
Sehr geehrte Damen und Herren,

gerade in der heutigen Zeit wird wieder häufiger darüber gesprochen, ob und in welchem Maße die Ausgaben der öffentlichen Hand für Bus und Bahn reduziert werden können. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Lage ist das nachvollziehbar, nicht jedoch in Hinblick auf die Klimaziele, die es zu erreichen gilt.

Wir haben auf den folgenden Seiten die häufigsten Fragen zu diesem Thema für Sie zusammengetragen – und beantwortet. Wir möchten Ihnen damit Argumente für die nächste Einspardebatte an die Hand geben und aufzeigen, warum es komplexer ist als gedacht, am ÖPNV-Angebot zu sparen.

Viel Spaß bei der Lektüre und viele Grüße
Dr. Bernd Rosenbusch

Geschäftsführer



Faktoren, die Einfluss auf die Ausgestaltung einer Linie nehmen:

- Nachfrage bzw. Nachfragepotenzial
- Zubringerfunktion zur Schiene
- Funktion für den Schülerverkehr
- Vorgabender jeweiligen Nahverkehrspläne und verkehrspolitischen Ziele des Aufgabenträgers
- technische Voraussetzungen und die vorhandene Straßeninfrastruktur

Welche Faktoren nehmen Einfluss darauf, welches Fahrzeug auf einer Linie zum Einsatz kommt? Warum fahren auf den meisten Linien rund um die Uhr große Busse?

Die benötigte Fahrzeuggröße wird nach der Spitzennachfrage bemessen – häufig ist das der Schülerverkehr. Dass meist nur Fahrzeuge einer Größe auf einer Linie unterwegs sind, ergibt sich aus dem hohen Aufwand und den hohen Kosten beim Einsatz verschieden großer Busse.

Warum ist nicht jeder dünn besetzte Bus ein Geisterbus? Warum können „leere Geisterbusse“ nicht einfach im Depot bleiben?

Ein „leerer Bus“ auf der Straße ist eine Momentaufnahme. Die Nachfrage schwankt tages-, wochen-, jahreszeiten- und witterungs-

abhängig sowie lastrichtungsbezogen. Und auch Fahrten im Schülerverkehr – egal wie gut oder schlecht sie ausgelastet – sind in der Regel nicht einsparbar, da dem Aufgabenträger hier eine Beförderungspflicht auch in entlegene Ortsteile zukommt.

Angebots- vs. Nachfrageorientierte Verkehrsplanung: Welcher Ansatz wird im MVV verfolgt und warum?

Im MVV-Regionalbusverkehr wird größtenteils ein angebotsorientierter Ansatz gemäß dem Prinzip „Angebot schafft (weitere) Nachfrage“ verfolgt. Denn der ÖPNV kann nur mit einem ausreichend attraktiven und sinnvoll nutzbaren Angebot eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Wie ist die durchschnittliche Auslastung im MVV-Regionalbusverkehr und was sagt diese Zahl überhaupt aus?

Die durchschnittliche Auslastung pro Landkreis oder für den gesamten MVV-Regionalbusverkehr ist nicht aussagekräftig. Die Auslastung muss vielmehr mindestens linienspezifisch und im Gesamtkontext der sich stellenden Rahmenbedingungen interpretiert werden. Noch besser ist eine fahrt-

spezifische Betrachtung. Denn die Fahrzeugauslastung schwankt je nach Wochentag, Wetter, Tages- und Jahreszeit sowie Lastrichtung teils erheblich. Die Auslastung sagt alleine nichts über die Sinnhaftigkeit einer Linie aus. Erst eine umfassenden Betrachtung erlaubt eine objektive Einschätzung.

Wie sieht es mit der Wirtschaftlichkeit des MVV-Regionalbusverkehrs aus? Wie hoch ist die Kostendeckung?

Der ÖPNV ist nicht ohne Mittel der öffentlichen Hand kostendeckend finanzierbar. Grob lässt sich sagen, dass – wenn alles optimal läuft – etwa die Hälfte bis zwei Drittel der Kosten für eine Buslinie durch Fahrgeldeinnahmen oder andere Zuschüsse gedeckt werden können.

Wieso spart man sich das Verkehrsangebot in der Nebenverkehrszeit nicht einfach?

Für die Erreichung der Klimaziele ist der Umstieg auf den ÖPNV unerlässlich. Überzeugen lassen sich die Menschen davon aber nur, wenn sie ein ausreichend attraktives und flexibles Angebot vorfinden. Wenn nur alle ein bis zwei Stunden ein Bus fährt, entfallen aufgrund der begrenzten Flexibilität viele Fahrgastpotentiale gerade in Nebenver-

kehrzeiten. Zudem sind die für Fahrten in Nebenverkehrszeiten notwendigen Fahrzeuge bereits vorhanden, sodass dadurch keine zusätzlichen Anschaffungskosten entstehen; die laufleistungsabhängigen Kosten pro gefahrenen Buskilometer sind vergleichsweise gering. Und auch diese Fahrten mit eher geringer Auslastung generieren Einnahmen und tragen so zur Kostendeckung einer Linie bei.

Wäre es nicht sinnvoll, gering ausgelastete Buslinien durch On-Demand-Service-Angebote zu ersetzen? Wann entscheidet man sich für die Einführung eines On-Demand-Services und wann für einen Linienverkehr mit (großen) Bussen?

On-Demand-Services werden in Räumen und Zeiten eingesetzt, in denen die ÖPNV-Nachfrage grundsätzlich dispers und gering ist, aber dennoch ein Angebot gewünscht ist. Für die Entscheidung pro On-Demand-Service ist nicht ausschlaggebend, ob eine einzelne Fahrt einer Linie etwas schlechter ausgelastet ist, sondern ob es solche generell geringer ausgelasteten Räume und Zeiten gibt. Kombinationen aus klassischem Linienverkehr und On-Demand-Services werden auch im MVV-Raum praktiziert.



Foto: S. Schneider / Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen

Was ist günstiger: Ein On-Demand-Angebot oder ein Linienbusangebot?

Auf den ersten Blick wirken On-Demand-Service-Angebote schon wegen der kleineren Fahrzeuge günstiger. Dem ist allerdings nicht zwingend so: Kosten für Kauf und Unterhalt der Fahrzeuge, Personalkosten sowie Kosten für die Betriebssteuerung (sog. Bereitstellungskosten) fallen dabei unabhängig davon an, wie oft ein Fahrzeug später tatsächlich unterwegs ist. Zudem sind die Kosten vom gewünschten Service-Level und den entsprechend benötigten Ressourcen abhängig. Sogenannte Sprungkosten, also zusätzliche Anschaffungs- und Personalkosten zur Schaffung weiterer Kapazitäten, fallen bei On-Demand-Services schneller an als im Linienverkehr. Die laufleistungsabhängigen Kosten sind im Verhältnis geringer.

Was passiert, wenn sich doch einmal herausstellt, dass die Nachfrage auf einer Linie geringer ist als angenommen?

Es kann durchaus vorkommen, dass die Nachfrage auf einer Linie oder einem Linienabschnitt nicht oder nicht mehr den Erwartungen entspricht. In solchen Fällen werden gesamthaft sinnvolle Anpassungen geprüft und Überplanungen vorgenommen.

Öffentlich finanzierte Angebote stehen berechtigterweise im Fokus der Aufmerksamkeit und werden auf ihre Wirtschaftlichkeit hin bewertet. In Zeiten klammer öffentlicher Kassen werden sie nachvollziehbarerweise kritischer denn je unter die Lupe genommen: Werden Steuergelder angemessen ausgegeben? Könnten die Mittel anderweitig sinnvoller genutzt werden?

Zu diesen öffentlich finanzierten Angeboten zählt auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Er gehört zu den Aufgaben der öffentlichen Hand, er ist Teil der Daseinsvorsorge. Und dennoch sind die Ausgestaltung und damit auch die Kosten, die zum Beispiel für den Busverkehr in einem Landkreis bzw. von einem Landkreis aufzubringen sind, variabel.

Hinzukommt das in den letzten Jahren verschärft zu Tage getretene Problem des Fahrermangels. Vor dem Hintergrund dieses Problems kommt die Frage auf, ob gering ausgelastete oder leere Fahrten – die landläufig unter „Geisterbussen“ verstanden werden – nicht einfach gestrichen, und damit der Bedarf an Fahrpersonal reduziert werden könnte.

Der Gedanke, das ÖPNV-Angebot einer Prüfung zu unterziehen, ist legitim und liegt gerade in der aktuellen Situation nahe. Ebenso nahe liegt die Schlussfolgerung, dass Fahrten, die weniger gut ausgelastet sind, einfach und schnell eingespart werden können – und so neben der Lösung personeller Probleme auch finanzielle Einsparungen einfach und schnell erreicht werden können.

Richtig ist diese Schlussfolgerung aber nicht. Denn die Planung von Busfahrplänen und -umläufen ist von vielen Aspekten abhängig und damit komplexer als es scheint.

Im Folgenden gehen wir auf die häufigsten Fragen zu diesem Thema ein und versuchen die Zusammenhänge und Rahmenbedingungen darzulegen:

Welche Faktoren nehmen Einfluss auf die Ausgestaltung einer (Bus-)Linie?

Wie eine Linie ausgestaltet wird, also in welchem Takt, auf welchem Linienweg und innerhalb welcher Bedienzeiten sie verkehren soll, hängt von vielen Faktoren ab:

Zum einen ist die Ausgestaltung von der **Nachfrage bzw. vom Nachfragepotenzial** abhängig. Dieses Potenzial ergibt sich unter anderem aus den Einwohnerzahlen der Gemeinden sowie besonderen Aufkommensschwerpunkten wie Gewerbegebieten, Schulstandorten oder touristischen Angeboten entlang der Linie sowie aus Verknüpfungen mit anderen Linien.

Zum anderen nimmt die **Zubringerfunktion der Buslinie zur Schiene**, also zu U-, S- oder Regionalbahn, Einfluss auf ihre Ausgestaltung. Die möglichst optimale Schienenanbindung ist besonders für Bürger:innen in Gemeinden oder Ortsteilen ohne direkte Schienenanbindung relevant.

Darüber hinaus geht auch die **Funktion einer Linie für den Schülerverkehr** in die Planungen ein. Dabei geht es darum, ob die notwendigen Schülerfahrten durch den angedachten Fahrplan

abbildbar sind oder ob Zusatzfahrten bzw. Taktabweichungen erforderlich sind, um dem Schülerbeförderungsauftrag der Aufgabenträger gerecht zu werden.

Natürlich fließen zudem die **Vorgaben der jeweiligen Nahverkehrspläne** und die **verkehrspolitische Zielsetzung des Aufgabenträgers** ein.

Zusätzlich müssen auch **technische Voraussetzungen**, wie die Befahrbarkeit der Strecke (Ist es möglich, dass sich auf der Strecke zwei Fahrzeuge begegnen? Gibt es mögliche Engstellen oder Unterführungen, die Schwierigkeiten bereiten könnten?) oder Wendemöglichkeiten für Busse an den Endpunkten der Linie und die **vorhandene Straßeninfrastruktur**, einbezogen werden.

Welche Faktoren nehmen Einfluss darauf, welches Fahrzeug auf einer Linie zum Einsatz kommt? Und warum fahren auf den meisten Linien rund um die Uhr große Busse?

Die benötigte Fahrzeuggröße muss grundsätzlich nach der Spitzennachfrage bemessen werden; häufig ist dies der Schülerverkehr. Dass auf den allermeisten Linien nur Fahrzeuge einer Größe unterwegs sind, ergibt sich aus der Tatsache, dass Aufwand und Kosten unverhältnismäßig hoch wären, wenn im Laufe eines Tages Busse unterschiedlicher Größe eingesetzt würden.

Denn dafür müssten nicht nur Busse unterschiedlicher Größe beschafft und vorgehalten werden, es müssten auch zusätzliche Austauschfahrten geplant und durchgeführt werden. Daraus ergäbe sich wiederum ein zusätzlicher Fah-

Mythos Geisterbusse

rerbedarf und damit ein höherer Kostenaufwand. Natürlich wäre es denkbar, zum Beispiel an Wochenenden kleinere Fahrzeuge und während der Woche von Montag bis Freitag große Busse für jeweils ganze Betriebstage einzusetzen. Dadurch würde der operative Aufwand des Fahrzeug- bzw. Fahrpersonaltauschs entfallen. Aber auch in diesem Szenario sind zusätzliche Fahrzeuge nötig, welche entsprechende Anschaffungskosten verursachen.

Da es also in der Regel deutlich teurer und wirtschaftlich nicht sinnvoll wäre, ein zweites, kleineres Fahrzeug einzusetzen, anstatt einen großen Bus auch in Zeiten geringerer Nachfrage fahren zu lassen, wird davon meist abgesehen.

Aber auch im MVV-Raum sind nicht nur große 12-/18-Meter-Busse unterwegs. Auf Linien, auf denen es nachfrageseitig vertretbar ist oder die Straßenverhältnisse keine größeren Busse zulassen, werden kleinere Fahrzeuge eingesetzt. So kommen zum Beispiel auf den MVV-Regionalbuslinien 258 und 299 im Landkreis München, 451 im Landkreis Ebersberg, 580 im Landkreis Erding und den Linien 967, 974 und 978 im Landkreis Starnberg bereits Kleinbusse auf Sprinterbasis oder sogenannte Midibusse von etwa neun bis zehneinhalb Metern Länge zum Einsatz.

Warum ist nicht jeder dünn besetzte Bus ein Geisterbus? Warum können „leere Geisterbusse“ nicht einfach im Depot bleiben?

Vorab ist hier zu erwähnen, dass ein „leerer Bus“, der auf der Straße an einem vorbeifährt, meist



eine Momentaufnahme ist. Schon eine Haltestelle später – oder auch vorher – kann sich das Bild anders darstellen. Denn es ist normal, dass Fahrten nicht über den gesamten Linienweg hinweg gleich stark ausgelastet sind.

Daneben sind lastrichtungsbezogene Unterschiede der Auslastung dafür verantwortlich, dass nicht jeder gering ausgelastete Bus ein sogenannter Geisterbus ist und „einfach“ im Depot bleiben könnte. Sprich: Eine Fahrt in Lastrichtung, zum Beispiel am Morgen in Richtung S-Bahnhof, zieht in der Regel auch eine durch den Fahrzeugumlauf bedingte Fahrt gegen die Lastrichtung nach sich. Der Bus muss ja wieder zurück fahren, um dann erneut in Lastrichtung fahren zu können. Würde man die Fahrt entgegen der Lastrichtung mit einer eher geringen Nachfrage streichen, müsste sie als Betriebsfahrt ohne Fahrgäste trotzdem durchgeführt werden und würde

die gleichen Kosten pro Kilometer verursachen – aber keinerlei Einnahmen generieren.

Zudem schwankt die Nachfrage auch tages-, wochen-, jahreszeiten- oder witterungsabhängig. Und auch Fahrten im Schülerverkehr – egal wie gut oder schlecht ausgelastet – sind in der Regel nicht einsparbar, da dem Aufgabenträger eine Beförderungspflicht auch in entlegene Ortsteile und somit unter Umständen eben auch mit geringerer Nachfrage zukommt.

Angebots- vs. Nachfrageorientierte Verkehrsplanung: Welcher Ansatz wird im MVV verfolgt und warum?

Eine nachfrageorientierte Verkehrsplanung funktioniert nach dem Prinzip: „Angebot wird dort geschaffen, wo eine Nachfrage vorhanden ist“. Diese Art der Verkehrsplanung schließt allerdings viele Nachfragepotenziale bzw. Fahrgäste von vornherein aus, da man grundsätzlich von der bereits bestehenden Nachfrage ausgeht und versucht, diese möglichst effizient abzudecken. Eine mögliche künftige Nachfrage, die erst durch das Vorhandensein eines Angebots entsteht, wird dabei nicht berücksichtigt.

Angebotsausweitungen erfolgen bei der nachfrageorientierten Form der Verkehrsplanung in der Regel sehr vorsichtig. Das Angebot wird ausgebaut, wenn eine „sichere“ neue Nachfrage zu erwarten ist – also zum Beispiel ein neues Gewerbegebiet angeschlossen werden soll.

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung verfolgt hingegen die Philosophie „Angebot schafft

(weitere) Nachfrage“. Die Nachfrage kann sich dabei über einen gewissen Zeitraum entwickeln, auf Basis eines regelmäßigen, zuverlässigen und auch in sogenannten Schwachlastzeiten – also Zeiten, in denen die Fahrzeuge generell geringer ausgelastet sind – verfügbaren Angebots.

Im MVV-Regionalbusverkehr wird größtenteils der Ansatz der angebotsorientierten Verkehrsplanung verfolgt. Denn der ÖPNV kann, auch im Sinne der dringend nötigen Verkehrswende, nur dann eine ernst zu nehmende Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, wenn er zu möglichst vielen Tageszeiten mit einem ausreichend attraktiven und sinnvoll nutzbaren Angebot zur Verfügung steht – gegebenenfalls in Kombination von klassischen ÖPNV-Angeboten wie Bus und Bahn mit bedarfsgesteuerten Systemen wie den On-Demand-Services MVV-RufTaxi und FLEX spätabends oder an Wochenenden.

Der angebotsorientierte Ansatz wird auch deshalb gewählt, damit denjenigen, die in der Schwach- oder Nebenverkehrszeit unterwegs sein müssen, ein adäquates Angebot vorfinden. Finden zum Beispiel Schichtarbeitende oder Teilzeitbeschäftigte dieses Angebot in der Nebenverkehrszeit nicht vor, werden sie auch in der Hauptverkehrszeit nicht öffentlich fahren, sondern mindestens im Zubringerverkehr weiter auf das Auto setzen. Wer sich abends nicht auf den Bus für die Heimfahrt verlassen kann, wird auch morgens nicht einsteigen. Der Fahrgast ist damit in Gänze verloren, nicht nur für eine Fahrt. Und damit fehlen auch seine Einnahmen, die er mit

dem Lösen seiner Fahrkarte in das System brächte. Auch für diese Personen, die eben nicht in den Hauptverkehrszeiten unterwegs sein müssen, haben die Aufgabenträger den bereits erwähnten Auftrag der ÖPNV-Daseinsvorsorge. Sie sind verpflichtet, für ein ausreichendes Mobilitätsangebot für den Teil der Bevölkerung zu sorgen, der nicht automobil ist – oder es nicht sein möchte.



Foto: Simon Schneider / Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen

Im Sinne der dringend notwendigen Mobilitätswende wird dabei die gesamte Verkehrsnachfrage über alle Modalitäten hinweg betrachtet. Die Grundidee ist es dabei immer, Verkehr bzw. Fahrten vom motorisierten Individualverkehr, sprich dem eigenen Auto, hin zum öffentlichen Nahverkehr zu verlagern.

Wie ist die durchschnittliche Auslastung im MVV-Regionalbusverkehr und was sagt diese Zahl überhaupt aus?

Vorweg: Die durchschnittliche Auslastung pro Landkreis oder sogar für den gesamten MVV-Regionalbusverkehr in allen Verbundlandkreisen ist nicht aussagekräftig. Die Auslastung muss vielmehr mindestens linienspezifisch und im Gesamtkontext der sich je Linie stellenden Rahmenbedingungen interpretiert werden. Noch besser ist sogar eine fahrtspezifische Betrachtung. Denn die Fahrzeugauslastung schwankt je nach Wochentag, Wetter, Tages- und Jahreszeit teils erheblich. Und auch lastrichtungsbezogene Schwankungen sind normal und zudem vom Hauptzweck einer Linie abhängig: Eine Linie, die vor allem als Zubringer zum Schienenverkehr dient, wird auf den Fahrten entgegen der Lastrichtung immer geringer ausgelastet sein als auf dem Rückweg. Ebenso wird eine Linie, die primär für den Schülerverkehr implementiert wurde, in Richtung Schule immer stärker ausgelastet sein, als auf dem Rückweg – bevor es dann am Mittag oder Nachmittag in die andere Richtung geht.

Die Auslastung sagt also alleine noch nichts über die Sinnhaftigkeit einer Linie aus. Erst eine umfassende Betrachtung erlaubt eine objektive Einschätzung. Für eine Entscheidung über Sinn und Zweck einer Linie oder Fahrt ist zudem der Grundsatz der angebotsorientierten Verkehrsplanung ausschlaggebend, gemäß dem erst ein attraktives Angebot die flexible Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ermöglicht.

Wie sieht es mit der Wirtschaftlichkeit des MVV-Regionalbusverkehrs aus? Wie hoch ist die Kostendeckung?

Der ÖPNV ist in Gänze nicht ohne Mittel der öffentlichen Hand kostendeckend finanzierbar – außer die Ticketpreise wären erheblich teurer, was wiederum zu einer geringeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führen würde. Grob lässt sich sagen, dass – wenn alles optimal läuft – etwa die Hälfte bis zwei Drittel der Kosten für eine Buslinie durch Fahrgeldeinnahmen oder andere Zuschüsse gedeckt werden können. Die restlichen Kosten trägt der Aufgabenträger als sogenanntes Betriebskostendefizit aus Haushaltsmitteln.

Sowohl die Kosten für einen Buskilometer als auch der Kostendeckungsgrad einer Linie sind stark von linienspezifischen Rahmenbedingungen abhängig, wie etwa dem Fahrzeugeinsatz oder auch der Linienweglänge oder der Betriebsleistung.

Und auch ihre Auslastung sagt noch nichts über die Wirtschaftlichkeit einer Linie aus. Der Kostendeckungsgrad schwankt von Linie zu Linie stark und ein voller Bus bedeutet nicht automatisch hohe Einnahmen. Denn auch externe Faktoren spielen dabei eine Rolle: Wenn etwa in einer gut ausgelasteten Linie ein Großteil der Fahrgäste Zeitkarten nutzt und von der Buslinie auf die S-Bahn umsteigt, um in Richtung Münchener Innenstadt weiterzufahren, bedeutet das für die Buslinie eine geringere Zuscheidung von Einnahmen, als wenn viele Gelegenheitsfahrer:in-



Foto: Simon Schneider / Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen

nen mit Einzelfahrscheinen mit ihr unterwegs wären. Es können den Kosten für die Linie also geringere Einnahmen entgegengesetzt werden.

Wieso spart man sich das Verkehrsangebot in der Nebenverkehrszeit nicht einfach?

Ganz einfach könnte man antworten: Weil auch dieses Angebot zur Daseinsvorsorge zählt. Aber das würde zu kurz greifen. Für die Umsetzung der Mobilitätswende und die Erreichung der Klimaziele ist die Einsparung von Autofahrten und der Umstieg auf den ÖPNV unerlässlich. Und vom Umstieg überzeugen lassen sich die Menschen nur, wenn sie ein ausreichend attraktives und

flexibel nutzbares öffentliches Verkehrsangebot vorfinden. Wenn nur alle ein bis zwei Stunden ein Bus fährt, entfallen aufgrund der begrenzten Flexibilität viele Fahrgastpotentiale gerade in Nebenverkehrszeiten. Kein Fahrgast möchte an seinem Feierabend 90 Minuten auf den Bus warten oder noch länger, wenn er den Bus, der nur alle zwei Stunden fährt, gerade verpasst hat.

Hinzukommt, dass die für solche Fahrten in Nebenverkehrszeiten notwendigen Fahrzeuge im Regelfall bereits vorhanden sind und so dadurch keine zusätzlichen Anschaffungskosten entstehen. Die laufleistungsabhängigen Kosten, die pro gefahrenen Buskilometer anfallen, sind vergleichsweise gering – entsprechend sind auch die Einsparungen beim Entfall einzelner Fahrten eher gering.

Den Kosten gegenüber stehen die Einnahmen. Auch Fahrten, die eher gering ausgelastet sind, generieren Einnahmen – gerade weil in Nebenverkehrszeiten auch Personen unterwegs sind, die nur gelegentlich mit dem ÖPNV und so eher mit Einzelfahrkarten bzw. im Bartarif unterwegs sind. Diese Tickets erzielen höhere Einnahmeanteile pro Ticket als Zeitkarten. So liefern auch Fahrten in Nebenverkehrszeiten einen Beitrag zur Kostendeckung einer Linie.

Neben den finanziellen und wirtschaftlichen Argumenten lohnt sich – gerade in Zeiten des Fahrermangels – auch ein Blick auf die personelle Seite: Sogenannte geteilte Fahrdienste, die wegen Fahrtlücken aus zwei oder sogar drei über den Tag verteilten kurzen Dienstteilen bestehen,

sind für das Fahrpersonal unattraktiv und somit schwerer zu besetzen. Zudem verursachen diese Dienste ebenfalls einen höheren (Kosten-)Aufwand.

Wäre es nicht sinnvoll, gering ausgelastete Buslinien durch On-Demand-Service-Angebote zu ersetzen? Wann entscheidet man sich für einen On-Demand-Service und wann für einen Linienverkehr mit (großen) Bussen?

On-Demand-Services wie das MVV-RufTaxi oder das Pilotprojekt FLEX im südlichen Landkreis München werden in Räumen und Zeiten eingesetzt, in denen die ÖPNV-Nachfrage grundsätzlich dispers und gering ist, aber dennoch ein Angebot gewünscht ist. Für die Entscheidung pro On-Demand-Service ist demnach nicht ausschlaggebend, ob eine einzelne Fahrt einer Linie etwas schlechter ausgelastet ist, weil sie zum Beispiel entgegen der aktuellen Lastrichtung unterwegs ist. Denn On-Demand-Angebote sind nicht zwingend günstig (siehe auch folgende Frage „Was ist günstiger: Ein On-Demand-Angebot oder ein Linienbusangebot?“).

Kombinationen aus klassischem Linienverkehr und On-Demand-Services sind aber natürlich möglich und werden auch praktiziert. Dann fährt zum Beispiel während der Woche von Montag bis Freitag ein normaler Linienbus und am Wochenende bindet ein On-Demand-Service die Gemeinden oder Ortsteile entlang dieser Regionalbuslinie an. Im MVV-Verbundlandkreis Ebersberg gibt es solche Mischformen zum Bei-

spiel auf den Linien 413 und 440 mit bedarfs-gesteuerten Systemen im Zwei-Stunden-Takt am Wochenende, wenn sich die reguläre Bedienung der Linien nicht lohnt.

Was ist günstiger: Ein On-Demand-Angebot oder ein Linienbusangebot?

Auf einen ersten eher oberflächlichen Blick wirken On-Demand-Service-Angebote günstiger, schon allein weil dabei kleinere Fahrzeuge als im Linienverkehr zum Einsatz kommen. Dem ist allerdings nicht zwingend so.

Bei On-Demand-Service-Angeboten fallen Kosten für Kauf und Unterhalt der Fahrzeuge, Personalkosten sowie Kosten für die Betriebssteuerung (sog. „Bereitstellungskosten“) unabhängig davon an, wie oft ein Fahrzeug später tatsächlich unterwegs ist. Zudem sind die Kosten von On-Demand-Angeboten vom gewünschten Service-Level abhängig. Das heißt: Je kürzer etwa die Voranmeldezeit und je höher die Quote der erfüllten Fahrtanfragen sein soll, desto teurer wird das System. Je nachdem, welchen Qualitätsstandards ein On-Demand-Service gerecht werden soll, müssen dann entsprechend mehr oder weniger Ressourcen wie Fahrzeuge oder Fahrpersonal vorgehalten werden.

Die Kapazität und damit die Flexibilität ist, was die Erfüllung der Fahrtwünsche der Fahrgäste angeht, bei den üblichen 12- oder 18-Meter-Bussen des Linienverkehrs größer als bei den zumeist kleineren On-Demand-Fahrzeugen. Die Anschaffungskosten für weitere Fahrzeuge oder

mehr Fahrpersonal fallen deshalb bei einem On-Demand-Service schneller an als im Linienverkehr und werden als sogenannte Sprungkosten bezeichnet. Die laufleistungsabhängigen Kosten hingegen sind bei On-Demand-Services mit kleinen Fahrzeugen im Verhältnis geringer als beim Einsatz großer Busse.

On-Demand-Services sind eine gute Ergänzung zum Linienverkehr, können ihn aber nicht grundsätzlich ersetzen. Eine eingehende Potenzialanalyse unter Einbeziehung aller Kosten, der gewünschten Qualitätsstandards und der Einnahmemöglichkeiten ist deshalb vor der Einführung unabdingbar.

Was passiert, wenn sich doch einmal herausstellt, dass die Nachfrage auf einer Linie geringer ist als angenommen?

Es kann durchaus vorkommen, dass die Nachfrage auf einer Linie oder einem Linienabschnitt nicht oder nicht mehr den Erwartungen entspricht – sei es, weil eine erwartete Nachfrage doch nicht eingetreten ist oder weil Fahrgäste zum Beispiel auf neu eingerichtete Linien umsteigen.

In solchen Fällen wird die Linie auf sinnvolle Anpassungen hin geprüft und gegebenenfalls Überplanungen des Busangebots vorgenommen. Dabei werden aber nicht einfach Fahrten oder Linienabschnitte gestrichen, sondern die Linie gesamthaft betrachtet und überprüft, wie ein verkehrlich sinnvolles und betrieblich wirtschaftliches Angebot unter den geänderten Rahmenbedingungen realisiert werden kann.