



Gesamtverband
Verkehrsgewerbe
Niedersachsen e.V.

WIE PILZE SPRIESSEN ON-DEMAND- VERKEHRE

23.07.2020

OB KONZERN ODER ÖFFENTLICHE HAND - DAS GELD SITZT LOCKER



Konkurrenz - mit Millionen von der Mutter im Kreuz geht alles

Nachdem lange Jahre an allen Ecken und Enden gespart wurde, der Zustand beispielsweise unserer Schulen spricht Bände, kann es jetzt bei den vermeintlich modernen Dingen nicht schnell genug gehen, das billige Geld auch auszugeben. Denn daran scheitert derzeit praktisch nichts. Und die On-Demand-Verkehre sind bekanntlich die Rettung des öffentlichen Personenverkehrs, Ertragsbringer und Umweltentlaster schlechthin, wie zumindest die Befürworter es feiern, und sprießen nun aus dem Boden. Die angekündigte PBefG-Novelle scheint diese Vorhaben geradezu zu befeuern. Vor rund einem Monat haben die Region Hannover und die Verkehrsunternehmen üstra und Regiobus verkündet, dass sie ein On-Demand-Verkehrssystem im Umland Hannovers einrichten wollen, dreieinhalb Jahre Testphase, im Sommer 2021 soll es losgehen. Mehr unter: <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Region-Hannover/On-Demand-Angebote-in-der-Region-Hannover>.

Und bereits ab Dezember 2020 soll es in der Region Hamburg ein vergleichbares

Angebot geben, ebenfalls als Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs, ebenfalls versehen mit vielen Verheißungen wie barrierefreie Fahrzeuge mit Elektroantrieb und bis sechs Sitzplätzen im Kreis Storman oder eine Nummer größer in der Region Süderelbe, umgesetzt wird es hier von den Verkehrsbetrieben Hamburg Holstein sowie der KVG Stade. Mehr dazu findet man unter: <https://www.suederelbe.de/newsdetail/detail/News/on-demand-shuttleverkehre-im-l-aendlichen-raum.html>.

Bemerkenswert sind die Anmerkungen des Regions-Verkehrsdezernenten Ulf-Birger Franz in diesem Zusammenhang. In den letzten Jahren konzentrierten sich verschiedene Anbieter eher auf urbane Gebiete, mehr oder minder erfolgreich On-Demand-Verkehre zu etablieren. „Solche Mobilitätsangebote im Umland einzurichten, sind schon aufgrund der potenziellen Nutzerzahlen weniger lukrativ“, führt Franz aus. „Genau deshalb sind die kommunalen Unternehmen gefordert, die Qualität in diesem Sektor des Öffentlichen Personennahverkehrs hochzufahren. Letztlich geht es darum, auch dort den Umstieg auf umweltschonendere Mobilität zu fördern und damit die Verkehrswende zu forcieren. Dem Ziel wird man nicht grundsätzlich widersprechen können, gut gemacht, bietet sie die Chance, die großen Transportgefäße durch kleinere, flexiblere zu ersetzen und damit für die Bürger mehr öffentliche Mobilität zur Verfügung zu stellen. Dies hat aber seinen Preis.

Und von mehr oder weniger wirtschaftlichem Erfolg in den urbanen Regionen zu sprechen, das ist eine sehr schön gefärbte Version. Es wird wohl niemand behaupten können, dass MOIA in Hannover in den vergangenen Jahren auch nur halbwegs schwarze Zahlen erreicht hat. Finanziert hat es die große Mutter VW.

Erstaunlich, ärgerlich und mittelfristig kontraproduktiv ist, dass die örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmen von vornherein in den Überlegungen keinerlei Rolle zu spielen scheinen. Poolingverkehr als Teil des ÖPNV und eingebunden in den kommunalen ÖPNV ist grundsätzlich wohl eine Variante, über die man nachdenken muss. Wenn dies aber dazu führt, dass die Taxi- und Mietwagenbetriebe deutlich geschwächt werden, weil sie einen Teil ihrer Kundschaft verlieren und damit noch weiter in wirtschaftliche Grenzbereiche geraten, dann wird man mittelfristig eine Verschlechterung der Mobilität haben. Denn Mobilität benötigen die Bürger nicht nur zu den Zeiten, wo Pooling für die Großen interessant ist und angeboten wird, sondern auch dann, wenn keiner fahren will - außer denen, die dies schon heute sicherstellen, die Taxi- und Mietwagenunternehmen vor Ort!