

## Für und Wider On-Demand-Verkehr

# Gezielte Ergänzung, aber kein Ersatz

In Zeiten knapper Ressourcen und komplexer politischer Konstellationen steht der ÖPNV oft ganz oben auf der Liste der Einsparpotenziale. vielerorts werden sogenannte On-Demand-Verkehre eingeführt und als ÖPNV-Angebot der Zukunft beworben. In den vergangenen Jahren hat die Planersocietät mehr als 15 solcher Angebote in Deutschland bei der Planung, Evaluation und Weiterentwicklung begleitet. Dabei wird deutlich: On-Demand-Verkehr ist nicht gleich On-Demand-Verkehr – auf den passenden Zuschnitt kommt es an.

Als die Thematik digitalisierter Bedarfsverkehr, neudeutsch On-Demand-Verkehr (ODV), vor einigen Jahren aufkam, war die Begeisterung in der Branche, in den Kommunen und vor allem in der Politik groß: Keine leeren Busse, keine starren Fahrpläne – stattdessen ein Angebot, das nur dann und dort fährt, wo es gebraucht wird. In der Theorie ist das Modell in vielerlei Hinsicht attraktiv. Planerisch lassen sich räumliche und zeitliche Lücken schließen, für die der ÖPNV in Form von Linienverkehren bisher betriebswirtschaftlich nicht darstellbar war. Die Erschließung von Siedlungsgebieten lässt sich durch ein dichtes Netz aus virtuellen Haltestellen deutlich verbessern, ohne Buslinien unattraktive Stichfahrten absolvieren zu lassen. Nicht zuletzt soll durch das sogenannte Pooling sichergestellt werden, dass Fahrgäste mit ähnlichen Fahrtwegen gemeinsam befördert werden und somit CO<sub>2</sub> gegenüber Pkw-Fahrten eingespart werden kann.

### Viele Pilotprojekte

In der Folge wurden vielfach Pilotprojekte umgesetzt, allesamt mit unterschiedlichen Namen und Parametern. Ob als Ersatz von Buslinien, als Ergänzung zwischen starken Linienachsen oder als komfortables Zu-

satzangebot – die Möglichkeiten für die Gestaltung sind äußerst vielfältig. Darüber hinaus kommen ODV zu unterschiedlichen Tageszeiten und in unterschiedlichen Bedienegebieten zum Einsatz. Während die Landeshauptstadt Wiesbaden derzeit einen On-Demand-Verkehr mit wenigen Haltestellen als Zubringerverkehr einführt, ist das Bedienegebiet von *Hey! Move* im Landkreis Tuttlingen fast 800 km<sup>2</sup> groß. Nicht immer ist ein On-Demand-Verkehr dabei ein vollkommen neues Konzept: In vielen Fällen digitalisiert er einfach bestehende Rufbusse oder Anrufsammeltaxis und macht sie damit zukunftsfähig.

### Vielerorts misslingt der Schritt in den Regelbetrieb

Bei aller Euphorie fällt auf, dass ODV nach Auslaufen der Förderung vielerorts der Schritt in den Regelbetrieb nicht gelingt. Sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen stimmen die vielfach hohen Betriebskosten nicht mit den definierten Einsparzielen überein. Deutlich wird: Hohe Kosten je Fahrgast entstehen insbesondere dadurch, dass im Vergleich zum Linienverkehr deutlich weniger Fahrgäste in derselben Zeit und auf denselben Strecken transportiert werden. Dies liegt in einigen

Fällen daran, dass für komfortable Zusatzangebote bei Konkurrenz durch Taxi und Ride-Hailing-Dienste (wie z. B. Uber) schlicht der Bedarf fehlt.

### Wunsch und Wirklichkeit

Aber auch bei Angeboten mit hoher Nachfrage zeigen sich Unterschiede zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Gerade bei flexiblen Verkehren stellt die Buchungs- und Dispositionssoftware in vielen Fällen den limitierenden Faktor dar. Statt Flexibilität und Pooling stehen Leerfahrten und abgewiesene Buchungsanfragen im Vordergrund. Das liegt auch daran, dass ein On-Demand-Verkehr grundsätzlich anders funktioniert als der Linienbus: Er bedient nicht die Relationen, die am stärksten nachgefragt sind, sondern die Relationen, die als erstes gebucht werden. Oft werden somit zahlreiche Fahrgäste mit demselben Fahrtwunsch an der Haltestelle stehen gelassen, weil ein einzelner exotischer Fahrtwunsch – inklusive Leerfahrten im Ein- und Aussetzverkehr – zuerst gebucht wurde. Ineffizienzen sind bei einem solchen System nicht zu vermeiden, erst recht, wenn die Softwarelösungen Anschluss- und Umsteigewünsche nicht erkennen. Die Ergebnisse zahlreicher Evalu-

ationen sind dementsprechend ernüchternd: Um eine vergleichbare Fahrgastanzahl wie im Linienverkehr zu erreichen, entstehen deutlich höhere Kosten. Sollen Kosten eingespart werden, gelingt das meist nur zu Lasten zahlreicher Fahrgäste.

### Erfolgreiche Projekte

Ist ODV also grundsätzlich ein ineffizientes und teures System? Erfolgreiche Projekte zeigen, dass der Zuschnitt des Angebots entscheidend ist. ODV benötigt eine klare Aufgabe im Verkehrsnetz. Die meisten Potenziale kann dieser ausspielen, wenn er den Linienverkehr gezielt ergänzt: An Or-

ten, an denen der Bus nicht hinkommt. Zu Zeiten, an denen die Nachfrage gering ist. Und auf Strecken, auf denen die Nachfrage für den Bus zu klein ist. Dabei spielt vor allem die sogenannte Grund- und Lückenschlussmobilität eine bedeutende Rolle. Die in der Planungstheorie angenommene höhere Verfügbarkeit durch digitale Buchung scheint trotzdem ein Widerstand für potenzielle Fahrgäste zu sein: Ein Fahrplan bietet – selbst, wenn er schlecht ist – eine höhere Verlässlichkeit und Planbarkeit. Auch deshalb sind Korridor- und Sektorsysteme mit einem Grobfahrplan Erfolg versprechend – auch, weil sie



Gregor Korte

M. Sc. Raumplanung  
Verkehrsplaner  
Teamleiter ÖPNV

Tel.: 0231/999970-12  
korte@planersocietaet.de



Christian Kuhnert

M. Sc. Raumplanung  
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-49  
kuhnert@planersocietaet.de

das Pooling erleichtern und Anschlüsse an Verknüpfungshaltestellen sichern. Ein guter On-Demand-Verkehr wird entsprechend als Teil des ÖPNV-Gesamtangebots wahrgenommen, nicht als Zusatzangebot ohne Bezug zum Linienverkehr.

### Eigene Bewertungssystematik

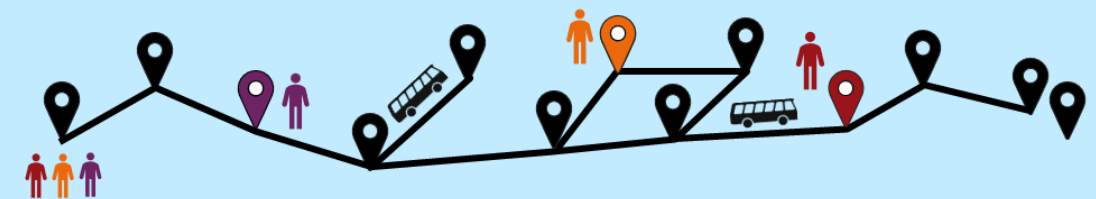
Um das Nachfrageverhalten und die Systemeffizienz eines ODV umfassend bewerten zu können, hat die Planersocietät eine eigene Bewertungssystematik entwickelt. Dabei werden die Rohdaten – unabhängig von der genutzten Software – einheitlich ausgewertet und in einem kartenbasierten Webtool visualisiert. Für etwa 30 On-Demand-Bedienegebiete konnten so bereits detaillierte Erkenntnisse zu Funktion und Qualität ebenso wie Empfehlungen zur Optimierung des Angebots abgeleitet werden. Dabei gilt es, die Potenziale des ODV zu nutzen und Lösungen aufzuzeigen, wie dieser seine Rolle im Netz finden kann – aus Sicht der Fahrgäste ebenso wie aus betriebswirtschaftlichen Abwägungen.



Bedarfsverkehr in der Elbmarsch und der Stadt Winsen: das elbMOBIL.

## Die Bedürfnisse der Fahrgäste bestimmen den „Fahrplan“ – nicht andersherum!

### Klassische Buslinie



### On-Demand-Verkehre

