

Mobilitätsarmut im ländlichen Raum – Was können On-Demand-Verkehre leisten?

Mona Nikolić, Tom Weber*

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Mobilitätsarmut ist ein Risiko für soziale Teilhabe. In Deutschland ist das Problem insbesondere in ländlichen Regionen mit niedriger ÖPNV-Erschließung relevant. Dabei ist Mobilitätsarmut ein komplexes Phänomen und erfordert vielschichtige Lösungen. Auf der Basis von Evaluationsergebnissen zeigen wir in diesem Artikel, welchen Beitrag On-Demand-Verkehre bei der Verringerung von Mobilitätsarmut leisten und wie die Verstetigung von On-Demand-Verkehren gelingen kann.

Schlagwörter / Keywords:

On-Demand-Verkehr, Mobilitätsarmut, soziale Teilhabe, ländlicher Raum

1. Mobilitätsarmut als komplexes Problem im ländlichen Raum

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für soziale Teilhabe. In Deutschland sind jedoch viele Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt, wie auch Daten der aktuellen Studie *Mobilität in Deutschland 2023* zeigen: 25% aller Befragten, unabhängig vom Wohnort, gaben in dieser Studie an, dass sie aufgrund eingeschränkter Mobilität bereits auf Aktivitäten oder Wege verzichten mussten. Im ländlichen Raum gaben rund 15 % der Befragten an, dass Ziele für sie nicht erreichbar waren. Insbesondere ältere Menschen sind auf andere angewiesen, um mobil zu sein. In der Studie äußerten sich 16 % der Befragten im Alter von 75 bis 84 Jahren und 45 % der über 85-jährigen Befragten entsprechend (Follmer, 2025).

Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind von Mobilitätsarmut betroffen. Die Agora Verkehrswende beschreibt vier Dimensionen von Verkehrsarmut: Die Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten, die Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitäten, die Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten und mobilitätsbezogene Zeitarmut, also Zeitarmut, die durch den zeitlichen Aufwand für Mobilität entsteht (Agora Verkehrswende, 2023a). „Von Mobilitätsarmut potenziell betroffen ist eine Person, wenn ihre soziale Teilhabe in einer oder mehreren dieser Dimensionen eingeschränkt ist.“ (Agora Verkehrswende, 2023a: 8). Jede der vier Dimensionen kann für sich allein Mobilitätsarmut verursachen, gleichzeitig stehen die Dimensionen jedoch auch in Beziehung zueinander und können einander verstärken oder abschwächen. Das zeigt die

Komplexität des Problems der Mobilitätsarmut: Faktoren wie eine unzureichende ÖPNV-Erschließung am Wohnort, geringes Einkommen oder hohes Alter einer Person stellen zwar Risikofaktoren für Mobilitätsarmut dar, für sich allein sagen sie jedoch noch nichts darüber aus, ob eine Person tatsächlich von Mobilitätsarmut betroffen ist. Es müssen immer der gesamte Kontext und das komplexe Zusammenspiel von Faktoren betrachtet werden.

Dennoch gibt es einige zentrale Risikofaktoren für Mobilitätsarmut. Hierzu zählen u. a. persönliche Faktoren wie ein sehr hohes oder sehr geringes Alter, körperliche Mobilitätseinschränkungen, ein geringer sozio-ökonomischer Status oder fehlende Digitalkompetenz, aber auch äußere Faktoren wie ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, schlecht erreichbare Haltestellen oder fehlende (wahrgenommene) Sicherheit von ÖPNV-Angeboten (Scheiner, Hölzel et al., 2024; Yigitcanlar, Mohamed et al., 2019).

Diese Faktoren zusammen bedingen, dass Menschen in kleinen, ländlichen Gemeinden mit durch den demografischen Wandel nur (noch) geringer Bevölkerungsdichte ein erhöhtes Risiko für Mobilitätsarmut haben (Scheiner, Bauer et al., 2012). Die Mobilität für alle Menschen gerade auch im ländlichen Raum zu ermöglichen, ist eine zentrale Herausforderung, der sich Kommunen, Politik und Gesellschaft stellen müssen, um das Recht auf Teilhabe für alle umzusetzen.

Dabei zeigt die Komplexität des Problems, dass eine Bekämpfung der Mobilitätsarmut auf dem Land

nicht nur auf eine Maßnahme setzen kann, sondern vielschichtige Lösungen erfordert.

In diesem Artikel wollen wir Ergebnisse aus der Evaluation eines On-Demand-Verkehrs präsentieren und zeigen, welchen Beitrag On-Demand-Verkehre für die Verringerung von Mobilitätsarmut leisten können.

2. On-Demand Verkehre im ländlichen Raum

On-Demand-Verkehre sind linienunabhängige und bedarfsabhängig, digital (oder telefonisch) buchbare Angebote. Einige typische Merkmale von On-Demand-Verkehren nennt z. B. der Leitfaden *Mobilitäts-offensive für das Land* der Agora Verkehrswende (2023b).

Im Gegensatz zu klassischen Bestellfahrten sind On-Demand-Fahrten ein Sammelfahrtenangebot. Wie im ÖPNV gibt es für On-Demand-Verkehre ein klar definiertes Bediengebiet, im Unterschied zum ÖPNV werden die klassischen Haltestellen jedoch durch zusätzliche virtuell verortete Haltepunkte ergänzt, wodurch Nutzende kürzere Wege zu Ein- und Ausstiegspunkten haben. Die Bedienzeiten reichen in der Regel über die Bedienzeiten des ÖPNV-Angebotes hinaus und bieten den Nutzenden insbesondere auch zu ÖPNV-Randzeiten in den Abendstunden und am Wochenende eine Möglichkeit, flexibel mobil zu sein. Das Fahrtangebot richtet sich nicht nach einem Fahrplan, sondern ist individuell buchbar. Fahrten erfolgen nur nach einer Buchung. Der Preis für die in den ÖPNV integrierten On-Demand-Verkehre richtet sich nach dem ÖPNV-Tarif, ggf. wird ein Zuschlag auf den ortsüblichen ÖPNV-Tarif erhoben (Agora Verkehrswende 2023b).

Als Ergänzung zum ÖPNV bilden On-Demand-Verkehre damit eine vielversprechende Lösung zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut (Schneider, Koska et al., 2024).

Mit der Änderung der PBefG-Novelle im Jahr 2021 stieg die Zahl der angemeldeten On-Demand-Verkehre vor allem im ländlichen Raum stetig an (Agora Verkehrswende, 2023b; VDV, 2022). Im Zuge der Novelle wurden über 120 On-Demand-Projekte umgesetzt. Allerdings stellt die Verstetigung der On-Demand-Angebote eine Herausforderung dar. Das Ende der Förderung besiegelt in vielen Fällen auch das Ende der On-Demand-Angebote (NahverkehrsPraxis, 2025).

Damit die On-Demand-Verkehre als wichtiger Baustein der ländlichen Mobilität zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut beitragen können, müssen Lösungen gefunden werden, wie die Verstetigung gelingen kann.

Am Beispiel unserer Evaluation des On-Demand-Verkehrs DALLI – Dein Brandenbus beleuchten wir die Potenziale von On-Demand-Verkehren im Hinblick auf die sozio-ökonomischen Effekte und benennen zentrale Aspekte, die erfüllt sein müssen, damit eine Verstetigung gelingen kann.

3. Evaluation des On-Demand-Verkehrs DALLI – Dein Brandenbus

Der On-Demand-Verkehr DALLI – Dein Brandenbus verkehrt seit April 2022 im Raum Storkow (Mark) und seit November 2022 im Amt Scharmützelsee im Landkreis Oder-Spree.

Die Verkehrssituation in der Region zum Zeitpunkt der Einführung des DALLI kann dabei als beispielhaft für zahlreiche ländliche Regionen gelten: Die Stadt Storkow (Mark) war im Jahr 2022 über eine Regionalbahnlinie sowie vier Regionalbuslinien an das ÖPNV-Netz angebunden. Seit Dezember 2022 verbindet eine Plusbuslinie Storkow (Mark) und Fürstenwalde/Spree in Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs. Insgesamt lässt sich die ÖPNV-Versorgung in der Stadt Storkow (Mark) mit ihren dispersen Ortsteilen als lückenhaft, bzw. in Teilen nicht existent beschreiben. Selbst an Schultagen besteht in einigen Ortsteilen keine ÖPNV-Versorgung. Um mobil zu sein ist der Pkw oft die einzige wahrgenommene Option. Damit bestand für die EinwohnerInnen ein hohes Risiko für Mobilitätsarmut.

Im Nahverkehrsplan für den KÖPNV des Landkreis Oder-Spree mit dem Planungszeitraum 2021 bis 2025 u. a. für die Stadt Storkow (Mark) wurde eine flächenhaft wirkende Angebotsform erarbeitet: flexible Angebote, später DALLI genannt. Nach der Einführung wurden Bediengebiet und Fahrzeugflotte des Angebotes sukzessive erweitert, sodass der DALLI heute über 500 virtuelle und physische Haltepunkte anfährt. Die 6 Fahrzeuge der Fahrzeugflotte befördern wöchentlich über 1.000 Fahrgäste. Mit Bedienzeiten werktags von 6:00 bis 22:00 Uhr und am Wochenende zwischen 8:00 bis 22:00 Uhr ermöglicht der DALLI flexible Mobilität auch zu ÖPNV-Randzeiten. Gebucht werden kann wahlweise telefonisch, per App oder in der Zentrale, wobei sowohl eine flexible Buchung als auch eine Buchung bis zu sieben Tage im Voraus möglich ist. Eine Kannibalisierung bestehender ÖPNV-Verbindungen sollte vermieden werden, indem bei alternativer Busverbindung 15 Minuten vor bis 15 Minuten nach der gewünschten Fahrt keine DALLI-Verbindung sondern die entsprechende Busverbindung angezeigt wurde, sofern sich die Bushaltestelle der Linie im Umkreis von 250 Metern befand. Diese Einschränkung wurde jedoch aufgehoben. Der Preis für die Fahrt mit dem DALLI richtet sich

nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg (VBB) zu dem ein Euro Komfortzuschlag erhoben wird. Initiiert wurde das Angebot durch das Amt für Kreisentwicklung und Infrastruktur des Landkreises Oder-Spree, betrieben wird der DALLI durch MWM Solutions GmbH.

Der DALLI vereint damit viele typische Merkmale von On-Demand-Verkehren und weist zugleich ein paar Besonderheiten auf.

Im Sommer 2024 führten wir eine Evaluation des On-Demand-Verkehrs DALLI durch. In der methodisch breit angelegten Studie kombinierten wir qualitative und quantitative Befragungs- und Analysemethoden. Eine deskriptive sowie GIS-basierte Auswertung der Nutzungsdaten lieferte einen Überblick über die Auslastung des Angebotes, einzelner Strecken(abschnitte) und Haltepunkte und ermöglichte eine zielgruppenspezifische Aufschlüsselung. Die Nutzungsdatenanalyse wurde durch eine quantitative Befragung der Nutzenden (n=458) und eine Haushaltsbefragung (n=327) ergänzt. Dabei wurden insbesondere Gründe für bzw. gegen die Wahl des DALLI für eine Fahrt (anstelle anderer Verkehrsmittel), die allgemeine Zufriedenheit mit dem Angebot sowie der Optimierungsbedarf ermittelt. In einer qualitativen Befragung ausgewählter Stakeholder (Beschäftigte in bzw. Betreibende von Pflegeeinrichtungen und Krankenhaus, Senioreneinrichtungen, Kinder- und Jugendbetreuung sowie Freizeiteinrichtungen, Hotellerie und Gastronomie und Verwaltung) wurde gezielt die sozio-ökonomische Relevanz des DALLI erfragt.

4. On-Demand-Verkehre ermöglichen soziale Teilhabe

Der On-Demand-Verkehr DALLI wird in der untersuchten Region von Nutzenden wie Nicht-Nutzenden positiv bewertet. Diese positive Bewertung ist dabei eng mit der durch ihn erreichten Unabhängigkeit vom Pkw verbunden. Sowohl Personen mit als auch ohne Pkw/Fahrerlaubnis hoben diese in den Befragungen als positiv hervor. Auch an den Antworten auf die Frage „Welches Transportmittel wäre bei der letzten Fahrt sonst genutzt worden?“ in der Nutzendenbefragung wurde deutlich, dass der On-Demand-Verkehr die Unabhängigkeit vom Pkw fördert: Mehr als die Hälfte der befragten Personen antwortete hier mit „Pkw“ (s. Abbildung 1). Ebenfalls bemerkenswert ist die Aussage „Ich wäre sonst nicht gefahren“, die von 17 % der Befragten getätigt wurde. Diese Ergebnisse weisen auf die Bedeutung des DALLI bei der

Verringerung von Mobilitätsarmut hin: Der On-Demand-Verkehr ermöglicht es den Menschen, auch ohne Pkw unabhängig mobil zu sein.

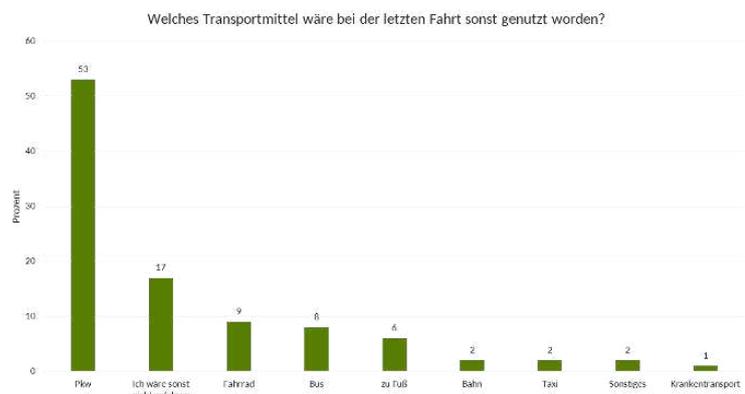


Abbildung 1: Alternativ zum DALLI genutztes Transportmittel, Nuts One GmbH

Dabei ermöglicht der DALLI es den Nutzenden, Zielorte des alltäglichen Lebens zu erreichen. Die quantitative Befragung der Nutzenden vermittelt einen Eindruck davon, welche Mobilitätsbedürfnisse durch die Nutzung des DALLI von den jeweiligen Zielgruppen erfüllt werden: Bei Befragten ab 60 Jahren war dies am häufigsten der Arztbesuch, bei Jugendlichen die Schule. Freizeiteinrichtungen waren für alle Altersgruppen relevante Zielorte. Dies weist auf die Bedeutung des On-Demand-Verkehrs nicht nur für die soziale Teilhabe, sondern auch für die Daseinsvorsorge hin. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt die Auswertung der Nutzungszwecke der letzten DALLI-Fahrt, aufgeschlüsselt nach dem Alter der Befragten.

Die Relevanz des On-Demand-Verkehrs für die soziale Teilhabe thematisierten auch die Stakeholder in den Interviews. Der DALLI leistet einen Beitrag für die Chancengleichheit über sozio-ökonomische Grenzen hinweg, wie ein Interviewpartner aus Storkow mit Blick auf das kulturelle Leben bemerkte: „Das gesamte kulturelle Leben in Storkow wird für breitere Bevölkerungsschichten nutzbar gemacht, als das vorher der Fall war“ (I1). Ein weiterer Interviewpartner beschrieb die Zentralität des On-Demand-Verkehrs für die soziale Teilhabe im ländlichen Raum besonders deutlich: „Hier im ländlichen Raum gilt: Entweder DALLI ist da, oder es ist eine abgehängte Gegend. Ich weiß nicht, ob wir es uns als Gesellschaft leisten können, die Leute stehen zu lassen“ (I21).

Das Risiko für Mobilitätsarmut ist insbesondere für ältere Menschen und/oder Menschen mit kognitiven oder physischen Einschränkungen hoch (Scheiner, Hölzel, et al 2024; Yigitcanlar, Mohamed et. al. 2019). Diese Personen sind in besonderem Maße auf Alter-

nativen zum Pkw angewiesen, um ihren Alltag selbstständig zu bewältigen und am Sozialleben teilzunehmen.

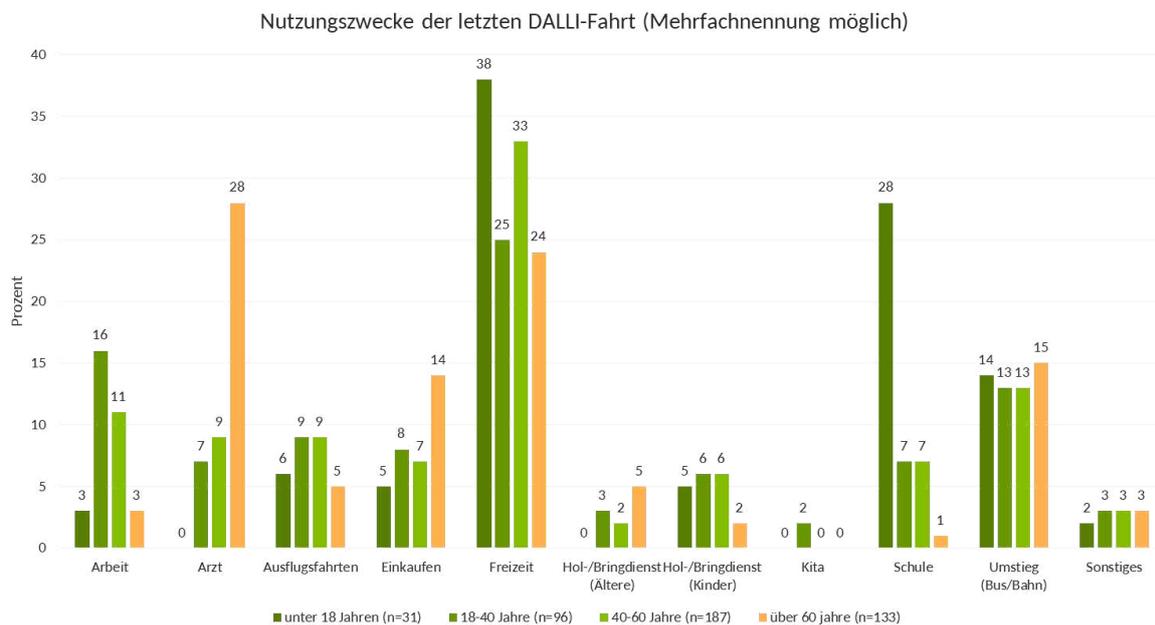


Abbildung 2: Nutzungszwecke der letzten DALLI-Fahrt, Nuts One GmbH

Die Analyse der Nutzungsmuster des DALLI zeigt hier, dass On-Demand-Verkehre diese Mobilitätsbedürfnisse erfüllen: Start- und Zielpunkte älterer DALLI-Nutzender sind Orte des öffentlichen Lebens, wie das Rathaus oder die Sparkasse, der Alltagsversorgung (z. B. Lebensmittelhandel) und der medizinischen Versorgung. Abbildung 3 zeigt die fünf wichtigsten Zielhaltestellen von SeniorInnen. Mit der Sparkasse, dem Edeka und dem Rathaus sind dies zentrale Orte, zur Organisation des Alltags. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese auch in der Nähe von Orten der medizinischen Versorgung liegen.

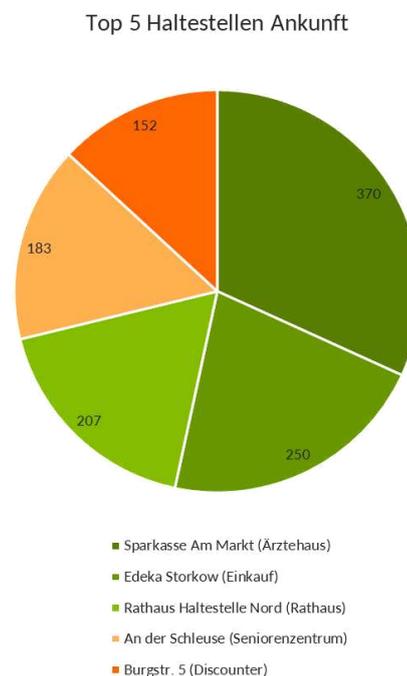


Abbildung 3: Zielpunkte älterer DALLI-Nutzender, Nuts One GmbH

Der DALLI ermöglicht es den älteren Nutzenden, ihren Alltag weiterhin eigenständig zu bewältigen, von Lebensmitteleinkauf und Bankgeschäften bis hin zur Wahrnehmung von Arztterminen und Gesundheitsleistungen. Wie bedeutend der On-Demand-Verkehr insbesondere für die Gesundheitsversorgung ist, be-

schrrieb eine Beschäftigte einer Senioren- und Pflegeeinrichtung im Interview: „Die Bewohner würden sonst nicht zu den Fachärzten fahren. DALLI ermöglicht somit eine bessere Gesundheitsvorsorge und Pflege“ (I12).

Dabei sind die On-Demand-Verkehre im Hinblick auf die Barrierefreiheit gegenüber dem klassischen ÖPNV klar im Vorteil. Die virtuellen Haltestellen, die einfache Buchung, die kleineren und übersichtlichen Fahrzeuge erleichtern älteren (und mobilitätseingeschränkten) Personen die selbstständige Nutzung: „Kleinere Busse, die nicht überfüllt sind mit Menschen und übersichtlicher beim Ein- und Aussteigen, aber auch während der Fahrt. Das ist für einige ein großer Vorteil“ (I10), erläuterte eine Interviewpartnerin.

Ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Personen behalten mit dem On-Demand-Verkehr DALLI ihre Eigenständigkeit. Diese Tatsache wird von den Nutzenden besonders geschätzt, wie in Aussagen wie der folgenden in der Nutzendenbefragung deutlich wurde: „Durch DALLI bin ich flexibler und muss niemanden anbetteln, dass er mich fährt“.

Die Nutzenden werden nicht zu Bittstellern, sondern erhalten ihre Selbständigkeit, die sie sonst, aufgrund des fehlenden Zugangs zu (günstigen) Verkehrsmittelalternativen zum Pkw und der damit verbundenen fehlenden Erreichbarkeit von für sie relevanten Zielorten, verloren hätten. Eine Mitarbeitende einer Pflegeeinrichtung brachte die Bedeutung des DALLI für die soziale Teilhabe der älteren Menschen folgendermaßen auf den Punkt: „Der DALLI ist ein Teil von uns geworden. Und in den Alltag der Bewohner integriert und nimmt eine wichtige Teilhabe-funktion ein. DALLI lässt die Menschen länger unabhängig bleiben“ (I12).

Die zweite Altersgruppe, die ein hohes Risiko für Mobilitätsarmut aufweist, sind Menschen sehr jungen Alters, d. h. Kinder und Jugendliche (Scheiner, Hölzel et al., 2024; Yigitcanlar, Mohamed et. al. 2019). Da sie noch keinen Führerschein besitzen, sind auch sie auf Alternativen zum Pkw angewiesen, um eigenständig mobil zu sein.

Auch hier zeigt die Evaluation des DALLI, dass die Mobilitätsbedürfnisse dieser Zielgruppe von On-Demand-Verkehren bedient werden. Als Start- und Zielpunkte sind für junge Menschen unter 18 Jahren insbesondere Orte mit Betreuungsfunktion wie die Schule relevant, wie die Auswertung der Nutzungsdaten zeigt (s. Abbildung 2). Ein weiteres wichtiges Ziel der DALLI-Fahrten stellen für junge Menschen Freizeiteinrichtungen dar.

Der On-Demand-Verkehr ermöglicht Kindern und Jugendlichen unabhängige Mobilität und erleichtert es ihnen, die Schule zu erreichen oder in der Freizeit Freunde zu treffen. „Wenn es den DALLI nicht geben würde, dann gäbe es für manche die Alternativfahrten durch die Eltern oder Großeltern. Aber für viele Schüler gäbe es die Fahrt einfach gar nicht“ (I21), unterstrich ein Schulsozialarbeiter die Relevanz des DALLI für die Mobilität der SchülerInnen. Dabei besteht ein Vorteil des DALLI gegenüber dem klassischen ÖPNV in seiner Wahrnehmung als „sicheres Verkehrsmittel“, wie Aussagen wie diese verdeutlichen: „Auch meine Teenager-Tochter lasse ich lieber mit dem DALLI fahren als sie alleine in den Bus zu stecken. Das ist auch ein Sicherheitsaspekt, dass ich weiß, sie kommt sicher vom Start zum Zielort“ (I11).

Junge Menschen sind dank des On-Demand-Verkehrs nicht auf ihre Eltern angewiesen und in der Lage, auch abseits des Schulbusverkehrs mobil zu sein. Dies betrifft nicht nur SchülerInnen. Auch Auszubildende können ihre Arbeitsstellen erreichen. Dabei stellen insbesondere die zeitliche Flexibilität und die Bedienzeiten des On-Demand-Verkehrs einen Vorteil gegenüber dem ÖPNV dar, wodurch der DALLI auch für Fahrten nach der Nachtschicht genutzt werden kann: „Die Mitarbeiter, die keinen Führerschein haben oder auch Azubis, die noch zu jung dafür sind, die nutzen auch nach der Nachtschicht den DALLI, damit sie nicht mit dem Fahrrad fahren müssen“ (I11). Der On-Demand-Verkehr hilft hier dabei, Arbeitsplätze erreichbar zu machen. Angesichts des Fachkräftemangels auf dem Land (Tiedemann & Herzer, 2025) ist dieser Aspekt für die Standortstärkung relevant.

Die Evaluation des DALLI und seiner Nutzenden zeigt, dass On-Demand-Verkehre helfen, Risikofaktoren für Mobilitätsarmut zu verringern, indem sie eine sichere, flexibel nutzbare, leicht buch- und erreichbare Ergänzung zum ÖPNV-Angebot bieten. Ältere Personen, sehr junge Personen, Personen mit kognitiven oder physischen Einschränkungen werden so in ihrer Mobilität gestärkt und ihnen wird soziale Teilhabe ermöglicht. Nicht nur die Nutzenden selbst, sondern auch Angehörige, Eltern und Pflegepersonal profitieren dabei durch die Entlastung, die der DALLI im Alltag bietet.

Der On-Demand-Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in der Region geworden. Im Gegensatz zu vielen anderen Pilotprojekten gelang im Landkreis Oder-Spree die Verstetigung des Angebotes.

Welche Aspekte hierbei eine zentrale Rolle spielen, wird im Folgenden dargestellt.

5. Zentrale Aspekte für eine Verstetigung von On-Demand-Verkehren

Der DALLI erfreut sich im Landkreis Oder-Spree großer Beliebtheit. Die große Akzeptanz lässt sich in der Nutzungsdatenanalyse erkennen. Diese zeigte einen stetigen Anstieg der Nutzendenzahlen in den letzten Jahren. Im Dezember 2024 wurde der 100.000. Fahrgast befördert. Während die Zahl der gefahrenen Kilometer (auch durch die Ausweitung des Bediengebietes) stieg, sank gleichzeitig die Zahl der ohne Fahrgast gefahrenen Kilometer. D. h., auch die Auslastung wurde verbessert. Im Juni 2024 konnte der DALLI einen Belegungsgrad von 3 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde erreichen.

Die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung, unter Nutzenden wie Nicht-Nutzenden und die hohe Auslastung sind entscheidende Gründe für eine gelingende Verstetigung von On-Demand-Verkehren. Durch gezielte Marketing-Maßnahmen zu Beginn der Pilotphase wurde das notwendige Maß an Bekanntheit des Angebotes in den Zielgruppen erreicht und durch die wissenschaftliche Begleitung und die Evaluation des DALLI stellte der Landkreis Oder-Spree sicher, dass das Angebot den Bedürfnissen der Nutzenden (und potenziellen Nutzenden) entspricht, z. B. im Hinblick auf die Haltepunkte, die Ausstattung der Fahrzeuge und die Bedienzeiten, aber auch auf den Buchungsprozess und Wartezeiten. Damit ist eine möglichst hohe Effizienz und Auslastung der Fahrten gewährleistet.

Dies ist besonders mit Blick auf die Kernfrage der Finanzierung der On-Demand-Angebote zentral. Wie bei ÖPNV-Angeboten in der Regel der Fall, sind On-Demand-Angebote ein Zuschussgeschäft, mit im Vergleich zum klassischen ÖPNV höheren Kosten, allerdings auch höheren Leistungen. Die hohe Auslastung leistet nun ihrerseits einen Beitrag zur Finanzierung des Angebotes. Durch kontinuierliche Beteiligung der relevanten Stakeholder kann sichergestellt werden, dass das Angebot auch weiterhin auf die Bedürfnisse der Nutzenden ausgerichtet und die Auslastung hoch bleibt und ggf. weiter steigt.

Neben direkten Einnahmen ist beim Blick auf die Finanzierung auch das Zusammenspiel von klassischem ÖPNV und On-Demand-Verkehren zu beachten. Der DALLI ist in den Verkehrsverbund Berlin Brandenburg integriert. Entgegen der Angst, dass eine Kannibalisierung der ÖPNV-Linien stattfinden könnte, zeigt sich, dass durch den DALLI der Anteil der Menschen, die den ÖPNV nutzen, gestiegen ist. Hierauf deutet einerseits die Nutzungsdatenanalyse hin, mit dem Bahnhof als Umstiegsort in den ÖPNV als einem wichtigen Start- und Zielort (s. Abbildung 2). Andererseits zeigt sich dies auch an der Zahl der Nutzenden mit

ÖPNV-Ticket. Hier stieg die Zahl der Fahrgäste mit gültigem VBB-Ticket (auch durch das Deutschland-Ticket) von 59 % im Jahr 2023 auf rund 65 % im ersten Halbjahr 2024. Anstelle eines Rückgangs der Nutzung des ÖPNV wird diese durch den DALLI für die Menschen attraktiver und auch hier das Angebot insgesamt stärker nachgefragt. Andererseits zeigt das Beispiel des DALLI auch, dass On-Demand-Verkehre Einsparungen von Fahrplankilometern im klassischen ÖPNV bei gleichzeitiger Verbesserung der ÖPNV-Versorgung ermöglichen.

Indem ein signifikanter Anteil der Kosten durch direkte und indirekte Einnahmen gedeckt werden kann, ist der Bedarf an Zuschüssen geringer. Gleichzeitig erfordert die Verstetigung von On-Demand-Verkehren aktuell nach wie vor auch einen politischen Willen, das Angebot zu erhalten. Dabei können die Popularität und die wahrgenommenen positiven gesellschaftlichen Folgen diesen Willen, einen Beitrag zur Finanzierung der On-Demand-Angebote zu leisten, unterstützen.

6. Bewertung von On-Demand-Verkehren muss sozio-ökonomische Faktoren berücksichtigen

Als bedarfsabhängige, linienunabhängige und kostengünstige Ergänzung zum konventionellen ÖPNV-Angebot können On-Demand-Verkehre einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut auf dem Land leisten. Insbesondere ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit kognitiven Einschränkungen und ohne Zugang zu einem Pkw sowie junge Menschen ohne eigene Fahrerlaubnis profitieren von der Möglichkeit, flexibel mobil zu sein und können so ihren Alltag eigenständig bewältigen. Damit helfen On-Demand-Verkehre, das Recht auf soziale Teilhabe durchzusetzen.

Allerdings stellt die Finanzierung der Angebote eine Herausforderung dar. Das Beispiel des DALLI zeigt, dass hohe Akzeptanz, Auslastung und Effizienz zentrale Aspekte bei der Verstetigung der On-Demand-Angebote sind. Durch kontinuierliche Einbindung der Stakeholder und Evaluationen der Angebote können diese gewährleistet werden. Gleichzeitig ist jedoch auch der politische Wille für die Fortführung der Angebote zentral. Daher ist es wichtig, die sozio-ökonomischen Effekte von On-Demand-Verkehren, u. a. den hier beschriebenen Einfluss auf die soziale Teilhabe, in Evaluationen zu berücksichtigen und weiter zu erforschen und so auch die gesellschaftliche Relevanz bei Entscheidungen über die Fortführung stärker berücksichtigen zu können.

Literatur

Agora Verkehrswende (2023a): Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz. Agora Verkehrswende. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Diskussionspapier/105_Mobilitaetsarmut.pdf

Agora Verkehrswende (2023b): Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können. Karlsruhe. Agora Verkehrswende.

Follmer, R. (2025): Mobilität in Deutschland – Mobilitätsarmut, Teilhabe und Gendereffekte: Analysen entlang persönlicher Merkmale und Haushaltstypen. Vortrag. Abrufbar unter: [MiD2023_Vortrag_TeilhabemobilitaetsarmutGendereffekte.pdf](https://www.mid2023.de/Vortrag/TeilhabemobilitaetsarmutGendereffekte.pdf)

NahverkehrsPraxis (2025): Branchenleitfaden für On-Demand-Verkehre veröffentlicht. In: Nahverkehrspraxis.de. Abrufbar unter: <https://www.nahverkehrspraxis.de/branchenleitfaden-fuer-on-demand-verkehre-veroeffentlicht/>

Nikolić, M., Schmidt, A. & Weber, T. (2025): On-Demand-Verkehre und Soziale Teilhabe. In: Internationales Verkehrswesen 77 (1), 42-45.

Scheiner, J., Hölzel, D., Hülz, M. & Mattioli, G. (2024): Von der Erreichbarkeitsexplosion zur Mobilitätsarmut. Gedanken zum Nexus zwischen Mobilität, Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe. Arbeitspapiere des Fachgebietes Stadtentwicklung 1.

Scheiner, J., Bauer, U., Wohltmann, H., Rittmeier, B. & Schlump, C. (2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BBSR-Online-Publikation 27/2012. Bonn: BBSR.

Schneider, P.R., Koska, T., & Schäfer-Sparenberg, C. (2024): On-Demand-Ride pooling als Beitrag zu Mobilitätswende und Daseinsvorsorge: Erkenntnisse zum Status quo in Deutschland und Entwurf einer Systemtypologie. *Wuppertal Paper Nr. 202*. Wuppertal Institut.

Tiedemann, J & Herzer, P. (2025): Die Fachkräftesituation im ländlichen Raum. Köln: Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V. Abrufbar unter: https://www.kofa.de/media/Publikationen/Studien/Die_Fachkraeftesituation_im_laendlichen_Raum.pdf

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2022): VDV-Branchenumfrage On-Demand-Verkehre 2022. Abrufbar unter: <https://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx>

Yigitcanlar, T., Mohamed, A., Kamruzzaman, M., & Piracha, A. (2019): Understanding Transport-Re-

lated Social Exclusion: A Multidimensional Approach. In: *Urban Policy and Research* 37(1), 97-110.

AutorInnenangaben

Dr. Mona Nikolić
Projektleiterin
Nuts One GmbH, Dessauer Straße 28-29, 10963
Berlin, Deutschland

E-Mail: mona.nikolic@nuts.one

Tom Weber
Projektleiter
Nuts One GmbH, Dessauer Straße 28-29, 10963
Berlin, Deutschland

E-Mail: tom.weber@nuts.one