

Ridesharing, Ridepooling – Neue Mobilitätsdienste im städtischen Raum

Kommentierung vor dem Hintergrund der bevorstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

Neue app-basierte Mobilitätsdienste versprechen Nutzern ihre individuellen Verkehrswünsche komfortabel und schnell zu bedienen und sind in der Regel kostengünstiger als eine herkömmliche Taxifahrt. Oftmals werden sie als Zulieferer zum ÖPNV stilisiert, um die „letzte Meile“ zu überwinden. Ihr Beitrag zur klimafreundlichen Verkehrswende bleibt jedoch äußerst zweifelhaft. Ergebnisse einer Studie des NABU-Dachverbandes Transport & Environment weisen darauf hin, dass ein deregulierter Markt für app-basierte Mobilitätsdienste negative Auswirkungen auf den Modal Shift haben und zu einer Verdopplung der Verkehrsleistung führen würde. Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) bietet die Möglichkeit, den Rechtsrahmen so zu setzen, dass diese Dienste nur dann angeboten werden können, wenn sie einen echten Beitrag zur Mobilitätswende in der Stadt leisten.

Ridesharing – Digitaler Trend in urbanen Ballungsräumen

Was Anbieter wie Uber, Berlkönig und CleverShuttle gemeinsam haben ist, dass sich Startort, Ziel und Zeit der Fahrt nach den individuellen Bedürfnissen der Nutzer richtet und bequem per App buchbar wie bezahlbar ist. Sie ist außerdem spontan, also „on demand“, antretbar und bietet dadurch größere Flexibilität für die zahlungskräftige Kundschaft und einen besseren Komfort gegenüber dem ÖPNV, wenn man bereit ist dafür einen geringfügig höheren Preis zu zahlen. Kein Wunder also, dass sich dieses als „Ridesharing“ bezeichnete, bedarfsgesteuerte Angebot gerade in urbanen Räumen zunehmender Beliebtheit erfreut. Dabei wird oft übersehen, welche gesellschaftlichen Kosten durch den zusätzlichen Verkehr in Form von Abgasen, Lärm und CO₂-Emissionen entstehen.

Laut einer Studie des NABU-Dachverbandes Transport & Environment, könnten sinkende Fahrtkosten dazu führen, dass die Verkehrsleistung bis 2050 um bis zu 150% steigt. Der Mehrverkehr würde durch eine Verlagerung von Nutzer*innen des ÖPNVs, Fahrradfahrer und durch einen höheren Bedarf entstehen. Grund dafür seien insbesondere technische Entwicklungen im Verkehrssektor, die das Autofahren in Zukunft absehbar stark vergünstigen könnten. So würden etwa durch automatisiertes Fahren die Kosten für Fahrer wegfallen, die aktuell noch einen erheblichen Teil der Betriebskosten von Unternehmen im Bereich der Personenbeförderung ausmachen.

Gleichzeitig kann Ridesharing Vorteile bringen, die unter den richtigen Rahmenbedingungen den Stadtverkehr positiv beeinflussen können. Zu verkehrsarmen Zeiten oder zur Schließung von Angebotslücken kann eine bedarfsgesteuerte Abdeckung durch



Kontakt

NABU Bundesverband

Daniel Rieger
Leiter Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 1927
Fax +49 (0)30.28 49 84 3927
Daniel.Rieger@NABU.de

Justyna Wladarz
Referentin Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 1608
Fax +49 (0)30.28 49 84 3608
Justyna.Wladarz@NABU.de

Ridesharing als kostengünstigere Alternative zum Linienverkehr dienen. Ob Ridesharing zukünftig als Ergänzung zum ÖPNV oder als Zubringer zur Bahnstation fungieren kann, hängt davon ab, ob es Kommunen möglich sein wird, Ridesharing-Angebote zu steuern. Derzeit zentrieren sich die bedarfsgesteuerten Angebote vor allem in Ballungszentren großer Städte, während das Ziel aber sein sollte, jene Bereiche abzudecken, die durch den öffentlichen Nahverkehr nicht kosteneffizient bedient werden können.

Dazu bedarf es einer Änderung des gesetzlichen Rahmens, in diesem Fall des Personenbeförderungsgesetzes, der es Kommunen ermöglicht, neue Mobilitätsdienste gezielt als Ergänzung zum ÖPNV zu integrieren, und im Zweifelsfall Bedienungsverbote auszusprechen. Ein Verweis auf kommunale Steuerungselemente, wie sie im Eckpunktepapier des BMVIs zur Novellierung des PbefG vermerkt sind, ist aus Sicht des NABUs hierfür nicht ausreichend und bedarf einer detaillierteren Ausgestaltung. Denkbar wären die Möglichkeit der Begrenzung der Fahrzeuganzahl, Nutzung virtueller Haltestellen für eine orts- und zeitbezogene Steuerung, Bepreisung der Infrastruktur und Tarifvorgaben mit Preiserhöhungen für Angebote, die im Wettbewerb mit dem ÖPNV stehen.

Forderungen des NABU zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

1. **Ride-Pooling:** Geteilte Fahrten sind derzeit nicht im Personenbeförderungsgesetz angelegt und müssen als neuer Tatbestand aufgeführt werden, sodass Mobilitätsdienste nicht nur ganze Fahrzeuge sondern einzelne Sitzplätze anbieten können.
2. **Umweltstandards verankern:** Erhöhte Anforderungen an die Fahrzeugeffizienz, Antriebsart und Emissionen sollten als Teil des Prinzips des öffentlichen Verkehrsinteresses (§ 13 Abs. 4 PBefG) verankert werden, da insbesondere Städte unter den Abgasen des Straßenverkehrs leiden. Ziel muss der emissionsfreie Fahrzeugpool im Jahr 2025 sein.
3. **Data-Sharing:** Mobilitätsdienstleister müssen dazu verpflichtet werden, die von ihnen erhobenen, anonymisierten Anwenderinformationen an die Kommunen weiterzugeben. Das schafft Transparenz, ermöglicht eine Kosten-Nutzen-Bewertung dieser noch neuen Mobilitätsangebote und ist damit eine essentielle Grundlage für die nachhaltige Stadtplanung.
4. **Preiskorridore:** Preislich dürfen neue Mobilitätsdienste nicht im Wettbewerb mit umweltfreundlicheren Alternativen wie Bus oder Bahn stehen. Deshalb sollten variable Preiskorridore geschaffen werden, die sich flexibel an das orts- und tageszeitabhängige ÖPNV-Angebot anpassen und eine Mindestgrenze nicht unterschreiten. Zu niedrige Kosten für Einzelfahrten führen erwartbar zu einer eventuell unerwünschten Zunahme dieser Angebote (Rebound-Effekt).
5. **Fahrzeugbegrenzung:** Kommunen sollten die Möglichkeit behalten, die Gesamtzahl der eingesetzten Fahrzeuge zu begrenzen.