



ON-DEMAND-VERKEHRE

On-Demand-Verkehre können das bestehende ÖPNV-Angebot genau dort, wo sich klassische Nahverkehrslinien nicht lohnen oder wo das Angebot verdichtet werden soll, erweitern. Unabhängig von statischen Routen und fixen Fahrplänen werden nachfrageorientiert Pkw oder Kleinbusse eingesetzt, die die Fahrgäste auf Bestellung von ihrem Wunschort (oder einer virtuellen Haltestelle in dessen Nähe) abholen und an ihr Ziel bringen.

Grundsätzlich orientiert sich ein On-Demand-System an den bisherigen flexiblen Bedienformen wie Rufbussen oder Anruf-Sammeltaxis. 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 Mobilitätssicherung im ländlichen Raum, insbesondere für die Bedienung der letzten Meile, können diese Bedarfsverkehre einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie an räumlichen Fixpunkten wie Bahnhöfen oder Schnellbushaltestellen im Bediengebiet eine Verknüpfung zum ÖPNV herstellen und die Betriebszeiten des ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden.

Über den 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.

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

On-Demand-Verkehre ...

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

... bieten Flexibilität für die Nutzenden, da es keinen vorgegebenen Fahrplan und keine festen Routen gibt.

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



Rechtliche Fragestellungen

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bedarf die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen einer Genehmigung, daher kann nicht jedes Verkehrsunternehmen ohne weiteres On-Demand-Verkehr einrichten. Mit der Reform des Personenbeförderungsgesetzes hat der Bundesgesetzgeber 2021 eine rechtliche Grundlage für neue digital gestützte Mobilitätsangebote geschaffen.

Konkret definiert das Gesetz zwei neue Mobilitätsformen: den „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44 PBefG) und den „gebündelten Bedarfsverkehr“ (§ 50 PBefG). Linienbedarfsverkehr ist eine Erweiterung des öffentlichen Linienverkehrs, bei dem die Fahrzeuge auf Bestellung (On-Demand-Verkehr) und ohne festgelegten Weg virtuell definierte Haltepunkte anfahren. Die Angebote sind nahtlos in den klassischen ÖPNV integriert und erfüllen entsprechende Auflagen. Der gebündelte Bedarfsverkehr sammelt ebenfalls Fahrtwünsche auf Bestellung, ist aber ein privatwirtschaftlich organisiertes und gewinnorientiertes („eigenwirtschaftliches“) Angebot, das nicht in den ÖPNV integriert ist und auch keiner Betriebs- oder Beförderungspflicht unterliegt.

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

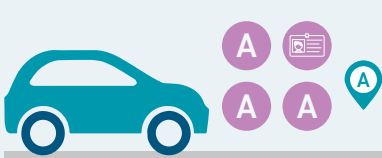
1. Nicht jede Siedlungsstruktur eignet sich für On-Demand-Verkehre. Ein Gutachten, das insbesondere das vorhandene Nahverkehrsangebot berücksichtigt und eine grobe Einschätzung über die potentielle Nachfrage eines solchen Angebotes liefert, sollte mindestens erfolgen. Grundsätzlich sollte immer der ÖPNV-Aufgabenträger eingebunden werden.
2. Ohne Fördermittel ist der Aufbau eines On-Demand-Systems kaum zu bewerkstelligen. 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.

Übersicht: typische Einsatzfelder für Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre (on demand)

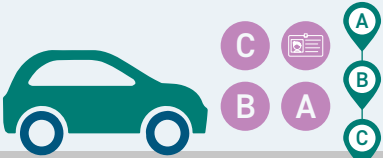
Bestellfahrten (Ridehailing)

- Einzelfahrten
- Personenbeförderungsschein notwendig
- Gewinnorientiert
- Beispiele: Uber, FREENOW Ride, Taxis*



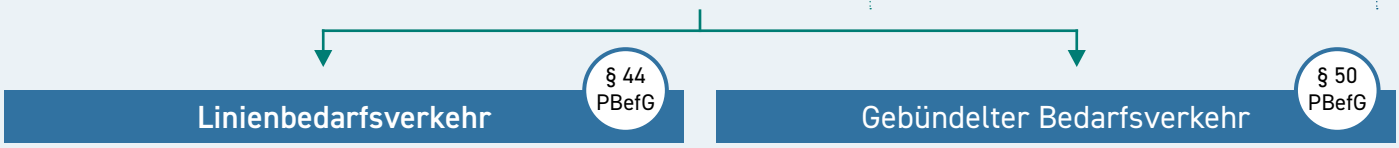
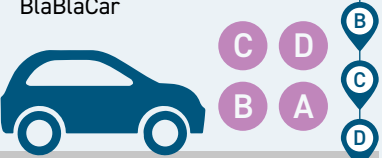
Sammelfahrten (Ridepooling)

- Fahrtwunschbündelung möglich
- Personenbeförderungsschein notwendig
- Gegebenenfalls gewinnorientiert



Mitfahrten (Ridesharing)

- Fahrtwunschbündelung
- Kein Personenbeförderungsschein notwendig
- Nicht gewinnorientiert
- Außerhalb des PBefG
- Beispiele: mitfahren.de, BlaBlaCar



Linienbedarfsverkehr § 44 PBefG

Neu seit 2021

- ÖPNV-integriert, Möglichkeit zur Fahrtwunschbündelung
- Bestellpflicht
- Betriebspflicht
- Beförderungspflicht
- Tarifpflicht (in ÖPNV integriert)
- Vorgaben zur Barrierefreiheit
- Definierte Zu- und Ausstiegspunkte (virtuelle Haltestellen)
- Keine Rückkehrpflicht

Gebündelter Bedarfsverkehr § 50 PBefG

Neu seit 2021

- Privatwirtschaftlich
- Tür-zu-Tür-Bedienung möglich
- Optional durch Genehmigungsbehörde regelbar: Rückkehrpflicht, Bündelungsquote, Vorgaben zur Barrierefreiheit und Emissionsstandards



* Taxiverkehre unterscheiden sich grundlegend von Mietwagenverkehren, da sie gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht sowie Barrierefreiheitsvorgaben). Sie müssen ihre Leistung daher auch bei geringer Nachfrage vorhalten. Anders als Mietwagenverkehre haben sie dafür keine Rückkehrpflicht, dürfen auch spontan per Handzeichen und nicht nur per App oder Telefon bestellt werden. Fahrten mit mehreren Ein- oder Ausstiegspunkten sind mit allen hier genannten Diensten möglich, wenn die Fahrgäste dies wünschen.

Quelle: Agora Verkehrswende – Linienbedarfsverkehr auf dem Land (2022)

Literaturhinweise/Websites:

[VDV-Thesepapier: Linienbedarfsverkehr: zukunftsgerichtet, integriert und nachfragegesteuert \(2023\)](#)

[Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet des KCD NRW – Folgeuntersuchung](#)

[Agora Verkehrswende – Linienbedarfsverkehr auf dem Land \(2022\)](#)

Weitere Informationen erhalten Sie unter:
www.znm.nrw.de/vp2

