

On-Demand-Verkehre

30. Januar 2025 | Offenbach

Wie finanzieren wir ein erfolgreiches Mobilitätsangebot?

Meinhard Zistel · Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung

Die PBefG-Novelle war erfolgreich

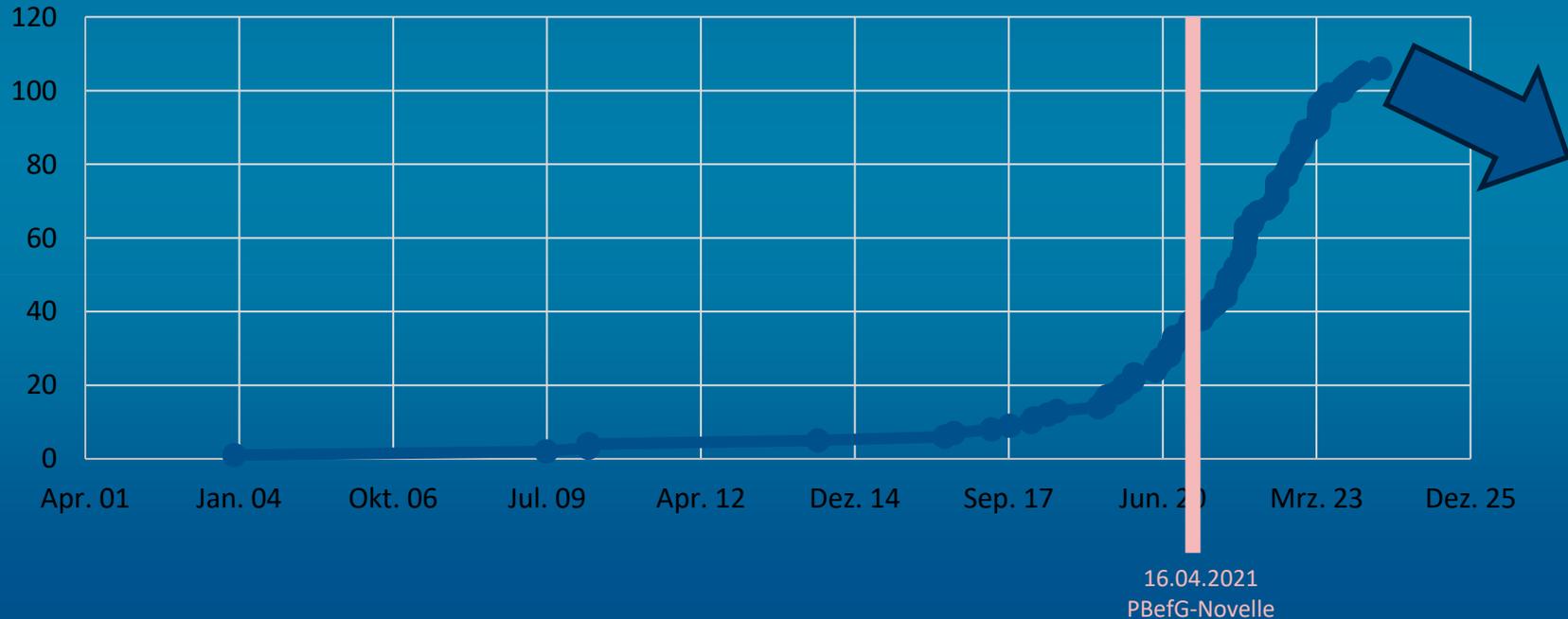
- Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde 2021 die dauerhafte Genehmigungsmöglichkeit eines neuen, ÖPNV- integrierten On-Demand-Angebots geschaffen: der Linienbedarfsverkehr.
- Diese gesetzliche Neuerung ist sehr erfolgreich und zeitgemäß, wie der starke Zuwachs an Projekten zeigt.
- Auch viele bestehende Projekte (z. B. Anruf-Sammel-Taxis) wurden mit § 44 PBefG neu genehmigt.
- Verkehre nach § 50 PBefG „gebündelte Bedarfsverkehre“ spielen kaum eine Rolle.

§ 44 PBefG

Viele (Pilot-)Projekte wurden gestartet

www.vdv.de/ondemandumfrage22

Hochlauf von **ÖPNV-integrierten, digitalen On-Demand-Verkehrsangeboten** (80 % Linienbedarfsverkehr)



Linienbedarfsverkehr als Teil der „Differenzierten Bedienung“

Differenzierte Bedienung ist die Antwort des ÖPNV auf unterschiedliche Herausforderungen der Verkehrsräume zur kostenoptimierten situationspezifischen Bedienung:

- Linienverkehr + flexible Bedienformen
 - Flexible Bedienformen umfassen
 - Anruf-Sammel-Taxis (AST),
 - Rufbusse / Taxibusse,
 - Linientaxis / Korridorbetrieb,
 - Linienbedarfsverkehre (On-Demand-Verkehre),
- kombiniert mit Bürgerbussen, (Leih-)Rad, Carsharing etc.



Einsatzbereiche für Linienbedarfsverkehre in städtischen Räumen

Komfortsteigerung und Angebotsverbesserung

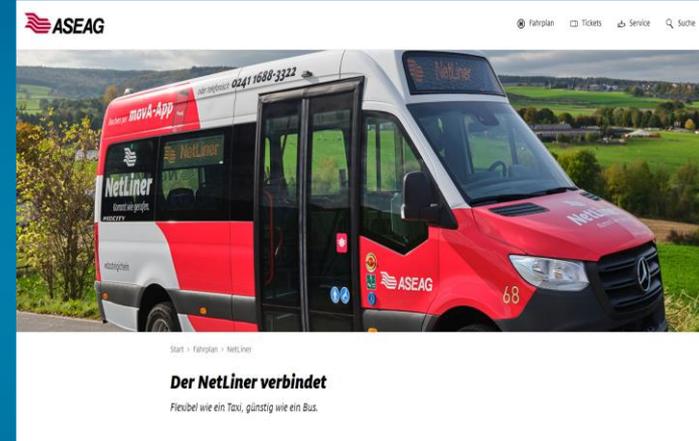
- **Letzte Meile:** Einsatz an Haltestellen, insbesondere Endpunkte des Linienverkehrs
- **Weißer Flecken:** Zur Erweiterung des Bedienungsgebietes oder im Früh- und Nachtverkehr als mögliche gewünschte Ergänzungsfunktion zu ÖPNV und Taxi
- **Auffangangebot:** App muss intermodal filtern – Anzeige nur, sofern Umsteigehäufigkeit, hohe Reisezeit und große Laufristanz ÖPNV unattraktiv machen.



Einsatzbereiche für Linienbedarfsverkehre in ländlichen Räumen

Grundversorgung

- Daseinsvorsorge steht im Vordergrund
- Akzeptanz längerer Wartezeiten und Umwege
- Nach wie vor ein Spagat: „Unrentable“ Linien ersetzen – oder „rentable“ aufzeigen?
- Im Zusammenspiel mit der Differenzierten Bedienung: Alles mit Allem kombinieren
- Allgemein höhere Zuschussbedarfe pro Fahrgast, auch beim Regionalbus
- Voranmeldung, Tarife zwischen Bus und Taxi, zeitliches und räumliches Pooling (AST, Taxibus, Richtungsband etc.) können der Kostendeckelung dienen.



Die Finanzierung zeitlich befristeter Förderprojekte geht zu Ende – Eine Regelfinanzierung fehlt

Der Übergang vom Förderprojekt zur Regelfinanzierung ist bei mehr als der Hälfte der Projekte nicht gegeben

- Die Finanzierung erfolgt bislang mehrheitlich über Förderprogramme von Bund und Ländern. Diese sind zeitlich auf wenige Jahre befristet.
- Selbst Projekte mit guter Kundennachfrage stehen infrage oder werden nach Ende des Förderzeitraums beendet.
- Die Förderung wird wettbewerblich vergeben und ist nicht dauerhaft.
- Die Einführung von Linienbedarfsverkehren braucht Zeit zur Entwicklung und zur Bekanntheit: Verfügbarkeit und Marketing müssen dauerhaft sein.
- Kommunale Haushaltsfinanzierung für allgemeinen ÖPNV und für Linienbedarfsverkehr ist vielerorts eine neue Notwendigkeit und steht in Konkurrenz zu vielen anderen Anforderungen.



Integration des Linienbedarfsverkehrs in den ÖPNV / Digitalisierung des ÖPNV

Linienbedarfsverkehre als zusätzliche Säule des ÖPNV

- Daseinsvorsorge / soziale Teilhabe / Leben ohne (Zweit-)Auto / bessere Zugänglichkeit
- Hochwertigkeit als Standortfaktor für Wirtschaftsansiedlungen und neue Wohnstandorte
- In Zeiten und Räume geringer/diverser Nachfrage Erweiterung des ÖPNV

Linienbedarfsverkehre und Linienverkehre gemeinsam planen und ausschreiben

- Nahverkehrspläne/(funktionale) Ausschreibungen mit Flexibilität, um Verkehre anpassen zu können
- Mindeststandards, die gleichermaßen für Linien- und Linienbedarfsverkehre passen

Linienverkehre digitalisieren und Linienbedarfsverkehre optimal einsetzen

- Linienangebote (ggf. außer Schülerverkehr) digitalisieren, zeitlich und räumlich flexibilisieren
- Linienbedarfsverkehr nicht einfach als flächenhaftes Angebot sehen, sondern in zeitliche, räumliche oder tarifliche Eingrenzungen setzen und Mobilitätsdaten zur Steuerung gewinnen

Dringend notwendig: nachhaltige Finanzierungsbasis für Linienbedarfsverkehre

Vorbemerkung 1: Eine Erreichung der Klimaziele ist nur bei Einbeziehung der Fläche möglich – anders als in städtischen Räumen geringere Bedienungsstandard, aber es besteht noch viel Potenzial.

Vorbemerkung 2: Die Gesamtfinanzierung des ÖPNV ist in der Krise – der Ausbau- und Modernisierungspakt für das Gesamtangebot ist dringender denn je. Dazu kommen die zusätzlichen Anforderungen aus den Kostensteigerungen (Energie, Personal, Investitionen, Antriebswende).

- **Im Rahmen einer Gesamtfinanzierung sollten Linienbedarfsverkehre im Rahmen einer Differenzierten Bedienung eine eigene Finanzierungsgrundlage erhalten.**
- **Die Länder und Kommunen sollten durch Qualitätsparameter in der Finanzierung angereizt werden, eigene Mittel einzusetzen.**
- **Unterstützungsangebote für Kommunen (fachliche Beratung)**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dipl.-Ing. Meinhard Zistel
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung
zistel@vdv.de