist zudem richtig, dass nach den aktuellen Eckpunkten zur Änderung des

Personenbeförderungsgesetzes auch entsprechende Beschränkungen vorgesehen werden können. Etwa, indem die neuen Dienste nicht überall Fahrgäste aufnehmen bzw. herauslassen dürfen, mit dem Ziel, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren.

Studien zufolge kommt es in den USA durch Ridesharing eher zu mehr als weniger Verkehr, weil viele Sharing-Fahrzeuge mit einer geringen Auslastung unterwegs sind. Wie können solche Fehlentwicklungen in Deutschland vermieden werden?

Das kann nur durch eine möglichst ortsnahe Regulierung erreicht werden. Nicht zuletzt deshalb, weil wir nicht das Taxengewerbe schwächen sollten, das eine wichtige Funktion im Rahmen der verlässlichen Verkehrsbedienung in der Stadt und auf dem Land hat. Es geht darum, den bestehenden Ordnungsrahmen vorsichtig weiter zu entwickeln, um ein verlässliches und zugleich zukunftsgerichtetes Angebot zu schaffen, das einen echten Mehrwert zur Verbesserung der individuellen Mobilität leistet. Umgekehrt darf es nicht dazu kommen, dass private Ridesharen sich auf lukrative Innenstadtlagen konzentrieren, während die Allgemeinheit für die nicht lukrativen Strecken zahlen muss.