

Modellprojekt ÖPNV-Taxi

**On Demand Verkehr
nachhaltig finanzierbar
gedacht.**

nbsw nahverkehrsberatung

Blome Jaiße Kroll El-Zahab
Partnerschaftsgesellschaft

Galileistraße 2
69115 Heidelberg

E-Mail: info@nbsw.de

1 Idee

Das Produkt „ÖPNV-Taxi“ beruht auf der Idee, flexible Bedienform als Alternative oder Ergänzung zum Linienverkehr zu schaffen und diese nachhaltig finanzierbar umzusetzen. Im Gegensatz zu klassischen On Demand Angeboten, bei denen hohe Kosten auf Seiten des Bestellers durch Fahrzeug- sowie Personalbeschaffung entstehen, setzt das Konzept „ÖPNV-Taxi“ auf eine Kooperation mit lokalen Taxiunternehmen, deren Betriebssitz sich im Projektgebiet befindet. Die Taxiunternehmen führen On-Demand-Fahrten neben ihrem alltäglichen Geschäft durch, in dem sich die Fahrer:innen per App bei einer Dispositionszentrale frei melden, sobald sie keine Taxifahrt durchführen. Nachfrageseitig können potenzielle Fahrgäste entweder digital per App oder per Telefon eine Fahrt anfragen. Das System prüft daraufhin, ob eine passende ÖPNV-Verbindung im betreffenden Zeitraum vorhanden ist. Falls dies nicht der Fall ist, wird für die gewünschte Strecke eine ÖPNV-Taxi-Verbindung zur Buchung vorgeschlagen. Hat bereits eine andere Person ähnliche Fahrtparameter angegeben, wird zudem die Möglichkeit einer gemeinsamen Fahrtdurchführung (Pooling) geprüft.

2 Vorteile

Das Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linienverkehr in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“. Die Fahrten werden nur nach Vorbestellung durchgeführt, die Fahrgäste zahlen den ÖPNV-Tarif (ggf. mit Zuschlägen), d.h., das ÖPNV-Taxi ist vollständig in einen Verbundtarif integriert. Der ÖPNV-Aufgabenträger zahlt – mit gewissen Abschlägen – die Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen. Der Aufgabenträger „rabattiert“ letztlich den Taxitarif nach genehmigter Taxitarifordnung. Die Umsetzung des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung des Aufgabenträgers im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007. Basis ist der reguläre Taxitarif, der über ein mathematisches Modell in ein beihilfenrechtskonformes Modell überführt wird. Hierdurch ist eine nachträgliche Überkompensationskontrolle für die aus der allgemeinen Vorschrift geleisteten Zahlungen des ÖPNV-Taxi nicht erforderlich.

Da zwischen dem Aufgabenträger und den Taxiunternehmen keine verkehrsvertragliche Regelung erfolgt, finden die sonst im ÖPNV bekannten Fristen für wettbewerbliche Vergabeverfahren keine Anwendung, so dass statt einer mehrjährigen Vorbereitungszeit die Umsetzung binnen weniger Monate nach den ersten Überlegungen erfolgen kann.

2.1 Aus Sicht des Fahrgastes

- Flächendeckendes Angebot im gesamten Bediengebiet (Stadt, Gemeinden oder ganze Regionen oder Landkreise) , kurze Wege durch „virtuelle Haltestellen“
- Abstimmung mit dem Linien-ÖPNV / SPNV schafft Umsteigemöglichkeiten und durchgängige Reiseketten
- Anerkennung von Zeitfahrkarten bzw. Taxibeförderung zum ÖPNV-Tarif
- Einfache Buchung über App oder per Telefon (über eine Buchungszentrale)
- Alternative

2.2 Aus Sicht des Bestellers

- Schnelle Umsetzung, da kein europaweites Vergabeverfahren der Verkehrsleistung notwendig (Statt mehrjähriger Planungs- und Vergabephase, Umsetzung / Betriebsaufnahme innerhalb weniger Monate nach den ersten Überlegung)
- Kosteneffizienz:
 - Es müssen keine Fahrzeuge beschafft und kein eigenes Fahrpersonal für das ÖPNV-Taxi vorgehalten werden
 - Es fallen nur Kosten an, wenn tatsächlich Fahrleistung erbracht wird. Es werden nur Besetztfahrten bezahlt, keine Leerfahrten- oder Vorhaltekosten; Kosten für Vorhaltung von Personal und Fahrzeuge entfallen.
- Keine Kannibalisierung mit vorhandenen Angeboten: Das ÖPNV-Taxi verkehrt nur, wenn keine zumutbare ÖPNV-Verbindung vorhanden ist
- Stärkung des lokalen Taxigewerbes
- Einfache, automatisierte Abrechnung

3 Umsetzung

3.1 Definition virtueller Haltestellen

Zur Anwendung des Konzeptes werden alle ÖPNV- sowie Schulbushaltestellen in der Buchungssoftware hinterlegt. Zusätzlich wird der Abdeckungsgrad des Bedienungsgebietes durch Haltestellen geprüft. Räumliche Bedienungslücken sollen durch den Vorschlag virtueller Haltestellen bestmöglich ausgeräumt werden.

3.1.1 Optional: Beteiligung zur Festlegung virtueller Haltestellen

Der Definition von möglichen virtuellen Haltestellen und deren Besichtigung vor Ort ist bei Bedarf eine vierwöchige Beteiligung kommunaler Verwaltungsstellen zur Prüfung der Umsetzbarkeit nachgelagert. Auf Grundlage von Geodaten, Bildmaterial der Standorte sowie weiteren Standortinformationen sollen etwaige Hindernisgründe zur Einrichtung virtueller Haltestellen ausgeschlossen werden.

3.2 Angebotsqualität und -organisation

Das ÖPNV-Taxi verbessert die Bedienung, denn im Unterschied zu anderen Angeboten, die je nach Art räumlich und/oder zeitlich eingeschränkt sind, verkehrt das ÖPNV-Taxi ohne festen Linienweg allein nach Bedarf der Fahrgäste mit einer Vorbestellzeit in großzügig definierten Bedienzeiträumen.

Bei Fahrten innerhalb des Auftragsgebietes werden die Fahrgäste umsteigefrei befördert, bei Fahrten mit Quelle und Ziel außerhalb dieses Gebietes von bzw. zum nächsten Umsteigehalt des Linien-ÖPNV.