

5



Projektbeschreibung

Kurzfassung

Autor:

Peter Krämer

Geschäftsbereich Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH

Hulster Straße 2

64720 Michelstadt

Kontakt:

Tel. 06061 - 97 99 11

E-Mail: p.kraemer@oreg.de

Internet: www.odenwaldmobil.de

Projektstand 1.1.2016

„Garantiert mobil!“ – Konzept zur nachhaltigen Sicherung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum

Quo vadis ÖPNV ?

Der demografische Wandel stellt den klassischen ÖPNV in Flächenlandkreisen vor große Herausforderungen. Sinkende Schülerzahlen lassen eine tragende Finanzierungssäule wegbrechen. Die wachsende Altersgruppe der Senioren stellt individuelle Ansprüche an die Mobilität, die der Linienverkehr nur begrenzt erfüllen kann. Vielerorts sichert er nur eine Grundversorgung, die zunehmend durch die Finanznöte der Aufgabenträger bestimmt wird. Der drohenden und teilweise bereits eingetretenen Abwärtsspirale kann nur begegnet werden, indem Mobilität ganzheitlich, d.h. intermodal gedacht und vernetzt wird.

Ressourcen

Der Individual- und Gelegenheitsverkehr verfügt auch im ländlichen Raum über erhebliches Mobilitätspotential. Nahezu jeder zweite verfügt über ein Auto, das im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag genutzt wird und dabei nur von 1,2 Personen besetzt ist. Freie Platzkapazitäten könnten im Sinne von Mitfahrgelegenheiten genutzt werden. Das gleiche gilt für Fahrten gewerblicher Art, gleich ob dies Kurierfahrten, Fahrten von Sozialdiensten, Krankenfahrten oder auch Fahrten von Mietwagen und Taxen sind, die in einer Richtung vielfach als Leerfahrten unterwegs sind.

Die digitale Vernetzung schafft zudem neue Möglichkeiten, sich zu organisieren. Das Smartphone und soziale Netzwerke werden zu Innovationstreibern auch im Bereich der öffentlichen Mobilität und auch auf dem Lande. Deutlich zeigt sich dies bei den stark wachsenden Nutzerzahlen auf Mitnahmeportalen, die bereits heute einen bedeutenden Teil des Mobilitätsmarktes darstellen. Über die reinen Gefälligkeitfahrten, etwa im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder berufliche Fahrgemeinschaften hinaus, hat sich ein regelrecht organisierter Markt gebildet, der solche digitalen Vermittlungsplattformen nutzt.

intermodale Vernetzung

Alle Verkehrsträger zu gleichen Bedingungen, d.h. mit einem Fahrschein nutzen zu können, ist immer noch verkehrspolitisches Wunschdenken. Jeder, der Taxi fährt und am Bahnhof auf den Zug umsteigt, muss eine Fahrkarte des ÖPNV lösen. Warum eigentlich? Im Zeitalter der digitalen Vernetzung, wo man in Echtzeit rund um den Globus über alles informiert sein kann, ist dieses System des Typenzwangs und der Regulierung überkommen und behindert innovative Ideen. Auf der anderen Seite steht in Deutschland die Personenbeförderung als besonderes Gut unter dem Schutz des Personenbeförderungsgesetzes und kann nur von gewerblichen Unternehmen erfolgen, die dazu besonders geeignet sind und denen eine behördliche Genehmigung erteilt ist.

Um in ländlichen Räumen die öffentliche Mobilität nachhaltig zu sichern, bedarf es eines Spagats zwischen einer notwendigen Öffnung und einer erforderlichen Schutzregulierung. Druck erzeugt an dieser Stelle die Digitalisierung mit den Möglichkeiten, Mobilität sehr schnell organisieren zu können. Wenn es nicht gelingt, durch die digitale Vernetzung Ressourcen des Individual- und Gelegenheitsverkehrs zu nutzen und auf der Basis einheitlicher Nutzungsbedingungen zugänglich zu machen und Synergien zu erzeugen, wird der ÖPNV in der Fläche keine Zukunft haben. Gleichwohl werden dann weite Kreise der ländlichen Bevölkerung von öffentlicher Mobilität ausgeschlossen sein.

„Garantiert mobil!“ – vom Fahrplan zur dynamischen Mobilitätsgarantie

Kern von „Garantiert mobil!“ ist eine **Mobilitätsgarantie**, d.h. das Versprechen, jederzeit von einer Ortschaft im Odenwaldkreis in das nächste Zentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt zu gelangen. Bedingung ist eine Anmeldung des Fahrtwunschs spätestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit. „Garantiert mobil!“ kennt keine Bindung an einen Fahrplan und Einschränkungen am Wochenende oder in den Schulferien. Insoweit ist es schon ein Quantensprung, dass es öffentliche Verkehrsleistungen gibt, bei denen man keine komplizierten Fahrpläne studieren muss. Man muss lediglich die Fahrwegrelationen von „Garantiert mobil!“ kennen (diese entsprechen dem Linienverlauf der Buslinien) und seine Fahrt fristgerecht buchen.

„Garantiert mobil!“ ist zunächst eine **digitale Vermittlungsplattform** für Beförderungsleistungen, die von der OREG auf ihrer Homepage www.odenwaldmobil.de betrieben wird. Daraus ergibt sich auch der Rechtsstatus, dass die OREG Beförderungsleistungen im Rahmen von „Garantiert mobil!“ lediglich vermittelt und nicht als Verkehrsunternehmen im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung erbringt. Die OREG ist damit auch kein Kundenvertragspartner hinsichtlich der Beförderungsleistung. Der Beförderungsvertrag kommt zwischen dem Fahrgast und dem jeweiligen Beförderer zustande.

Gleichwohl steht hinter „Garantiert mobil!“ auch ein **Organisationsprozess**, der regelt, dass der Fahrgast zu seinem gewünschten Fahrtzeitpunkt auch ein Mobilitätsangebot erhält und sein Fahrtziel erreicht. Über die Funktion der Verbindungssuche im Buchungsportal sucht der Fahrgast in der Start-Ziel-Relation seines Fahrtwunsches nach einer entsprechenden Verbindung. In der Auskunft wird ihm dann stets ein bestehendes ÖPNV- (Regel- oder „RufBus“-) Angebot angezeigt. Angezeigt werden ihm aber auch Mitnahmefahrten, die ein privater oder gewerblicher Anbieter für die entsprechende Relation im Buchungsportal eingetragen hat. Zusätzlich wird ihm zu seinem gewünschten Abfahrtszeitpunkt eine „Taxi-Ersatzfahrt“ angeboten, wenn für seine Fahrtstrecke die Mobilitätsgarantie gilt. Die Organisation dieser Beförderungsleistungen regelt die OREG über Verträge mit den verschiedenen Beförderungsdienstleistern.

Die Mobilitätsgarantie stellt damit sicher, dass der Fahrgast auf den entsprechenden Relationen, auf denen die Garantie gilt, immer ein Mobilitätsangebot erhält, das seinem zeitlichen Fahrtwunsch entspricht, mindestens durch die Buchbarkeit einer Taxi-Ersatzfahrt.

Der einheitliche Fahrpreis – Lösung und zugleich Konflikt

Der **Verbundtarif** ist eine herausragende Errungenschaft der ÖPNV-Regionalisierung. Dadurch konnte erreicht werden, dass betreiberübergreifend alle Verkehrsmittel mindestens in einem Verkehrsverbund mit einem Fahrschein genutzt werden können. Aber was ist mit der „ersten und letzten Meile“, von zu Hause zum Bahnhof, wenn dazu das Angebot einer Mitnahmefahrt genutzt wird? Die Lösung bei „Garantiert mobil!“: **Es gilt für alle Beförderungsmittel der gleiche Fahrpreis**, egal ob Bus, Bahn, Mitnahmeangebot oder Taxi-Ersatzfahrt genutzt wird. Für die Taxi-Ersatzfahrt ist zusätzlich ein entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen, für den ein Rabattsystem gilt.

Um den Konflikt bei der Integration von privaten Mitnahmefahrten zu verstehen, der nicht unbedeutende rechtliche Konsequenzen hat, muss man folgendes wissen: Will man einen durchgängigen ÖPNV-Tarif, muss die private Mitnahmefahrt als gewerbliche Personenbeförderung organisiert werden. D.h. der private Mitnahmeanbieter ist als Subunternehmer (Erfüllungsgehilfe) für ein Verkehrsunternehmen tätig. Dies bedingt aber auch, dass er einen Personenbeförderungsschein benötigt, sein Fahrzeug den Anwendungsvorschriften der BOKraft und einem erhöhten Versicherungsrisiko unterliegt. Dies mag man allgemein als Hürde dafür sehen, dass eine ausreichende Anzahl von Mitnahmefahrten angeboten werden. Entscheidendes K.O.-Kriterium für eine solche Organisation dürfte aber sein, dass die Gefahr besteht, dass der private Mitnahmeanbieter scheinselfständig wäre und damit das Verkehrsunternehmen auf Nachrichtung von Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge haftet.

Eine wesentlich attraktivere Lösung wäre, wenn die private Mitnahmefahrt als genehmigungsfreie Beförderung eingestuft werden könnte, weil dann die beschriebenen Hürden entfallen. Beurteilungskriterium für die Genehmigungsfreiheit einer Fahrt ist nach § 1 Abs. 2 Ziff. 1 PBefG, dass diese unentgeltlich erfolgt oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt. Die Betriebskostenobergrenze definiert sich i.W. aus den Kosten für Treib- und Schmierstoffe, nicht enthalten sind Kosten für Versicherung, Steuer und Abschreibung. Daraus ergibt sich, dass das Gesamtentgelt je nach dem für die Mitnahmefahrt zum Einsatz kommenden Pkw-Typ einen Betrag von ca. 9-18 €Cent nicht überschreiten darf. Damit ist im Prinzip keine homogene Tarifgestaltung möglich.

Im Rahmen einer Einzelfallentscheidung nach § 10 PBefG hat das Regierungspräsidium Darmstadt festgestellt, dass private Mitnahmefahrten im Rahmen von „Garantiert mobil!“ genehmigungsfrei i.S. § 1 Abs. 2 Ziff.1 PBefG sind, wenn eine pauschale Betriebskostenobergrenze von 12 €Cent / km nicht überschritten wird. Außerdem sei entscheidend für die Genehmigungsfreiheit, was der Anbieter der Mitnahmefahrt erhält, und nicht, was der Fahrgast zahlt.

Diese Entscheidung des Regierungspräsidiums eröffnet den ganz schmalen Grat für eine Integration von Mitnahmefahrten auf der Basis eines Fahrpreisentgelts, das zwar kein ÖPNV-Tarif ist, das sich aber in seiner Höhe und in seiner Preisermittlung nach diesem richtet. Hierdurch besteht die Möglichkeit für Mitnahmefahrten einen (RMV-) Analogtarif anzuwenden, bei dem für Fahrgäste kein preislicher Unterschied zu einer „regulären“ ÖPNV-Fahrkarte erkennbar ist. Für „Garantiert mobil!“ war dies ganz entscheidend, weil

- für Mitnahmefahrten der gleiche Preis gelten muss wie für eine ÖPNV-Fahrt (keine Konkurrenzierung mit Tarifunterlaufung)
- die Preisauskunft ausschließlich über die elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes kommt und so keine zusätzliche Preisermittlung im Rahmen des Buchungssystems geschaffen werden muss

- über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelt werden kann, dass Zeitkarten des Verbundtarifs auch für „Garantiert mobil!“-Fahrten gelten.

Für die Praxis von Mitnahmefahrten im Rahmen von „Garantiert mobil!“ bedeutet dies zusammenfassend:

- Es gibt ein Auseinanderfallen zwischen dem Fahrpreisentgelt, das der Fahrgast zahlt, und dem Beförderungsentgelt, das der Anbieter der Mitnahmefahrt erhält.
- Der Fahrpreis für die Mitnahmefahrt ist kein RMV-Tarif, entspricht aber hinsichtlich seiner Höhe und seiner Preisbildung dem RMV-Regeltarif (Analogtarif). Über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen akzeptiert der Anbieter der Mitnahmefahrt den Fahrpreis als Fahrpreisvorschlag der OREG.
- Das Fahrpreisentgelt umfasst als Bestandteile das Beförderungsentgelt für die Mitnahmefahrt und die Gebühr für die Vermittlung der Beförderungsleistung.
- Die OREG als Betreiber des Vermittlungsportals vereinnahmt die Vermittlungsgebühr als eigene Einnahme und das Beförderungsentgelt treuhänderisch.
- Das Beförderungsentgelt wird an den Anbieter der Mitnahmefahrt als Entschädigung dafür weitergeleitet, dass er auf ohnehin von ihm durchgeführten Fahrten Personen mitnimmt, die vom Buchungsportal der OREG vermittelt wurden. Die pauschale Wegstreckenentschädigung beträgt 12 €Cent / km unabhängig von der Anzahl der mitgenommenen Personen. Die Wegstreckenentschädigung unterliegt der Versteuerung durch den Mitnahmeanbieter.
- Die Vermittlungsgebühr, die die OREG erhält, ist von dieser mit dem vollen Mehrwertsteuersatz zu versteuern. Die Höhe der Gebühr ist die Differenz zwischen dem vom Kunden gezahlten Fahrpreis und dem weitergeleiteten Beförderungsentgelt.

Die Taxi-Ersatzfahrt als ÖPNV

Die Buchbarkeit einer Taxi-Ersatzfahrt sichert die Mobilitätsgarantie von „Garantiert mobil!“. Taxi-Ersatzfahrten sind klassischer ÖPNV i.S. von § 8 Abs. 1 PBefG. Organisatorisch sind diese in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) 1370 / 2007 mit den ÖPNV-Verkehrsunternehmen einbezogen und werden in Kooperation mit dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe erbracht; diese müssen im Besitz einer Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen nach § 49 Abs. 4 PbefG sein. Die Kooperation war ein wichtiger Bestandteil der Konzeption, weil Fahrtaufträge des Gelegenheitsverkehrs auf „Garantiert mobil!“ übergehen und nur die Kooperation der Verkehrsunternehmen insgesamt die Gewährleistung der Mobilitätsgarantie zum gebuchten Zeitpunkt sicherstellen kann.

Damit schafft „Garantiert mobil!“ keine Konkurrenz zu dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe, sondern integriert dessen Leistungen und nutzt dessen „Know how“ bei der Disposition und Leistungserbringung.

Nutzerfinanzierung sichert Kostendeckung.

Für alle Beförderungsmittel gilt der gleiche Fahrpreis. Auch die Inanspruchnahme von Mitnahmeangeboten sollte für den Fahrgast nicht kostenfrei möglich sein, selbst wenn auf ohnehin verkehrende Beförderungsangebote zurückgegriffen wird. Jede Beförderungsleistung hat einen

monetären Wert, der abgegolten werden muss und Mobilität kostet Geld. Die Frage ist an der Stelle nur, ob es sich um eine gemeinwirtschaftliche, sprich steuerfinanzierte ÖPNV-Leistung der Grundversorgung handelt oder um darüber hinausgehende Leistungen, die eigenwirtschaftlich durch entsprechende Nutzungsentgelte finanziert werden müssen.

Bei „Garantiert mobil!“ zahlt der Fahrgast immer einen Grundtarif. Dieser Grundtarif ist bei einer ÖPNV-Fahrt mit dem Regel- / RufBus aber auch bei einer Taxi-Ersatzfahrt der reguläre RMV-Tarif. Private oder gewerbliche Mitnahmefahrten kann der Fahrgast zu einem Fahrpreis nutzen, der zwar kein ÖPNV- (RMV-) Tarif ist, in seiner Höhe und in seiner Preisermittlung diesem aber entspricht (Analogtarif). Zeitkarten des Verbundtarifs werden über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von „Garantiert mobil!“ bei Mitnahmefahrten und Taxi-Ersatzfahrten anerkannt.

Taxi-Ersatzfahrten zur Sicherstellung der Mobilitätsgarantie verursachen zusätzliche Kosten, die durch den Grundtarif nicht abgedeckt sind. Daher sind kostendeckende Zuschlagspreise zu erheben, die je nach Beförderungsstrecke zwischen 3 € und 25 € betragen (Reiseweitenklassen 1 – 7).

Grundtarif und Zuschlagspreis betragen zusammen ca. 80 % des amtlichen Taxitarifs. Im Gegensatz zu diesem kann der Fahrgast allerdings den Zuschlagspreis bei „Garantiert mobil!“ beeinflussen, indem er frühzeitig bucht oder sich andere Fahrgäste auf eine bereits gebuchte Fahrt zubuchen.