



PRIMA+ÖV

Auftaktveranstaltung

Bautzen, 2. Mai 2024 / Görlitz, 3. Mai 2024





1. Vorstellungsrunde
2. Projekt PriMa+ÖV
3. Modell ÖPNV-Taxi
4. Erste Entwürfe zur Plattform
5. Frage- und Diskussionsrunde
6. Ausblick



Vorstellungsrunde



Projektpartner



Katharina Kasper



ZVON
Bautzen



Isabell Klette



ENO
Görlitz



Felix Gündling



TU
Darmstadt



Friedrich Bledl



Interlink
Berlin



beratend beauftragt



Dennis Steinke

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

BBG und Partner, Bremen



Remmer Witte



ACHT-ELF-ELF Das Taxi GmbH,
Oldenburg



PRIMA+ÖV

Projektziele





- Der Nahverkehr in den Landkreisen Bautzen und Görlitz weist Mängel auf
- Daher soll eine Plattform entwickelt werden, mit der
 - Taxen den ÖPNV ergänzen können;
 - Taxen und ÖPNV gemeinsam beauskunftet werden können;
 - Taxen gebucht werden können
- Das Angebot soll für Fahrgäste und Taxiunternehmen gleichermaßen attraktiv sein
 - Bezuschussung des Taxis in der Plattform

Ziele des Projekts

Ziel I



Einbindung von **Taxen** in die PriMa+ÖV-
Vermittlungsplattform

Ziel II



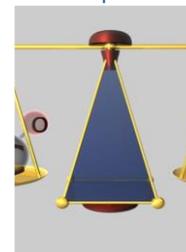
Beteiligungsformate zur Sensibilisierung und
Einbindung der Taxiunternehmen

Ziel III



Evaluierung der **Mobilitätsteilhabe** durch einen
neuen datenbasierten Mobilitätsteilhabeindex

Ziel IV



Entwicklung eines **Kompensationsschemas** zur
Schaffung von Anreizen zur Nutzung der Plattform
für Anbieter und Fahrgäste

Projektrahmen

Projektregion

Verbundgebiet ZVON: Landkreis Görlitz & Altkreis Bautzen

Projektpartner



VON
Bautzen



ENO
Görlitz



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DARMSTADT

TU
Darmstadt



HAWK
Göttingen



Interlink
Berlin

Zuwendungsgeber

Projektlaufzeit

November 2023 – Oktober 2026



Das Modell „ÖPNV-Taxi“



Das digitale ÖPNV-Taxi im ZVON-Gebiet

Ein Teilprojekt von PriMa+ÖV

Informationsveranstaltung zur Vorstellung des Modells

Dennis Steinke (BBG und Partner)

Bautzen, 2. Mai 2024 / Görlitz, 3. Mai 2024

Zu Beginn: Eine Bestandsaufnahme

Stadt, Land, Bus

Zähfließende Verkehrswende im ländlichen Raum

Deutschlandfunk, 09.10.2021

Mobilität im ländlichen Raum

Weg - nur wie?

Süddeutsche Zeitung, 15.02.2022

Mobilität im ländlichen Raum stärken

VDV-Positionspapier, 09.10.2021

**Verkehrswende im Kreis Bautzen:
"Einfach mehr Busse fahren zu lassen,
erhöht nur den Dieserverbrauch"**

Sächsische.de, 18.12.2024

Plus Kommentar zum ÖPNV

Problemzone ländlicher Raum

SHZ, 24.07.2023

Durch Digitalisierung: Sind Linienbedarfsverkehre die Lösung?



Unsere Ausgangsfrage: Warum nutzen wir nicht die Ressourcen vor Ort?



Deutschland on Demand: 50.000 Taxis auf Knopfdruck
in den ÖPNV einbinden

Michael Oppermann

Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V., Berlin

Deutscher Nahverkehrstag Koblenz, 17.04.2024

Entwicklung des verkehrlichen, rechtlichen und ökonomischen Modells begann im Jahr 2020

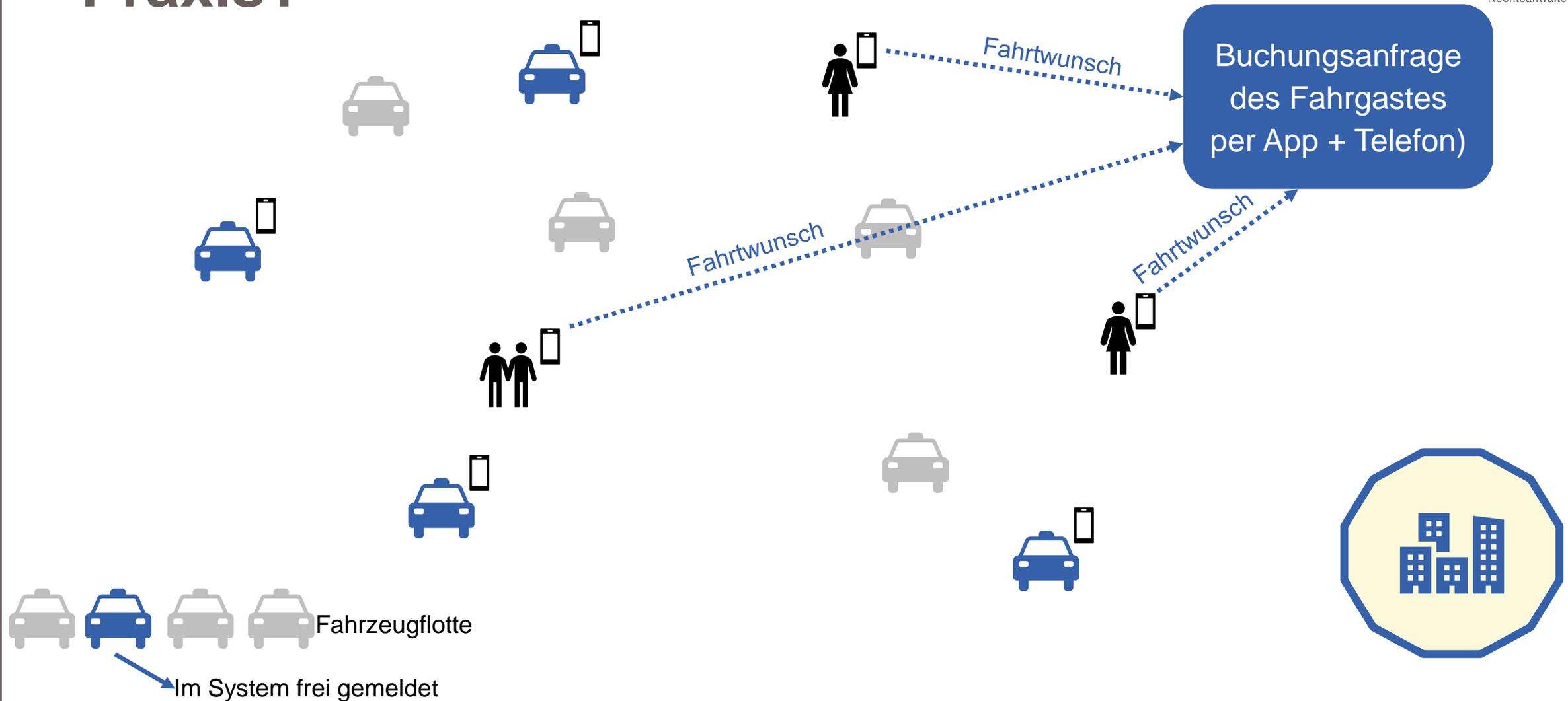
Das verkehrliche Funktionsprinzip des digitalen ÖPNV-Taxis

Funktionsweise

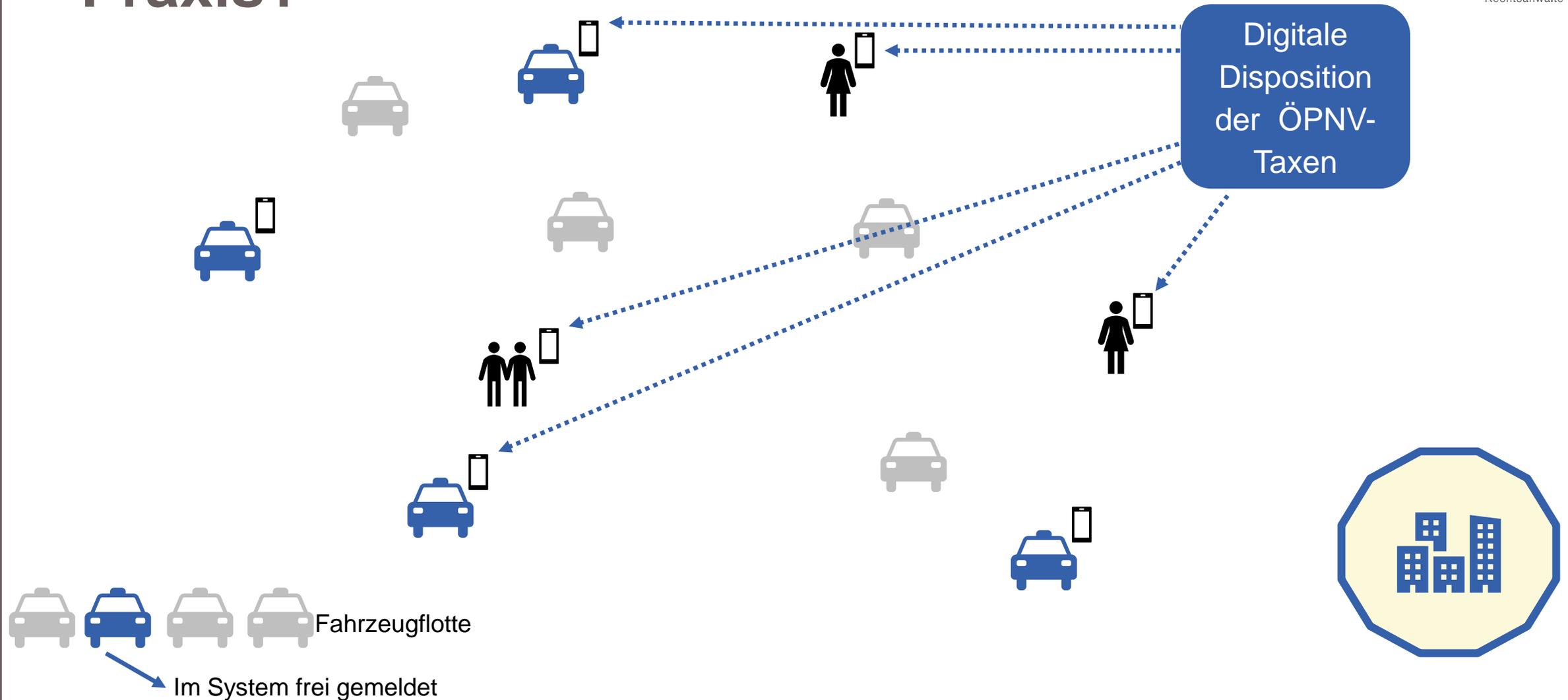


- 1 On-Demand-Fahrten werden von Taxiunternehmen mit **Betriebssitz im tariflichen Pflichtfahrbereich zum ÖPNV-Tarif durchgeführt**
- 2 Unternehmen führen On-Demand-Fahrten im ÖPNV neben ihrem „klassischen“ Taxigeschäft durch und stellen hierzu freie Kapazitäten bereit
- 3 Die Teilnahme der Taxiunternehmen erfolgt nach Fahrzeugverfügbarkeit (keine Vorhaltungspflicht)
- 4 Es gilt der Grundsatz des Vorrangs des Linienverkehrs gem. § 8 Abs. 2 PBefG
- 5 Buchung und Disposition der ÖPNV-Taxen werden über eine Software gesteuert

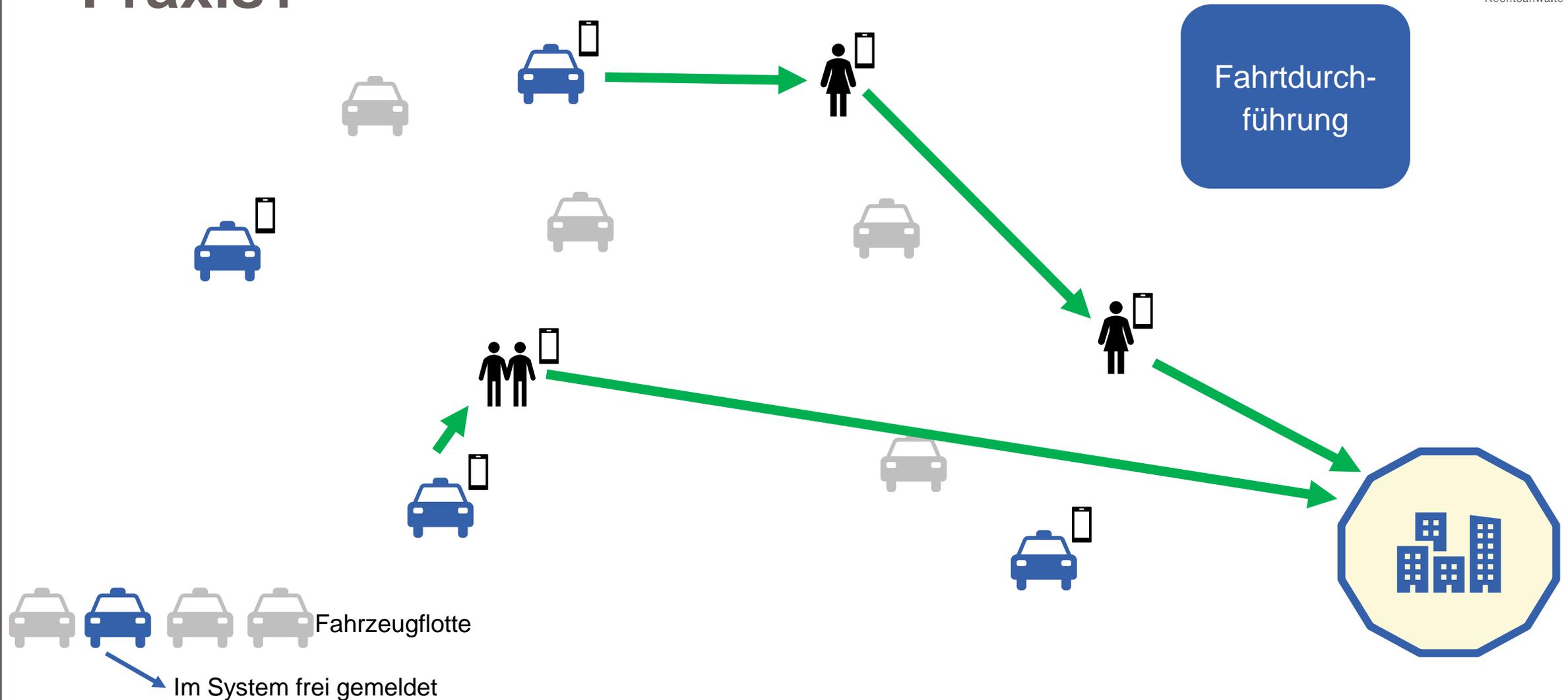
Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi in der Praxis?



Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi in der Praxis?



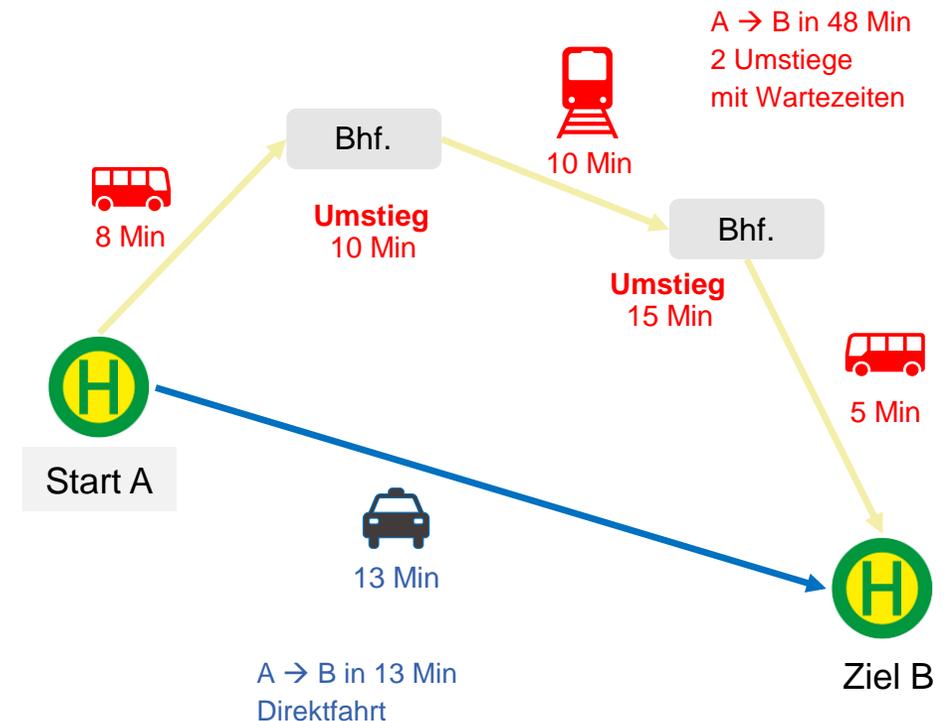
Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi in der Praxis?



Freigabe des ÖPNV-Taxi für den Fahrgast

Entscheidungsfindung zwischen ÖPNV-Linienverkehr und dem ÖPNV-Taxi findet durch einen Vergleich statt:

- In der Software sind die Formeln zur Vergleichsberechnung hinterlegt
- Bei Zumutbarkeit des Linienverkehrs ist dieser zu nutzen
- Die Formel wird im Rahmen des Projekts entwickelt und soll anpassbar sein



Genehmigungsrecht



- 1 Für die Teilnahme ist eine Taxigenehmigung nach § 47 PBefG erforderlich (kein Ausschreibungsverfahren)
- 2 Die Verkehrsform Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“
- 3 Es gelten ausschließlich die Regelungen des Taxirechts (PBefG, Verordnungen der Kreise gem. §§ 47 Abs. 3, 51 Abs. 1 PBefG etc.)
- 4 Eine Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG wird vom ÖPNV-Aufgabenträger mit den Taxiunternehmen im Pflichtfahrbereich diskriminierungsfrei vereinbart

Beihilfenrechtskonforme Abrechnung des ÖPNV-Taxi gemäß VO 1370/2007

Beihilfenrecht

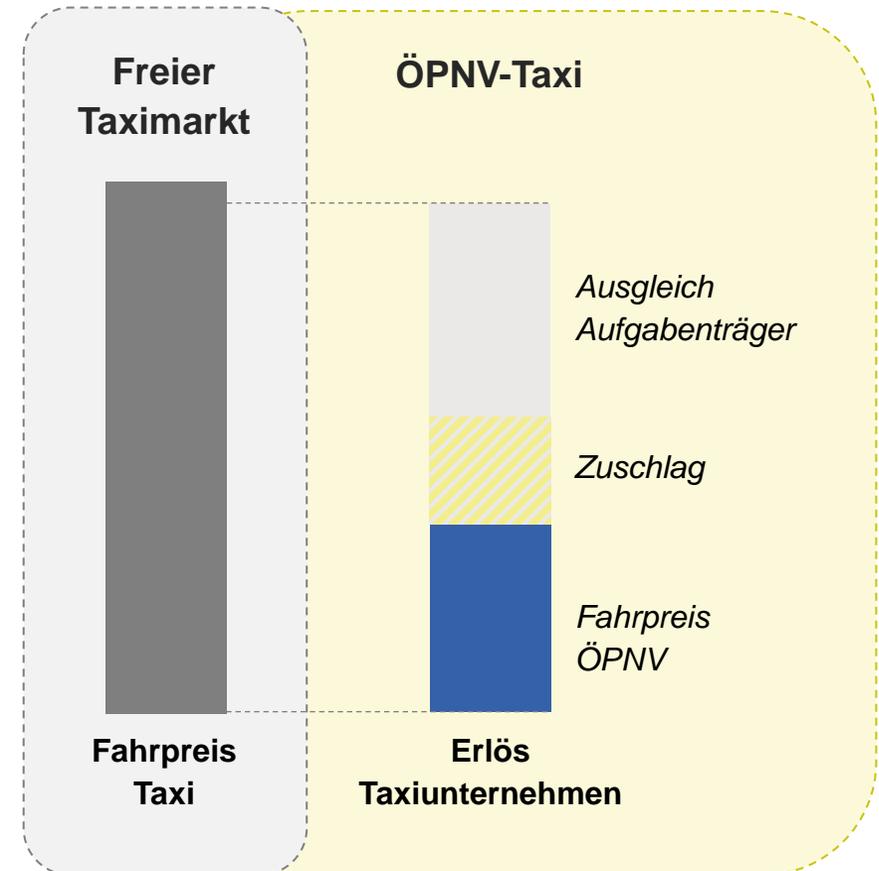


- 1 Basis des Ausgleichs ist der eigenwirtschaftliche Taxitarif (Markttarif) nach § 51 Abs. 1 PBefG
- 2 Der Ausgleich des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt über eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007
- 3 Die beihilfenrechtskonforme Abrechnung erfolgt auf der Grundlage eines mathematischen Modells über ein digitales Abrechnungstool
- 4 Das Abrechnungsmodell ist mit seinen Parametern auf die spezifische Marktsituation der Taxen anzupassen

Wie funktioniert das Abrechnungsmodell?

Der Aufgabenträger rabattiert den eigenwirtschaftlichen Taxitarif nach § 51 Abs. 1 PBefG für Fahrgäste durch gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007:

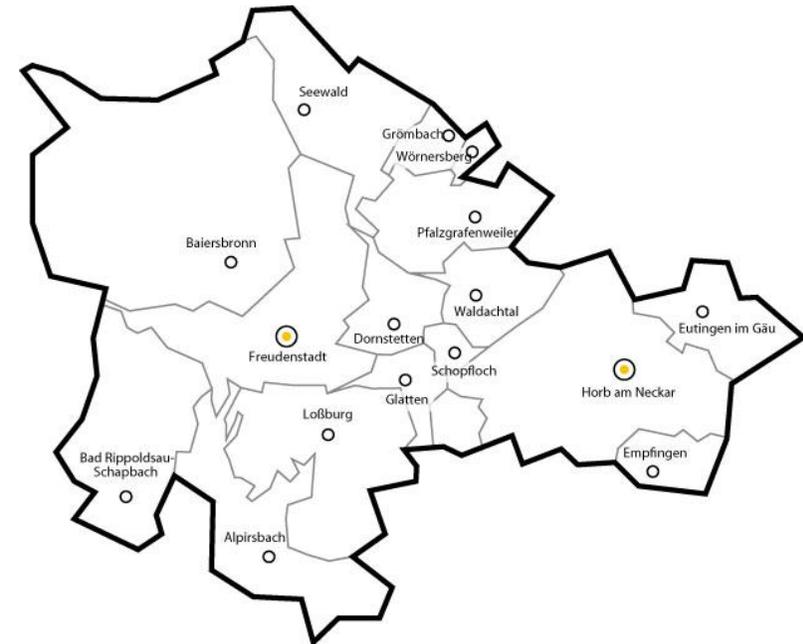
- Taxiunternehmen erbringen weiterhin eigenwirtschaftlich ÖPNV-Leistungen
- Fahrgäste zahlen ÖPNV-Tarif mit grundsätzlich Zuschlägen
- Aufgabenträger zahlt Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen (ggf. mit Abschlägen, die sich an der Verfügbarkeitsdauer orientieren → Erfahrungswert: ca. 10% vom Grundpreisanteil)
- Es fallen für den ÖPNV-Aufgabenträger nur Kosten an, wenn Fahrleistung durch das ÖPNV tatsächlich erbracht wird; Vorhaltekosten für Personal und Fahrzeugen entfallen
- Im Rahmen des Forschungsprojekts könnte es vereinfachte Abrechnung geben



Praxisbeispiel Landkreis Freudenstadt



Quelle: <https://www.vgf-info.de>



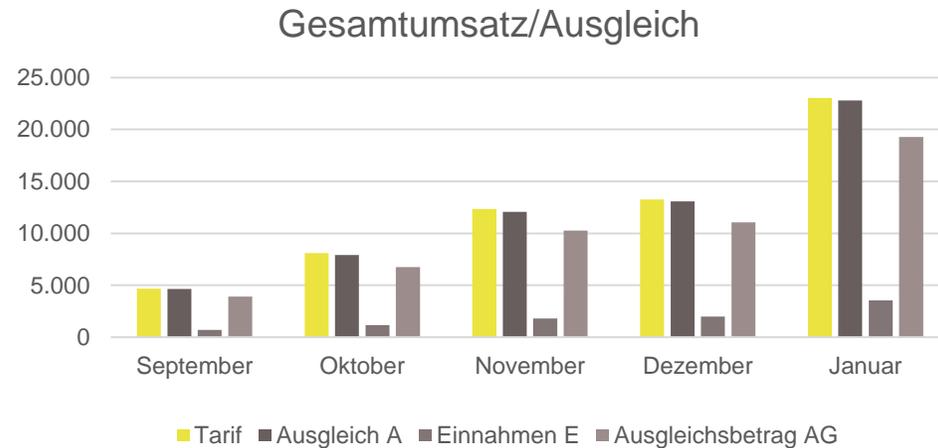
Quelle: <https://www.vgf-info.de>

In Startphase 09/22 bis 01/23 Bedienung
Binnenbedienung der Städte Freudenstadt und Horb

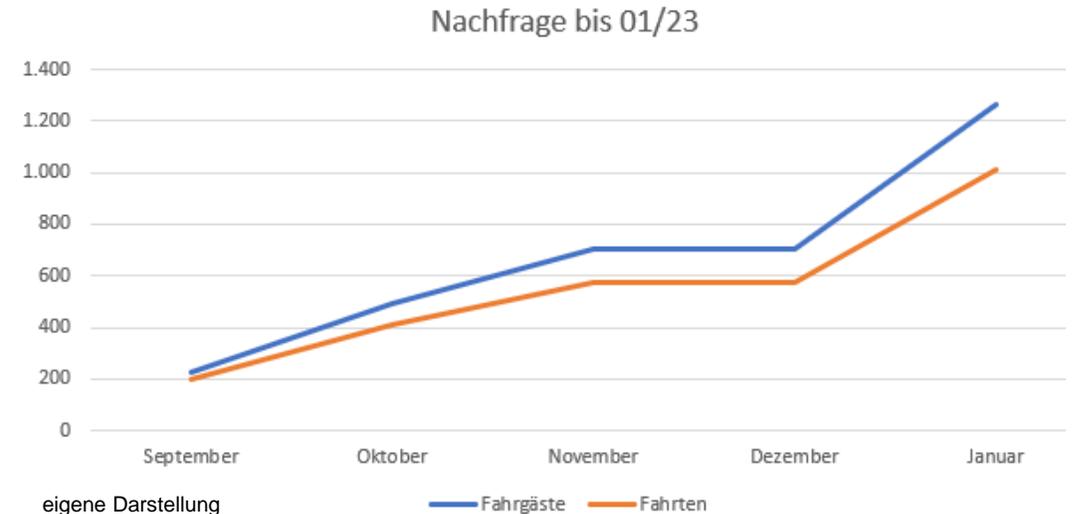
Praxisbeispiel Landkreis Freudenstadt: Startphase

„Einführungsphase“ mit steil aufwachender Nachfragekurve der Bedienung in Freudenstadt und Horb

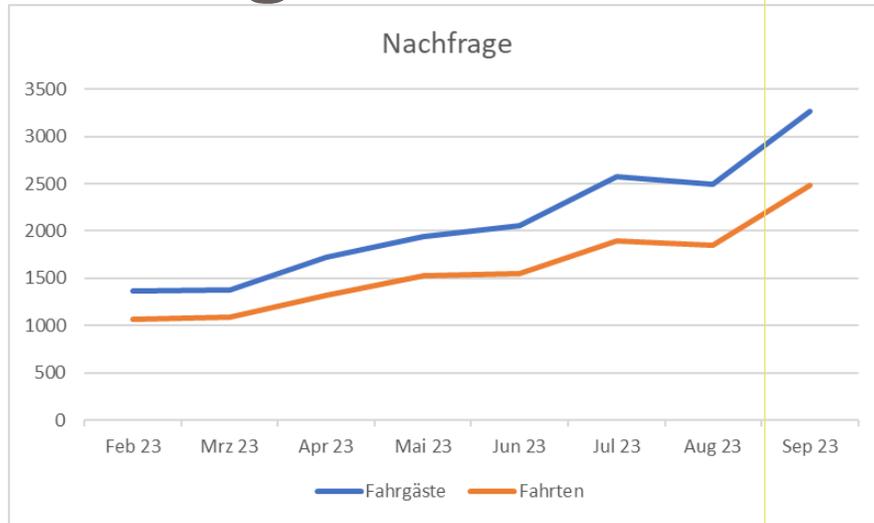
In Startphase beteiligen sich drei Taxiunternehmen am Modell



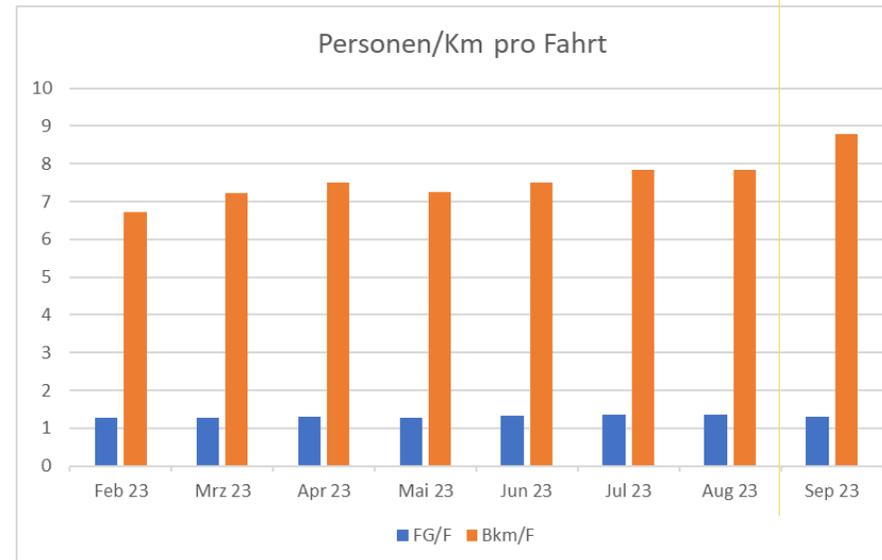
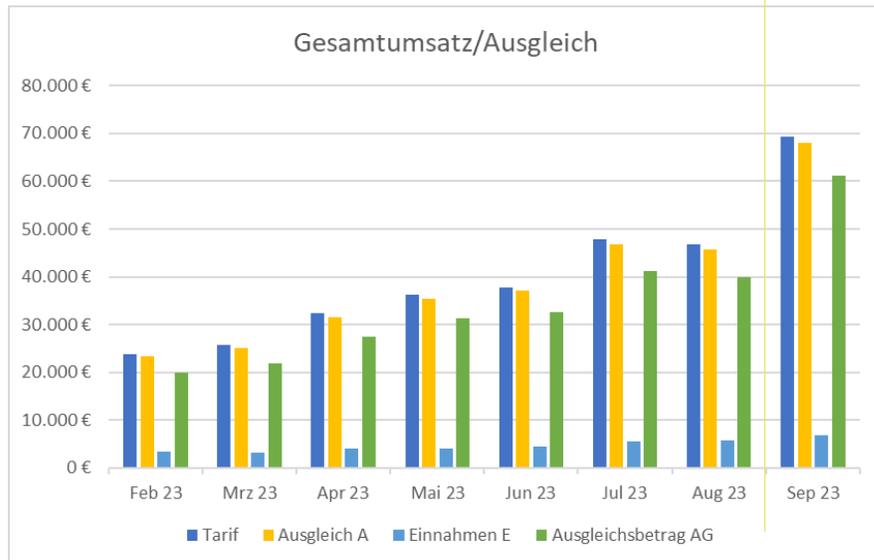
Quelle: <https://www.vgf-info.de>



Landkreis Freudenstadt: Ausweitung des Bediengebietes



Ausweitung des ÖPNV-Taxis auf die Gemeinden Baiersbronn, Dornstetten, Grömbach, Loßburg, Pfalzgrafenweiler und Wörnersberg

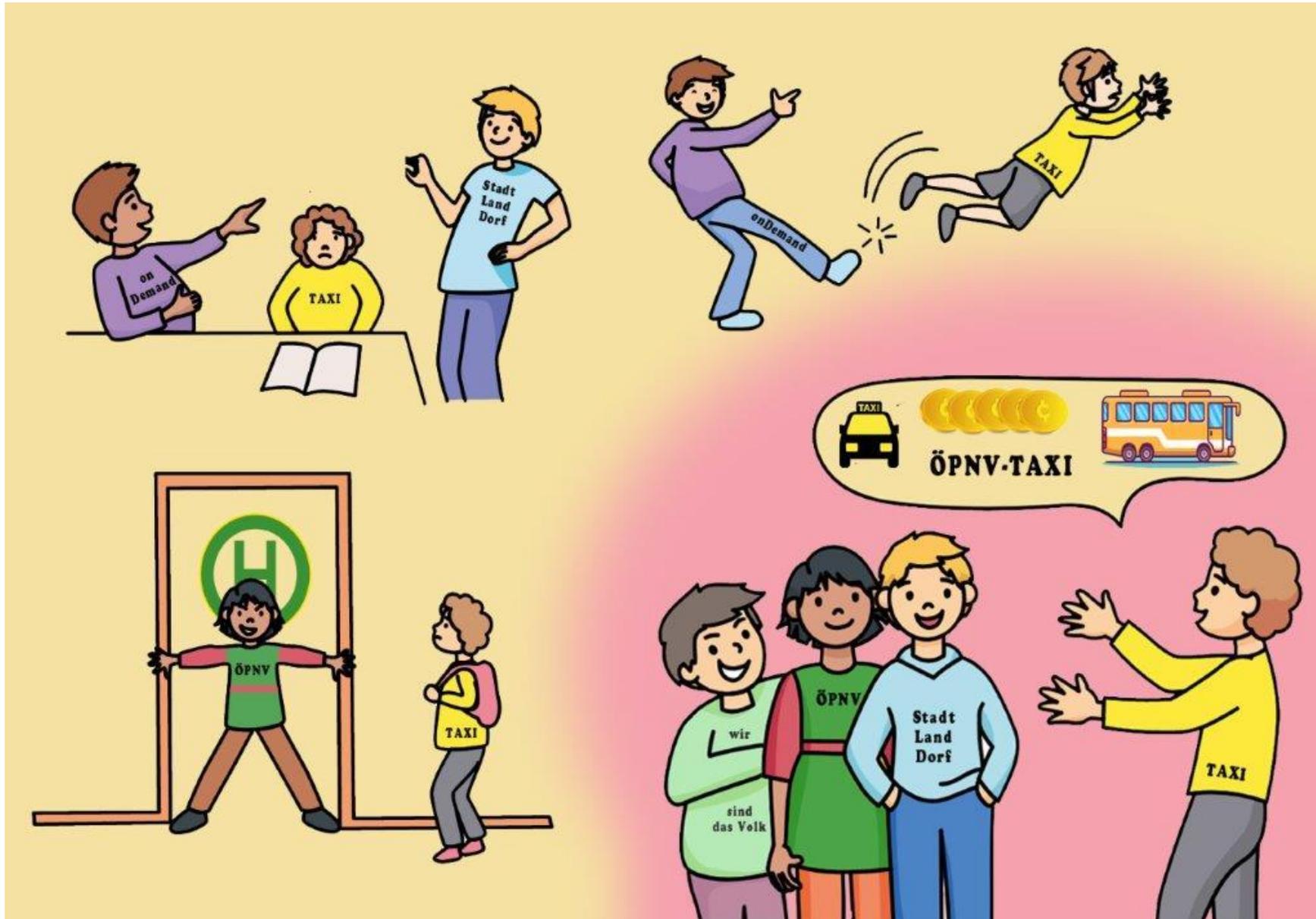


Vorteile des Modells des ÖPNV-Taxis

Fahrgäste	Taxiunternehmen	Öffentliche Hand
Erstmals flächenhafte Verkehrsbedienung zusammen mit dem Linienverkehr („erste/letzte Meile“)	Teilhabe am ÖPNV als Zukunftsmarkt	Nachhaltig finanzierbarer ODM-Verkehr (Kostensparnis bis zu 50 % im Vergleich zu ODM-Vertragsverkehren)
Zeitliche Flexibilität bei Fahrtwünschen („on demand“)	Stärkung der Branche durch Wachstum und neue Unternehmen	Potenzieller Einsatz der gesamten Taxiflotte im Kreisgebiet für den ÖPNV
Schnellerer Fahrtweg durch Direktverbindungen oder Anbindung an Linienverkehr	Keine Bedrängung der Taxiunternehmen durch Anbieter von außen	Keine Ausschreibungs- und Genehmigungsverfahren nach § 44 PBefG (große Busfachkunde nötig)
Verzicht auf Dritt- bzw. Zeitwagen möglich	Taxi ist kein „Resteverkehr“ mehr	Schnelle Umsetzung (etwa 10 Monate)



Das Modell des ÖPNV-Taxi wird im ländlichen Raum (aktuell in den Landkreisen Freudenstadt, Vechta und Lüchow-Dannenberg)



Von Remmer Witte für TAXItimes

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dennis Steinke
steinke@bbgundpartner.de

nbsw
nahverkehrsberatung

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

JUV 2023
AWARDS

Kanzlei des Jahres für
Öffentliches Wirtschaftsrecht



Erste Einblicke in die Plattform





Fragen und Diskussion

PRIMA+ÖV

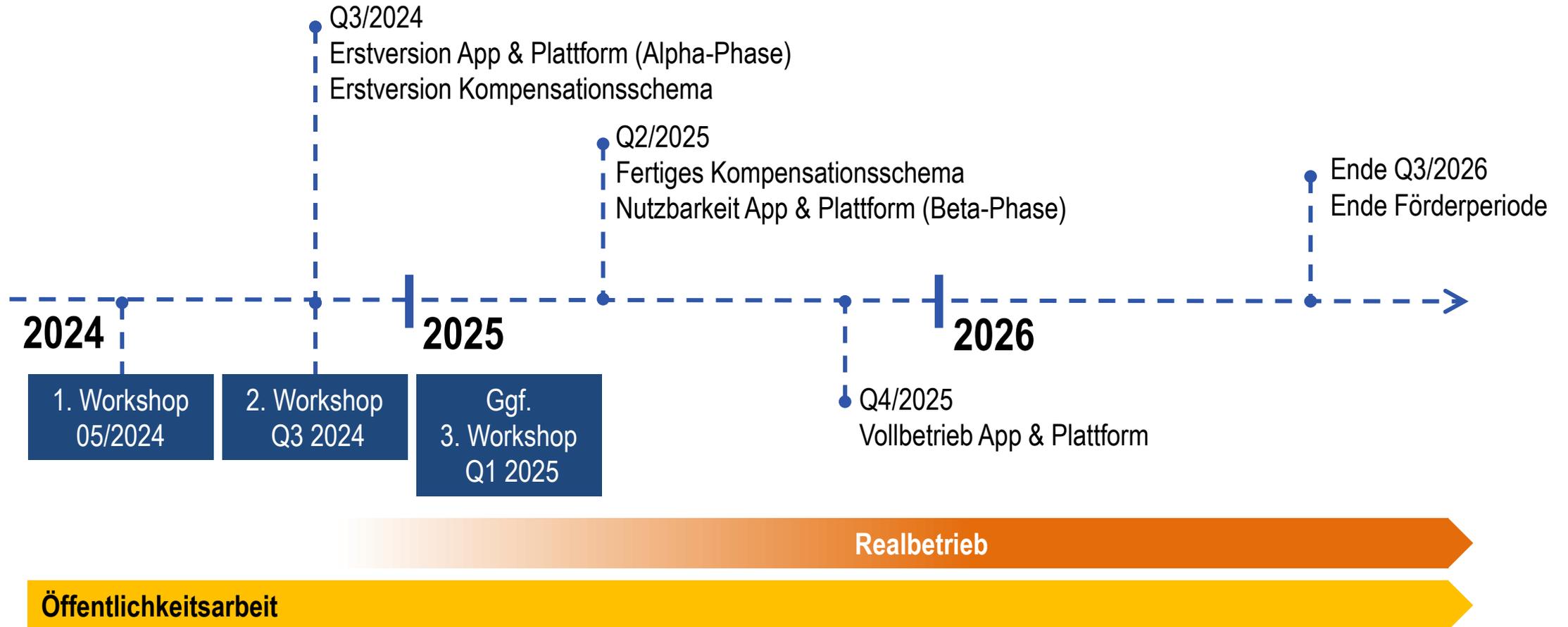


Ausblick

PRIMA+ÖV



Zeitplan



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Isabell Klette

Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische
Oberlausitz GmbH

Mail: isabell.klette@wirtschaft-goerlitz.de

Tel.: +49 3581 32901 41

Ilka Hunger

Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien

Mail: i.hunger@zvon.de

Tel.: +49 3591 3269 36

Friedrich Bledl

Interlink GmbH

Mail: bledl@interlink-verkehr.de

Tel.: +49 162 196 04 92



PriMa+ÖV wird gefördert durch

