

Ridepooling in Hamburg: Ein Fortschritt auch für Arme?

Gekürzte Form des gleichnamigen Beitrags¹ im Forschungsblog für den Kurs "Im Brustton der Überzeugung: Präsenz durch Körper, Atem, Stimme und Sprechen" / Christoph Aberle, 26.04.2019

Die Mobilität in Hamburg wird vielfältiger: Seit Hamburg den Zuschlag erhalten hat, im Oktober 2021 den Weltkongress für Intelligente Verkehrssysteme auszurichten, stehen die Zeichen auf Digitalisierung. Die Verkehrsbehörde probiert mehr als 40 technologische Lösungen aus, um Hamburgs Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu machen.

Eine dieser Lösungen ist das Ridepooling, also eine digitale Fahrtenbündelung im Straßenverkehr. Mit einer App gebe ich meinen Start- und Zielort vor und rufe mir damit ein Auto. Für mich als Fahrgast ist das Erlebnis fast wie im Taxi, mit einem Unterschied: Der Wagen hält zwischendurch an, um andere Fahrgäste einzusammeln oder abzusetzen. Er fährt also nicht den kürzesten Weg zu meinem Ziel, sondern eine optimierte Strecke, die den Kompromiss aller Fahrtwünsche darstellt. Dafür ist die Fahrt in der Regel günstiger als im Taxi, aber teurer als im Bus oder in der Bahn.

Nützt das Ridepooling allen Hamburgerinnen und Hamburgern gleichermaßen? Um diese Frage zu beantworten, habe ich die Bedienungsgebiete der drei größten Anbieter mit Daten zur Armutsverteilung verschnitten. Ich habe mir angeschaut, wo MOIA, CleverShuttle und Ioki fahren – und wer von den Angeboten profitiert.

¹ www.mobileinclusion.de/ridepooling-hamburg-armut

9,7 Prozent aller Menschen in Hamburg leben von "Hartz IV". Im Einzugsgebiet von MOIA beträgt die "Hartz IV"-Quote allerdings nur 6,9 Prozent, bei CleverShuttle sind es 7,2 Prozent. Ioki dagegen sticht deutlich heraus: Das Bedienungsgebiet ist das kleinste von allen und hat eine "Hartz IV"-Quote von überdurchschnittlichen 12 Prozent. Das liegt daran, dass Ioki unter anderem den Osdorfer Born bedient, in dem sich Arbeitslosigkeit und Armut ballen – und der vom Schienenverkehr bis heute nicht angebunden ist, obwohl dort mehr als 11.000 Menschen in einer Großwohnsiedlung auf kleinem Raum leben.

Bis vor Kurzem hat Ioki einen weiteren Vorteil geboten: Die Fahrt war für HVV-Kunden kostenfrei. Gerade für Menschen in Armut, die ein HVV-Abo besitzen, war Ioki damit ein kostenloser Komfortgewinn. Seit Anfang April aber kostet jede Ioki-Fahrt einen Euro. Diese Maßnahme dient dazu, Spaßbuchungen zu vermeiden – schließt aber potenziell 8.000 Menschen aus, die in Osdorf und Lurup in Armut leben.

Mit der Ausrichtung des Weltkongresses ergreift Hamburg die Gelegenheit, Ridepooling unter Realbedingungen auszuprobieren. Das Ridepooling bietet die Chance, sich komfortabler als mit Bus und Bahn durch die Stadt zu bewegen – zu einem Preis, der zwischen HVV-Tarif und Taxi liegt.

Für einkommensarme Menschen ist das Ridepooling dann alltagstauglich, wenn es – wie Ioki bis vor kurzem – ohne Zusatzkosten nutzbar ist. Falls die Verkehrsbehörde die Ridepooling-Dienste nach dem Weltkongress zum vollwertigen HVV-Verkehrsmittel ernannt – und sie dauerhaft aus Steuergeldern bezuschusst – , dann muss sie sicherstellen, dass auch die finanziell Schwachen von der neuen Mobilität profitieren.