



On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehre können eine Erweiterung des bisher bestehenden ÖPNV-Angebots darstellen. Unabhängig von statischen Routen und fixen Fahrplänen werden nachfrageorientiert Autos oder Kleinbusse eingesetzt, welche die Fahrgäste auf Bestellung von ihrem Wunschort (oder einer virtuellen Haltestelle in dessen Nähe) abholen und zu ihrem Ziel bringen. Über einen Algorithmus werden Anfragen miteinander verglichen und ggf. kombiniert, die Routen geplant sowie Fahr- und Ankunftszeit individuell berechnet. Wenn möglich, teilen sich mehrere Reisende auf ihrer Route ein Fahrzeug (sog. Ridepooling). Die Flexibilität sollte dennoch der des Taxis entsprechen, der Fahrpreis aber nicht viel höher als im ÖPNV sein.

Grundsätzlich orientiert sich ein On-Demand-System an den bisherigen flexiblen Bedienformen wie Rufbussen oder Anruf-Sammel-Taxen. Der neue Name steht für den hinterlegten Algorithmus und die digitale Buchungsmöglichkeit. Im Optimalfall findet eine Ergänzung des vorhandenen ÖPNV-Angebots statt, insbesondere in die Stadtteile bzw. in die Fläche. Gerade für die Bedienung der letzten Meile im ländlichen Raum können diese Bedarfsverkehre einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten, wobei räumlichen Fixpunkte wie Bahnhöfe oder



Schnellbushaltestellen im Bediengebiet liegen und die Betriebszeiten des ÖPNV-Angebots berücksichtigt würden.

Den Vorteilen der räumlichen und zeitlichen Flexibilität für den Nutzer stehen einige Herausforderungen gegenüber: Hinter dem Angebot stecken hohe Kosten, deren Deckung aufgrund des im Vergleich zum Taxitarif geringen Fahrpreises schwierig ist. Es muss eine hohe Auslastung des Angebots erreicht werden, zudem sind On-Demand-Verkehre nur effizient sowie stadt- und verkehrsplanerisch sinnvoll, wenn Ridepooling stattfindet. Folglich sollte der Zugang so einfach wie möglich gestaltet und ein gutes Marketing für das Angebot gemacht werden. Zudem benötigt es viel Abstimmung, um die Integration in den ÖPNV zu erreichen und um nicht als Konkurrenz zum Taxigewerbe aufzutreten.

On-Demand-Verkehre...

...können die Straßen durch Bedarfsorientierung und Bündelung von Einzelfahrten entlasten und somit Emissionen wie CO₂ und Lärm reduzieren.

...bieten Flexibilität für den Nutzer, da es keinen vorgegebenen Fahrplan und feste Routen gibt.

...sollten immer in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr gedacht werden.

Rechtliche Fragestellungen

Nach dem Personenbeförderungsgesetz bedarf die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen einer Genehmigung, daher kann nicht jedes Verkehrsunternehmen ohne weiteres On-Demand-Verkehr einrichten. Häufig wird dieser aufgrund der linienunabhängigen Flächenbedienungsart „Gelegenheitsverkehr“ nach § 46 PBefG zugeordnet. Kann das Angebot keiner Verkehrsart des PBefG zugeordnet werden, ist eine sogenannte Experimentierklausel (§2 Abs. 7 PBefG) anwendbar, die zur Erprobung neuer Verkehrsarten für die Dauer von höchstens vier Jahren „Abweichungen“ zulässt. Experimentieren darf aber, zumindest in einer Region, nur ein Anbieter.

Um das System flächendeckend auszubauen, ist allerdings eine eindeutige Genehmigungsgrundlage für On-Demand-Verkehre notwendig. Ziel sollte deswegen deren Abdeckung durch §42 PBefG sein. In diesem Fall könnten dann auch Ansprüche wie Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre, ermäßigte Umsatzsteuer oder die Erstattung der Fahrgeldausfälle für die Mitnahme von schwerbehinderten Menschen geltend gemacht werden.

Wie kann ich On-Demand-Verkehr in meine Kommune bringen?

1. Nicht jede Siedlungsstruktur eignet sich für On-Demand-Verkehre. Ein Gutachten, welches insbesondere das vorhandene Nahverkehrsangebot und eine grobe Kostenschätzung beinhaltet, kann hier eine Einschätzung liefern. Grundsätzlich sollte immer der ÖPNV-Aufgabenträger eingebunden werden.
2. Zuschüsse sind normalerweise notwendig. Gemeinsam mit dem örtlichen Aufgabenträger und dem zuständigen Zweckverband kann in Erfahrung gebracht werden, ob eventuell Fördermittel zur Verfügung stehen und wie diese genutzt werden können. Dabei ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten.
3. On-Demand-Anbieter bringen die notwendige Software mit (Fahrgast-App, Disponenten-App bzw. Weboberfläche sowie Fahrer-App). Diese wird aber auch von Softwarehäusern angeboten.



Literaturhinweise:

- ➔ [VDV Thesepapier: Flexible Bedienungsformen. Genehmigung und Rechtsfolgen](#)
- ➔ [Koesling, A. \[2018\], Abgrenzung und Bestimmung neuer Mobilitätsbegriffe und -konzepte](#)

Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrer Koordinierungsstelle.
Ihre zuständige Koordinierungsstelle finden Sie unter:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

*Sämtliche personenbezogene Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.