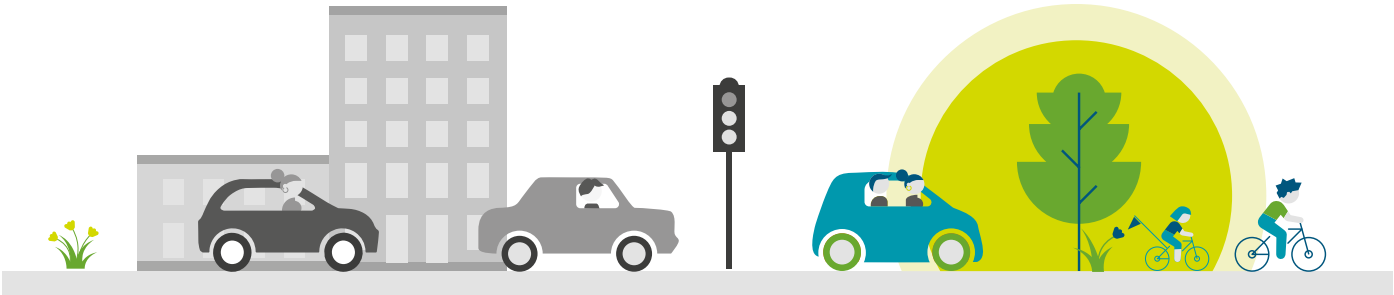
ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Kurzgesagt ...



Innovativer ÖPNV im ländlichen Raum

Evaluation der Modellvorhaben Mobil.NRW

Hintergrund und Zielsetzung

Der Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ wurde 2019 vom damaligen Ministerium für Verkehr des Landes NRW initiiert, um innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen und suburbanen Raum zu fördern. Dafür standen im Zeitraum 2020 – 23 insgesamt 30 Mio. Euro bereit.

Ziel war es, Mobilitätslücken durch die Attraktivitätssteigerung bestehender ÖPNV-Angebote zu schließen, neue ÖPNV- sowie Sharing-Angebote zu schaffen, CO_2-Emissionen zu senken und gleichwertige Lebensverhältnisse herzustellen. Insgesamt wurden 15 Modellvorhaben mit 16 Mobilitätsangeboten gefördert.

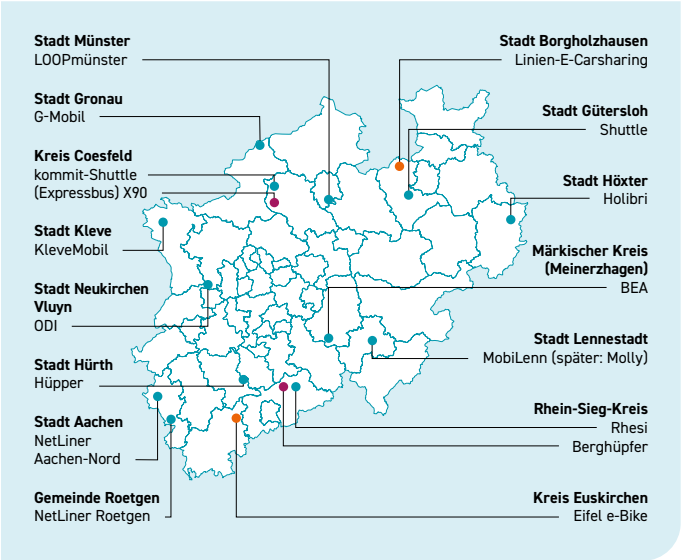
Die Evaluation der Modellvorhaben erfolgte im Auftrag des Zukunftsnetzes Mobilität NRW durch das Wuppertal Institut und die Planersocietät. Untersucht wurden Wirkung, Prozesse und Potenziale der Projekte. Zentrale Ergebnisse und Erkenntnisse werden im Folgenden kurz dargestellt.

Typen der Modellvorhaben

Die Modellvorhaben lassen sich in drei Typen unterscheiden:

- **Typ 1: On-Demand-Verkehre** (z. B. BEA, Holibri, Hüpper, Rhesi)
- **Typ 2: Linienangebote** (Berghüpfer, X90)
- **Typ 3: Sharing-Angebote** (Eifel e-Bike, Linien-E-Carsharing)

Sie wurden in verschiedenen räumlichen und organisatorischen Kontexten umgesetzt.



Nachfrage und Nutzung

Registrierungen und Buchungen: Die meisten Angebote verzeichneten über die Projektlaufzeit einen kontinuierlichen Anstieg von Registrierungen und Buchungen. Unterschiede in den Wachstumsniveaus lassen sich auf verschiedene Faktoren zurückführen, darunter die Art der Angebotsimplementierung einschließlich der Marketingmaßnahmen, die Integrationsstrategien ins generelle Mobilitätsangebot, die Bedienzeiten und -gebiete sowie die jeweiligen Nutzungszwecke.

Nutzungszwecke: Alle drei Angebotstypen wurden sowohl für Alltagszwecke (z. B. Wege zur Arbeit/Ausbildung) als auch für Freizeitzwecke genutzt. Die Nutzungsmuster sind abhängig von den jeweiligen Angebotsfaktoren, d. h. die Schwerpunkte der Nutzungszwecke variierten je nach Bediengebiet, Preisstruktur, Ansprache der Zielgruppen sowie der Jahreszeit.

Intermodalität: Einige Angebote (z. B. Hüpper) wurden häufig mit anderen ÖPNV-Angeboten kombiniert, andere (z. B. ODI) eher monomodular genutzt.

Zielgruppen: Die Angebote erreichten sowohl Personen ohne Auto als auch Autofahrer*innen. Besonders jüngere und weibliche Nutzerinnen ohne Pkw-Zugang profitierten.

Nutzer*innen-Bewertung

Positiv bewertet wurden Umweltfreundlichkeit, Komfort, Sicherheit und Sauberkeit. Die zeitliche Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und teilweise die Nutzungskosten bzw. der Preis (v. a. bei Angeboten mit Aufschlägen) wurden hingegen kritisch bewertet. Stammnutzer*innen bewerteten die Angebote tendenziell kritischer als Gelegenheitsnutzer*innen, insbesondere im Hinblick auf den Preis und die Verfügbarkeit.

Wirtschaftlichkeit und Effizienz

Kostenstruktur: Betriebskosten waren der größte Kostenblock, Investitionskosten dominierten zu Projektbeginn. Die Kosten pro Buchung sanken in den Projektverläufen deutlich, d. h. der angebotsspezifische Gesamtkostenanstieg fiel geringer aus als der Buchungsanstieg – was u. a. als Zeichen für freie Kapazitäten gedeutet werden kann.

Besetzungsgrad: In vielen Projekten lag der durchschnittliche Besetzungsgrad unter einer Person pro Fahrt – es gilt also, Optimierungspotenziale hinsichtlich Pooling und Routing auszuloten.

Leerkilometer: Ein hoher Anteil an Leerfahrten (bis zu 60 Prozent) beeinträchtigte die Effizienz.

Im Vergleich zu reinen On-Demand-Angeboten scheinen vor dem Hintergrund der Datenlage gut genutzte Linienverkehre wirtschaftlich (und auch ökologisch) vorteilhafter, da sie eine deutlich höhere Auslastung sowie geringere Kosten pro Fahrgast aufweisen. Beim Vergleich muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Angebote zum Teil unterschiedliche Zielsetzungen hatten oder haben. Im Hinblick auf eine flächendeckende und zugleich effiziente ÖPNV-Erschließung ländlicher Regionen ist eine Verknüpfung von On-Demand- und Linienverkehren vielversprechend – wie die Kombinationen von ExpressBus X90 mit dem kommit-Shuttle oder Berghüpfer mit Rhesi On-Demand verdeutlichten.

Wirkung der Angebote

Die Angebote wirkten sich unterschiedlich auf Mobilitätsverhalten und Umwelt aus. In Bezug auf mehrere Projekte (z. B. Rhesi, kommit-Shuttle) konnte gezeigt werden, dass der eigene Pkw ohne On-Demand-Angebote das gewählte Verkehrsmittel gewesen wäre. Eine gewisse Verkehrsverlagerung ist also erfolgt. Dadurch haben On-Demand-Angebote das Potenzial, Treibhausgasemissionen zu reduzieren – vorausgesetzt, die Auslastung der Fahrzeuge ist hoch, es werden Fahrzeuge mit niedriger Emissionsbilanz eingesetzt und die Verlagerung innerhalb des Umweltverbundes ist gering.

Es zeigte sich, dass Projekte mit Elektrofahrzeugen (wie z. B. Holibri) eine positive CO_2-Bilanz aufwiesen. Dieselbetriebene Angebote verursachten allerdings teils höhere Emissionen als im Ohne-Fall.

Zudem konnte ermittelt werden, dass bis zu 9 Prozent der Fahrten ohne das neue Angebot nicht durchgeführt worden wären, d. h. ein gewisser Beitrag der Angebote zur **Daseinsvorsorge** kann abgeleitet werden.

Prozesse und Erfolgsfaktoren

Akteure: Kommunen und Verkehrsunternehmen waren zentrale Träger. Politische Unterstützung war entscheidend für die Verstetigung der Projekte.

Planung: Personelle Engpässe und fehlende Erfahrung erschwerten die Umsetzung. Externe Unterstützung und Pilotphasen halfen.

Buchungssysteme: Digitale Buchung dominierte, hybride Modelle (d. h. inkl. Telefon) erhöhten die Zugänglichkeit.

Marketing: Sichtbarkeit, Testphasen und gezielte Ansprache waren entscheidend für die Bekanntheit und Akzeptanz.

Verstetigung und Handlungsempfehlungen

Nach Ablauf des Förderzeitraumes Ende 2023 sind 13 von 16 Angeboten fortgeführt worden bzw. befinden sich weiterhin im Betrieb – zum Teil in modifizierter Form (geänderte Bedienzeit, -gebiet und -form, Erhebung eines Zuschusses pro Fahrt).

Zu den Empfehlungen der Gutachter an die Betreiber zählen

- Steigerung der Effizienz (Pooling, Routing),
- Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfung,
- Stärkung der Nutzerzentrierung und
- Fortführung von Monitoring und Evaluation.

Die Empfehlungen an Kommunen sind

- Durchführung einer Bedarfsanalyse und Zieldefinition,
- Integration der Angebote in bestehende Systeme,
- barrierefreie und sozialverträgliche Gestaltung und
- frühzeitiges Mitdenken der Verstetigung.

Die Empfehlungen an das Land NRW umfassen

- Sicherung einer langfristigen Finanzierung,
- Förderung einer zentralen Buchungsplattform,
- Standardisierung des Monitorings und
- Unterstützung von Lernprozessen auf kommunaler Ebene.

Fazit und Ausblick

Die Modellvorhaben zeigen, dass innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum funktionieren – wenn sie bedarfsgerecht, in den ÖPNV integriert und nutzerfreundlich gestaltet sind. Sie leisten Beiträge zur Mobilitätswende, zur sozialen Teilhabe und – in Abhängigkeit von Antriebsform und Poolingsrate – auch zum Klimaschutz. Für eine nachhaltige Wirkung braucht es jedoch politische Unterstützung, eine verlässliche Finanzierung sowie eine kontinuierliche Angebotsweiterentwicklung.

Anfang Juli 2025 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV NRW) den **Förderaufruf „On-Demand-Ridepooling in Nordrhein-Westfalen“**[1] veröffentlicht. Dieser richtet sich an Kommunen bzw. ÖPNV-Aufgabenträger in NRW, die entsprechende Angebote als Ergänzung zum ÖPNV entwickeln möchten. Gefördert werden Betriebskostendefizite, anteilig über maximal drei Jahre. Die maximale Fördersumme liegt bei 400.000 Euro pro Projekt. Die Einbindung des Angebots in bestehende Tarifsysteme wie eezy.nrw ist Voraussetzung, zudem müssen vier Prozent der Fördersumme für Kommunikationsmaßnahmen verwendet werden.

Zudem hat das MUNV NRW in Anlehnung an die Empfehlungen das Kompetenzcenter Digitalisierung NRW mit dem Aufbau einer landesweiten, mandantenfähigen **On-Demand-Plattform**[2] beauftragt. Ab Ende 2025/Anfang 2026 können Verkehrsunternehmen aus NRW ihre On-Demand-Angebote über diese Plattform betreiben. Durch die zentrale Plattform sollen eine hohe Benutzerfreundlichkeit geschaffen, Skaleneffekte realisiert und Betriebsoptimierungen auf Grundlage des datengestützten Austausches ermöglicht werden.

1 Zum aktuellen Förderaufruf (im PDF) geht es hier: https://umwelt.nrw.de/system/files/media/document/file/munv_nrw_foerderaufruf_on_demand_nrw_1.pdf

2 Weitere Informationen unter On-Demand-Plattform NRW: https://digitalemobilitaet.nrw/projekte/querschnitts-und-vdv-projekte/on-demand-plattform-nrw.html

Zum ausführlichen Evaluationsbericht geht es über folgende Seite

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/znm/vp2