



# 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



## 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



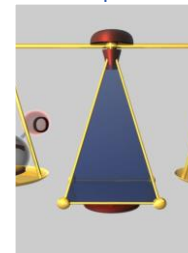
**Beteiligungsformate** zur Sensibilisierung und  
Einbindung der Taxiunternehmen

## 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

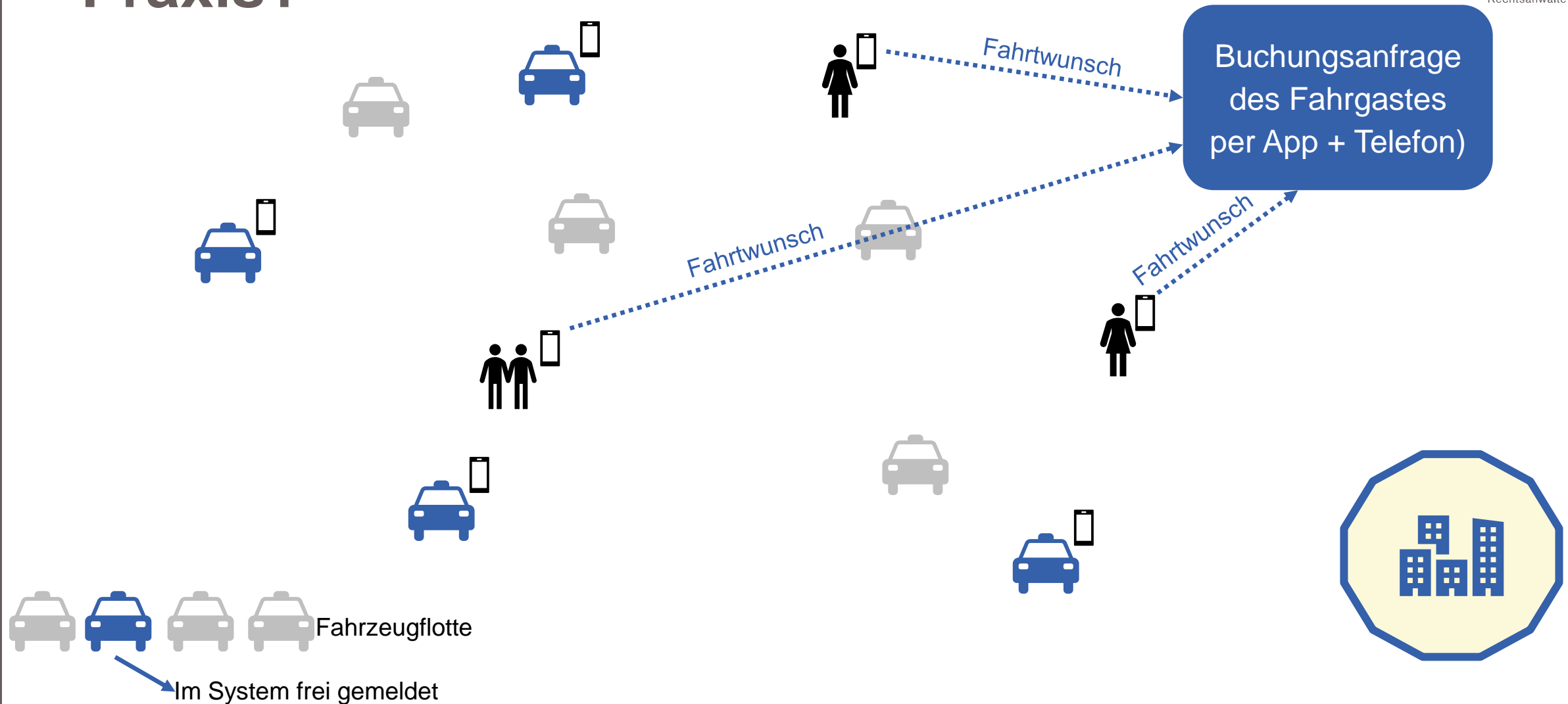
# Das verkehrliche Funktionsprinzip des digitalen ÖPNV-Taxis

## Funktionsweise

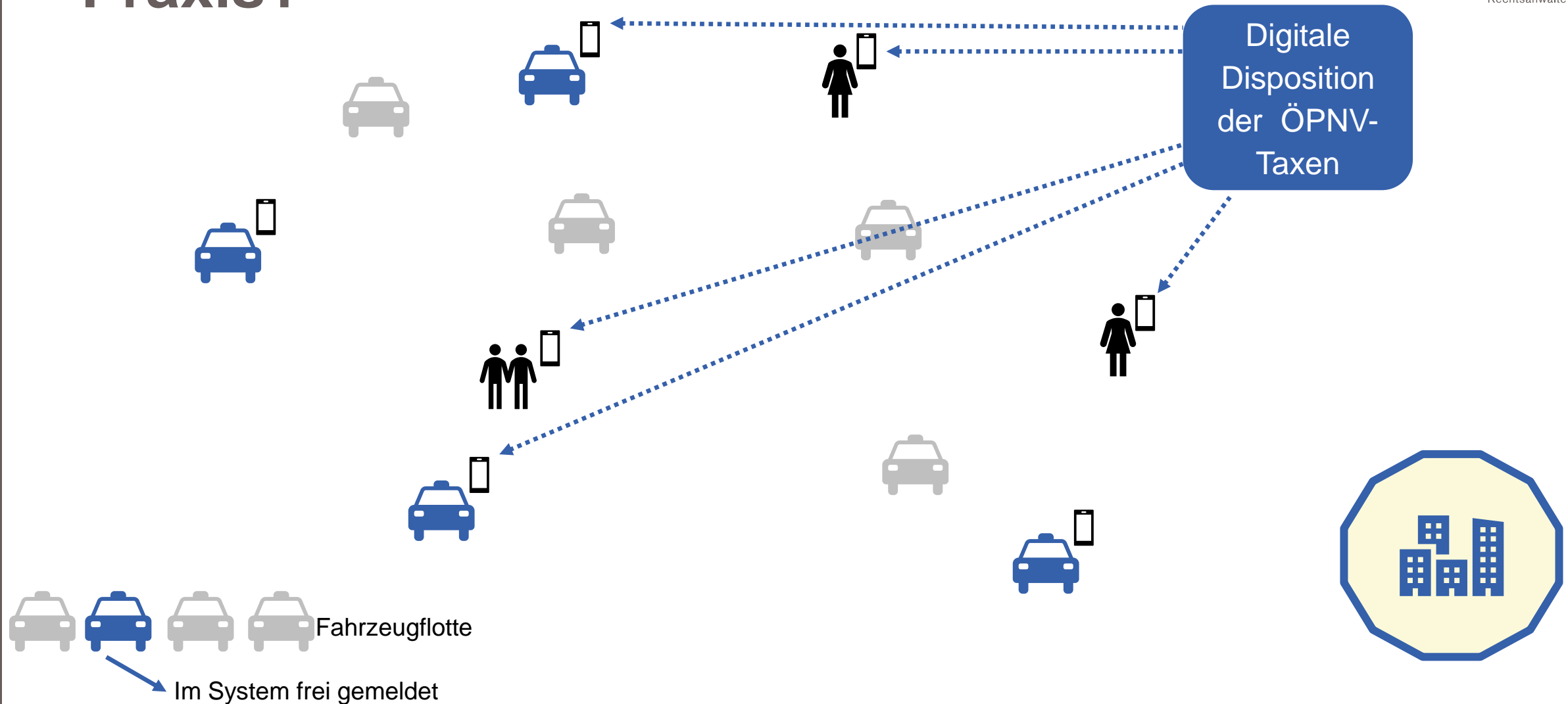


- 1 On-Demand-Fahrten werden von Taxiunternehmen mit **Betriebssitz im tariflichen Pflichtfahrbereich zum ÖPNV-Tarif durchgeführt**
- 2 Unternehmen führen On-Demand-Fahrten im ÖPNV neben ihrem „klassischen“ Taxigeschäft durch und stellen hierzu freie Kapazitäten bereit
- 3 Die Teilnahme der Taxiunternehmen 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?

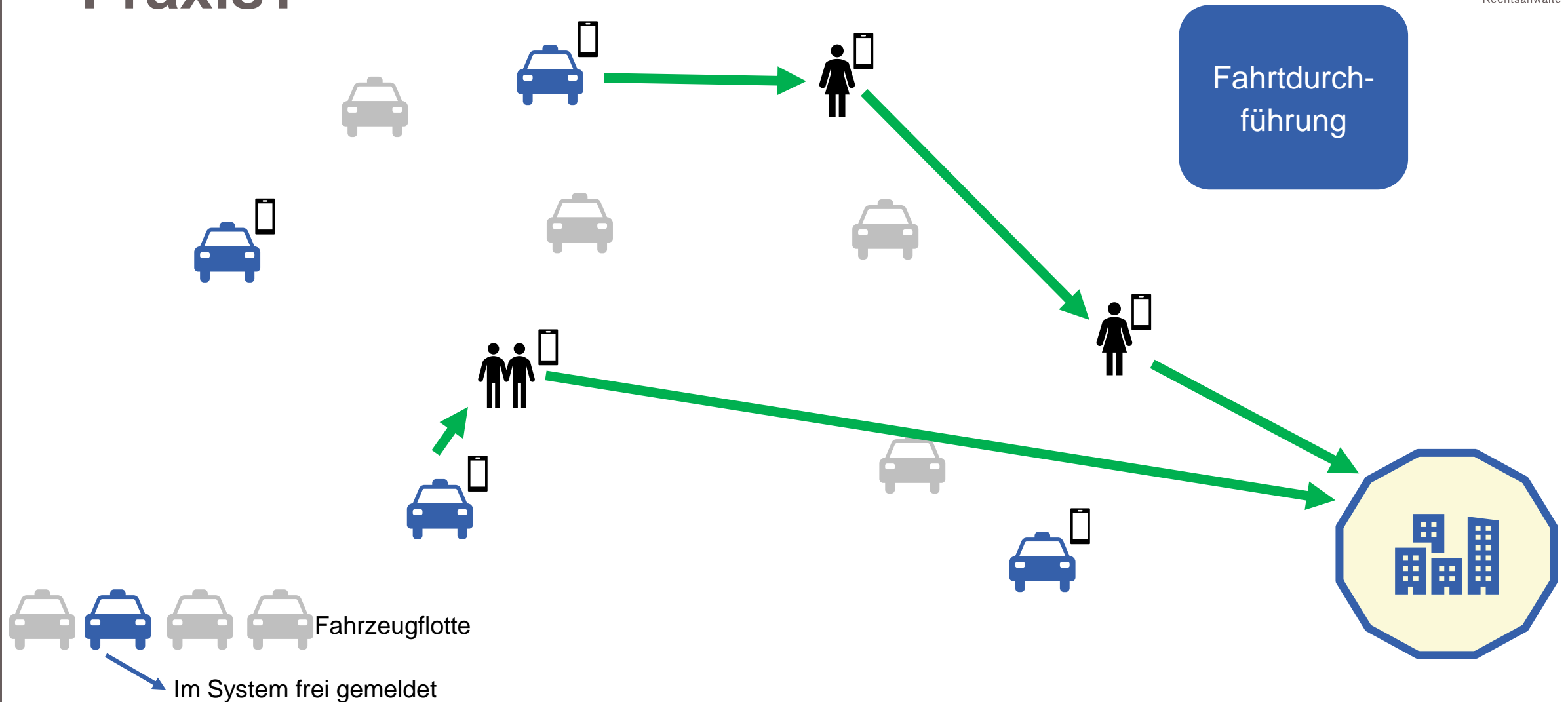


# Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi in der Praxis?





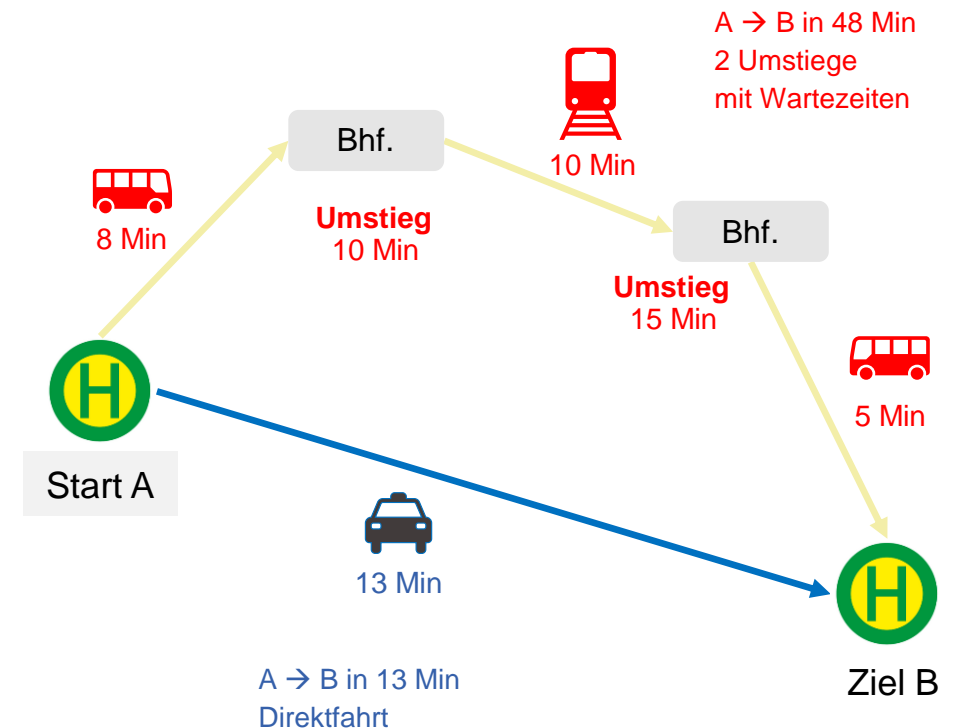
# Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi in der Praxis?



# 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

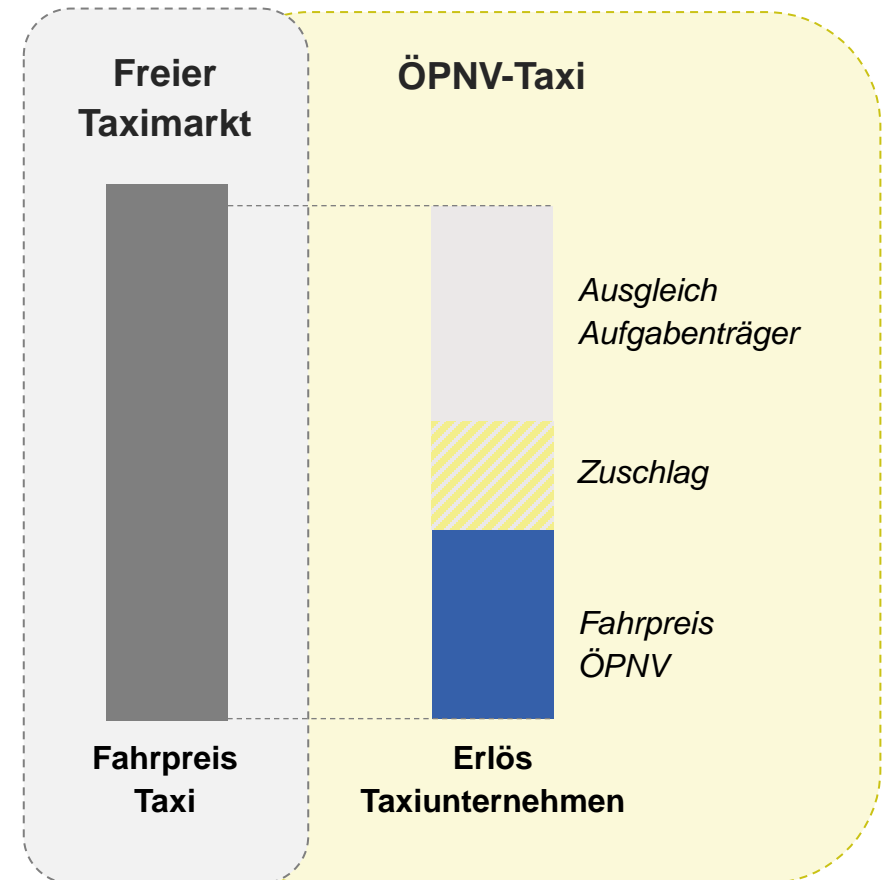


- 1 Basis des Ausgleichs ist der eigenwirtschaftliche Taxitarif (Markttarif) nach § 51 Abs. 1 PBefG
- 2 Der Ausgleich des rabattierten ÖPNV-Taxis erfolgt über eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007
- 3 Die beihilfenrechtskonforme 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:

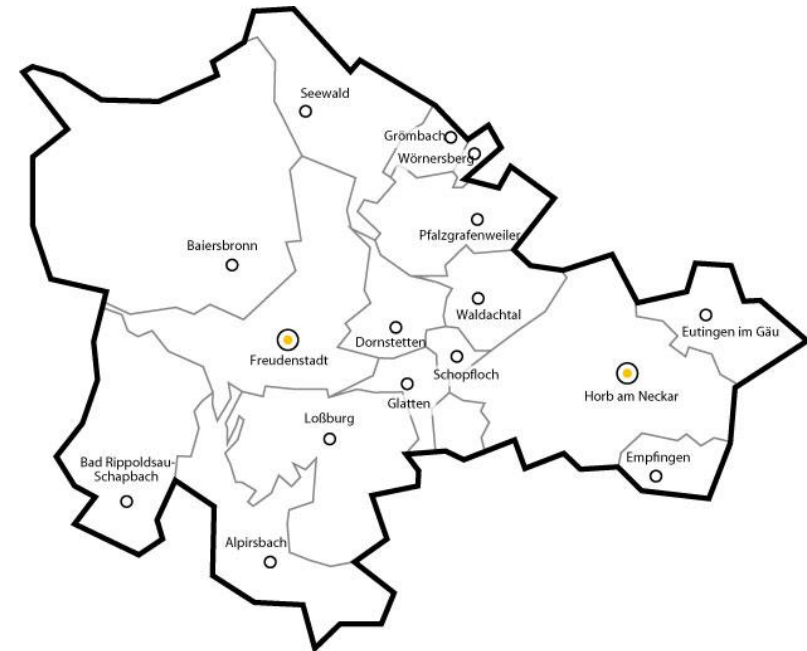
- Taxiunternehmen erbringen weiterhin eigenwirtschaftlich ÖPNV-Leistungen
- Fahrgäste zahlen ÖPNV-Tarif mit grundsätzlich Zuschlägen
- Aufgabenträger zahlt Differenz zum genehmigten Taxitarif an die Taxiunternehmen (ggf. mit Abschlägen, die sich an der Verfügbarkeitsdauer orientieren → Erfahrungswert: 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>



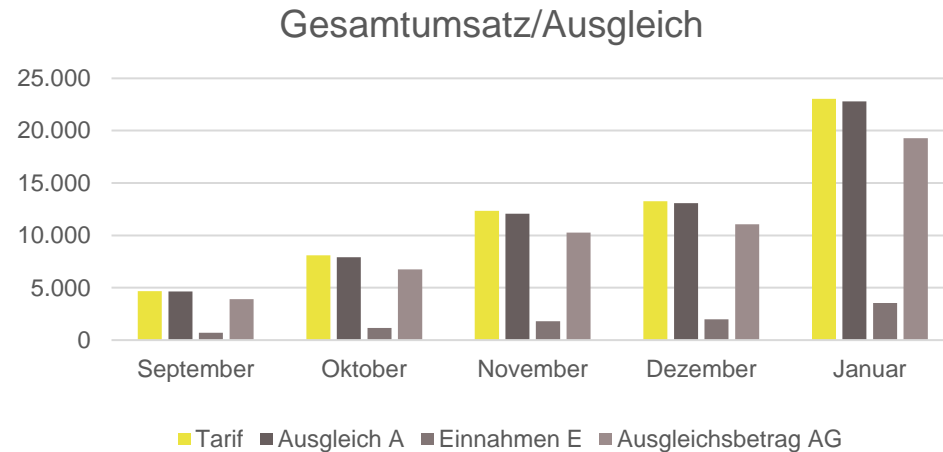
Quelle: <https://www.vgf-info.de>

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

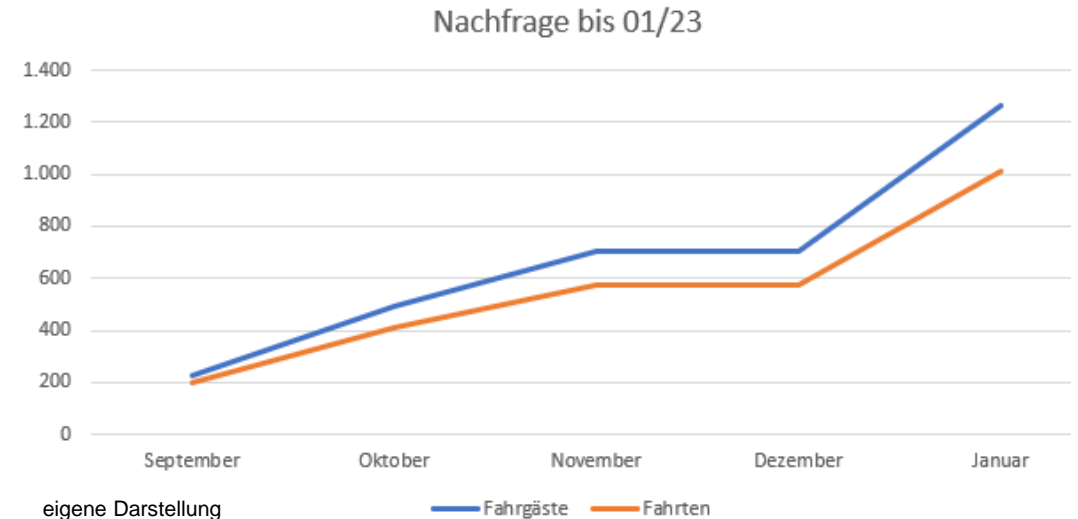
# Praxisbeispiel Landkreis Freudenstadt: Startphase

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

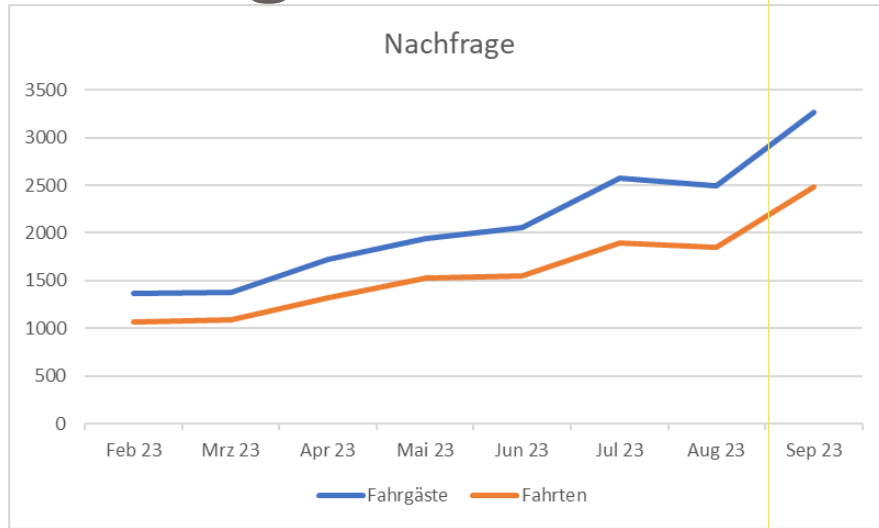
In Startphase beteiligen sich drei Taxiunternehmen am Modell



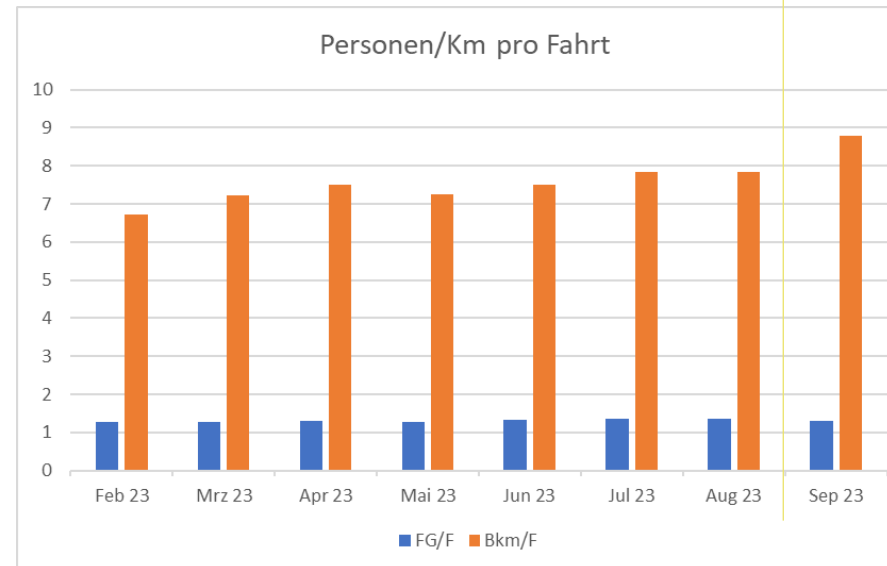
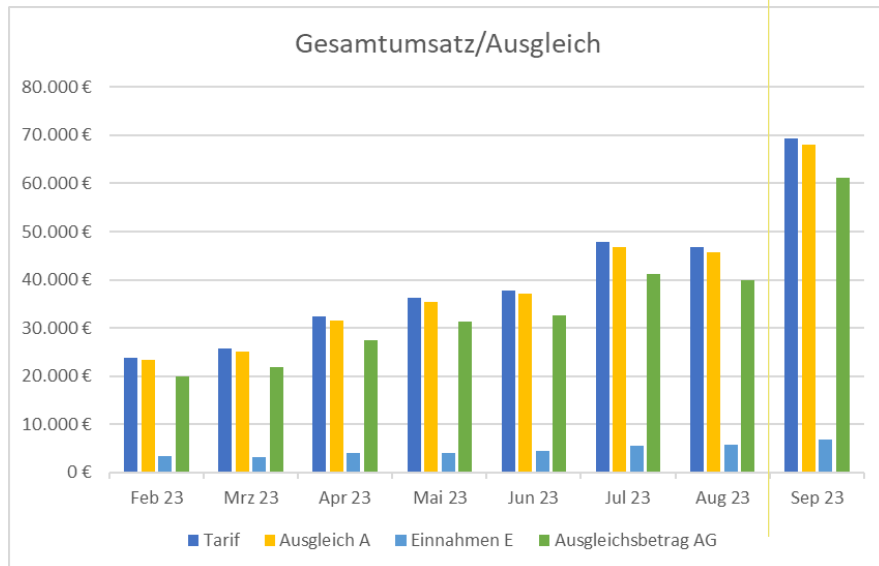
Quelle: <https://www.vgf-info.de>



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

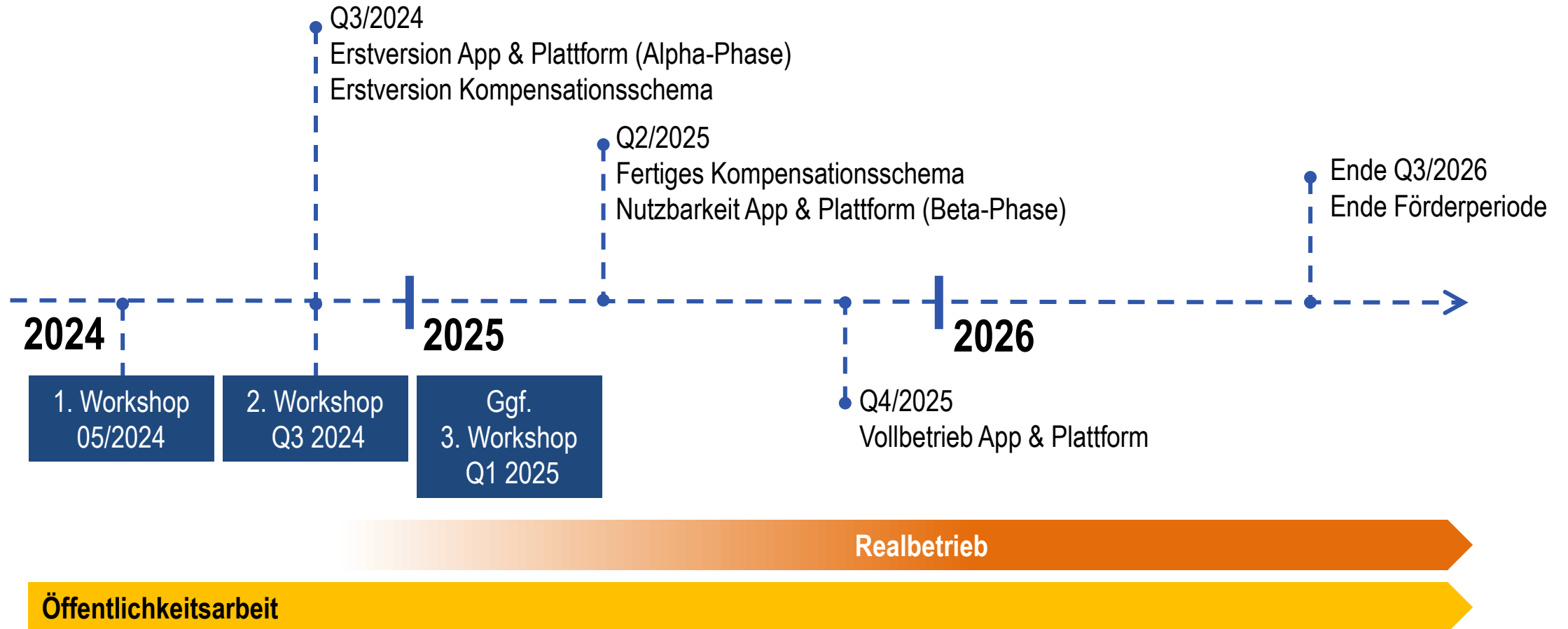


# Ausblick

# PRIMA+ÖV



# Zeitplan



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

## Kontakt

### Isabell Klette

Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische  
Oberlausitz GmbH

Mail: [isabell.klette@wirtschaft-goerlitz.de](mailto:isabell.klette@wirtschaft-goerlitz.de)

Tel.: +49 3581 32901 41

### Ilka Hunger

Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien

Mail: [i.hunger@zvon.de](mailto:i.hunger@zvon.de)

Tel.: +49 3591 3269 36

### Friedrich Bledl

Interlink GmbH

Mail: [bledl@interlink-verkehr.de](mailto:bledl@interlink-verkehr.de)

Tel.: +49 162 196 04 92



PriMa+ÖV wird gefördert durch

