

# Projektbericht MOBIshuttle

Flexible Mobilität für ein  
lebenswertes Dresden



*shuttle*

**Das Projekt wurde  
finanziell gefördert durch:**

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**Projektpartner:**



Software & Technologie  
Fahrbetrieb seit 11/2023



Fahrbetrieb bis 10/2023

# Inhalt

- 4** Unsere Vision: nachhaltige Mobilität für ein lebenswertes und klimaneutrales Dresden
- 6** Das Pilotprojekt MOBShuttle im Überblick
- 8** Wer nutzte das MOBShuttle für welche Wege?
- 16** MOBShuttle als integrierter Bestandteil des ÖPNV
- 18** Ein Service, der überzeugte: Fahrgastbewertung im Fokus
- 20** Eine neue Option für inklusive, selbstbestimmte Mobilität
- 22** MOBShuttle als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung
- 24** Kosten und Nutzen in Balance bringen
- 27** Die wichtigsten Erkenntnisse des Pilotprojekts im Überblick
- 28** Ausblick: Wie MOBShuttle zu einer nachhaltigeren Mobilität in Dresden beitragen kann



# Unsere Vision: nachhaltige Mobilität für ein lebenswertes und klimaneutrales Dresden

## Die Herausforderung

Die Anforderungen an die Gestaltung unserer Plätze und Straßen steigen. Möglichst viele Grünflächen sollen in heißen Sommern für die notwendige Abkühlung sorgen. Fuß- und Radwege sollen sicherer und attraktiver werden. Einladende Plätze mit Gastronomie und Verweilmöglichkeiten tragen zur Belebung der Stadt bei.

Die Flächen dafür sind knapp. Vor allem die 230.500\* in Dresden gemeldeten Pkw benötigen viel Platz. Die mit dem Auto zurückgelegten Wege verursachen darüber hinaus einen Großteil der im Verkehrsbereich entstehenden CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen.

## Weniger Flächenbedarf durch geteilte Mobilität

Dresden hat sich in seinem Mobilitätsplan 2035+ ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Bis 2035 soll der Anteil der mit Bahn, Bus, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegten Wege von heute 67 % auf 75 % gesteigert werden. Dazu bedarf es u. a. eines attraktiveren öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er muss so attraktiv sein, dass künftig mehr Wege mit Bahn, Bus und anderen Formen des ÖPNV zurückgelegt werden und ein eigener Pkw nicht mehr erforderlich ist.



Bis 2035 soll der Anteil der Wege innerhalb Dresdens, die mit ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, von heute 67 % auf

# 75%

gesteigert werden.





Das Problem: Rund **20%** der Dresdnerinnen und Dresdner haben derzeit keinen optimalen Zugang zum ÖPNV, sowohl am Stadtrand als auch in einigen innerstädtischen Bereichen.

## ÖPNV neu gedacht: die **10-Minuten- Mobilitäts- garantie**

Ganz gleich wann und wo – nach spätestens 10 Minuten steht die nächste Verbindung bereit. Mit dieser Garantie kann es der ÖPNV mit dem Auto aufnehmen und wird eine verlässliche Lösung für alle Wege im Stadtgebiet.

Da Straßenbahn- und Buslinien nicht überall rund um die Uhr im 10-Minuten-Takt fahren können, braucht es ein flexibleres ÖPNV-Angebot. Ein Verkehrsmittel, das ohne festen Fahrplan oder Linienwege auskommt und dennoch Wege effizient bündelt. MOBishuttle übernimmt genau dort, wo Bahn und Bus an ihre Grenzen stoßen, und testet, wie die 10-Minuten-Mobilitätsgarantie wirken kann. Mit MOBishuttle wird das geforderte flexiblere ÖPNV-Angebot praktisch umgesetzt.



# Das Pilotprojekt MOBshuttle im Überblick

Das Pilotprojekt MOBshuttle startete am **8. Juni 2022** und lief bis **zum 31. Dezember 2024**. In diesem Zeitraum waren bis zu 13 elektrisch betriebene MOBshuttle-Fahrzeuge im Testgebiet, bestehend aus den Stadtbezirken Klotzsche, Pieschen und Neustadt sowie der Ortschaft Weixdorf, täglich von 4 bis 1 Uhr und an den Wochenenden rund um die Uhr im Einsatz.



## Kinderleichte Nutzung

Die Fahrgäste konnten das MOBshuttle bequem über die MOBshuttle-App oder telefonisch buchen und bei Bedarf bis zu 7 Tage im Voraus reservieren.



An virtuellen Haltepunkten sowie an ausgewählten Linienverkehrshaltestellen, die in der App angezeigt wurden, konnten die Fahrgäste einsteigen.



Ähneln sich Zeiten und Wege von Fahrtwünschen, erfolgte ein Pooling: Das heißt, Fahrgäste wurden in einem Fahrzeug gemeinsam befördert.



Der Fahrpreis wurde über die App bezahlt.



# 13

elektrisch betriebene  
MOBishuttle-Fahrzeuge

## Steuerung der Nachfrage über den Fahrpreis

Das MOBishuttle kam vor allem dort zum Einsatz, wo es **Defizite von Bahn und Bus ausgleichen** konnte. Als komfortables Angebot sollte es auch neue Zielgruppen erschließen und diesen den Einstieg in die Welt des ÖPNV eröffnen.

Der Einsatz von MOBishuttle wurde über den Fahrpreis gesteuert. Dort, wo die Bahn- und Busverbindungen nicht optimal waren, war die Nutzung des MOBishuttle im normalen ÖPNV-Ticket inklusive. Das galt beispielsweise, wenn die nächste Haltestelle sehr weit entfernt war oder zu bestimmten Zeiten, wie abends oder nachts, kein Bus und keine Bahn mehr fuhren. Entscheidungskriterium für den Algorithmus ist die Tür-zu-Tür-Reisezeit der konkreten Fahrgastanfrage zur angefragten Zeit. Sobald die Reisezeit mit dem Linienverkehr mehr als doppelt so

hoch ist wie mit dem MOBishuttle, wurde ein ÖPNV-Defizit unterstellt und kein Komfortzuschlag erhoben. Für Wege mit einem guten Angebot von Bahn und Bus mussten die Fahrgäste beim MOBishuttle einen Komfortzuschlag bezahlen. Dieser fiel umso höher aus, je besser das Angebot des Linienverkehrs war. Durch die Steuerung der Nachfrage über den Fahrpreis ließen sich zum einen MOBishuttle-Fahrten zu Lasten des ÖPNV-Angebots vermeiden. Zum anderen ließen sich auf diese Weise Angebot und Nachfrage so effizient wie möglich gestalten.

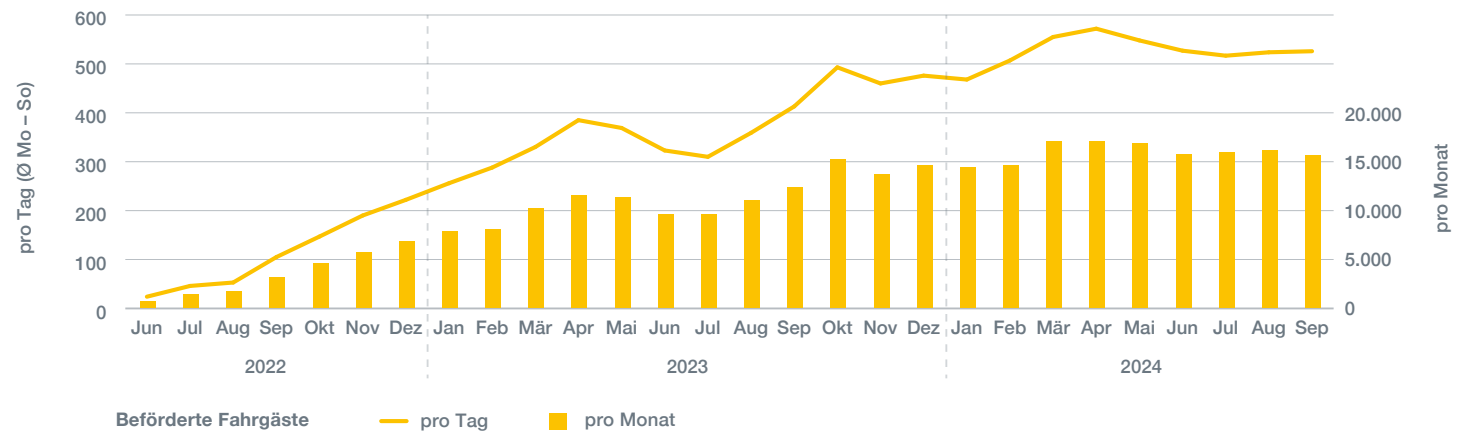




# Wer nutzte das MOB!shuttle für **welche Wege**?

MOB!shuttle wurde von den Menschen in Dresden gut angenommen. Nach dem Start des Pilotprojekts stieg die tägliche Zahl der Fahrgäste kontinuierlich an und pendelte sich seit Sommer 2024 bei rund 550 pro Tag ein. Insgesamt haben sich etwa 30.000 Kundinnen und Kunden in der MOB!shuttle-App registriert. Ungefähr 17.000 von ihnen haben das MOB!shuttle mindestens einmal genutzt.

Seit Betriebsstart ist die Nachfrage kontinuierlich gewachsen.



Quelle: VIA Operations Center

Über  
**300.000**  
Fahrgäste seit Betriebsstart

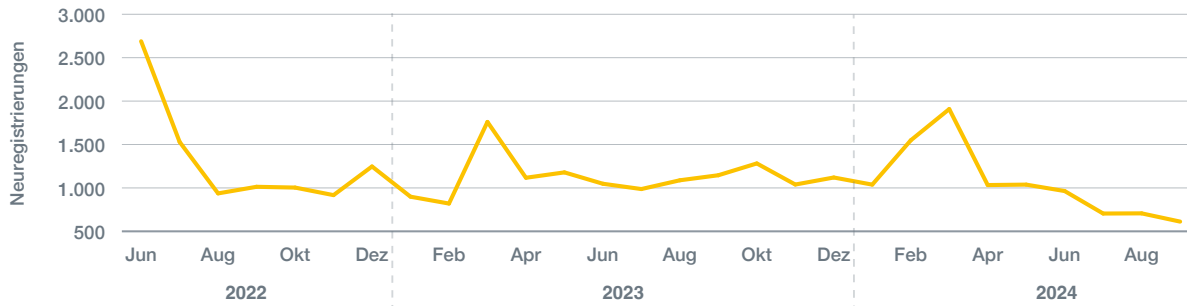
ca.  
**550**  
Fahrgäste  
pro Tag



## Anna, 37 Jahre, wohnt in Pieschen

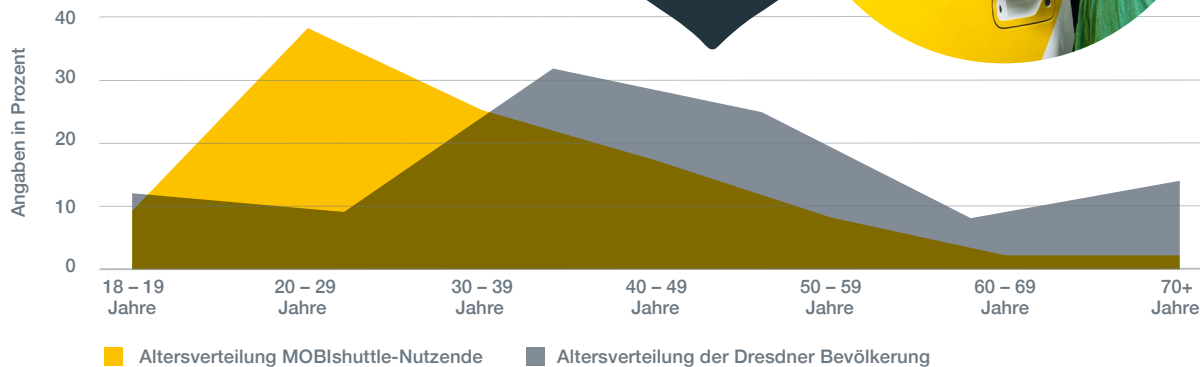
„Ich wurde operiert und musste für die Nachsorgetermine ins Diakonissenkrankenhaus. Normalerweise fahre ich mit dem Fahrrad, das war aus gesundheitlichen Gründen leider nicht möglich. Das MOBishuttle ist mir aufgefallen, da wir selbst den Autotyp mal gefahren sind und ich die Fahrzeuge regelmäßig gesehen habe, wenn ich meine Kinder zum Kindergarten gebracht habe. Ich war neugierig und habe mir die App heruntergeladen und mich registriert. Die Buchungen funktionieren ohne Probleme. Mit dem MOBishuttle konnte ich weiterhin mobil bleiben. Egal, ob ich in unseren Schrebergarten gefahren bin oder ins Krankenhaus.“

### Registrierungsverlauf



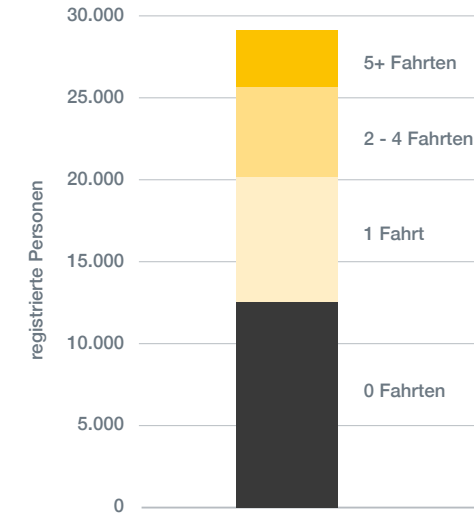
Quelle: VIA Operations Center

### Altersverteilung



Quelle: Befragung MOBishuttle-Nutzende (n=1.486), Kommunale Statistikstelle

### Registrierte Personen / Durchgeführte Fahrten



Quelle: VIA Operations Center

## Ein von allen Altersgruppen genutztes Angebot

Das Durchschnittsalter der MOBishuttle-Nutzenden lag mit 39 Jahren etwas unter dem der Dresdner Bevölkerung (41,8 Jahre). Durch zielgruppenorientierte Marketingaktionen gelang es jedoch, auch Menschen bis in die hohen Altersgruppen als Nutzende zu gewinnen.

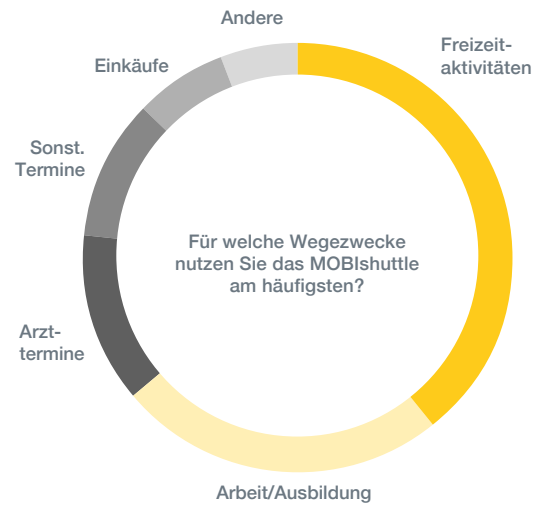


## Susann, 45 Jahre, wohnt in Weixdorf

„Auf Arbeit fahre ich sonst immer mit dem Auto nach Kaditz, da ich mit Bahn und Bus über eine Stunde brauche. Mein Auto ist allerdings kaputtgegangen und ich brauchte eine Alternative. Mein Sohn nutzt das MOB!shuttle seit Beginn. Er hat mir alles erklärt und beim Einrichten der App geholfen. Erst war ich skeptisch, jetzt bin ich begeistert. Ich fahre regelmäßig mit dem MOB!shuttle auf Arbeit und zurück. Während der Fahrt steigen sogar manchmal Kollegen zu. Wenn ich spät abends vom Treffen mit meinen Freundinnen zurückfahren möchte, buche ich mir auch ein MOB!shuttle. Da fühle ich mich einfach sicherer.“



## Wegarten



Quelle: Befragung MOBishuttle Nutzende (n=1.466), Mehrfachnennung war möglich

Bei den Fahrtzwecken standen Freizeitaktivitäten wie der Besuch von Freunden und Familie, Kultur- und Sportveranstaltungen sowie Ausgehen klar an erster Stelle. Auf Platz zwei landete der Weg zur Arbeit, danach kamen Arztbesuche und Besorgungen.

## MOBishuttle-Fahrten von und zum Gewerbegebiet Airportpark

Am Beispiel des Airportparks kann die Wirksamkeit des Tarifalgorithmus gut nachvollzogen werden:

- Es werden überwiegend MOBishuttle-Fahrten auf Wegen zurückgelegt, bei denen mehr als ein Umstieg notwendig ist und damit die Reisezeit mit dem Linienverkehr überdurchschnittlich lange ist.
- Auf Wegen, die mit dem Linienverkehr attraktiv realisiert werden können, sind kaum MOBishuttle-Fahrten feststellbar – so z. B. zwischen dem Bf. Klotzsche und dem Airportpark.

Quelle: VISUM-Auswertung aller Fahrten im Oktober 2023 auf Basis des Via Operations Center

### Legende

- Straßenbahnstrecken
- Buslinien
- MOBishuttle-Fahrten







## MOBishuttle als perfekte Ergänzung für ein autofreies Leben

MOBishuttle-Nutzende hatten deutlich seltener ein eigenes Auto als der durchschnittliche Dresdner. Das MOBishuttle sprach offensichtlich vor allem eine Zielgruppe an, für die der Besitz eines Autos weniger relevant war und die vermutlich auch unabhängig von diesem Angebot bewusst auf ein eigenes Fahrzeug verzichtete. Gleichzeitig könnte das MOBishuttle diese Haltung noch bestärkt haben, da es im Alltag weniger Gelegenheiten gab, die Entscheidung gegen ein eigenes Auto infrage zu stellen. Umgekehrt ließen sich Menschen, die ihre Wege überwiegend mit dem Pkw zurücklegten, in einem so kurzen Projektzeitraum trotz intensiven Marketings nur sehr schwer zu einer nachhaltigen Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens überzeugen.

\* Quelle: Befragung MOBishuttle Nutzende (n=1.466)

\*\*Quelle: Mobilitätsbefragung SrV 2018

## MOBishuttle wurde überwiegend dort genutzt, wo Bahn und Bus kein optimales Angebot boten.

Die Steuerung der Fahrgastnachfrage über den Tarif funktionierte. Bei 75 % aller Fahrten mit dem MOBishuttle fuhren die Nutzenden zum VVO-Tarif ohne Komfortzuschlag. Das bedeutete, dass die Fahrten auf Verbindungen stattfanden, bei denen Bahn und Bus im Vergleich zum Auto kein wettbewerbsfähiges Angebot darstellten: Die MOBishuttle-Fahrten wurden nicht parallel zu direkten Straßenbahn- oder Busverbindungen zurückgelegt. Start- und/oder Zielpunkt lagen in der Regel abseits direkter Linien- bzw. Umsteigeverbindungen.

## Nachfrageschwerpunkte

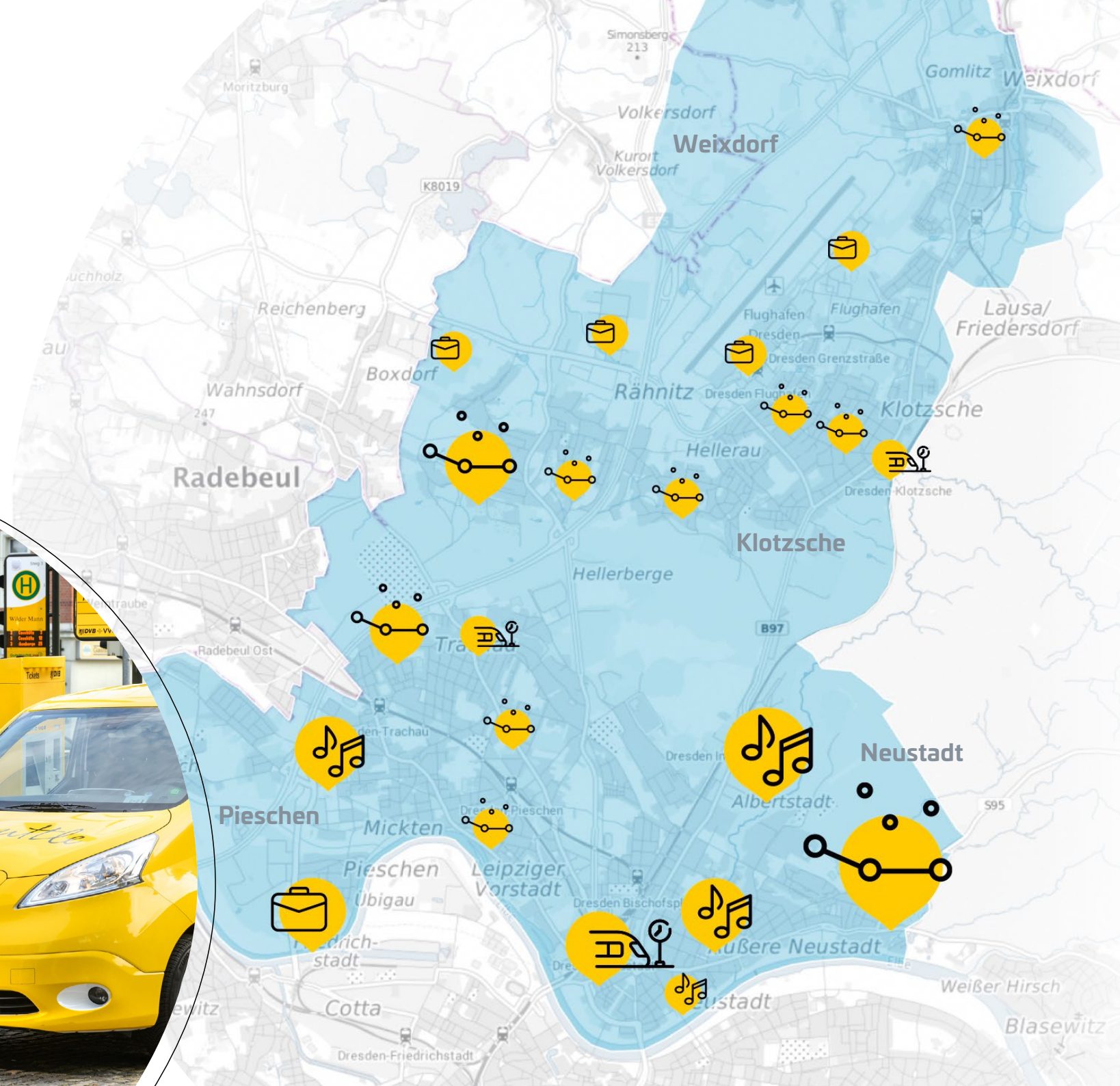
Mit MOBishuttle wurden aufgrund der Flexibilität viele individuelle Wege realisiert. Die Schwerpunkte werden auf den folgenden Seiten visualisiert.





Legende

-  Erschließungsdefizite
-  Zubringer
-  Arbeitsplätze
-  Freizeitziele
-  Nachfrageschwerpunkt
-  großer Nachfrageschwerpunkt

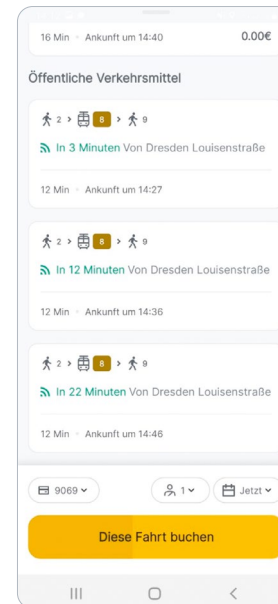
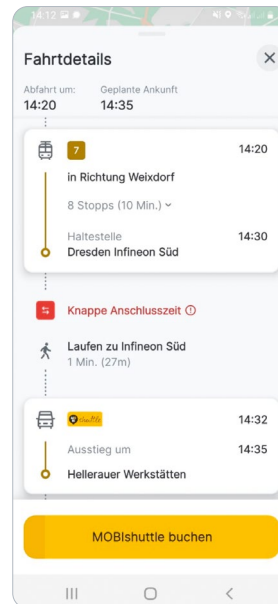
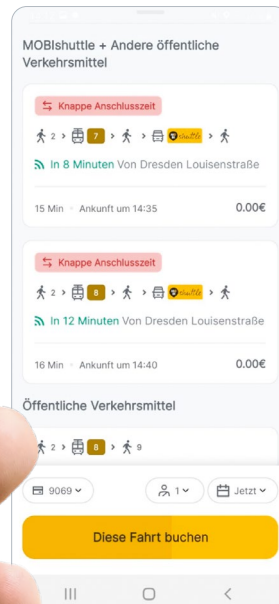
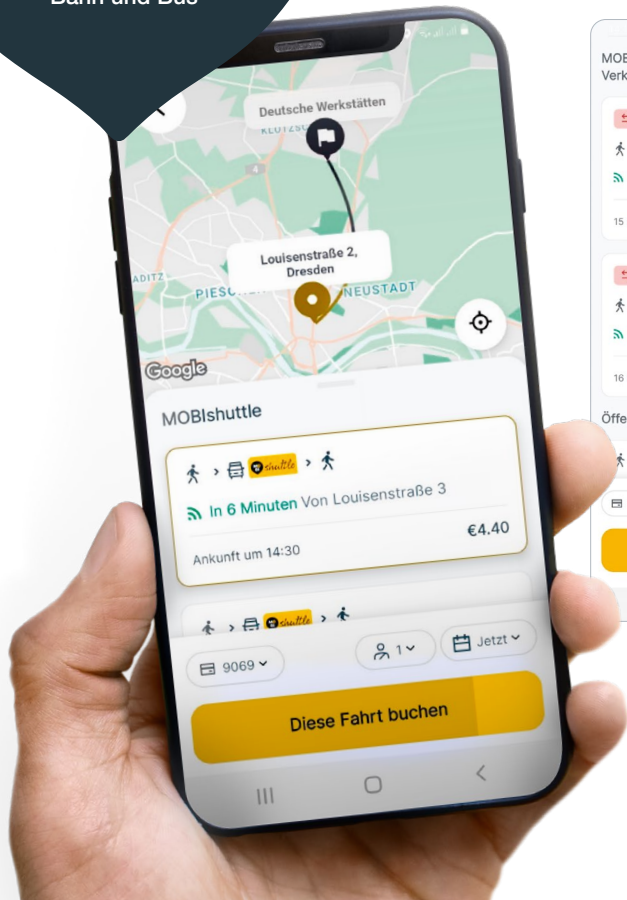


Über  
**40%**

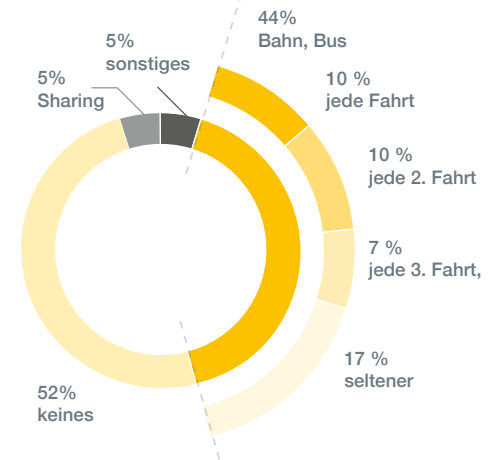
der MOBishuttle-Nutzenden kombinierten das MOBishuttle mit Bahn und Bus



# MOBishuttle als integrierter Bestandteil des ÖPNV



In der MOBishuttle-App erhielten Nutzende auch Auskünfte zu Bahn- bzw. Busverbindungen in Kombination mit MOBishuttle-Verbindungen.



Frage: Kombinieren Sie das MOBishuttle mit anderen Verkehrsmitteln? Wenn ja, wie häufig?

Quelle: Befragung MOBishuttle Nutzende (n=240)



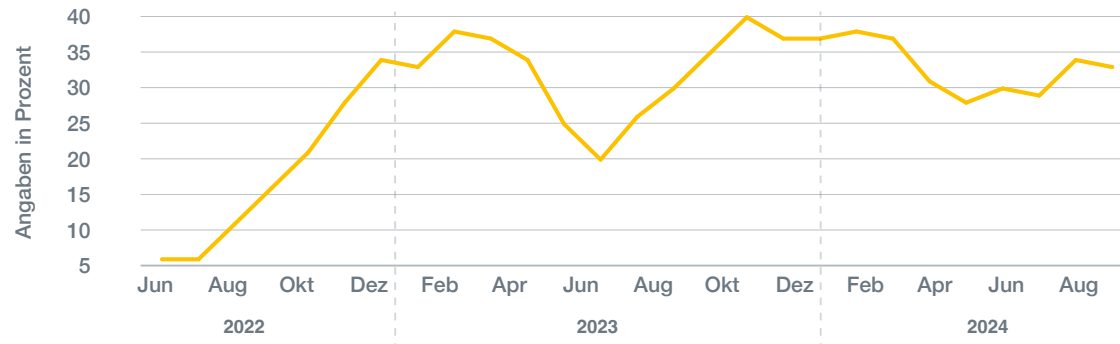


## Geteilte Mobilität

Die Poolingquote gibt an, in wie vielen Fahrten unterschiedliche Buchungen in einem Fahrzeug zusammengefasst werden.

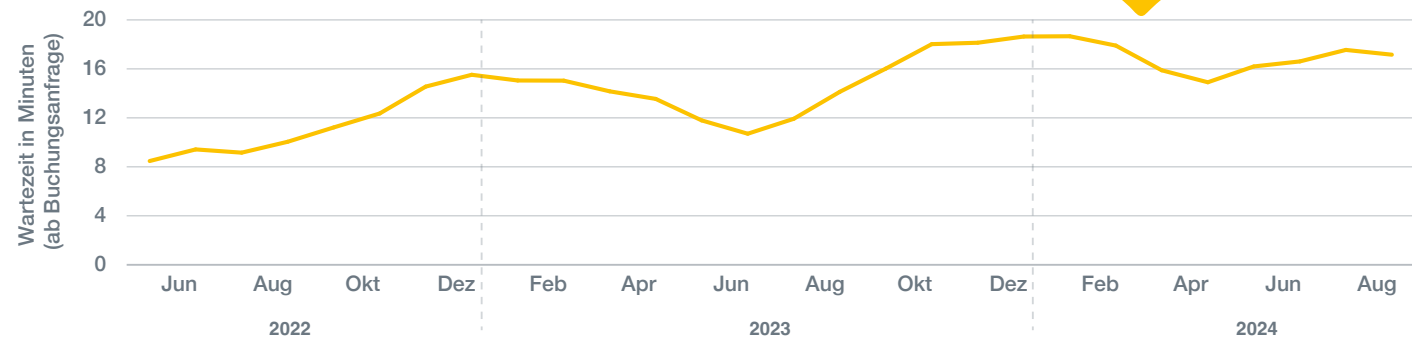
Die durchschnittliche Wartezeit bei spontanen Buchungen war verbesserungswürdig. Das Ziel von höchstens 10 Minuten Wartezeit wurde noch nicht erreicht. Dafür hätten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, als es im Rahmen des Projektes wirtschaftlich möglich war.

### Poolingquote



Quelle: VIA Operations Center

### Mittlere Wartezeit bei On-Demand-Buchung



Quelle: VIA Operations Center

Je höher die Nachfrage und Bündelungsquote, desto höher auch die Wartezeit.

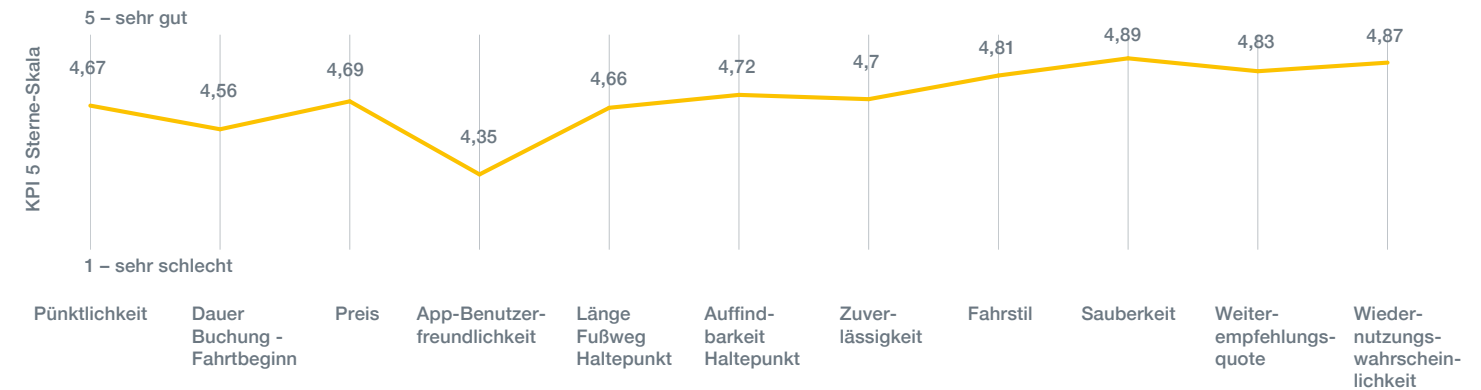
Hohe Zuverlässigkeit:  
Bei  
**97,7%**  
aller Fahrtenanfragen konnte eine MOBishuttle-Fahrt angeboten werden.



# Ein Service, der überzeugte: **Fahrgastbewertung im Fokus**

MOBishuttle war ein überaus begeisterungsfähiges Produkt. Das zeigten das direkte Feedback und die Bewertung der Fahrgäste. Dadurch hatte das MOBishuttle das Potential, das Image der DVB und des ÖPNV in Dresden insgesamt zu verbessern.

## Key Performance Indicators



Quelle: Befragung MOBishuttle Nutzende (n=1.486)



## Qualität des MOBishuttle rundum positiv bewertet

Außergewöhnlich hoch war die Weiterempfehlungsquote von 97 %. Diese war deutlich höher als beim Linienverkehr, den „nur“ 79 %\* aller Fahrgäste weiterempfohlen.

Die hohe Zufriedenheit der Nutzenden und die daraus resultierenden Weiterempfehlungen ermöglichten es dem MOBishuttle, weniger ÖPNV-affine Menschen zum Einstieg in die Welt des ÖPNV zu bewegen.

\* Quelle: ÖPNV-Kundenbarometer 2024

### Zitate aus dem Feedback von MOBishuttle-Nutzenden

„Ein toller Service, der unseren eher nicht so gut erschlossenen Stadtteil perfekt ergänzt.“

„Bombastisch. Einfach klasse. Nur 10 Minuten gewartet. Auto tipp-topp i.O., Fahrerin super freundlich. Gerne wieder. Das war fast schon ein Erlebnis. Weiter so.“

„Tolles Angebot, und seitdem ich das Deutschlandticket habe, auch als Familie erschwinglich.“

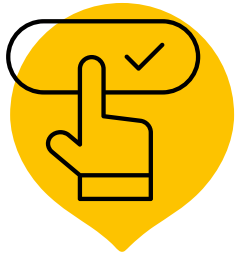
„Diese Form des ÖPNV hat mich dazu gebracht, ein Jobticket zu erwerben und für den täglichen Pendelweg das eigene Auto stehen zu lassen.“

„Danke für euer Pilotprojekt MOBishuttle. Es hat uns um einiges mobiler gemacht.“

„Es hat alles richtig gut geklappt. Wir sind über 80 Jahre und nicht mehr so beweglich. Danke für den Service.“

„MOBishuttle ist eine ganz besonders gute Idee. Ich bin viel unterwegs – Kinderbetreuung und Pflege des Vaters. Vielen Dank.“

„Echt super Service, nur schade, dass noch so wenige Gebiete erreichbar sind. Wäre toll, wenn es bald ausgebaut wird.“



# Eine neue Option für inklusive, **selbstbestimmte Mobilität**

MOBIshuttle richtete sich als Angebot an alle Menschen. Als wichtiges Element einer inklusiven, selbstbestimmten Mobilität leistete es einen wertvollen Beitrag zur Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an der Gesellschaft und steigerte so deren persönliche Lebensqualität.

## Barrierearm von der Buchung bis ans Ziel

Die MOBIshuttle-App war nach den aktuellen Standards für Barrierefreiheit gestaltet. Speziell für Menschen mit Einschränkungen des Sehvermögens bot sie eine Navigation mittels Vorlesefunktion. Als Alternative bestand auch die Möglichkeit, das MOBIshuttle nach einmaliger Registrierung ohne Nutzung der App einfach per Telefon zu buchen.

Ein Teil der Fahrzeugflotte war für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl ausgestattet. Rollstuhlfahrende konnten im Profil ihres Benutzeraccounts die Notwendigkeit der Beförderung im Rollstuhl

hinterlegen, sodass bei der Buchung ein Fahrzeug mit Rollstuhlbeförderung zugeordnet wurde. Auch Menschen mit Sehbeeinträchtigungen konnten dies im Profil angeben, sodass die Fahrerinnen und Fahrer am Abholpunkt besonders aufmerksam waren und beim Ein- und Ausstieg helfen konnten.

Durch die kurzen Wege zu den Einstiegs- punkten war das MOBIshuttle aber auch ein attraktives Angebot insbesondere für ältere Menschen, denen ein Fußweg schwerfiel.







Aufgrund des Datenschutzes wurden Beförderungsfälle von mobilitätseingeschränkten Personen nur z. T. statistisch erfasst. Nicht erfasst wurden Mobilitätseinschränkungen ohne Auswirkung auf den Buchungsprozess, wie z. B. Sehbehinderungen, Schwerbehindertenausweis mit ÖPNV-Fahrtberechtigung und Rollator.



## Im Pilotprojekt wurden Optimierungspotentiale zur barrierearmen Nutzung von MOBishuttle identifiziert

Zwischen dem Beginn des Pilotprojekts am 8. Juni 2022 und dem 30. Juni 2024 wurden 62 Fahrten mit im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen durchgeführt. Insgesamt registrierten sich lediglich 37 Personen für eine Rollstuhlbeförderung. Im Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Verbände wurde Verbesserungspotential bei der Fahrzeugausstattung festgestellt. Aufgrund der Fahrzeugmaße konnten nicht alle Rollstuhltypen befördert werden, und der Komfort war durch die engen Maße für Menschen im Rollstuhl stark eingeschränkt. Die Zahl der Fahrten für mobilitätseingeschränkte Menschen wäre vermutlich signifikant gestiegen, wenn das MOBishuttle dauerhaft und in der

gesamten Stadt angeboten worden wäre. Ein zusätzlicher Nachfrageschub hätte sich durch die Integration von Spezialfahrdiensten ergeben können.

Auch die Zahl der telefonischen Buchungen fiel mit 315 vergleichsweise niedrig aus. Dies hing vermutlich mit der erforderlichen Registrierung zusammen, die bei Teilnahme an der Telefonbuchung nur im Kundenzentrum der DVB durchgeführt werden konnte. Aufgrund technischer und rechtlicher Anforderungen, insbesondere durch den elektronischen Zahlungsprozess, war der Registrierungsprozess auch bei Telefonbuchungen erforderlich.

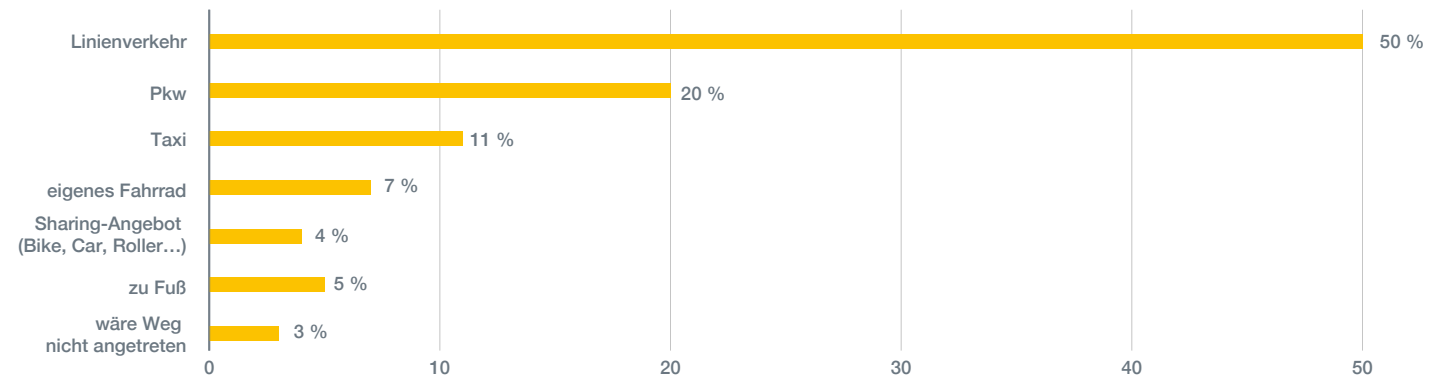
**20%**

der MOBishuttle-Fahrgäste hätten ohne MOBishuttle den privaten Pkw genutzt



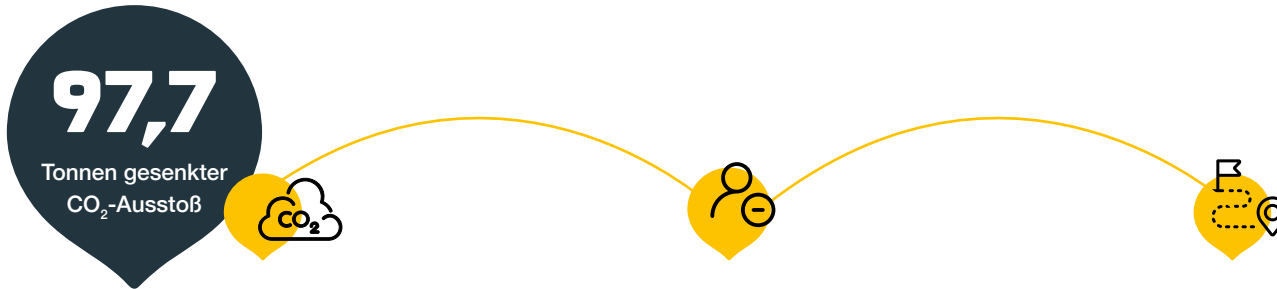
# MOBishuttle als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung

## Mit MOBishuttle ersetzte Verkehrsmittel



Frage: Stellen Sie sich vor, MOBishuttle hätte es nicht gegeben. Welches Verkehrsmittel hätten Sie genutzt?

Quelle: Befragung MOBishuttle-Nutzende (n=1.486)



### MOBIshuttle reduzierte die CO<sub>2</sub>-Emissionen

Während des Projektzeitraumes konnten 110.000 Pkw-Fahrten vermieden werden. Damit und aufgrund des elektrischen Antriebs konnten 97,7 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

### Ideale Ergänzung von Bahn und Bus

Die mittlere Beförderungskapazität von MOBIshuttle betrug 3,5 Fahrgäste je eingesetzter Fahrzeugstunde. Damit war das MOBIshuttle besonders für die Strecken geeignet, auf denen Linienverkehr nicht wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden konnte. Mit der Nachfragesteuerung über den Fahrpreis füllte MOBIshuttle überwiegend die Lücken des Linienverkehrs und ergänzte damit Bahn und Bus.

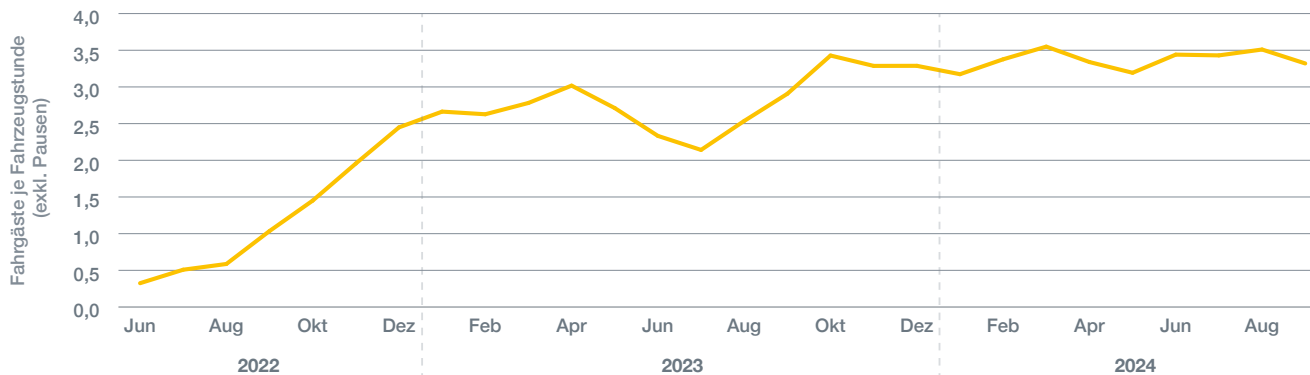
### Bei der Fahrleistung gibt es noch Optimierungspotenzial

52 % der zurückgelegten Kilometer waren Betriebsfahrten zwischen den Fahrtaufträgen (z. B. Anfahrt zum Fahrgast). Mit erweitertem Betriebsgebiet und einer insgesamt größeren Nachfrage ließe sich der Anteil an Betriebsfahrten deutlich reduzieren. Das zeigten zumindest andere Projekte, wie z. B. der Berlkönig in Berlin.

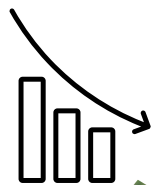
### Effizienzgewinne durch größere Flotte?

Im Pilotprojekt waren aus wirtschaftlichen Gründen maximal 13 Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz, auch das Betriebsgebiet war begrenzt. Mit mehr Fahrzeugen im Einsatz und einer insgesamt höheren Fahrgastnachfrage steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich bei Fahrtwunsch ein Fahrzeug bereits in der Nähe des Fahrgastes befindet und auf dem Weg noch weitere Fahrgäste zur gleichen Zeit eine ähnliche Strecke zurücklegen wollen. Es liegt daher nahe, dass bei einer Flottengröße ab etwa 50 Fahrzeugen und der damit verbundenen größeren Fahrgastnachfrage die Bündelungsrate deutlich steigen und der Anteil an Leerkilometern deutlich sinken würde.

### Beförderte Fahrgäste je Fahrzeugstunde



Quelle: VIA Operations Center



# Kosten und Nutzen in Balance bringen



## **Kosten pro Fahrgast höher als im Linienverkehr**

Die Betriebskosten (Aufwand für Fahrzeuge, Energie, Fahrpersonal) waren beim MOBishuttle mit durchschnittlich 12,02 Euro je Fahrgast deutlich höher als bei den Dresdner Buslinien. Und das trotz der im Vergleich zu anderen Projekten des On-Demand-Verkehrs sehr hohen Effizienz des Systems MOBishuttle mit durchschnittlich 3,5 Fahrgästen je Fahrzeugstunde. Bei einem Einsatz in Gebieten mit weniger Fahrgästen wären noch höhere Kosten pro Fahrgast die Folge.

## **Preisanpassungen führten zu Verschiebungen der Nachfrage**

Die Erlöse aus den Fahrten mit Zuschlag haben sich während des Pilotprojekts dynamisch entwickelt. Ein Grund dafür: Der Algorithmus zur Ermittlung des Reisezeitverhältnisses ist mehrfach optimiert

und damit verbunden der Tarif angepasst worden. Im Resultat ging der Anteil an gebuchten Fahrten mit Zuschlag während des Projekts kontinuierlich zurück, der durchschnittliche Zuschlag stieg hingegen auf 3,25 Euro. Die Anpassungen führten also dazu, dass der Algorithmus ÖPNV-Defizite gezielter erkannte. Vor den Anpassungen wurden z. T. auch Wege als Defizit eingeordnet, die nach Projektdefinition keine waren – und wurden demzufolge fälschlicherweise ohne Zuschlag angeboten. Viele der ehemals zuschlagsfreien Wege wurden nach der Anpassung durch die Nutzenden dann nicht mehr mit dem MOBishuttle zurückgelegt. Das nach den Anpassungen weitere Wachstum der Nachfrage fand überwiegend auf Wegen mit ÖPNV-Defizit statt und konnte aufgrund der frei gewordenen Kapazitäten im System abgebildet werden. Die Ertragssumme der Zuschläge insgesamt war so allerdings praktisch gleich geblieben.



### Kostendeckender Betrieb nur schwer möglich

Die im Pilotbetrieb entwickelte Tarifstruktur des MOBishuttle zielte darauf ab, Defizite im ÖPNV auszugleichen und eine Mobilitätslösung für den Alltag ohne eigenes Auto zu bieten. Daher wurden Fahrten, die ein ÖPNV-Defizit abdeckten, ohne zusätzlichen Komfortzuschlag angeboten.

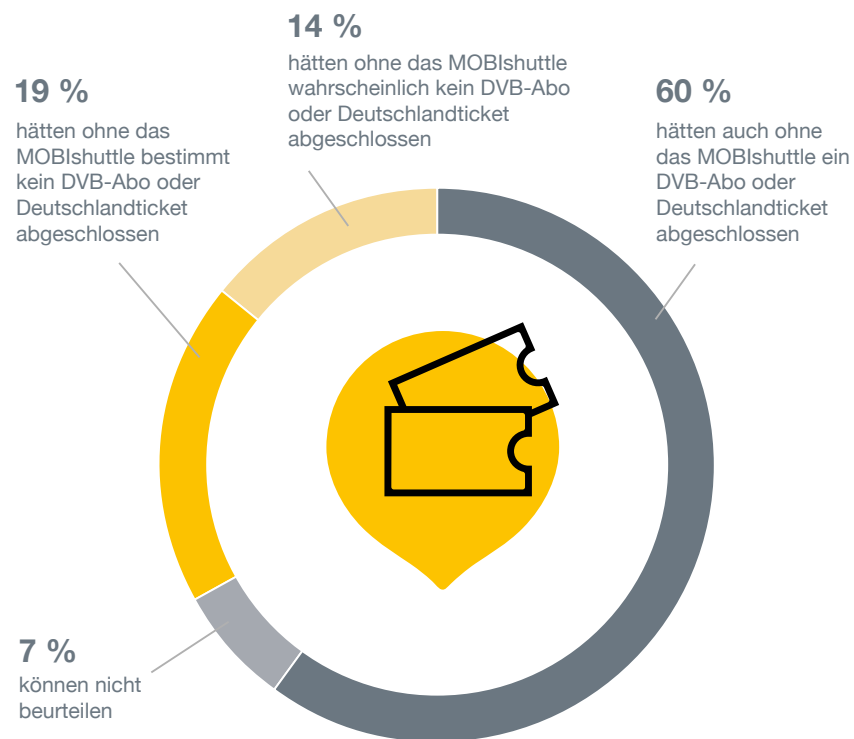
Aus Fokusgruppengesprächen und einer Nachfrageanalyse ergab sich, dass die Zahlungsbereitschaft hauptsächlich bei unregelmäßigen Freizeitfahrten bestand, während regelmäßige Fahrten, etwa zur Arbeit, eher ohne Zuschlag erwartet wurden. Da das Pilotgebiet bisher nur die nördliche Elbseite abdeckte, konnten viele

potenziell zahlungsbereite Nutzungen im Freizeitbereich noch nicht erfasst werden.

Eine Erweiterung auf größere Teile Dresdens hätte den Anteil der Fahrten mit Komfortzuschlag und damit auch die Gesamterlöse erhöhen können. Ein kostendeckender Betrieb bleibt dennoch schwierig, da die Zahlungsbereitschaft vieler Fahrgäste begrenzt ist. Eine Verlagerung des Fokus rein auf Freizeitfahrten könnte zusätzliche Erlöse generieren, würde jedoch die Rolle des MOBishuttles als alltagstauglicher Mobilitätsdienst einschränken. Ein breiterer Ansatz, der sowohl Freizeit- als auch Alltagsbedarfe berücksichtigt, wäre daher erforderlich, um das Angebot langfristig wirtschaftlich und nachhaltig zu gestalten.



### Mit MOBishuttle wurden neue Abo-Kundinnen und -Kunden gewonnen



53 % der befragten MOBishuttle-Nutzenden haben im Projektzeitraum ein neues DVB- oder Deutschlandticket abgeschlossen. Für 33 % war das MOBishuttle ein ausschlaggebender Grund für den Abschluss eines Abos.

Quelle: Befragung MOBishuttle Nutzende (n=750)





## Oliver, 58 Jahre, MOB!shuttle-Fahrer

„Als Shuttlebus-Fahrer habe ich einen entspannten und gleichzeitig sehr erfüllenden Job. Ich fahre regelmäßig eine ältere Dame zum Arzt. Sie ist sehr dankbar für die Unterstützung, besonders wenn wir ihr mit dem Rollator helfen. Viele ältere Menschen wären ohne unseren Service stark eingeschränkt, doch wir geben ihnen die Möglichkeit, flexibel und unabhängig zu bleiben. Ohne uns wären viele weniger mobil und hätten deutlich mehr Hürden im Alltag.“



# Die wichtigsten Erkenntnisse des Pilotprojekts im Überblick

**+** MOBishuttle konnte neue Zielgruppen für den ÖPNV begeistern und Menschen überzeugen, das eigene Auto stehen zu lassen.

**+** MOBishuttle konnte mit Hilfe der Aussteuerung durch den Fahrpreis gezielt Bedienlücken des Linienverkehrs schließen – sowohl auf innerstädtischen Wegen als auch am Stadtrand.

**+** MOBishuttle kann barrierearm gestaltet werden und wurde von allen Bevölkerungsgruppen genutzt.

**+** MOBishuttle konnte ohne Infrastrukturausbau in kurzer Zeit in Betrieb genommen werden und ist schnell skalierbar.

**+** Mit MOBishuttle kann die 10-Minuten-Mobilitätsgarantie realisiert werden.

**+** Kombinierte Wegeketten mit MOBishuttle, Bahn und Bus können integriert vorkunftet werden und werden von den Fahrgästen auch genutzt.

Mit  
MOBIshuttle zur  
**10-Minuten-  
Mobilitäts-  
garantie**



## Ausblick: Wie MOBIshuttle zu einer **nachhaltigeren Mobilität** in Dresden beitragen kann

Das Pilotprojekt MOBIshuttle hat klar gezeigt: On-Demand-Verkehr allein ist nicht in der Lage, zu vertretbaren Kosten so große Fahrgastmengen zu befördern, um eine deutliche Verlagerung von Wegen (Modal-Split-Effekt) vom privaten Pkw ausschließlich auf den On-Demand-Verkehr zu erreichen.

Es sind also Lösungen gefragt, die die Menschen, die häufig mit dem Auto fahren, dazu motivieren, es aufgrund des On-Demand-Verkehrs deutlich weniger zu nutzen oder ganz abzuschaffen. Und das ohne alle Fahrten auf das MOBIshuttle zu verlagern, sondern auch Bahn, Bus oder das Fahrrad deutlich häufiger zu nutzen.

Ausschlaggebend für die Anschaffung und Nutzung eines Pkws sind oft bestimmte Schlüsselzwecke. Das sind z. B. regelmäßige oder tägliche Wege, bei denen die Nutzung von Bahn und Bus oder Fahrrad im Vergleich zum Pkw unattraktiv

ist. Es müsste also vor allem für diese Schlüsselzwecke eine ausreichend attraktive Mobilitätsoption abseits des Autos geboten werden. Diese „Schlüsselzwecke“ verteilen sich heute gleichermaßen sowohl auf das Stadtgebiet als auch auf Wege, die z. B. in den Ortschaften beginnen oder enden.

MOBIshuttle kann für die Schlüsselzwecke überall dort das passende ÖPNV-Angebot bereitstellen, wo nicht genügend Bündelungspotentiale für attraktive Bahn- und Busverbindungen bestehen. Menschen, die den ÖPNV bisher nicht genutzt haben, weil für bestimmte Wege das ÖPNV-Angebot nicht attraktiv genug war, erhalten mit dem MOBIshuttle eine wettbewerbsfähige Mobilitätsalternative zum eigenen Auto. Durch die integrierte Auskunft von Bahn, Bus und MOBIshuttle erfahren sie niederschwellig auch von attraktiven Bahn- und Busverbindungen auf Wegen, die bisher aufgrund des Vorhan-

denseins eines eigenen Autos gar nicht auf eine ÖPNV-Alternative überprüft wurden. Die 10-Minuten-Mobilitätsgarantie wird so erlebbar.

Die 10-Minuten-Mobilitätsgarantie sorgt dafür, dass der ÖPNV ähnlich spontan nutzbar wird wie das eigene Auto. Sie kann Menschen motivieren, den eigenen Pkw abzuschaffen. Gleichzeitig sorgt sie dafür, dass Schlüsselzwecke, die zum Kauf eines Autos führen, weniger häufig entstehen.

Steht das Auto nicht mehr vor der Haustür, werden alle Wege innerhalb des Umweltverbundes zurückgelegt. Die Tarifstruktur des MOBIshuttle sorgt dafür, dass überwiegend nur die Schlüsselzweck-Fahrten vom Pkw auf das MOBIshuttle verlagert werden. Die übrigen Fahrten, die vorher aufgrund der Tatsache, dass ein Auto vorhanden war, automatisiert oder aus Bequemlichkeit mit dem Auto zurückgelegt wurden, werden dann mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß realisiert.



## Bahn, Bus und MOBI gemeinsam machen den ÖPNV so flexibel wie das eigene Auto.



Flexibles, individuelles Angebot

In Verbindung mit der 10-Minuten-Mobilitätsgarantie hat ein stadtweites MOBIshuttle ein erhebliches Potential für eine nachhaltige Stadtentwicklung



Starke, attraktive Basis

Zentraler Zugang



**17.000**

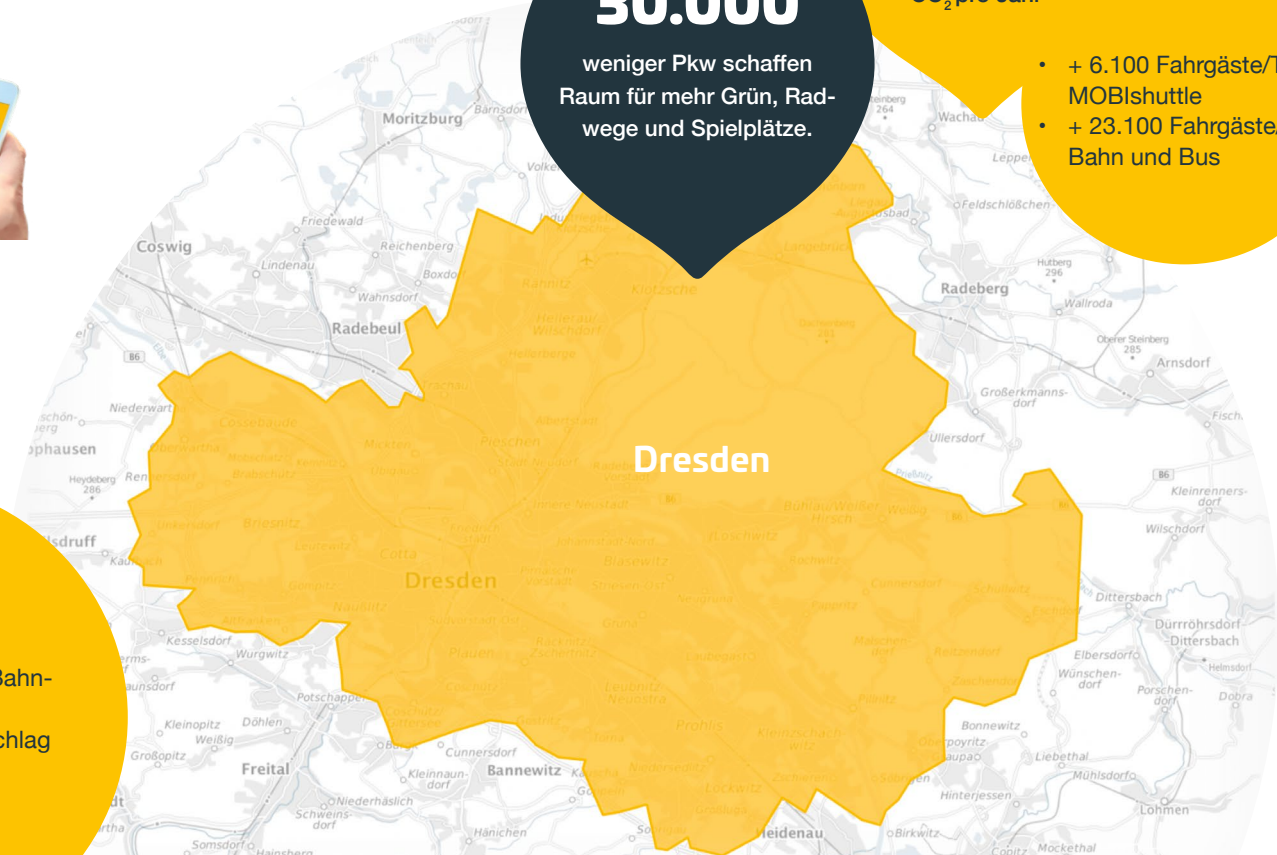
Tonnen weniger CO<sub>2</sub> pro Jahr

**30.000**

weniger Pkw schaffen Raum für mehr Grün, Radwege und Spielplätze.

- + 6.100 Fahrgäste/Tag MOBIshuttle
- + 23.100 Fahrgäste/Tag Bahn und Bus

- 24/7 Betrieb
- 100 Fahrzeuge
- Dynamischer Preis-Zuschlag bei gutem Bahn- und Busangebot
- Fester Innenstadtzuschlag



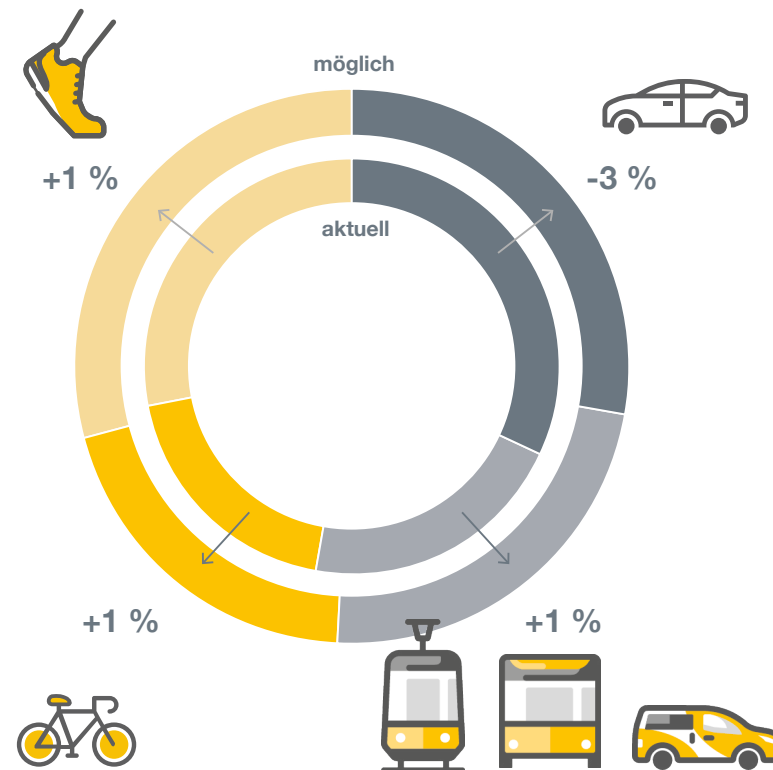
## MOBIshuttle als Motor für eine lebenswerte Stadt

Die dargestellte Verlagerung von Wegen vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes tragen dazu bei, dass der Verkehr in der Stadt weniger Fläche benötigt und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Lärm reduziert werden. Flächen, die zuvor überwiegend von parkenden Autos genutzt wurden, können nun z. B. für Begrünung, Spielflächen, Außensitze für Cafés oder auch Radwege genutzt werden. Straßen und Plätze mit beengten Platzverhältnissen könnten so lebenswerter gestaltet werden.

Im Pilotprojekt konnten die Verlagerungseffekte nur in Ansätzen nachgewiesen werden. Die im Ausblick dargestellten Effekte bedingen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens vieler Menschen und sind das Ergebnis einer Modellprognose. Die darin unterstellten Verhaltensanpassungen benötigen mehr Zeit, ein größeres Bediengebiet sowie die Sicherheit, dass MOBIshuttle ein dauerhaftes Mobilitätsangebot ist.

Welche Schritte möglich sind, um der Vision einer noch lebenswerteren Stadt mit einer nachhaltigen Mobilität näher zu kommen, möchten wir gern mit Ihnen diskutieren.

### Entwicklung des Modal-Split bei Umsetzung der 10-Minuten-Mobilitätsgarantie



Quelle: Modal Split aktuell: SrV 2018, Modal Split Prognose: Hochrechnung DVB AG







## Impressum

### Redaktion, Konzept und Gestaltung

Dresdner Verkehrsbetriebe AG  
Heimrich & Hannot GmbH

### Redaktionsschluss

November 2024  
1. Auflage

### Fotos

Dresdner Verkehrsbetriebe

### Ihre Ansprechpartner

Martin Gawalek  
Unternehmensbereichsleiter  
Markt und Verkehr  
martin.gawalek@dvbag.de

Hannes Lieberoth  
Leiter Mobilitätsentwicklung  
hannes.lieberoth@dvbag.de



Dresdner Verkehrsbetriebe aG  
Trachenberger Straße 40  
01129 Dresden  
Service: 0351/857 10 11  
E-Mail: [service@dvbag.de](mailto:service@dvbag.de)  
[www.dvb.de](http://www.dvb.de)

