

# On-Demand-Verkehre in Baden-Württemberg



Eine  
Initiative  
von



Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr

zukunfts  
netzwerk / öpnv





# Informationsbroschüre On-Demand-Verkehre

(Stand: September 2024)



INHALT

# Inhalt

<b>VORWORT DES MINISTERS</b> .....	4
<b>GRUNDKONZEPT VON ON-DEMAND-VERKEHREN</b> .....	6
Ein verlässliches Grundangebot schaffen .....	6
<b>IM GESPRÄCH MIT GERD HICKMANN</b> .....	10
„Ein flächendeckendes ÖV-System generieren“ .....	10
<b>DIE BEGLEITFORSCHUNG</b> .....	14
Ein erster Annäherungsversuch .....	14
<b>PRAXISEINBLICKE: FLEXIBLE ANGEBOTE IM LAND</b> .....	18
Nachgefragt bei SSB Flex .....	18
Steckbrief – SSB Flex .....	20
Nachgefragt bei fips .....	22
Steckbrief – fips .....	24
Nachgefragt bei mobil(er)leben .....	26
Steckbrief – mobil(er)leben .....	28
Nachgefragt bei ADKflex .....	30
Steckbrief – ADKflex .....	32
Nachgefragt bei MyShuttle .....	34
Steckbrief – MyShuttle .....	36
<b>LESSONS LEARNED</b> .....	38
Chancen und Herausforderungen .....	38
<b>IMPRESSUM</b> .....	45



# Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Leserinnen und Leser,



die Schaffung und Sicherung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität für alle ist ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende und ein zentrales Anliegen der Landesregierung. Unser Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und als mögliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren. Gerade in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage ist ein tragfähiges Mobilitätsangebot im ÖPNV eine echte Herausforderung.

Flexible und bedarfsorientierte Angebote, die auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zugeschnitten, wirtschaftlich tragbar und ökologisch sinnvoll sind, stellen hierfür eine effiziente Lösung für den ÖPNV dar. Im Ministerium für Verkehr sprechen

**WINFRIED HERMANN**

*Minister für Verkehr des Landes  
Baden-Württemberg*

wir von flächenbezogenen On-Demand-Verkehren, die im ÖPNV integriert und digitalisiert sind. Im Sinne des Klimaschutzes können bei appbasierten On-Demand-Angeboten verschiedene Fahrtwünsche gebündelt werden und durch eine ÖPNV-Integration verknüpft mit weiteren ÖPNV-Verkehrsträgern genutzt werden. In Baden-Württemberg wollen wir diese Verkehre durch einen gemeinsamen Landesstandard für alle Nutzerinnen und Nutzer als verlässliches, qualitatives Verkehrsangebot neben den bestehenden öffentlichen Verkehrsangeboten aus Bus und Bahn etablieren.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat sich bereits frühzeitig den digitalisierten On-Demand-Verkehren im Rahmen verschiedener Unterstützungsmaßnahmen angenommen. 2020 wurde für unterschiedliche On-Demand-Pilotprojekte in Baden-Württemberg eine wissenschaftliche Begleitforschung aufgebaut, welche neben einer Nutzen- und Nichtnutzendenbefragung auch die Betriebs- und Fahrzeugdatenanalyse miteinbezieht. Mit dieser Begleitforschung wollen wir einerseits den bereits bestehenden Pilotprojekten eine Möglichkeit bieten, die Effektivität ihrer Systeme zu steigern, andererseits durch die Analyse neu aufkommenden Projekten aufzeigen, welche Chancen und Herausforderungen die Einbindung eines On-Demand-Verkehrs mit sich bringt. So können wir den Ausbau der On-Demand-Verkehre und die Entwicklung einer Standardisierung in Baden-Württemberg voranbringen, um damit mehr Menschen für den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu begeistern. Diese Informationsbroschüre stellt die Begleitforschung von 2020 bis 2023 dar und spiegelt die wesentlichen Projekterkenntnisse wider.

Ich danke recht herzlich allen Beteiligten, die sich mit uns für die Verkehrswende einsetzen und möchte Sie motivieren, unseren Weg zur Stärkung des ÖPNV weiterzugehen. Dank Ihres Engagements und unserer gemeinsamen Anstrengungen, bin ich überzeugt davon, dass wir die Verkehrswende erfolgreich meistern.

Ihr Winfried Hermann



---

# Ein verlässliches Grundangebot schaffen

Das Grundkonzept von On-Demand-Verkehren ist nicht neu. Bedarfsverkehre wie Anruf-Linien-Taxis (ALT), Anruf-Sammel-Taxis (AST), Rufbusse und Co. gibt es seit über 40 Jahren in Baden-Württemberg. Der Begriff Bedarfsverkehre ist jedoch nicht gleichzusetzen mit On-Demand-Verkehren.

## Digitalisierung und rechtliche Weiterentwicklung

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021 wurde mehr Rechtssicherheit für On-Demand-Verkehre geschaffen. Die zwei neuen Verkehrsformen – Linienbedarfsverkehr (nach §44 PBefG) und der gebündelte Bedarfsverkehr (nach §50 PBefG) – wurden bei der Novellierung eingeführt. Der Linienbedarfsverkehr stellt die Grundlage für das ÖPNV-integrierte Ridepooling dar. Dessen Ziel ist es, möglichst viele Fahrtwünsche sinnvoll zu bündeln („poolen“).

Im Zuge der Digitalisierung bieten intelligente Systeme neue Möglichkeiten für On-Demand-Verkehre: sowohl beim Pooling als auch der Buchung. Neben den klassischen AST, ALT oder Rufbus-Verkehren kommen neue Angebotsformen hinzu. Sie sind neben Telefon und Web auch via App buchbar. Außerdem können mittels softwarebasierter Plattformen Verknüpfungen zu weiteren Verkehrsträgern wie Schiene und Bus hergestellt werden.

## Was sind ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre (ODV)<sup>1</sup>?

„ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre“ sind digitalisierte flexible Angebotsformen, die Fahrtwünsche mittels eines Algorithmus poolen und mit anderen Mobilitätsangeboten sinnvoll verknüpfen. Diese Verkehrsangebote werden vom Land Baden-Württemberg gefördert und in der Begleitforschung untersucht.

1 Abkürzung ODV steht in der gesamten Broschüre für On-Demand-Verkehre

## Das Ziel der Landesregierung

Das Land möchte in Baden-Württemberg eine flächendeckende Anbindung im Stundentakt aufbauen. Auch in Regionen und Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage soll eine Anbindung an den ÖPNV gewährleistet werden. Hierbei geht die Landesregierung in drei Schritten vor:



### SCHRITT 1: Schienenpersonennahverkehr

---

Mit dem Zielkonzept 2030 soll ein 15-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und ein 30 Minuten-Takt in ländlichen Räumen auf der Schiene geschaffen werden.



### SCHRITT 2: Regiobuslinien

---

Überall dort, wo es Lücken im Schienennetz gibt, werden diese mit den Regiobuslinien geschlossen und ein verlässliches Fahrplanangebot sichergestellt.



### SCHRITT 3: On-Demand-Verkehre & klassischer Buslinienverkehr

---

In Kombination mit dem bestehenden kommunalen Linienverkehr sollen On-Demand-Verkehre in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage eingesetzt werden.

## GRUNDKONZEPT VON ON-DEMAND-VERKEHREN

### Wo das Land gerade steht

Baden-Württemberg verfügt bereits über ein breites Angebot an unterschiedlichen Bedarfsverkehren: 33 von 35 Landkreisen bieten flexible Fahrten an (Stand Sommer 2020). Diese unterscheiden sich jedoch stark in ihrer Qualität und Ausgestaltung. Ziel des Landes ist es, diese zukünftig zu standardisieren und noch stärker flächendeckend als Ergänzung des ÖPNV einzusetzen. Dies soll durch folgende Maßnahmen gelingen:

- Abbau von Nutzungshürden,
- Einbeziehen der Bus- und Taxibranche,
- Etablierung von (wieder)erkennbaren Produkten und
- Unterstützung bei der Standardisierung und Vernetzung der Akteur:innen

Über die Pilotförderprogramme „Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität“ und dem Förderprojekt „Ridepooling“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg konnten bereits Modellprojekte für digitalisierte ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre gesetzt werden. Seit 2022 fördert das Land den Aufbau und Ausbau von flächenbezogenen und digitalisierten Verkehrsangeboten über das „Förderprogramm On-Demand-Verkehre“. Die geförderten Projekte fahren seit Herbst 2024 unter dem neuen Markennamen für On-Demand Verkehre in Baden-Württemberg: „bwshuttle“.

### „Keyfact 1“

#### Abdeckung in BW

Insgesamt gibt es ca. 800 flexible Linien. Davon sind immerhin 80 % bereits in der Elektronischen Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg (kurz: EFA)\*.

\*eigene Recherche Stand Sommer 2020

### „Keyfact 2“

#### Ausgestaltung der flexiblen Verkehre

61 % der flexiblen Verkehre sind Ruftaxis, 33 % Rufbusse und 5 % Linienbusverbindungen mit flexiblen Elementen. Davon werden 40 % durch Busverkehre und 50 % durch Taxiunternehmen abgedeckt\*.

\*eigene Recherche Stand Sommer 2020



On-Demand-Verkehre in Baden-Württemberg

## „Keyfact 4“

### Förderprogramme

- 2019 Ridepooling: fips Mannheim 2,6 Mio €
- 2020: Innovationsoffensive: u. a. Alb-Donau-Kreis, Freudenstadt und Schwäbisch Hall mit bis zu 1,8 Mio. € pro Förderprojekt
- Förderprogramm ODV mit bis zu 2,0 Mio € pro Förderprojekt
  - 2022: Göppingen, Tuttlingen
  - 2023: Enzkreis, Karlsruhe, Heilbronn, Reutlingen, Heidelberg

## „Keyfact 3“

### Förderungen im Zeitverlauf

Seit 2020 fördert das Land den flächenbezogenen, digitalisierten ODV.



# „Ein flächendeckendes ÖV-System generieren“



Im Gespräch mit Gerd Hickmann – Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg – über die Chancen und Vorteile von flexiblen Bedarfsverkehren.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wann kamen Sie persönlich das erste Mal mit dem Thema On-Demand-Verkehre in Berührung?

## GERD HICKMANN

Als ich in den frühen Neunzigerjahren in Tübingen studiert und in einem Vorort gelebt habe, war der Spätverkehr schon damals ein Anmelde-taxiverkehr zum ÖPNV-Tarif. Diesen nutzte ich natürlich auch selbst, um nach Hause zu kommen. In den späten Neunzigerjahren habe

## GERD HICKMANN

*Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg*

ich dann ein großes Vergabeverfahren für ein flächendeckendes Rufbussystem im Landkreis Rottweil durchgeführt. Es wurde dort neu aufgestellt und neu vergeben. Damals hatten wir bereits das realisiert, was wir uns heute als Land vornehmen: Eine Mobilitätsgarantie zu erreichen, in der jede Ortschaft stündlich angebunden wurde – anfänglich im Spätverkehr, unter der Woche von 18 Uhr bis Mitternacht. In dieser Zeit habe ich sehr viele beruflich-praktische Erfahrungen gesammelt.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie hat das Rufbussystem in den Neunzigerjahren funktioniert und wie unterscheidet es sich von den heutigen flexiblen Formen des Bedarfsverkehrs?

## GERD HICKMANN

Es war als fahrplangebundenes Korridorverkehrssystem konzipiert, das durch Mietwagen- oder Taxiunternehmen erbracht wurde. Bestellen konnte man den Fahrdienst natürlich nur telefonisch. Es lag dann im Geschick der Dispositionszentrale, durch zeitliche Steuerung der

Fahrtwünsche im Gespräch mit den Anrufenden eine möglichst hohe Bündelungsquote zu erreichen, was maschinell oft gar nicht so möglich ist. Ansonsten war das Prinzip recht ähnlich zu den heutigen flexiblen Bedienformen.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Was waren die größten Herausforderungen bei der Umsetzung des Rufbus-Konzeptes?

#### GERD HICKMANN

Damals war die größte Herausforderung, überhaupt Unternehmen zu finden, die fahren möchten, und sich auch darauf verpflichten, gewisse Kapazitäten immer bereitzuhalten, um die Zuverlässigkeit des Verkehrs auch bei hoher Nachfrage sicherzustellen. Denn die Betreiber litten damals schon a) an einem Personalmangel und b) ist es eben schwierig, die Zuverlässigkeit des Systems sicherzustellen, wenn bestimmte Fahrzeuge auf längeren Strecken unterwegs sind – z. B. eine attraktive Taxifahrt zum Stuttgarter Flughafen haben – und dann gebuchte Fahrten ausfallen. Das ist die Kehrseite der Wirtschaftlichkeit des Mehrfacheinsatzes von Ressourcen.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Das Thema Personalmangel ist heute aktueller denn je – ist es für die Aufgabenträger also immer noch die größte Herausforderung, überhaupt Betreiber zu finden, die Fahrdienste leisten möchten?

#### GERD HICKMANN

Da bin ich jetzt zu weit weg von der Praxis. Ich kann mir aber vorstellen, dass es nach wie vor ein Problem ist, vor allem, weil in den letzten 20 Jahren die Anzahl an Mietwagen- und Taxiunternehmen in der Fläche abgenommen hat. Moder

ne Systeme, wie das ÖPNV-Taxi in Freudenstadt, gehen deshalb dazu über, die Leistungen nicht durch einen einzigen Betreiber operativ durchführen zu lassen. Sie greifen hierbei auf verschiedene Unternehmen und Flotten zu. Das erhöht die Sicherheit, die Leistung auch tatsächlich erbringen zu können.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Bleiben wir beim hier und jetzt: Welche Funktionen erfüllen On-Demand-Verkehre als Verkehrsträger?

#### GERD HICKMANN

On-Demand-Verkehre sind dazu geeignet, Flächendeckung in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage sicherzustellen. Sobald die Verkehrsnachfrage gewisse Grenzen überschreitet – also relevant wird – wird man es sich in einem Hochlohnland mit Arbeitskräftemangel aber nicht leisten können und wollen, Massenverkehre mit solchen Systemen zu bewältigen. Das mag in anderen Ländern mit Arbeitskräfteüberschuss anders aussehen. Mengenmäßig werden On-Demand-Verkehre dann vielleicht am Ende nie die Ein-Prozentschwelle der beförderten Personen überschreiten – das heißt, On-Demand-Systeme werden immer eine Nische bleiben. Dennoch können sie für die Flächendeckung und Verfügbarkeit des ÖV-Systems eine große Rolle spielen.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Worin sehen Sie den größten Nutzen von On-Demand-Verkehren – vor dem Hinblick der angestrebten Mobilitätsgarantie?



## IM GESPRÄCH MIT GERD HICKMANN

### GERD HICKMANN

Der größte Nutzen liegt darin, Räume – in denen keine relevante Nachfrage besteht – mit vertretbaren Kosten erschließen und dort ein Angebot anbieten zu können. Das ist mit anderen, klassischen Systemen des fahrplan-gebundenen Verkehrs nicht sinnvoll erreichbar. Dieser Grundgedanke der Mobilitätsgarantie im ÖPNV kann nur mit Einbindung von bedarfsgesteuerten Systemen realisiert werden, aber auch wiederum nur in Kombination mit einem starken Linienverkehr auf den relevanten Achsen.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie sehen Sie die Entwicklung von On-Demand-Verkehren in Baden-Württemberg?

### GERD HICKMANN

Bislang sind On-Demand-Verkehre noch „Restverkehre“. Dominierend bis heute sind sie in den ländlichen Räumen, zu verkehrsschwachen Zeiten oder auch im Abendverkehr. Oftmals sind es improvisierte, gebastelte Verkehre mit einem schwachen Marktauftritt, die nicht attraktiv genug sind, um Menschen zu erreichen, die Mobilitätsalternativen zum ÖPNV haben. Offensive Konzepte wie „SSB Flex“ oder „fips“, die versuchen, überhaupt einen Marktauftritt zu generieren, sind sicherlich noch in der Minderzahl.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Welche Bedeutung haben On-Demand-Verkehre aus Sicht des Landes?

### GERD HICKMANN

Ein flächendeckendes ÖV-System zu generieren, wird nur auf der Basis solcher bedarfsgesteuerten Systeme funktionieren, weil es anders nicht finanzierbar ist. Um Zuverlässigkeit im Nahverkehr zu schaffen, wie es z. B. in der Schweiz der Fall ist, müssen die Menschen auf das System vertrauen können. Dafür brauchen wir solche flexiblen Angebote.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie kann das Land die Akteur:innen bei der Einführung und dem Betrieb eines On-Demand-Verkehrs unterstützen?

### GERD HICKMANN

Einmal natürlich durch Pilotprojekte, wie wir als Land sie jetzt schon vielfach in Kreisgebieten und Mittelbereichen gefördert haben. Sie demonstrieren, dass On-Demand-Systeme funktionieren, und machen auch Nachbarn und anderen Appetit, diese zu kopieren und zu testen. Mit solchen Demonstrationsprojekten können wir die Machbarkeit darstellen. Zudem können wir durch das Zukunftsnetzwerk ÖPNV auch sicherlich noch besser und noch verstärkter einen Austausch und Know-how-Transfer organisieren. Das ist eine ganz wichtige Funktion. Aber ich glaube, da sind wir auch schon ziemlich weit. Daran scheitert die Realisierung eines solchen Systems nicht.

Zentral ist die Finanzierung und wir arbeiten daran, die Mobilitätsgarantie auch in dem Sinne umzusetzen, dass wir den kommunalen Aufgabenträgern gewisse Mindeststandards vorgeben. Gemäß dem Konnexitätsprinzip müssen wir den Kommunen dann auch das nötige Geld gewähren, um diese Vorgaben erfüllen zu können. Der Druck, On-Demand-Systeme auch in jenen Kreisen umzusetzen, die da heute noch nicht so aktiv sind, wächst so automatisch.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Was tut das Land denn bereits konkret in Sachen Finanzierung?

### GERD HICKMANN

Wir fördern die kommunalen Aufgabenträger. Hierfür hatten und haben wir die verschiedensten Modellvorhaben mit Anschubförderungen bezuschusst. Anschließend müssen sie allein laufen.

Und was wir natürlich auch tun: Nach dem ÖPNV-Gesetz stellt das Land den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern 250 Millionen Euro jährlich an ÖPNV-Grundförderung bereit – das darf man nicht vergessen! Der Schlüssel, nach dem diese Fördersumme verteilt wird, ist ein Anreizschlüssel. Das heißt: Je mehr Fahrplanleistung in den einzelnen Kreisgebieten erbracht wird, und je mehr Fahrgäste befördert werden, desto mehr Mittel erhält ein einzelner Landkreis aus diesem Budget. Und dort haben wir die bedarfsgesteuerten Systeme in der Schlüsselbildung recht gut gestellt. Wir wollen einen Anreiz schaffen, solche Verkehre aufzubauen.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Blicken wir 15 Jahre voraus: Welche Entwicklung wünschen Sie sich für die On-Demand-Verkehre in Baden-Württemberg?

### GERD HICKMANN

Ich wünsche mir, dass wir ein flächendeckendes ÖV-System mit einer halbstündigen Vertaktung im ganzen Land haben, und dass die bedarfsgesteuerten Systeme viel dazu beigetragen haben, dieses aufzubauen. Zudem wünsche ich mir, dass die On-Demand-Verkehre gar nicht mehr so eine große Rolle spielen müssen, weil die Fahrgastnachfrage inzwischen in vielen Relationen so angewachsen ist, dass man schon wieder auf Linienverkehre mit größeren Fahrzeugen umstellen konnte.

Ich kenne Fälle aus den letzten 20 Jahren, wo man mit Ruftaxis gestartet ist, z. B. im Stadt-Umlandverkehr in Tübingen, um einen Nacht- und Abendverkehr aufzubauen. Irgendwann führen am Wochenende dann drei oder vier Taxis auf einmal, um die Fahrgastmengen bewältigen zu können. Inzwischen gibt es einen halbstündigen Busverkehr, der gut ausgelastet ist. On-Demand-Systeme können also durchaus Aufbauarbeit leisten und als Türöffner für den Linienverkehr agieren.

# Ein erster Annäherungsversuch



Um gemeinsame Standards für einen weiteren Ausbau von On-Demand-Verkehren in Baden-Württemberg zu erarbeiten, wurden fünf Projekte drei Jahre lang wissenschaftlich begleitet. SSB Flex aus Stuttgart, MyShuttle im Landkreis Karlsruhe und fips in Mannheim waren seit 2020 Teil der Begleitforschung. 2022 kamen mit mobil(er)leben aus dem Landkreis Freudenstadt sowie ADKflex aus dem Alb-Donau-Kreis zwei Vorhaben aus eher ländlich geprägten Gebieten hinzu.

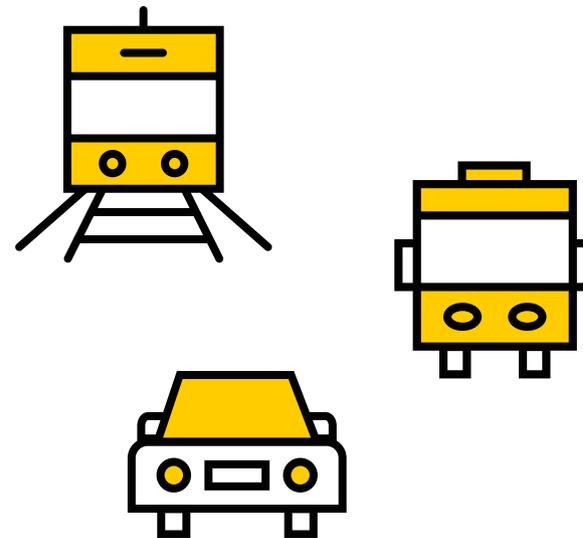
Im Mittelpunkt des Interesses standen die örtlichen Gegebenheiten und die Frage, inwieweit On-Demand-Verkehre in unterschiedlichen Raumstrukturen dabei helfen können, die Mobilitätsnachfrage effizienter und flexibler zu bedienen. Zudem wurden u. a. die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie Synergieeffekte zum bestehenden Nahverkehrsangebot untersucht.

On-Demand-Verkehre in Baden-Württemberg

## Strategische Ausrichtung von On-Demand-Verkehren

Im Rahmen der Untersuchungen zeigte sich, dass die fünf On-Demand-Verkehre jeweils spezifische Anforderungen aufweisen und unterschiedliche Bedürfnisse erfüllen. Diese spiegeln sich in den Zielsetzungen der fünf Modellvorhaben wider. Tabelle 1 (siehe Seite 16) bietet einen Überblick über die Raumstruktur, System, Zielsetzung und primären Funktionalitäten der einzelnen Projekte.

Es kann festgehalten werden, dass die Funktionen von On-Demand-Verkehren variieren können. Sie sind oftmals nicht klar zuordenbar. Somit sind auch die folgend dargestellten On-Demand-Projekte funktionale Mischformen: Beispielsweise erschließt mobil(er)leben zwar schwerpunktmäßig den ländlichen Raum dort, wo wenige Haltestellen vorhanden sind, gleichzeitig dient der Verkehr auch als Zubringer zu den anderen ÖPNV-Angeboten. Dennoch hat sich gezeigt, dass eine klare Zielsetzung sowie Fokussierung auf eine Funktion für das Gelingen von bedarfsgesteuerten Verkehren wichtig sind.



## DIE BEGLEITFORSCHUNG

# ZIELSETZUNG UND FUNKTIONEN DER FÜNF ON-DEMAND-PROJEKTE (Tabelle 1)

ODV-PROJEKTE	SSB Flex	fips	MyShuttle	mobil(er)leben	ADKflex
<b>RAUM-STRUKTUR</b>	Stadt Stuttgart Städtischer Raum 	Stadt Mannheim Städtischer und Vorstädtischer Raum 	Landkreis Karlsruhe Vorstädtischer Raum 	Landkreis Freudenstadt Ländlicher Raum 	Alb-Donau-Kreis Ländlicher Raum 
<b>SYSTEM</b>	Vollflexibler Verkehr 	Vollflexibler Verkehr 	Vollflexibler Verkehr 	Vollflexibler Verkehr 	Teilflexibler Verkehr (Richtungsbandbetrieb) 
<b>ZIELSETZUNG</b>	Schließen von zeitlichen Lücken im ÖPNV in den Abend- und Nacht- stunden.	Schließen von zeit- lichen sowie räumlichen Lücken im ÖPNV- Angebot.	Zubringer bzw. Anschluss an den SPNV, S-Bahnen, Stadt- und U-Bahnen durch eine Feinerschließung in vorstädtischen Räumen.	Daseinsvorsorge durch die Erschließung von haltestellenarmen Gebieten als Ergänzung zum liniengebundenen ÖPNV.	Anschluss des ländlichen Raums an den SPNV sowie Anbindung an Mittel- und Oberzentren durch einen vordefi- nierten Endhaltpunkt an einem Bahnhof.
<b>PRIMÄRE FUNKTION</b>	Schließen von Schwach- lastzeiten im ÖPNV. 	Schließen von Schwach- lastzeiten sowie Zubrin- gerfunktion zum ÖPNV. 	Zubringerfunktion zum ÖPNV. 	Ergänzungsfunktion zum ÖPNV. 	Zubringerfunktion zum ÖPNV. 

QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 2-3.

## KURZ UND KNAPP

### SSB Flex

SSB Flex bedient Fahrtwünsche zu schwach nachgefragten Tageszeiten, insbesondere am Abend und in der Nacht. Der On-Demand-Verkehr kommt vor allem dann zum Einsatz, wenn das Angebot des liniengebundenen ÖPNVs ausgedünnt ist. Die Fahrten finden überwiegend im Freizeitverkehr statt.



fips in Mannheim ergänzt das bestehende ÖPNV-Angebot und verbessert die Verbindung zur Innenstadt als eine Zu- und Abbringerfunktion. In den Nächten von Freitag auf Samstag schließt fips zeitliche Bedienungslücken, vorwiegend im Freizeitverkehr.

### MY SHUTTLE

MyShuttle bindet die ländlichen Regionen des Landkreises Karlsruhe an das Stadtbahn-system an, um einen attraktiven Lückenschluss sicherzustellen.



mobil(er)leben reduziert die Fahrtzeit im ÖPNV und erschließt Gebiete mit geringem Haltestellenangebot und schwacher ÖPNV-Abdeckung.



ADKflex gewährleistet eine zuverlässige öffentliche Verbindung außerhalb der Zentren und zu Randzeiten. Das Angebot soll die Fahroptionen verdichten und die Zugänglichkeit in der Fläche verbessern.





# „Wir waren so mutig, es einfach auszuprobieren“



„Es geht darum, Erfahrungen zu sammeln und unterschiedliche Ansätze zu erproben, zu evaluieren und zu bewerten.“

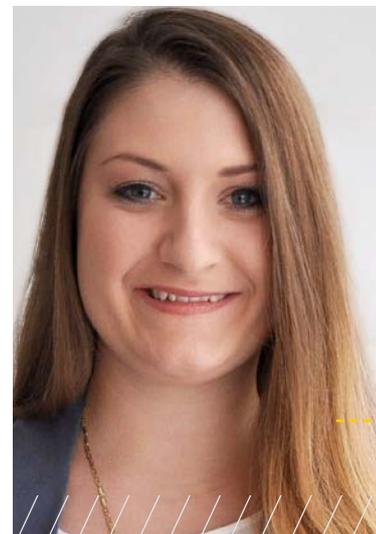
**ROLAND KRAUSE**  
Leiter Stabsbereich Planung  
bei der SSB

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

SSB Flex ist zunächst mit recht kleinen Bediengebieten gestartet, in denen zu unterschiedlichen Zeiten gefahren wurde. Später haben Sie das Bediengebiet auf ganz Stuttgart ausgeweitet und die Bedienzeiten vereinheitlicht. Welche Erfahrungen haben sie damit gemacht?

## SARINA SCHMIDT

Als SSB Flex startete, gab es zwei Bediengebiete in den Außenbezirken von Stuttgart mit Tagesbedienung. Von Donnerstag bis Sonntag sind die Shuttles



„Natürlich haben wir uns Gedanken darüber gemacht, ob wir (...) auf ganz Stuttgart ausweiten können. Aber wir waren so mutig, es einfach auszuprobieren.“

**SARINA SCHMIDT**  
Projektteam SSB Flex

zusätzlich in den Abendstunden im Innenstadtbereich gefahren. Wir haben aber relativ schnell gemerkt, dass das Konzept für die Kunden schwer verständlich war und dass die Bedienegebiete einfach zu klein geschnitten waren. Heute müssen die Fahrgäste nur noch wissen, dass wir sieben Tage die Woche in ganz Stuttgart ab 18 Uhr fahren und an den Wochenenden ein bisschen länger, bis 4 Uhr morgens statt bis 2 Uhr. Das können sie sich merken und es ist leicht kommunizierbar.

Natürlich haben wir uns Gedanken darüber gemacht, ob wir mit den vorhandenen Fahrzeugen von den kleinen Bedienegebieten auf ganz Stuttgart ausweiten können. Aber wir waren so mutig, es einfach auszuprobieren. Wir haben viel über das System und die Fahrtwünsche der Kunden gelernt und die Pooling-Quote hat sich wesentlich verbessert. Es hat sich total bewährt, dass wir diesen Schritt gegangen sind.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie sind Sie denn bei der Erweiterung des Bedienegebietes vorgegangen?

#### ROLAND KRAUSE

Das Wichtigste war, die virtuellen Haltestellen in den Gebieten zu ergänzen, die SSB Flex bisher nicht bedient hatte. Im gesamten Gebiet sind es mittlerweile rund 5.500. Eine weitere Hauptaufgabe war natürlich im Buchungssystem – statt der kleinen Flecken – die gesamte Stadt abzubilden. Aber das ist für den Systemanbieter kein Problem. Wir haben auch Verkehrsnachfragemodellierungsmodelle genutzt, um zu prognostizieren, wie sich das größere Bedienegebiet hinsichtlich der Auslastung und der verlagerten Fahrten auswirkt. Allerdings muss man da vorsichtig sein. Solche Systeme sind nur so gut wie die Eingangsdaten. Die Ergebnisse sind daher bei On-Demand-Verkehren nicht so präzise wie beispielsweise bei einer Stadtbahn, weil gerade am Anfang die Erfahrungswerte fehlen.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Der Bedarfsverkehr in den Erprobungsgebieten Stuttgart Süd, Degerloch, Vaihingen und Möhringen wird auch tagsüber fahren. Welche Gründe hat diese Entscheidung und was erhoffen Sie sich davon?

#### ROLAND KRAUSE

Der Impuls kam vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart. Stuttgart ist sehr gut mit Bussen und Bahnen erschlossen. Ein Gutachten aus dem Jahr 2021, in dem das beauftragte Ingenieurbüro nach sehr feinräumigen Erschließungskriterien bewertet hat, etwa Topografie und Erreichbarkeit von Haltestellen für Fußgänger, hat einzelne Defizitgebiete identifiziert. Daher hat der Gemeinderat uns den Auftrag erteilt, ein Konzept zu entwickeln, wie man diese besser erschließen kann. Wir haben deshalb in Stammheim vor anderthalb Jahren einen Ortsbus eingeführt. Es ist aber auch wichtig, unterschiedliche Ansätze zu testen, bevor man entscheidet, in jedem Stadtgebiet alle halbe Stunde einen oft leeren Ortsbus kreiseln zu lassen. Daher haben wir vier Stadtbezirke zusammengefasst, um dort SSB Flex tagsüber nach Bedarf fahren zu lassen. Es geht darum, Erfahrungen zu sammeln und unterschiedliche Ansätze zu erproben, zu evaluieren und zu bewerten.

### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie regeln Sie die Tagesbedienung tariflich?

#### ROLAND KRAUSE

Innerhalb der Defizitgebiete kann man mit dem Ortsbus, unabhängig von der Anzahl der Haltestellen, mit einem Kurzstreckenticket fahren. So werden wir das auch mit SSB Flex handhaben. Es geht hier um Vergleichbarkeit. Wenn ein Fahrgast mit dem On-Demand-Angebot aus dem Defizitgebiet herausfahren will, gilt der normale SSB Flex-Tarif.



# Steckbrief – SSB Flex



QUELLE: SSB AG



#### BETRIEBSZEITEN:

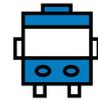
Sonntag bis Donnerstag:  
18:00 – 02:00 Uhr  
des Folgetages.

Freitag & Samstag:  
18:00 – 04:00 Uhr  
des Folgetages.



#### FAHRPREIS UND EINBINDUNG IN DEN ÖPNV:

Fahrpreis abhängig von  
zurückgelegter Strecke  
und Anzahl der gebuch-  
ten Mitfahrer:innen.



#### REGIONALER ÖPNV:

Gut ausgebauter ÖPNV  
mit S-Bahn-, Straßen-  
bahn- und Stadtbus-  
netz.



#### BETREIBER:

Stuttgarter  
Straßenbahnen  
AG (SSB)



#### FAHRZEUGE & HALTESTELLEN:

Über 5.500 Ein- und  
Ausstiegspunkte

24 Fahrzeuge  
(überwiegend elektrisch,  
zwei barrierefrei)



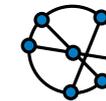
#### STARTTERMIN:

Juni 2018



#### RAUMKATEGORIE:

Oberzentrum



#### BEDIENFORM:

Flächenbetrieb



Das Bediengebiet umfasst das gesamte Stuttgarter Stadtgebiet.

## So funktioniert SSB Flex

Der On-Demand-Verkehr SSB Flex ist das dritte Standbein der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), neben den Stadtbahnen und Bussen. Die Fahrgäste können in ganz Stuttgart sonntags bis donnerstags von 18:00 Uhr bis 02:00 Uhr sowie freitags und samstags von 18:00 bis 04:00 Uhr flexibel und auf Abruf fahren. Sie buchen ihre Fahrt ganz einfach über die SSB Flex-App und werden dann an einer von circa 5.500 virtuellen Haltestellen abgeholt, die über das gesamte Stuttgarter Stadtgebiet verteilt sind. Die virtuellen Haltestellen sind im Stadtbild nicht sichtbar, die Kund:innen werden von der SSB Flex-App an einen Punkt navigiert, an dem sie abgeholt werden. Der Fußweg zum Abholpunkt beträgt maximal 300 Meter. Fahrgäste, die zur selben Zeit in dieselbe Richtung fahren, werden in einem Fahrzeug zusammengeführt (Pooling). SSB Flex hat im Gegensatz zu anderen On-Demand-Angeboten einen eigenen Tarif. Wer eine Zeitkarte hat, bekommt einen Rabatt auf seine Fahrt, aber sie gilt nicht als Fahrschein. Die SSB versteht das Angebot als Ergänzung zum klassischen ÖPNV, vor allem in den Nächten, wenn der ÖPNV abgesehen vom Nachtbus gar nicht fährt. SSB Flex hat eine eigene Flotte von 24 überwiegend elektrischen Fahrzeugen, von denen zwei barrierefrei sind. Die Fahrer:innen sind nicht bei der SSB angestellt, sondern bei einem Personaldienstleister.



# „Wir bezahlen die Fahrer nach rnv-Tarif“



„*Im klassischen Linienverkehr (...) sind dann relativ viele Rahmenbedingungen vorgegeben: zeitlich, aber auch örtlich, also wo die Einsätze stattfinden und wo die Pausenorte sind. Im On-Demand-Verkehr ist das anders, da die Dienste, die wir auf die Straße bringen, gleichzeitig das Angebot darstellen.*“

**PHILIPP SHAHINFAR**  
Angebotsplaner bei der  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

fips fährt tagsüber in zwei Bediengengebieten am Stadtrand von Mannheim. Was ist die Idee dahinter?

## PHILIPP SHAHINFAR

Das Straßenbahnnetz ist sternförmig auf die Mannheimer Innenstadt ausgerichtet und es gibt auch tangentielle Buslinien. Aber wir haben auch eine verstreute, disperse Nachfrage innerhalb der Randgebiete festgestellt, die sich schwer in Buslinien bündeln lässt. Dafür ist die flexible Bedienform von fips eine Lösung, die auch ganz gut nachgefragt wird. Andere Anwendungsfälle sind die erste und letzte Meile. Da gibt es auch eine Nachfrage, die ist aber nicht so groß wie die nach den tangentialen Direktfahrten.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

fips bietet teilweise Parallelfahrten zum Linienverkehr an. Könnte dadurch der klassische ÖPNV kannibalisiert werden?

## PHILIPP SHAHINFAR

Wir sehen das nicht so kritisch. Wir haben das mal grob ausgewertet und der Anteil der Parallelfahrten liegt im einstelligen Prozentbereich. Wir wollten auch in der Pilotphase von fips nicht zu viele Restriktionen einführen, um Fahrgäste ins System zu holen. Wenn man Parallelverkehre grundsätzlich verhindert, trifft man zudem auch Menschen mit Mobilitätseinschrän-

kungen. Für sie ist der Weg zur Haltestelle des klassischen ÖPNV oft zu weit. Der On-Demand-Verkehr mit seinem dichten virtuellen Haltestellennetz und buchbaren barrierefreien Fahrzeugen ist eine gute Alternative. Wir haben bei fips viele Fahrgäste mit einem Schwerbehindertenausweis.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

E- oder Diesel-Antrieb: Welche Fahrzeuge eignen sich für On-Demand-Verkehre unter welchen Bedingungen?

#### PHILIPP SHAHINFAR

Wir nutzen ausschließlich E-Fahrzeuge, auch als Beitrag zum Klimaschutz und um lokal emissionsfrei zu fahren. Mit der Reichweite kommen wir gut hin, außer wenn es sehr kalt ist. Schlimmstenfalls muss das Fahrzeug dann früher in den Betriebshof einrücken und aufladen. Alles in allem sind wir der Ansicht, dass die Vorteile der E-Fahrzeuge überwiegen und ihnen die Zukunft gehört. Langfristig werden wir darüber nachdenken, wie wir dezentrale Ladepunkte in der Stadt nutzen können, um die Standzeiten gering zu halten.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie regeln Sie den Fahrzeugeinsatz pro Bediengebiet?

#### PHILIPP SHAHINFAR

Im ersten Schritt stellen wir sicher, dass in den Bediengebieten eine Grundabdeckung verfügbar ist. Das heißt, dass immer mindestens zwei Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz sind. Im zweiten Schritt schauen wir, zu welchen Zeiten wir welche Nachfrage erwarten. Wir nutzen dazu die Erfahrungen und historischen Daten, die wir mittlerweile haben. Auf dieser Basis planen wir dann die weiteren Fahrzeuge ein. Die drei Fahrzeuge, die für Menschen im Rollstuhl geeignet sind, können bei Bedarf auch das Gebiet wechseln, damit sie verfügbar sind.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Der Mangel an Fahrer:innen ist im ÖPNV allgegenwärtig. Wie schaffen Sie es, genügend Shuttlefahrer:innen zu rekrutieren?

#### PHILIPP SHAHINFAR

Die rnv führt zahlreiche Rekrutierungsmaßnahmen durch, wie zum Beispiel regelmäßige Jobtage auf den Betriebshöfen oder auch Job-Speed-Datings mit der Bundesagentur für Arbeit. Dadurch gelingt es uns nach wie vor, Straßenbahn-, Bus- und auch Shuttlefahrer:innen einzustellen. Bewerber:innen brauchen nur einen Pkw-Führerschein und den kleinen Personenbeförderungsschein. Auch die Ausbildung als Shuttlefahrer:in dauert nur zwei Wochen. Wir bezahlen die Fahrer:innen nach rnv-Tarif, also mit Zuschlägen und Urlaubsanspruch. Der Arbeitsplatz ist sicher und unbefristet. Dazu gibt es auch die Perspektive, sich im Unternehmen fortzubilden, also zum Beispiel in den Fahrdienst für Bus und Bahn oder auch in andere Bereiche in der Verwaltung.

#### ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie erfolgt die Dienstplanung beim On-Demand-Verkehr im Vergleich zum Linienverkehr?

#### PHILIPP SHAHINFAR

Im klassischen Linienverkehr wird zuerst ein Fahrplan erstellt, an dem sich die Dienstplaner:innen orientieren. Sie schneiden dann die Dienste so, dass sie zum Fahrplan passen. Dadurch sind dann relativ viele Rahmenbedingungen vorgegeben: zeitlich, aber auch örtlich, also wo die Einsätze stattfinden und wo die Pausenorte sind. Im On-Demand-Verkehr ist das anders, da die Dienste, die wir auf die Straße bringen, gleichzeitig das Angebot darstellen. Hier wird vorab definiert, wie viele Fahrzeuge zu welcher Stunde in welchem Gebiet verfügbar sein sollen. Das wird dann an die Dienstplanung als Vorgabe gegeben und die erstellt darauf basierend die Dienstpläne.



# Steckbrief – fips



QUELLE: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH



## BETRIEBSZEITEN:

Mannheim-Nord und  
-Süd: je 05:00 – 24:00  
Uhr.

Seckenheim:  
20:00 – 24:00 Uhr.

Stadtweit in den  
Nächten auf Samstags,  
Sonntags und Feiertags:  
22:00 – 05:00 Uhr.



## FAHRPREIS UND EINBINDUNG IN DEN ÖPNV:

Gültiger VRN-Fahrausweis + 1 Euro Aufpreis für Abokund:innen und + 2 Euro mit Einzelscheine.



## REGIONALER ÖPNV:

Effizientes ÖPNV-Netzwerk mit S-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen.



## BETREIBER:

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)



## FAHRZEUGE & HALTESTELLEN:

3.000+ virtuelle Haltepunkte, 18 Fahrzeuge



## RAUMKATEGORIE:

Oberzentrum



## BEDIENFORM:

Flächenbetrieb mit vereinzeltm Linienbetrieb



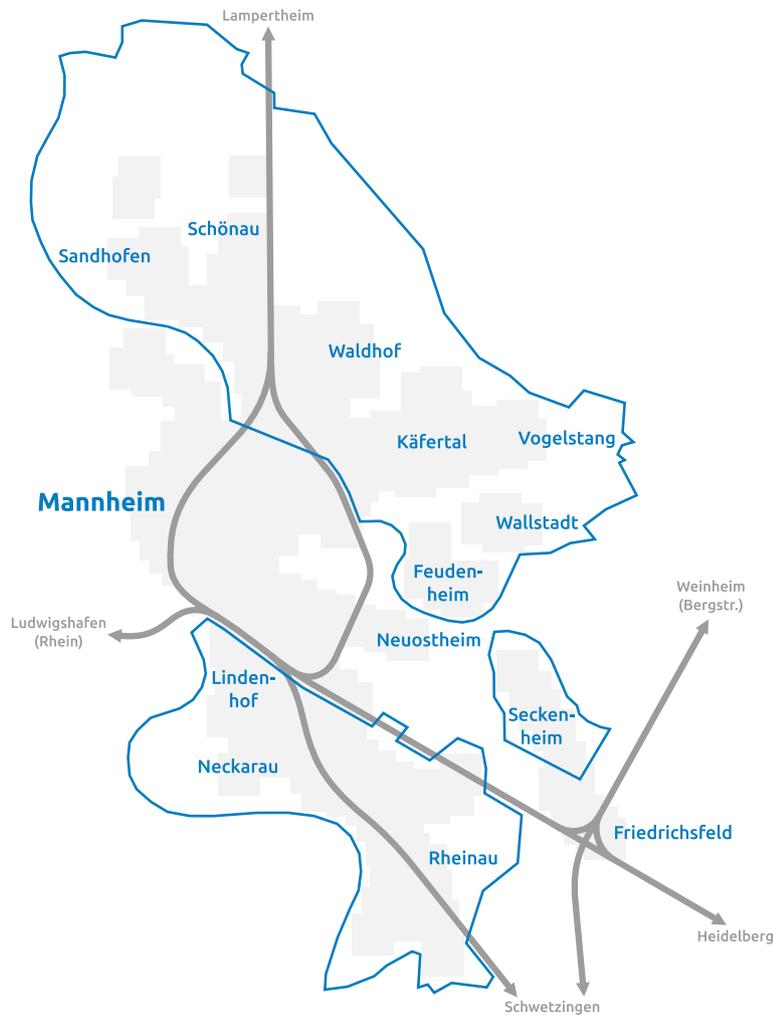
## STARTTERMIN:

März 2021 in Mannheim-Süd und Seckenheim  
April 2021 in Mannheim-Nord  
Juli 2023 Nachtverkehr stadtweit



## FÖRDERUNG:

Das Land Baden-Württemberg übernimmt bis Ende 2024 ein Viertel der Betriebskosten. Der Bund hat die Investitionskosten bezuschusst, z. B. Fahrzeuge.



Das Bediengebiet umfasst die Randgebiete von Mannheim. In Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen, wird das gesamte Stadtgebiet angefahren.

## So funktioniert fips

fips ist das „flexible, individuelle Personenshuttle“ der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und bietet On-Demand-Fahrten tagsüber in zwei großen Bediengebiet in den Randlagen der Stadt Mannheim an. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen gibt es einen zusätzlichen Nachtverkehr, der von 22:00 Uhr abends bis 05:00 Uhr morgens in der ganzen Stadt unterwegs ist. Im April 2024 startete fips auch in Heidelberg, gefördert durch das Land Baden-Württemberg. Fahrten können per App oder Telefon gebucht werden. fips bringt die Fahrgäste dann von einem der über 3.000 virtuellen Haltepunkte, die über das ganze Stadtgebiet verteilt sind, zu einem anderen. Es handelt sich um eine Flächenbedienung. Fahrten zwischen den beiden Bediengebiet sind nicht möglich. Die rnv übernimmt den Betrieb komplett selbst, also mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen. Nur die Software kommt von einem externen Dienstleister. fips in Mannheim bekommt eine Förderung durch das Land Baden-Württemberg, das noch bis Ende des Jahres 2024 25 Prozent der Betriebskosten übernimmt. Daneben hat der Bund die Investitionskosten bezuschusst, beispielsweise für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur.



# „Wir wollen keine subventionierten Taxifahrten anbieten“



*„Wir sind deshalb so gut, weil wir durch die Zusammenarbeit mit den Taxiunternehmen im Prinzip keine Vorhaltekosten haben. (...) Wir zahlen nur die Fahrten, die für uns durchgeführt werden.“*

**ANNA-LENA EISELE**  
zuständig für das mobil(er)leben  
ÖPNV-Taxi im Landratsamt  
Freudenstadt

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Im ÖPNV-Taxi fahren viele Schüler:innen mit. Warum ist das so?

### ANNA-LENA EISELE

Das Angebot wird von jungen Menschen generell gut angenommen, weil es eine hohe Flexibilität bietet. Sie fahren damit beispielsweise selbstständig zum Konfirmandenunterricht oder zum Musikunterricht. Bisher waren sie dafür auf das Elterntaxi angewiesen. Es gibt natürlich auch Schüler, die herausgefunden haben, dass sie das ÖPNV-Taxi zur Schule nehmen können, wenn sie den Bus um eine gewisse Zeit „verpassen“. Sie können dann morgens zum Beispiel eine halbe Stunde länger schlafen, weil das ÖPNV-Taxi schneller ist als der Bus. Unser Widerstandsmodell greift in diesem Fall nicht, weil der nächste Bus zur Schule erst über eine Stunde später kommt.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Können Sie uns dieses Widerstandsmodell kurz erklären?

### ANNA-LENA EISELE

Das Widerstandsmodell ist ein technisches System, das bei einer Fahrthanfrage im Hintergrund für jede vorhandene Busverbindung einen Wert berechnet, bei dem beispielsweise die Anzahl der Umstiege, der Fußweg von und zur Haltestelle und die Gesamtdauer der Fahrt berücksichtigt werden. Überschreitet der errechnete Wert einen bestimmten Grenzwert, wird die vorhandene Busverbindung nicht mehr als zumutbar angesehen und ein ÖPNV-Taxi angeboten.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Welchen Beitrag leisten On-Demand-Verkehre für mobilitätseingeschränkte Personen?

### ANNA-LENA EISELE

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist das ÖPNV-Taxi auf jeden Fall ein Vorteil, da sie es beispielsweise statt einer Busverbindung mit vier oder fünf Umstiegen nutzen können. In unserem Widerstandsmodell ist die Anzahl der Umstiege beispielsweise ein Kriterium, sodass in so einem Fall ÖPNV-Taxifahrten gebucht werden können, auch wenn Busse parallel fahren. Zudem bieten wir aktuell noch eine Haustürbedienung an. Mit dieser können sich Fahrgäste gegen einen Aufpreis von fünf Euro von zu Hause abholen lassen. Allerdings soll das ÖPNV-Taxi ja den Bus ergänzen und nicht ersetzen, sodass auch dieses Angebot nur buchbar ist, wenn keine Busverbindung vorhanden ist. Daher kommt das Angebot natürlich an seine Grenzen und mobilitätseingeschränkte Personen werden oft auf den Bus verwiesen. Aus diesem Grund überlegen wir, für diese Personengruppe die Buchungskriterien anzupassen. Priorität hat aber erstmal, das Angebot auf den ganzen Landkreis auszuweiten.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Warum soll die Haustürbedienung dann abgeschafft werden?

### ANNA-LENA EISELE

Die Kreisverwaltung hat vorgeschlagen, die finanzielle Beteiligung an der Haustürbedienung abzuschaffen. Dies bedeutet, dass das ÖPNV-Taxi nur noch bis zur Haltestelle über die App gebucht werden kann. Möchte jemand dann trotzdem noch nach Hause gefahren werden, kann die Strecke von der Haltestelle bis nach Hause über den Taxometer (wie eine reguläre Taxifahrt) ab

gerechnet werden. Ob dies so umgesetzt wird, muss aber der Kreistag entscheiden. Ursprünglich war die Haustürbedienung für Jugendliche gedacht, die in den Abendstunden unterwegs sind. Denn manche Eltern wollen nicht, dass ihre Kinder zu später Stunde von der Haltestelle nach Hause laufen. Außerdem wurde die Haustürbedienung auch für ältere Menschen eingeführt, denen die Haltestelle zu weit vom Haus entfernt ist. Wir haben aber herausgefunden, dass die Haustürbedienung oft von Menschen, die sie nicht benötigen, aus Bequemlichkeit genutzt wird. Das widerspricht dem Grundgedanken des Angebots, weil wir ja keine subventionierten Taxifahrten anbieten wollen.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wir haben im Rahmen der Begleitforschung die betrieblichen Kosten pro Fahrt von verschiedenen On-Demand-Verkehren verglichen. Das ÖPNV-Taxi schneidet am besten ab. Warum ist das so?

### ANNA-LENA EISELE

Wir sind deshalb so gut, weil wir durch die Zusammenarbeit mit den Taxiunternehmen im Prinzip keine Vorhaltekosten haben. Wenn man mit einem Fremdanbieter zusammenarbeitet, dann zahlt man die Wartezeiten, das Personal und die Fahrzeuge. Wir zahlen nur die Fahrten, die für uns durchgeführt werden. Wartezeiten in dem Sinne gibt es nicht, weil die Fahrer mit ihren Fahrzeugen als reguläre Taxis unterwegs sein können, wenn sie keinen Auftrag von uns haben.



# Steckbrief – mobil(er)leben



## BETRIEBSZEITEN:

Montags bis donnerstags: 05:00 – 24:00 Uhr.

Freitags:  
05:00 – 01:00 Uhr.

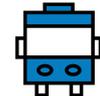
Samstags:  
07:00 – 01:00 Uhr.

Sonntags:  
07:00 – 24:00 Uhr.



## FAHRPREIS UND EINBINDUNG IN DEN ÖPNV:

Gültiger vfg-Fahrschein + 2 Euro Zuschlag, für Personen unter 18 Jahren + 1 Euro Zuschlag. Erhöhter Zuschlag ab Zone 4.



## REGIONALER ÖPNV:

Horb und Freudenstadt mit eigenem Stadtbusnetz und durch eine stündliche Busverbindung verbunden. Der Westen des Landkreises und die Stadt Freudenstadt werden durch Regiobusse erschlossen. Sie sind die Basis des ÖPNV im Landkreis.



## BETREIBER:

Landkreis Freudenstadt und vgf Verkehrsgemeinschaft



## FAHRZEUGE & HALTESTELLEN:

Ca. 400 „normale“ Haltestellen. Bis zu 73 Fahrzeuge verfügbar



## RAUMKATEGORIE:

Mittelzentrum



## BEDIENFORM:

Flächenbetrieb



## STARTTERMIN:

September 2022



## FÖRDERUNG:

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat mobil(er)leben im Rahmen der Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität mit 1,8 Millionen Euro unterstützt.



Nach Start in Freudenstadt und Horb wurde das Bedienegebiet nach und nach erweitert. Mittlerweile ist nahezu der gesamte Landkreis erschlossen.

## So funktioniert mobil(er)leben

Das ÖPNV-Taxi fährt in mehreren Bedienegebieten im Landkreis Freudenstadt, beispielsweise rund um die großen Kreisstädte Freudenstadt und Horb am Neckar. Es soll insbesondere die „weißen Flecken“ im ländlichen Raum anbinden, also Randzonen und Randzeiten. Im Landkreis gibt es sehr viele kleinere Dörfer, die maximal zweimal am Tag mit dem Bus angefahren werden, hauptsächlich zu den Schülerverkehrszeiten. Eine stündliche Busanbindung lohnt sich dort nicht und wäre auch gar nicht möglich, weil es an Fahrpersonal mangelt. Daher hat die vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH mit dem ÖPNV-Taxi eine Alternative eingeführt. Die Fahrgäste können das ÖPNV-Taxi per App oder Telefon bestellen und werden dann von einer vereinbarten Bushaltestelle oder einer der wenigen virtuellen Haltestellen abgeholt. Im Hintergrund prüft ein sogenanntes Widerstandsmodell, ob ungefähr zur gleichen Zeit eine Bus- oder Bahnverbindung besteht. Ist das nicht der Fall, kann das ÖPNV-Taxi gebucht werden. Die örtlichen Taxiunternehmen werden beauftragt, die Fahrten durchzuführen. Wer im ÖPNV-Taxi mitfahren möchte, zahlt zusätzlich zum vgf-Tarif einen Zuschlag von zwei Euro. Bei Fahrgästen unter 18 Jahren beträgt der Aufpreis einen Euro, Fahrgäste mit KONUS-Gästekarte zahlen drei Euro extra. Ab Tarifzone 4 wird der Zuschlag erhöht. Das ÖPNV-Taxi wurde vom Land Baden-Württemberg mit 1,8 Millionen Euro gefördert.





# „Wir wollen eine Gleichwertigkeit der Räume“



*„Unsere Idee ist, Mobilität wirklich zu allen Zeiten zu gewährleisten. Das ist etwas, dass es bei uns im ländlichen Raum bis dato noch nie gab.“*

**FLORIAN WEIXLER**

*Teamleiter ÖPNV in der Kreisverwaltung des Alb-Donau-Kreises*

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

ADKflex fährt Haltestellen nach vorheriger Anmeldung an und verfügt über einen virtuellen Fahrplan mit groben Zeitangaben. Wie unterscheidet sich das Angebot von einem klassischen Rufbus?

## FLORIAN WEIXLER

Wir haben im Landkreis auch klassische, anrufgesteuerte Rufbusse, die auf denselben Strecken wie die Schulbusse fahren. Diese Rufbusse ergänzen die Schulbuslinien in den Nebenverkehrszeiten. ADKflex geht da einen Schritt weiter. Wir haben den ganzen Raum in sechs Linien unterteilt. Die Kleinbusse sind auf Richtungsbändern unterwegs, was im Prinzip zu einer Art flächenhaften Bedienung führt. Wir haben für ADKflex unser Haltestellennetz um über zusätzliche 50 Haltestellen erweitert. Dadurch beträgt die Entfernung zur nächsten Haltestelle in jedem Teilort maximal 250 Meter. Der virtuelle Fahrplan gibt den Fahrgästen zur Orientierung ungefähre Fahrtzeiten an – in etwa plus minus fünf Minuten. Ganz wichtig ist, dass die Fahrgäste ihre Anschlüsse an den Bahnhöfen in Ehingen und in Munderkingen erreichen.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

ADKflex hat sechs Bedienegebiete, zwischen denen man nur durch Umstiege fahren kann. Die Fahrten sind stark auf Zuganschlüsse an den Bahnhöfen in Ehingen und Munderkingen ausgerichtet. Welche Idee steckt hinter dem Modell?

### FLORIAN WEIXLER

Die sechs Linien haben wir so konzipiert, dass wir sie selbst dann mit drei Fahrzeugen im Stundentakt abdecken können, wenn auf allen Linien Fahrtwünsche vorliegen. Ein Kleinbus fährt dann zwei Linien im Wechsel ab und ist dabei jeweils eine halbe Stunde unterwegs. Wir haben festgestellt, dass Fahrten zwischen den kleinen Ortschaften nur in sehr geringem Umfang nachgefragt werden. Und wenn, dann in den Gegenden, in denen wir die Orte analog zu den Schulbuslinien ohnehin wie auf der Perlenschnur aufgefädelt haben. In der Regel wollen die Menschen in die Städte Ehingen oder Munderkingen fahren, beispielsweise zu Veranstaltungen.

Unsere Idee ist, Mobilität wirklich zu allen Zeiten zu gewährleisten. Das ist etwas, dass es bei uns im ländlichen Raum bis dato noch nie gab. Sie können tatsächlich am Donnerstagabend um 22:45 Uhr noch mit ADKflex fahren.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Sie haben ADKflex in die bestehende Tarifstruktur ohne Zuschläge integriert. Was sind die Überlegungen dahinter?

### FLORIAN WEIXLER

Wir haben das Thema natürlich bei uns mit den Kreistagsfraktionen diskutiert. Die Verwaltung wollte von vornherein keine Zweiklassengesellschaft im Tarif. Man kann die Bevölkerung im ländlichen Raum nicht mit einem teureren

Verkehr dafür bestrafen, dass bei ihnen der Bus nicht im Halbstunden- oder Stundentakt fährt. Da waren sich auch alle Fraktionen einig. Wir wollen eine Gleichwertigkeit der Räume bei uns im Kreis.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie finanzieren Sie Ihren Verkehr bisher?

### FLORIAN WEIXLER

ADKflex fährt nicht kostendeckend. Der Verkehr wird aus Kreismitteln gezahlt und mit Fördergeldern des Landes kofinanziert. Die Kreisverwaltung hatte zwar zunächst überlegt, die Gemeinden mit ins Boot zu nehmen, aber wir wollten die Kommunen nicht dafür benachteiligen, dass sie abgelegene Gebiete haben. Es ist übrigens so, dass der flexible Verkehr für uns günstiger ist als ein Linienverkehr. Das liegt an den kleineren Fahrzeugen. Zudem benötigt man keinen Busführerschein, um den Kleinbus zu fahren. Das erleichtert es uns, Fahrpersonal zu finden. Bei ADKflex sitzen viele junge Frauen am Steuer.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Planen Sie das Bedienegebiet im Alb-Donau-Kreis zu erweitern?

### FLORIAN WEIXLER

Grundsätzlich können wir uns gut vorstellen, dass ADKflex eine Blaupause für ähnlich strukturierte Gebiete im Landkreis ist. Im ganzen Norden und Nordwesten – im Prinzip in allen Gebieten, die etwas weiter von Ulm entfernt liegen – trägt sich der ÖPNV im Halbstunden- oder Stundentakt nicht. Dort könnten On-Demand-Verkehre umgesetzt werden. Das Ganze muss aber natürlich finanziert werden, die Entscheidung darüber liegt beim Kreistag.





## Steckbrief – ADKflex



QUELLE: ADKflex



### BETRIEBSZEITEN:

Montag bis Sonntag:  
Auf allen sechs Linien  
von 06:00 Uhr morgens  
bis 24:00 Uhr abends.



### FAHRPREIS UND EINBINDUNG IN DEN ÖPNV:

Gültiger DING-Fahraus-  
weis ohne Aufpreis.



### REGIONALER ÖPNV:

Der Alb-Donau-Kreis  
zeichnet sich durch  
seinen ländlichen  
Charakter aus. Er wird  
durch sechs aktive  
Eisenbahnstrecken  
sowie diverse Regional-  
und Stadtbuslinien ver-  
kehrlich erschlossen.



### BETREIBER:

Süddeutsche Ver-  
kehrslinien GmbH  
& Co. KG (SVL)



### FAHRZEUGE & HALTESTELLEN:

34 neue Haltestellen an  
sechs virtuellen Linien-  
bändern. Zwei Fahrzeuge  
in Ehingen, ein Fahrzeug  
in Munderkingen



### STARTTERMIN:

Juli 2022



### RAUMKATEGORIE:

Ländlicher Raum



### BEDIENFORM:

Richtungsbandbetrieb



### FÖRDERUNG:

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat ADKflex  
im Rahmen der Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität mit  
905.000 Euro unterstützt.



Bediengebiet: EHINGEN und Umgebung, MUNDERKINGEN und Umgebung.

## So funktioniert ADKflex

Der On-Demand-Verkehr ADKflex fährt auf sechs Linien im Südwesten des Alb-Donau-Kreises rund um die große Kreisstadt EHINGEN (Donau) und die kleine Stadt MUNDERKINGEN. Die Region ist äußerst ländlich geprägt und erstreckt sich bis auf die Schwäbische Alb. ADKflex bindet viele Ortsteile an die beiden Städte an und hier besonders an die Bahnhöfe. Neben dem On-Demand-Angebot sind die kleinen Orte bislang vor allem über Schulbuslinien an den ÖPNV angeschlossen. Es gibt ein Grundangebot mit Buslinien im Donautal. Der wichtigste Bezugspunkt für den öffentlichen Verkehr ist die Donaubahn von Ulm über EHINGEN nach SIGMARINGEN. Der Kreistag des Alb-Donau-Kreises hat beschlossen, die Region mobil zu halten. Im November 2020 hat der Kreis einen Förderantrag zur Innovationsoffensive Öffentliche Mobilität gestellt, der im Juli 2021 vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bewilligt wurde. In einer europaweiten Ausschreibung hat sich die Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG aus Laupheim durchgesetzt. Sie betreibt den Verkehr mit drei elektrischen Kleinbussen.

# „Man muss die Erfahrungen vor Ort sammeln“



„Der Unterschied zwischen einem fahrplangebundenen Linienverkehr und einem flexiblen Angebot, das auf eine gewisse Wegführung verzichtet, ist enorm. (...) Von daher empfehle ich einfach mal zu starten und klar zu kommunizieren, dass es sich um ein Pilotprojekt oder einen Versuch handelt.“

**FELIX HELLER**  
als Mobilitätsplaner beim Karlsruher Verkehrsverbund für MyShuttle zuständig

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

MyShuttle fährt sowohl in ländlichen als auch in städtischen Gebieten. Welche Unterschiede gibt es hier?

## FELIX HELLER

Der wesentliche Unterschied ist, dass die Verkehre in den ländlichen Bedienebenen noch stärker auf die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr ausgerichtet sind. Die Menschen wollen vor allem zum nächsten Bahnhof oder von dort nach Hause fahren. Innerhalb von Dörfern oder von Ortsteil zu Ortsteil gibt es in diesen Zeiten eher wenig Nachfrage. Das ist in Städten mit einem gewissen Kulturangebot anders. Im Bedienegebiet Ettlingen, was eine in sich funktionierende Stadt mit 40.000 Einwohnern ist, fahren die Leute auch mal zum Kino oder ins Restaurant, bleiben also viel häufiger im Bedienegebiet.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie stellen Sie sicher, dass MyShuttle – wenn möglich – einen Anschluss an Busse und Bahnen hat?

## FELIX HELLER

Bei der Buchung können die Fahrgäste auswählen, ob sie zu einem bestimmten Zeitpunkt abfahren oder ankommen möchten. Bei ankunfts-basierten Buchungen lässt das System kein Pooling mit Fahrgästen zu, das zu Umwegen und damit zeitlichen Verschiebungen führt. Es werden nur zusätzliche Fahrgäste eingesammelt, die direkt an der Strecke einsteigen. Dadurch kommt man beim ankunfts-basierten Buchen in der Regel pünktlich zum Bahnhof. Wenn Fahrgäste vom Bahnhof abgeholt werden wollen, ist nur die abfahrts-basierte Buchung sinnvoll. Das Shuttle kann bei Verspätungen der S-Bahn allerdings nicht lange auf die Fahrgäste warten, weil das zwangsläufig andere Fahrten verzögern würde. Wir bitten die Fahrgäste daher, im Verspätungsfall ihre Fahrt zu stornieren und eine neue Fahrt zu buchen.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Wie muss die Planung von flexiblen Verkehren im Vergleich zu festen Linien erfolgen?

## FELIX HELLER

Der Unterschied zwischen einem fahrplangebundenen Linienverkehr und einem flexiblen Angebot, das auf eine gewisse Wegführung verzichtet, ist enorm. Man muss sich auf neues Terrain begeben, weil man bis in den letzten Wendehammer oder bis in dichte Siedlungsgebiete bedient. Man muss sich Gedanken zum Haltestellenkonzept machen und sich fragen, was die Grenzen der Bedienung sind. Einen abgelegenen Grillplatz, der nur über einen Schotterweg erreichbar ist, brauche ich im Dunkeln oder im Schneetreiben beispielsweise nicht anfahren. Das ist ein Planungsbereich, den man vom Busverkehr nicht kennt, weil der auf festen Achsen in ganz anderen Gebieten unterwegs ist.

Dann ist da noch der Bereich Fahrzeugplanung. Bei einem Busverkehr weiß ich von vornherein, dass ein Solobus nicht so schnell an seine Kapazitätsgrenze kommt. Da hat man viel Puffer und Reserve im System. Beim Shuttleverkehr muss man sich genau überlegen, was ein einzelnes Fahrzeug leisten kann und wie viele man davon für ein Bedienegebiet braucht.

## ZUKUNFTSNETZWERK ÖPNV

Welche Erfahrungen und Tipps können Sie anderen Planer:innen und Umsetzer:innen mit auf den Weg geben?

## FELIX HELLER

Man muss die Erfahrungen vor Ort sammeln, statt allzu wissenschaftlich an die Sache heranzugehen oder Dinge im Vorfeld kaputtzureden. Von daher empfehle ich einfach mal zu starten und klar zu kommunizieren, dass es sich um ein Pilotprojekt oder einen Versuch handelt. Und wenn man merkt, dass etwas nicht klappt, ist das Teil des Lernprozesses. Mit diesen Erkenntnissen kann man dann die richtigen Anpassungen vornehmen. Bei den Bedienegebieten sollte man am Anfang nicht zu groß planen, sondern lieber klein starten und gewisse Ausweitungsszenarien in der Hinterhand haben.

Bei der Fahrzeugplanung sollte man von Anfang an modular denken, indem man zum Beispiel für den Fall vorausplanen sollte, dass die Nachfrage steigt und man zusätzliche Fahrzeuge braucht. Ich würde empfehlen, dafür zu sorgen, dass eine Zubestellmöglichkeit gewährleistet ist. Die Aufgabenträger sollten sich auch von dem Gedanken verabschieden, ein Bedienegebiet mit einem Fahrzeug abzudecken. Wir haben das in einem Bedienegebiet ausprobiert und gemerkt: Wenn mal was nicht klappt, weil beispielsweise der Mobilfunkempfang weg ist oder sich das Tablet des Fahrers aufhängt, ist keine Reserve da und der ganze Service bricht schlichtweg zusammen. Daher ist es immer gut, mindestens zwei Fahrzeuge zu haben.



# Steckbrief – MyShuttle



#### BETRIEBSZEITEN:

Jeden Abend bis in die Nacht hinein, an Sonn- und Feiertagen zum Teil auch ganztags.



#### FAHRPREIS UND EINBINDUNG IN DEN ÖPNV:

Mit KVV-Abo oder gültiger Fahrkarte ohne Aufpreis nutzbar, ansonsten gilt der Preis für einen Einzelfahrschein (Rabatt mit BahnCard).



#### REGIONALER ÖPNV:

Das S-Bahnnetz Rhein-Neckar im Norden und die Karlsruher Stadtbahn des KVV sorgen für die Anbindung an die Schiene. Diverse Buslinien verbinden die Gemeinden im Landkreis untereinander sowie mit der Kreisstadt Karlsruhe.



#### BETREIBER:

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)



#### FAHRZEUGE & HALTESTELLEN:

Über 2.000 virtuelle Haltestellen, 19 Fahrzeuge



#### STARTTERMIN:

Juni 2019



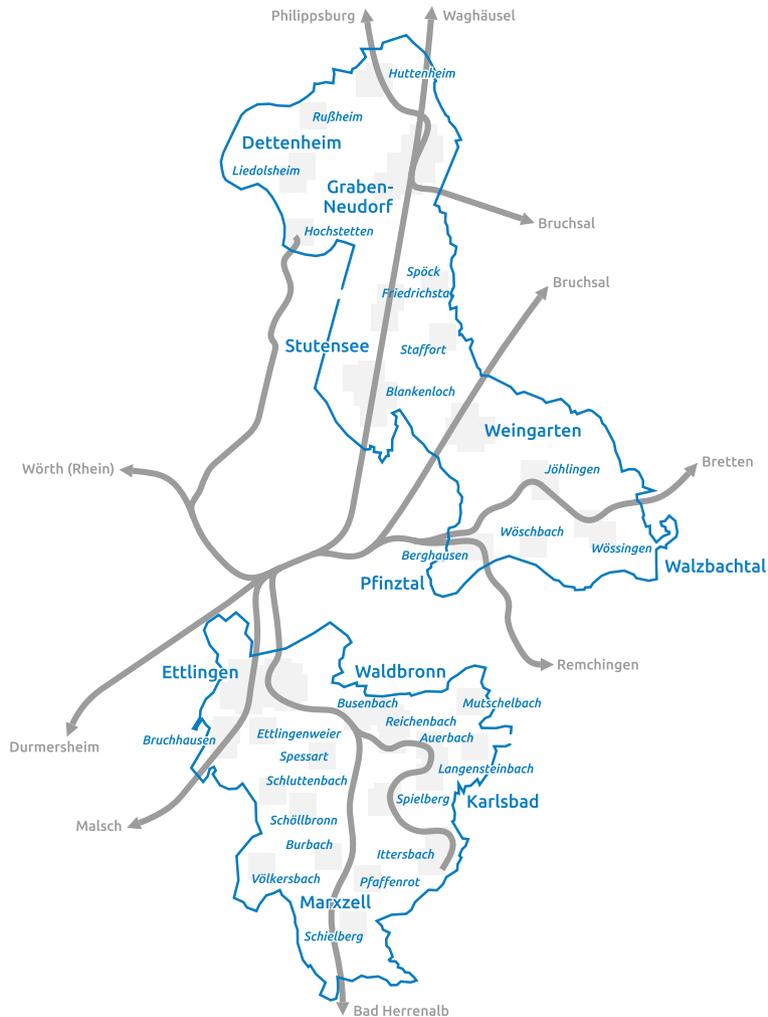
#### RAUMKATEGORIE:

Verdichtungsraum / Randzonen um Verdichtungsräume



#### BEDIENFORM:

Flächenbetrieb



## So funktioniert MyShuttle

MyShuttle bedient sowohl ländliche Räume als auch suburbane Gebiete und Städte im Speckgürtel von Karlsruhe, in denen das klassische ÖPNV-Angebot lückenhaft ist. Der Fokus liegt dabei auf der ersten und letzten Meile. Die Fahrtzeiten unterscheiden sich zwischen den verschiedenen Bediengengebieten. Grundsätzlich gilt: Die Bedienung startet abends zwischen 19:00 und 20:00 Uhr. Gefahren wird bis in die Nacht. An den Wochenenden fährt MyShuttle in einzelnen Gebieten auch tagsüber. Das Angebot soll keine Konkurrenz zu Bussen und Bahnen sein, sondern Fahrgäste auch in diesen Zeiten an den Schienenverkehr und an größere Zentren anbinden. Das flexible Angebot wird vom Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und seinen Aufgabenträgern gemeinsam mit den Busverkehren ausgeschrieben und vergeben. Die Busunternehmen beauftragen dann lokale Taxiunternehmen als Subunternehmen, die die Fahrten durchführen. Der Kreis Karlsruhe hat im September 2023 einen Förderantrag für die Einführung eines weiteren On-Demand-Angebots in Malsch gestellt, der im Dezember 2023 bewilligt wurde. Das Land Baden-Württemberg fördert diesen Verkehr mit knapp 630.000 Euro.

Es gibt acht isolierte Bediengengebiete im Umland von Karlsruhe, um lange Fahrten zu vermeiden. MyShuttle soll als Zubringer zum ÖPNV dienen.

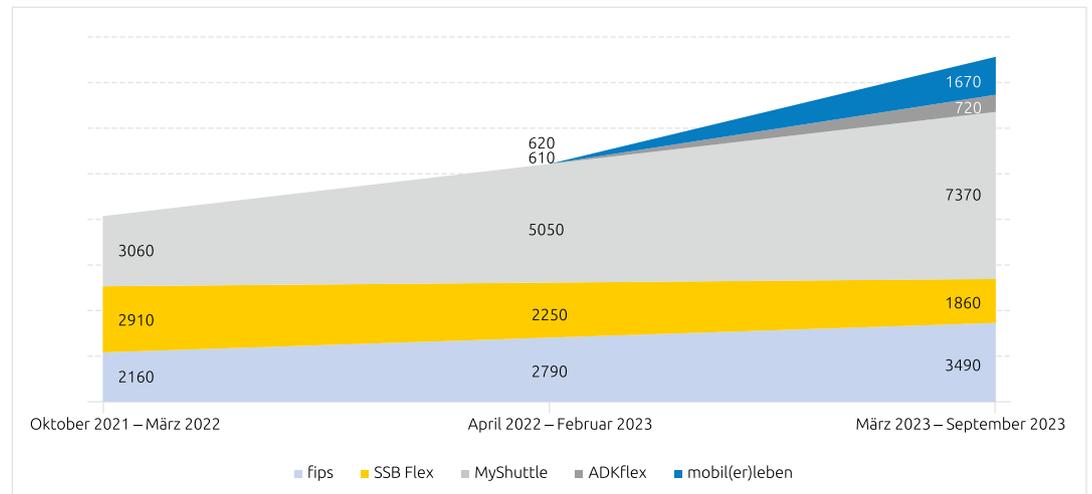
## LESSONS LEARNED

# Chancen und Herausforderungen

On-Demand-Verkehre funktionieren in städtischen und ländlichen Räumen! Im Zeitverlauf der Begleitforschung waren eine Verstetigung sowie hohe Akzeptanz der Angebote bei allen Projekten erkennbar. Die monatlichen Fahrten sind kontinuierlich angewachsen (vergleiche Abbildung 1).

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung konnten weitere wichtige Erkenntnisse für die Einführung, den Betrieb und die Weiterentwicklung von On-Demand-Verkehren gewonnen werden. Auf diese wird im Folgenden eingegangen.

Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Fahrten nach Erhebungszeiträumen (Abbildung 1)



QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 67, Abb. 4-18.

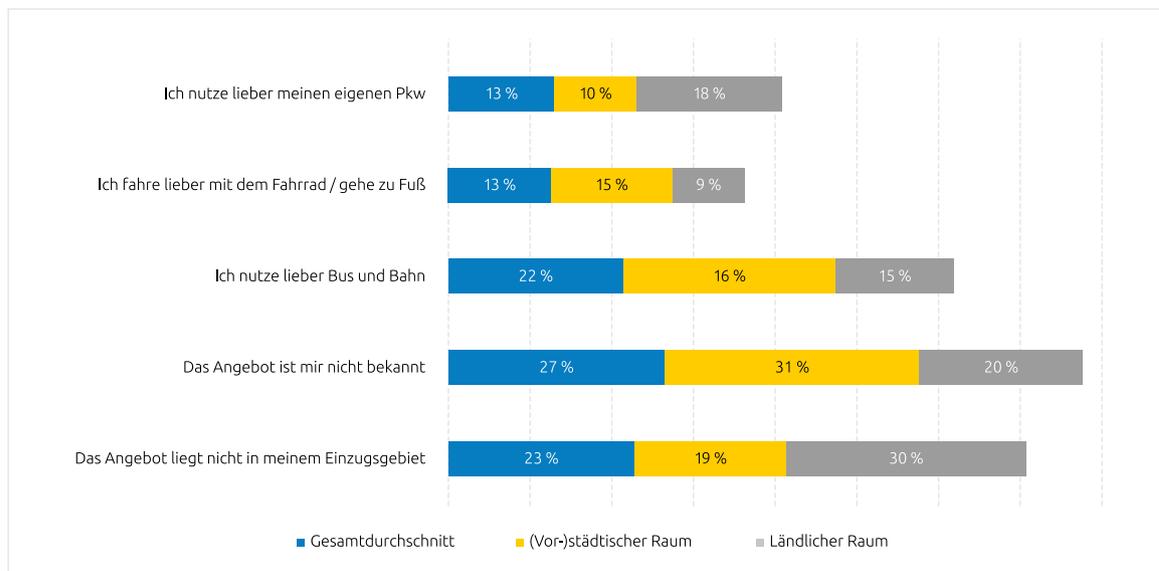
## Eine nutzerzentrierte Perspektive

Allgemein sind die Nutzer:innen mit den Mobilitätsangeboten sehr zufrieden. Die Zufriedenheit hängt dabei stark von der Erreichbarkeit ab. Denn die Länge der Warte- und Fahrtzeiten, die Nähe zu Ein- und Ausstiegspunkten, der Aufbau der App sowie die Kombinationsmöglichkeiten mit Bus und Bahn haben einen Einfluss darauf, wie zufrieden Fahrgäste mit dem Angebot sind <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Erfahren Sie mehr über die Zufriedenheit im Abschlussbericht, S. 55, Tab. 4-1.

Der Anteil an Personen, die den On-Demand-Verkehr bisher (noch) nicht wahrgenommen haben (31 Prozent) und die Fahrt mit Bus und Bahn (26 Prozent) präferieren, ist vor allem bei den (vor-)städtischen Angeboten relativ groß und stellen mitunter die Hauptursachen für die Nicht-Nutzung dar. In den ländlichen Räumen ist hingegen die Größe des Bediengebiets (30 Prozent) eine wesentliche Schwierigkeit, da das Angebot häufig nicht im Einzugsgebiet liegt. Eine Ausweitung des Bediengebiets würde laut 40 Prozent<sup>2</sup> der Befragten zu einer erhöhten Nutzung des Angebots in ländlichen Regionen führen (vergleiche Abbildung 2).

## Gründe für die Nicht-Nutzung von On-Demand-Verkehren (Abbildung 2)



QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 59, Abb. 4-16.  
(Vor-)städtischer Raum: fips, SSB Flex und MyShuttle / Ländlicher Raum: ADKflex und mobil(er)leben.

Das Wissen über die Bedürfnisse der Fahrgäste ermöglicht gezielte Anpassungen am On-Demand-Konzept. Betreiber sollten sich daher mit den Gründen und Wegezwecken der Fahrten auseinandersetzen. Die Marketing-Strategie sollte zudem potenziell zukünftige Nutzengruppen in den Fokus nehmen, indem man konkrete Lösungen für ihr Mobilitätsverhalten aufzeigt. Eine transparente sowie verständliche Kommunikation ist wichtig – vor allem im Hinblick auf die Unterschiede zum klassischen Linienverkehr: „Was kann der On-Demand-Verkehr im Unterschied zum Bus!“.

<sup>2</sup> Siehe hierzu auch Abschlussbericht Prognos AG, KE-CONSULT (2024), S. 60, Abb. 4-17.



## LESSONS LEARNED

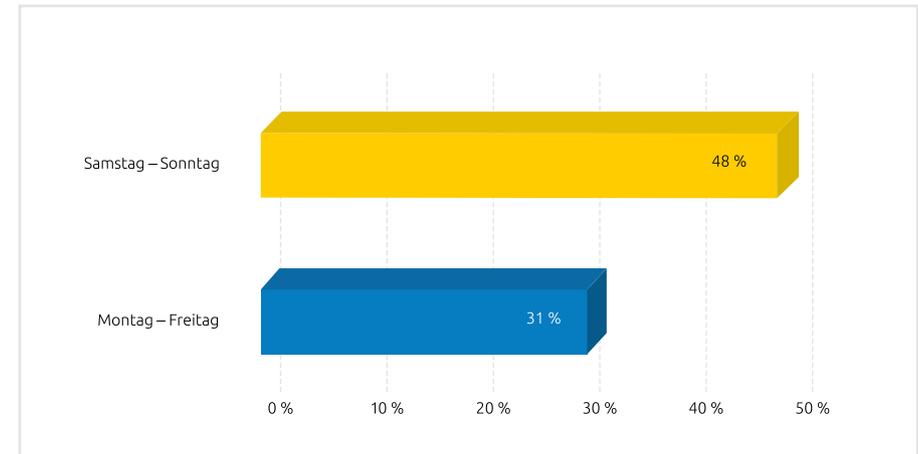
### Die Pooling-Quote: Heiliger Gral oder unerreichbare Ziele

Wie gut die Beförderungsleistung eines On-Demand-Verkehrs ist, wird maßgeblich anhand der Pooling-Quote festgemacht<sup>3</sup>. Die Pooling-Quoten weisen in der Begleitforschung eine große Bandbreite auf. Dies ist den unterschiedlichen Konzepten und Ausgestaltungen der Angebotsformen geschuldet. Deutlich wird dies bei SSB Flex, wo selbst innerhalb des Bedienkonzepts teilweise 17 Prozentpunkte Unterschied zwischen einzelnen Bedientagen besteht (vergleiche Abbildung 3).

Dabei gibt es eine Wechselwirkung zwischen der Pooling-Quote und der Akzeptanz der Angebote. Kund:innen reagieren sehr sensibel auf Umwege und Wartezeiten, wenn die Fahrzeuge zwecks Pooling einen Fahrtrichtungswechsel einlegen. Die Wartezeiten sind jedoch differenzierter zu betrachten. Denn bei Fahrten mit einer Anschlusssicherung gibt es wenig Spielraum, Pooling-bedingt Umwege zu fahren, da Bus oder Bahn erreicht werden müssen. Mit zunehmenden Fahrgastzahlen – und der damit einhergehenden wachsenden Fahrthanfragen – steigt auch der Anteil geteilter Fahrten im On-Demand-Verkehr. Das Fahrzeug steht dann

<sup>3</sup> Siehe hierzu auch im Abschlussbericht, S. 77f.

Anteil geteilter Fahrten bei SSB Flex (Abbildung 3)



QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 77, Tab. 4-7.

allerdings weniger flexibel als zuvor zur Verfügung und es kann nicht mehr so gut auf die individuellen Bedürfnisse der Kund:innen eingegangen werden. Es gibt also einen "Kippunkt", ab dem das Angebot als qualitativ schlechter und unattraktiver empfunden wird.

### On-Demand-Verkehr – günstiger als Linienverkehr?

Eine weitere Herausforderung stellen die Betriebskosten dar. Sie variieren in ihrer Bandbreite, wie Tabelle 2 auf Seite 41 veranschaulicht. Sie sind maßgeblich von drei Faktoren abhängig: Betriebs- und Bedienkonzept sowie der Beförderungsleistung.

## Betriebskosten (Tabelle 2)

KOSTEN PRO	NIEDRIGSTER WERT	HÖCHSTER WERT
Fahrzeugkilometer	1,40 €	6,00 €
Besatztkilometer	2,80 €	11,40 €
Abgeschlossene Fahrt	22,00 €	55,00 €
Fahrzeugbetriebsstunden	46,00 €	77,00 €

QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 92, Tab. 5-5.

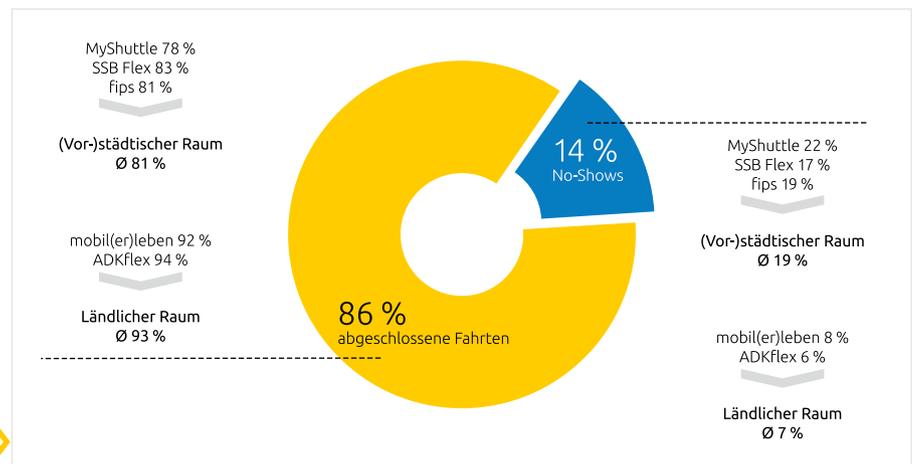
Eine einfache Gegenüberstellung mit dem klassischen Linienverkehr ist hierbei schwierig, da eine tendenziell höhere Auslastung im Linienbetrieb dessen Kosten im Vergleich zum On-Demand-Verkehr drückt. Daher sollten weitere Aspekte wie Flächenabdeckung, Taktichte oder auch die Bedienqualität in die Bewertung einfließen. Zentraler Kostentreiber im On-Demand-Verkehr ist, neben dem Aufbau einer eigenen Fahrzeugflotte sowie den Betriebskosten für Buchungsmedien, vor allem das Fahrpersonal. Es macht bei allen Projekten einen Anteil von mehr als 50 Prozent aus. Teilweise liegen die Kosten für Fahrer:innen sogar bei 70 Prozent der Gesamtkosten. Autonomes Fahren kann hier eine große Chance darstellen, um zum einen den Kostendruck zu senken und zum anderen dem Fahrer:innenmangel entgegenzuwirken.

QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 71, Abb. 4-23.

## Das Problem mit den Fehlbuchungen

Um Menschen effektiv und wirtschaftlich von A nach B zu transportieren, ist es umso wichtiger, dass die Fahrgäste bei flexiblen Angeboten zuverlässig sind. Wenn Kund:innen nicht erscheinen (No-Show), verursacht das in der Regel zusätzliche Probleme. Es entsteht eine Lücke in der Auslastung des Fahrzeugs, die oftmals nicht unmittelbar durch einen anderen Fahrgast ausgefüllt werden kann. Außerdem ist das Fahrzeug für andere Buchungen blockiert. Weitere Kosten entstehen für den Betreiber durch die verursachten Leerkilometer. Im Durchschnitt wurden rund 86 Prozent der Buchungen über alle fünf Projekte hinweg angetreten und lediglich 14 Prozent als No-Show verzeichnet. Im Stadt-Land-Vergleich weisen die (vor-)städtischen Angebote größere No-Shows auf (ca. 19 Prozent) als die beiden ländlich geprägten Verkehre (durchschnittlich ca. 7 Prozent).

## Anteile abgeschlossener Fahrten und Fehlbuchungen an allen Buchungen (Abbildung 4)



## LESSONS LEARNED

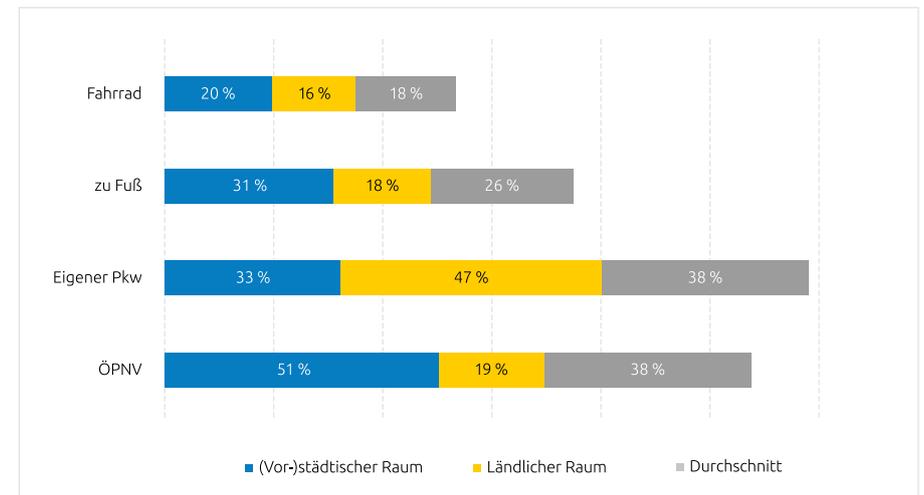
Zur Erhöhung der Fahrttransparenz mit dem On-Demand-Verkehr, können digitale Terminbestätigungen und -erinnerungen, Live-Standortanzeigen des Fahrzeugs in der App oder die Erhebung einer Ausfallgebühr (bei mehrmaligem Nichterscheinen) potentielle Instrumente zur Reduzierung von nicht angetretenen Buchungen darstellen. Außerdem sollten die Gründe für eine Fahrt (z. B. Erledigungen, Freizeit, Arbeit etc.) im Blick gehalten werden. So kann das Priorisieren oder Eindämmen einzelner Wegezwecke die Effizienz des Angebots verbessern, indem bestimmte Fahrten begünstigt oder verhindert werden<sup>4</sup>.

### Chancen des On-Demand-Verkehrs für den ÖPNV

On-Demand-Verkehre liefern einen ergänzenden und damit nicht zu unterschätzenden Beitrag für das Gesamtsystem ÖPNV, indem sie Mobilität zu nachfrageschwachen Zeiten sowie Räumen ermöglichen. Das zeigen auch die Ergebnisse der Untersuchungen. Eine von fünf Personen hätte eine Fahrt erst gar nicht angetreten, wenn es das On-Demand-Angebot nicht gegeben hätte. Außerdem birgt ein On-Demand-Verkehr die Chance, dass weniger mit dem Auto gefahren wird. So würden ganze 38 Prozent der Befragten mit dem eigenen Pkw fahren, wenn es das Angebot nicht geben würde (vergleiche Abbildung 5).

<sup>4</sup> Mehr Informationen zu den Wegezwecken finden Sie im Abschlussbericht, S. 100-102.

### Alternative Verkehrsmittelwahl (Abbildung 5)



QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 52, Abb. 4-14. (Vor-)städtischer Raum: fips, SSB Flex und MyShuttle / Ländlicher Raum: ADKflex und mobil(er)leben.

Damit bietet der On-Demand-Verkehr den Bürger:innen mehr Mobilitätsmöglichkeiten. Das ist ein bedeutender Fortschritt für die soziale Teilhabe sowie die Stärkung strukturschwacher Regionen. Denn mit den flexiblen Bedarfsverkehren wird – unabhängig von der räumlichen Struktur – vielen Menschen ermöglicht, mobiler zu sein.

## On-Demand-Verkehr als zeitlicher Lückenschließer

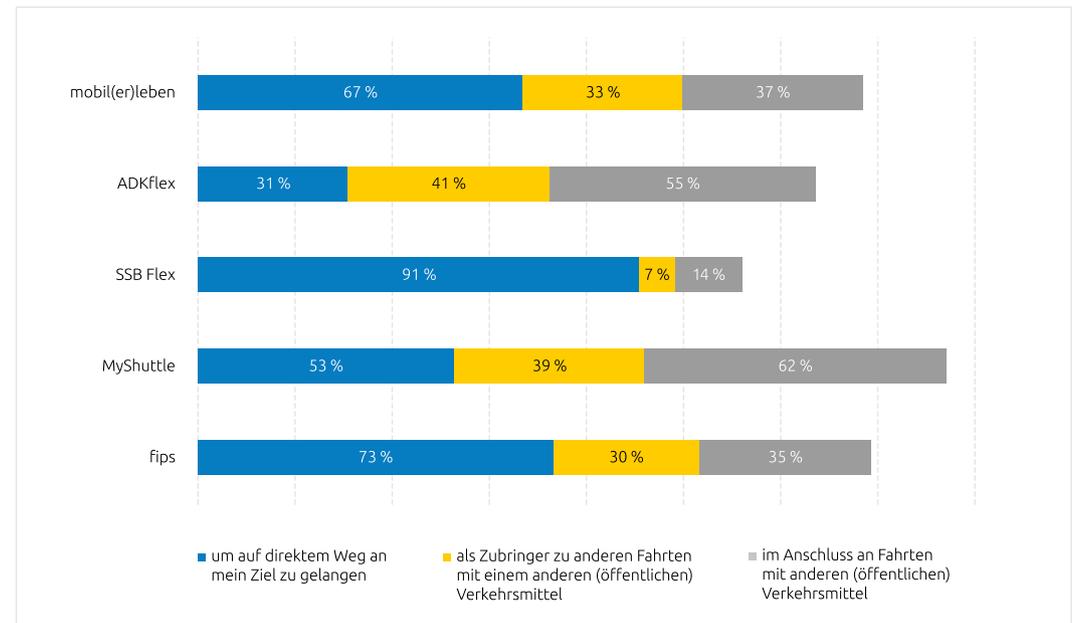
On-Demand-Verkehre sind besser in der Lage, zeitliche Lücken zu schließen als der klassische Linienverkehr. Das belegen die Zahlen zu den Nutzungsspitzen. Diese nehmen am späten Nachmittag ab ca. 16:00 Uhr zu, und das mit steigender Tendenz. Am Wochenende – vor allem freitags und samstags – dominieren die Fahrten ab 22:00 Uhr. Es finden überwiegend Freizeitfahrten statt. Diese Annahmen legen auch die Ergebnisse nahe, welche die Gründe der Nutzung eines On-Demand-Verkehrs darstellen. Der Anteil an Freizeitverkehr liegt über alle Projekte hinweg bei zwischen 55 Prozent (ADKflex) und 85 Prozent (SSB Flex)<sup>5</sup>. Knapp ein Drittel der Nutzer:innen gab an, den Verkehr morgens sowie mittags zu nutzen. Noch seltener werden Fahrten in den frühen Morgenstunden zwischen 05:00 und 07:00 Uhr durchgeführt. Bei diesen Wegezwecken handelt es sich vor allem um arbeitsbedingte Fahrten.

## Problemlöser für Räume mit schwacher Verkehrsnachfrage

Der On-Demand-Verkehr ist nicht nur in der Lage, zeitliche Lücken besser zu schließen als der klassische Busverkehr, sondern vor allem auch Räume mit schwacher Verkehrsnachfrage zu bedienen. Dabei werden fips (73 Prozent) und SSB Flex (91 Prozent) primär für Direktfahrten

genutzt. Gerade die verkürzte Fahrtzeit wird als Aufwertung des ÖPNV wahrgenommen. Dies ist auch im Sinne der Barrierefreiheit, wenn Umstiege vermieden werden können. Zudem spart die Korridorbedienung zwischen zwei Ortschaften Fahrtzeit und Strecke. In ländlichen Räumen mit teils niedrig frequentiertem ÖPNV-Takt, stellt der On-Demand-Verkehr gerade dann eine attraktive Alternative zum Auto dar (vergleiche Abbildung 6).

Intermodale Nutzung der On-Demand-Verkehre (Abbildung 6)



QUELLE: Prognos AG, KE-CONSULT (2024), eigene Darstellung; Abschlussbericht, S. 46, Abb. 4-11.

<sup>5</sup> Erfahren Sie mehr über die Zwecke der Nutzung von On-Demand-Verkehren im Abschlussbericht, S. 43, Abb. 4-9.



## LESSONS LEARNED

Um in ländlichen Räumen zentrale Orte zu erreichen, spielt die Inter- bzw. Multimodalität eine zunehmend wichtige Rolle. Zubringer- und Anschlussfahrten – insbesondere zum Zug – werden hier nachgefragt. So hat beispielsweise ADKflex sein Konzept so aufgebaut, dass das On-Demand-Angebot als Teil einer längeren Wegekette genutzt wird. Der Bedarfsverkehr ist explizit auf die Züge von und nach Ulm abgestimmt.

Die Kombination von unterschiedlichen Wegekettten fällt Fahrgästen städtischer On-Demand-Verkehre deutlich leichter als Kund:innen aus ländlich geprägten Gebieten. Der Grund dafür liegt in der höheren Verfügbarkeit von ÖPNV-Alternativen. Möglichkeiten zur Verbesserung dieser Verkehrsmittelkombination sind eine noch bessere Koordinierung der Verkehrsverbünde, die Berücksichtigung der Zuganschlüsse sowie die Einrichtung weiterer Haltestellen. Darüber hinaus würde der Aufbau einer App, die mehrere Verkehrsmittel für einen Weg anbietet, die Verkehrsmittelkombination deutlich erleichtern.

## Was bringt die Zukunft?

On-Demand-Verkehre liefern einen wichtigen Beitrag für das Gesamtsystem ÖPNV. Sie sind allerdings kein günstiger Ersatz für Linienverkehre. Anbieter:innen sollten daher mit dem Angebot experimentieren: Wo ergibt sich ggf. eine Mehrfachnutzung? Möglichkeiten könnten in der zusätzlichen Nutzung eines Vereins oder auch im betrieblichen Mobilitätsmanagement liegen.

Ein wichtiger Faktor für das Funktionieren der Verkehre ist und bleibt die Flexibilität. Verantwortliche sollten in der Lage sein, auf Veränderungen in der Nachfrage und andere Herausforderungen reagieren zu können. Zu viele und hohe politische Erwartungen schränken das Angebot oftmals ein. Auch der Anspruch bei Kund:innen muss an das Angebotskonzept angepasst werden. Denn oft klaffen Wunsch und Realität weit auseinander.

Um zukünftig ein fester Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs zu werden, reichen Förderungen allein nicht aus. On-Demand-Verkehre müssen daher als ein fester Bestandteil der Nahverkehrspläne gesehen werden. Darüber können langfristige Finanzierungsmodelle gesichert und eine Verstetigung der Angebote ermöglicht werden.

## IMPRESSUM

### DURCHFÜHRUNG UND TEXTERSTELLUNG



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
zukunftsnetzwerk-oepnv@nvbw.de  
Ab Februar 2025:  
Rosensteinstraße 37B  
70191 Stuttgart

### SATZ UND LAYOUT

VUD Medien GmbH  
Wallstraße 7  
72250 Freudenstadt  
Tel. +49 7441 91030  
www.vud.com

© Nachdruck und Weiterverarbeitung  
nur mit Genehmigung der  
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH.

### FACHLICHE BETREUUNG UND TEXTREDAKTION



Ministerium  
für Verkehr Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart  
poststelle@vm.bwl.de



Prognos AG  
Werdener Straße 4  
40227 Düsseldorf  
info@prognos.com



KE-CONSULT Kurte&Esser GbR  
Dr. Judith Kurte  
Dr. Klaus Esser  
Oskar-Jäger-Straße 175  
50825 Köln  
kontakt@ke-consult.de

Im Rahmen des:  
Strategiedialogs der Automobil-  
wirtschaft Baden-Württemberg



