



Linienbedarfsverkehr auf dem Land

Perspektiven für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum durch flexible Kleinbussysteme

FAKTENBLATT



PBefG-Reform eröffnet neue Möglichkeiten für den ÖPNV

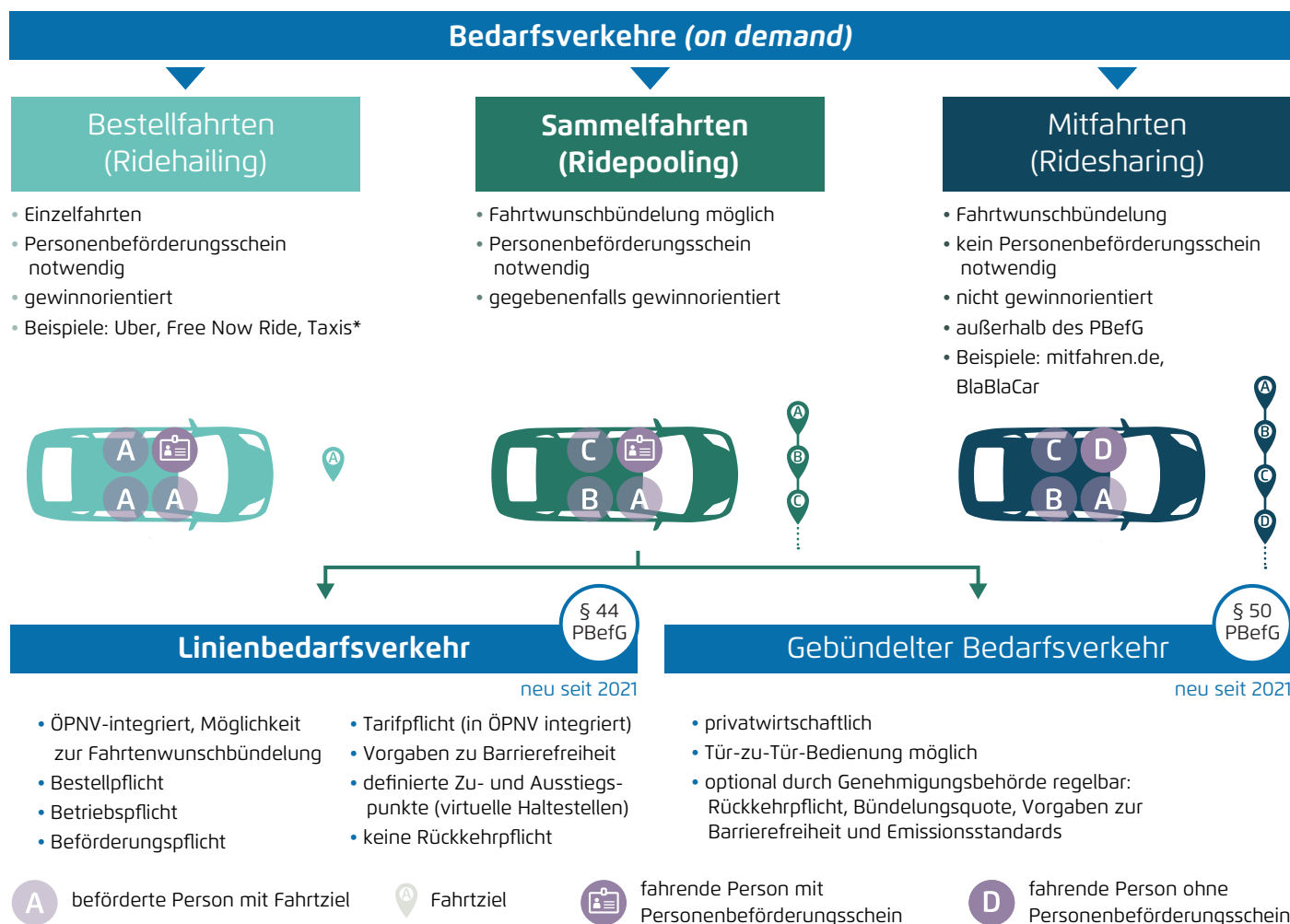
Mit der Reform des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Bundesgesetzgeber 2021 eine rechtliche Grundlage für neue digital gestützte Mobilitätsangebote geschaffen. Denn mithilfe von digitalen Plattformen und Apps können Anbieter heute besser die individuellen Bedürfnisse von Kund:innen erfüllen. Vor der Reform konnten diese nachfragegesteuerten Angebote meist nur mit Auffangvorschriften oder Experimentierklauseln genehmigt werden oder folgten bisherigen Mustern von differenzierten Bedienweisen wie beispielsweise Anrufsammeltaxen.

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*) und ohne festgelegten Weg virtuell definierte Haltepunkte anfahren. Die Angebote sind nahtlos in den klassischen öffentlichen Perso-

nennahverkehr (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- und keiner Beförderungspflicht unterliegt.

In diesem Faktenblatt geht es um den Linienbedarfsverkehr und die Chancen, die sich dadurch für den öffentlichen Verkehr eröffnen, insbesondere auf dem Land. Der Linienverkehr kommt in Dörfern und kleineren Städten an seine Grenzen. Die nächste Haltestelle ist für viele ÖPNV-Nutzer:innen häufig nicht fußläufig zu erreichen oder die Taktfrequenz ist zu niedrig. Eine Angebotsverdichtung im konventionellen Linienverkehr wäre aber aufgrund der begrenzten Nachfrage in vielen Fällen unwirtschaftlich. Kleinbusse, die auf Abruf nah an die Start- und Zielorte der Menschen herankommen, könnten das Angebot dagegen gut ergänzen.

Übersicht: Typische Einsatzfelder für Bedarfsverkehre



* Taxiverkehre unterscheiden sich grundlegend von Mietwagenverkehren, da sie gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifflicht 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.

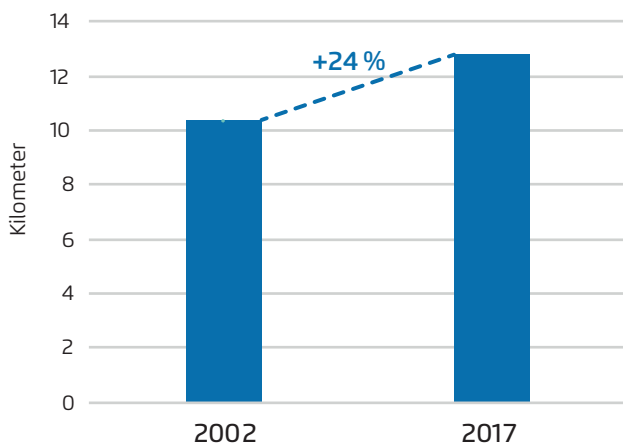
Fahrten mit mehreren Ein- oder Ausstiegspunkten sind mit allen hier genannten Diensten möglich, wenn die Fahrgäste dies wünschen.

Personenverkehr auf dem Land: Alternativen zum Auto fehlen

In Deutschland leben etwa 30 Millionen Menschen in ländlichen Regionen.* Ihre Mobilität macht 37 Prozent der gesamten Personenverkehrsleistung aus.¹ Treibhausgasemissionen zu reduzieren ist dabei eine besondere Herausforderung: Dünnere werdende Angebote zur Deckung von Grundbedürfnissen wie Arztpraxen, Schulen und Supermärkte führen zu längeren Wegen. In der Fläche ist die Nachfrage im ÖPNV

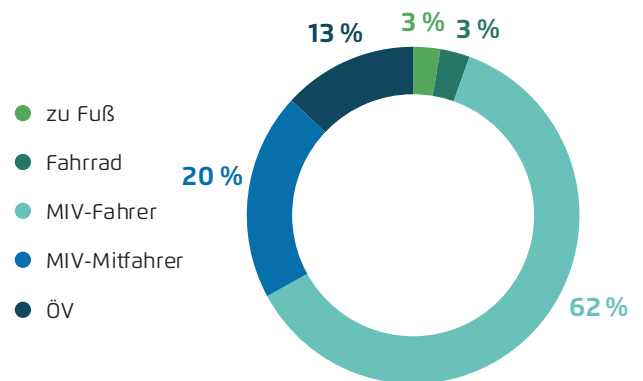
zudem schwer zu bündeln, was zu einer oft unbefriedigenden Angebotsqualität bei Bus und Bahn führt. Das Ergebnis: Mit 83 Prozent liegt der Anteil des privaten Pkw an der Personenverkehrsleistung 10 Prozentpunkte höher als im urbanen Raum.² Für die Verkehrswende braucht es Angebote und Lösungen, die auf die ländlichen Siedlungsstrukturen zugeschnitten sind.

Durchschnittliche Kilometer pro Weg im ländlichen Raum



Agora Verkehrswende (10/2022) | Quelle: MiD Zeitreihenbericht

Verkehrsmittelwahl (Streckenanteil) im ländlichen Raum



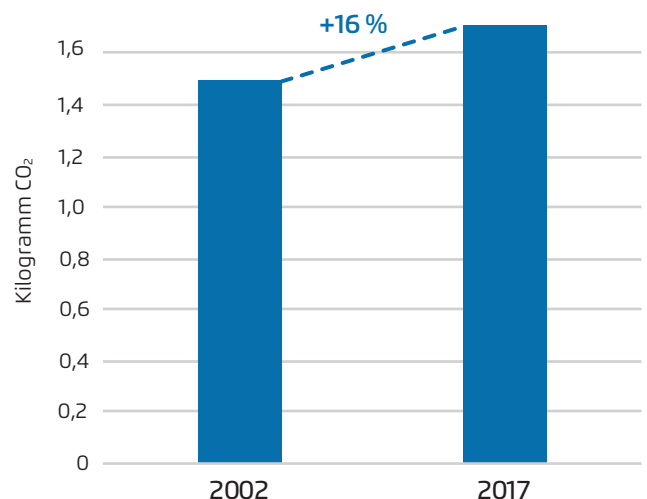
Agora Verkehrswende (10/2022) | Quelle: MiD 2017

Entwicklung: Emissionen steigen

Da die Wege länger werden, die Anzahl an Wegen nur leicht abnimmt, wächst die Verkehrsleistung: allein zwischen 2002 und 2017 von 943 Mio. auf 1.180 Mio. Personenkilometer pro Tag. Eine Person im ländlichen Raum legte 2017 im Rahmen der alltäglichen Mobilität durchschnittlich 39 Kilometer am Tag zurück, etwa ein Sechstel mehr als noch 2002. Die Mehrzahl dieser Wege wird mit dem Auto zurückgelegt, einem besonders emissionsintensiven Verkehrsmittel. Deshalb steigen auch die Emissionen: von 1,44 Kilogramm CO₂ pro Weg im Jahr 2002 auf 1,67 Kilogramm CO₂ im Jahr 2017.

Um im Verkehr bis 2045 klimaneutral zu werden und die Mobilität der Bevölkerung auf dem Land zu erhalten, muss die Anzahl der Fahrgäste mit Bus und Bahn bis 2035 auch im ländlichen Raum stark wachsen.³ Ein attraktiver und verlässlicher öffentlicher Personennahverkehr ist daher unverzichtbar – auch für die Aufwertung der Lebensqualität im ländlichen Raum und für eine erfolgreiche Verkehrswende.

Emissionen pro Weg im ländlichen Raum



Agora Verkehrswende (10/2022) | Quelle: Umweltbundesamt 224/2020, basierend auf MiD 2002, 2017

* Je nach Definition variiert die Anzahl der im ländlichen Raum lebenden Menschen von 30 bis 46 Millionen Menschen. In diesem Faktenblatt wurde die Klassifizierung des BBSR (RegioStar 7) genutzt.

Bedarfsverkehr kann ÖPNV attraktiver machen

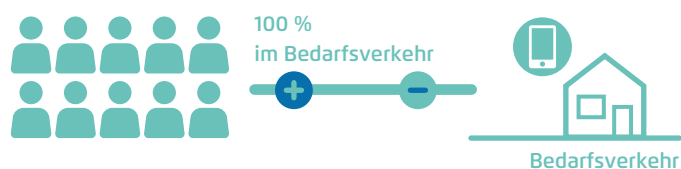
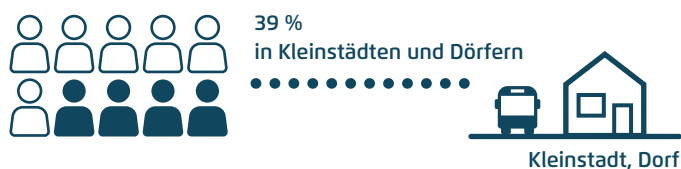
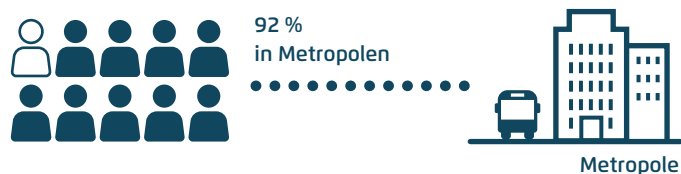
Linienbedarfsverkehre haben als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr das Potenzial, die Qualität des ÖPNV im ländlichen Raum zu verbessern. In dünn besiedelten Regionen kann der Bedarfsverkehr den ÖPNV flächendeckend fußläufig erreichbar machen. Er kann darüber hinaus flexibel auf Bestellung die erste und die letzte Meile abdecken und somit als Zubringer zu zentralen Linienverkehrsstrecken zwischen größeren Knotenpunkten dienen. Für den Ausbau des Linienbedarfsverkehrs wird kaum neue Infrastruktur benötigt, allerdings fallen Kosten für Fahrzeuge, Personal und Software an.

Höhere Taktfrequenzen und Flexibilität

Linienbedarfsverkehr kann das Fahrtenangebot des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum deutlich erhöhen. Der konventionelle Linienverkehr fährt hier oft nur im Stundentakt oder seltener. Im Bedarfsverkehr fallen die Wartezeiten in der Regel sehr viel kürzer aus, da Abfahrtszeiten auf die Wünsche der Nutzer:innen angepasst werden. Insgesamt verspricht die Buchung von Fahrten nach individuellem Zeitwunsch mehr Flexibilität als bei einem vorgegebenen Fahrplan. Gegenüber den seit Jahrzehnten betriebenen Bedienformen, wie dem Anrufsammeltaxi, ermöglichen technologische Fortschritte jetzt komfortablere digitale Bestellungen und automatisierte Routenplanungen.

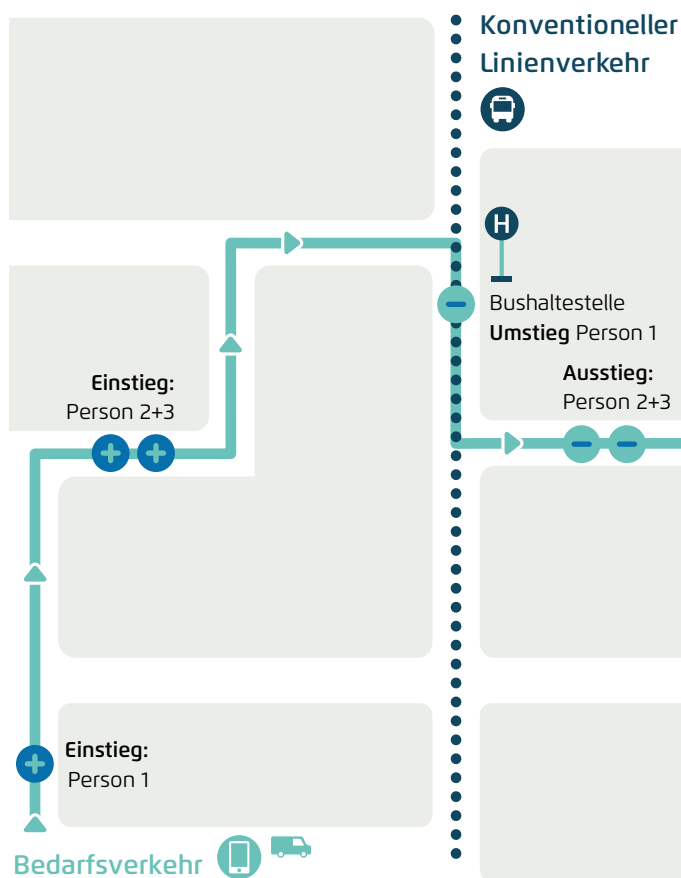
Anteil der Menschen mit ÖPNV-Anschluss in ihrer Nähe

Maximal 500 Meter Luftlinie Entfernung zur nächsten Bushaltestelle mit mindestens 28 Abfahrten an einem Werktag zwischen 6 und 20 Uhr



Agora Verkehrswende (10/2022) | Quelle: vgl. Nobis, C., & Hergert, M. (2020)

Flexibilität Linienbedarfsverkehr

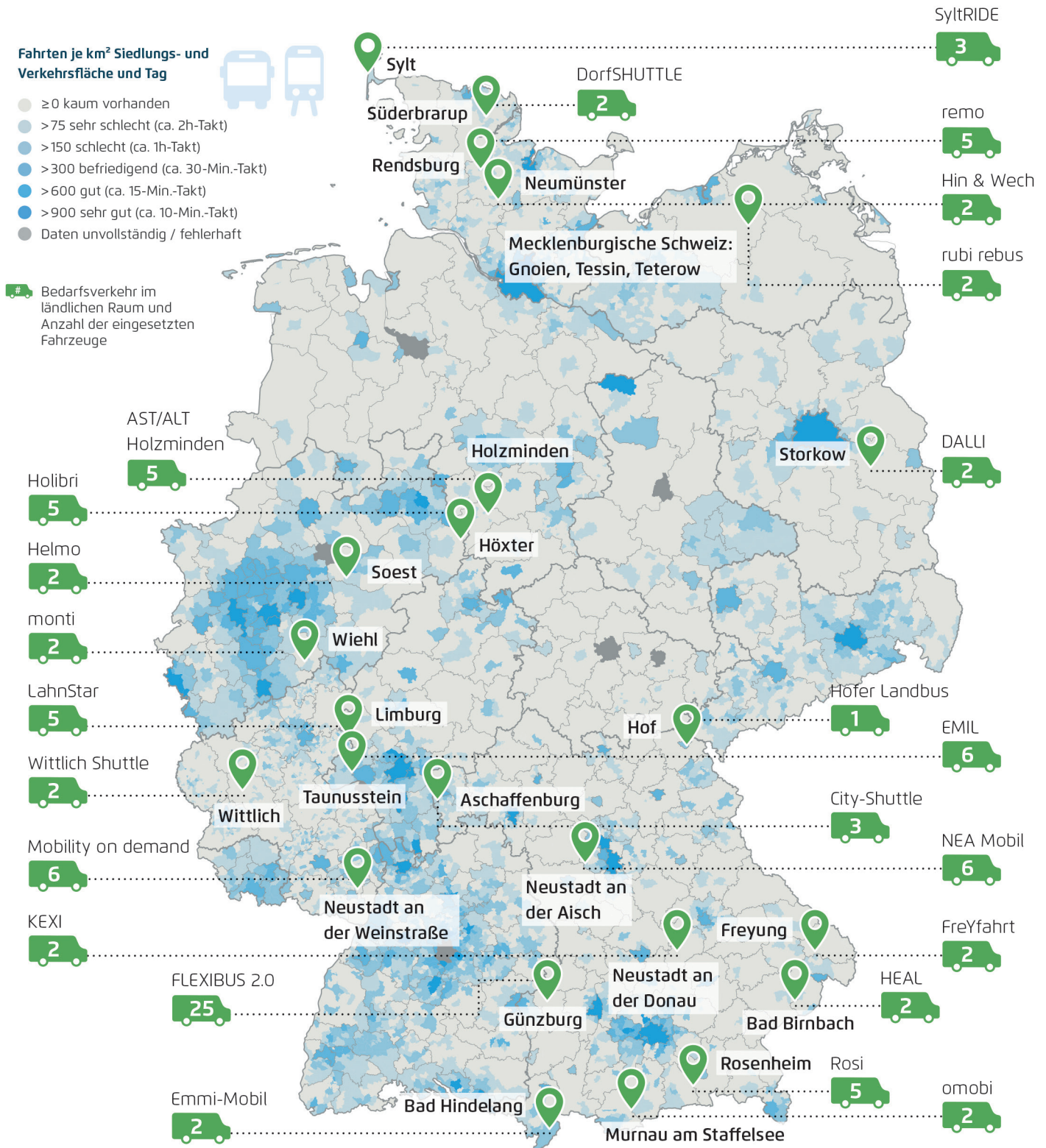


Erreichbarkeit

In der Regel sind die Zu- und Abgangsstellen im Linienbedarfsverkehr als „virtuelle Haltestellen“ in kleinen Abständen im Datensystem angelegt. Damit ist der nächste mögliche Haltepunkt meist nur wenige Gehminuten entfernt. Im kleinstädtischen oder dörflichen Raum sind die Haltestellen im konventionellen Linienverkehr für die Einwohner:innen oft über 500 Meter entfernt. Nur 19 Prozent haben eine Haltestelle in 250 Meter Luftlinienentfernung zu ihrer Wohnadresse.⁴ Mit dem Linienbedarfsverkehr könnte ein räumlich verdichtetes und somit attraktiveres Angebot geschaffen werden, das die Abhängigkeit vom Privat-Pkw in gewissem Maß reduzieren kann und durch die vorgeschriebene barrierefreie Nutzung soziale Teilhabe sicherstellt.

Bestehende Angebote für Bedarfsverkehre im ländlichen Raum

Die Karte zeigt bereits etablierte Sammelfahrten-Angebote im ländlichen Raum, zusammen mit der derzeitigen Abfahrtdichte im konventionellen ÖPNV. Auf der Karte steht jede Markierung für ein Angebot. Die Karte stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.*



*Wenn Ihnen bekannte Angebote auf der Karte fehlen, freuen wir uns über einen Hinweis (Kontakt siehe Impressum). Einige dieser Angebote wurden bereits vor der PBefG-Reform unter Auffangvorschriften oder Experimentierklauseln genehmigt.

Praxisbeispiel 1: FLEXIBUS | Landkreis Günzburg/Unterallgäu, Bayern



25 Fahrzeuge



4.140

virtuelle Haltestellen



218.000

Menschen im Bedienegebiet

Betriebsinformationen

FLEXIBUS bezeichnet das seit 2018 bestehende *On-Demand*-Angebot der Landkreise Günzburg und Unterallgäu. Es existieren elf separate Betriebsgebiete, welche insgesamt 64 Gemeinden einschließen. Der Rufbus lässt sich täglich von morgens bis abends telefonisch bei *FLEXIBUS*-Partnerstellen oder via App buchen.

Betreiber und Fahrtkosten

Betrieben werden die flexiblen Kleinbusse von mehreren örtlichen Busunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Mittelschwaben sowie dem technischen Dienstleister ViaVan. Die Landkreise sowie der Freistaat Bayern unterstützen den Betrieb finanziell. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der Tarifzonen, die durchfahren werden, und beginnt bei 2,40 Euro.

Besonderheiten

Der Großteil der Fahrgäste ist zwischen 41 und 60 Jahre alt. Bis 2023 soll *Flexibus* in fast allen Unterallgäuer Gemeinden fahren und die Betriebsgebiete verbinden.

Praxisbeispiel 2: EMIL | Stadt Taunusstein, Hessen



6 Fahrzeuge



1.100

virtuelle Haltestellen



31.000

Menschen im Bedienegebiet



1.200

monatliche Fahrgäste

Betriebsinformationen

Seit August 2021 können die Menschen in Taunusstein *EMIL* nutzen. Das engmaschige Netz virtueller Haltestellen verbindet zehn Stadtteile unterschiedlicher Größe flexibel den ganzen Tag miteinander. Der Service lässt sich telefonisch oder via App buchen und bietet auch die Beförderung von Menschen mit Rollstuhl an.

Betreiber und Fahrtkosten

Die GHT Mobility GmbH (CleverShuttle) betreibt den Fahrdienst im Auftrag der Stadt Taunusstein und der Rheingau-Taunus-Verkehrsbetriebe (RTV). Der Fahrpreis beträgt 1,50 Euro mit gültigem ÖPNV-Ticket für Taunusstein, 3,00 Euro ohne ÖPNV-Ticket, plus 15 Cent pro Kilometer. Das Projekt wird durch das Land Hessen und das Bundesverkehrsministerium gefördert.

Besonderheiten

Im Projekt kommen ausschließlich elektrische Kleinbusse zum Einsatz. Geladen werden die Fahrzeuge mit regenerativem Strom. Rund 44 Prozent der Fahrten werden am Wochenende von Freitag bis Sonntag durchgeführt.

Praxisbeispiel 3: omobi | Gemeinde Murnau, Bayern



2 Fahrzeuge



306

virtuelle Haltestellen



16.000

Menschen im Bedienegebiet



2.000

monatliche Fahrgäste

Betriebsinformationen

Die beiden Ortsbusse verkehren seit Juli 2020 werktags zwischen 6 und 20 Uhr auf Abruf in der Gemeinde Murnau und Umgebung. Als Ersatz für den kaum genutzten örtlichen Linienbus transportiert *omobi* mittlerweile bis zu sechsmal mehr Fahrgäste. Insbesondere ältere Menschen schätzen den via App, Telefon oder bei Partnerstellen buchbaren Service.

Betreiber und Fahrtkosten

Im Auftrag der Gemeinde Murnau führt die *omobi GmbH* den Fahrbetrieb durch. Dabei bündelt die Software des Anbieters door2door die Fahrtwünsche und plant die optimale Route. Eine Fahrt kostet unabhängig von der Länge der Strecke 2,00 Euro. Der Freistaat Bayern, die Regierung von Oberbayern sowie die Gemeinde Murnau fördern das Projekt.

Besonderheiten

omobi ist das erste Projekt dieser Art in Oberbayern und erhielt den Preis „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“. Perspektivisch sollen die Kleinbusse in den Nahverkehrsplan des Landkreises integriert und weitere Nachbargemeinden angebunden werden.

Ausblick: Bedarfsverkehr als Chance im ländlichen Raum

Für die klimaneutrale Umgestaltung des Verkehrs ist langfristig neben einer Antriebs- und Energiewende auch ein mehr als doppelt so hoher Anteil des öffentlichen und geteilten Verkehrs an den Wegen im ländlichen Raum unerlässlich. Der Anteil des öffentlich geteilten Verkehrs steigt dabei von 9 Prozent in 2017 auf 25 Prozent in 2050.³ Ein attraktiver ÖPNV muss somit auch auf dem Land Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems sein, wie es auch in dem Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition festgeschrieben ist.

Die Fallbeispiele bereits etablierter Dienste zeigen: Linienbedarfsverkehr kann hier eine Chance darstellen, den konventionellen Linienverkehr durch flexiblere Angebote zu ergänzen oder, je nach lokalen Gegebenheiten, sogar streckenweise zu ersetzen. Unter welchen Rahmenbedingungen der größte Mehrwert entsteht und welche zusätzlichen Kosten entstehen können, bedarf weiterer Untersuchungen.

Für den Aufbau neuer Angebote sind zusätzliche Finanzierungen nötig. Aufgrund vielerorts begrenzter finanzieller Handlungsspielräume der Kommunen bedarf es für eine bundesweite Etablierung dieser Angebote maßgeblicher

Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat den Bedarf zusätzlicher Regionalisierungsmittel für die Ausweitung von Linienbedarfsverkehren in einem Leistungskostengutachten 2021 mit 3,8 Mrd. Euro pro Jahr beziffert.⁵

Die einzelnen Angebote sollten gut in überregionale digitale Mobilitätsplattformen integriert sein. Damit diese Plattformen für den öffentlichen Verkehr rasch aufgebaut werden und miteinander kommunizieren können, müssen einheitliche technische Standards definiert werden. Die Unternehmen und Betreiber wiederum sollten bereit sein, nichtpersonalisierte Daten für potenzielle Dienstleister zur Verfügung zu stellen. Hilfreich wäre schließlich, wenn Vorreiter unter den Kommunen und Betreibern ihre Erfahrungen weitergeben, damit andere sich daran orientieren können.

Linienbedarfsverkehr: Potenzial für höhere Lebensqualität und nachhaltigere Mobilität im ländlichen Raum

Linienbedarfsverkehr
(ÖPNV-integriert)

- **Aufbau** des Angebots
- **gute Abstimmung** mit dem konventionellen Linienverkehr
- **Erfahrungsaustausch** zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen

besserer ÖPNV

- **bessere Anbindung** durch mehr Haltepunkte
- **Flexibilität** durch **individuelle Buchung**
- **kürzere Wartezeiten** durch **Abfahrt auf Nachfrage**

Chancen für
ländliche Räume

- **Umsteigen** vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr wird **attraktiver**: Das **unterstützt die Verkehrswende**.
- **Abfedern** steigender privater **Energiekosten** auf langen Wegen wird ermöglicht.
- **Mobilität** für Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Behinderungen wird gesichert.
- Wichtigkeit und **Gleichwertigkeit ländlicher Regionen** wird unterstrichen.

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Strategien und Lösungsvorschläge.

85-2022-DE

Herausgeber

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35000

F +49 (0)30 700 14 35129

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

Durchführung

Luis Karcher

Projektmanager Unternehmensmobilität, Agora Verkehrswende

luis.karcher@agora-verkehrswende.de

Maita Schade

Projektmanagerin Daten und Digitalisierung, Agora Verkehrswende

maita.schade@agora-verkehrswende.de

Philipp Kosok

Projektleiter Öffentlicher Verkehr, Agora Verkehrswende

philipp.kosok@agora-verkehrswende.de

Lennard Markus

Studentischer Mitarbeiter, Agora Verkehrswende

lennard.markus@agora-verkehrswende.de

Grafik: Juliane Franz

Titel: [iStock.com/BitsAndSplits](https://www.istock.com/BitsAndSplits)

Version: 1.0

Veröffentlichung: Oktober 2022

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2022): *Linienbedarfsverkehr auf dem Land. Perspektiven für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum durch flexible Kleinbussysteme*

www.agora-verkehrswende.de

Danksagung

Das Faktenblatt ist im Rahmen des Projekts „Bedarfsverkehr im ländlichen Raum“ entstanden. Das Projekt wird durch die Projektpartner Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) und den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt. Ausführender Projektpartner ist die PTV Group. Wir bedanken uns herzlich für die Unterstützung und Zusammenarbeit!

Quellenangaben

- 1 **Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R., & Bäumer, M. (2019):** Mobilität in Deutschland–MiD: Zeitreihenbericht 2002–2008–2017
- 2 **Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018):** Mobilität in Deutschland – MID: Ergebnisbericht
- 3 **Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut (2020):** Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität
- 4 **Nobis, C., & Herget, M. (2020):** Mobilität in ländlichen Räumen Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. Internationales Verkehrswesen
- 5 **Roland Berger/Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV (2021):** Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität

