

nbsw
nahverkehrsberatung

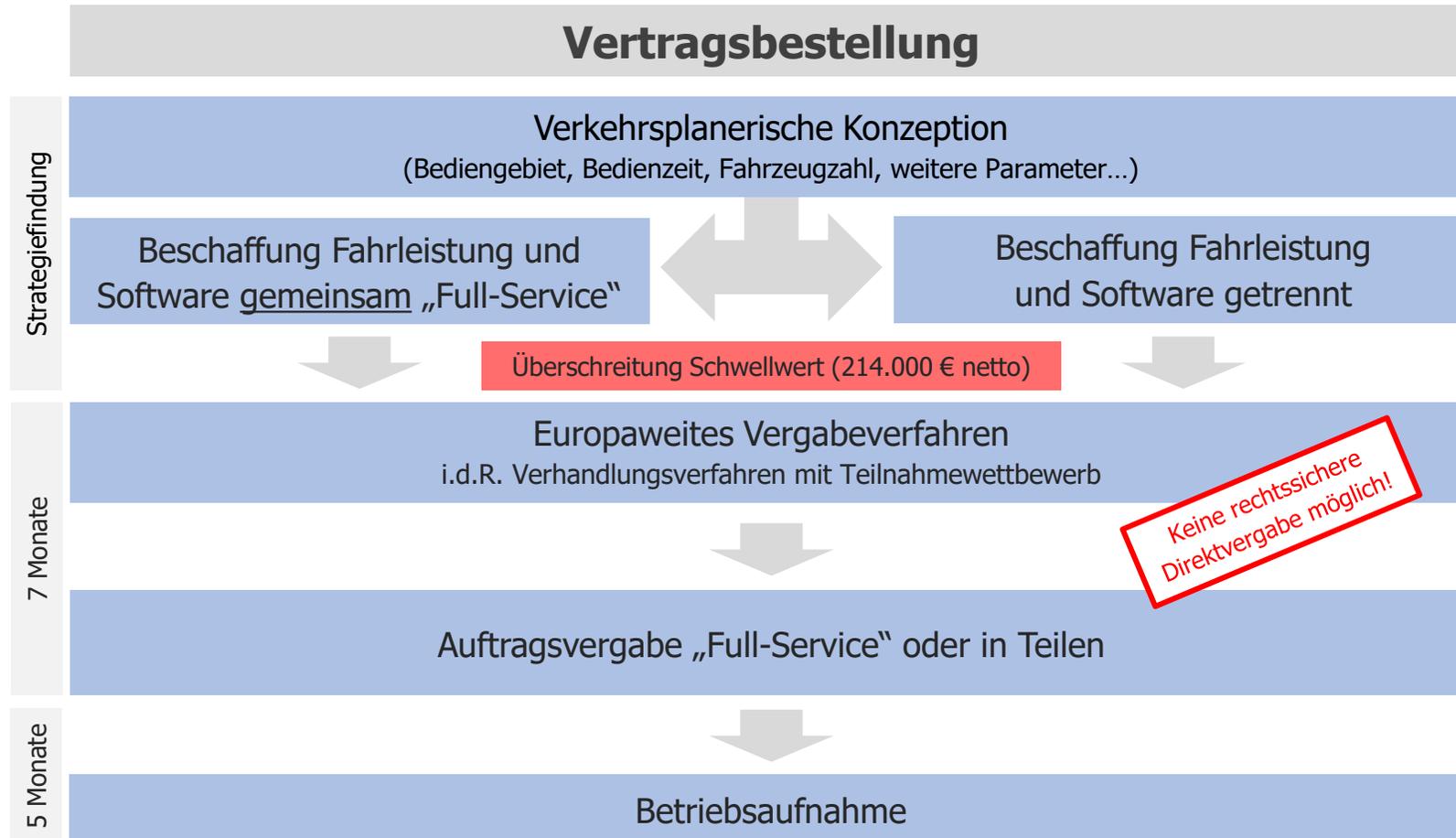
**BBG
und
Partner**

Das Modell des ÖPNV-Taxi für kommunale Aufgabenträger

Heidelberg/Bremen, 05.07.2023

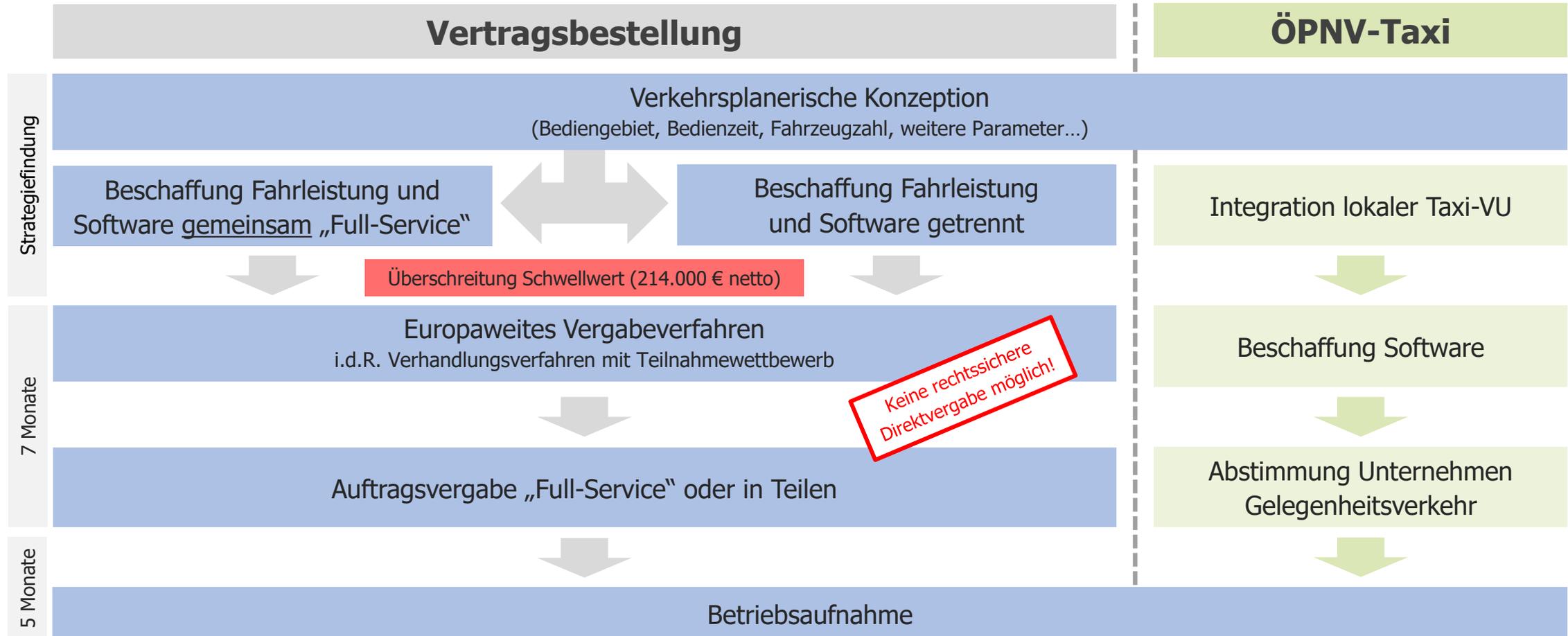
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess I (ÖDA für ODM-Verkehre)



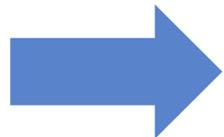
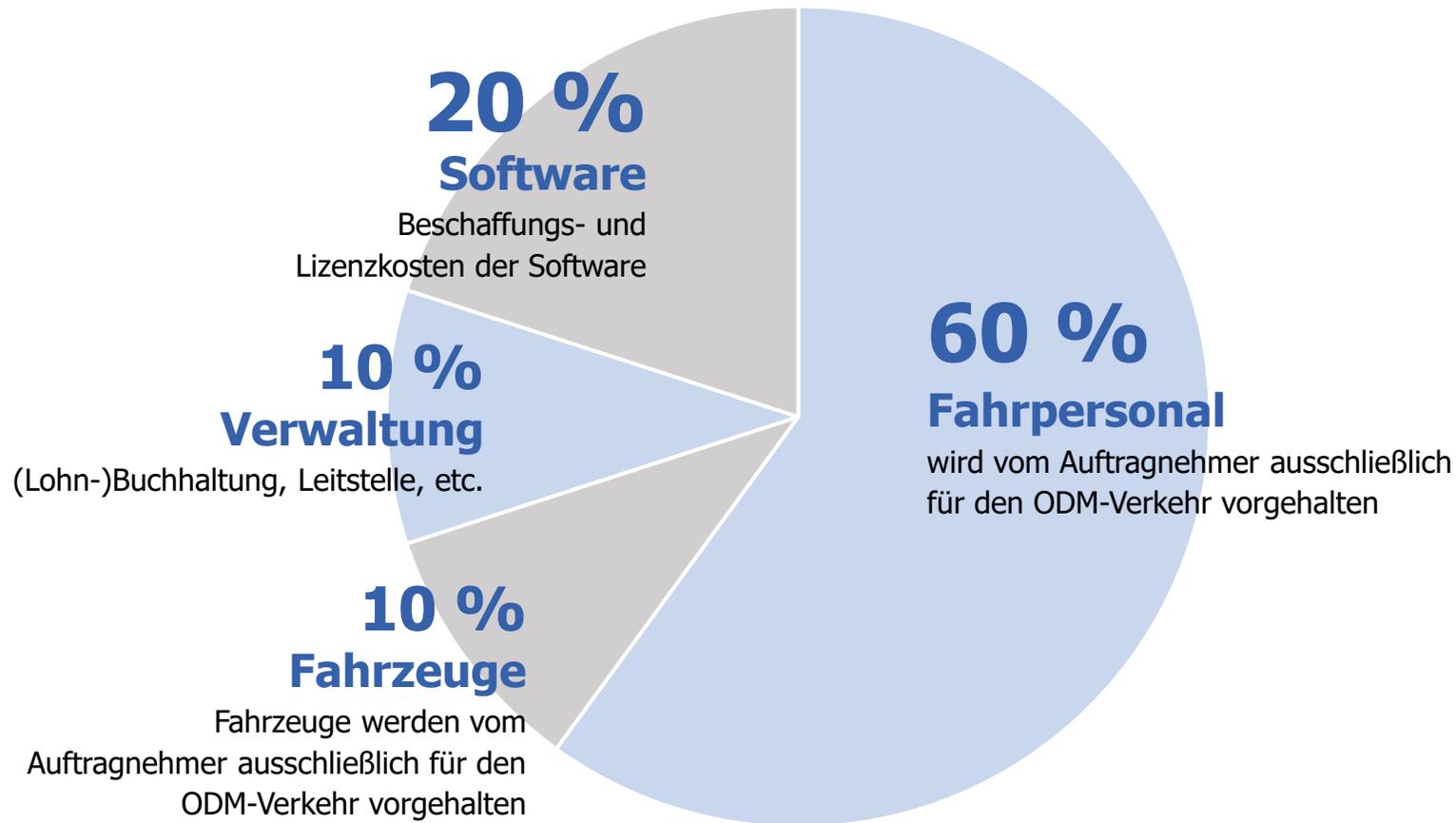
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess II (ÖPNV-Taxi über allg. Vorschrift)



Kosten bei Vertragsbestellung (ÖDA des ÖPNV-Aufgabenträgers)

Typische Verteilung der Kosten von On-Demand-Verkehrsleistungen



Folge: ODM-Leistungen über ÖDA (Wettbewerbspreise) sind etwa um den **Faktor 2** teurer als ein ÖPNV-Taxi (aktuelle Untersuchung)

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip I

On-Demand-Fahrten werden von **Unternehmen des lokalen Gelegenheitsverkehrsgewerbes** im Projektgebiet durchgeführt

- Das Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“
- Vermeidung von Parallelverkehr zu Linien-ÖPNV/SPNV
- Verzahnung mit Linien-ÖPNV/SPNV und Ausrichtung auf diesen

Unternehmen führen On-Demand-Fahrten **neben** ihrem „klassischen“ Taxigeschäft durch (Personenfahrten, Krankenfahrten etc.)

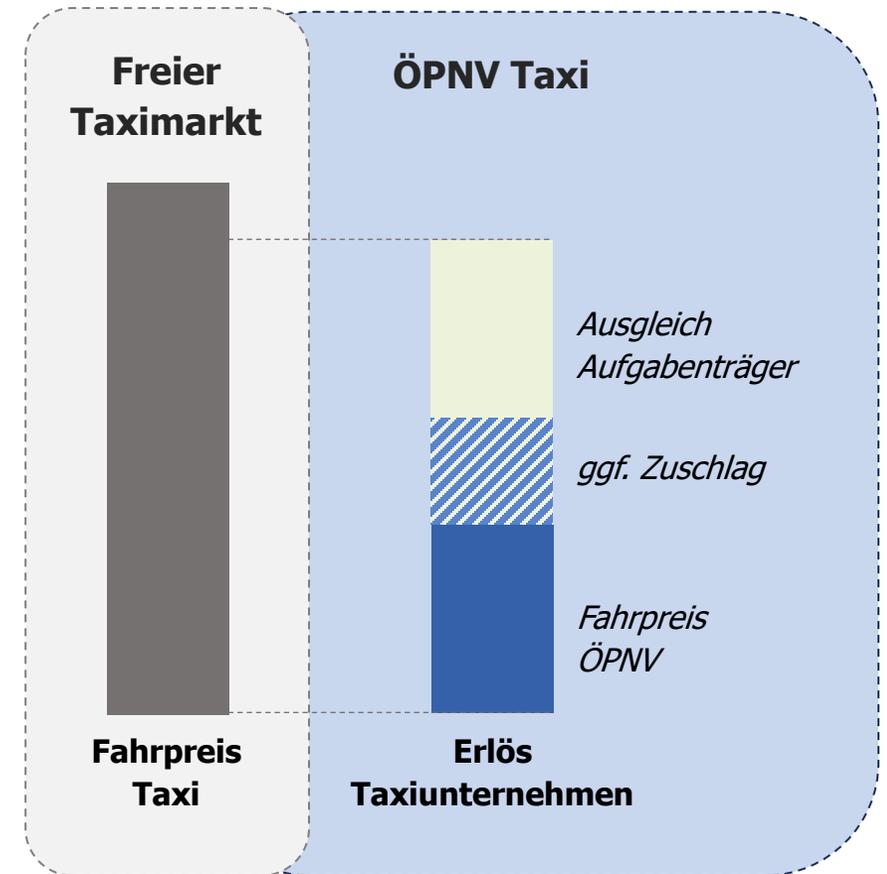
- Fahrzeuge melden sich bei Dispositionszentrale über App frei
- Fahrgäste können digital oder per Telefon über diese Zentrale buchen
- Die Teilnahme für die Unternehmen erfolgt freiwillig nach Fahrzeugverfügbarkeit
- **Kein Vertragsverhältnis und kein Vergabeverfahren erforderlich**

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip II

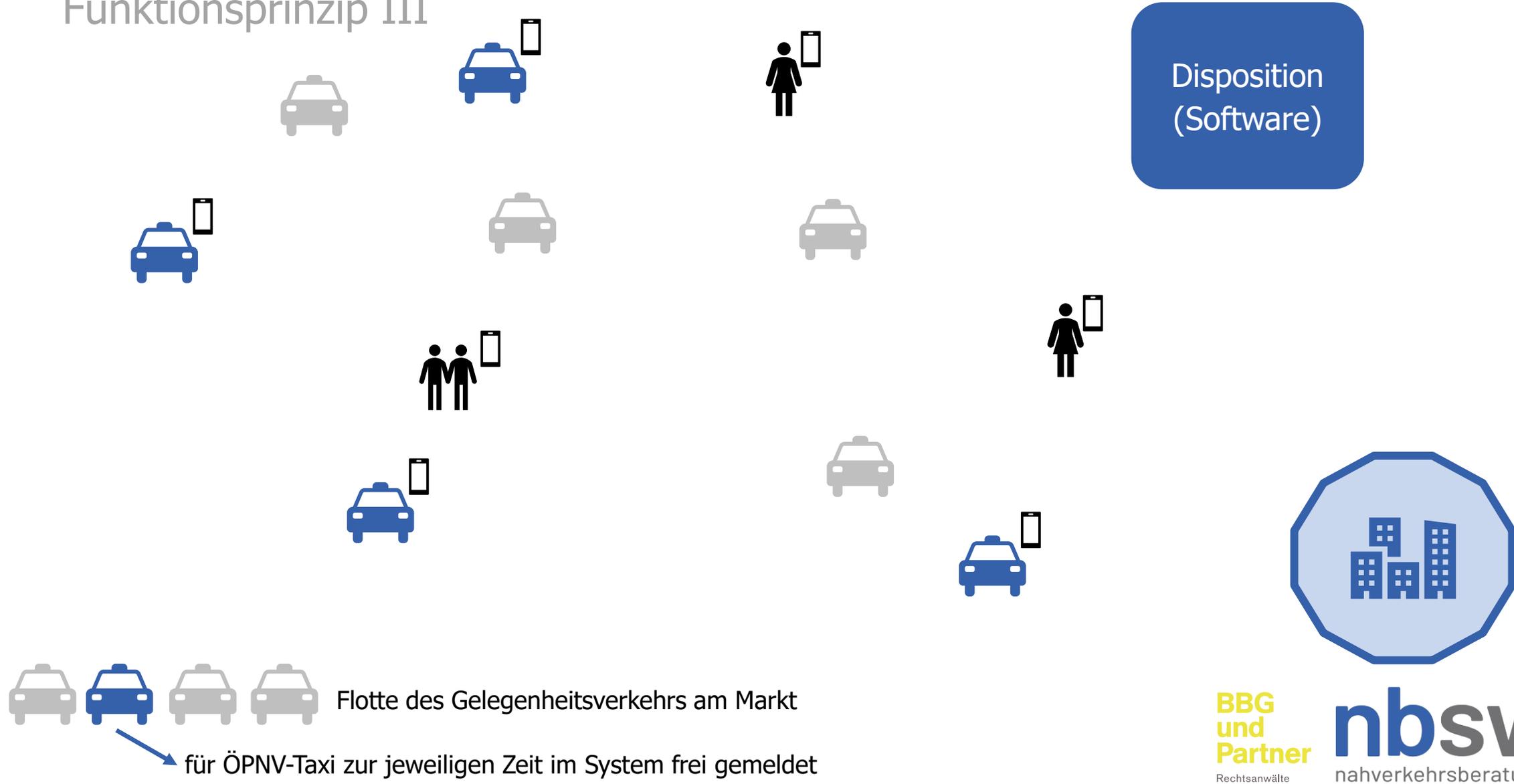
Aufgabenträger rabattiert eigenwirtschaftlichen Taxitarif nach § 51 Abs. 1 PBefG für Fahrgäste durch gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer **allgemeinen Vorschrift (aV)***

- Taxiunternehmen erbringen **eigenwirtschaftlich** ÖPNV-Leistungen*
- mit Taxiunternehmen vor Ort können ÖPNV-Leistungen **wettbewerbsfrei** erbracht werden
- Fahrgäste zahlen ÖPNV-Tarif (ggf. mit Zuschlägen)
- Aufgabenträger zahlt Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen (allerdings mit Abschlägen gemäß den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) 1370/2007)
- **Es fallen nur Kosten an, wenn tatsächlich Fahrleistung erbracht wird. Kosten für vollständige Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen entfallen**



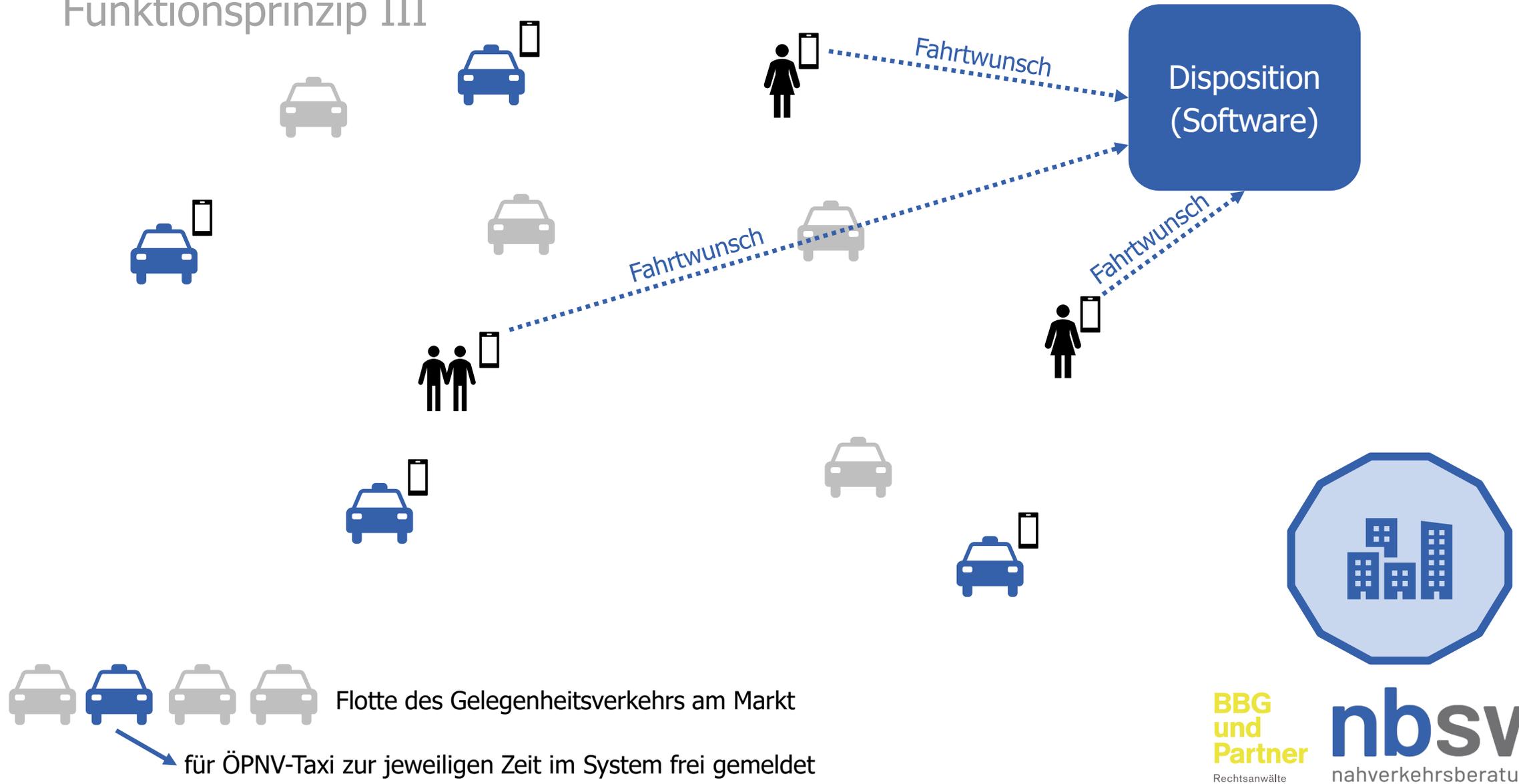
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



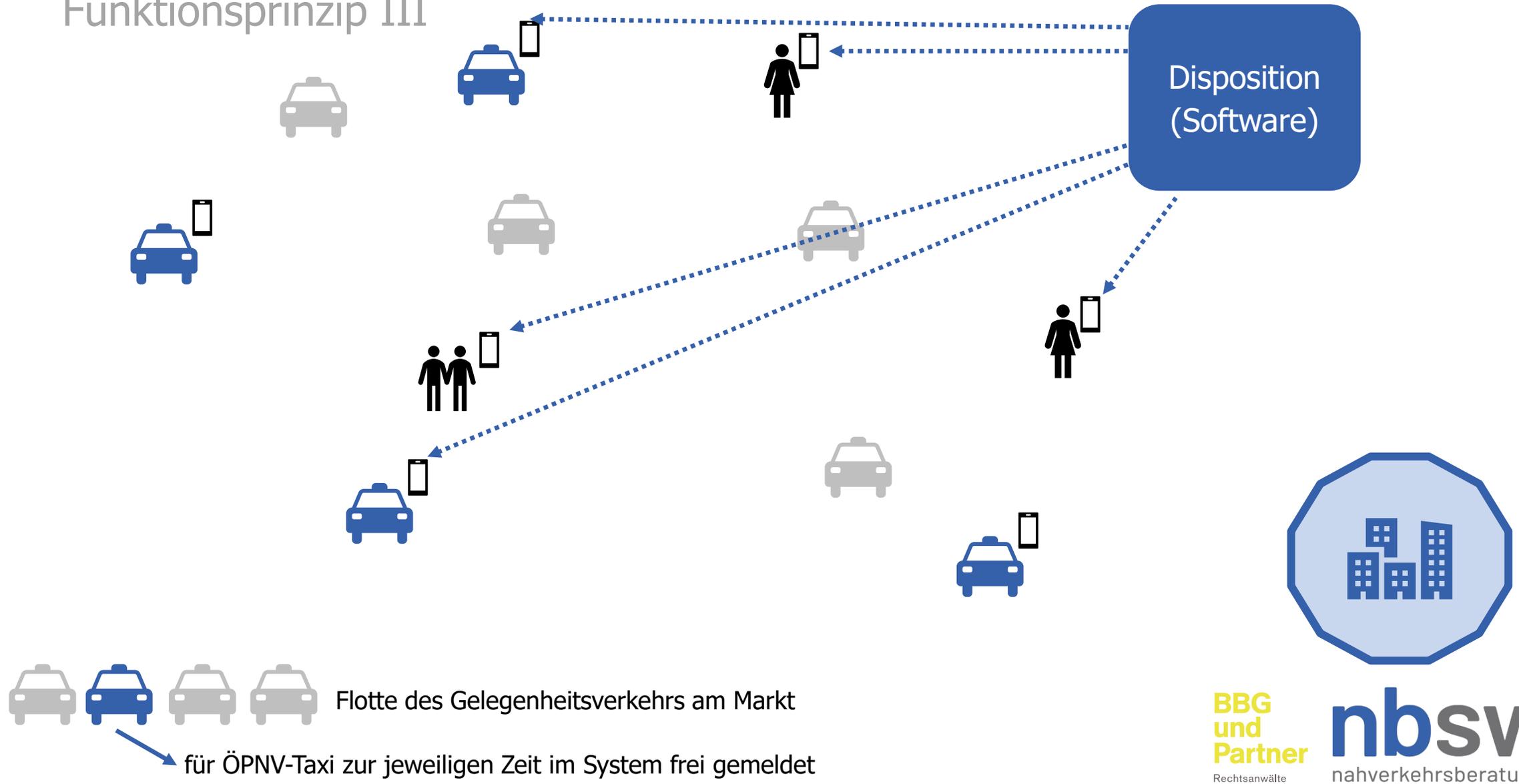
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III

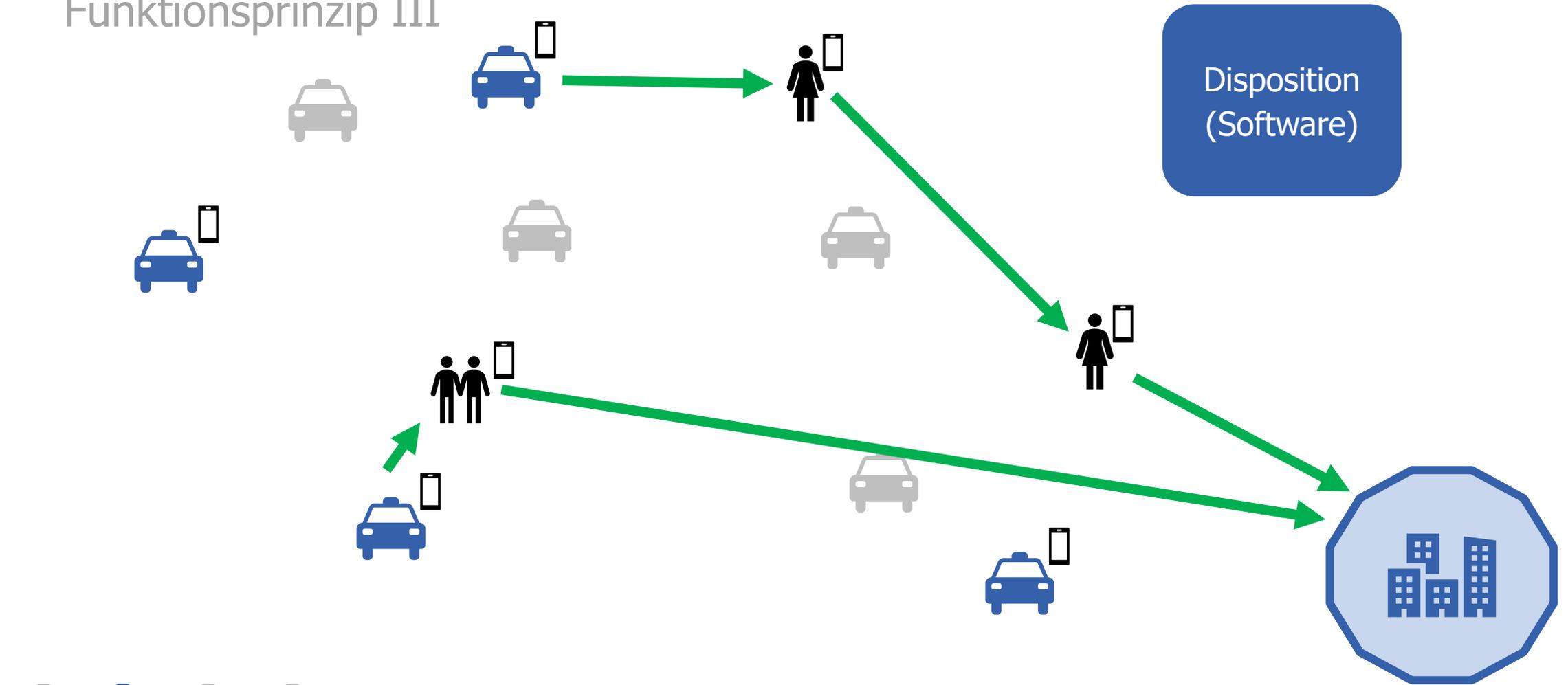


Flotte des Gelegenheitsverkehrs am Markt

für ÖPNV-Taxi zur jeweiligen Zeit im System frei gemeldet

Das Modell des ÖPNV-Taxi

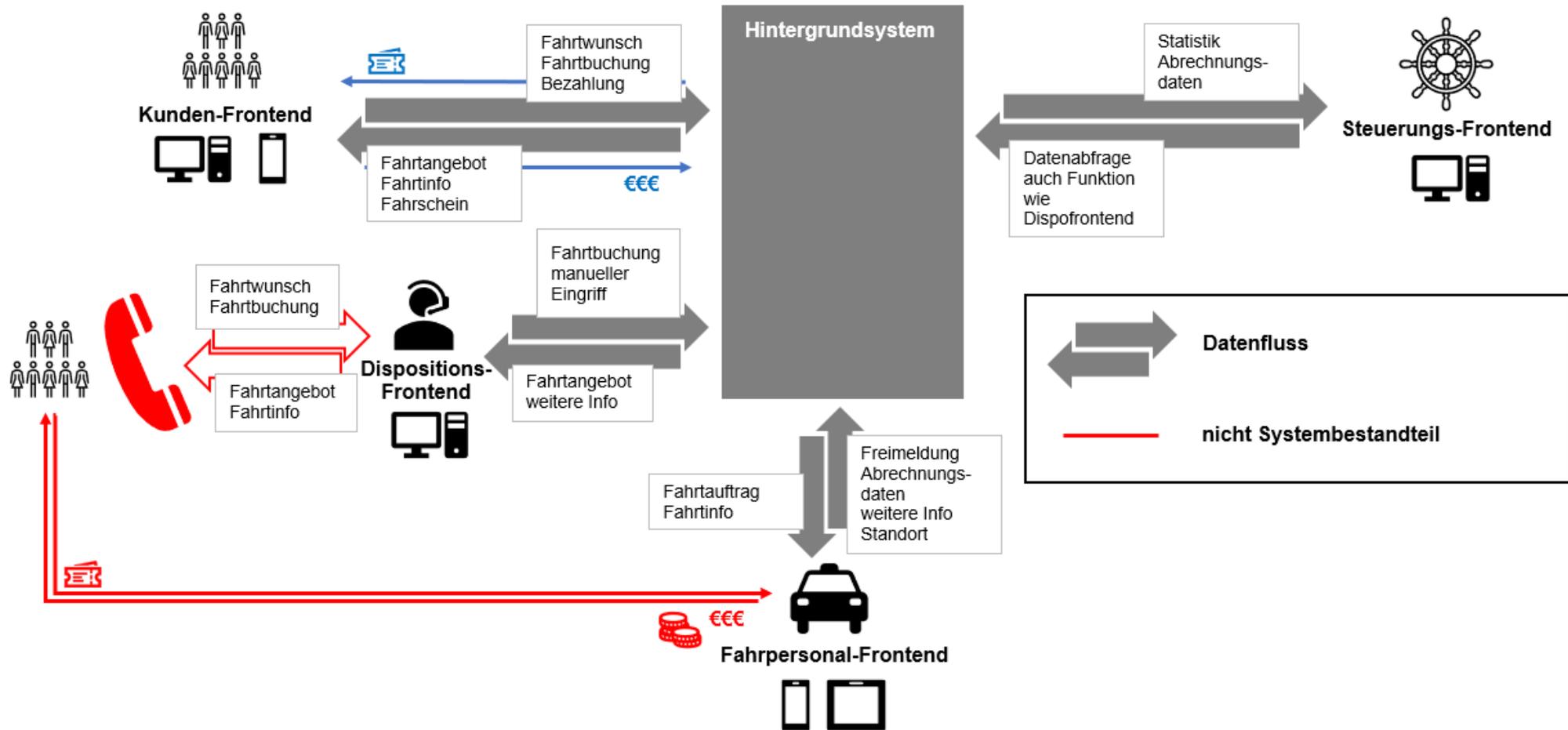
Funktionsprinzip III



Flotte des Gelegenheitsverkehrs am Markt
für ÖPNV-Taxi zur jeweiligen Zeit im System frei gemeldet

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Prinzipskizze Software

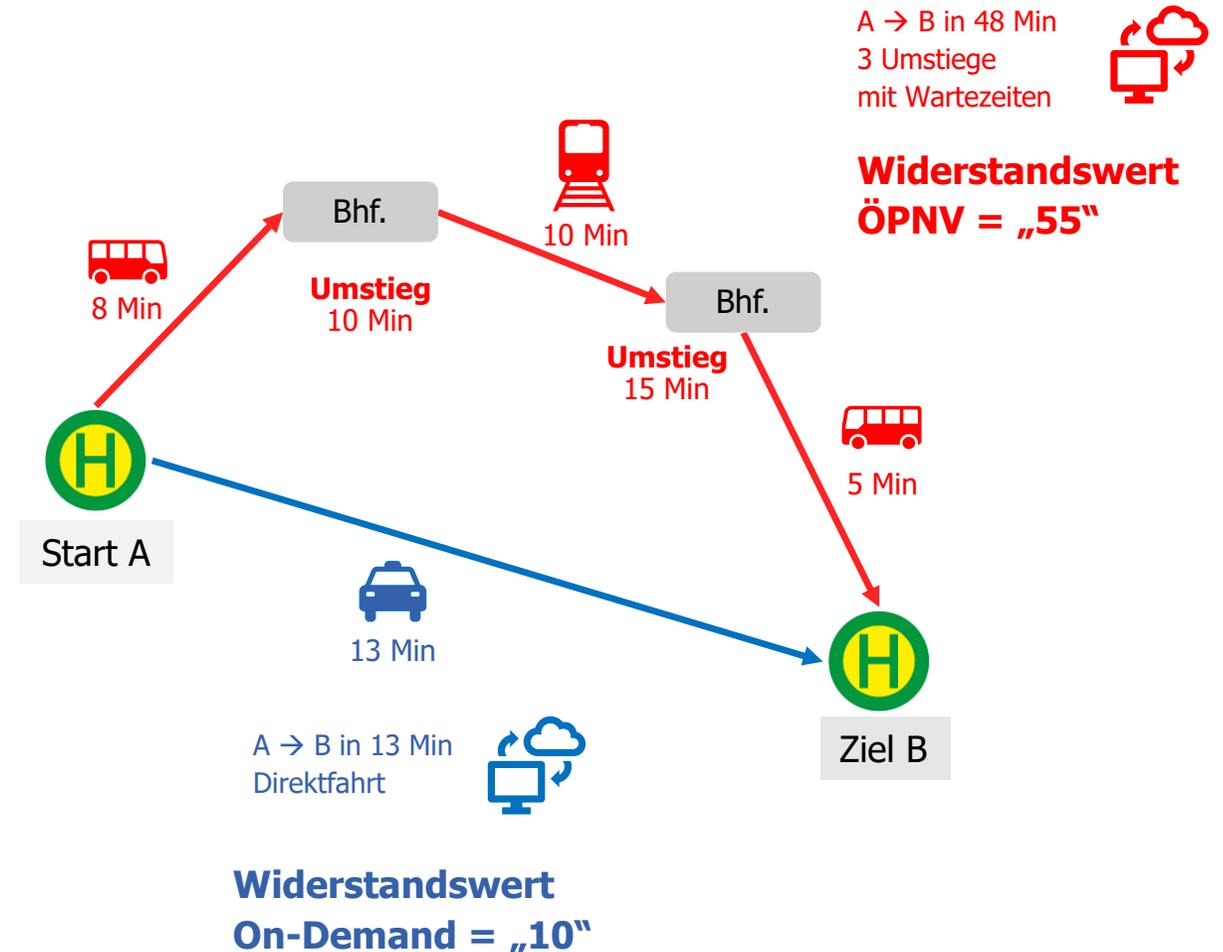


Das Modell des ÖPNV-Taxi

Vermeidung von Parallelverkehren

- Digitale Entscheidungsfindung durch Vergleich der Widerstandswerte (variabel gestaltbar durch den Aufgabenträger)
- Formeln zur Berechnung der Widerstandswerte stammen methodisch aus sog. standardisierter Bewertung
- objektive Messgröße für ÖPNV-Angebotsqualität

In dem Beispiel könnte der Kunde nicht auf den ÖPNV verwiesen werden, da die ÖPNV-Verbindung zu lange dauert und zu umständlich ist.



Das Modell des ÖPNV-Taxi

Rechtliche Grundlagen

Das Modell ermöglicht eine **beihilfenrechtskonforme Abrechnung** nach der VO 1370/2007

- Ausgleich des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007
- Basis ist der genehmigte eigenwirtschaftliche Taxitarif, der über ein mathematisches Modell beihilfenrechtskonform mit dem Aufgabenträger abgerechnet wird
- Abrechnungsmodell ist mit seinen Parametern auf die spezifische (Markt-)Situation vor Ort und deren Entwicklung flexibel anpassbar
- Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung erfolgt über digitales Tool

Für die Teilnahme wird nur eine **Taxigenehmigung nach § 47 PBefG** benötigt

- Das Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“
- Hilfsfunktion ist durch Nahverkehrspläne oder kommunalpolitische Beschlüsse zu begründen; es werden damit ÖPNV-Leistungen gemäß der VO 1370/2007 erbracht
- Die allgemeine Vorschrift (gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung) wird über eine Rechtsverordnung nach § 51 Abs. 1 PBefG erlassen oder über eine tarifliche Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG mit den Taxiunternehmen diskriminierungsfrei vereinbart

Das Modell des ÖPNV-Taxi

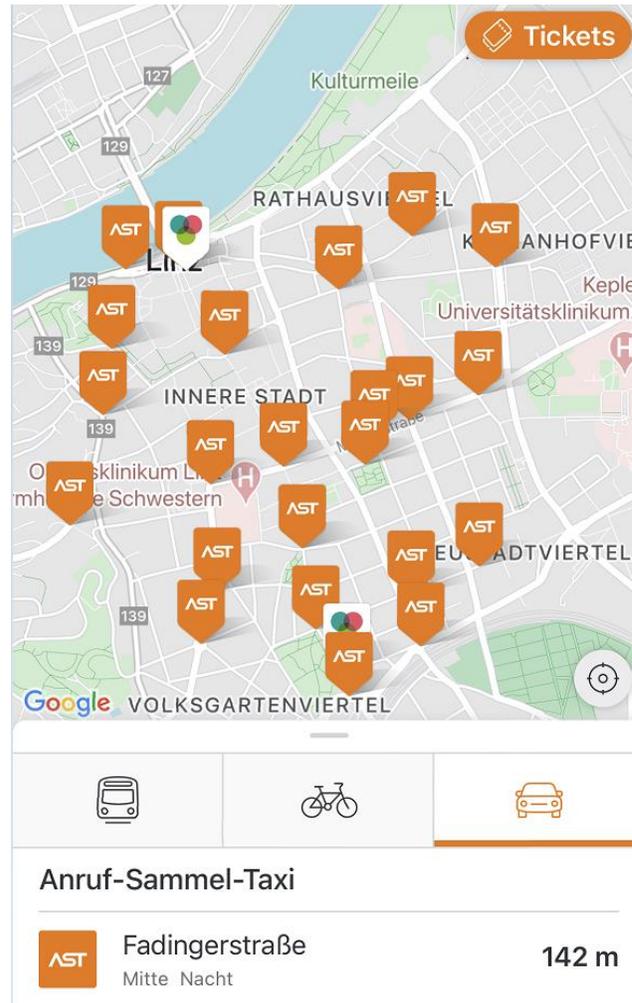
Vorteile für ...

Fahrgäste	Taxiunternehmen	Öffentliche Hand
Alle Vorteile des standardmäßigen ODM-Verkehrs	Partizipation am System ÖPNV als Zukunftsmarkt	Nachhaltig finanzierbarer ODM-Verkehr durch Vermeidung der Vorhaltekosten
Abdeckung großer Bediengebiete durch Aktivierung der gesamten vorhandene Taxiflotte	Stärkung der Branche, keine Verdrängung innerhalb der Branche durch ODM-Vergaben	Effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen und Strukturen für die Verkehrswende
Keine Flottenbeschränkungen wie bei Vertragsbestellungen (z.B. nur 10 ODM-Fahrzeuge für +/- 3 Mio. € p.a.)	Keine Parallelstruktur durch "spezialisierte" Anbieter von außen	Keine aufwändigen Vergabeverfahren
Enge Verzahnung mit Linien-ÖPNV	Höhere Auslastung	Schnelle Umsetzung

Das Modell des ÖPNV-Taxi wird in Deutschland bereits sechs Fällen umgesetzt (in Nds. durch den LK Vechta, im LK Lüchow-Danneberg aktuell in Planung). In Linz gibt es eine Vollintegration der Taxen in den ÖPNV (siehe nachfolgend)

Die Integration von Taxen in den ÖPNV der Stadt Linz durch die Linzer Linien (siehe App „LinzMobil“)

D



Die Integration von Taxen in den ÖPNV der Stadt Linz durch die Linzer Linien (siehe App „LinzMobil“)

1. Bestellen

Bitte bestellen Sie so bald wie möglich, jedoch spätestens 15 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit, **einfach per App*** oder unter der Telefonnummer **0732/661266**. Wir benötigen von Ihnen folgende Daten:

- AST-Abfahrtsstelle
- Abfahrtszeit
- Ausstiegsstelle/Adresse
- Namen
- Anzahl der Personen
- Datum

2. Abfahren

Kommen Sie bitte pünktlich zur vereinbarten AST-Abfahrtsstelle. Ihr Anruf-Sammel-Taxi erkennen Sie am deutlich sichtbaren AST-Zeichen. Vom Fahrer erhalten Sie den Fahrschein, bitte achten Sie als erster Fahrgast darauf, dass der Taxameter erst bei der Abfahrt eingeschaltet wird.

3. Ankommen

Das AST bringt Sie innerhalb des Bedienungsgebietes sicher und bequem zur gewünschten Ausstiegsstelle – z.B. vor Ihre Haustüre. Sollten Sie als letzter Fahrgast aussteigen, so quittieren Sie bitte auf dem Fahrscheinblock jenen Geldbetrag, der auch am Taxameter aufscheint.

AST-Hotline
0732/661266



*AST-App Download im Apple Store oder Google/Android.

NACHT-AST

Abfahrt von den orange gekennzeichneten AST-Abfahrtsstellen in Linz: täglich ab 20.00 Uhr bis 05.00 Uhr alle 30 Minuten, immer zur vollen und halben Stunde

NACHT-TARIFE

AST-Fahrten innerhalb von Linz.
Linz ist in drei Bedienungsgebiete eingeteilt: **Linz-Nord, Linz-Mitte, Linz-Süd.**
Der Fahrpreis richtet sich nach der Zahl der angefahrenen Bedienungsgebiete.

	Normaltarif	Ermäßig
ein Bedienungsgebiet	EUR 4,40	EUR 3,10 ¹⁾
zwei Bedienungsgebiete	EUR 6,50	EUR 4,50 ¹⁾
drei Bedienungsgebiete	EUR 8,50	EUR 6,00 ¹⁾

AST-Fahrten von Linz in die Nachbargemeinden

	Normaltarif	Ermäßig
Leonding	EUR 7,00	EUR 4,50 ²⁾
Pasching ³⁾	EUR 8,60	EUR 5,60 ³⁾
Traun	EUR 9,70	EUR 5,80 ⁴⁾
Ansfelden ⁵⁾	EUR 8,60	–
Hörsching 1	EUR 8,90	–
Hörsching 2	EUR 11,90	–
Öttering	EUR 11,90	–
Kirchberg-Thening	EUR 11,90	–
Lichtenberg	EUR 11,20	–
Gramastetten 1	EUR 11,20	–
Gramastetten 2	EUR 14,10	–
Gramastetten 3	EUR 16,50	–
Walding	EUR 16,00	EUR 10,00 ⁶⁾
St. Georgen/Gusen	EUR 12,00	EUR 8,00 ⁶⁾
Puchenua	EUR 7,00	–

¹⁾ Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre, Inhaber eines Aktivpass der Stadt Linz, eines MEGA Tickets der LINZ AG LINIEN (übertragbar, Jobticket, für Senioren bzw für Studierende) bzw. einer tm-Karte.

²⁾ Kinder, Jugendliche und Erwachsene unter 27 Jahre.

³⁾ Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre.

⁴⁾ Kinder und Jugendliche unter 15 Jahre.

⁵⁾ Beförderung und Bezahlung nur mit einer Chipkarte der Gemeinde Pasching möglich.

⁶⁾ Beförderung nur mit Jugend-AST-Ausweis der Gemeinde Ansfelden.

⁷⁾ Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre oder WASTI-Ausweis der Gemeinde Walding.

⁸⁾ Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre oder Jugendtaxiausweis der Gemeinde St. Georgen/Gusen.

TAGES-AST

Abfahrt täglich von 5.30 Uhr bis 19.30 Uhr alle 30 Minuten

Gebiet Ebelsberg/Wambach/Mönchgraben

- Auergütweg
- Baumgartnergut
- Ebelsberg
- Edmund-Aigner-Straße
- Ennsfeld
- Florianer Straße
- Gmeinerweg
- Gottschallinger Straße
- Hartheimer Straße
- Hauderweg
- Kaserne
- Kremsdorferweg
- Lenkstraße
- Lettner
- Mönchgraben
- Mooslanderweg
- Pergheimerweg
- Waldbothenweg
- Waldesruh
- Wambach
- Wambacher Straße
- Wambachsiedlung

Gebiet Karthof/Harbach/Dießenleiten

- Admira Linz
- Aichwiesen
- Am Bachlberg
- Bachlbergweg
- Biegung
- Büchlholweg
- Donnererweg
- Gattringer
- Harbach
- Harbachschule
- Harruckerstraße
- Hochholdweg
- Karthof
- Karthofschule
- Knabenseminarstraße
- Leonfeldner Straße
- Oberer Dießenleitenweg
- Petrinum
- Rudolfstraße
- Schiefersederweg
- Teistlergutstraße
- Wasserwerk Urfaß
- Worathweg

Gebiet Gründberg/Haselgraben/St. Magdalena

- Ackerlweg
- Aichinger
- Am Gründberghof
- Am Sonnenhang
- Enzmüllerweg
- Erdsegen
- Gründberg
- Gründbergstraße
- Höllmühlstraße
- Jäger im Tal
- Kampmüllerweg
- Kandlerweg
- Klausenbachstraße
- Klausenweg
- Lederfabrik
- Leitenbauerstraße
- Maderleithnerweg
- Magdalenastraße
- Marienberg
- Nußbaumstraße
- Obersteg
- Schatzweg
- Schickenedersteig
- St. Magdalena
- Stockholmweg
- Winklerbrücke

Gebiet Traunau/Haltstelle Simonystraße

- Fischerwiesen
- Simonystraße
- Strondlweg
- Traunau

TAGES-TARIFE

Erwachsene je Fahrt	EUR 2,40
Kinder unter 15 Jahre je Fahrt	EUR 1,50

IHRE AST-ABFAHRTSSTELLE:

LINZ-NORD
1076 Ackerweg

1038 Obersteg
1039 Petrinum

2045 Hauptbahnhof
2046 Hauptplatz

2102 Salzburger Straße
2103 Scharlinz/Wasserwand

3052 Hillersiedlung
3018 Hillersstraße

Pro und Contra eines ÖPNV-Taxi

Einstieg in die Diskussion

Vorteile

- Über eine Buchungs- und Dispositionszentrale kann die Bus- und Taxiflotte hinsichtlich Kundenservice, Kosten, Personaleinsatz und Verkehrsbedienung flexibel gesteuert werden
- Der ÖPNV wird integriert mit Linien- und ODM-Verkehren erbracht: 100%ige Flächenerschließung auf dem Gebiet des Aufgabenträgers
- Hohe Kostengünstigkeit für die Aufgabenträger (ggf. zusätzlich über ein Zuschlagssystem)
- Beschleunigung der Busverkehre durch Streichen von Randverkehren (Ersatz durch ÖPNV-Taxi); damit Kosteneinsparungen des Busverkehrs möglich
- Kostengünstige Intensivierung der ÖPNV-Bedienung Stadt/Umland mit dem ÖPNV-Taxi

(Lösbare) Nachteile

- Mentale Schwellen, Taxen als Bestandteil des klassischen ÖPNV zu akzeptieren
- Verfügbarkeit von Taxen in der Startphase
- Schaffung von Akzeptanz bei den Taxiunternehmen, dass das ÖPNV-Taxi für sie unternehmerisch vorteilhaft ist
- Schaffung eines standardisierten Qualitätsniveaus bei den Taxiunternehmen als Vorbedingung für die Teilnahme am System des ÖPNV-Taxi
- Schaffung von finanziellen Anreizen für Umstieg auf E-Mobilität durch höhere Vergütung pro Kilometer (alternativ de-minimis Förderung)