



ON-DEMAND-MOBILITÄT

Zentralisierte Ridepooling-Plattformen
als Erfolgsfaktor für harmonisierte Produkte
und effizienten Roll-out

Whitepaper 11/2023

MANAGEMENT SUMMARY

INHALT

MANAGEMENT SUMMARY	3
HINTERGRUND: POTENZIALANALYSE	4
RMV-VERBUNDPROJEKT ALS VORSTOSS FÜR REGIONAL HARMONISIERTE ON-DEMAND-ANGEBOTE ...	6
BESCHREIBUNG EINES ZENTRALISIERTEN ON-DEMAND-RIDEPOOLING-ANSATZES	8
CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN ZENTRALISierter ON-DEMAND-PLATTFORMEN	12
AUSBLICK	14
IMPRESSUM	15

On-Demand-Mobilität erreicht eine sehr hohe Kundenakzeptanz und vor allem neue, bislang MIV-affine Kundengruppen: Das haben über 100 Pilotprojekte in Deutschland bewiesen. Nun ist es an der Zeit, dass dieses Produkt den Kinderschuhen entwächst und zeigt, welchen Beitrag es zur Verkehrswende leisten kann – und wie eine nachhaltige Finanzierung möglich ist.

Die Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot ist dafür eine wesentliche Voraussetzung, wie die strategischen Handlungsempfehlungen der „Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet“ im Jahr 2022 aufgezeigt haben. Damit einher geht die Abkehr von einer rein lokalen Betrachtung, um Kundennutzen und Effizienz zu steigern.

Das Verbundprojekt „OnDeMo-FRM“ ist ein erster Vorstoß für ein regional gedachtes On-Demand-Angebot. Im Verbundprojekt sind seit 2021 neun On-Demand-Dienste in Betrieb gegangen, die im Sinne eines regionalen Ansatzes harmonisiert sind. Alle Angebote nutzen eine einheitliche Tarifsystematik (in den RMV-Tarif integriert), eine einheitliche E-Fahrzeugflotte sowie eine gemeinsame IT-Plattform.* Auskunft, Buchung und Bezahlung erfolgen über eine proprietäre On-Demand-Applikation und werden zukünftig auch über die RMV-Mobilitätsplattform RMVgo möglich sein. Ein gemeinsames On-Demand-Logo schafft Wiedererkennbarkeit auf regionaler Ebene.

Das technische Herzstück von OnDeMo-FRM bildet das IT-Hintergrundsystem, über das die Betreiber Verkehre einrichten, planen und überwachen. Schnittstellen ermöglichen die Anbindung an Dritt-Systeme.

Die ersten Erfahrungen in Rhein-Main zeigen erhebliche Vorteile bei Einrichtung und Betrieb einer regionalen On-Demand-Plattform:

- **Fahrgäste** müssen sich nur einmal registrieren und können dann alle beteiligten On-Demand-Angebote nutzen. Zudem profitieren sie vom einheitlichen Tarifsystem und von übergreifenden Marketingaktionen.
- **Für Betreiber und Zuwendungsgeber** ergeben sich durch Skaleneffekte, Effizienzsteigerungen im Betrieb sowie eine größere „Marktmacht“ gegenüber Dienstleistern jährliche Einsparungspotenziale im niedrigen siebenstelligen Euro-Bereich. Die Risiken und Herausforderungen sind dagegen beherrschbar und können bei vorausschauender Planung minimiert oder sogar eliminiert werden.

Dieses Whitepaper schildert den Weg zur einheitlichen Plattform, die nötigen Prozesse und Strukturen im Betrieb sowie den Umgang mit Herausforderungen.

*Im Jahr 2024 kommen im Projekt OnDeMo-FRM zwei Hintergrundsysteme zum Einsatz. Dies ist eine temporäre Zwischenlösung, die auf betriebssichernde Maßnahmen infolge der Insolvenz des Fahrdienstleisters CleverShuttle zurückzuführen ist. An der „1-Plattform-Strategie“ wird grundsätzlich festgehalten.

ANLASS: POTENZIALANALYSE RUHRGEBIET

On-Demand-Angebote werden als wesentliches Element zur Erreichung der Verkehrswende angesehen. Voraussetzungen hierfür sind die nahtlose Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot und die Tarifsysteme sowie die Einbettung in eine zukunftsgerichtete ÖPNV-Gesamtstrategie.

Bereits 2022 hat die Unternehmensberatung civity Management Consultants eine [Potenzialanalyse](#) für On-Demand-Verkehre im Ruhrgebiet durchgeführt. Für den Untersuchungsraum wurden fast flächendeckende Potenziale für den Einsatz von On-Demand-Verkehren festgestellt. Die Autoren hoben besonders das Potenzial kommunalüberschreitender Verkehre hervor, die bisher nur unzureichend im ÖPNV-Angebot abgedeckt wurden.

Die Potenzialanalyse unterscheidet drei Anwendungsfälle für On-Demand-Verkehre:

1.

SICHERUNG DER GRUNDMOBILITÄT

In dünn besiedelten Räumen können On-Demand-Verkehre das bestehende ÖPNV-Angebot mit einer kleinen Fahrzeugflotte ergänzen oder die Daseinsvorsorge sicherstellen.

2.

LÜCKENSCHLUSSMOBILITÄT

In suburbanen und periurbanen Räumen können mittelgroße On-Demand-Verkehre als Feeder für den herkömmlichen ÖPNV dienen. In Tageszeiten mit geringem Fahrgastaufkommen können sie den regulären ÖPNV gegebenenfalls substituieren.

3.

BEQUEMLICHKEITSMOBILITÄT

In urbanen Räumen mit bereits hoher ÖPNV-Bedienqualität können On-Demand-Angebote eine zusätzliche Mobilitätsoption sein, dann jedoch mit sehr hohem Qualitätsanspruch und absehbar großen Flotten bei hohem Finanzierungsbedarf.

Die Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen und verkehrspolitischen Vorgaben sowie die Integration in das Gesamtverkehrssystem sind dabei von hoher Bedeutung. Der klassische ÖPNV bildet weiterhin das Rückgrat öffentlicher Mobilität.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Potenzialanalyse spricht sich für die Standardisierung grundlegender Parameter in den Bereichen Planung, Betrieb und Vertrieb aus. Darüber hinaus werden Handlungsempfehlungen für eine einheitliche Software-Plattform, einen fortlaufenden datengestützten Austausch und eine übergreifende Koordination bei gleichzeitiger Abkehr von rein lokalen Betrachtungsweisen ausgesprochen.

Die Handlungsempfehlungen wurden in einem Folgeprojekt vertieft, das einen [Umsetzungsmodellvorschlag](#) für die standardisierte Etablierung von On-Demand-Ridepooling-Verkehren in NRW erarbeitete. Diese Gemeinschaftsaufgabe der Aufgaben- und Verantwortungsträger des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs bedarf eines moderierten Prozesses.

Eine landesweit mandantenfähige On-Demand-Technologieplattform wird als verbindendes Element für einen harmonisierten und integrierten Roll-Out beschrieben. Und auch die Entwicklung planerisch-konzeptioneller Rahmenvorgaben und Mindestbedienungsstandards ist für den effizienten Aufbau von On-Demand-Verkehren – insbesondere hinsichtlich der Integration in ein ÖPNV-Gesamtkonzept – von Bedeutung.

Die Schlüsse der Analyse lassen sich auf weitere Bundesländer übertragen. Dabei wird klar, dass ein leistungsstarkes und flächendeckend verfügbares On-Demand-Angebot nicht zum Nulltarif erhältlich sein wird: Insbesondere mittlere und große On-Demand-Flotten bringen einen erheblichen Finanzierungsbedarf mit sich.

Aus diesem Grund müssen die vorgestellte übergreifende Betrachtung der On-Demand-Verkehre vorangetrieben und die Weichen für einen maximal effizienten Mitteleinsatz gestellt werden. Ein Beispiel für die Schaffung solcher Synergien ist das Verbundprojekt „OnDeMo-FRM“ des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) (Abb. 1).



Abb. 1: Fahrzeuge der Partner im Verbundprojekt „OnDeMo-FRM“

RMV-VERBUNDPROJEKT ALS VORSTOSS FÜR REGIONAL HARMONISIERTE ON-DEMAND-ANGEBOTE

Im Rahmen des RMV-Verbundprojekts „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/Rhein-Main“ (OnDeMo-FRM) sind zwischen 2021 und 2022 neun unterschiedliche On-Demand-Angebote in Betrieb gegangen. Das Gesamtvorhaben wird vom RMV und der rms (Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft) gemeinsam koordiniert. Die Betreuung und Umsetzung erfolgt auf lokaler Ebene über die teilnehmenden Nahverkehrsorganisationen.

Einzigartig an OnDeMo-FRM ist, dass die On-Demand-Verkehre **im Sinne eines systemischen Gesamtkonzepts in hohem Maße standardisiert** sind (Abb. 2):

- Alle Angebote in OnDeMo-FRM sind in ihrer Tarifsystematik (Integration in den RMV-Tarif), den Beförderungsbedingungen sowie den Standards im Kundenservice vereinheitlicht und weisen gemeinsame Marketing-Elemente auf.
- Die Angebote nutzen eine einheitliche Fahrzeugflotte und folglich eine gemeinsame Schnittstelle zum Auslesen der Fahrzeugdaten.
- Die Verkehre nutzen eine einheitliche On-Demand-IT-Plattform.
- Auskunft, Buchung und Bezahlung sind nicht nur über die proprietäre On-Demand-Applikation von ioki möglich, sondern zukünftig auch über die RMV-Mobilitätsplattform RMVgo.

Gleichzeitig wurden bediengebietspezifische Ausprägungen umgesetzt, um lokalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und die Identifikation vor Ort zu fördern: Z. B. lokal definierte Bedienzeiten und -gebiete sowie ein individuelles Branding, das den regionalen Rahmenauftritt wahrt und die Gattung „RMV On-Demand-Shuttle“ wiedererkennbar macht (Abb. 3).

Der zentrale Ansatz weist sowohl für Kunden als auch für die Partner eine Reihe von Vorteilen auf, wie die Erfahrungen der ersten zwei Jahre zeigen. Das äußert sich unter anderem darin, dass eine Reihe weiterer Gebietskörperschaften Interesse bekundet haben, sich dem aufgebauten „Ökosystem“ anzuschließen.

Das Herzstück des zentralen Ansatzes ist die einheitliche On-Demand-IT-Plattform.

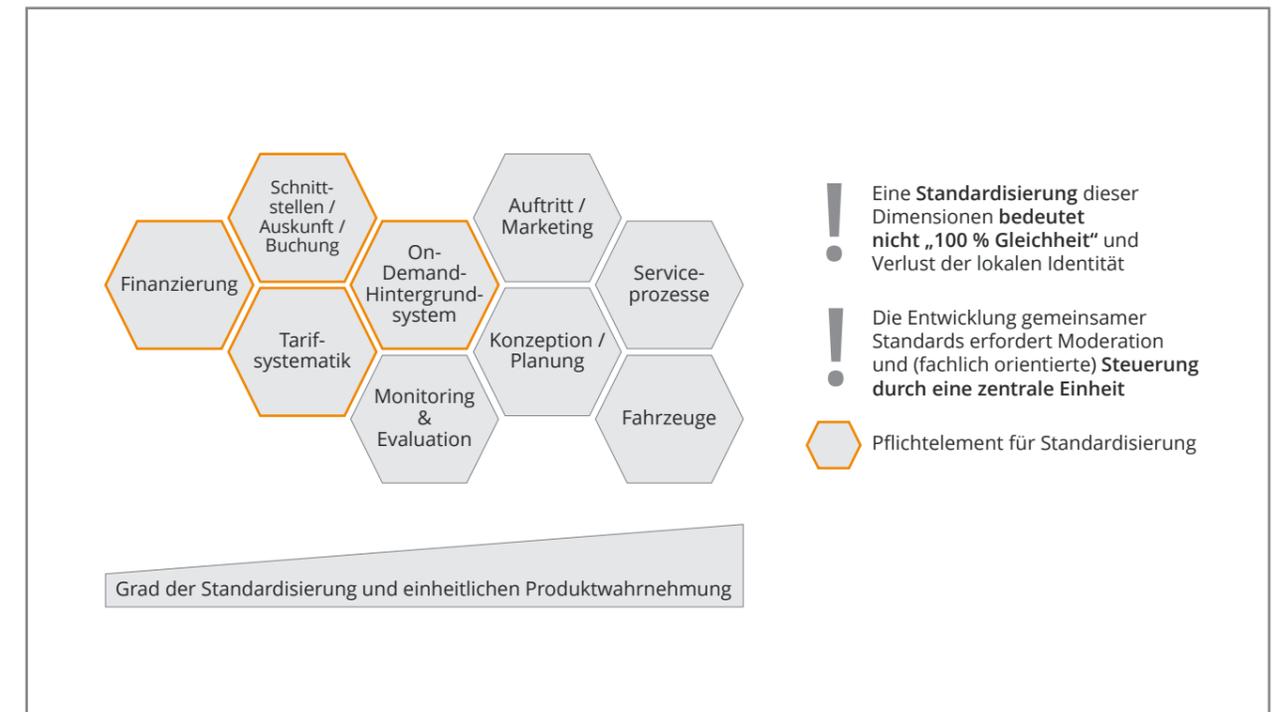


Abb. 2: Systemisches Gesamtkonzept für harmonisierte On-Demand-Angebote



Abb. 3: Das einheitliche Piktogramm sorgt für hohen Wiedererkennungswert

BESCHREIBUNG EINES ZENTRALISIERTEN ON-DEMAND-RIDEPOOLING-ANSATZES

ARCHITEKTUR UND FUNKTIONSBEREICHE DER ON-DEMAND-PLATTFORM

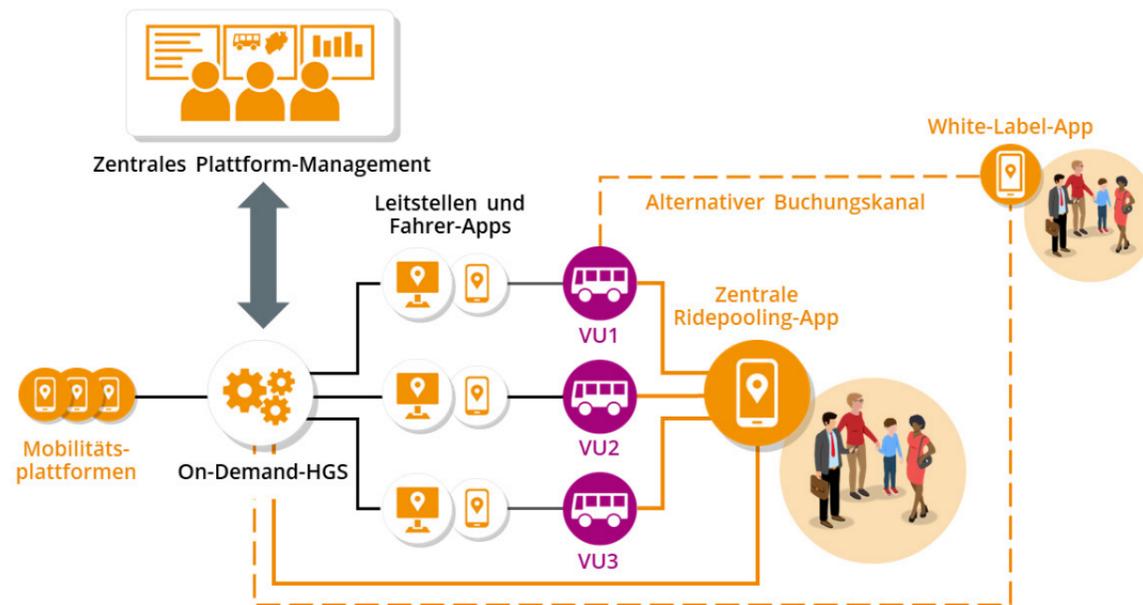


Abb. 4: Mandantenbasierte Systemarchitektur mit zentralem On-Demand-Hintergrundsystem

Das Hintergrundsystem (HGS) ist die zentrale Drehscheibe für die Funktionalitäten und Prozesse des On-Demand-Angebots (Abb. 4). Das HGS stellt über Schnittstellen die Kommunikation mit Drittsystemen – beispielsweise Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS) – sicher und ist mandantenfähig, so dass On-Demand-Angebote mehrerer Anbieter, z. B. innerhalb eines Verkehrsverbunds, in einem gemeinsamen Rahmen orchestriert werden können.

Das HGS (Abb. 5) ermöglicht den Betreibern, Verkehre einzurichten, zu planen und zu überwachen. Neben der Konfiguration des jeweiligen Bedienegebietes inklusive der Eigenschaften „Haltestellen“, „Fahrzeuge“ und „Servicezeiten“ ist eine Grundfunktionalität die echtzeitfähige Disposition der Verkehre. Automatisierte Algorithmen sorgen im Hintergrund dafür, dass Fahrtwünsche gebündelt, Fahrten auf Fahrzeuge zugeordnet und letztlich durchgeführt werden können. Anhand der zugrundeliegenden Tarifstrukturen wird ein entsprechender Fahrpreis ermittelt. Die Interaktionen mit Fahrgästen und Fahrpersonal finden über zugehörige Apps statt; zusätzlich ist für das Monitoring des Betriebs ein Reporting-System erforderlich.

Aus der angestrebten Balance zwischen Standardisierung und der benötigten lokalen Individualisierung ergeben sich funktionale Anforderungen an die On-Demand-Plattform. Die Wichtigsten sind:

ANFORDERUNGEN AN DIE ZENTRALE FAHRGAST-APP

In einer generischen Fahrgast-App werden sämtliche On-Demand-Angebote auf Verbund- bzw. Landesebene integriert und können vom Fahrgast nach einmaliger Registrierung und Hinterlegung des Zahlungsmittels gebucht werden. Gleichwohl ergeben sich für die integrierten Bedienegebiete individuelle Anforderungen: Lokale Angebotennamen und Logos müssen angezeigt und das Impressum an den jeweiligen Kundenvertragspartner angepasst werden, ggf. Verweise auf FAQs und Support-Hotline eingefügt oder einstellbare Push-Nachrichten zur Verfügung gestellt werden etc.

ANFORDERUNGEN AN DAS ON-DEMAND-HINTERGRUNDSYSTEM

Ausspielen bedienegebietspezifischer Marketingmaßnahmen

Marketing- und Kundenbindungsaktivitäten (z. B. Freifahrten, Tell-a-Friend oder Rabatte) werden parametrisiert und statistisch ausgewertet. Hierbei wird jeweils nach Bedienegebieten differenziert.

Bedienegebietspezifische Tarife

Individuelle Preisgestaltungen sind je nach Anwendungsfall des On-Demand-Angebots zu berücksichtigen (z. B. unterschiedliche Grundgebühr, Komfortzuschläge, Arbeitspreise etc.); der Tarif sollte jedoch einer einheitlichen Systematik folgen.

Mandantenspezifische Einstellung von Routing- und Pooling-Parametern

Dies betrifft etwa bedienegebietspezifische Umwegfaktoren, Wartezeiten für Ad-hoc-Fahrtanfragen, Maximalabweichungen von der gewünschten Abfahrts-/Ankunftszeit bei Buchungen im Vorbuchungszeitraum, individuelle Kundeninformationen und/oder Warnhinweise zu Ereignissen im Bedienegebiet.

Mandantenspezifische Überwachung der Bedienegebiete

Jeder lokale Betreiber hat für seinen Verantwortungsbereich eine Übersicht der aktuellen Fahrzeugposition, des Auftragsstatus der Fahrzeuge, des Fahrzeugstatus (z. B. Betrieb, Störung, Pause), der Schichtplanung etc. In die Bereiche anderer Mandanten hat der lokale Betreiber keine Einsicht.

Reporting

Zu erstellen sind mandantenspezifische Reports nach vordefinierten Vorgaben (z. B. indiv. Kennzahlen über On-Demand-Verkehrsleistungen, Buchungen mit untersch. Tarifmerkmalen, Bezahllarten, Streckenlängen auf „eigenem Gebiet“, Bündelungsfaktoren) sowie Einnahmemeldungen entsprechend der Verbundvorgaben.



Abb. 5: Funktionsbereiche eines On-Demand-Hintergrundsystems

POTENZIELLER UMFANG EINES VERGABEVERFAHRENS

Die Kosten einer zentralen On-Demand-Plattform für mehrere Bedienegebiete überschreiten absehbar vorgegebene Schwellenwerte für Direktvergaben, so dass von einer EU-weiten Ausschreibung ausgegangen werden sollte. Aufgrund der höheren organisatorischen und technischen Komplexität des zentralen Ansatzes sollten in der Vergabe auch verschiedene „nicht-technische Leistungen“ berücksichtigt werden.

Zu vergebende Leistungen könnten beispielsweise sein:

- Bereitstellung der Software (Hintergrundsystem, Fahrgast- und Fahrpersonal-App)
- „Startpaket“ zum betriebl. Aufsetzen der Verkehre sowie die dazugehörige Stammdatenkonfiguration
- Regelmäßige Treffen zur Optimierung der On-Demand-Angebote jedes Mandanten (ein- bis zweimal pro Jahr)
- Regelmäßige Roadmap-Treffen zur Diskussion größerer Weiterentwicklungen (ca. zweimal pro Jahr)
- Regelmäßige Jours fixes zur Verfolgung offener Punkte (zweiwöchentlich)
- Telefonischer Support während definierter Betriebszeiten inkl. definiertem Service-Level-Agreement
- Schulungsleistungen für alle relevanten Softwarebestandteile, für neue Funktionen (mindestens in Form von Webinaren), Aktualisierung der Dokumentation bei neuen oder geänderten Funktionen
- Organisation von Best-Practice-Austauschrunden oder Deep-Dives in einzelne Schwerpunktthemen (kann auch durch Auftraggeber übernommen werden)

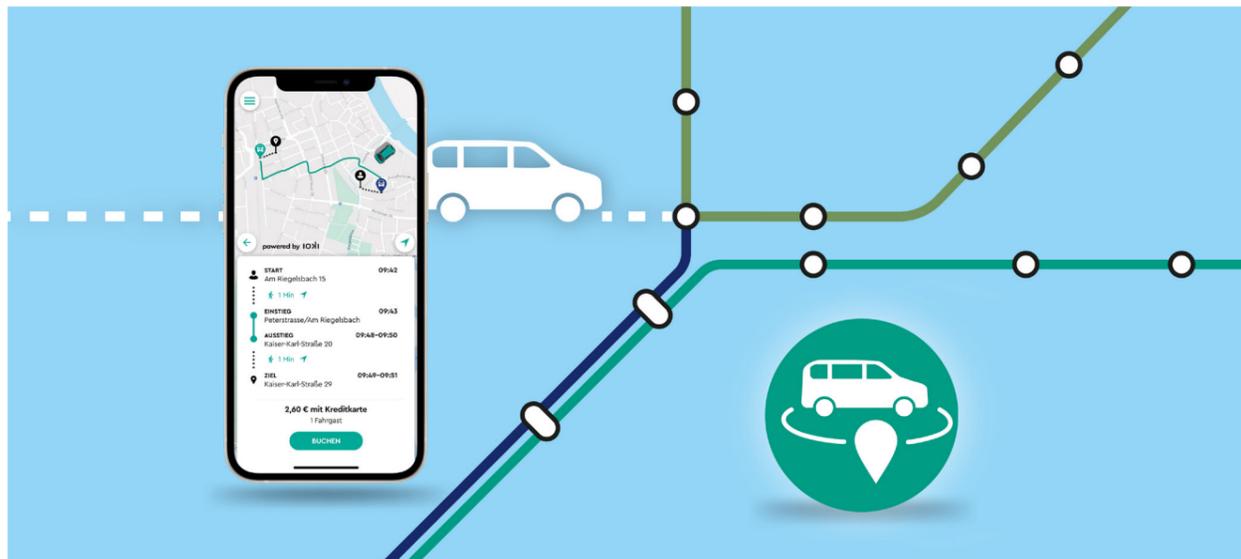


Abb. 6: Eine zentrale Leistung ist die Bereitstellung der Software

ORGANISATORISCHE ASPEKTE EINES ZENTRALISIERTEN ON-DEMAND-ANSATZES

Um die erfolgreiche Umsetzung einer zentralen, lokal individualisierten On-Demand-Plattform zu gewährleisten, muss – insbesondere aufgrund der zahlreichen beteiligten Partner – eine Reihe organisatorischer Vorkehrungen getroffen werden:



Ein „Kümmerer-Team“ ist zwingend notwendig!

Zwei bis drei Personen sollten die zentralen Ansprechpartner für die Plattform sein. Sie verantworten das Anforderungsmanagement inkl. Testing, gestalten die Dienstleisterverträge und weiteren Vergaben und sind nicht zuletzt die Wissensträger und -verbreiter für Set-up und Optimierungen.



Die Kommunikation zwischen Partnern und Dienstleistern muss organisiert werden!

In periodischen Jours fixes informieren sich die Partner zum aktuellen Projektstatus, besprechen aktuelle Anliegen und Verbesserungswünsche. Bei Bedarf kann die Runde themenbezogen um weitere Expert*innen ergänzt werden. Besonders wichtig ist, dass die betriebsnahen Partner hierbei auch operative Anliegen rund um die Software einbringen, da das zentrale Kümmerer-Team diese sonst nicht erfährt.



Strukturiertes Anforderungsmanagement und Priorisierung sind nötig!

Die lokalen Mandanten und weiteren beteiligten Stakeholder werden innerhalb der Vertragslaufzeit eine Vielzahl an Weiterentwicklungswünschen formulieren. Diese gilt es hinsichtlich Aufwand/Nutzen sowie Passfähigkeit zur Roadmap des IT-Dienstleisters zu bewerten. Das Kümmerer-Team sollte hierzu einen stringenten Prozess definieren. Anhand dieses Schemas sollte auch der Nutzen der Weiterentwicklung bewertet werden können (Fahrgastzufriedenheit, Sicherheit/Zuverlässigkeit des Systems, Prozessqualität etc.).

Dabei sollte nicht nur die Art des Nutzens, sondern auch dessen Umfang bewertbar sein: Betrifft die Änderung sämtliche Fahrgäste oder nur einen speziellen Anwenderkreis? In einem Mandantengremium sind die Anforderungen zu priorisieren und anschließend mit dem Dienstleister zu diskutieren. Jener sollte schließlich einen Gesamtüberblick haben und die Relevanz sowie den Aufwand der Anforderung bewerten können. In einem Software-as-a-Service-Vertragsverhältnis ist es zudem nicht garantiert, dass jeder Änderungswunsch auch tatsächlich umgesetzt wird.

Generell zeichnen sich ÖPNV-Player angesichts der historisch gewachsenen Kleinteiligkeit durch ein vehementes Priorisieren sehr individueller Anforderungen aus. Dieses „Wünsch Dir was“ kann durch unüberlegte Umsetzung das strategische Ziel der Standardisierung gefährden, wenn ein allgemeiner Nutzen für alle beteiligten Partner nicht mehr gegeben ist. Folglich ist es eine der anspruchsvollsten Aufgaben des Kümmerer-Teams, die Balance zwischen Standardisierung und individuellen Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort zu wahren.

CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN ZENTRALER ON-DEMAND-PLATTFORMEN

Die höhere Komplexität und zusätzlichen organisatorischen Aufwände werden durch eine Reihe positiver Effekte kompensiert, die das Förderprojekt OnDeMo-FRM belegt:

Die Fahrgäste profitieren von nur einer Registrierung und einmaligem Hinterlegen der Zahldaten, der einheitlichen Benutzerführung und identischen Systematik (Tariflogik, Anliegenmanagement). Sie müssen sich nicht erst informieren, welche On-Demand-App sie herunterladen müssen und – sofern sie On-Demand nicht ausschließlich lokal nutzen – müssen sie auch nicht mit mehreren Apps zurechtkommen. Darüber hinaus vereinfacht ein einheitliches HGS die kundenrelevante Weiterentwicklung und die Umsetzung kommunalüberschreitender Verkehre deutlich, wenn es sie nicht überhaupt erst ermöglicht.

Betreiber und Zuwendungsgeber profitieren insb. auf Kosten- seite: Skaleneffekte bringen Einsparungen bei der Durchführung von Vergabeverfahren sowie bei den Anschaffungs-, Initialisierungs- und Betriebskosten der Plattform. Gemeinsam abgestimmte Weiterentwicklungen reduzieren jährliche Entwicklungsbudgets. Die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb von Schnittstellen (insb. zu übergeordneten Systemen) fallen nur einmalig an.

Die Größenordnung der Einsparungen liegt im niedrigen siebenstelligen Euro-Bereich pro Jahr im Vergleich zu dezentralen Ansätzen, in denen jeder Mandant ein eigenes Vergabeverfahren durchführt, für den Betrieb einer kleinen Flotte signifikant höhere Preise je Fahrzeuglizenz aufgerufen werden und Weiterentwicklungen individuell beauftragt und aus eigenem Budget bezahlt werden müssen. Auf qualitativer Ebene ergibt sich durch die „Marktmacht“ ein größerer Hebel hinsichtlich der Entwicklungs-Roadmap des beauftragten IT-Dienstleisters.

Weitere und noch höhere Effizienzpotenziale ergeben sich in der Optimierung des Betriebs: Mit einem einheitlichen Monitoring können Kennzahlen detailliert zwischen Mandanten verglichen werden und es sind tiefgehende Best-Practice-Austausche möglich. Hierdurch ergeben sich operative Learnings, die z. B. im Projekt OnDeMo-FRM bei bereits eingeschwungenen Verkehren die Kapazität und damit die Einnahmen während der Peak-Time um 20 bis 30 Prozent gesteigert haben, ohne die physischen Kapazitäten (Fahrzeuge) aufzustocken! Für perspektivische Entwicklungen hin zu kommunal-übergreifenden Verkehren besteht nur mit einem einheitlichen HGS die Möglichkeit, Flotten (insb. auch Reservefahrzeuge) effizient auszutarieren.

Vier wesentliche Herausforderungen müssen bei der Wahl eines zentralisierten Ansatzes frühzeitig bedacht und Maßnahmen zur Risikominimierung getroffen werden:

1.

Wie wird das Risiko minimiert, dass einzelne Anforderungen am Fahrgast vorbei gedacht und aufgrund der vorhandenen „Macht“ als Großkunde beim IT-Dienstleister durchgesetzt werden?

Siehe „Anforderungsmanagement und Priorisierung“: Durch einen strukturierten Bewertungsprozess und engen Dialog mit dem IT-Dienstleister können potenziell kritische Weiterentwicklungen frühzeitig erkannt und diskutiert werden. Im Rahmen dieser Diskussion können vor einer Entwicklung kompakte Marktforschungen initiiert werden, um den tatsächlichen Kundennutzen fundiert zu bewerten.

2.

Setzt die Vergabe eines zentralen Systems für einen oder sogar mehrere Verkehrsverbünde den Wettbewerb der Systeme außer Kraft?

Ein EU-weites, durchdachtes Vergabeverfahren fördert den Wettbewerb und motiviert die IT-Dienstleister, ausgewählte Anforderungen zügig umzusetzen, um sie rechtzeitig zum Betriebsstart live zu schalten. Der zentralisierte Ansatz ist auf Ebene von Regionen oder max. Bundesländern sinnvoll. Bei Vertragslaufzeiten von vier bis max. sechs Jahren gibt es weiterhin ausreichend Wettbewerb, um nicht in eine Abhängigkeitsspirale oder Stillstand bei der Weiterentwicklung zu laufen.

3.

Besteht nicht das Risiko, dass die Anforderungen von Verkehrsunternehmen bzw. die eher betrieblichen Themen vernachlässigt werden, wenn die Beauftragung einer zentralen On-Demand-Plattform auf Verbundebene erfolgt?

Siehe erneut „organisatorische Aspekte“: Die regelmäßige Kommunikation zwischen allen Mandanten und deren Einbindung in einen Priorisierungsprozess für Weiterentwicklungen kann dieses Risiko weitgehend eliminieren.

4.

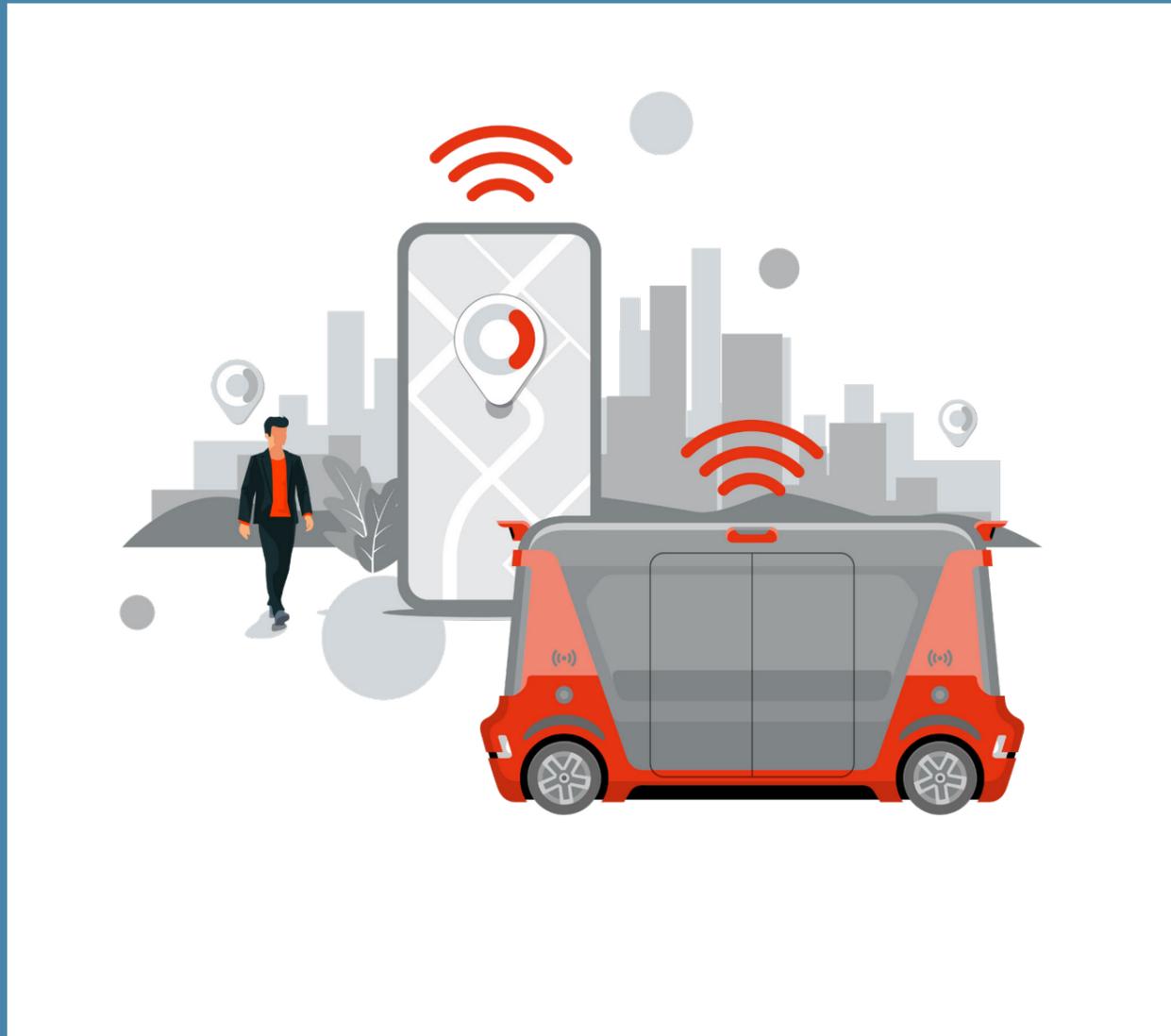
Es gibt in der Region schon etablierte On-Demand-Verkehre mit anderen Plattformanbietern. Wie wird mit diesen zukünftig umgegangen?

Es muss damit gerechnet werden, dass im Bedienebiet der geplanten On-Demand-Plattform bereits eine heterogene Anbieterlandschaft besteht. Für diese sollte man einerseits die Möglichkeit offenhalten, dass sie sich nach Ablauf ihrer Vertragslaufzeiten in den zentralisierten Rahmen einordnen können. Andererseits sollte im Sinne der Diskriminierungsfreiheit ein Weg zur Integration von Drittsystemen in die übergeordnete MaaS-Plattform definiert werden. In einem ersten Schritt kann diese Anbindung über definierte Schnittstellen realisiert werden, so dass die entsprechenden On-Demand-Verkehre beauftragt werden können. Zudem kann und sollte man auch Stakeholder mit eigenen Systemen in die Kommunikation, Austausch- und Best-Practice-Runden aufnehmen, um neue Impulse aus anderen Betrieben zu erhalten.

FAZIT

Im Sinne der Effizienz, des Kundennutzens und mit Blick auf die Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten zu einer klar kommunizierbaren und etablierten Säule im ÖPNV bietet der Betrieb einer zentralisierten On-Demand-Plattform auf regionaler Ebene erhebliche Vorteile.

Die ersten Erfahrungen in der Region Rhein-Main zeigen, dass die entstehenden Zusatzaufwände auf prozessualer und organisatorischer Ebene deutlich überkompensiert werden. Den verschiedenen Risiken auf Praxisebene kann frühzeitig begegnet werden, so dass diese minimiert, wenn nicht sogar eliminiert werden können.



IMPRESSUM

Herausgeber:

Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms)
Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Fon: +49 69 27307-0
info@rms-consult.de
www.rms-consult.de

Unter Mitarbeit von:

Kompetenzcenter Digitalisierung NRW
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

Fon: +49 209 1584-101
info@kcd-nrw.de
www.kcd-nrw.de

Bearbeitung:

Dr. Sven Kohoutek, rms
sven.kohoutek@rms-consult.de

Tobias Zogrotzky, rms
tobias.zogrotzky@rms-consult.de

Lorenz Crössmann, rms
lorenz.croessmann@rms-consult.de

Henry Steinbach, KCD NRW
steinbach@vrr.de

Zitierhinweis:

Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms) (Hrsg.) mit Unterstützung des Kompetenzzentrums Digitalisierung NRW (KCD): On-Demand: Zentralisierte Ridepooling-Plattformen als Erfolgsfaktor für harmonisierte Produkte und effizienten Roll-out, Frankfurt am Main und Gelsenkirchen, 11/2023.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms) und des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr AÖR, Gelsenkirchen. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitung, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.