

## **Alle reden von on-demand – und meinen mehr ÖPNV**

Das Rückgrat der Mobilität in Stadt und Land hat vor dem Hintergrund von Klima, Stau, Lärm und sauberer Luft vier Buchstaben: ÖPNV. Viele denken dabei an den Linienbus und übersehen, dass *Pooling* und *Sharing* schon immer Kernkompetenz und DNA des öffentlichen Verkehrs sind. Deutschlands Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren eine Vielzahl von passfähigen, innovativen Mobilitätsangeboten auf den Weg gebracht, die vor allem deswegen noch nicht flächendeckend eingeführt worden sind, weil sie nicht überall finanziert werden konnten.

Beispiel hierfür ist die aktuelle Diskussion in der Hauptstadt, wo seit Wochen heftig über ein Projekt gestritten wird, das als neues, ergänzendes und flexibles ÖPNV-Angebot erhebliches Potenzial für die Aufstellung des örtlichen Verkehrsunternehmens als intermodaler Mobilitätsdienstleister hat: 2018 startete die BVG ihren Piloten „BerlKönig“, um Erkenntnisse zur Wirkung und Nachfrage von Pooling-Angeboten zu gewinnen. Der Zuspruch war gut, ebenso wie die Resonanz der Kundinnen und Kunden.

Nun benötigt der Dienst für seinen Weiterbetrieb und seine Ausweitung Unterstützung vom Land, doch das tut sich schwer. Das ist kein gutes Signal für die Zukunft der Mobilität. Angesichts der Verfehlung der Klimaschutzziele und der Verkehrsüberlastung in den Städten brauchen wir aber den klugen Einsatz von digitalisierten On-Demand-Angeboten, als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr.

Es ist wichtig zu verstehen, dass es in den Städten sowie auf und zwischen den Dörfern kein neues Geschäftsmodell gibt, das öffentliche Mobilität ohne staatliche Zuschüsse ermöglicht. Hier wurde in den vergangenen Jahren von neuen Anbietern wie Uber viel versprochen, aber wenig umgesetzt. Die Formel, die ich häufiger gehört habe, ist: innovativer, „neuer“ Dienstleister plus Digitalisierung plus Deregulierung ist gleich gute Mobilität. Aber diese Gleichung geht nicht auf!

Neue Technologieanbieter überzeugen zwar durch gutes Marketing und angebliche Tech-Lösungen. Dafür soll das Personenbeförderungsgesetz liberalisiert werden. Auch sind die Entwicklungen im Verkehrssektor dynamisch, vieles ist heute möglich, was vor Jahren noch utopisch schien. Aber am Ende dürfen wir trotz aller Digitalisierungstrends das Wesentliche nicht aus den Augen verlieren: Die qualitativ gute und verlässliche Erbringung einer Verkehrsleistung muss im Zentrum stehen und finanzierbar sein.

Nicht einmal in urbanen Zentren tragen die Geschäftsmodelle der privatwirtschaftlichen Sharing-Economy im Verkehrsbereich. Vielmehr wird hier Venture-Kapital verbrannt – in der Hoffnung auf hohe Monopolrenditen. Erfordernisse der Daseinsvorsorge werden dabei ausgeblendet. Keiner dieser neuen Anbieter ist bereit, eine Betriebs- oder Beförderungspflicht auf sich zu nehmen oder zu sozialverträglichen Tarifen zu fahren. Alles Aspekte, die im ländlichen Raum von besonderer Bedeutung sind. In den verkehrswissenschaftlichen Studiengängen lernen die Studierendengleich zu Beginn, dass die Zahl der potenziellen Fahrgäste vor Ort mit Blick auf die zu bedienende Fläche zu klein ist, um mit öffentlicher Mobilität Gewinne zu erzielen. Digitale Effektivitätsgewinne können das nicht aufwiegen. Denn das Auto, die digitale Infrastruktur, der Fahrer und der Betrieb müssen bezahlt werden.

## **Erprobt und verfügbar: Innovationen deutscher Verkehrsunternehmen**

Der Erfolg der Verkehrswende wird auch auf dem Land entschieden. Nur, legen wir dort heute die nötige Kraft und Aufmerksamkeit hinein? Es gerät aus dem Blick, dass die deutschen Verkehrsunternehmen die Antworten bereits konzipiert haben. Schon seit mehr als vier Jahrzehnten sind „flexible Bedienformen“ als Ergänzung der Linienbusse im Einsatz. Zugegeben, deren Werbeslogans heißen nicht *„We ignite opportunity by setting the world in motion“*, aber die Konzepte sind erprobt und einsetzbar. Die Modelle der Mobilität außerhalb der Zentren – neben dem Linienbus – heißen: PlusBus, MultiBus, RufBus, KombiBus und Anrufsammeltaxi. All diese Angebote gibt es in Deutschland. Dass sie nicht alle regionalen Verkehrsmärkte erschlossen haben, liegt vor allem daran, dass die Finanzierung ein Kraftakt für die jeweiligen Kommunen darstellt. In einer solchen Angebotsoffensive im ländlichen Raum liegt der Schlüssel.

## **Denken im Gesamtsystem: wie wir künftig den öffentlichen Verkehr organisieren müssen**

Öffentliche Mobilität sollte, in aller Kürze, so gestaltet sein: Die Metropolen werden durch den Fernverkehr verknüpft und bieten vor Ort einen attraktiven ÖPNV, die Regionen sind über Regionalzüge angebunden: Ihr Netz bilden das Rückgrat für die erste und letzte Meile, die dann flexibel und mit entsprechenden Sharing-Angeboten bedient wird. Entscheidend ist das Gesamtsystem, das nachfragegerechte Angebote verknüpft.

Wo Schienen fehlen, aber Nachfrage herrscht, wird der „PlusBus“ eingesetzt. Er steht für hochwertigen ÖPNV und bringt die Vorteile der Schiene auf die Straße: Stundentakt an Schul- und Feiertagen, Angebote am Wochenende, kurze Übergangszeiten zur Bahn und PlusBus-Linien, direkte Linienführungen. Die steigenden Fahrgastzahlen geben dem Angebot recht: Dieses Jahr wird es 100 solcher Linien geben – jeder Landkreis in Sachsen wird bis Jahresende mit mindestens einer PlusBus-Linie ausgestattet. Der Freistaat ist Vorreiter und finanziert diese Entwicklung. Die Feinbedienung in das ruhiger gelegene Dorf übernehmen Linienbusse, RufBusse oder Anrufsammeltaxis: Bedarfsorientierte Angebote dienen als Ergänzung und Verdichtung der bestehenden ÖPNV-Angebote – und nicht als Konkurrenz.

## **Gute Verkehrsanbindung: Basis für die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort**

Der Zusammenhang zwischen öffentlichem Verkehrsangebot und wirtschaftlicher Entwicklung sowie Tourismus vor Ort ist belegt. Wenn man nicht wehkommt, kommt auch keiner hin. Nahverkehrsfinanzierung ist volkswirtschaftlich sinnvoll und nähert uns an „gleichwertige Lebensverhältnisse“ an. Um dieses Angebot an die bestehende Nachfrage anzupassen, brauchen wir vor Ort Investitionen und Angebotsausweitungen. Doch die Kommunen können die Verkehrswende nicht aus eigener Finanzkraft stemmen.

## **Wer die Personenbeförderung liberalisiert, bringt keine Mobilität auf die Dörfer**

Innovative Angebote im ÖPNV sind vorhanden, die Finanzierungsinstrumente ebenso. Woran liegt es, dass wir auf dem Land nicht schon weiter sind? Oftmals wird das Personenbeförderungsgesetz als Innovationsbremse bemöhrt. Wir brauchen eine maßvolle Weiterentwicklung, die ÖPNV-integrierte Innovationen ermöglicht. Was wir indes nicht brauchen, ist eine aus verkehrlicher Sicht wirkungslose Liberalisierung der Personenbeförderung zu Lasten des ÖPNV und zu Gunsten Einzelner ohne Gemeinwohlorientierung.