

# Das digitale ÖPNV-Taxi

## Plattformgesteuerte Taxi- und Mietwagenverkehre als Bestandteil einer differenzierten Bedienung im ÖPNV

Plattformgesteuerter ÖPNV, differenzierte Bedienformen, Integration des Gelegenheitsverkehrs in den ÖPNV

Mobilitätswende, Klimaschutz im Verkehr und Teilhabe an Mobilität erfordern eine erheblich höhere Nutzung des ÖPNV als bisher. Deshalb sind neben einer Angebotsausweitung alle Formen der differenzierten Bedienung im ÖPNV auszuschöpfen. Die Entprivilegierung der privaten PKW-Nutzung durch Push & Pull – Maßnahmen ist aber zur Erreichung dieser Ziele eine entscheidende Voraussetzung.

Hubertus Baumeister, Horst Benz, Stephan Diekmann, Samir El-Zahab

Sammeltaxis sind weltweit dort sehr verbreitet, wo der ÖPNV nur wenig ausgeprägt ist, insbesondere in Afrika, Asien, Lateinamerika und Osteuropa. In Europa ist grundsätzlich ein gut nutzbarer straßen- und schienengebundener ÖPNV vorhanden. Allerdings ist dieser linien-, haltestellen- und fahrplangebunden, um durch Bündelung große Fahrgastmengen zu befördern. Außerhalb des vorhandenen Liniennetzes fehlt es insbesondere im ländlichen Raum an einer Flächenbedienung durch den ÖPNV, was die Nutzung von privaten PKWs vielfach alternativlos macht. Die Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes weisen aus diesem Grund in jedem Landkreis einen ungewöhnlich hohen Motorisierungsgrad mit privaten PKWs auf. Um diesen entscheidenden Systemnachteil des ÖPNV gegenüber dem PKW zu verringern, liegt es nahe, auch die Flotte des eigenwirtschaftlichen Gelegenheitsverkehrs von etwa bundesweit 100 Tsd. Taxen und Mietwagen mit ihren freien Kapazitäten für den gemeinwirtschaftlichen Linien-ÖPNV zu nutzen, wie es bereits Fiedler 1982 in seinem differenzierten Bedienmodell vorgeschlagen hat.<sup>1</sup> Mit den neuen digitalen Technologien kann sein wegweisendes Modell verkehrlich und wirtschaftlich effizient im ÖPNV umgesetzt werden. Die hierdurch bewirkte Verbesserung der Angebotsqualität für die Fahrgäste, einschließlich der Möglichkeit einer Haustürbedienung mit einem in den ÖPNV integrierten Taxi („ÖPNV-Taxi“) als Teilkomponente, stärkt daneben den Linienverkehr strukturell entscheidend und bietet deshalb auch im ländlichen Raum die

---

<sup>1</sup> Fiedler, Mehr Phantasie bei der Verkehrsbedienung ländlicher Gebiete tut not! – Das differenzierte Bedienungsmodell, nahverkehrs-praxis Nr. 8/1982, S. 343, siehe auch grundlegend zur heutigen Rolle der Taxis für den öffentlichen Verkehr Kummer/Stefanov, Öffentlicher Verkehr und Taxi, Internationales Verkehrswesen 4/2019, S. 14 (Teil 1) und Internationales Verkehrswesen 1/2020, S. 10 (Teil 2).

Möglichkeit, durch die Nutzung des ÖPNV schädliche Treibhaus-Emissionen durch Verbrenner-km mit privaten PKWs zu reduzieren. Eine KfW-Studie ergab, dass sich 71 % der Haushalte in Landgemeinden eine stärkere Nutzung des ÖPNV vorstellen können. Die wichtigste Voraussetzung hierfür wäre aber eine gute verkehrliche Anbindung, wobei der Fahrpreis nicht die entscheidende Rolle spielen würde.<sup>2</sup> Die Befassung mit diesem Thema ist deshalb in dem geplanten Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV zwischen Bund, Ländern und Kommunen<sup>3</sup> von hoher Bedeutung.

Auch die EU-Kommission hat deshalb die Bedeutung der Taxen und Mietwagen für eine gut funktionierende Personenbeförderung im lokalen Bedarfsverkehr unterstrichen. Hintergrund seien die weitreichenden Veränderungen auf dem europäischen Markt des Bedarfsverkehrs für die Personenbeförderung, insbesondere aufgrund neuer technologischer Entwicklungen und Geschäftsmodelle. Die Mitgliedstaaten stünden laut Kommission vor der Herausforderung, neue Betriebsformen in den bestehenden nationalen Verkehrsmarkt sinnvoll zu integrieren. Die Kommission verfolge mit ihrer Veröffentlichung drei grundlegende Ziele. Sie strebe zum einen danach, bestehenden und neuen Marktteilnehmern einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Zum anderen sollen nachhaltige und intelligente Mobilitätsdienste für die Fahrgäste geschaffen werden, um nicht zuletzt die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors insgesamt zu verringern<sup>4</sup>:

*„Es ist äußerst wichtig, dass der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (wie Taxis oder private Mietfahrzeuge) öffentliche Verkehrsmittel (wie U-Bahnen, Busse, Straßenbahnen) sowie Formen der aktiven Mobilität (wie Gehen und Radfahren) ergänzt und sie nicht bloß ersetzt. Für eine optimale Integration sollte der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung Teil des lokalen Plans für eine nachhaltige städtische Mobilität sein, der in Übereinstimmung mit europäischen Leitlinien ausgearbeitet wurde. Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtern und steigern, indem er die erste Meile zu oder die letzte Meile von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bedient, wodurch öffentliche Verkehrsmittel zu einer attraktiven und bequemen Option werden und der Bedarf an der Nutzung privater Fahrzeuge verringert wird. Dies ist besonders wichtig in Gebieten, in denen das öffentliche Verkehrsnetz weniger dicht ausgebaut ist, z. B. in städtischen Randgebieten oder Vororten.“*

Im Landkreis Vechta wurde vor diesem Hintergrund in organisatorischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Sicht das Modell eines digital gesteuerten ÖPNV-Taxi als weitere Komponente für eine differenzierte ÖPNV-Bedienung auf Kreisgebiet entwickelt. Damit gewährleistet nunmehr das ÖPNV-Gesamtkonzept „moobil+Taxi“ des Landkreises Vechta ([www.moobilplus.de](http://www.moobilplus.de)) mit Hilfe einer digitalen Buchungs- und Dispositionszentrale eine differenzierte Bedienung im ÖPNV mit einer grundsätzlichen Mobilitätsgarantie, die noch weiter ausgebaut werden soll. Das den ÖPNV des Landkreises Vechta ergänzende Modell des ÖPNV-Taxi hat angesichts der Vorteile für die Verkehrsbedienung des Gesamtsystems ÖPNV und seiner Wirtschaftlichkeit in kurzer Zeit weitere Befürworter bei mehreren Kommunen im ländlichen Raum gefunden.<sup>5</sup> Auch

---

<sup>2</sup> Römer/Salzgeber. Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land, KfW Research Nr. 363 v. 11.01.2022, 1 (3),

<sup>3</sup> Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, FDP, S. 39 f.

<sup>4</sup> EU-Kommission, Bekanntmachung v. 02.02.2022, 2022/C 62/01, S. 10 f, C.

<sup>5</sup> Landkreis Freudenstadt (vgl. den Taxiflyer unter [www.vgf-info.de](http://www.vgf-info.de) mit Hinweis auf die App-Buchungsmöglichkeit), Städtegemeinschaft Kamp-Lintfort/Moers/Neukirchen-Vluyn/Rheinberg im Projekt

in einigen Großstädten wird mittlerweile diskutiert, ob das ÖPNV-Taxi zur Ergänzung des städtischen ÖPNV eingesetzt werden soll.

## **Die Notwendigkeit zur Integration von Taxi- und Mietwagenverkehren in den ÖPNV des Landkreises Vechta**

Der Landkreis Vechta wird im Bahnverkehr durch die Linie RB58 Osnabrück-Bremen in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Die Strecke bindet den Landkreis an den Schienenfernverkehr und die Oberzentren Bremen und Osnabrück an und hat darüber hinaus aufgrund der zahlreichen Haltepunkte im Landkreis eine große Bedeutung für die regionalen Verflechtungen innerhalb des Landkreises. Die Linie wird durch die NordWestBahn betrieben und verkehrt sowohl werktags als auch an Wochenenden und Feiertagen in der Zeit zwischen ca. 4:30 Uhr und 24:00 Uhr in einem Grundtakt von 60 Minuten. Das Angebot des konventionellen Busverkehrs im Landkreis Vechta ist in Bezug auf Fahrplan und Linienführung im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet. Die meisten Linien haben unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. Außerhalb der Schultage besteht auf den meisten Linien kein oder nur ein reduziertes Angebot. Die seit 2013 eingeführten Rufbusse des bedarfsorientierten Linienverkehrs „moobil+“ verkehren montags bis freitags zwischen ca. 5:50 und 20:30 Uhr im Taktfahrplan. Es bestehen kreisweit 15 Linien im Richtungsbandbetrieb mit sowohl festen Haltestellen als auch Bedarfshaltestellen. Der Ein- und Ausstieg ist nur an den Haltestellen möglich. Für Auskunft, Buchung und bargeldlosen Zahlung der Rufbus-Fahrten steht ein internetbasiertes Buchungsportal einschließlich App zur Verfügung. In einer vom Landkreis betriebenen Mobilitätszentrale können sich Fahrgäste informieren und beraten lassen und erhalten Hilfestellung bei der Buchung oder Stornierung von Fahrten mit dem Rufbus. Damit ist im Landkreis Vechta tagsüber an Werktagen ein strukturiertes ÖPNV-Mindestangebot vorhanden, an den Abenden und an Wochenenden wird allerdings kein ÖPNV angeboten. Dies führt dazu, dass der Mobilitätsbedarf von Personen, die über keinen PKW verfügen, an Abenden und an Wochenenden nicht befriedigt werden kann. Hiervon sind vor allem Familien mit Kindern und Jugendlichen (Stichwort „Eltern Taxi“) sowie Senioren und Menschen mit Behinderung betroffen. Aufgrund des Mangels an öffentlichen Verkehrsangeboten kann der ÖPNV auch noch keine echte Alternative zum Individualverkehr darstellen. Ein weiteres Problem ist bei Personen erkennbar, für die aufgrund von Mobilitätseinschränkungen anstatt einer Beförderung von Haltestelle zu Haltestelle nur eine Fahrt von Adresse zu Adresse in Frage kommen kann. Eine solche Möglichkeit war im bisherigen ÖPNV-Angebot des Landkreises nicht enthalten.

## **Das Projekt zur Entwicklung des ÖPNV-Taxi**

2019 wurde das Projekt ÖPNV-Taxi von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) im Rahmen des Bundesprogramms „Ländliche Entwicklung und regionale Wertschöpfung“ (BULE) als ein zukunftsweisendes Mobilitätsprojekt ausgewählt, das als geeignet dafür angesehen wurde, die Mobilität der Menschen in den ländlichen Räumen zu verbessern, und

---

wir4mobil (vgl. [www.odi-wir4mobil.de](http://www.odi-wir4mobil.de)); das ÖPNV-Taxi wird demnächst u.a. in den Landkreisen Freyung-Grafenau, Garmisch-Patenkirchen, Lüchow-Dannenberg, Harz, Gütersloh starten.

wird seitdem von der Bundesanstalt finanziell gefördert. Die Idee für das Projekt wurde aus der Fachabteilung des Landkreises heraus durch den damaligen Verantwortlichen, Herr Florian Wegmann, mitentwickelt und von Beginn an vom Landrat und von nahezu allen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im Landkreis unterstützt. Der offizielle Projektstart des Projektes war für den Beginn 2020 vorgesehen; aufgrund der Corona-Pandemie musste dieser aber auf Mitte 2020 verschoben werden.

Die Ziele des Projektes lagen darin, die bestehenden Mobilitätslücken im Landkreis Vechta, insbesondere an den Abenden und an Wochenenden, durch die Einbindung von Taxi- und Mietwagenverkehren als Teil eines integrierten ÖPNV zu schließen. Wo nötig, sollte in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen auch eine Adressbedienung angeboten werden. Bereits gebuchte ÖPNV-Taxi-Fahrten sollten weiteren Fahrgästen für Zubuchungen offenstehen, wodurch eine insgesamt effiziente und umweltfreundliche Beförderung angestrebt wurde. Gleichzeitig sollte das neue Angebot den ÖPNV insgesamt attraktiver machen und zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen führen. Auch die gesamte Branche der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Landkreis Vechta sollte gestärkt werden, wodurch wiederum ein bedeutender Beitrag zur Erhaltung dieser wichtigen Säule der Mobilitätsinfrastruktur für die Bevölkerung im Landkreis Vechta geleistet werden sollte. Ein solches Vorgehen ist auch generell geeignet, dem Taxisterben im ländlichen Raum zu begegnen.

Die wesentlichen Arbeitsschritte des Projektes waren:

1. Entwicklung eines juristischen Konzepts auf der Grundlage eines umfassenden Rechtsgutachtens
2. Entwicklung organisatorischer Grundlagen und Beschreibung der Prozesse
3. Vereinbarung mit den Taxiunternehmen
4. Erweiterung moobil+-Buchungssystem und Weiterentwicklung zur Mobilitätsplattform

Auf Basis dieses Modells wurde nach den Vorgaben des Landkreises das aktuell vorhandene Buchungssystem für die moobil+-Rufbusse (Basis: T.DiMo-System der Trapeze Group Deutschland GmbH) hinsichtlich Organisation, Buchung und Abrechnung von ÖPNV-Taxi-Fahrten erweitert und als Mobilitätsplattform für alle im Landkreis vorhandenen ÖPNV-Angebote ausgebaut. Weiter wurde auf Basis der rechtlichen und konzeptionellen Grundlagen und der digitalen Möglichkeiten der neuen Mobilitätsplattform eine Vorlage für die Vereinbarung mit den Taxi- und Mietwagenunternehmen erarbeitet und mit diesen im Vorfeld abgestimmt. Nach rund drei Jahren Entwicklungszeit konnte nun im Juni 2023 ein erster Pilotbetrieb für das ÖPNV-Taxi in den Städten Dinklage und Lohne im Landkreis Vechta unter Beteiligung von drei ortsansässigen Taxi-Unternehmen, nämlich Taxi Brinkmann (Dinklage), Taxi Kolbeck und City Taxi (beide Lohne) mit folgenden Bedienzeiten gestartet werden: montags bis donnerstags von 7:00 Uhr bis 23:00 Uhr, freitags und samstags von 7:00 Uhr bis 2:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 8:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Hierbei war es dem Landkreis wichtig, dass zu den von den Taxi-Unternehmen eingesetzten Fahrzeugen bereits von Anfang an mindestens ein Fahrzeug zur Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Personen gehört. Das ÖPNV-Taxi soll bald auf alle Gemeinden des Landkreises Vechta ausgedehnt werden. Aus Marketinggründen wurde entschieden, das ÖPNV-Taxi im Landkreis Vechta weiter als „moobil+Taxi“ zu bezeichnen, um den Aspekt der Erweiterung des bereits bestehenden Mobilitätssystems moobil+ bei gleichzeitiger Anwendung bzw. Nutzung bereits eingeführter Komponenten, wie moobil+-Grundtarif, Mobilitätszentrale und Buchungssystem, in den Vordergrund zu stellen.

## Das juristische Konzept des ÖPNV-Taxi

Die Fahrgäste des ÖPNV-Taxi zahlen gemäß den Tarifbedingungen des Aufgabenträgers Landkreis Vechta den ÖPNV-Tarif (Einzelfahrschein oder Monatskarte) und einen Zuschlag. Die Zuschläge können nach einem Urteil des EuGH<sup>6</sup> angemessen sozial gestaffelt werden, um das System des ÖPNV-Taxi finanziell nicht zu überfordern. Ein zuschlagsfreies „Taxi für alle“ als vollwertige Alternative für die private PKW-Nutzung, dessen Kosten von der öffentlichen Hand getragen werden, kann angesichts der Größe der PKW-Fahrzeugflotten in den Kommunen kein realistischer Ansatz des ÖPNV-Taxi sein.<sup>7</sup> Der ÖPNV-Aufgabenträger gleicht den Taxiunternehmen die finanzielle Unterdeckung auf der Grundlage des Markttarifs für Taxifahrten gemäß der Rechtsverordnung des Landkreises Vechta nach § 51 Abs. 1 PBefG aus, aber nur für die konkret erbrachte Fahrten mit dem ÖPNV-Taxi. Damit fallen keine Vorhaltekosten wie in den gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen des Aufgabenträgers an, denn das ÖPNV-Taxi setzt auf vorhandene eigenwirtschaftliche unternehmerische Strukturen der Taxiunternehmen auf.

Rechtlicher Anknüpfungspunkt für die beihilfenrechtskonforme Finanzierung des ÖPNV-Taxi ist eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung der Taxiunternehmen durch den Aufgabenträger. Über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 werden die Taxiunternehmen verpflichtet, statt des eigenwirtschaftlichen Taxitarifs nach § 51 Abs. 1 PBefG den vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Tarif anzuwenden. Die allgemeine Vorschrift wird entweder ergänzend in die Rechtsverordnung nach § 51 Abs. 1 PBefG aufgenommen (und ggf. flankiert durch Regelungen nach § 47 Abs. 3 PBefG) oder als Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG gefasst. Die Fahrten werden nach den Regeln der VO 1370/2007 und seines Anhanges beihilfenrechtskonform abgerechnet. Das entwickelte beihilfenrechtskonforme Abrechnungsmodell berücksichtigt alle betriebswirtschaftlichen Faktoren des Taxigewerbes (u.a. Fixkostendeckungsbeiträge als Grundpreis und Betriebskosten der einzelnen Fahrt als Arbeitspreis). Hierbei werden bei der digitalen Abrechnung zur Ausschaltung beihilfenrechtswidriger sog. positiver Effekte auch Korrekturfaktoren zu Grunde gelegt, die einen überschießenden Fixkostendeckungsbeitrag und eine Überdeckung der Gesamtkosten verhindern. In der Praxis erhalten die Taxiunternehmen eine Vergütung, die je nach zeitlicher Fahrtenlage in einer Tagesschicht in etwa zwischen der Vergütung der gesetzlichen Krankenkassen und dem behördlich festgesetzten Taxitarif nach § 51 Abs. 1 PBefG liegt. Über eine digitale Abrechnung kann mit geringem administrativem Aufwand wöchentlich und bei Bedarf sogar täglich abgerechnet werden. Fahrten des ÖPNV-Taxi mit klimafreundlichen E-Fahrzeugen und barrierefreien Fahrzeugen können über das Abrechnungssystem höher vergütet (beihilfenrechtlich zulässiges Anreizsystem gemäß dem Anhang der VO 1370/2007).

Die Taxiunternehmer erbringen weiterhin ihre eigenwirtschaftlichen Taxiverkehre gemäß § 47 Abs. 1 PBefG und stellen daneben im Modell des ÖPNV-Taxi ihre Hilfsfunktion für den Linienverkehr nach § 8 Abs. 2 PBefG sicher. Im Ergebnis wird durch die Konzeption des Modells eine wirtschaftliche Aushöhlung des bestehenden Linienverkehrs verhindert. Die Fahrten für das ÖPNV-Taxi können mit den bestehenden Taxigenehmigungen erbracht werden, so dass

---

<sup>6</sup> EuGH, Urt. v. 05.06.2008 C-164/07, Rn. 13 m.w.N.

<sup>7</sup> Der Landkreis Vechta hat aktuell etwa 147 Tsd. Einwohner und laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes am 01.01.2023 etwa 91 Tsd. zugelassene PKW. Damit bringen die Bürger dieses Landkreises geschätzt 365 Mio. € p.a. für die Nutzung ihres PKW auf.

keine neuen Genehmigungsverfahren erforderlich sind. Die Einbindung von Mietwagen in dieses System ist über eine Mischkonzession nach § 47 Abs. 3 PBefG gestaltbar. Vergaberechtliche Verfahren sind damit im Modell des ÖPNV-Taxi nicht notwendig, weil die Taxiunternehmen über eine ergänzende Finanzierung des Aufgabenträgers im ÖPNV über eine allgemeine Vorschrift gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG weiterhin eigenwirtschaftlich fahren. Mangels vertraglicher Beschaffung von Nahverkehrsleistungen gelten die Tariftreuevorschriften des Landesvergabegesetzes nicht; es ist aber der Mindestlohn anzuwenden. Allen Taxiunternehmen auf dem Gebiet eines Landkreises wird die Teilnahme an diesem System durch transparente Veröffentlichungen des Aufgabenträgers auf dessen Homepage und in amtlicher Bekanntmachung diskriminierungsfrei ermöglicht. Da die allgemeine Vorschrift (Sondereinbarung) gemäß Art. 2 lit. m) VO 1370/2007 nur auf dem Gebiet des zuständigen Aufgabenträgers gilt und aufgrund der Regelung des § 47 Abs. 4 PBefG zur Beförderungspflicht im Pflichtfahrbereich der nach § 51 Abs. 1 PBefG festgesetzten Taxitarife (Tarifpflicht), können nur die Taxiunternehmen am Modell des ÖPNV-Taxi teilnehmen, die ihren Betriebssitz innerhalb des Gebietes der zuständigen Behörde für den Gelegenheitsverkehr haben (Landkreise und Städte). Damit sind Fahrten mit dem ÖPNV-Taxi grundsätzlich nur als Binnenverkehr auf dem Gebiet eines Aufgabenträgers möglich. Denkbar sind aber - wie im Busverkehr - Kooperationen von Aufgabenträgern über Zweckvereinbarungen gestaltbar, um Fahrten mit dem ÖPNV-Taxi über territoriale Grenzen zu ermöglichen. In diesen Fällen sind unterschiedliche Taxitarife nach § 51 Abs. 1 PBefG von Kommunen im digitalen Abrechnungsprogramm zu berücksichtigen.

## **Organisatorische Grundlagen und Prozessgestaltungen**

### **▪ Bedienggebiete und Haltepunkte des ÖPNV-Taxi**

Grundsätzlich stellt das gesamte Gebiet des Landkreises Vechta das Bedienggebiet des ÖPNV-Taxi dar; es gibt keinerlei räumliche Segmentierung des Angebots innerhalb des Landkreises. Somit ist ein Fahrtwunsch grundsätzlich von jedem beliebigen Punkt zu jedem anderen Punkt innerhalb des Landkreises erfüllbar, wenn die damit verbundene Wegstrecke nicht unterhalb eines bestimmten Mindestmaßes (derzeit 1.000 Meter) liegt. Mögliche Haltepunkte sind alle ÖPNV-Haltestellen einschließlich der Bedarfshaltestellen des moobil+Rufbusangebots und für das ÖPNV-Taxi zusätzlich eingerichtete virtuelle Haltepunkte. Daneben findet auch eine Adressbedienung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und für Fahrgäste statt, deren Fußweg bis zum nächsten Haltepunkt einen zumutbaren Maximalwert überschreitet. Um die Kosten der öffentlichen Hand überschaubar zu halten, werden ÖPNV-Taxi-Fahrten dann ermöglicht, wenn mindestens der Start- oder der Ziel-Haltepunkt während des Beförderungszeitraums als „verkehrlich wichtiger Haltepunkt“ definiert ist. Um welche Haltepunkte es sich dabei konkret handelt (z. B. Bahnhöfe, Ortszentren, stark frequentierte Einrichtungen), wird vom Landkreis und den Städten und Gemeinden bestimmt und soll längerfristig im Nahverkehrsplan verankert werden. Während des Pilotprojektes sind zunächst alle möglichen Haltepunkte des ÖPNV-Taxi als verkehrlich wichtig eingestuft.

### **▪ Der anzuwendende Tarif für das ÖPNV-Taxi**

Der Tarif für ÖPNV-Taxi-Fahrten setzt sich aus dem moobil+-Grundtarif und einem entfernungsabhängigen Zuschlagtarif für ÖPNV-Taxi-Fahrten zusammen. Die Höhe des Zuschlagtarifs orientiert sich an den fiktiven Taxi-Kosten, die für eine Fahrt mit dem normalen Taxi anfallen würden, abzüglich eines vom Landkreis übernommenen Anteils (derzeit 80 %; später sind 50 % geplant). Der Zuschlagtarif wird auf die zu befördernden Fahrgäste automatisch aufgeteilt und verringert sich bei einer Bündelung mehrerer Fahrtwünsche zu einer Tour

entsprechend. Weiter kann das System des ÖPNV-Taxi von Dritten (kreisangehörige Städte und Gemeinden, Krankenhäuser, Seniorenheime, Firmen, Einkaufszentren, Hotel- und Gastronomiebetriebe etc.) über Kostendeckungsverträge mit dem Aufgabenträger zeit-, personen- oder haltepunktspezifisch bezuschusst werden, um mit Fahrten des ÖPNV-Taxi sicher bedient zu werden.

#### ▪ **Zusammenspiel mit Taxiunternehmen**

Jedem Unternehmen mit Taxigenehmigungen im Landkreis Vechta steht es frei, die Sondervereinbarung gemäß § 51 Abs. 1 PBefG mit dem Landkreis zur Durchführung von ÖPNV-Taxi-Fahrten abzuschließen. Die Vereinbarung dient einerseits dazu, die Regeln zur Durchführung und Abrechnung der ÖPNV-Taxi-Fahrten festzulegen. Andererseits stellt sie die zur Gewährung von beihilferechtskonformen Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen nötige gesetzliche Basis in Form einer allgemeinen Vorschrift dar. Auch nach Abschluss der Vereinbarung können die Verkehrsunternehmen frei darüber entscheiden, ob sie ihre Fahrzeuge für den Einsatz als ÖPNV-Taxi frei- oder abmelden. Hat ein Unternehmen freie Fahrzeugkontingente gemeldet, erhält es bei entsprechender Nachfrage automatisch Aufträge zur Durchführung von ÖPNV-Taxi-Fahrten. Dabei kann es noch zum Durchführungszeitpunkt bestimmen, welches konkrete Fahrzeug zum Einsatz kommen soll.

Die komplette Organisation, Steuerung und Abrechnung von ÖPNV-Taxi-Fahrten wird über die Mobilitätsplattform des Landkreises abgewickelt. Die Unternehmen, mit denen die Sondervereinbarung abgeschlossen wurde, werden im System registriert und erhalten einerseits einen direkten Zugang zum System, über den die für sie wichtigen Daten ausgetauscht werden. Andererseits erhalten sie auch die Berechtigung zum Herunterladen einer moobil+TAXI-App, über die sie auch ihre Aufträge zur Durchführung von moobil+Taxi-Fahrten direkt in den Fahrzeugen behandeln können. Zur Unterstützung der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen und zur Überwachung des Betriebsablaufs stehen die Beschäftigten in der Mobilitätszentrale des Landkreises auch für das ÖPNV-Taxi zur Verfügung.

Zur Durchführung einer moobil+Taxi-Fahrt berechnet das moobil+-Buchungssystem die optimale Route, bestimmt auf Basis der Anfahrtswege, der Verfügbarkeit und der Häufigkeit, mit der ein Unternehmen bisher beauftragt wurde, das nächste freigemeldete Fahrzeug und sendet den Fahrauftrag mit allen nötigen Informationen über die digitalen Zugänge an das Unternehmen. Das Unternehmen befördert dann zum vorgesehenen Zeitpunkt die angemeldeten Fahrgäste von und zu den gewünschten Haltepunkten, wobei den Verkehrsunternehmen keinerlei Aufgaben bezüglich Kontrolle oder Verkauf von Fahrscheinen zufallen, da das Fahrgeld bereits bei der Buchung bezahlt wurde. Sie kontrollieren lediglich, ob es sich bei der am Abfahrtsort erscheinenden Person um den buchenden Fahrgast handelt und ob die ggf. mitfahrenden Personen der angegebenen Personenarten (z. B. Erwachsene oder Kinder) entsprechen. Gewünschte Änderungen am Abfahrtsort (z. B. mehr mitfahrende Personen) können vom Fahrer über moobil+TAXI-App angemeldet und ggf. automatisch nachgebucht werden. Bei der Durchführung einer Fahrt, bei der sich das Taxipersonal über die moobil+TAXI-App automatisch navigieren lassen kann, helfen spezielle Informationen im Fahrauftrag dabei, die von Fahrgästen ggf. gewünschten Anschlüsse von und zu anderen ÖPNV-Angeboten halten zu können. So weiß das ÖPNV-Taxi-Personal z. B. darüber Bescheid, ob es noch auf einen mit dem Zug ankommenden Fahrgast warten soll oder ob ein Fahrgast einen bestimmten Bus erreichen möchte. Die GPS-Positionen des zum Einsatz kommenden Fahrzeugs werden dazu

genutzt, automatisch Qualitätsaufzeichnungen über die ordnungsgemäße Durchführung einer Fahrt zu erstellen. Damit kann z. B. bei Fahrgastbeschwerden im Nachhinein kontrolliert werden, ob Fahrten tatsächlich auftragsgemäß durchgeführt wurden und ein Fahrzeug rechtzeitig an einer bestimmten Haltestelle war. Um Leerfahrten zu reduzieren, können sich Verkehrsunternehmen dafür entscheiden, eine kurze Dauer am Zielort einer Tour auf eine eventuelle Rückfahrt zu warten. Wenn es dann innerhalb eines bestimmten Zeitraums nach Beendigung einer Tour eine Rückfahrt für das Unternehmen gibt, wird ihm diese von der Plattform mit hoher Priorität vermittelt.

#### ▪ **Die Abrechnung mit den Taxi-Unternehmen**

Aus beihilferechtlichen Gründen darf – wie oben ausgeführt – der Landkreis den Verkehrsunternehmen für die Durchführung der moobil+Taxi-Fahrten nicht mehr bezahlen, als sie im normalen Geschäft verdienen würden. Dementsprechend werden vom moobil+-Buchungssystem die Taxi-Tarife während eines Tages entsprechend der Taxi-Verordnung des Landkreises automatisch berechnet, die ein Unternehmen sonst für die Durchführung der Touren erhalten hätte. Bis zum Erreichen der Umsatzgrenze, ab der die Fixkosten für die Durchführung der Fahrten einschließlich eines angemessenen Gewinns beglichen sind, erhält ein Unternehmen den vollen Arbeitspreis und einen an der Verfügbarkeit der Fahrzeuge eines Unternehmens als moobil+Taxi orientierten Grundpreis. Ab Erreichen der Umsatzgrenze erfolgt noch ein Ausgleich für die variablen Kosten sowie ein angemessener Gewinn. Neben diesen Zahlungen erhält ein Unternehmen Zuschüsse für zusätzliche mit der Durchführung von moobil+Taxi-Fahrten verbundene notwendige Aufwände (z. B. Schulungen, Qualitätskontrolle, zusätzliche Verwaltungsaufwände). Auch die Kosten für Geräte, die für das System des ÖPNV-Taxi notwendig sind, sind gemäß der VO 1370/2007 den Taxiunternehmen als Folge der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung durch den Aufgabenträger zu übernehmen. Die Abrechnung mit den Taxi-Unternehmen wird am Ende eines jeden Tages über die Plattform automatisch angestoßen. Damit wird ein zeitnaher Zahlungsfluss an die Taxiunternehmen ermöglicht und aufwändige nachträgliche Abrechnungen, hinfällig. Die Nutzung des moobil+-Buchungssystems einschließlich der digitalen Zugänge und die Unterstützung durch die Mobilitätszentrale sind ebenfalls aus Rechtsgründen mit keinen Kosten für die Verkehrsunternehmen verbunden.

### **Die neue Mobilitätsplattform mit integriertem ÖPNV-Taxi-Angebot**

Mit der Erweiterung des bereits vorhandenen Buchungssystems zur Mobilitätsplattform wurde das Ziel verfolgt, dass alle zu einem Fahrtwunsch passenden ÖPNV-Angebote im Landkreis einschließlich des ÖPNV-Taxi-Angebots über die gleiche App erreicht werden können. Dabei sollen nicht nur einzelne Angebote behandelt werden, sondern je nach Fahrtwunsch auch multimodale Beförderungsketten automatisch zusammengestellt und angeboten werden, die ebenso wie einzelne Angebote in einem Vorgang gebucht und bargeldlos bezahlbar sind. Hierbei sollen auch die durch den Fahrtwunsch vorgegebenen Rahmenbedingungen (z. B. Anzahl benötigter Plätze) und die im Beförderungszeitraum vorhandene Kapazitätsauslastung der in Frage kommenden Fahrzeuge bereits bei der Buchung berücksichtigt werden. Damit kann ausgeschlossen werden, dass über die Plattform Fahrtmöglichkeiten angeboten werden, die vom Fahrgast dann doch nicht buchbar wären. Um diese Anforderungen zu erfüllen, holt sich die neue Plattform über eine digitale Schnittstelle (Hafas-Rest-API) zum VBN-Auskunftsserver die nötigen Informationen hinsichtlich aller zu einem Fahrtwunsch passende, linienbasierte ÖPNV-Angebote (konventionelle Bus-Angebote, SPNV-Angebote). Die so erhaltenen



Informationen werden mit den von der Plattform gehaltenen Informationen zu den ÖPNV-Taxi- und Rufbusangeboten ergänzt. So können die über die Schnittstelle erhaltenen ÖPNV-Angebote mit ÖPNV-Taxi- und Rufbusangeboten zusammengespielt werden, so dass alle möglichen und im Beförderungszeitraum tatsächlich nutzbare einzelne Angebote wie auch Beförderungsketten, bestehend aus verschiedenen Angeboten, dem Fahrgast zur Auswahl in einer Übersicht dargestellt werden. Dabei erfolgt nicht nur eine Ausweisung einzelner ÖPNV-Taxi-Angebote: Wo möglich und zumutbar, werden ÖPNV-Taxi-Angebote in den Fällen auch dynamisch erzeugt, in denen damit Zu- und Abbringerverkehre zu anderen ÖPNV-Angeboten geschaffen und dem Fahrgast dann als Beförderungskomplettpaket angeboten werden können. Keine ÖPNV-Taxi-Fahrt wird angeboten, wenn ein Fahrtwunsch mit einem anderen ÖPNV-Angebot auf zumutbare Weise (nicht zu viele Umstiege, keine zu große Reisezeitverlängerung, kein nur auf den Schülerverkehr ausgerichtetes Angebot) erfüllt ist. Bei ggf. parallel verkehrenden Rufbusangeboten wird auch noch überprüft, ob entsprechend dem Fahrtwunsch des Fahrgastes im Beförderungszeitraum genügend Plätze im relevanten Fahrzeug vorhanden sind. Nur dann würde eine Rufbus-Fahrt als Parallelangebot gelten und keine ÖPNV-Taxi-Fahrt angeboten. In allen Fällen, in denen ÖPNV-Taxi-Angebote möglich sind, wird von der Plattform immer überprüft, inwiefern die damit verbundenen Fahrtwünsche mit bereits vorher gebuchten Fahrten bündelbar sind. Dies kann der Fall sein, wenn ein ggf. damit verbundener Umweg nicht zu groß und die Fahrzeiten der Fahrgäste nicht zu lange werden. Kann eine Bündelung innerhalb eines bestimmten Zeitraums nach Wunschabfahrtszeit mit einer bereits gebuchten Fahrt erfolgen, wird einem Fahrgast nur diese Möglichkeit zur Auswahl dargestellt. Falls keine Bündelung möglich ist oder der Fahrgast zu lange warten müsste, wird ihm auch ein neues ÖPNV-Taxi zu seiner Wunschabfahrtszeit angeboten. Falls von einem Fahrgast eine Beförderungskette, bestehend auch aus Rufbus- und ÖPNV-Taxi-Fahrten, gewählt wird, werden von der Plattform Anschlusssicherungsinformationen generiert und mit den Fahraufträgen an die Rufbusse bzw. ÖPNV-Taxis weitergegeben.

## **Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Taxi**

Das System des ÖPNV-Taxi ist für den Aufgabenträger sehr kostengünstig, weil keine Vorhaltekosten wie bei vertraglich bestellten Bedarfsverkehren entstehen. Damit kann der Aufgabenträger mit seinem ihm zur Verfügung stehenden Budget deutlich mehr Bedarfsverkehre für seine Bürger gewährleisten. Zusätzlich steht potenziell die gesamte Taxiflotte eines Landkreises für den ÖPNV zur Verfügung (zzgl. die Flotte der Mietwagen mit einer „Mischgenehmigung“ nach § 46 Abs. 3 PBefG). Damit sind je nach Größe eines Landkreises etwa 100 bis 500 Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs für das System des ÖPNV-Taxi verfügbar (in der doppelten Zuständigkeit eines Landkreises für den ÖPNV und den Gelegenheitsverkehr kann dieser das System des ÖPNV-Taxi optimal steuern).

Über öffentliche Dienstleistungsaufträge des Aufgabenträgers bestellte On-Demand-Verkehre (ODM-Verkehre) kann dagegen nur eine kleine Fahrzeugflotte finanziert werden (derzeit ca. +/- 250 Tsd. € p.a. pro Fahrzeug an 365 Tagen mit 16 Betriebsstunden am Tag inkl. digitaler Infrastruktur). Die fehlende Effizienz bezieht sich aber nicht auf die Kostenseite der wettbewerblichen Anbieter, die hinsichtlich des Fahrbetriebes an die des Gelegenheitsverkehrs heranreicht und gleichzeitig eine grundsätzlich höhere Qualität für die Fahrgastbedienung gewährleistet. Das Effizienzproblem besteht vielmehr darin, dass die Besetzungsquoten der

Fahrzeuge durch Fahrgäste oftmals unter zwei Fahrgästen pro Fahrt liegen und es außerdem nicht durchgängig Fahraufträge gibt, aber die laufenden Betriebskosten (insbesondere Lohnkosten) trotzdem weiter vom Aufgabenträger durchgängig zu zahlen sind. Dies führt zu einer negativen „Fahrgasteffizienz“ in der Form, dass der durchschnittliche Zuschuss des Aufgabenträgers pro Fahrt und Fahrgast sehr hoch ist, was kommunalpolitisch oftmals nicht mehr akzeptiert werden kann.<sup>8</sup> Eine dauerhafte Finanzierung von ODM-Verkehren der regionalen ODM-Verkehre durch den Bund in Höhe von 3,437 Mrd. € p.a.<sup>9</sup> dürfte wenig realistisch sein. Eine erste wissenschaftliche Untersuchung mit einer Mengen-Kosten-Analyse hat daneben ergeben, dass die flächendeckende Einführung einer neuen On-Demand-Fahrzeugflotte wirtschaftlich nicht tragfähige Ergebnisse zur Folge hat.<sup>10</sup> Ein Landkreis in Baden-Württemberg hat aktuell in sechs Clustern (Bedienräumen) einen direkten wirtschaftlichen Vergleich von Zuschusshöhen zwischen ODM-Busshuttle (finanziert durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag) und ÖPNV-Taxi (finanziert durch eine allgemeine Vorschrift) vorgenommen. Dabei zeigt sich, dass der ODM-Bus-Shuttle in jedem Cluster knapp um den Faktor 2 teurer als ÖPNV-Taxi war. Ende 2023 werden diese Ergebnisse öffentlich sein. Für die etwa 110 von Bund und Ländern geförderten ODM-Projekte werden mittelfristig die Förderungen auslaufen und die Aufgabenträger werden entscheiden müssen, ob sie Zuschüsse künftig selbst tragen können und wollen. Insofern ist das ÖPNV-Taxi auch vor dem Hintergrund der immer geringer werdenden finanziellen Spielräume der Kommunen eine wirtschaftlich angemessene Option, um den ÖPNV mit den Vorteilen von ODM-Verkehren zu verbessern.

## **Chancen von ODM-Mischverkehren**

Kleine ODM-Flotten mit z. B. 10 Fahrzeugen und Kosten von etwa +/- 2,5 Mio. € p.a. habe eine erhebliche systemimmanente verkehrliche Schwäche zur Fahrgastbeförderung im ÖPNV, weil ihre Kapazitäten schnell ausgeschöpft werden können und somit viele Fahrtwünsche nicht erfüllt werden.<sup>11</sup> Allerdings sind ODM-Verkehre in Form von Bus-Shuttles in Kombination mit ÖPNV-Taxis als sich ergänzende ODM-Mischverkehre insbesondere auch in den Ballungsgebieten gut vorstellbar. Hierzu werden die Bus-Shuttles im Richtungsbandbetrieb eingesetzt und als Linienverkehr genehmigt (vgl. [www.moobilplus.de](http://www.moobilplus.de)). Bei den Bus-Shuttles handelt sich verkehrlich gesehen nicht um ODM-Flächenbedienungen. Diese Verkehre gewährleisten aber – nach Anruf – durch Fahrplan und Linienweg eine hohe Qualität für die Fahrgäste und könnten mit einem ITF-orientierten Rasterfahrplan noch weiter optimiert werden<sup>12</sup>. Notwendig ist aber

---

<sup>8</sup> Für das ODM-Projekt KNUT der Stadt Frankfurt/M. führen Dietl/Rupprecht/Schreiber: Erfolge und Herausforderungen randstädtischer On-Demand-Verkehre am Beispiel KNUT, DER NAHVERKEHR 5, 2023, 50 (53 f.) zum Kostendeckungsgrad aus, dass dieser mit Förderung bei 28 % und ohne Förderung bei 2 % liegen würde und ein Sprung der Nutzerzahlen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit unwahrscheinlich sei.

<sup>9</sup> Vgl. das VDV-Finanzierungsgutachten, 10/2021, S. 38.

<sup>10</sup> Weißhand/Mehlert: On-Demand: Wirtschaftlich tragfähig als digitales AST 2.0?, DER NAHVERKEHR, 1+2 2023, 56; grundsätzlich kritisch zu den ODM-Verkehren; Zachow; Wird On-Demand der A 380 des ÖPNV?, DER NAHVERKEHR, 3/2023, 51.

<sup>11</sup> Stödter/Houbertz: On-Demand-Verkehr als Allheilmittel des ÖPNV im ländlichen Raum?, der Fahrgast 3/2023 32 (32 f.).

<sup>12</sup> Stödter/Houbertz: Fn. 12, 32 (35 f.).

aus wirtschaftlichen Gründen immer eine hohe Bündelung von Fahrgästen in diesen Kleinfahrzeugen (mit einer Besetzungsquote von z. B. mindestens vier Fahrgästen pro Fahrt). Ein solcher Verkehr ist dann gegenüber dem ÖPNV-Taxi aufgrund seiner Verlässlichkeit als Premiemarken des ÖPNV in manchen Fällen vorzugswürdig, selbst wenn dieser Verkehr höhere Zuschüsse als das ÖPNV-Taxi benötigt. Mit der - bislang zeitlich ungewissen - Einführung von ODM-Fahrssystemen mit hoher Automatisierung ohne Fahrer (Level 4 nach Standard SAE J3016) wird erwartet, dass sich mangels Fahrerkosten die Wirtschaftlichkeit von bestellten Bus-Shuttles deutlich verbessert, obwohl die Technikkosten für solche Systeme bislang unbekannt sind. Für den Richtungsbandbetrieb könnte dies eher zu vermuten sein, bei einer Flächenbedienung mit geringer Besetzungsquote wird man Zweifel anmelden dürfen. Unabhängig davon kann das ÖPNV-Taxi selbst bei Einführung autonomer ODM-Fahrssysteme auf einer dritten Ebene immer ergänzende Funktionen erfüllen, weil u.a. eine flexible Haustürbedienung und insbesondere eine individuelle Fahrgastbetreuung oftmals notwendig ist. Drei aufeinander abgestimmte Betriebsebenen für eine differenzierte Bedienung im ÖPNV mit einer vollständigen Flächenbedienung können somit geschaffen werden:

- Ebene 1: Buslinienverkehr
- Ebene 2: Bus-Shuttle im Richtungsbandbetrieb oder erweitert im Level 4 - Betrieb
- Ebene 3: ÖPNV-Taxi

Der Buslinienverkehr wurde im Landkreis Vechta durch den moobil+Rufbus ergänzt durch das moobil+-Taxi noch weiter verbessert, so dass für die Fahrgäste eine Flächenbedienung im ÖPNV gewährleistet wird. Die Region Hannover startet mit bis zu 100 Fahrzeugen in Kürze einen ODM-Verkehr auf der Ebene 2. Die Ergebnisse mit ihren Auswirkungen auf den bisherigen Linienverkehr und einem möglichen ergänzenden Bedarf des ÖPNV-Taxi werden bundesweit von hohem Interesse sein. Neben den verkehrlichen Auswirkungen wird auch die Kosten/Nutzen-Analyse („Fahrgasteffizienz“) dieser drei Verkehrsformen im Mittelpunkt stehen, was durch wirtschaftliche Untersuchungen zu begleiten ist.<sup>13</sup>

Mit dem ÖPNV-Taxi gewinnen ansonsten die Taxiunternehmen mit dem Aufgabenträger im ÖPNV neben den gesetzlichen Krankenkassen einen neuen institutionellen Kunden, der die Existenzfähigkeit des eigenwirtschaftlichen Gewerbes im Gelegenheitsverkehr im ländlichen Raum sichert. Das Verkehrsangebot mit dem Taxi ist gerade außerhalb der Großstädte zunehmend aufgrund des Mindestlohns und erheblich gestiegener sonstiger Kosten in Gefahr und Taxi- und Mietwagenfahrten werden für die Bevölkerung mehr denn je zum Luxus. Soweit aber neue Flotten von gemeinwirtschaftlich bestellten ODM-Verkehren mit einem preisgünstigen ÖPNV-Tarif neben dem Taxigewerbe im ländlichen Raum durch die ÖPNV-Aufgabenträger umfassend etabliert werden, ist die betriebswirtschaftlich notwendige Aufgabe steuerzahlender Taxiunternehmen in vielen Regionen wahrscheinlich, was Taxis für Fahrgäste im ländlichen Raum in vielen Fällen zum Verschwinden bringen würde, was ein geringeres Verkehrsangebot für die Fahrgäste zur Folge hätte. Dies kollidiert aber mit der grundsätzlichen Verpflichtung der Kommunen mit einer Zuständigkeit als Behörde für den Gelegenheitsverkehr, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu schützen (vgl. § 13 Abs. 4 PBefG), die als Verkehrsform im PBefG für die Fahrgäste verankert ist.

---

<sup>13</sup> Vgl. hierzu schon Mehlert, Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV, 2001, 101 ff.

## Die mit dem ÖPNV-Taxi bereits erreichten Ziele

Mit der Einführung des ÖPNV-Taxi in den ersten Pilotkommunen im Landkreis Vechta konnten die folgenden Ziele erreicht werden:

1. Taxifahrten sind als ÖPNV-Taxi zum vollwertigen Teil des ÖPNV im Landkreis geworden, wodurch nun fast rund um die Uhr ein öffentliches Mobilitätsangebot im kompletten Bereich der Pilotkommunen von oder zu allen für die Kommunen wichtigen festen oder virtuellen Haltestellen vorhanden ist. Damit können alle Einwohnerinnen und Einwohner dieser Kommunen auch ohne eigenen PKW an Abenden und an Wochenenden die für sie wichtigen Ziele in beiden Kommunen und damit auch wichtige Umsteigepunkte zu Zielen außerhalb des Landkreises erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten mittels ÖPNV-Taxi eine in den ÖPNV integrierte Beförderungsmöglichkeit von Adresse zu Adresse innerhalb der Pilotkommunen. Eine Adressbedienung wird auch denjenigen Fahrgästen geboten, deren Fußweg zum nächsten Haltepunkt einen maximalen Wert (aktuell 1.000 Meter) übersteigt.
2. Fahrgästen des ÖPNV-Taxi erhalten den gleichen Zugang zum Fahrtangebot, wie er auch Fahrgästen von moobil+-Rufbus-Fahrten zur Verfügung steht: ÖPNV-Taxi-Angebote können auf die gleiche Weise wie Rufbusangebote beauskunftet, gebucht und bargeldlos bezahlt werden. Neben dem internetbasierten Buchungssystem einschließlich App steht auch den Fahrgästen des ÖPNV-Taxi die Mobilitätszentrale mit Informationen, Beratung und Hilfestellungen bei der Buchung und Bezahlung der Fahrten zur Verfügung.
3. Die Bezahlung der ÖPNV-Taxi-Fahrten erfolgt auf Basis eines integrierten, kreisweiten ÖPNV-Tarifs für moobil+-Rufbus- und ÖPNV-Taxi-Fahrten. Der von den Fahrgästen zu tragende Zuschlagtarif für das ÖPNV-Taxi-Fahrten kann durch die Möglichkeit zur Bündelung mehrerer Fahrten und der Möglichkeit der Zubuchung durch weitere Fahrgäste deutlich reduziert werden. Die Kosten der Fahrgäste für das ÖPNV-Taxi können weiter durch eine finanzielle Beteiligung Dritter (Kommunen, Betrieb, Krankenkasse etc.) vermindert werden.
4. Die von der öffentlichen Hand eingesetzten Ressourcen werden insofern effizient genutzt, indem von der Mobilitätsplattform keine ÖPNV-Taxi-Fahrten angeboten werden, wenn ein Fahrtwunsch durch ein anderes ÖPNV-Angebot auf zumutbarer Weise erfüllt werden kann. Weiter werden je nach Fahrtwunsch ÖPNV-Taxi-Fahrten als Zu- und Abbringer zu anderen ÖPNV-Angeboten dynamisch erzeugt, wodurch den Fahrgästen intermodale Reiseketten mit Anschlusssicherungsfunktionen als bargeldlos bezahlbares Komplettpaket zur Verfügung gestellt werden können.

Als Verkehrsdienstleistungserbringer können sich grundsätzlich alle Taxi- und Mietwagenunternehmen mit einer Mischkonzession in den Pilotkommunen diskriminierungsfrei beteiligen. Die Vergabe der einzelnen Fahraufträge wird auf die beteiligten Unternehmen gleichmäßig verteilt, so dass es keine Bevorzugung einzelner Unternehmen gibt, was bei Vergabe der Leistungen an einzelne Unternehmen der Fall wäre. Mit der Einführung des ÖPNV-Taxi wird die Branche

der Taxi- und Mietwagenunternehmen gestärkt, indem die Auslastung der Fahrzeuge deutlich verbessert werden kann.

### **Nächste Schritte im Landkreis Vechta**

Im Landkreis Vechta wird es zunächst darum gehen, Kinderkrankheiten hinsichtlich der definierten Prozesse, der Buchungsplattform und des Zusammenspiels aller am ÖPNV-Taxi beteiligten Akteure zu beseitigen. Gleichzeitig sollen Fahrgäste für das neue Angebot durch gezielte Marketing-Aktivitäten gewonnen werden. Schließlich wird es auch darum gehen, den Anteil des Landkreises an den Taxi-Kosten dahingehend auszutarieren, dass die Aufwände für den Landkreis überschaubar bleiben und das Angebot für die Fahrgäste nach wie vor ausreichend attraktiv bleibt. Diesbezüglich wird es mit steigenden Nutzerzahlen nötig werden, Dritte zur Beteiligung an den Kosten der Fahrgäste zu gewinnen.

Eine wichtige Rolle als finanzieller Unterstützer von ÖPNV-Taxi-Fahrten könnte dabei den Krankenkassen zukommen, da mittels ÖPNV-Taxi viele der bisher von den Krankenkassen separat zu tragenden Patientenbeförderungen von den ÖPNV-Taxis als ÖPNV übernommen werden könnten. Für die Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs würde sich dadurch nichts ändern; sie würden die gleiche Vergütung wie bei der jeder anderen ÖPNV-Taxi-Fahrt erhalten. Die Krankenkassen könnten aber anstatt der von ihnen bisher zu tragenden Kosten z.B. den ÖPNV-Taxi-Zuschlagtarif für Patienten übernehmen und den Landkreis bei der Aufrechterhaltung des ÖPNV-Taxi-Systems unterstützen.

Der Pilotbetrieb wurde zunächst nur mit Taxi- und nicht mit Mietwagenunternehmen gestartet. Um langfristig über genügend Ressourcen für das Angebot des ÖPNV-Taxi zur verfügen, sollen künftig auch Mietwagenunternehmen nach und nach als ÖPNV-Taxi eingebunden werden. Allerdings wird es aus rechtlichen Gründen nötig sein, dass für die als ÖPNV-Taxi zum Einsatz kommenden Fahrzeuge eine sog. Mischkonzession nach § 46 Abs. 3 PBefG erteilt wird, so dass alle als ÖPNV-Taxi eingesetzten Fahrzeuge mit Taxigenehmigungen ausgestattet sind. Dabei wird der Landkreis bei der Erhöhung der Taxigenehmigungen im Lichte von § 13 Abs. 4 PBefG Vorsorge dafür tragen müssen, dass negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des ansässigen Taxigewerbes ausbleiben.

Sobald sich der Pilotbetrieb stabilisiert hat, wird das ÖPNV-Taxi auf alle Kommunen im Landkreis ausgedehnt werden. Dabei sollen die Auswirkungen des neuen Angebots auf das Mobilitätsgesamtsystem weiter untersucht werden. So gilt es, den Fragen nachzugehen, welche Auswirkungen das System auf die Branche der Taxi- und Mietwagenunternehmen tatsächlich hat, welche Wirkungen vom neuen Angebot auf den restlichen ÖPNV ausgehen und inwiefern das ÖPNV-Taxi sowohl zur Mobilitätsgrundversorgung im Landkreis beitragen als auch zum Teil einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden kann.

## **Autoren:**

Dr. Hubertus Baumeister, Rechtsanwalt  
[baumeister@bbgundpartner.de](mailto:baumeister@bbgundpartner.de)

Horst Benz, ÖPNV-Berater  
[horst.benz@kreamobil.de](mailto:horst.benz@kreamobil.de)

Stephan Diekmann, Landkreis Vechta  
[2632@landkreis-vechta.de](mailto:2632@landkreis-vechta.de)

Samir El-Zahab, ÖPNV-Berater  
[el-zahab@nahverkehrsberatung.de](mailto:el-zahab@nahverkehrsberatung.de)