So stärken Fahrgemeischaften den ÖPNV

Daten und Praxisbeispiele

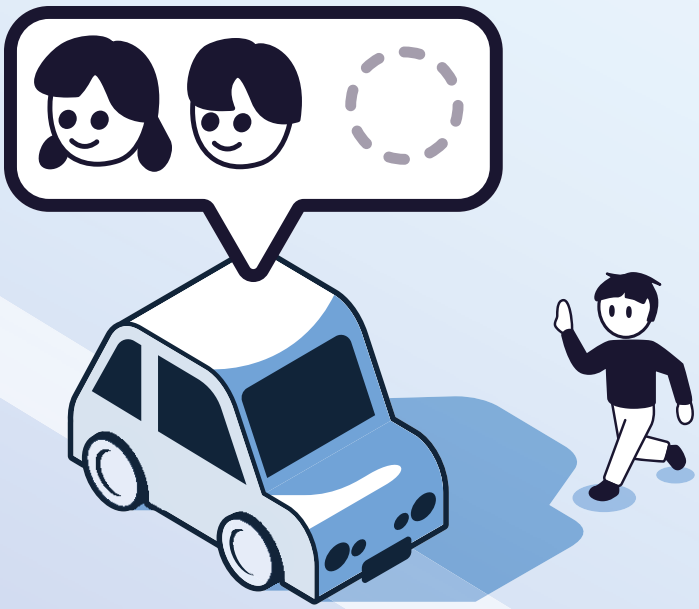
Whitepaper zum Thema Mitfahren im Dreiklang
aus ÖPNV, Kommunen und Unternehmen.



KAROS

Whitepaper zum Thema Mitfahren im Dreiklang aus ÖPNV, Kommunen und Unternehmen, Daten und Praxisbeispiele

Herausgegeben von Karos Mobility GmbH,
Mai 2026



Inhaltsverzeichnis

Seite

Frankreich voraus, Deutschland im Aufbruch – Lehren für den Aufbau öffentlicher Mitfahrnetzwerke 4

Warum sollte Mitfahren in den **öffentlichen Nahverkehr** integriert werden? 7

Öffentliche Mitfahrzentralen: ein neuer öffentlicher Dienst für den Alltag 11

Erfahrungsberichte: Regionen, die Mitfahren umsetzen haben 13

- **Eurometropole Straßburg – Aut'Hop:** Fahrgemeinschaften als Zubringer im dichtesten Nahverkehrsnetz Frankreichs 14
- **Hamburg:** Erweiterung des ÖPNV-Netzes in den Süden 16
- **Frankfurt:** Fahrgemeinschaften als Mobilitätsbaustein im Hochverdichtungsraum 18
- **Schweizerische Post:** Fahrgemeinschaften an peripheren Logistikstandorten 20
- **Ilm-Kreis:** Fahrgemeinschaften als neues Rückgrat für ländliche Wirtschaftszentren 22
- **Brainport Eindhoven**: Fahrgemeinschaften im Hightech-Ökosystem der Niederlande 24

Faktoren für **erfolgreiche** Mitfahrdienste 26

Und was machen wir morgen? Vorschlag für einen Mitfahrplan 28

An die politischen Entscheidungsträger:innen: Jetzt ist es Zeit zu handeln 30

Impressum 31

Frankreich voraus, Deutschland im Aufbruch – Lehren für den Aufbau öffentlicher Mitfahrnetzwerke

Einleitung

Deutschland und Frankreich stehen bei der Transformation der Alltagsmobilität vor denselben Herausforderungen und Chancen. Beide Länder wollen die Dominanz des Autos im Berufsverkehr reduzieren, Emissionen senken und Mobilität gerechter, effizienter und bezahlbarer gestalten.

Frankreich ist diesen Weg früher gegangen. Dort haben sich öffentlich unterstützte Mitfahrnetzwerke als Baustein des öffentlichen Nahverkehrs etabliert. Die Kombination aus politischem Rückenwind, klarer Organisation und skalierbarer Technologie hat das Alltagsmitfahren innerhalb weniger Jahre aus der Nische geholt.

Deutschland steht heute an einem ähnlichen Wendepunkt, aber mit eigener Logik: Verkehrsverbünde, Kommunen und Unternehmen entwickeln Lösungen, die an bestehende Tarif- und Systemstrukturen anschließen und regionale Besonderheiten berücksichtigen. So entsteht mit wachsender Dynamik ein Markt- und Governance-Modell, das Fahrgemeinschaften als festen Bestandteil kommunaler und regionaler Mobilitätsstrategien verankern kann.

Dieses Whitepaper überträgt die französischen Erkenntnisse in den deutschen Kontext, nicht als Blaupause, sondern als Impuls. Es zeigt, wie öffentliche Mitfahrnetzwerke – ÖPNV-Mitfahrnetzwerke – auch hierzulande als verlässlicher Bestandteil eines modernen, klimafreundlichen und sozial gerechten öffentlichen Nahverkehrs aufgebaut werden können.

Kurzzusammenfassung

Der Verkehr verursacht einen erheblichen Anteil der Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig sind Straßen zu Spitzenzeiten überlastet, während insbesondere in Stadtrandgebieten und ländlichen Räumen der Individualverkehr dominiert. Öffentliche Verkehrsmittel sind dort unverzichtbar, stoßen aber oft an Grenzen, weil Netzabdeckung, Betriebszeiten und Ausbaugeschwindigkeit nicht ausreichen, um kurzfristig flächendeckende Alternativen zu schaffen.

Genau hier setzt das Alltagsmitfahren an. Es nutzt vorhandene Kapazitäten im System, denn viele Autofahrten finden mit sehr geringer Auslastung statt. Das Ziel ist, diese ungenutzten Sitzplätze systematisch zu aktivieren und in ein verlässliches, öffentlich anschlussfähiges Angebot zu überführen.

Damit das funktioniert, braucht es keinen „App-Effekt“, sondern ein regionales Mobilitätsprojekt mit klarer Verantwortung, verlässlichem Betrieb und messbarer Wirkung. Wo Fahrgemeinschaften als öffentlicher Dienst organisiert werden, zeigen Projekte in Europa bereits reproduzierbare Ergebnisse.

Unsere Überzeugung ist klar: Jetzt ist der Moment, Fahrgemeinschaften als strukturelles Element der Verkehrspolitik zu begreifen, gleichberechtigt neben Bus, Bahn und Rad. Nicht als Randlösung, sondern als wirksamer Hebel für Erreichbarkeit, Klimaschutz und soziale Teilhabe.

Einführung ins Thema Ausgangslage und Evidenz

Der Verkehrssektor verursacht rund 30 % der Treibhausgasemissionen.[1] Gleichzeitig sind Straßen zu Spitzenzeiten überlastet, und gerade in Stadtrandgebieten sowie ländlichen Räumen bleibt das Auto oft die einzige realistische Option. Öffentliche Verkehrsmittel sind dort unverzichtbar, stoßen aber strukturell an Grenzen, weil Netzabdeckung, Betriebszeiten und Ausbaugeschwindigkeit nicht ausreichen, um kurzfristig flächendeckende Alternativen zu schaffen.

Dabei ist ein zentrales Potenzial bereits vorhanden, wird aber kaum genutzt: Das Auto dominiert weiterhin den Berufsverkehr, häufig mit sehr niedriger Auslastung. In Deutschland pendeln 68 % der Mitarbeitenden mit dem Auto, im Durchschnitt mit nur 1,08 Personen pro Fahrzeug.[2] In Frankreich bleiben täglich über 50 Millionen Sitze ungenutzt.[3] Ziel des organisierten Alltagsmitfahrens ist es, diese freien Kapazitäten systematisch zu aktivieren und als verlässliches Angebot in den Mobilitätsmix zu überführen.

Die ADEME (Agence de la transition écologique / Agentur für ökologischen Wandel) zieht in ihrer 2025 veröffentlichten nationalen Umfrage zum Thema Fahrgemeinschaften eine klare Parallele zwischen Alltagsmitfahren und öffentlichem Nahverkehr: Damit das Modell skaliert, braucht es mehr als den reinen Austausch zwischen Fahrenden und Mitfahrenden. Entscheidend sind Planung, verlässlicher Betrieb und eine tragfähige Finanzierungslogik, die Mitfahren als Bestandteil der Verkehrswende ermöglicht.

Für Kommunen und Verkehrsbetriebe ist das auch haushaltspolitisch relevant: Öffentliche Mitfahrangebote werden in der Praxis mit durchschnittlichen Kosten von 0,15 bis 0,20 € pro Personenkilometer beschrieben und können damit gerade in Randlagen eine kosteneffiziente Ergänzung zu klassischen ÖPNV-Ausweitungen darstellen. In Frankreich haben bereits mehr als 200 Mobilitätsbehörden (AOM, Autorité Organisatrice de la Mobilité) entsprechende Politiken zur Förderung von Fahrgemeinschaften umgesetzt, vielfach in regionalen oder interkommunalen Netzstrukturen. Diese Erfahrungen bilden eine belastbare Grundlage für den Transfer in den deutschen Kontext.

Ziel und Aufbau dieses Whitepapers

Auf individueller Ebene ist Mitfahren einfach: Menschen teilen sich das Auto auf dem Weg zur Arbeit. In der Praxis scheitert regelmäßiges Mitfahren jedoch häufig nicht am Willen, sondern an fehlender Verlässlichkeit, passender Vermittlung und zu wenig kritischer Masse. 58 % der Franzosen geben an, dass sie gern regelmäßig mitfahren würden – es aber nicht tun, weil sie niemanden finden, der zur gleichen Zeit dieselbe Strecke fährt.[1]

Damit Mitfahren im Alltag wirklich funktioniert, braucht es mehr als Technik. Es braucht ein regionales Konzept, das Mobilitätsbedürfnisse im gesamten Gebiet adressiert und Mitfahren so organisiert, dass es für Nutzer:innen berechenbar wird.

1 Quelle: ADEME: https://www.ademe.fr/les-defis-de-la-transition/air-et-mobilite/
2 Quelle: International Energy Agency (IEA), “Global Transport and CO Emissions Report”, 2023
3 Quelle: Französisches Verkehrsministerium: https://www.ecologie.gouv.fr/presse/gouvernement-lance-nouveau-plan-covoiturage-du-quotidien-150-millions-deuros

Ein öffentliches Mitfahrprojekt ist deshalb weit mehr als eine App. Es verbindet Aktivierung und Kommunikation, eine robuste technische Einbindung in bestehende Systeme sowie ein professionelles Betriebs- und Projektmanagement.

Dieses Whitepaper gibt einen klaren Überblick über die Rolle, die Fahrgemeinschaften in der Mobilitätswende spielen können. Es beantwortet drei zentrale Fragen:

1. **Warum sollte Mitfahren als Hebel für die Transformation der Alltagsmobilität verstanden werden?**
2. **Was bedeutet der Aufbau eines öffentlichen Mitfahrnetzwerks in der Praxis?**
3. **Welche Ergebnisse sind in Abdeckung, Effizienz und Wirkung realistisch?**

Das Potenzial ist groß: Richtig integriert kann ein ÖPNV-Mitfahrnetz die Angebotsqualität erhöhen, neue Nutzer:innen gewinnen und die Effizienz im Gesamtsystem verbessern, sodass Kommunen es als verlässlichen Bestandteil ihres Mobilitätsportfolios weiterentwickeln.



Mitfahrten in Karos-Fahrgemeinschaften bis einschließlich 2025 in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz.

Warum sollte Mitfahren in den öffentlichen Nahverkehr integriert werden?

Eine Verdichtung von Herausforderungen

Die Klimakrise verlangt eine deutliche Reduktion der CO_2-Emissionen. Luftverschmutzung verursacht erhebliche Gesundheitsbelastungen. Staus überlasten Metropolregionen und besonders die großen Vorortachsen. Gleichzeitig schwächt der Kostenanstieg für Energie und Fahrzeughaltung die Kaufkraft vieler Haushalte. Und die räumliche Kluft wächst zwischen gut angebundenen urbanen Räumen und Stadtrand- oder ländlichen Gebieten, in denen es kaum Alternativen zum Auto gibt.

Öffentliche Verkehrsmittel wie Züge, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse sind unverzichtbar. Doch selbst bei weiterem Ausbau bleiben Grenzen: Viele Wegeketten werden im Gebiet nicht vollständig abgedeckt, Betriebszeiten passen oft nicht zu flexibleren Arbeitsrhythmen, und neue Infrastruktur braucht lange Planungs- und Bauzeiten. In der Folge werden nur rund 12 % der Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt [4], obwohl Erwerbstätige über Mobilitätsbeiträge den öffentlichen Nahverkehr mitfinanzieren.

Effizienz durch Nutzung vorhandener Kapazitäten

Alltagsmitfahren im Netzwerk ist eine sofort verfügbare, ressourcenschonende Ergänzung. Es nutzt vorhandene Fahrzeuge und Straßen, statt neue Infrastruktur aufzubauen. Die ökonomische Logik ist dabei einfach: Fahrer:innen brauchen einen verlässlichen Anreiz, Mitfahrende einen attraktiven Preis, und die öffentliche Hand setzt dort an, wo damit Versorgungslücken geschlossen und Systemkosten sinnvoll reduziert werden können.

So wird Mitfahren zu einer rationalen Antwort auf genau die Räume und Zeiten, in denen klassische ÖPNV-Ausweitungen besonders teuer oder schwer umzusetzen sind.

Preis- und Anreizlogik

Angesichts dieser infrastrukturellen Grenzen bietet das alltägliche Mitfahren im Netzwerk eine sofort verfügbare, ressourcenschonende und wirtschaftlich sinnvolle Antwort.

Während der konventionelle öffentliche Nahverkehr Milliardeninvestitionen, hohe Betriebskosten und lange Bauzeiten erfordert, nutzt das Mitfahren das bereits vorhandene System aus Autos und Straßen.

Ein Auto verursacht im Durchschnitt 0,30 € pro Kilometer an Betriebskosten, darunter Treibstoff, Wartung, Versicherung und Abschreibung. Viele Autofahrende unterschätzen diese Gesamtkosten deutlich, weil sie als Grenzkosten häufig nur die Ausgaben für Kraftstoff wahrnehmen. Dadurch wird auch das Einsparpotenzial gemeinsamer Fahrten oft unterschätzt. Die ökonomische Logik ist jedoch klar:

Für Fahrende gilt: Wer andere mitnimmt, senkt die eigenen variablen Fahrtkosten. Der monetäre Anreiz von etwa 0,10 €/km deckt die wahrgenommenen Grenzkosten für Kraftstoff und Verschleiß. Ein Anreiz von rund 2 € pro mitfahrender Person auf 20 Kilometern (durchschnittlicher Pendelweg in Karos Fahrgemeinschaften) macht das Mitnehmen damit bereits attraktiv.

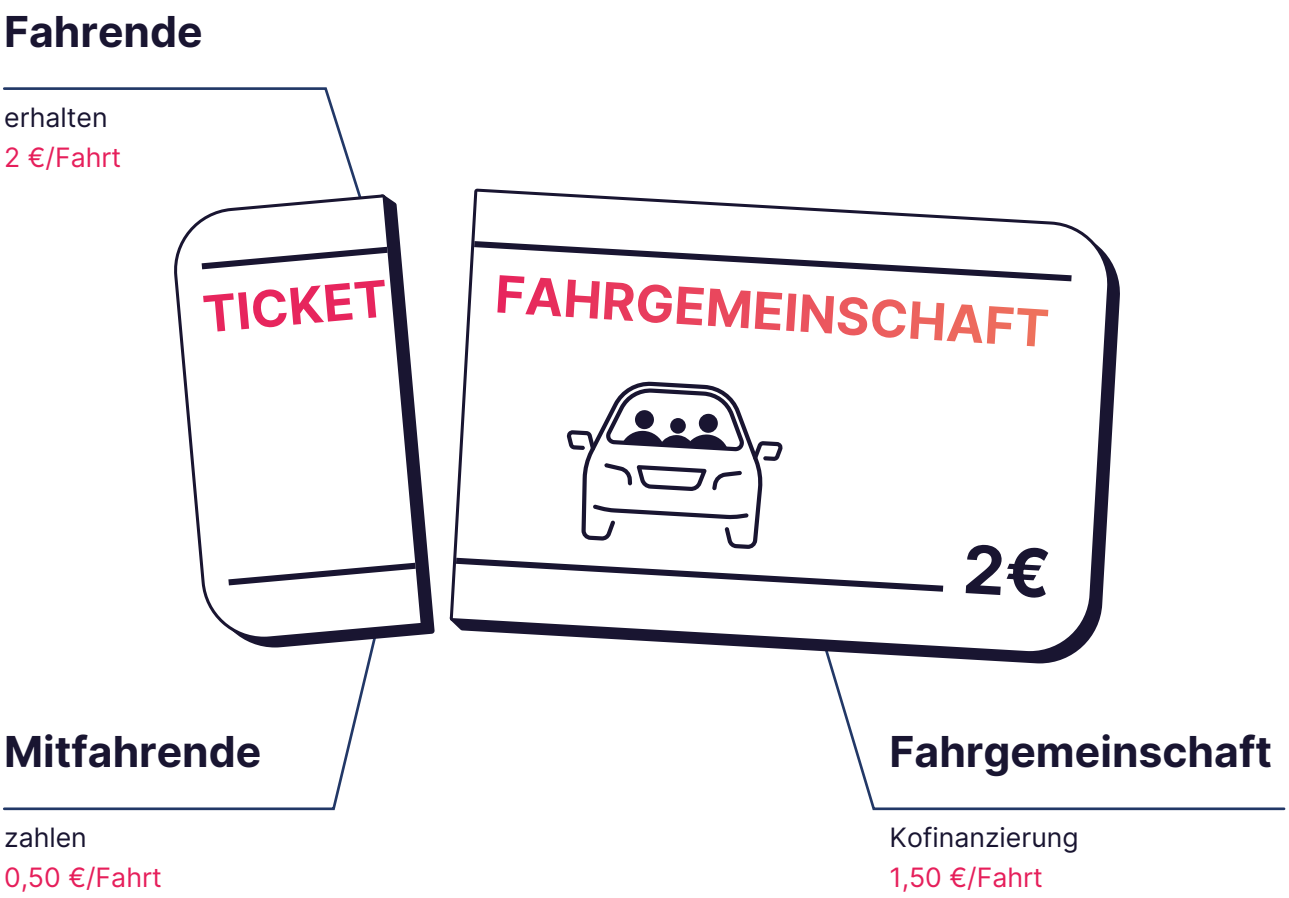
Für Mitfahrende gilt: Ein Ticket zum vollen Preis von 2 € wäre unattraktiv, weil es teurer wäre als der eigene Spritverbrauch. Deshalb braucht es ein vergünstigtes Mitfahrticket, das günstiger ist als das Fahren mit dem eigenen Auto, also ein kofinanziertes Ticket, vergleichbar mit einem ÖPNV-Tarif. Der europäische Erfahrungswert zeigt: Der ideale Mitfahr-Tarif liegt bei etwa 0,50 € pro Fahrt, der Rest wird durch den Verkehrsbetrieb beziehungsweise den Projektträger und beteiligte Projektpartner getragen. Wer bereits ein Nahverkehrsticket besitzt, fährt meist kostenlos mit. So wird das Mitfahren nahtlos in den Mobilitätsmix integriert. Im Vergleich zum Alleinfahren kann die monatliche Ersparnis je nach Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz mehr als 150 € betragen.

Haushaltswirksam und skalierbar

Öffentliche Mitfahrnetzwerke sind haushaltspolitisch effizient: Ein Mitfahrweg kostet die öffentliche Hand im Durchschnitt 0,15 bis 0,20 € pro Personenkilometer und damit deutlich weniger als klassische ÖPNV-Leistungen in vergleichbaren Randlagen.

Wie die Mitfahr-Studie der ADEME 2025 zeigt, braucht die Wirtschaftlichkeit von Fahrgemeinschaften auf kurzen Strecken eine öffentliche Kofinanzierung, ähnlich wie bei anderen öffentlichen Verkehrsangeboten.

Kostenstruktur einer Fahrgemeinschaft für Fahrende, Mitfahrende und öffentliche Hand



Bereits sichtbare Erfolge und nachweisbare Wirkung

In Europa entstehen zunehmend öffentliche Mitfahrnetzwerke, die zeigen, dass das Modell funktioniert, wenn Organisation, Betrieb und Wirkungsmessung zusammenpassen. Frankreich hat hier eine Vorreiterrolle, Deutschland zieht nach, mit Lösungen, die an Verbundstrukturen, kommunale Zuständigkeiten und Arbeitgeberkooperationen anschließen.

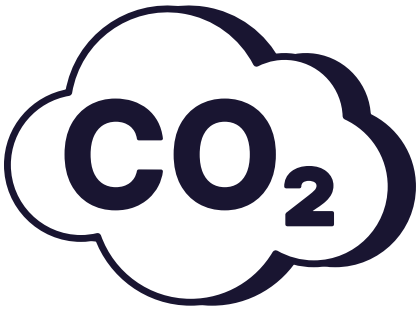
Öffentliche Mitfahrdienste in Frankreich und Europa zeigen bereits messbare Ergebnisse. Zwischen 2020 und 2025 wurden 39.745.504 nachgewiesene Mitfahrten und 181.794 Tonnen vermiedene CO_2-Äquivalente dokumentiert. Die Daten stammen aus dem Registre de preuve de covoiturage (RPC) und wurden von ADEME validiert.

Tägliche Fahrgemeinschaften sind somit ein effektiver Motor zur Dekarbonisierung und Erschließung regionaler Gebiete. Sie schaffen ökologischen, sozialen und finanziellen Mehrwert bei gleichzeitig kontrollierbaren öffentlichen Kosten.



39.745.504

Fahrten



181.794

Tonnen CO_2e vermieden

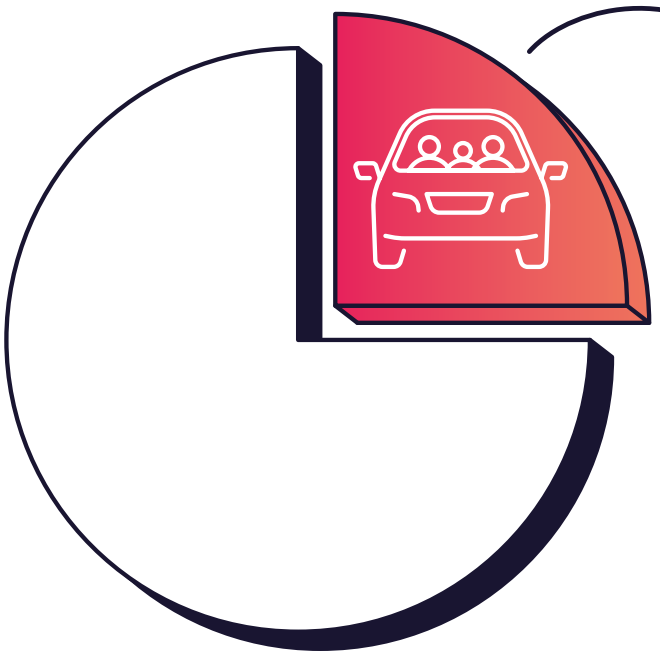
4 Wie kommen die Franzosen zur Arbeit? Ministerium für ökologischen Wandel und territorialen Zusammenhalt – April 2024

Auf dem Weg zur Massenverbreitung

Prognosen zeigen, welches Potenzial im organisierten Alltagsmitfahren steckt: **Wenn ein Viertel der erwerbstätigen Bevölkerung in einem Ballungsraum mit 200.000 Einwohner:innen täglich Fahrgemeinschaften bilden würde, könnten jedes Jahr rund 110.000.000 Kilometer an Alleinfahrten entfallen, etwa 18.000 Tonnen CO_2 vermieden und rund 33.000.000 € zusätzliche Kaufkraft bei den Haushalten freigesetzt werden.**[5]

Mitfahren ist damit ein zentraler Hebel zur Optimierung öffentlicher Mittel und ermöglicht, mit weniger mehr zu erreichen.

Einspar- und Hebelpotenzial von Fahrgemeinschaften, wenn 25 % eines 200.000 Personen Ballungsraums täglich mitfahren:



110.000.000
Kilometer an Alleinfahrten entfallen

18.000
Tonnen CO_2 vermieden

33.000.000
Euro zusätzlich Kaufkraft bei den Haushalten freigesetzt

5 Diese Größenordnungen basieren auf vorsichtigen Annahmen des INSEE, der ADEME und von France Mobilités. In einem Ballungsraum mit 200.000 Einwohnern entspricht ein Viertel der erwerbstätigen Bevölkerung etwa 22.000 Autofahrenden. Durch die gemeinsame Nutzung ihrer Pendlerstrecken (22 km Hin- und Rückfahrt an 220 Arbeitstagen) würden jährlich mehr als 50 Millionen Kilometer im Alleinfahrzeug eingespart. Bei einem Ausstoß von 0,2 kg CO_2/km würden so jährlich mehr als 10.000 Tonnen CO_2 eingespart und den Haushalten fast 16 Millionen Euro Kaufkraft zurückgegeben (basierend auf durchschnittlichen Nutzungskosten von 0,30 €/km).

ÖPNV-Mitfahrnetzwerke: ein neuer öffentlicher Dienst für den Alltag

Ein flexibles, aber universelles Netzwerk

Im Gegensatz zu klassischen Formen des öffentlichen Nahverkehrs basiert das tägliche Mitfahren nicht auf festen Linien oder Fahrplänen. Es ist ein leichtes, flexibles Netzwerk, das viele Ausgangs- und Zielpunkte abdecken kann, sobald eine kritische Nutzungsdichte erreicht ist. Jede regelmäßige Pendelstrecke kann zur Teilstrecke des öffentlichen Verkehrs werden, sobald sie geteilt wird. Diese Netzwirkung macht Fahrgemeinschaften besonders relevant für dünn besiedelte Räume und Randlagen, in denen Bus und Bahn die nötige Dichte oft nicht erreichen.

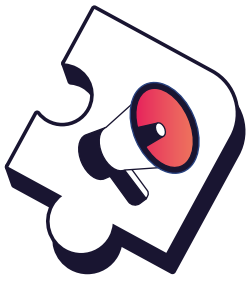
Klare Rollen, verlässlicher Betrieb

Damit ein Mitfahrnetz im Alltag verlässlich wird, braucht es klare Verantwortlichkeiten und einen professionellen Betrieb. Öffentliche Projektträger wie Kommunen oder Verkehrsbetriebe setzen den Rahmen, etwa Geltungsbereich, Ticketlogik, monetäre Anreize und die Einbindung in den lokalen Mobilitätsmix. Ein spezialisierter Mitfahrdienstbetreiber liefert die technische Lösung, unterstützt bei der Einführung, übernimmt den operativen Betrieb und stellt belastbare Wirkungs- und Nutzungsdaten bereit.

Die vier Erfolgsbausteine eines verlässlichen und skalierbaren Mitfahrdienstes

Betriebspartner aus Kommunen, Verkehrsbetrieben, Unternehmen & Mitfahrdienstbetreiber





Aktivierung & Kommunikation

Technologie & Integration





Monitoring & Wirkungsnachweis

Ergänzung statt Konkurrenz zu Bus und Bahn

Alltagsmitfahren ist kein Ersatz für Bus und Bahn. Es ergänzt den öffentlichen Nahverkehr dort, wo dieser strukturell an Grenzen stößt, und kann ihn dort entlasten, wo Kapazitäten knapp sind. Der öffentliche Nahverkehr trägt die starken Achsen, das Mitfahren schließt Lücken in Fläche und Randzeiten. So wächst das System in der Breite, ohne die Rolle des öffentlichen Nahverkehrs zu schwächen.

Ein Mitfahrdienst ist mehr als eine App

Die Einführung eines öffentlichen Mitfahrdienstes ist kein reines Software-Rollout. Es ist ein öffentliches Mobilitätsprojekt mit klarer Verantwortlichkeit und einem verlässlichen Betrieb.

Dazu gehören eine Steuerung der Akteure und Aktivitäten: eine Projektsteuerung durch die öffentliche Hand, ein Mitfahrdienstbetreiber für Technologie und Betrieb, eine Aktivierung über lokale Anker wie Arbeitgeber, Verbände oder Hochschulen, sowie kontinuierliches Monitoring von Leistung und Wirkung. Für Kommunen muss die Komplexität im Hintergrund bleiben. Nach außen zählt ein Angebot, das einfach verständlich, steuerbar und gut kommunizierbar ist, für Entscheidungsträger:innen ebenso wie für die Öffentlichkeit.

Öffentliche Projektträger steuern vier Stellhebel, der Mitfahrdienstbetreiber liefert Betrieb und Daten.



Marke
Visuelles Erscheinungsbild in der App schafft Vertrauen durch lokale Identität



Geltungsbereich
Zielräume, Zielgruppen und Integration in den Mobilitätsmix



Daten
Belastbare Nutzungs- und Wirkungsdaten als Grundlage für Steuerung und Bewertung



Tarifgestaltung
Ticketlogik und Ausgestaltung der monetären Anreize



Erfahrungsberichte: Regionen, die Mitfahren umsetzen

In ganz Europa entstehen derzeit regionale Mitfahrnetzwerke, die zeigen, wie Fahrgemeinschaften als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs funktionieren können; ob in dicht besiedelten Metropolen, industriell geprägten Regionen oder ländlichen Räumen.

Frankreich nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein: Zahlreiche Metropolregionen – darunter Straßburg, Aix-Marseille und La Réunion – haben in den vergangenen Jahren bewiesen, dass das tägliche Mitfahren, wenn es als öffentlicher Dienst organisiert wird, skalierbar, effizient und gesellschaftlich akzeptiert ist. Die dort gewonnenen Erfahrungen bilden die Grundlage für den europäischen Transfer: Sie zeigen, wie öffentliche Steuerung, Tarifintegration und lokale Aktivierung ineinandergreifen, um das Mitfahren in bestehende Mobilitätsstrukturen einzubetten.

Auch in Deutschland greifen Verkehrsverbünde und Kommunen diese Ansätze zunehmend auf. Projekte wie in Bonn, Hamburg, Frankfurt, Aachen oder dem Ilm-Kreis verdeutlichen, dass das Modell auch hier funktioniert, angepasst an nationale Rahmenbedingungen und regionale Mobilitätsstrukturen.

Die folgenden Fallstudien aus Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz zeigen, dass ÖPNV-Mitfahrnetzwerke als flexible, emissionsarme und sozial inklusive Ergänzung zu Bus und Bahn zu einem festen Bestandteil moderner Nahverkehrspolitik werden können.

Auf der französischen Insel La Réunion im Indischen Ozean nutzt ein Viertel der 900.000 Einwohner:innen regelmäßig Fahrgemeinschaften und produziert so 60.000 Mitfahrten pro Monat. Vor Ort hat sich dafür ein geflügelter Begriff etabliert: „Ein Karos nehmen."

Eurometropole Straßburg – Aut'Hop

Fahrgemeinschaften als Zubringer im dichtesten Nahverkehrsnetz Frankreichs

Kontext

Die Eurometropole Straßburg ist eine transnationale Metropolregion im Elsass mit hoher Verkehrsdichte und starkem Pendelaufkommen – insbesondere aus umliegenden Gemeinden und dem benachbarten Deutschland. Trotz ihrer Vorreiterrolle als Eurometropole für nachhaltige Mobilität mit dem längsten Straßenbahnnetz Frankreichs, sechs Tramlinien, zwei Schnellbuslinien und über 180.000 Nahverkehrsabonnent:innen bleiben industrielle und periurbane Zonen wie Illkirch oder Schiltigheim schwer erreichbar.

Mitfahren wurde daher als Zu- und Abbringerlösung zum öffentlichen Nahverkehr etabliert, um Lücken zwischen Wohnorten und Hauptachsen des ÖPNV zu schließen und Arbeitsstätten, Campus sowie Gewerbegebiete besser anzubinden.

Projektbedingungen

Der Dienst Aut'Hop startete im März 2024 und wird von der Eurométropole de Strasbourg, dem ÖPNV-Betreiber CTS und der Région Grand Est getragen.

Das Modell bietet für die meisten Nutzer:innen kostenfreie Fahrten: Strecken zwischen 5 und 50 km sind kostenlos (98 % aller Fahrten), unter 5 km kostet die Fahrt 1 €, ab 50 km fällt ein Zuschlag von 1 € pro weitere 10 km an. Fahrende erhalten 1,50 € Basisvergütung für 5–15 km sowie 0,10 € pro weiterem Kilometer, gedeckelt bei 4 € pro Fahrt.

Bis Oktober 2024 beteiligten sich bereits 90 Arbeitgeber und vier Hochschulstandorte. Das Angebot ist vollständig in das CTS-Netz integriert, wobei die App kombinierte Fahrten mit Straßenbahn, Bus oder Regionalbus (Fluo Grand Est) vorschlägt.

Ergebnisse

Nach sechs Monaten verzeichnet Aut'Hop über **8.700 registrierte Nutzer:innen** und **50.000 Fahrgemeinschaften,** die **270 Gemeinden im Großraum Straßburg** verbinden.

Die Integration in den öffentlichen Nahverkehr zeigt Wirkung: 43 % der Fahrten führen zu Straßenbahnhaltestellen, 33 % zu CTS-Buslinien und 22 % zu Regionalbussen. Insgesamt sind 14 % aller Fahrten intermodal.

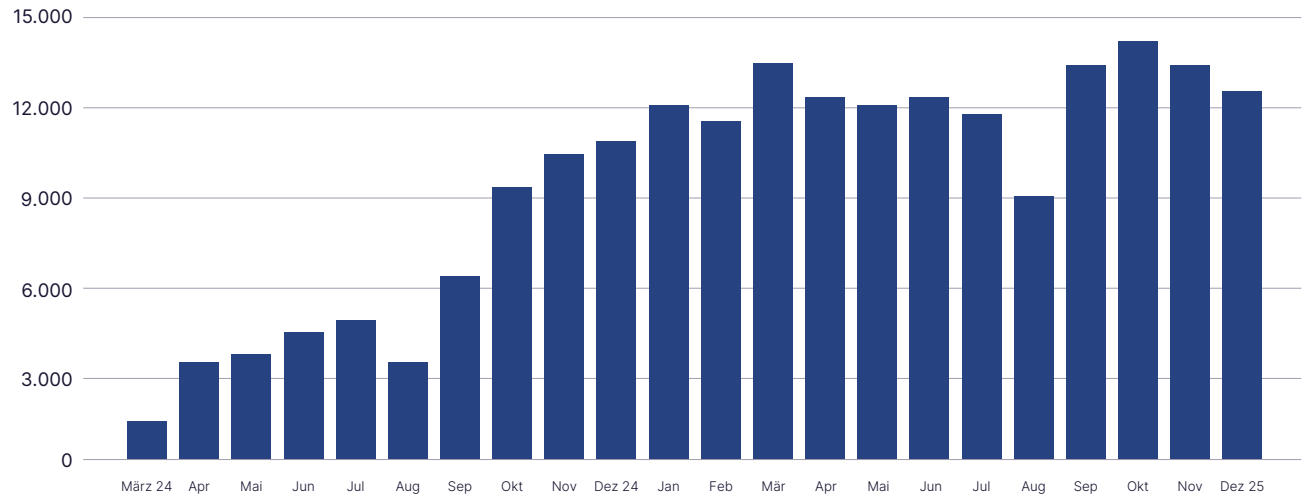
Beschäftigte der Eurometropole selbst absolvierten über 2.000 Fahrten und sparten rund 4,5 Tonnen CO_2 ein. Insgesamt wurden in sechs Monaten 76 Tonnen CO_2 vermieden und über 265.000 € Kaufkraft generiert.* **Mit durchschnittlich 0,15 € pro Personenkilometer gilt das Modell als hocheffizient.**

Erkenntnisse

Straßburg zeigt, dass Mitfahren und öffentlicher Nahverkehr sich gegenseitig stärken. Besonders als Zubringer zu Straßenbahn und Regionalbus verbessert das Modell die Erreichbarkeit periurbaner Gebiete. **Entscheidend für den Erfolg war die klare politische Unterstützung und institutionelle Einbettung des Dienstes.**

*Kaufkraft: Für Fahrende der Gesamtbetrag, den sie für das Mitnehmen erhalten; für Mitfahrende die theoretischen Kosten einer Einzelfahrt mit dem Auto (0,33 € pro mitgefahrenen Kilometer) minus der für die Mitfahrt gezahlte Betrag

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten in der Region Straßburg



Quelle: Analysedaten Karos Frankreich



→ 70 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

"Die Integration von Mitfahrgelegenheiten in das Mobilitätsangebot der Metropole ist eine natürliche Erweiterung des bestehenden Netzes, die dessen Leistungsfähigkeit steigert, ohne Konkurrenz zu schaffen. „Unter allen in der Eurometropole angebotenen Lösungen erfüllt Aut'hop eine Funktion, die es bisher nicht gab."

Alain Jund, Vizepräsident für Mobilität

Projektbetreiber:
Eurométropole de Strasbourg

hvv und Airbus

Erweiterung des ÖPNV-Netzes in den Süden

Kontext

Die Metropolregion Hamburg mit 1,9 Millionen Einwohner:innen und rund 1,2 Millionen Beschäftigten zählt zu den größten Arbeits- und Wirtschaftsstandorten Norddeutschlands. Täglich pendeln etwa 400.000 Menschen aus dem Umland in die Stadt, fast die Hälfte aus Schleswig-Holstein.

Während der öffentliche Nahverkehr nördlich der Elbe gut ausgebaut ist, bestehen südlich der Elbe – insbesondere in den Stadtrandgebieten rund um Finkenwerder, Harburg und Neugraben – strukturelle Anbindungslücken. Das Projekt S-Bahn Hamburg / Airbus wurde daher gezielt als Erweiterung des ÖPNV-Netzes in den Süden entwickelt. Digitale Fahrgemeinschaften ergänzen bestehende Linien und verbessern die Erreichbarkeit dieser Randgebiete. Das Projekt wurde wissenschaftlich durch eine begleitende Marktforschung evaluiert.

Projektbedingungen

Das Vorhaben ist ein Pilotprojekt des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) in Kooperation mit der S-Bahn Hamburg und Airbus Finkenwerder. Ziel war es, Alltagsmitfahren in die Nahverkehrsstruktur des hvv zu integrieren und Pendelnde besser an das Gesamtnetz anzubinden.

Die Nutzung ist an das hvv-Klimaticket gekoppelt: Mit dem Klimaticket S können Nutzer:innen an drei Tagen im Monat kostenlos mitfahren, das Klimaticket XL ermöglicht die tägliche kostenfreie Nutzung. Ohne Ticket gilt ein gestaffeltes Preissystem nach Entfernung. Fahrende erhalten eine kilometergestaffelte Kostenbeteiligung von 0,30 € pro Kilometer auf Kurzstrecken bis maximal 3,00 € pro Fahrt.

Ergebnisse

Seit Projektstart im März 2024 wurden von über **4.000 registrierten Nutzer:innen** mehr als **33.000 Mitfahrten** durchgeführt – bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von **2,1 Personen pro Auto** und rund 30 Kilometern gemeinsamer Strecke. Dadurch konnten über **128 Tonnen CO_2 eingespart** werden.

Erkenntnisse

Das Projekt trägt messbar zur Reduktion von Pkw-Fahrten im südlichen Stadtgebiet bei und stärkt nachhaltige Pendelalternativen.

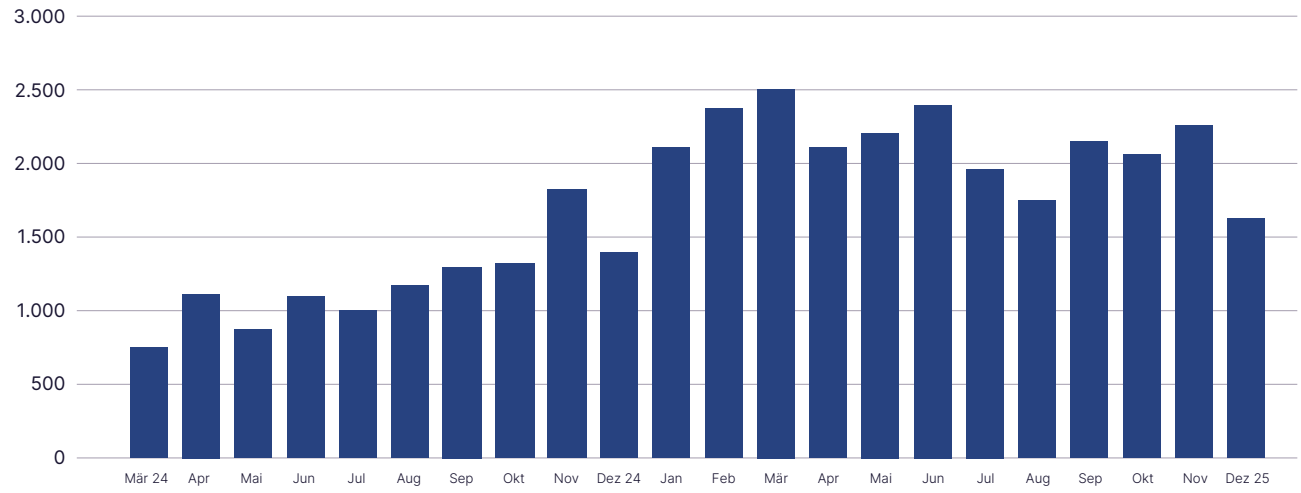
Der hvv zeigt damit, wie Mitfahrdienste den öffentlichen Nahverkehr in unterversorgten Räumen wirksam ergänzen können.

Erfolgreich ist insbesondere die Integration in bestehende Tarifprodukte wie das hvv-Klimaticket, was Nutzungshürden senkt und multimodale Mobilität fördert.

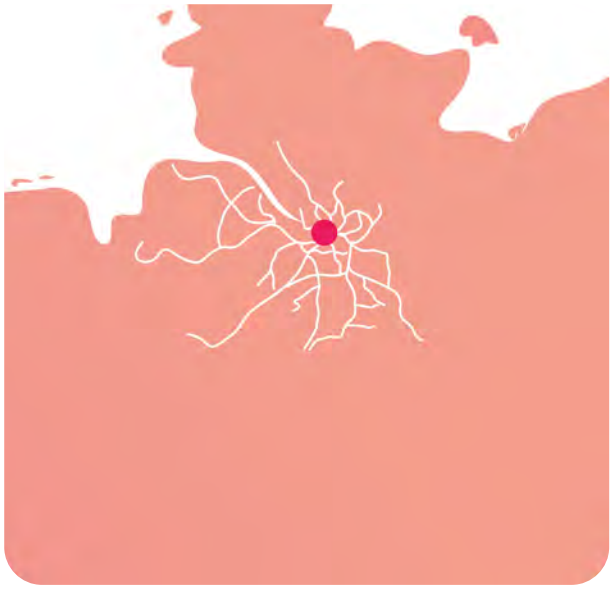
Tendenzen aus der begleitenden Marktforschung deuten zudem auf eine tatsächliche Verkehrsverlagerung hin, da ein relevanter Anteil aktiver Nutzer:innen dank Klimaticket auf das Auto verzichtet.

Der hvv hat ein übertragbares Modell geschaffen, das zeigt, wie Fahrgemeinschaften den öffentlichen Nahverkehr gezielt ergänzen – insbesondere dort, wo Infrastrukturmaßnahmen allein keine kurzfristige Entlastung schaffen.

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten in Hamburg



Quelle: Analysedaten Karos, Mitfahrdienstbetreiber-Partner der Region



→ 100 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

„Wir im Hamburger Verkehrsverbund (hvv) sind immer bereit für noch mehr Innovation und probieren gerne auch übergreifende Mobilitätskonzepte aus.
Deshalb bin ich sehr dankbar, dass die Kooperation mit goFLUX Mobility [heute Karos Mobility] und Airbus fruchtet und bei uns ein dringendes Bedürfnis nach mehr Angebot erfüllen kann. Die Integration von privaten PKWs in den ÖPNV ist die günstigste und schnellste Alternative, Angebotsausweitung zu betreiben.

Anna-Theresa Korbutt, Geschäftsführerin beim Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Projektbetreiber:
Hamburger Verkehrsverbund, S-Bahn Hamburg

Frankfurt am Main

Fahrgemeinschaften entlasten im Hochverdichtungsraum

Kontext

Frankfurt am Main mit rund 776.000 Einwohner:innen ist eines der zentralen Mobilitäts- und Wirtschaftszentren Deutschlands. Hohe Arbeitsplatzdichte, begrenzter Raum und die Funktion als internationaler Verkehrsknotenpunkt erzeugen erheblichen Mobilitätsdruck.

Zu den größten Arbeitgebern zählen die Fraport AG und Siemens. Der Flughafen, betrieben durch die Fraport AG, als logistisches Drehkreuz verstärkt die Pendelströme zusätzlich.

Frankfurts Mobilitätsstrategie verbindet Erreichbarkeit, Flächeneffizienz und Klimaschutz. Das Projekt „Fahrgemeinschaften mit traffiQ“ ergänzt den öffentlichen Nahverkehr um ein digitales Mitfahrangebot.

Das Projekt wird durch die Hochschule Bielefeld und die Hochschule Rhein-Main wissenschaftlich begleitet. Im Fokus stehen Akzeptanz, Nutzendenverhalten und das Zusammenspiel von ÖPNV, Arbeitgebern und Forschung.

Projektbedingungen

Koordiniert wird das Projekt von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und richtet sich an Arbeitgeber mit großen Pendelverkehren, insbesondere im Umfeld des Flughafens. Der Mitfahrdienst startete im Oktober 2024.

Fahrende erhalten eine kilometergestaffelte Vergütung von bis zu 5 €. Mitfahrende mit gültigem ÖPNV-Ticket fahren kostenfrei, alle anderen zahlen 0,50 € pro Fahrt.

Ziel ist es, Fahrgemeinschaften in bestehende ÖPNV-Abonnements zu integrieren und stark belastete Pendelkorridore zu entlasten.

Ergebnisse

Das Projekt begann mit einem Piloten bei der Fraport AG mit rund 6.500 Mitarbeitenden und umfasst inzwischen etwa 16.000 bis 17.000 Beschäftigte am Standort Flughafen.

Seit Projektstart wurden von über **3.500 registrierten Nutzer:innen** über **25.000 Mitfahrten** durchgeführt – bei einem durchschnittlichen **Besetzungsgrad von 2,2 Personen** und 35 Kilometern gemeinsamer Strecke. Dadurch konnten über **110 Tonnen CO_2 eingespart** werden.

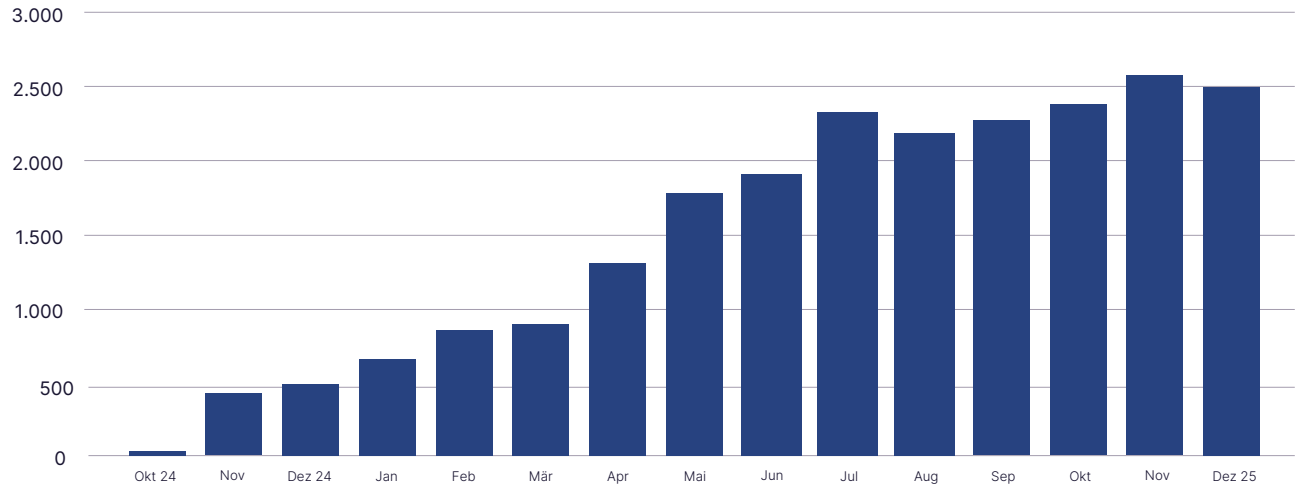
Erkenntnisse

Der Aufbau nachhaltiger Fahrgemeinschaften im hochverdichteten Umfeld erfordert gezielte Aktivierung und stabile Partnerschaften.

Die Kombination aus ÖPNV-Integration, Zusammenarbeit mit regionalen Schlüsselarbeitgebern und Anreizsystemen bildet eine tragfähige Grundlage für den weiteren Ausbau.

Der Lenkungskreis von traffiQ unterstützt die Fortführung ausdrücklich. Ab 2026 soll die Zahl der regelmäßigen Mitfahrenden am Flughafen weiter steigen. Frankfurt zeigt damit, wie Fahrgemeinschaften in multimodalen Ballungsräumen wirksam in den öffentlichen Nahverkehr integriert werden können.

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten in Frankfurt am Main



Quelle: Analysedaten Karos, Mitfahrdienstbetreiber-Partner der Region



→ 100 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

„Die noch engere Verzahnung von öffentlichem und privatem Verkehr kann gerade in Randzeiten und in der Fläche erheblich zur Einsparung von Ressourcen beitragen. Dafür hoffen wir auf Erkenntnisgewinne durch das Projekt. Es macht uns stolz, dass die Stadt Frankfurt uns mit der Koordination und Durchführung des Projektes Mitfahrplattformen betraut hat."

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold,
traffiQ-Geschäftsführer

Projektbetreiber:
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft

traffiQ
Frankfurt am Main

Schweizerische Post

Fahrgemeinschaften an peripheren Logistikstandorten

Kontext

Das Pilotprojekt wurde an mehreren Logistikstandorten der Schweizerischen Post in ländlich-peripheren Regionen umgesetzt, darunter Daillens, Éclépens und Härkingen. Diese Standorte sind geprägt von hoher Pkw-Abhängigkeit, eingeschränkter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, Schichtbetrieb sowie saisonalen Personalschwankungen. Bei der Schweizerischen Post pendeln landesweit etwa 70 % der Mitarbeitenden allein mit dem Auto, noch mehr an Logistikstandorten mit frühen und späten Arbeitszeiten. Hinzu kommen zunehmende Parkraumengpässe.

Mitfahren wurde daher als ergänzender Mobilitätsbaustein erprobt, um Erreichbarkeit zu verbessern und betriebliche Mobilität effizienter zu organisieren.

Projektbedingungen

Die Schweizerische Post ist als größter Logistikanbieter des Landes zentraler Projektpartner und verankerte das Pilotprojekt in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie. Auch PostAuto war als nationaler Anbieter für regionale Mobilität in der Schweiz strategisch eingebunden.

Das Projekt wurde als mehrphasiger Pilot aufgesetzt. Zeitlich begrenzte finanzielle Anreize und Aktivierungsmechanismen für Fahrende und Mitfahrende wurden durch intensive Standortkommunikation und lokale Botschafter:innen begleitet. Eine vollständige Integration in bestehende ÖPNV-Ticketsysteme war nicht vorgesehen. Erfolgreich pilotiert wurde jedoch die Kombination mit einem On-Demand Shuttle ab Bahnhof als ergänzende Anschlusslösung.

Ergebnisse

Seit 2024 wurden über **28.000 Mitfahrten** realisiert. Rund **40 % der Belegschaften installierten die App,** 774 Mitarbeitende nutzten das Angebot mindestens einmal aktiv. **Mehr als die Hälfte der aktiven Nutzer:innen absolvierte zehn oder mehr Fahrten pro Monat.**

Nach der Anreizreduktion variierte die Nutzung je nach Standort: In Daillens und Éclépens blieb die Aktivität stabil, während sie an anderen Standorten zurückging. Insgesamt konnten über **46 Tonnen CO_2 eingespart** werden.

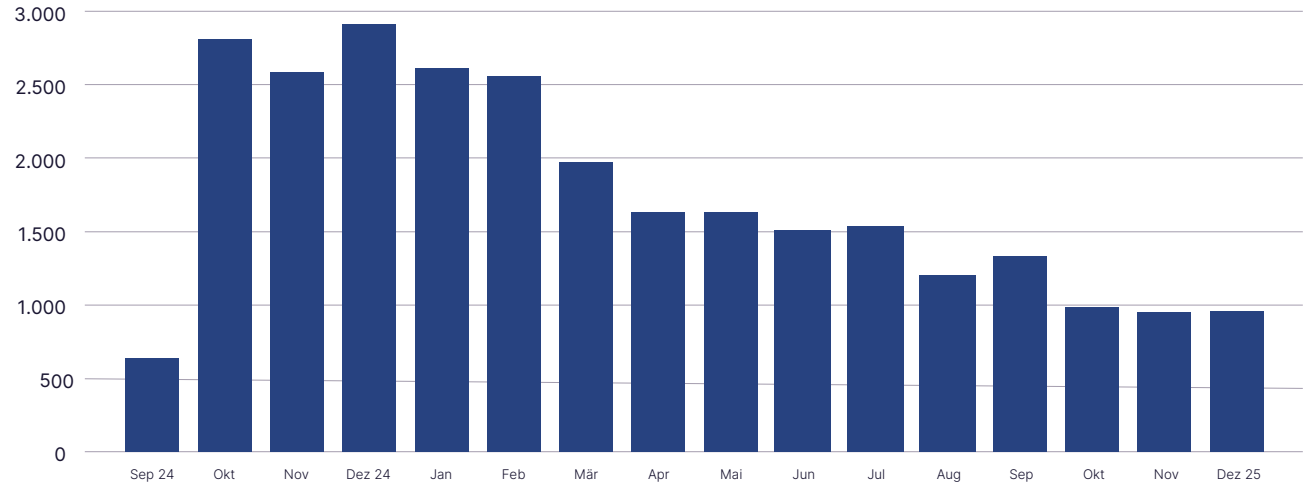
Erkenntnisse

Fahrgemeinschaften funktionieren an peripheren Logistikstandorten. Erfolgsentscheidend dabei sind klare operative Verantwortung auf Standortebene, kontinuierliche Aktivierung, eine stabile Preislogik und konsistente Kommunikation.

Mitfahren sollte als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr verstanden werden. Die Einbindung von PostAuto unterstreicht die Rolle nationaler Mobilitätsanbieter als Bindeglied zwischen Arbeitgebermobilität und öffentlichem Nahverkehr.

Die Fallstudie liefert zentrale Erkenntnisse für frühe Marktphasen: Fahrgemeinschaften stoßen dort auf Akzeptanz, wo strukturelle Zwänge hoch sind – ihre Verstetigung erfordert jedoch organisatorische, kulturelle und institutionelle Verankerung.

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten in der Schweiz



Quelle: Analysedaten Karos, Mitfahrdienstbetreiber-Partner der Region



→ 70 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

„Im November rekrutieren wir viele Temporäre. Dank Carpooling werden wir ihnen sagen können, dass sie kein Auto benötigen, um bei uns zu arbeiten."

Briefzentrum Eclépens, Schweizerische Post

Projektbetreiber:
Schweizerische Post

Ilm-Kreis

Gewerbegebiete auf dem Land besser erreichen

Kontext

Der Ilm-Kreis in Thüringen ist ein ländlich geprägter Landkreis mit industriellem Schwerpunkt rund um das Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“ – eines der größten Industrieareale in Mitteldeutschland. Dort sind über 110 Unternehmen mit derzeit rund 12.000 Arbeitsplätzen ansässig. Die Region zieht Pendelnde aus bis zu 80 Kilometern Entfernung an.

Wie in vielen ländlichen Räumen ist der öffentliche Nahverkehr hier teuer im Betrieb und wenig effizient bei geringer Bevölkerungsdichte. Die Mehrheit der Beschäftigten ist auf das Auto angewiesen; Fahrgemeinschaften bieten daher eine realistische, sofort wirksame Ergänzung.

Projektbedingungen

Der Ilm-Kreis initiierte gemeinsam mit dem Ilm-Kreis-Personenverkehr (IKPV) und dem Wirtschaftsverbund Initiative Erfurter Kreuz e. V. (IEK) ein Modellprojekt, das in den ersten acht Monaten vollständig kostenfreie Mitfahrten ermöglichte, unabhängig von bestehenden ÖPNV-Tickets. Damit dient der Ilm-Kreis als Testfeld für eine neue, ticketunabhängige Struktur öffentlicher Mitfahrangebote.

Das Projekt konzentriert sich auf das Gewerbegebiet „Erfurter Kreuz“, das als regionaler Beschäftigungsknotenpunkt fungiert. Die kooperierenden Unternehmen fördern interne Kommunikation und Anreize für die Mitarbeitenden und beteiligen sich über die Wirtschaftsinitiative auch finanziell an der Bereitstellung des Angebots.

Ergebnisse

In den ersten acht Projektmonaten seit Projektstart im Februar 2025 wurden von **1.590 registrierten Nutzenden** über **22.000 Mitfahrten** durchgeführt, mit einer durchschnittlich gemeinsam zurückgelegten Strecke von 33 Kilometer und einer Auslastung von **2,4 Personen pro Fahrt.** Sieben mittlere und große Arbeitgeber, darunter N3 Engine Overhaul Services, CATL und Hörmann, beteiligen sich aktiv. Es haben sich bereits mehr als **80 regelmäßige Pendelgruppen** gebildet. Bisher wurden so über **91 Tonnen CO_2-Emissionen eingespart.**

Erkenntnisse

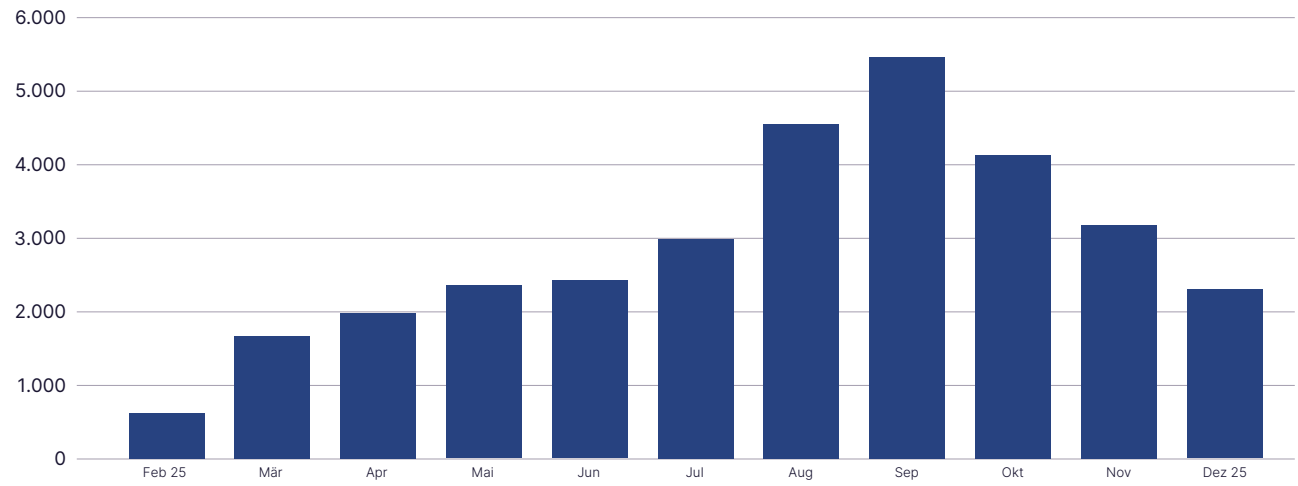
Das Projekt belegt, dass vollständig kostenfreie Fahrgemeinschaftsmodelle ohne Ticketbindung als niedrigschwelliger Einstieg in geteilte Mobilität hervorragend funktionieren.

Zudem zeigt sich, dass die enge Einbindung regionaler Wirtschaftspartner und Arbeitgeber entscheidend für die Sichtbarkeit und Akzeptanz des Angebots ist.

Bei Unternehmen mit hohem Anteil international entsandter Mitarbeitender war die Akzeptanz besonders hoch, da viele befristet in Deutschland sind und in dieser Zeit oft kein eigenes Auto oder keine deutsche Fahrerlaubnis besitzen.

Der Ilm-Kreis liefert damit ein konkretes Beispiel dafür, wie ländliche Regionen durch Mitfahrnetzwerke neue Formen öffentlicher Mobilität schaffen können.

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten im Ilm-Kreis



Quelle: Analysedaten Karos, Mitfahrdienstbetreiber-Partner der Region



→ 80 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

„Viele unserer langjährigen Beschäftigten pendeln aus einem Einzugsgebiet von bis zu 70 Kilometer zu N3 Engine Overhaul Services. Uns war es wichtig, hier was für das Team zu tun. Fahrgemeinschaften sparen Spritkosten. Und sie sollen uns helfen attraktiver und erreichbar für neue Kolleginnen und Kollegen zu werden, die keine passende ÖPNV Anbindung nutzen können."

Stefan Landes, Geschäftsführer
N3 Engine Overhaul Services

Projektbetreiber:

Landkreis Ilm-Kreis, Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft, Initiative Erfurter Kreuz e.V.

ILM-KREIS in Thüringen

IKPV
Ilm-Kreis Personenverkehrsgesellschaft mbH

Initiative ERFURTER KREUZ e.V.

Brainport Eindhoven

Mitfahren im Hightech-Ökosystem der Niederlande

Kontext

Die Region Brainport Eindhoven im Süden der Niederlande ist eines der führenden europäischen Innovationszentren für Hightech und Industrie. Sie umfasst 21 Gemeinden mit über 800.000 Einwohner:innen und ist Sitz internationaler Unternehmen wie ASML, Philips, DAF Trucks, De Hurk, NXP und dem High Tech Campus Eindhoven.

Trotz der wirtschaftlichen Stärke steht die Region vor erheblichen Mobilitätsherausforderungen. Die Autobahnen A2 und A67 gehören zu den am stärksten belasteten Verkehrsachsen des Landes. Rund um zentrale Arbeitsorte kommt es täglich zu massiven Staus. Viele Industriegebiete und kleinere Gemeinden sind nur eingeschränkt an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, die Mehrheit der Beschäftigten pendelt mit dem Auto.

Vor diesem Hintergrund wird das Mitfahren als Teil einer regionalen Strategie zur Entlastung des Pendelverkehrs eingesetzt. Die Region verfügt über ein Netzwerk offizieller Carpool-Parkplätze entlang der Hauptverkehrsachsen – günstige Rahmenbedingungen für ein organisiertes Fahrgemeinschaftssystem.

Projektbedingungen

Das Projekt wird von der Initiative Brainport Bereikbaar in Zusammenarbeit mit regionalen Mobility Brokers umgesetzt, die Unternehmen beraten, Mobilitätsbedarfe erfassen und Maßnahmen koordinieren. Unterstützt wird die Initiative von Brainport Development im Rahmen der europäischen Cities-4.0-Förderung. In der Pilotphase erhielten Fahrer:innen eine Pauschalvergütung pro Fahrt, während Mitfahrer:innen einen geringen Beitrag zahlten. Unternehmen konnten die Nutzung in der Pilotphase kostenlos anbieten.

Ziel ist es, Pendelnde in stark frequentierten Korridoren zu entlasten und Mitfahren als strukturellen Lösung im regionalen Mobilitätsangebots zu testen, insbesondere für Pendler:innen, die keine praktikable ÖPNV-Option haben.

Ergebnisse

Seit Projektstart wurden in der Region über **7.000 Fahrten** durchgeführt, bei mehr als **1.100 registrierten Nutzer:innen** und einer Zuwachsrate im Herbst 2025 von rund **25 % pro Woche.**

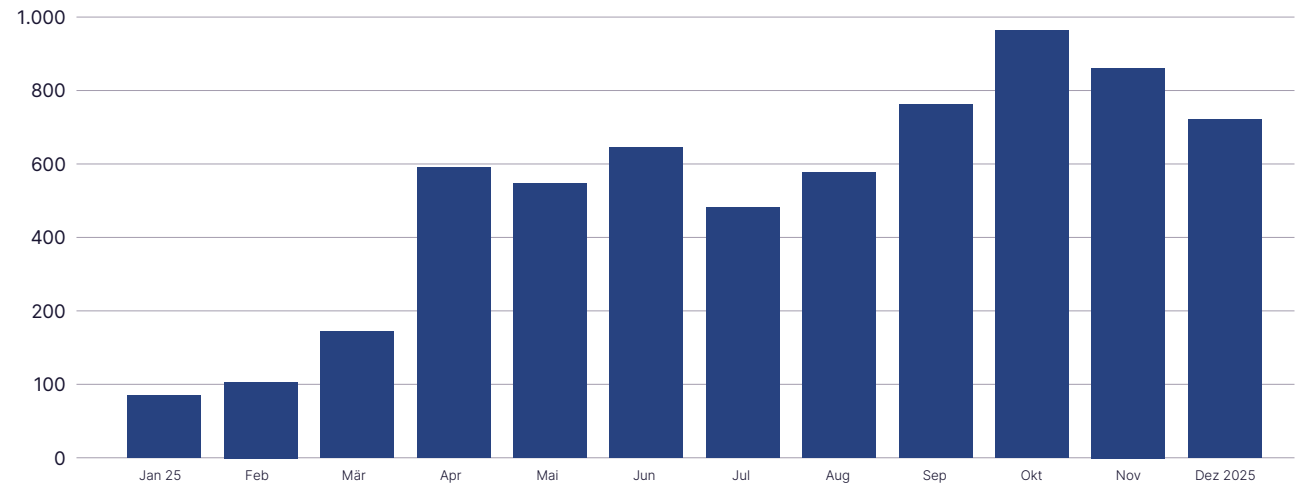
Mehrere große Arbeitgeber haben das System eingeführt, darunter DAF Trucks, das Anna Krankenhaus in Helmond und das Catharina Krankenhaus in Eindhoven. Besonders DAF Trucks leistet dabei einen entscheidenden Beitrag: Rund 50 % aller Karos-Mitfahrten in den Niederlanden entfallen auf die Belegschaft dieses Unternehmens.

Das Projekt wurde um ein weiteres Jahr verlängert, um Skalierungspotenziale zu prüfen, die Zahlungsbereitschaft von Arbeitgebern besser zu verstehen, erste Ansätze zur Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr zu testen und einen gesellschaftlichen Business Case weiterzuentwickeln.

Erkenntnisse

Anreizsysteme sind ein wirksamer Starthebel, um aktive Nutzung auszulösen und kritische Masse aufzubauen. Daraus entwickeln sich belastbare Mitfahr-Netzwerke, die Voraussetzung für nachhaltige Verhaltensänderungen.

Nachweislich durchgeführte Mitfahrten in den Niederlanden



Quelle: Analysedaten Karos, Mitfahrdienstbetreiber-Partner der Region



→ 70 km maximaler Pendelradius in Fahrgemeinschaften

„Eine der wichtigsten Erkenntnisse für uns ist, dass Anreize den Einstieg deutlich erleichtern: Sie motivieren Menschen, die App auszuprobieren und aktiv zueinander zu finden. Das ist entscheidend, denn ohne aktive Nutzung entsteht keine Community – und ohne Community finden neue Nutzer:innen kein Netzwerk vor, in das sie einsteigen können. Gleichzeitig sehen wir eine klare Verhaltensänderung: Menschen, die früher allein gefahren sind, bilden häufiger Fahrgemeinschaften, weil die App das Mitfahren einfacher und attraktiver macht."

Brainport Bereikbaar

Projektbetreiber:
Brainport Bereikbar & Provinz Overijssel

brainport bereikbaar

Faktoren für erfolgreiche Mitfahrdienste

1. Eine starke öffentliche Verwaltung

Ein öffentliches Mitfahrnetz wird im Alltag verlässlich, wenn ein öffentlicher Projektträger, also Kommune oder Verkehrsbetrieb, die Verantwortung übernimmt und den Dienst als Teil des lokalen Mobilitätsangebots steuert. Dazu gehören Geltungsbereich, Regeln, Qualitätsziele sowie Ticketlogik und monetäre Anreize.

2. Ein spezialisierter Mitfahrdienstbetreiber

Mitfahrnetzwerke skalieren nicht durch Software allein, sondern durch professionellen Betrieb. Dafür braucht es spezialisierte Mitfahrdienstbetreiber, die eine robuste und interoperable Technologie bereitstellen, die lokale Aktivierung methodisch unterstützen und eine kontinuierliche Wirkungsüberwachung ermöglichen.

Was der öffentliche Projektbetreiber also tatsächlich „einkauft", ist keine App, sondern ein vollständiger, schlüsselfertiger Dienst, der das Mitfahren verständlich, wirksam und dauerhaft macht.

3. Preis- und Anreizlogik

Damit Mitfahren zur naheliegenden Wahl wird, muss die Logik für alle Seiten stimmen: Für Fahrende braucht es einen spürbaren Anreiz zur Mitnahme (rund 0,10 € pro Kilometer), für Mitfahrende einen Preis deutlich unter den Kosten des Alleinfahrens, und für die öffentliche Hand einen kalkulierbaren Beitrag, der Versorgungslücken kosteneffizient schließt (durchschnittlich 0,15 bis 0,20 € pro Personenkilometer).

Diese Kofinanzierung muss jedoch strategisch eingesetzt werden: Es steht außer Frage, Fahrten zu kofinanzieren, die bereits durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel abgedeckt sind.

6 Quelle: Analysedaten Karos

4. Arbeitgeber als Hebel

Der stärkste Anwendungsfall liegt im Pendelkontext: Etwa 70 % der Fahrten von Mitfahrenden und 77 % der Fahrten von Fahrenden, die über Apps für tägliche Mitfahrdienste vermittelt werden, entfallen auf Arbeitswege.[6]

Arbeitgeber können deshalb besonders wirksam dazu beitragen, kritische Masse aufzubauen, indem sie Mitfahren sichtbar machen, in Mobilitätsangebote integrieren und lokale Partnerschaften mittragen. Sobald erste Routinen entstehen, verstärkt ein Mitnahmeeffekt die Dynamik, weil sich Mitfahren im Team und am Standort sozial normalisiert.

5. Infrastruktur als Verstärker

Digitale Dienste wirken am besten, wenn sie vor Ort sichtbar und einfach nutzbar sind, etwa durch die Einrichtung von Mitfahrhaltestellen oder Sammelpunkten. Zusätzliche zeitliche Vorteile für Fahrgemeinschaften, zum Beispiel durch priorisierte Spuren oder Zufahrten (Carpool-Lanes), erhöhen die Attraktivität im Alltag und unterstützen die Verstetigung der Nutzung.



Und was machen wir morgen? Vorschlag für einen Mitfahrplan

2026 – Anerkennung, systematische Integration, Ausweitung und Harmonisierung

- **Nationale Anerkennung:** Das tägliche Mitfahren in Netzwerken sollte ausdrücklich als Teil des öffentlichen Nahverkehrs anerkannt werden, gleichberechtigt mit Bus, Bahn und Fahrrad.

- **Gemeinsame Indikatoren unter öffentlicher Steuerung:** Einheitliche Messstandards für Fahrten und Nutzung, damit Regionen Leistungen vergleichbar erfassen können. Darauf aufbauend zentrale Kernkennzahlen als Standard für die Bewertung, z. B. öffentliche Kosten pro Personenkilometer, Abdeckungsgrad eines Gebiets, Anteil der abgedeckten Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte sowie vermiedene Emissionen

- **Flächendeckende Einführung:** Systematische Abdeckung öffentlicher Mitfahrnetzwerke in mittelgroßen und großen Regionen mit ≥ 100.000 Einwohner:innen

- **Klarer Finanzierungsrahmen:** Langfristige Finanzierung durch staatliche und kommunale Mittel für den Betrieb öffentlicher Mitfahrnetzwerke, sinnvoll kombiniert mit Beiträgen von Arbeitgebern in einem abgestimmten, fairen Verteilungsschlüssel

- **Nationale Evaluierung**: Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für Mitfahren auf der Grundlage der Daten des Registre de Preuve de Covoiturage (RPC, Register für Mitfahrgelegenheiten)

2027 – Konsolidierung und Haushaltsübergang

- **Netzwerkeffekt:** Zunehmende Verbreitung von Mitfahren, wodurch die monetären Anreize pro Einheit schrittweise reduziert werden können

- **Kostenstabilisierung:** Konsolidierte durchschnittliche öffentliche Kosten von 0,10 € pro Personenkilometer dank der Verdichtung der Netze

- **Emissionsreduzierung:** Messbarer Beitrag zu den CO_2-Minderungszielen im Verkehrssektor

- **Interregionale Ausweitung:** Einrichtung von Mitfahrkorridoren in Grenzgebieten (z. B. Grand Est (Nordostfrankreich) – Deutschland, Italien – Schweiz)

2028 – Eine Säule des öffentlichen Nahverkehrs

- **Budgetverankerung:** Offizielle Integration des Mitfahrens in kommunale Nahverkehrspläne als eigenständiger Haushaltsposten im Mobilitätsbudgets

- **Strukturelle Transformation:** Fahrgemeinschaften werden nicht mehr als marginale Innovation angesehen, sondern als strukturierendes Verkehrsmittel, genau wie Bus oder Bahn.

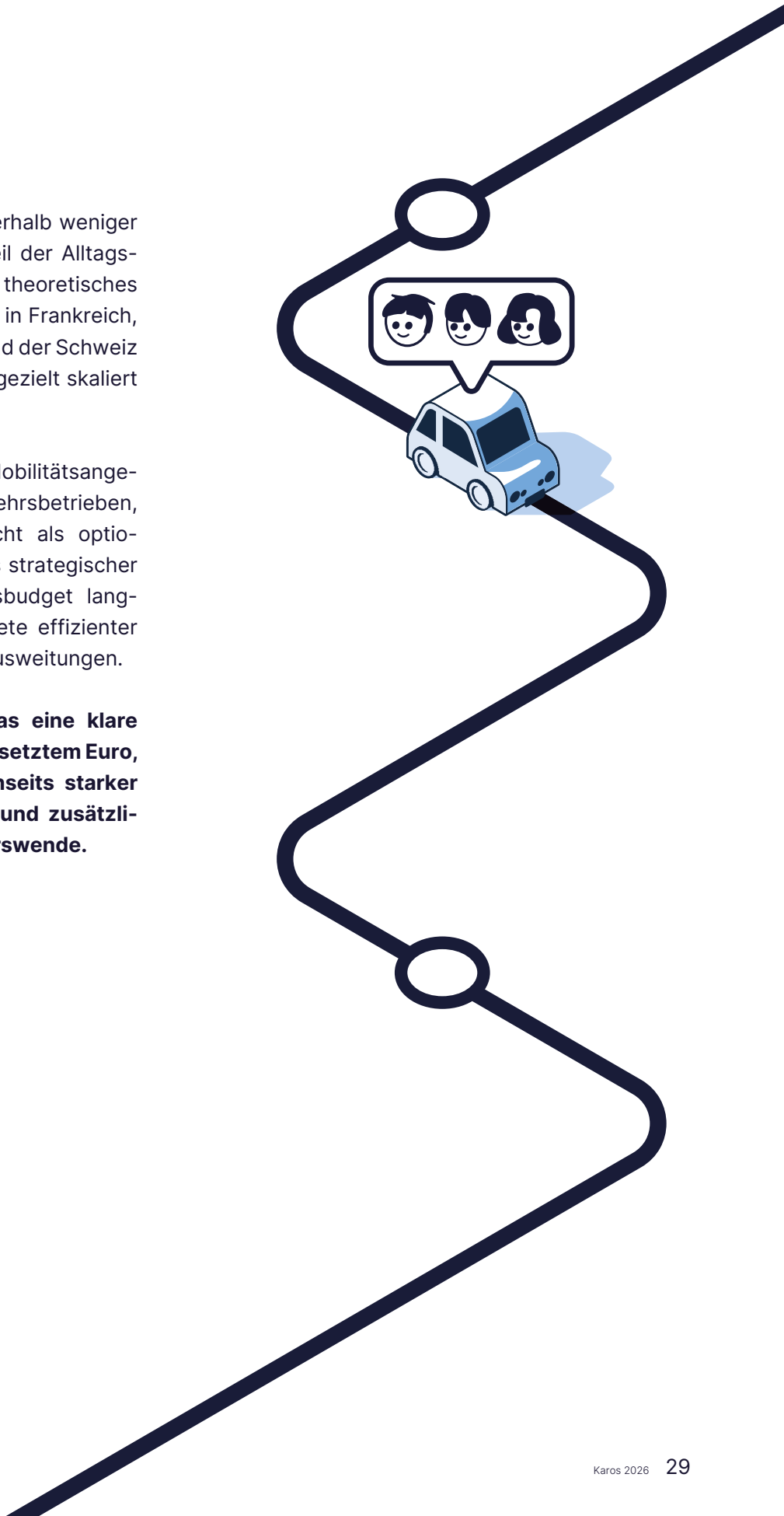
- **Gesellschaftlicher Nutzen:** Wesentlicher Beitrag zur Dekarbonisierung, zur Erschließung regionaler Räume, zur sozialen Gerechtigkeit und zur Stärkung der Kaufkraft

Ein realistischer und notwendiger Weg

Organisiertes Mitfahren kann innerhalb weniger Jahre zu einem festen Bestandteil der Alltagsmobilität werden. Das ist kein theoretisches Szenario, sondern ein Ansatz, der in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz bereits umgesetzt wird und jetzt gezielt skaliert werden kann.

Ziel ist die Integration in die Mobilitätsangebote von Kommunen und Verkehrsbetrieben, interkommunal und regional, nicht als optionales Zusatzangebot, sondern als strategischer Baustein, der sich im Mobilitätsbudget langfristig rechnet, weil er Randgebiete effizienter erschließt als klassische ÖPNV-Ausweitungen.

Für die öffentliche Hand ist das eine klare Chance: mehr Wirkung pro eingesetztem Euro, bessere Erreichbarkeit auch jenseits starker Achsen, mehr soziale Teilhabe und zusätzlicher Rückenwind für die Verkehrswende.



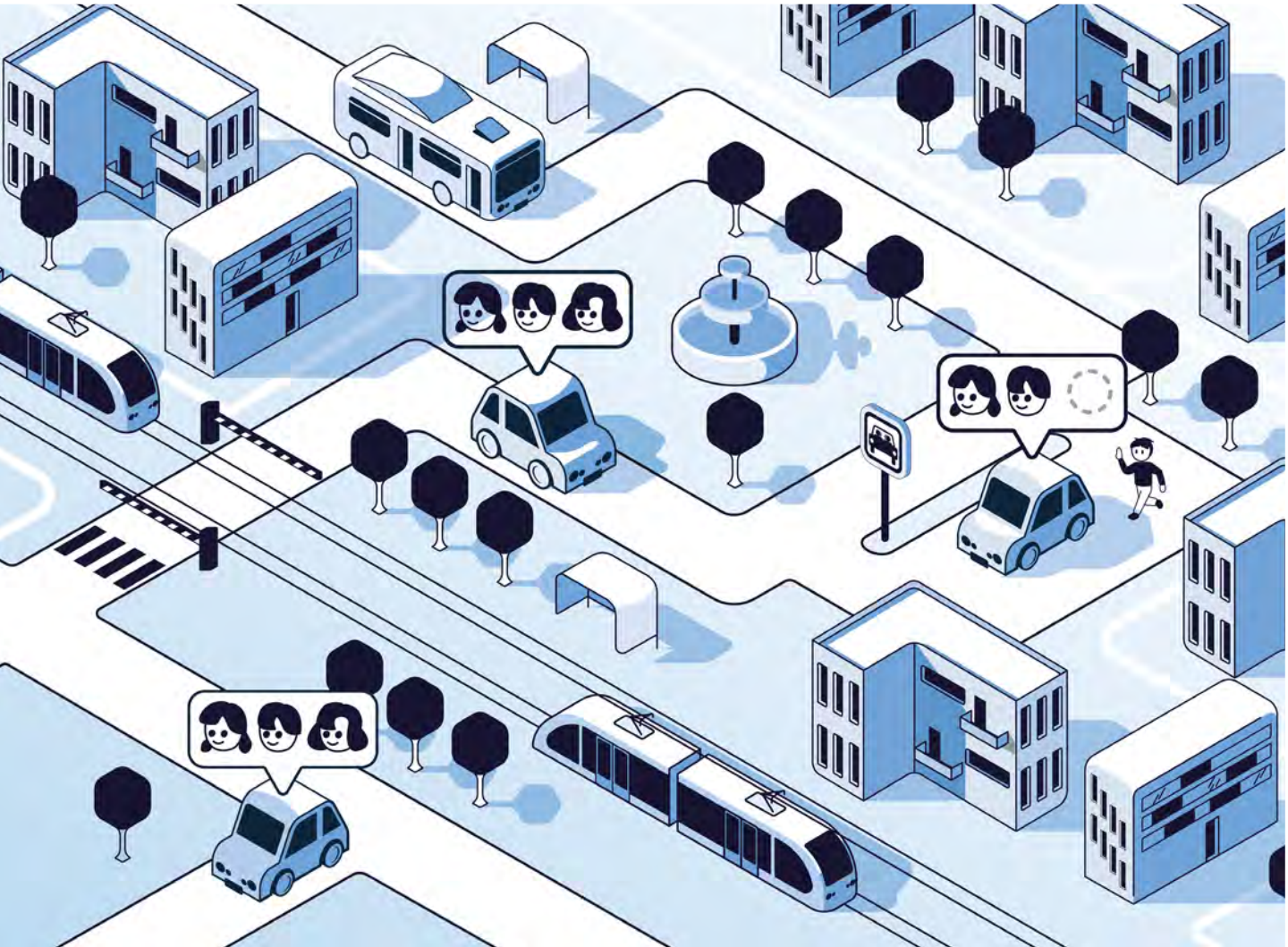
An die politischen Entscheidungsträger:innen

Jetzt ist es Zeit zu handeln

Sie halten ein Instrument in der Hand, das Ihre Region dekarbonisieren und besser vernetzen kann. Ein Instrument, das einfach zu implementieren ist, schnell aktiviert werden kann, finanziell tragfähig und von Ihren Bürger:innen akzeptiert ist.

Eine Blaupause, mit der Sie Mitfahren in organisierten Netzwerken zu einem zentralen Pfeiler der öffentlichen Nahverkehrspolitik machen können, gleichberechtigt neben Bus, Bahn und Fahrrad.

Vom Diskurs zum Handeln überzugehen bedeutet öffentliche Mitfahrprojekte aufzubauen, die von den Kommunen, Verkehrsbetrieben oder Mobilitätsinitiativen gesteuert werden. Sie werden von spezialisierten Mitfahrdienstbetreibern umgesetzt, die auf konkrete, messbare Ergebnisse ausgerichtet und sofort und langfristig wirksam sind.



Impressum

presse-de@karos-mobility.com
karos-mobility.com

Karos Mobility GmbH
Machabäerstraße 28
50668 Köln

Amtsgericht Köln, HRB 97743
Geschäftsführer: Olivier Binet

Daten- und Quellenhinweis
Datenstand: Sämtliche kumulierten Gesamtkennzahlen basieren auf internen Daten von Karos Mobility bis einschließlich 2025 (Stichtag: 31.12.2025). Quellen und ggf. abweichende Stichtage sind im Text bzw. im Quellenverzeichnis ausgewiesen.

Rechtlicher Hinweis
Dieses Whitepaper dient der allgemeinen Information und stellt keine Rechts-, Finanz- oder Vergabeberatung dar. Trotz sorgfältiger Erstellung übernehmen wir keine Gewähr für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit.

Urheberrecht und Nutzung
© 2026 Karos Mobility GmbH. Die Weitergabe dieses Whitepapers ist ausdrücklich erlaubt. Auszüge dürfen mit vollständiger Quellenangabe (inkl. Herausgeber, Titel und Stand) verwendet und weiterverbreitet werden. Änderungen, Bearbeitungen, Übersetzungen oder sonstige Adaptionen sowie eine Veröffentlichung in veränderter Form sind nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung zulässig.

Zitierempfehlung
Quelle: Karos Mobility GmbH, So stärken Fahrgemeinschaften den ÖPNV – Daten und Praxisbeispiele, Mai 2026

Bild- und Grafiknachweise:
Eigene Darstellungen, Karos Mobility, 2026
Bilder erstellt mit KI-Unterstützung



So stärken Fahrgemeischaften den ÖPNV

Daten und Praxisbeispiele

Whitepaper zum Thema Mitfahren im Dreiklang aus ÖPNV, Kommunen und Unternehmen.

KAROS