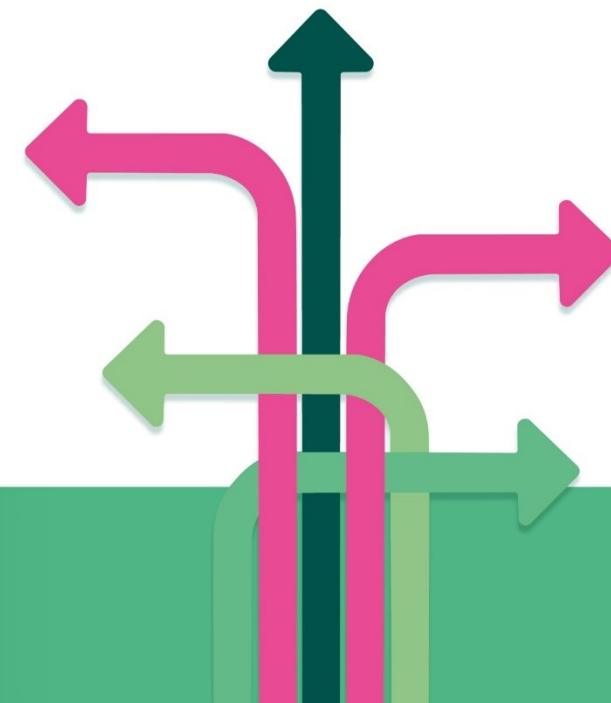


Hoffnungsträger On Demand Verkehrswende-Retter oder Placebo?

Stephan Börger
ZVSN-Verbandsgeschäftsführer



Weichen stellen!

Perspektiven für die Mobilität im Zeitenwandel

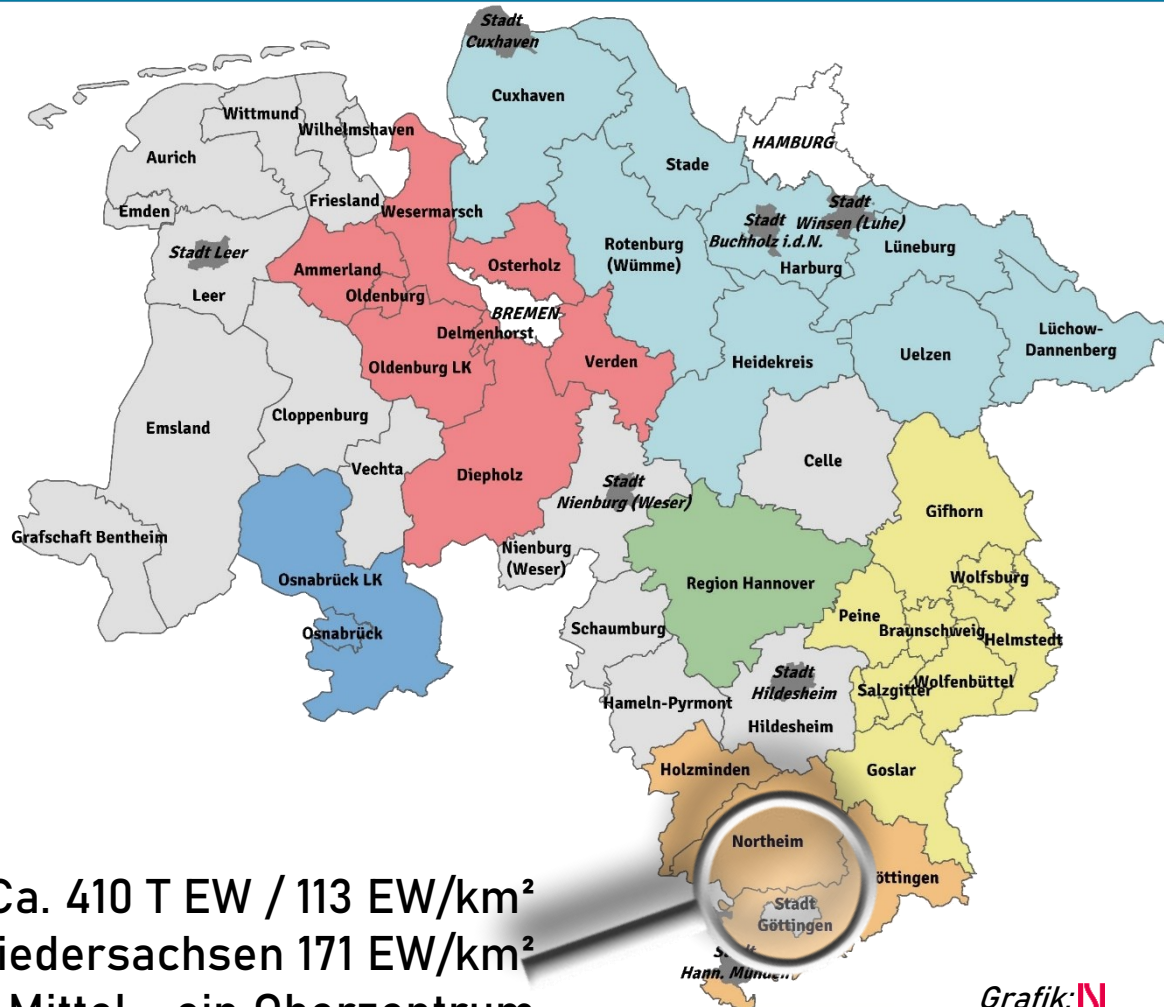


Hoffnungsträger On Demand

Verkehrswende-Retter oder Placebo?

Stephan Börger
Verbandsgeschäftsführer
Koblenz, 18. April 2024

Der ZVSN ist in Südniedersachsen seit Jahrzehnten als ÖPNV-Aufgabenträger etabliert

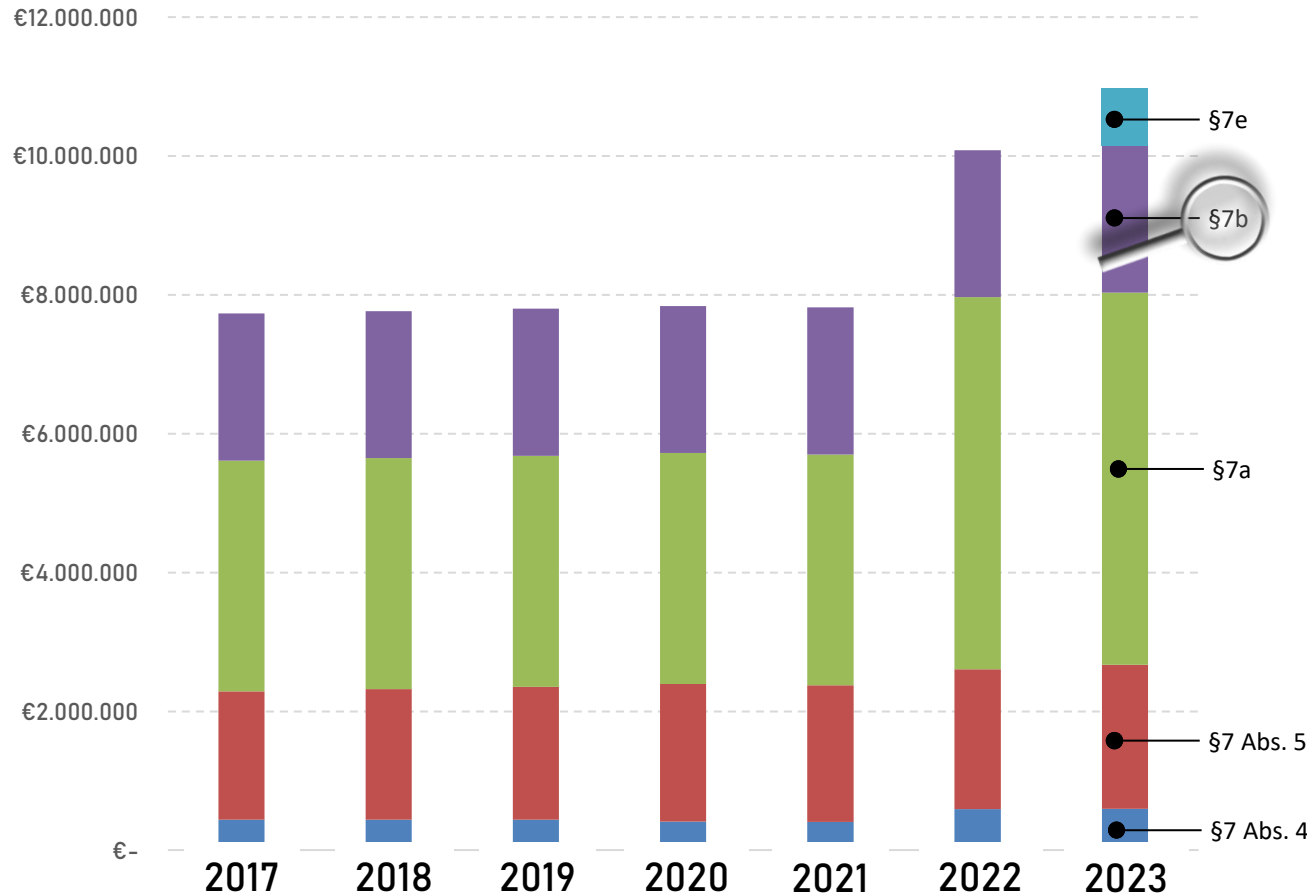


Ca. 410 T EW / 113 EW/km²
Niedersachsen 171 EW/km²
acht Mittel-, ein Oberzentrum

- Gründung am 24.10.96
- ÖPNV-Aufgabenträger in den Landkreisen Göttingen (ohne die Stadt Göttingen), Northeim und Holzminden (seit 2020)
- Wettbewerbliche Vergaben von 20 Teilnetzen
- SPNV-Aufgabenträger ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)
- Operative Ebene: Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN)
- Gesellschafter sind die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen inkl. EVU
- Tarifgeber des Verbundtarifs

Grafik:  LNVG

Die fehlende Dynamisierung der weitergereichten Reg-Mittel¹ führt zu jährlich steigenden Kostenausgleichen



- Von 2017 bis 2021 stiegen die NNVG-Finanzhilfen des ZVSN um 1,14%
- Im gleichen Zeitraum stiegen die Reg.-Mittel des Landes um 8,57%
- 703.413 TEUR > 763.691 TEUR
- Der 7a-Anstieg in 2022 war lediglich die Korrektur der historischen und landesweit inadäquaten 45a PBefG-Verteilung:

Verteilung:	§7a	bis 2021	ab 2022
Land		11,26 €/EW	13,00 €/EW
ZVSN		8,13 €/EW	13,10 €/EW

- Dringender Wunsch des ZVSN: Dynamisierung der NNVG-Finanzhilfen analog der Anpassung der Zuweisungen an das Land

¹ NNVG-Finanzhilfen

Nicht digitalisierte AST-Verkehre wie vor 35 Jahren: Telefonische Bestellung, Cash-only, Abreißblock



Alle aktuellen Fahrpläne, Infos und Linienverläufe auf einen Blick

Stand: August 2022



- Seit 2002 vom Oberzentrum Göttingen ausgehende Anruf-Sammel-Taxiverkehre
- Hauptsächlich in der Schwachverkehrszeit
- Integration in bestehende Verkehrsverträge, d.h. Taxi-/Mietwagenunternehmen als Subunternehmen der gemeinwirtschaftlichen Konzessionsinhaber
- Ca. 14.000 Fahrgäste in 2022

Fahrtnummer	Montag bis Freitag				Samstag						Sonn- und Feiertage									
	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120	9120					
Verkehrsbeschränkungen	820	822	824	802	804	806	838	808	826	828	830	810	812	814	840	816	832	834	836	818
Anmerkungen													A	A	A					
Göttingen Bahnhof/ZOB	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Göttingen Bunsenstr. 1	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Göttingen Neues Rathaus	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Göttingen Albenplatz	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Göttingen Theaterplatz	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Göttingen Auditorium	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	16:30	20:30	21:30	22:30	23:30	1:00	2:00	3:00	17:00	20:30	21:30	22:30	23:30
Rischenkrug Bundesstraße																				
Ossenfeld Waldweg																				
Varmissen An den Linden																				
Dramfeld Talchstraße																				
Bödel Breite Straße																				
Hoya Hagenhof																				
Jühnde Seekestraße																				
Barlissen Am Thie																				
Varmissen Untere Straße																				
Imbsen Glockanger																				
Löwenhagen Niemetalstraße																				
Vafosen Löwenhagener Str.																				
Ellershausen Kirche																				
Bühnen Kirche																				
Dankelshausen Kirche																				
Scheden Schulstraße																				

2017 wurde dann endlich der Stein der Weisen gefunden: Ein digitalisiertes Anruf-Sammel-Taxi namens EcoBus

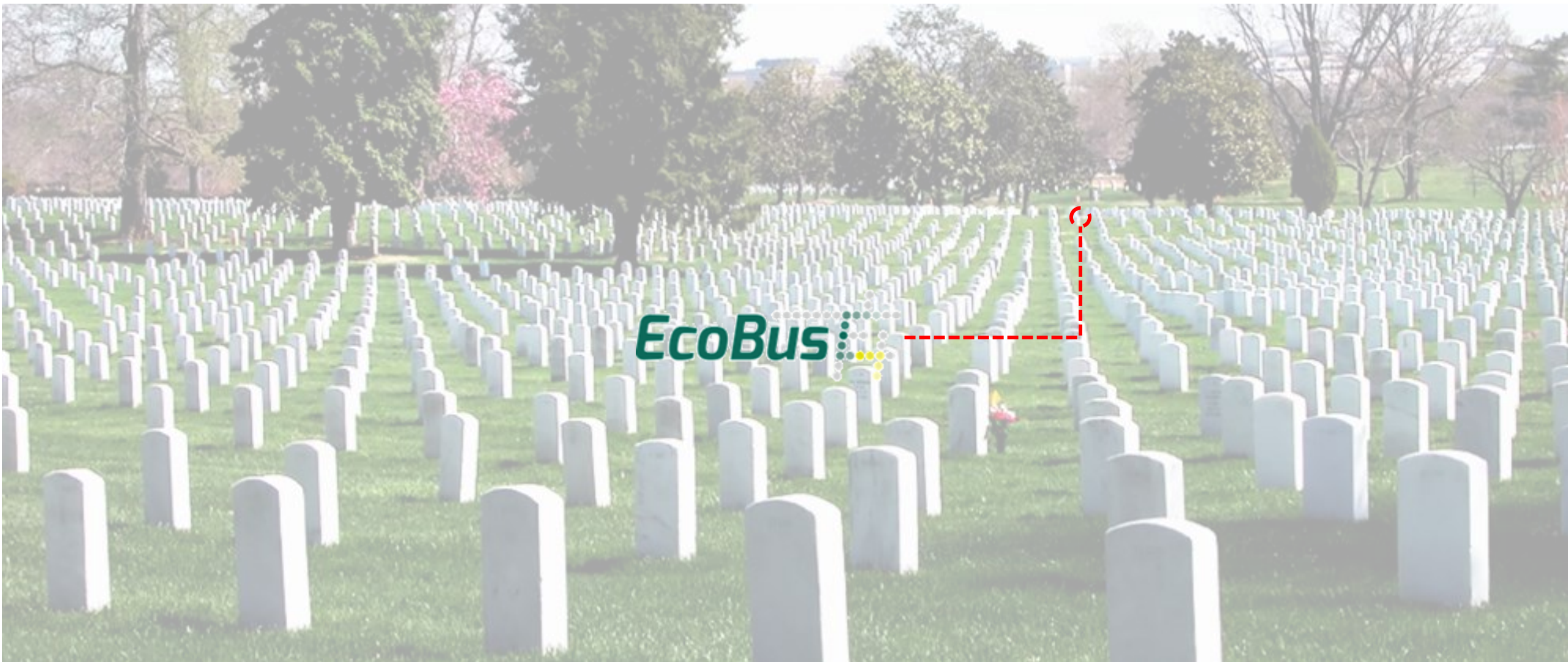


Erwartungen von Kommunen und Politik an On-Demand-Verkehre

- Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebotes
- (Sammel)Taxi zum ÖPNV-Tarif
- Idee: Schülerbeförderung mit dem "Schulbus", ansonsten flexibler Kleinbuseinsatz = komfortables Angebot zu niedrigeren Kosten
- Flankiert durch großzügige Förderprogramme (Land/Bund/EU)

Umsetzung EcoBus

- Forschungsauftrag (2017) – Förderung aus dem Niedersächsischen Wissenschaftsministerium (MWK) und Mittel der betroffenen AT in Höhe von 3,20 Mio TEUR
- Pilotierung in zwei Gebieten im ZVSN und im RVG Braunschweig
- Vollflexibles System, nur Vorgabe von Betriebszeiten
- Digitale Buchung sowie Vorhaltung eines Callcenters



Quelle: PoweredTemplate.com

Nach dem Auslaufen von Förderprogrammen sind viele Projekte nicht mehr auskömmlich finanziert

On-Demand-Angebot

+ Bund stellt Förderung ein: Hat der „Sprinti“ eine Zukunft?



- Einige mit viel öffentlicher Aufmerksamkeit gestartete, voll flexible On-Demand-Projekte wurden aufgrund auslaufender Förderung und allgemeiner Finanzknappheit wieder eingestellt

BerlKönig

AHRENSBURG

+ HVV hop:
Shuttleservice wird
wieder eingestellt

MainzRIDER

 **HeinerLiner**

?



Die Einführung von ODV¹ ist möglich, aber unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht finanzierbar

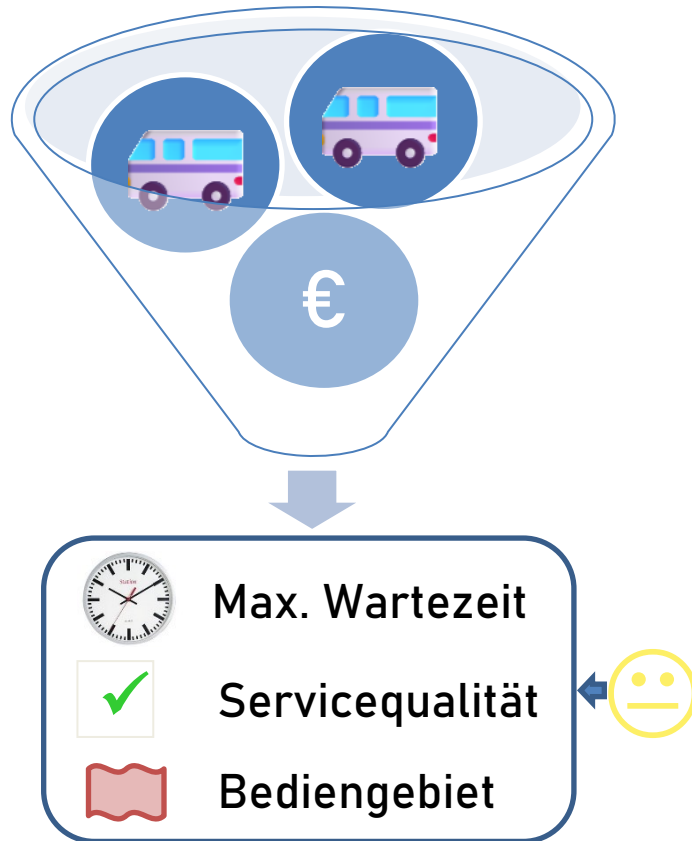
	Herzberg + Lonau/Sieber	Bovenden West	Einbeck-Südost - Nordheim-Nord	Bad Gandersheim + Kreiensen
Einwohner	9.500	19.800	13.100	12.800
Fläche in qkm	12	58	76	106
Bedienzeiten	6-23	6-23	6-23	6-23
Betriebskilometer / Tag	320	1.080	1.050	1.020
davon Leerkilometer	45%	48%	50%	47%
Poolingquote	1,4	1,4	1,4	1,4
Fahrgäste / Jahr	29.000	71.000	48.000	53.000
Max. Anzahl Fahrzeuge	2	3	3	3
Kosten	427.000	664.000	665.000	644.000
Erlös*	65.000	197.000	154.000	160.000
Zuschussbedarf	362.000	467.000	511.000	484.000

- Beauftragung von ioki mit dem Ziel, eine wirtschaftliche Bewertung möglicher ODV-Bediengebiete vorzunehmen
- Im Bediengebiet räumlich und zeitlich voll flexibel (fahrplanloser Flächenbetrieb)
- Zuschussbedarf von 242 TEUR bis 490 TEUR
- Kein Ridepooling (Besetzung von 1,3 bis 1,5)
- Systemeffizienz ist fragwürdig (Leer-km-Anteil)
- Jährliche Fahrgastzahlen von 12.000 bis 80.000

Vollflexible ODV sind als On-Top-Angebot ohne eine adäquate Finanzausstattung dauerhaft nicht zu finanzieren und von der Wirkung schwer zu rechtfertigen.

Quelle: Ergebnisbericht: On-Demand-Verkehre und potenzielle Bediengebiete im ZVSN

Voll flexible On-Demand-Verkehre sind aus Sicht des ZVSN hochpreisig und schwächenbehaftet

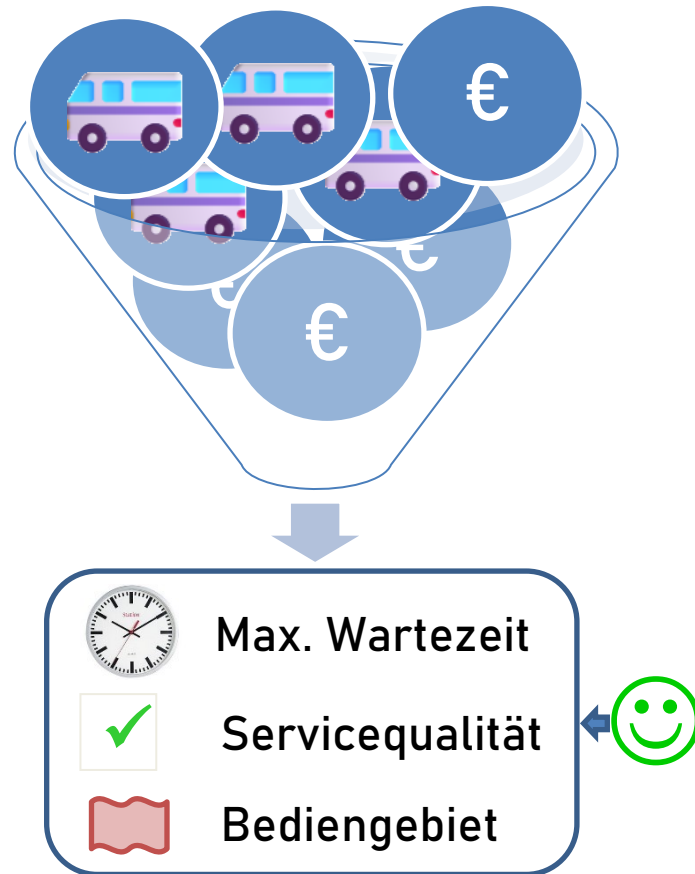


- (PKW-)Ressourceneinsatz steht im direkten Zusammenhang zum Service-Level (Realisierung Fahrtwünsche / Wartezeit des Fahrgastes) und führt bei begrenzten Ressourcen zum „Windhundprinzip“ – Gefahr des „Glücksspiels“
- Wunschkonzert der Fahrtanmeldungen („Jeder wie er will“) erschweren das Zusammenfassen von Fahrtwünschen und die Definition des Zeitraumes des Vorlaufes
- Ohne planerische Leitplanken ist es unmöglich, mehr Fahrtwünsche von verschiedenen Orten anzunehmen, als Fahrzeuge zur Verfügung stehen

Fazit:

Neben den hohen Kosten werfen vollflexible ODV auch Fragen hinsichtlich der Verlässlichkeit und der verkehrlichen Wirkung auf.

Voll flexible On-Demand-Verkehre sind aus Sicht des ZVSN hochpreisig und schwächenbehaftet

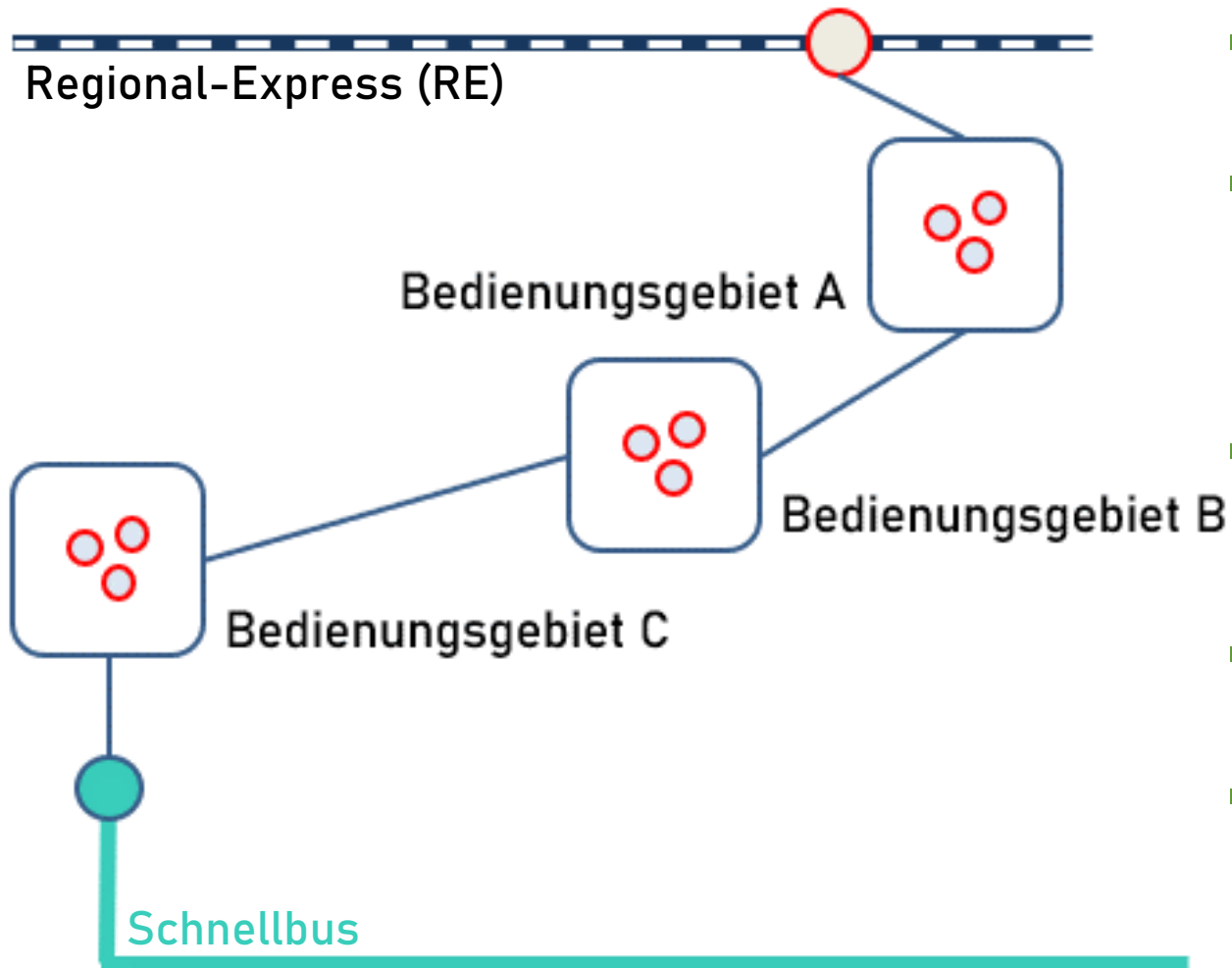


- (PKW-)Ressourceneinsatz steht im direkten Zusammenhang zum Service-Level (Realisierung Fahrtwünsche / Wartezeit des Fahrgastes) und führt bei begrenzten Ressourcen zum „Windhundprinzip“ – Gefahr des „Glücksspiels“
- Wunschkonzert der Fahrtanmeldungen („Jeder wie er will“) erschweren das Zusammenfassen von Fahrtwünschen und die Definition des Zeitraumes des Vorlaufes
- Ohne planerische Leitplanken ist es unmöglich, mehr Fahrtwünsche von verschiedenen Orten anzunehmen, als Fahrzeuge zur Verfügung stehen

Fazit:

Neben den hohen Kosten werfen vollflexible ODV auch Fragen hinsichtlich der Verlässlichkeit und der verkehrlichen Wirkung auf.

Was plant der ZVSN im Rahmen der Neufassung des Nahverkehrsplanes bei flexiblen Bedienformen?



- ITF auch bei flexiblen Bedienformen / ODV als Teil einer Reisekette möglich
- On-Demand-Verkehr mit Fahrplan, d.h. garantierte Durchführung vom Fahrgast gewünschter Anfragen, mit vorhersehbaren Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten
- Nutzung der verschiedenen Spielarten des Richtungsbandbetriebes, d.h. Sicherstellung der räumlichen Flexibilisierung
- Je nach Größe des Bedienegebietes: Clusterung in Teilbedienegebiete
- Neuzzeitliche Buchungsmöglichkeit – ZVSN-Wunsch: Landesweite Plattform

Fragen?



Stephan Börger | Verbandsgeschäftsführer