

# **Die Kooperation der Aufgabenträger mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe als strategische Option für den ÖPNV im ländlichen Raum**

Rechtsanwalt Dr. Hubertus Baumeister

***„Flexibel unterwegs – Nahverkehr der Zukunft“***

Fachseminar:

**Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN)  
und Regionalverbandes Großraum Braunschweig**

Göttingen, 22. Mai 2019

# Agenda

- > Thesen zum Bedarfsverkehr im ländlichen Raum**
- > Die Bestellung von ÖPNV-Leistungen bei Taxi- und Mietwagenunternehmen gemäß der VO 1370/2007**
- > Anforderungen gemäß dem PBefG (Personenbeförderungsgesetz)**
- > Tariftreue für Fahrer und Tarifiedferenzierung bei Fahrgästen**
- > Vorteile einer Kooperation zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und Taxi- und Mietwagenunternehmern**

## Ausgangslage:

1. Die **privaten PKW** werden bis zur Einführung autonomer Fahrsysteme die **wichtigste Säule der** Mobilität im ländlichen Raum bleiben
2. Aktuell steigt das Bedürfnis nach Mitnahmemöglichkeiten für **einzelne Bevölkerungsgruppen** (Senioren, Patienten, Alleinerziehende, mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinder/Jugendliche etc.), die nicht verlässlich auf einen PKW zurückgreifen können
3. Auch generell wächst der **Wunsch der Bürger nach einem attraktiven ÖPNV**
4. Der **klassische ÖPNV** kann diese Bedürfnisse i.d.R. nicht erfüllen, weil er im ländlichen Raum mit großen Bussen auf die **Schülerverkehre** zugeschnitten ist und **jenseits der Hauptachsen keine Flächenerschließung** stattfindet
5. **Taxi- und Mietwagen** sind für die Alltagsmobilität nicht erschwinglich
6. Die modernen **On-Demand-Systeme mit App für Stadtverkehre** sind wirtschaftlich i.d.R. untragbar, weil die Bündelung von Fahrten (Pooling) im ländlichen Raum anders als in Städten nur begrenzt möglich ist (geringe „Matchwahrscheinlichkeit“)

### Mögliche Lösungsansätze:

1. Teile der **Flotten der privaten PKW** werden durch Aufgabenträger in Mitnahmemöglichkeiten transformiert werden (Beispiel Odenwaldkreis mit „**garantiertMobil!**“, [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de))
2. Zusätzlich bedarf es **öffentlich zugänglicher ÖPNV-Bedarfsverkehre mit flexiblen Kleinfahrzeugen** (bis zu neun Sitzen)
3. Notwendig für die Integration u.a. von privaten Mitnahmefahrten und die Steuerung von ÖPNV-Bedarfsverkehren sowie sonstigen Parallelverkehren ist die Schaffung einer **wirtschaftlich angemessenen digital gesteuerten Dispositionsplattform** (mit Gewährleistung einer Unternehmerneutralität)
4. Für die **Wirtschaftlichkeit der Bedarfsverkehre** der Aufgabenträger ist als Basis der **Rückgriff auf bestehende Mobilitätsstrukturen der Taxi- und Mietwagenunternehmen** im ländlichen Raum zentral (Fortentwicklung der bekannten AST-Modelle zu hocheffizienten digital gesteuerten AST mit Kleinfahrzeugen)

# Die Bestellung von ÖPNV-Leistungen bei Taxi- und Gelegenheitsverkehrsunternehmen

Aufgabenträger können an Taxi- und Mietwagenunternehmer ÖPNV-Dienstleistungsaufträge gem. der VO 1370/2007 vergeben:

1. Im Wege einer **wettbewerbsfreien Direktvergabe als Dienstleistungskonzession**  
Bis 2 Mio. oder 600 Tsd. km p.a. mit europaweiter Bekanntmachung gem. Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007
  
2. Im Wege von **Ausschreibungsverfahren**
  - Auf eine **enge Verzahnung der Bedarfsverkehre zum klassischen ÖPNV** analog der Vorschrift des § 8 Abs. 2 PBefG ist zu achten („ersetzen, ergänzen, verdichten“): **Verzahnung ÖPNV-Grundnetz mit Bedarfsverkehrsnetz**
  - Alternativ können auch **kommunale Verkehrsunternehmen** im Auftrag der Aufgabenträger die Bestellung übernehmen

## Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbringen Taxi- und Gelegenheitsverkehrsunternehmer **ÖPNV-Leistungen** und müssen deshalb die hierfür geltenden Anforderungen des PBefG einhalten:

1. Beantragung einer **atypischen Liniengenehmigung** gemäß den §§ 43, 2 Abs. 7 PBefG (vgl. Bund-Länder-Fachausschuss Personenverkehr 4/2018); künftig **Flächenebene** im PBefG
2. Hierbei Beantragung und Genehmigung eines sog. **virtuellen Haltestellennetzes** (kein Schild erforderlich und z.B. 300 virtuelle Haltestellen auf Kreisgebiet möglich, damit faktisch Flächenbedienung)
3. Einhaltung der **Vorschriften der BOKraft als Linienverkehrsunternehmer** mit Ausnahmegenehmigungen der obersten Landesbehörde für das PBefG (in Niedersachsen die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)
4. Abwehrrechte von Linienverkehrsunternehmern nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. a) bis c) PBefG i.d.R. nicht gegeben, weil **ein anderes Verkehrsbedürfnis** mit den Bedarfsverkehren erfüllt wird

Der klassische Taxi- und Gelegenheitsverkehr kann selbstverständlich weiterhin durch die TM-Unternehmer parallel ausgeübt werden

# Tariftreue für Fahrer und Tariffferenzierung bei Fahrgästen

Bei dem vorgeschlagenem Konzept gibt es zwei wichtige Punkte:

1. Bei der Vergabe eines öffentliche Dienstleistungsauftrages durch Aufgabenträger zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen gilt die **Tariftreue des NTVergG** (TV-N und GVN / GÖD, vgl. OLG Celle v. 16.05.2019)
  - Dies ist für die Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen dann ein lösbares Problem (Stichwort bisher nur Mindestlohn), **wenn diese Aufträge wirtschaftlich attraktiv gestaltet werden** (z.B. durch sechsjährige Rahmenverträge); gleichzeitig findet man dann auch viel eher Fahrer
2. Die ÖPNV-Bedarfsverkehre dürfen **kein „Taxi für Jedermann“** sein, weil dies für die Kommune unbezahlbar und ordnungspolitisch nicht akzeptabel ist (mit Klimaschutz haben diese Verkehre grundsätzlich nichts zu tun)
  - Deshalb sollten **im Rahmen des Verbundtarifes** Modelle einer sog. **„Subjektförderung“** entwickelt werden (Gutscheine für bestimmte Gruppen); für den Jedermann-Fahrgast sind Tarifmodelle zu entwickeln, die preislich **zwischen ÖPNV und Taxi/Mietwagen** liegen

# Vorteile einer Kooperation zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und Taxi- und Mietwagenunternehmen

Folgende Vorteile für den ländlichen Raum können mit dem vorgeschlagenen Konzept erreicht werden:

1. **Durch wirtschaftliche Optimierung wird ein attraktives Angebot an ÖPNV-Leistungen** für die Bürger ermöglicht und damit insgesamt die Attraktivität der Region erhöht
2. Durch **Integration auch von privaten Mitnahmefahrten und sonstigen Parallelverkehren** besteht die Chance von leistungsfähigen öffentlichen Mobilitätsangeboten (via digitaler Dispositionszentrale und vor allem persönlicher Beratung!)
3. Das **Liniennetz des klassischen ÖPNV kann schneller werden** (Grundnetz klassischer Linienverkehr und Ergänzungsnetz Bedarfsverkehre für eine optimale Reisekette)
4. Herstellung einer **weitgehenden Barrierefreiheit durch Einsatz von (kleinen) Sonderfahrzeugen** im Bedarfsverkehr (PBefG: „Vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022“)
5. **Dringend notwendige Stärkung der Strukturen des Taxi- und Mietwagenverkehrs** im ländlichen Raum durch Synergien mit den vertraglichen ÖPNV-Fahrleistungen, ansonsten völliger Verlust öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum (**Stabilisierungsansatz**)



### 1. **Vorschlag einer Grundlagenstudie oder mehrerer Modellprojekte über die geplante EFRE-Förderung**

*„Kooperationsmöglichkeiten der Aufgabenträger im ÖPNV gemäß der VO 1370/2007 und den Unternehmen des Taxi- und Mietwagenverkehrs zur Sicherstellung eines attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum“*

- Getragen durch das Land Niedersachsen, ausgewählte ÖPNV-Aufgabenträger und den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN), Fachvereinigung Taxi und Mietwagen

### 2. **Aufstockung der § 7b NNVG - Mittel**

- § 7b NNVG läuft aufgrund der politischen Einflussnahmen im Gesetzgebungsverfahren ins Leere (keine rechtliche Zweckbindung für Bedarfsverkehre) und ist vom Volumen viel zu gering. Die Landesregierung darf die Kommunen in dieser zentralen Frage der Aufrechterhaltung der Vitalität der ländlichen Regionen in Niedersachsen nicht alleine lassen, zumal sie bislang nur die Regionalisierungsmittel des Bundes einsetzt.

Hierbei Verzahnung mit der

**Enquetekommission „Sicherstellung der ambulanten und stationären medizinischen Versorgungen in Niedersachsen – für eine qualitativ hochwertige und wohnortnahe Versorgung,“**

Beschluss des Landtages vom 10.12.2018, Drucksache 18/2351, vgl. zur **Fragestellung V. Mobilität**.

- 1. Welche Zeitspanne ist für Hilfesuchende zumutbar, um eine Hausärztin/Hausarzt oder ausgewählte Facharztgruppen barrierefrei zu erreichen?*
- 2. Ist die barrierefreie Erreichbarkeit in Niedersachsen flächendeckend mit dem ÖPNV gewährleistet? Falls nicht, in welchen Regionen des Landes nicht?*

Zusätzlich **Zusammenarbeit mit den niedersächsischen gesetzlichen Krankenkassen, der kassenärztlichen Vereinigung und den Ärzten etc.** (aktuell Initiative des ds. Sozialministeriums)