

## Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Stauvermeidung

## Zielgruppe

- Beschäftigte
- Erwachsene
- Jugendliche

## Fahrtzweck

- Besuch
- Freizeit

## Verkehrsmittel

- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)

## Raumstruktur

- überwiegend ländlich

## Investitionskosten

- Fallen an

# Ridepooling



Quelle: Peter Berglund / Getty Images

## Was ist Ridepooling?

Das Ridepooling ist ein dynamisches und nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot ohne Fahrpläne und physische Haltestellen. Fahrgäste, die die gleiche oder eine ähnliche Fahrtstrecke zurücklegen wollen, werden dabei im gleichen Fahrzeug befördert. In der Regel erfolgt dabei eine Haustürbedienung in einem festgelegten Bedienungsgebiet. Je nach

Konzept werden sogenannte virtuelle Haltestellen genutzt, an denen der Ein- und Ausstieg erfolgt, um die Routenführung zu optimieren. Virtuelle Haltestellen haben zudem den Vorteil, den Genehmigungsprozess zu vereinfachen. Beim Ridepooling handelt es sich zumeist um ein kommerzielles Angebot privater Anbieter, ggf. auch in Kooperation mit dem Aufgabenträger und den kommunalen Verkehrsunternehmen, das vergleichbar mit dem Anrufbus des ÖPNV ist.

Für die Nutzung wird in der Regel eine Smartphone-App verwendet. Häufig stehen aber auch weitere Kanäle für die Nutzung zur Verfügung, z. B. das Telefon. Dies ist besonders dann sinnvoll, wenn das Ridepooling-Angebot ein bisheriges Angebot ablöst, das über eine Telefonnummer genutzt wird, z. B. ein Anrufsammeltaxi. Diese Nummer sollte dann auch für das Ridepooling-Angebot weiter nutzbar bleiben.

Den Abholpunkt bestimmt die nutzende Person. Die Zieladresse und die Anzahl der mitfahrenden Personen werden im Buchungsvorgang angegeben. Wenn die Buchung durch den Anbieter bestätigt wurde, wird die Nutzerin bzw. der Nutzer direkt über den exakten Fahrpreis und die Ankunftszeit informiert. Außerdem wird per App der Name der fahrenden Person und das Kennzeichen des Fahrzeugs weitergeleitet. Falls weitere Personen zur selben Zeit einen Ridepooling-Service in dieselbe Richtung anfordern, werden beide Fahrten im selben Fahrzeug gebündelt (sogenanntes „Pooling“). In der Regel werden PKW oder Minibusse mit sechs bis acht Sitzplätzen als Ridepooling-Fahrzeuge eingesetzt.

Mit dem Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im August 2021 erhalten On-Demand-Pooling-Verkehre die Rechtsgrundlage, die ihnen bisher fehlte. Shuttle-

Verkehre müssen seitdem nicht mehr über Experimentierklausel u. ä. genehmigt werden, sondern können als Linienbedarfsverkehr (ÖPNV-Pooling) und als gebündelten Bedarfsverkehr (nicht ÖPNV-Pooling) operieren.

### **Welche Vorteile bietet das Ridepooling?**

Ridepooling bietet sich verkehrlich für den Einsatz in dünn besiedelten und dispers strukturierten Bedienungsgebieten an. In nachfrageschwachen Gebieten besteht in der Regel nur ein lückenhaftes ÖPNV-Angebot, sodass die Einwohnerinnen und Einwohner hier besonders von Ridepooling-Angeboten profitieren. Ridepooling kann ein Grundangebot an Mobilität in der Fläche bieten und als Zubringer für Schnellbuslinien oder den SPNV dienen. Aus Sicht der Nutzerin bzw. des Nutzers besitzt das Ridepooling einen hohen Komfort, da sowohl Start- als auch Zielort und Abfahrtszeit frei bestimmt werden können und die Teilhabe nicht-motorisierter Personen erhöht wird. Ein weiterer Vorteil für die Nutzerin bzw. den Nutzer ist die Transparenz des Fahrpreises. Der Preis wird bereits vor der Fahrt mitgeteilt, und ist in der Regel günstiger als eine Taxifahrt.

Durch die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs kann das Verkehrsaufkommen und somit auch die Emissionen reduziert werden. Zusätzlich setzen viele Ridepooling-Anbieter bei ihren Fahrzeugen auf alternative Antriebe, wodurch weniger Schadstoffe ausgestoßen werden.

### **Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?**

Die Kommune ist unmittelbar involviert bei der Umsetzung eines Ridepooling-Angebotes, da hierfür eine Genehmigung erteilt werden muss. Soll ein Ridepooling-Angebot vor Ort gefördert werden, bietet sich ein Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen an, in denen entsprechende Angebote bereits bestehen. Zudem sollten weitere Partner, wie potenzielle Anbieter, der ÖPNV-Aufgabenträger, die Kämmerei und das örtliche Verkehrsunternehmen eingebunden werden.

Zunächst müssen Untersuchungen durchgeführt werden, die die Gegebenheiten vor Ort (z. B. Bevölkerungsdichte, Siedlungsstruktur, ÖPNV-Angebote oder alternative Mobilitätsangebote) erfassen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern in einen Dialog zu treten, wenn beispielsweise speziell die Mobilität bestimmter Personengruppen (wie Seniorinnen und Senioren oder Familien) gefördert werden soll. Die Entwicklung zielgerichteter Mobilitäts- und Bedienkonzepte sollte in Zusammenarbeit mit den potenziellen Betreibern für das Ridepooling-Angebot erfolgen. Das Angebot sollte dabei nicht in Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV treten.

Da die Fahrgeldeinnahmen im laufenden Betrieb insbesondere in nachfrageschwachen Gebieten und -zeiten die Kosten häufig nicht decken, sind ländliche Räume für kommerzielle Anbieter häufig wenig attraktiv. Insofern sind eine öffentliche Unterstützung bzw. Finanzierung des Angebotes zu diskutieren. Soll das Ridepooling-Angebot ein klassisches ÖPNV-Angebot ablösen (z. B. wenig ausgelastete Linienbusse), kann dieses unter Umständen weniger Zuschussbedarf erfordern, als das abgelöste Angebot.

Es bietet sich an, das Ridepooling-Angebot in den ÖPNV-Betrieb zu integrieren. Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungsängste abzubauen, sollte der Anbieter begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen durchführen. Im weiteren Betrieb sollte aufmerksam beobachtet werden, welches Nutzungsverhalten sich einstellt und ob gegebenenfalls noch Optimierungsbedarf besteht.

Während Nutzerinnen und Nutzer in urbanen Räumen ein Ridepooling-Angebot nur bei sehr geringer Wartezeit attraktiv finden, ist die Akzeptanz für längere Wartezeiten in ländlichen Räumen höher. Da längere Wartezeiten zudem mehr Bündelungspotenzial bergen, kann es unter Umständen sinnvoller sein, in ländlichen Räumen größere Fahrzeuge einzusetzen.

## Herausforderungen bei der Umsetzung

Die Nachteile des Ridepoolings für Fahrgäste bestehen darin, dass zunächst eine Registrierung beim Anbieter nötig ist und dass ein freies Fahrzeug nicht wie beim Taxi spontan angehalten werden kann. Des Weiteren ist das Ridepooling-Angebot auf ein Bedienungsgebiet begrenzt und beim Teilen der Fahrt mit anderen Fahrgästen müssen gegebenenfalls Umwege in Kauf genommen werden. Ein kostendeckender Betrieb erfordert eine möglichst hohe Auslastung der Fahrzeuge und damit eine hohe Nachfragedichte. Kommerzielle Angebote werden daher häufig in urbanen Räumen und teilweise in Konkurrenz zum ÖPNV betrieben. Ridepooling-Angebote in ländlichen Räumen sind dagegen deutlich seltener und in der Regel in den ÖPNV integriert. Den mit der Novellierung des PBefG 2021 befürchteten Widerständen des Taxigewerbes kann begegnet werden, indem das Taxigewerbe in die Umsetzung eingebunden wird, z. B. durch die Bereitstellung von Fahrzeugen und Personal für das Ridepooling-Angebot.

## Weitere Maßnahmen

Anrufsammeltaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammeltaxi>)

Anrufsammelbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammelbus>)

Anrufbus (RF-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-rf-bus>)

Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)

Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/einsatz-autonomer-fahrzeuge-im-oepnv>)

Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot>)

Integrierte Mobilitätsplattformen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen>)

## Verwandte Beispiele aus der Praxis

AzubiShuttle im Landkreis Rhön-Grabfeld (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/azubishuttle-im-landkreis-rhoen-grabfeld>)

Digitaler Rufbus: BerlKönig BC (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/digitaler-rufbus-berlkoenig-bc>)

On-Demand-Verkehr: MyShuttle Marxzell (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/demand-verkehr-myshuttle-marxzell>)

Ridepooling: EcoBus (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ridepooling-ecobus>)

Ridepooling: Hofer Landbus (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ridepooling-hofer-landbus>)

Shuttle Modellregion Oberfranken (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/shuttle-modellregion-oberfranken>)

Smartes DorfSHUTTLE - On-Demand-Ridepooling im Amt Süderbrarup (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/smartes-dorfshuttle-demand-ridepooling-im-amt-suederbrarup>)

Viega Mitarbeitershuttle (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/viega-mitarbeitershuttle>)

## Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Kooperationsraumkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept>)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)  
Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)  
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)  
Regionaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)

## Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aufgabenträgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)  
Erreichbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse>)  
Interkommunale Zusammenarbeit (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)  
Potenzialanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)  
Strukturdatenerhebung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/strukturdatenerhebung>)

## Quellen

Antriebspunkt, 11.01.2020: Ridesharing als Konzept für die Zukunft der urbanen Mobilität? Zugriff: [https://www.antriebspunkt.de/\\*](https://www.antriebspunkt.de/*), Urbane Mobilität [abgerufen am 07.05.2020].

Clevershuttle, 2020: Was ist eigentlich RidePooling? Zugriff: [https://www.clevershuttle.de/blog/was-ist-eigentlich-ridepooling\\*\\*](https://www.clevershuttle.de/blog/was-ist-eigentlich-ridepooling**) [abgerufen am 16.06.2023].

Door2door, 29.08.2019: Ridepooling: Die wichtigsten Begriffe erklärt. Zugriff: <https://door2door.io/de/ridepooling-begriffe-erklaert/> [abgerufen am 05.01.2024].

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 15.05.2019: Projektlinie Ridepooling/Ridesharing im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft. Zugriff: <https://docplayer.org/135125304-Verkehrsministerium-baden-wuerttemberg-...> [abgerufen am 05.01.2024].

ÖPNV Digitalisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen, 01.2020: Analyse der Zukunftspotenziale von Ridepooling-Systemen in NRW. Zugriff: [https://www.kcd-nrw.de/fileadmin/03\\_KC\\_Seiten/KCD/Newsletter/Gutachten\\_...](https://www.kcd-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCD/Newsletter/Gutachten_...) [abgerufen am 05.01.2024].

Schwär, Hannah und Meyer, Cornelia, 18.10.2019: Warum sich Ride-Pooling-Anbieter in Deutschland schwertun. Zugriff: <https://www.businessinsider.de/gruenderszene/business/ride-pooling-prob...> [abgerufen am 05.01.2024].

**\*Hinweis: Die Seite ist nicht mehr abrufbar (19.05.2022).**

**\*\*Hinweis: Die Seite ist nicht mehr abrufbar (05.01.2024).**