



Ohne Wortspiel ging's nicht: Der „MyBus“ der Duisburger Verkehrsgesellschaft als modernes Sammeltaxi

Foto Door2Door

## Duisburg lässt die Minibusse rollen

Die Ruhrgebietsstadt ist die erste in Deutschland, die ein neues Verkehrskonzept des Start-ups Door2Door in den Nahverkehr integriert. Das soll vor allem junge Kunden mit Smartphone locken.

joja. FRANKFURT, 26. September. Wer abends nach einer Feier oder einer Verabredung nach Hause kommen möchte, hat drei Möglichkeiten: Er nimmt den Nachtbus, der einmal in der Stunde fährt, sofern es ihn überhaupt gibt. Oder man ruft ein Taxi, das einen zwar schnell, aber auch nicht sonderlich günstig bis vor die Haustüre bringt. Oder das eigene Auto muss mal wieder herhalten. Das ist die Realität in vielen Städten, die Nahverkehrsunternehmen Kopfzerbrechen bereitet. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten lohnt es sich für sie nicht, große Gelenkbusse oder Straßenbahnen einzusetzen, weil sie schlicht nicht ausgelastet sind. Die Folge ist aber, dass sich Pendler schlecht transportiert fühlen und sich deshalb lieber selbst hinter Steuer setzen – was dann wiederum nicht zu den Plänen vieler Städte passt, die Mobilität in Innenstädten flexibler und gleichzeitig nachhaltig zu gestalten.

Die Stadt Duisburg im Ruhrgebiet testet deshalb von diesem Freitag an ein neues Konzept mit Minibussen, die Kunden wie Taxis überall abholen und absetzen, aber nur einen Bruchteil kosten sol-

len. An diesem Mittwoch wird der „MyBus“ offiziell vorgestellt. Dafür arbeitet die städtische Verkehrsgesellschaft DVG mit dem Berliner Start-up Door2Door zusammen. Das lässt in seiner Heimatstadt Berlin solche Sechssitzer schon unter dem Namen „Allygator“ durch die Stadt fahren, allerdings auf eigene Rechnung. Dafür hat das Start-up eigene Fahrzeuge angeschafft und Fahrer angestellt, die eine Personenbeförderungslizenz haben. Für den Personentransport gibt es in Deutschland strenge Regeln, worüber unter anderem Uber schon gestolpert ist. Für Door2Door ist das deshalb auch kein besonders ertragreiches Geschäft in Berlin, sondern eher als ein Testlabor zu verstehen, mit dem das Unternehmen herausfindet, wie sich Fahrer mit der App zurechtfinden und was Kunden von dem etwas anderen Taxi-Service erwarten.

Neu ist nun, dass eine Stadt die Plattform und damit auch die App von Door2Door benutzt, aber diese komplett in die DVG-Marke einbettet. Das Smartphone-Programm, das ähnlich wie die Apps von Uber oder dem Taxivermittler Mytaxi bargeldlos funktioniert, ist vielleicht der größte Unterschied zum klassischen Sammeltaxi, das man mit dem Telefon bestellt. Hinzu kommt, dass sich in den Bussen Leute begegnen können, die nicht gemeinsam ein Fahrzeug bestellt haben, was das Projekt mit dem öffentlichen Nahverkehr gemein hat.

Kunden der DVG bekommen nicht mit, dass dahinter die Technologie des Start-ups steckt. Door2Door erhält dafür Lizenzgebühren, die abhängig sind von der Größe der eingesetzten Fahrzeugflot-

te. „Auch für uns als Start-up ist das bemerkenswert, dass ein Nahverkehrsunternehmen, das sonst langfristige Pläne kennt, so ein Angebot unter der eigenen Marke herausbringt“, sagt Tom Kirschbaum, Geschäftsführer von Door2Door, im Gespräch mit dieser Zeitung. Auch andere Städte seien interessiert, im nächsten Jahr sollten neue Kooperationen „im Monatsrhythmus“ folgen.

Das Projekt ist zunächst auf drei Jahre ausgelegt und startet in einem kleinen Rahmen: Fünf Fahrzeuge mit jeweils fünf Plätzen können Freitag- und Samstagabend und am Sonntag den ganzen Tag über das Smartphone bestellt werden. Konzentriert hat sich die DVG auf das Innenstadtbereich rund um den Hauptbahnhof und bis zum Innenhafen. Kurzum: Dort, wo die junge Zielgruppe abends auch unterwegs ist. Für 3,20 Euro je Fahrt (oder 2,50 Euro, wenn man schon ein Abonnement bezogen hat), soll der Kleinbus die Fahrgäste dann nach Hause bringen, mit höchstens 15 Minuten Umweg, falls noch jemand zusteigen will. „Man will ja keine Stadtrundfahrt machen, sondern auch zum Ziel kommen“, sagt Kirschbaum.

Auch die Stadt erwartet von dem Pilotprojekt viel: „Wir erhoffen uns davon Erfahrungen, die wir langfristig nutzen können, um unser Verkehrsangebot zu optimieren“, sagt Birgit Adler, die das Projekt für die DVG leitet. „Wir werden aber natürlich nicht den ÖPNV in Hauptverkehrszeiten mit Kleinbussen ersetzen können.“ Im Jahr transportiert die DVG rund 63 Millionen Fahrgäste. Da sind die Minibusse nur ein sehr kleiner Anfang.