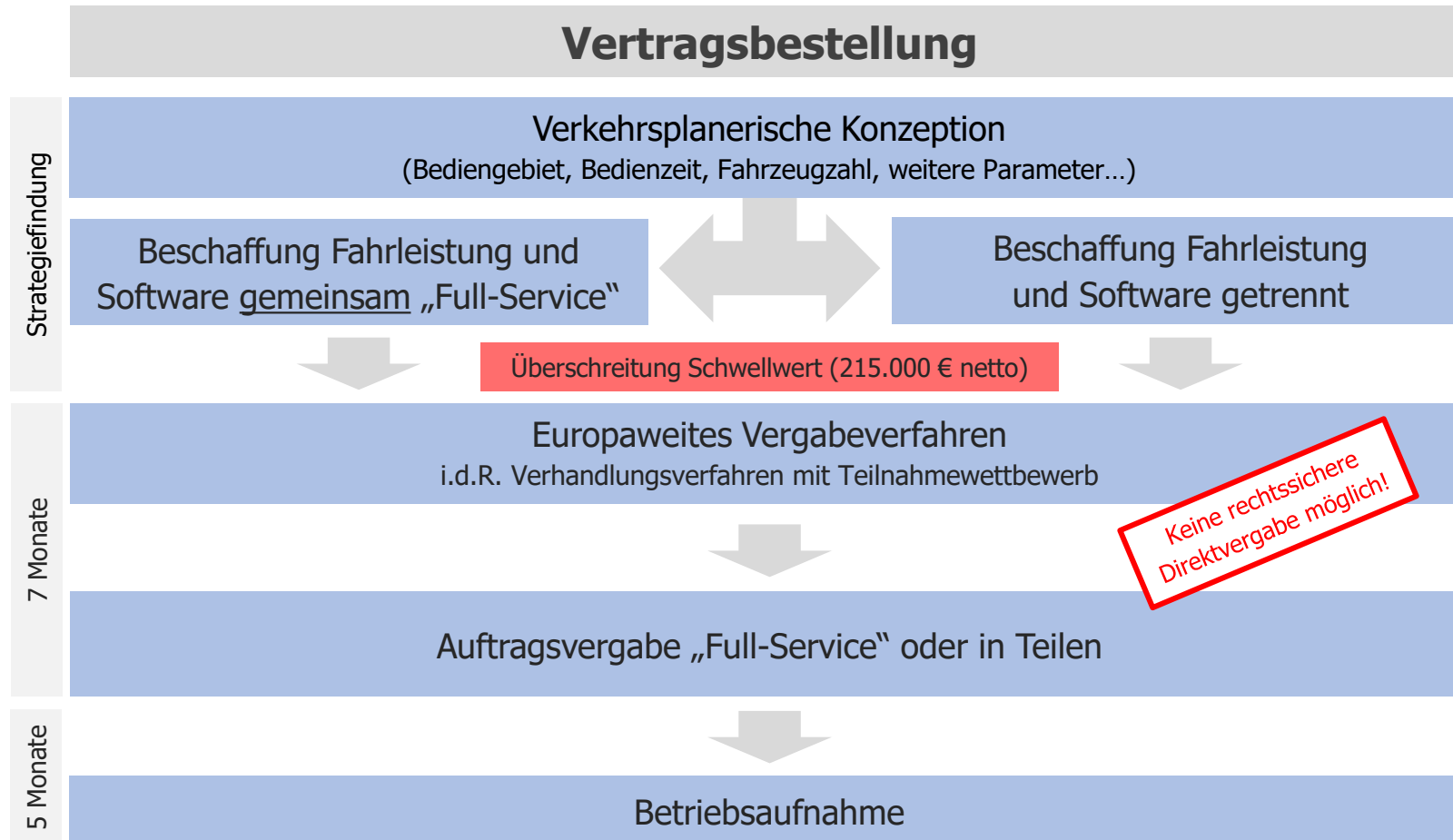

Das **ÖPNV-Taxi** als Ausgestaltungsform von On-Demand-Verkehren

Bedarfsorientierte Bedienformen: ÖPNV-Angebote für den ländlichen Raum

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr • München, 23.06.2023

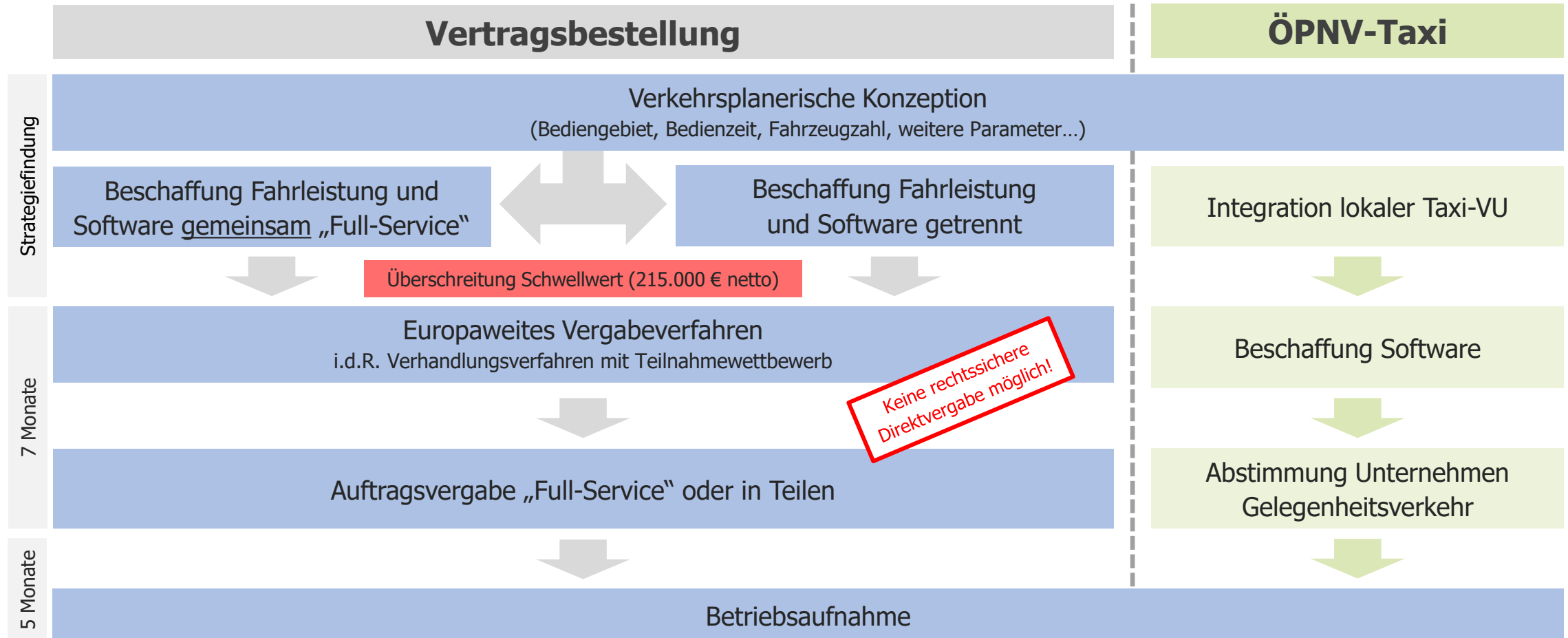
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess I (klassisch)



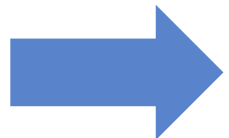
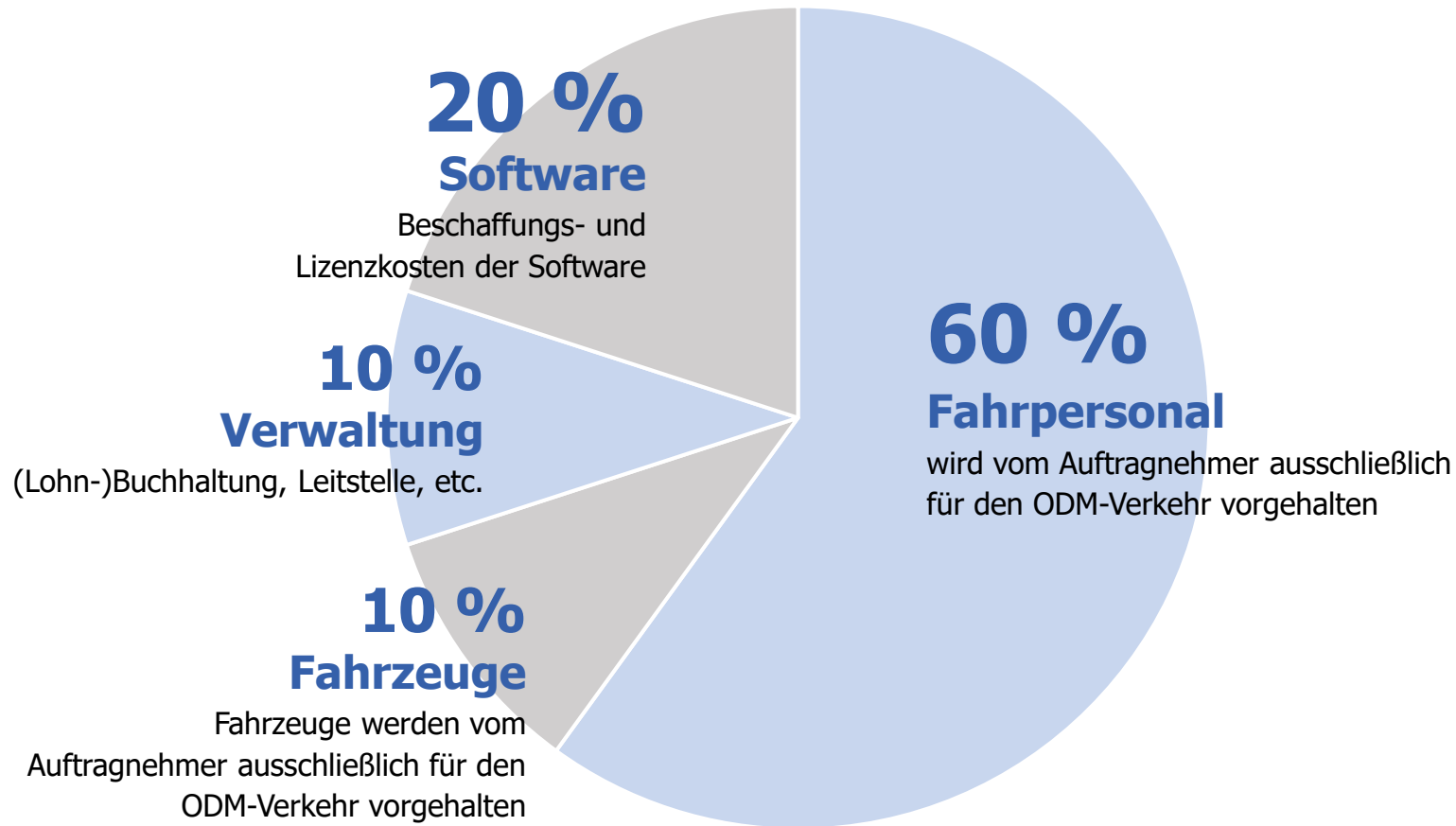
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Beschaffungs- und Einrichtungsprozess II (ÖPNV-Taxi)



Kosten bei Vertragsbestellung

Typische Verteilung der Kosten von On-Demand-Verkehrsleistungen



Folge: i.d.R. sehr hoher Zuschuss pro Fahrt (teilw. 70-80 €)

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.)

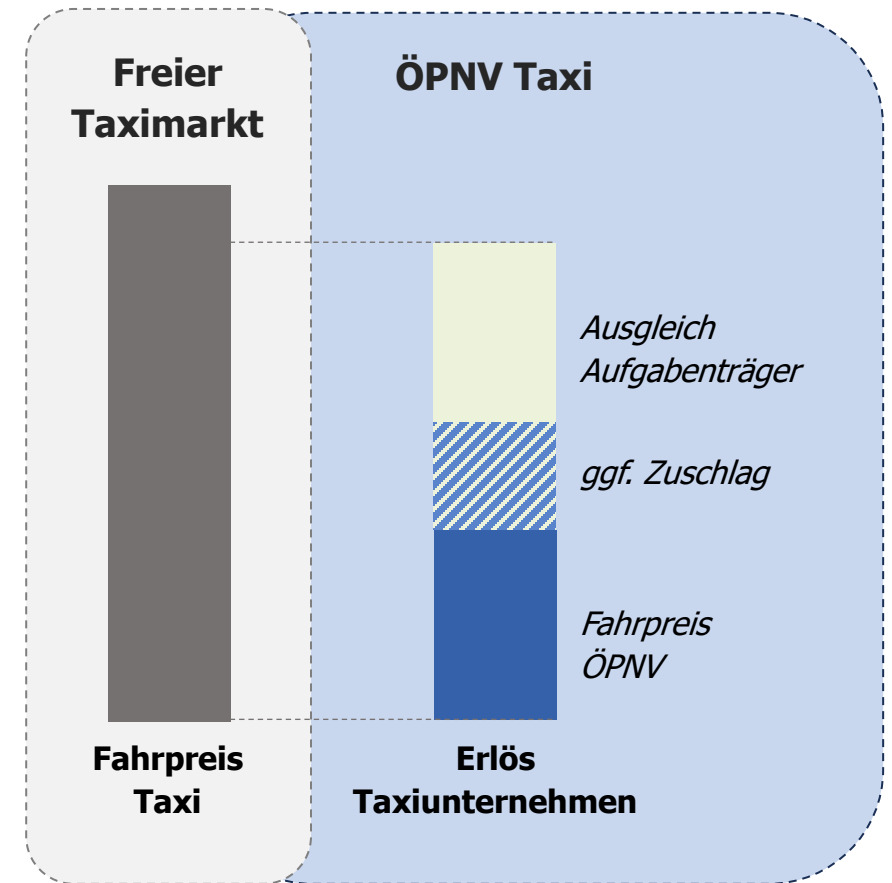
- Fahrzeuge melden sich bei Dispositionszentrale über App frei
- Fahrgäste können digital oder per Telefon über diese Zentrale buchen
- Die Teilnahme für die Unternehmen erfolgt freiwillig nach Fahrzeugverfügbarkeit
- **Kein Vertragsverhältnis und kein Vergabeverfahren erforderlich**

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip II

Aufgabenträger rabattiert Taxitarif für Fahrgäste durch gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer **allgemeinen Vorschrift***

- Taxiunternehmen erbringen **eigenwirtschaftlich** ÖPNV-Leistungen*
- mit Unternehmen 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 Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen entfallen!**



Das Modell des ÖPNV-Taxi

Rechtliche Grundlagen

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

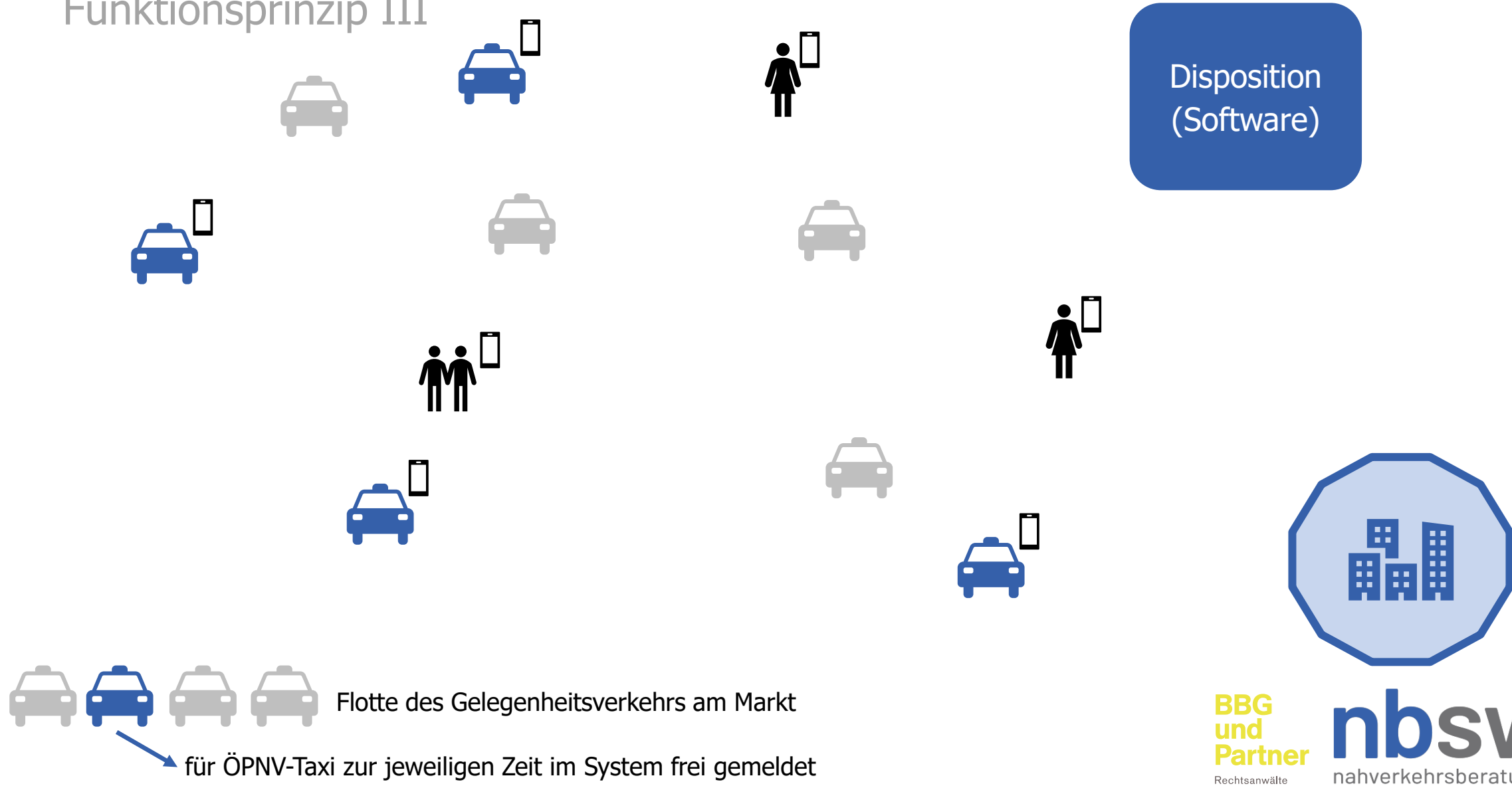
- Ausgleich des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007
- Basis ist regulärer Taxitarif, der über ein mathematisches Modell beihilfenrechtskonform ggü. dem Aufgabenträger abgerechnet wird
- 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 ausschließlich 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 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

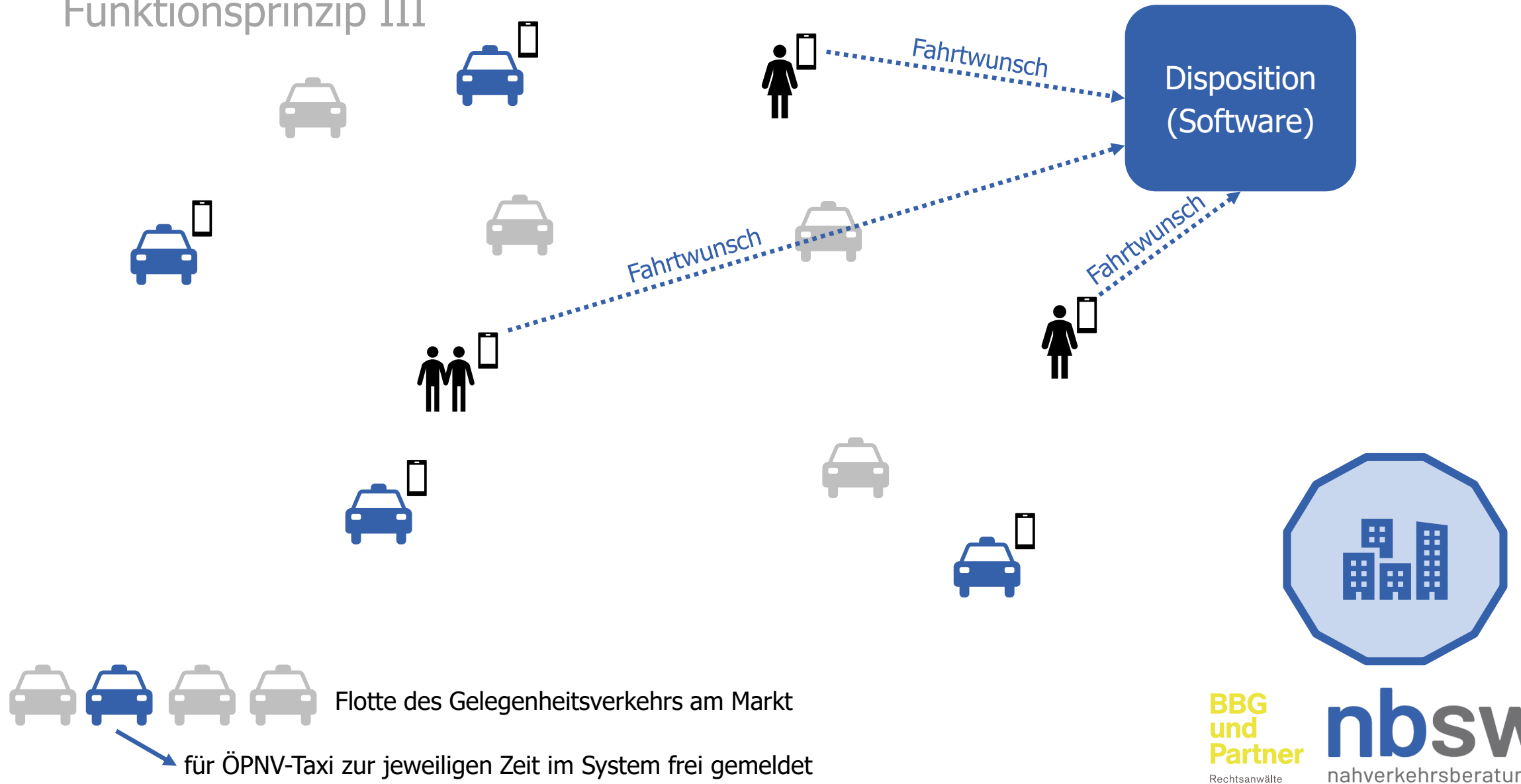
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



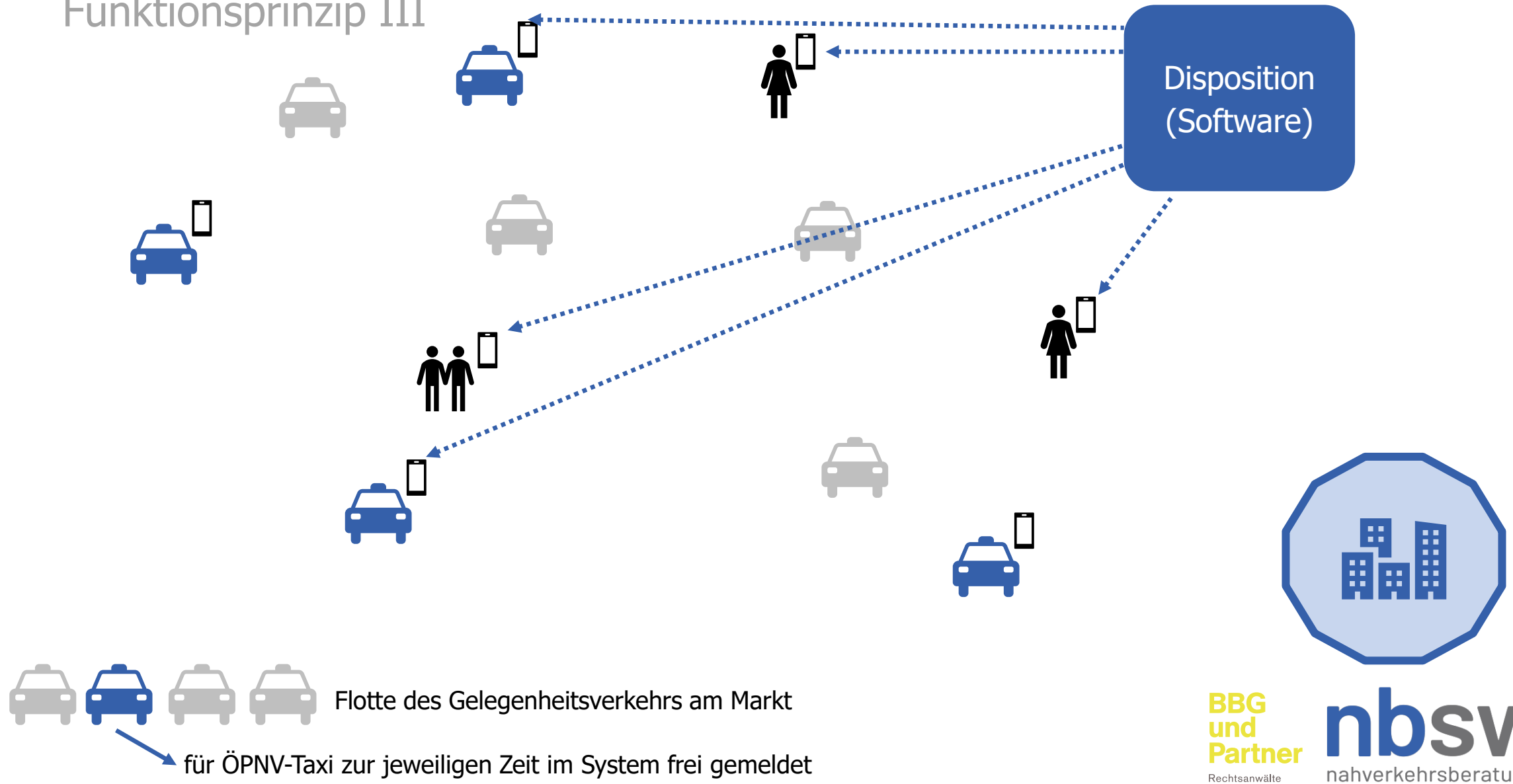
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



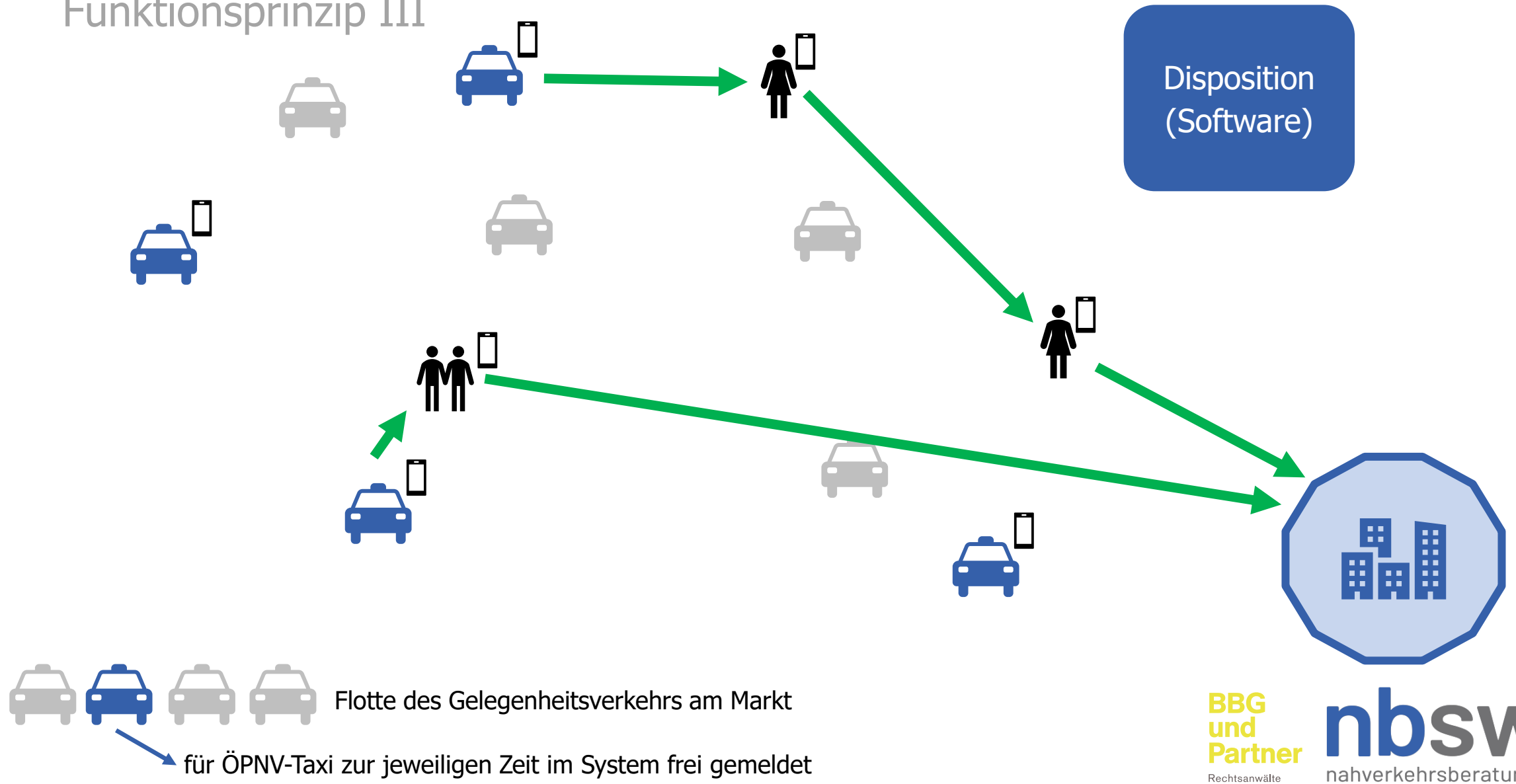
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



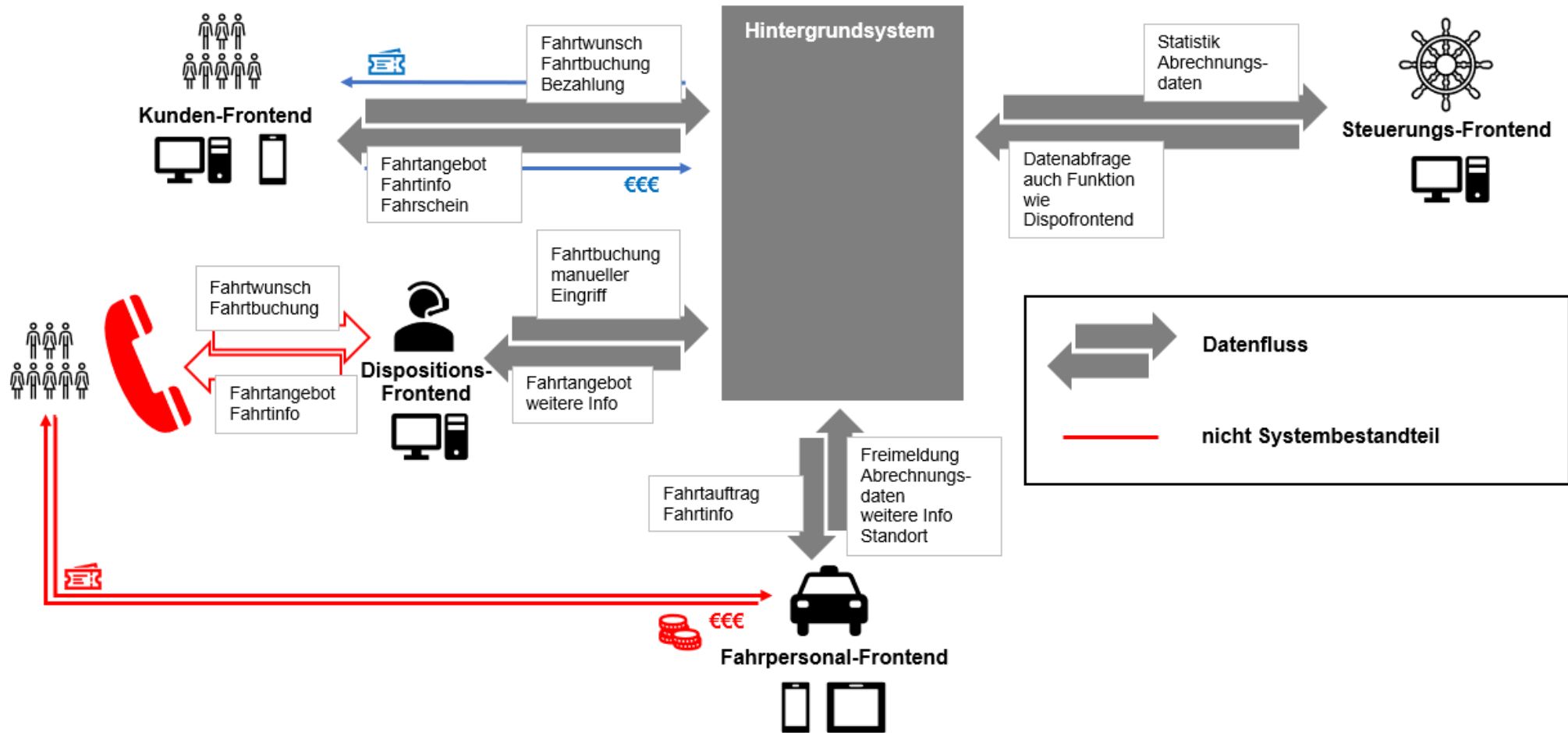
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Funktionsprinzip III



Das Modell des ÖPNV-Taxi

Prinzipskizze Software

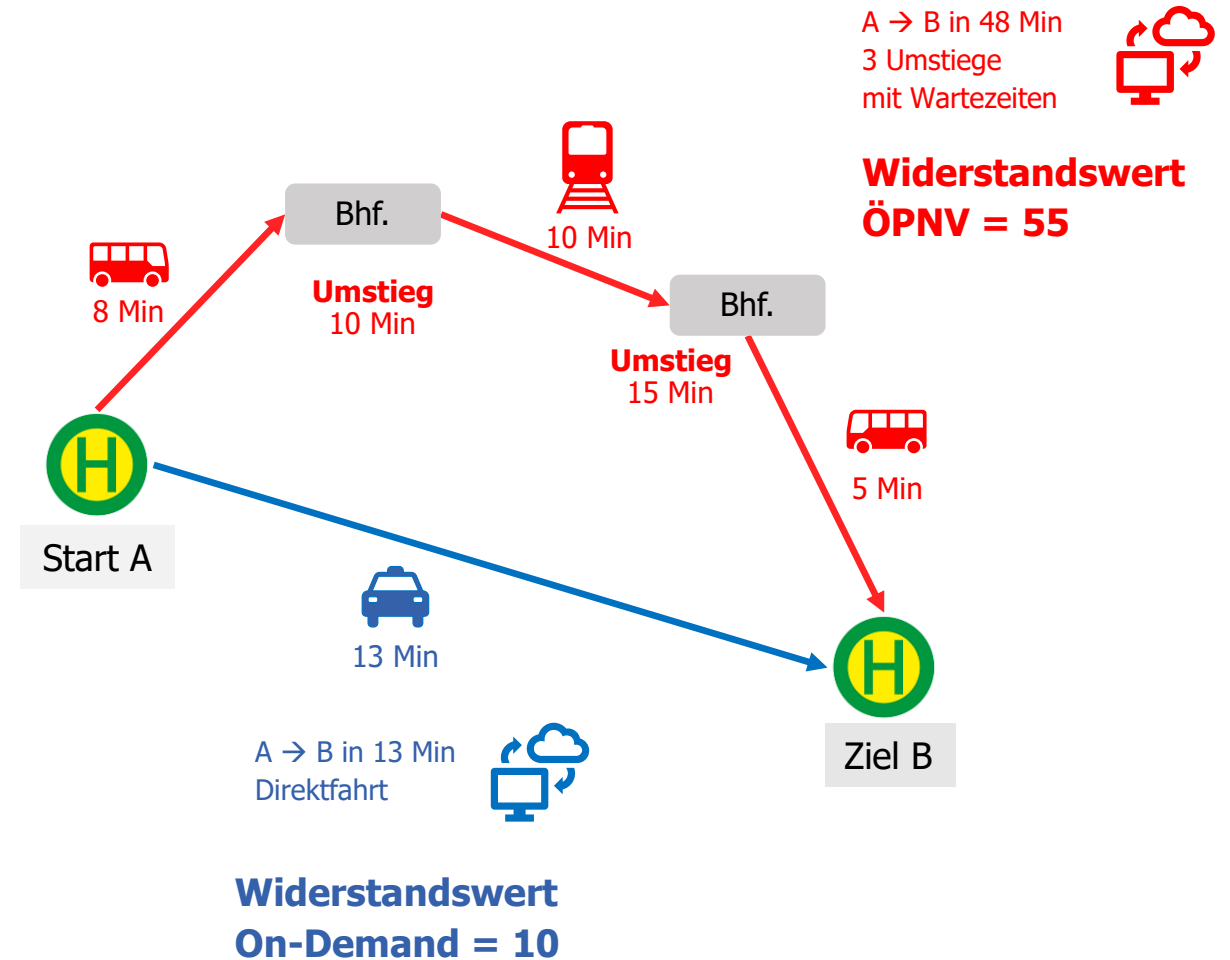


Das Modell des ÖPNV-Taxi

Vermeidung von Parallelverkehren

- Entscheidungsfindung durch Vergleich der Widerstandswerte
- Formeln zur Berechnung der Widerstandswerte stammen aus standardisierter Bewertung
- objektive Messgröße für ÖPNV-Angebotsqualität

Im 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

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 Bedienegebiete durch vorhandene Flotten	Stärkung der Branche, keine Verdrängung innerhalb der Branche durch ODM-Vergaben	Effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen und Strukturen für die Verkehrswende
Keine Flottenbeschränkungen aufgrund von Vertragsbestellungen	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 im Landkreis Freudenstadt bereits seit Sommer 2022 erfolgreich umgesetzt.

nbsw
nahverkehrsberatung

**BBG
und
Partner**

Vielen Dank.

Samir El-Zahab

Partner

el-zahab@nbsw.de

+49 163 863 59 72

www.nbsw.de

Galileistraße 2 · 69115 Heidelberg

nbsw nahverkehrsberatung

Blome · Jaißle · Kroll · El-Zahab

Partnerschaftsgesellschaft