
Linienbedarfsverkehre als zusätzliche Säule des ÖPNV-Angebotes

agora – Verkehrswende, Webinar

Dr. Till Ackermann

Der Linienbedarfsverkehr: die Menschen abholen, wo sie sind – mit einer neuen Qualität im ÖPNV!

- Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde 2021 die dauerhafte Genehmigungsmöglichkeit eines neuen, ÖPNV integrierten On-Demand-Angebots geschaffen: der Linienbedarfsverkehr.
- Diese gesetzliche Neuerung ist sehr erfolgreich und zeitgemäß, wie der starke Zuwachs an Projekten zeigt: Anfang 2019 waren es noch etwa ein Dutzend solcher On-Demand-Angebote. Zum Ende des Jahres 2022 waren es mit über 80 Projekten bereits viermal so viele. Doch sind die meisten Umsetzungen als Pilotprojekte deklariert – eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage für den Regelbetrieb fehlt.
- Im VDV-Leistungskostengutachten ist ein Aufwuchs von heute 400 auf etwa 20.000 Linienbedarfsverkehrs-Fahrzeuge mit einem bis 2030 aufwachsenden Bedarf von 110 Millionen Euro in 2023 auf 3,8 Milliarden Euro p.a. ab 2030 ermittelt worden.

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

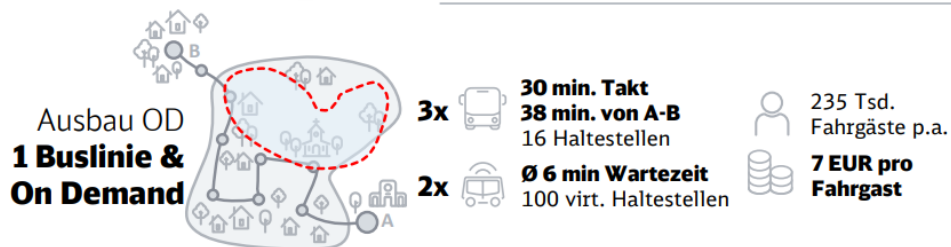
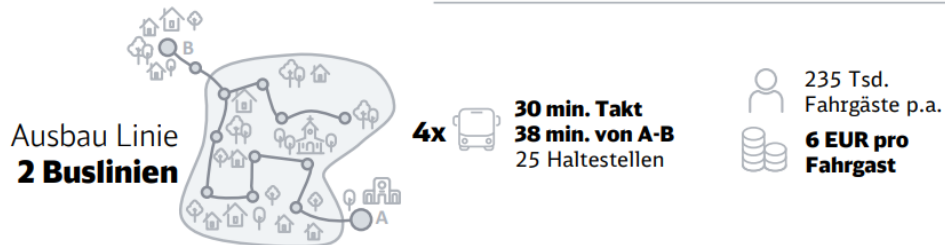
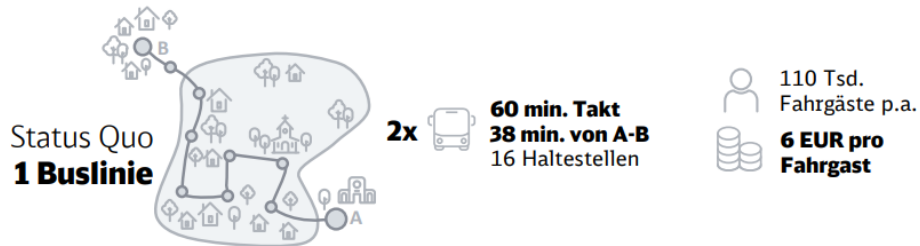
Positionspapier / März 2023

Linienbedarfsverkehr: zukunftsgerecht,
integriert und nachfragegesteuert

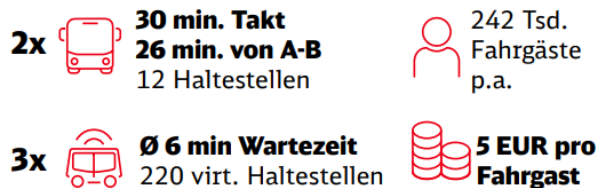
Warum eine ÖPNV-Angebotsoffensive im Linien- und
Linienbedarfsverkehr notwendig ist



Ein integriertes Konzept ermöglicht das flächendeckend beste Mobilitätsangebot zu den günstigsten Pro-Fahrgast-Kosten



Unsere Lösung **Integrierte Mobilität**



Quelle: DB Regio AG | Frank Klingenhöfer | Vorstand DB Regio AG Ressort Straße | 03.05.2023

Zusätzliche Förderung des Linien- und Linienbedarfsverkehrs

Zentrale Voraussetzung für eine Sicherung des ÖPNV im Sinne von Klimaschutz und Daseinsvorsorge ist eine auskömmliche, sichere und planbare Finanzierung der Gesamtsystems.

Neben dem Bund müssen dabei auch die Länder ihren jeweiligen Beitrag leisten und entsprechend ihre eigenen Haushaltsmittel die Finanzierung des ÖPNV aufstocken.

Die zusätzlichen Mittel müssen dem Gesamtsystem und damit sowohl SPNV wie auch ÖSPV zugute kommen. Die bisherigen RegMittel-Ausweitungen dienen der Wahrung des Bestandsangebotes und sparen die Verkehrswende auf der Straße damit fast vollkommen aus.

Kommunen müssen Ausgleich selbst zahlen, um ÖSPV trotz gestiegener Kosten und Mindereinnahmen aufrecht zu erhalten. Die kommunalen Aufgabenträger stehen unter Finanzdruck und erhalten anders als die Länder keinen Ausgleich.

Die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, dass über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel für die Zeit ab 2025 erst Ende 2024 gesprochen werden sollen, erscheint nicht sachgerecht, weil damit erneut keine langfristige Planungssicherheit entsteht, die für die Branche und deren Entwicklung einen besonderen Wert darstellt.

Der Linienbedarfsverkehr sollte dabei eine weitere Säule des normalen ÖPNV werden: zukunftsgerecht, integriert und nachfragegesteuert.

Für den Linienbedarfsverkehr ist statt Pilotprojekten eine Regelfinanzierung notwendig, die entsprechend der dargestellten Parameter zu gestalten ist. Wir empfehlen eine Regelfinanzierung für digitale Bedarfsverkehre, die bis 2030 auf 3,8 Milliarden Euro pro Jahr anwächst (Kostenstand 2019), um digitale Bedarfsverkehre als zentrale Säule des ÖPNV neben klassischen Linienverkehren auf der Straße (ÖSPV) und der Schiene (SPNV) zu etablieren.

Weitere Erhöhung der RegMittel – da im RegG keine Zweckbindung möglich ist, sollten die Länder beschließen, dies anteilig zur Betriebskostenfinanzierung auf der Straße zu verwenden.

- Linienbedarfsverkehr als Teil des Ausbau- und Modernisierungspaktes
- Durchreichung an Länder mit Auflage Angebotssituation zu verbessern durch eine Mobilitätsgarantie mit messbaren Kriterien
- Mindeststandards, Qualität, Erreichbarkeit, Attraktivitätssteigerung
- Digitalisierung
- Inter- und multimodale Vernetzung
- Tarifliche Integration Linienbedarfsverkehr in den ÖPNV-Tarif