



# Das digitale ÖPNV-Taxi

## Plattformgesteuerte Taxi- und Mietwagenverkehre als Bestandteil einer differenzierten Bedienung im ÖPNV – Teil 2

Plattformgesteuerter ÖPNV, differenzierte Bedienformen, Integration des Gelegenheitsverkehrs in den ÖPNV

Nachdem im ersten Teil des Beitrags die strategische Bedeutung des Gelegenheitsverkehrs für den ÖPNV und das Modellprojekt des Landkreises Vechta beschrieben wurde, beschäftigt sich nun der zweite Teil mit der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Taxis und den Chancen von On-Demand-Mischverkehr. Zum Abschluss wird über erste Erfahrungen im Landkreis Vechta und die dort weiter geplanten Schritte berichtet.

Hubertus Baumeister, Horst Benz, Stephan Diekmann, Samir El-Zahab

### Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Taxis

Das System des ÖPNV-Taxis ist für den Aufgabenträger sehr kostengünstig, weil keine Vorhaltekosten wie bei vertraglich bestellten Bedarfsverkehren entstehen. Damit kann der Aufgabenträger mit seinem ihm zur Verfügung stehenden Budget deutlich mehr Bedarfsverkehre für seine Bürger gewährleisten. Zusätzlich steht potenziell die gesamte Taxiflotte eines Landkreises für den ÖPNV zur Verfügung (zzgl. die Flotte der Mietwagen mit einer „Mischgenehmi-

gung“ nach § 46 Abs. 3 PBefG). Damit sind je nach Größe eines Landkreises etwa 100 bis 500 Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs für das System des ÖPNV-Taxis verfügbar (in der doppelten Zuständigkeit eines Landkreises für den ÖPNV und den Gelegenheitsverkehr kann dieser das System des ÖPNV-Taxis optimal steuern).

Über öffentliche Dienstleistungsaufträge des Aufgabenträgers bestellte On-Demand-Verkehre (ODM-Verkehre) kann dagegen nur eine kleine Fahrzeugflotte finanziert werden (derzeit ca. +/- 250 Tsd. € p. a. pro

Fahrzeug an 365 Tagen mit 16 Betriebsstunden am Tag inkl. digitaler Infrastruktur). Die fehlende Effizienz bezieht sich aber nicht auf die Kostenseite der wettbewerblichen Anbieter, die hinsichtlich des Fahrbetriebes an die des Gelegenheitsverkehrs heranreicht und gleichzeitig eine grundsätzlich höhere Qualität für die Fahrgastbedienung gewährleistet. Das Effizienzproblem besteht vielmehr auch darin, dass die Besetzungsquoten der Fahrzeuge durch Fahrgäste bei der reinen Flächenbedienung bei 1,2 bis 1,4 Fahrgästen pro Fahrt liegen, und es außer-

dem nicht durchgängig Fahrtaufträge gibt, aber die laufenden Betriebskosten (insbesondere Lohnkosten) trotzdem weiter anfallen und vom Aufgabenträger in diesem Fall verbindlich zu tragen sind. Dies führt zu einer negativen „Fahrgasteffizienz“ in der Form, dass der durchschnittliche Zuschuss des Aufgabenträgers pro Fahrt und Fahrgast sehr hoch ist, was kommunalpolitisch oftmals nicht mehr akzeptiert werden kann. Eine dauerhafte Finanzierung von ODM-Verkehren der regionalen ODM-Verkehre durch den Bund in Höhe von 3,437 Mrd. € p. a. dürfte wenig realistisch sein. Eine erste wissenschaftliche Untersuchung mit einer Mengen-Kosten-Analyse hat daneben ergeben, dass die flächendeckende Einführung einer neuen On-Demand-Fahrzeugflotte wirtschaftlich nicht tragfähige Ergebnisse zur Folge hat. Ein Landkreis in Baden-Württemberg hat aktuell in sechs Clustern (Bedienräumen) einen direkten wirtschaftlichen Vergleich von Zuschusshöhen zwischen ODM-Busshuttle (finanziert durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag) und ÖPNV-Taxi (finanziert durch eine allgemeine Vorschrift) vorgenommen. Dabei zeigt sich, dass der ODM-Bus-Shuttle in jedem Cluster knapp um den Faktor 2 teurer als das ÖPNV-Taxi war. Voraussichtlich Ende 2024 werden diese Ergebnisse öffentlich zugänglich gemacht. Für die etwa 110 von Bund und Ländern geförderten ODM-Projekte werden mittelfristig die Förderungen auslaufen und die Aufgabenträger werden entscheiden müssen, ob sie Zuschüsse künftig selbst tragen können und wollen. Insofern ist das ÖPNV-Taxi auch vor dem Hintergrund der immer geringer werdenden finanziellen Spielräume der Kommunen oftmals eine wirtschaftlich angemessene Option, um den ÖPNV mit den Vorteilen von ODM-Verkehren zu verbessern.

### Chancen von ODM-Mischverkehren

Kleine ODM-Flotten mit z. B. 10 Fahrzeugen und Kosten von etwa +/- 2,5 Mio. € p. a. haben eine erhebliche systemimmanente verkehrliche Schwäche zur Fahrgastbeförderung im ÖPNV, weil ihre Kapazitäten schnell ausgeschöpft werden können und somit viele Fahrtwünsche nicht erfüllt werden. Allerdings sind ODM-Verkehre in Form von Bus-Shuttles in Kombination mit ÖPNV-Taxis als sich ergänzende ODM-Mischverkehre insbesondere auch in den Ballungsgebieten gut vorstellbar. Hierzu werden die Bus-Shuttles im Richtungsbandbetrieb eingesetzt und als Linienverkehr genehmigt (vgl. [www.moobilplus.de](http://www.moobilplus.de)). Bei den Bus-Shuttles handelt sich verkehrlich gesehen nicht um ODM-Flächenbedienungen. Diese Verkehre gewährleisten aber – nach Anruf – durch Fahrplan und Linienweg eine hohe Qualität für die Fahrgäste und könnten mit einem

ITF-orientierten Rasterfahrplan noch weiter optimiert werden. Notwendig ist aber aus wirtschaftlichen Gründen immer eine hohe Bündelung von Fahrgästen in diesen Kleinfahrzeugen (mit einer Besetzungsquote von z. B. drei bis vier Fahrgästen pro Fahrt). Ein solcher Verkehr ist dann gegenüber dem ÖPNV-Taxi aufgrund seiner Verlässlichkeit als Premiummarke des ÖPNV grundsätzlich vorzugswürdig, selbst wenn dieser Verkehr ggf. höhere Zuschüsse als das ÖPNV-Taxi benötigt. Auch ist es denkbar, dass in Metropolregionen die Nachfrage der Fahrgäste nach Bus-Shuttles auch in der Flächenbedienungsform so hoch ist, dass das ÖPNV-Taxi wirtschaftlich nicht vorteilhafter ist. Auch in diesen Fällen sind dann vertraglich bestellte Bus-Shuttles dem Modell des ÖPNV-Taxi vorzuziehen. Der Flexibus des MVV im Landkreis München könnte beispielsweise nach den bisherigen Fahrgastzahlen das Potenzial hierfür haben ([www.flexibus.net](http://www.flexibus.net)).

Mit der – bislang zeitlich ungewissen – Einführung von ODM-Fahrssystemen mit hoher Automatisierung ohne Fahrer (Level 4 nach Standard SAE J3016) wird erwartet, dass sich mangels Fahrerkosten die Wirtschaftlichkeit von bestellten Bus-Shuttles deutlich verbessert, obwohl die Technikkosten für solche Systeme bislang unbekannt sind. Für den Richtungsbandbetrieb könnte dies eher zu vermuten sein, bei einer Flächenbedienungsform mit geringer Besetzungsquote wird man Zweifel anmelden dürfen. Unabhängig davon kann das ÖPNV-Taxi selbst bei Einführung autonomer ODM-Fahrssysteme auf einer dritten Ebene immer ergänzende Funktionen erfüllen, weil u. a. eine flexible Haustürbedienung und insbesondere eine individuelle Fahrgastbetreuung oftmals notwendig sind. Es können somit drei aufeinander abgestimmte Betriebsebenen für eine differenzierte Bedienung im ÖPNV mit einer vollständigen Flächenbedienungsform geschaffen werden:

- Ebene 1: Buslinienverkehr
- Ebene 2: Bus-Shuttle im Richtungsbandbetrieb oder erweitert im Level 4 – Betrieb
- Ebene 3: ÖPNV-Taxi

Der Buslinienverkehr wurde im Landkreis Vechta durch den moobil+Rufbus ergänzt und durch das moobil+-Taxi noch weiter verbessert, so dass für die Fahrgäste eine Flächenbedienungsform im ÖPNV gewährleistet wird. Die Region Hannover startete 10/2023 mit 100 Fahrzeugen einen ODM-Verkehr auf der Ebene 2. Die Ergebnisse mit ihren Auswirkungen auf den bisherigen Linienverkehr und einem möglichen ergänzenden Bedarf des ÖPNV-Taxi werden bundesweit von hohem Interesse sein. Neben den verkehrlichen Auswirkungen wird auch die Kosten/Nutzen-Analyse („Fahrgasteffizienz“) dieser drei Verkehrsformen im Mit-

telpunkt stehen, was durch wirtschaftliche Untersuchungen zu begleiten ist.

Mit dem ÖPNV-Taxi gewinnen ansonsten die Taxiunternehmen mit dem Aufgabenträger im ÖPNV neben den gesetzlichen Krankenkassen einen neuen institutionellen Kunden, der die Existenzfähigkeit des eigenwirtschaftlichen Gewerbes im Gelegenheitsverkehr im ländlichen Raum sichert. Das Verkehrsangebot mit dem Taxi ist gerade außerhalb der Großstädte zunehmend aufgrund des Mindestlohns und erheblich gestiegener sonstiger Kosten in Gefahr und Taxi- und Mietwagenfahrten werden für die Bevölkerung mehr denn je zum Luxus. Soweit aber neue Flotten von gemeinwirtschaftlich bestellten ODM-Verkehren mit einem preisgünstigen ÖPNV-Tarif neben dem Taxigewerbe im ländlichen Raum durch die ÖPNV-Aufgabenträger umfassend etabliert werden, ist die betriebswirtschaftlich notwendige Aufgabe steuerzahlender Taxiunternehmen in vielen Regionen wahrscheinlich, was Taxis für Fahrgäste im ländlichen Raum in vielen Fällen zum Verschwinden bringen würde, was ein geringeres Verkehrsangebot für die Fahrgäste zur Folge hätte. Dies kollidiert aber mit der grundsätzlichen Verpflichtung der Kommunen mit einer Zuständigkeit als Behörde für den Gelegenheitsverkehr, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu schützen (vgl. § 13 Abs. 4 PBefG), die als Verkehrsform im PBefG für die Fahrgäste verankert ist. Beihilfenrechtlich haben die ÖPNV-Aufgabenträger bei ODM-Verkehren im Wege von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen seit 2016 die Verhältnismäßigkeit ihrer Marktintervention und die kostenwirksame Erreichung ihrer Ziele gemäß Art. 2a Abs. 1 UAbs. 2 und Abs. 2 VO 1370/2007 zu beachten. Nach Auffassung der Kommission muss es zunächst eine erkennbare verkehrliche Nachfrage geben, die nicht ohne eine (zumindest teilweise) gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erfüllt werden kann. Hierbei ist der gemeinwirtschaftlichen Maßnahme der Vorzug zu geben, die zur Erfüllung des so ermittelten Bedarfs die Grundfreiheiten am wenigstens einschränkt und das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts am wenigstens beeinträchtigt. Mit anderen Worten: Der gemeinwirtschaftliche Markteingriff des ÖPNV-Aufgabenträgers ist auf das Notwendigste zu beschränken. Hierfür ist eine Kosten-Wirksamkeitsanalyse der ÖPNV-Aufgabenträgers im Rahmen des Strategiepapiers (z. B. Nahverkehrsplan) gemäß Art. 2a Abs. UAbs. 2 und 3 VO 1370/2007 notwendig. Diese kann dazu führen, dass auf den Einsatz eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für z. B. ODM-Verkehre in der bisherigen Art zu verzichten ist und stattdessen das Finanzierungsinstrument einer allgemeinen Vorschrift z. B. im Mo-

dell des ÖPNV-Taxi einzusetzen ist. Dies würde den Markt des eigenwirtschaftlichen Taxiverkehrs im Pflichtfahrbereich am wenigstens beeinträchtigen bzw. die Taxi-Unternehmen könnten den Einfluss des ÖPNV-Angebots auf ihren sonstigen Pflichtfahrbereich durch die von ihnen steuerbare Verfügbarkeit ihrer Fahrzeuge für den Einsatz als ÖPNV-Taxi selbst regeln.

Der ÖPNV-Aufgabenträger hat aber einen weiten Beurteilungsspielraum bei seinen gemeinwirtschaftlichen Maßnahmen, die nur bei offensichtlichen Beurteilungsfehlern zur Beihilfenrechtswidrigkeit seiner gemeinwirtschaftlichen Finanzierung führt. Hinsichtlich z. B. der Einbeziehung der Taxiflotte kann er ihre Verfügbarkeit, Geeignetheit, Mitwirkungsbereitschaft und Qualität prüfen und dann einer zu bestellenden Busflotte den Vorzug geben. Allerdings ist er dann verpflichtet, nachzuweisen, dass seine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung „notwendig“ und im Hinblick auf den wirklichen Bedarf „verhältnismäßig“ ist.

## Die mit dem ÖPNV-Taxi bereits erreichten Ziele

Mit der Einführung des ÖPNV-Taxi in den ersten Pilotkommunen im Landkreis Vechta konnten die folgenden Ziele erreicht werden:

1. Taxifahrten sind als ÖPNV-Taxi zum vollwertigen Teil des ÖPNV im Landkreis geworden, wodurch nun fast rund um die Uhr ein öffentliches Mobilitätsangebot im kompletten Bereich der Pilotkommunen von oder zu allen für die Kommunen wichtigsten festen oder virtuellen Haltestellen vorhanden ist. Damit können alle Einwohnerinnen und Einwohner dieser Kommunen auch ohne eigenen PKW an Abenden und an Wochenenden die für sie wichtigen Ziele in beiden Kommunen und damit auch wichtige Umsteigepunkte zu Zielen außerhalb des Landkreises erreichen. Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten mittels ÖPNV-Taxi eine in den ÖPNV integrierte Beförderungsmöglichkeit von Adresse zu Adresse innerhalb der Pilotkommunen. Eine Adressbedienung wird auch denjenigen Fahrgästen geboten, deren Fußweg zum nächsten Haltepunkt einen maximalen Wert (aktuell 1.000 Meter) übersteigt.
2. Fahrgästen des ÖPNV-Taxi erhalten über die Mobilitätsplattform den gleichen Zugang zum Fahrtangebot, wie er auch Fahrgästen von moobil+Rufbus-Fahrten zur Verfügung steht: ÖPNV-Taxi-Angebote können auf die gleiche Weise wie Rufbusangebote beauskunftet, gebucht und bargeldlos bezahlt werden. Neben der Mobilitätsplattform einschließlich App steht auch den Fahrgästen des ÖPNV-Taxi die Mobilitätszentrale mit In-

formationen, Beratung und Hilfestellungen bei der Buchung und Bezahlung der Fahrten zur Verfügung.

3. Die Bezahlung der ÖPNV-Taxi-Fahrten erfolgt auf Basis eines integrierten, kreisweiten ÖPNV-Tarifs für moobil+Rufbus- und ÖPNV-Taxi-Fahrten. Der von den Fahrgästen zu tragende Zuschlagtarif für das ÖPNV-Taxi-Fahren kann durch die Möglichkeit zur Bündelung mehrerer Fahrten und der Möglichkeit der Zubuchung durch weitere Fahrgäste deutlich reduziert werden. Die Kosten der Fahrgäste für das ÖPNV-Taxi können weiter durch eine finanzielle Beteiligung Dritter (Kommunen, Betrieb, Krankenkasse etc.) vermindert werden.
4. Die von der öffentlichen Hand eingesetzten Ressourcen werden insofern effizient genutzt, indem von der Mobilitätsplattform keine ÖPNV-Taxi-Fahrten angeboten werden, wenn ein Fahrtwunsch durch ein anderes ÖPNV-Angebot auf zumutbarer Weise erfüllt werden kann. Weiter werden je nach Fahrtwunsch ÖPNV-Taxi-Fahrten als Zu- und Abbringer, zu anderen ÖPNV-Angeboten dynamisch erzeugt, wodurch den Fahrgästen intermodale Reiseketten mit Anschluss-sicherungsfunktionen als bargeldlos bezahlbares Komplettpaket zur Verfügung gestellt werden können.

Als Verkehrsdienstleistungserbringer können sich grundsätzlich alle Taxi- und Mietwagenunternehmen mit einer Mischkonzession in den Pilotkommunen diskriminierungsfrei beteiligen. Die Vergabe der einzelnen Fahraufträge wird auf die beteiligten Unternehmen gleichmäßig verteilt, so dass es keine Bevorzugung einzelner Unternehmen gibt, was bei Vergabe der Leistungen an einzelne Unternehmen der Fall wäre. Mit der Einführung des ÖPNV-Taxis wird die Branche der Taxi- und Mietwagenunternehmen gestärkt, indem die Auslastung der Fahrzeuge deutlich verbessert werden kann.

## Nächste Schritte im Landkreis Vechta

Im Landkreis Vechta wird es weiter darum gehen, Kinderkrankheiten hinsichtlich der definierten Prozesse, der Buchungsplattform und des Zusammenspiels aller am ÖPNV-Taxi beteiligten Akteure zu beseitigen. Gleichzeitig sollen Fahrgäste für das neue Angebot durch gezielte Marketing-Aktivitäten gewonnen werden. Schließlich wird es auch darum gehen, den Anteil des Landkreises an den Taxi-Kosten dahingehend auszutarieren, dass die Aufwände auch bei stark steigender Nachfrage für den Landkreis überschaubar bleiben und das Angebot für die Fahrgäste nach wie vor ausreichend attraktiv bleibt. Diesbezüglich könnte es mit steigenden

Nutzerzahlen nötig werden, Dritte zur Beteiligung an den Kosten der Fahrgäste zu gewinnen und/oder die Zahl der verkehrlich wichtigen Haltepunkte des ÖPNV-Taxi auf stark nachgefragten Relationen zu konzentrieren. Die technischen Voraussetzungen zur Durchführung solcher Maßnahmen wurden bereits mit der Entwicklung der Mobilitätsplattform geschaffen.

Eine wichtige Rolle als finanzieller Unterstützer von ÖPNV-Taxi-Fahrten könnte dabei den Krankenkassen zukommen, da mittels ÖPNV-Taxi viele der bisher von den Krankenkassen separat zu tragenden Patientenbeförderungen von den ÖPNV-Taxis als ÖPNV übernommen werden könnten. Für die Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs würde sich dadurch nichts ändern; sie würden die gleiche Vergütung wie bei der jeder anderen ÖPNV-Taxi-Fahrt erhalten. Die Krankenkassen könnten aber anstatt der von ihnen bisher zu tragenden Kosten z. B. den ÖPNV-Taxi-Zuschlagtarif für Patienten übernehmen und den Landkreis bei der Aufrechterhaltung des ÖPNV-Taxi-Systems unterstützen.

Der Pilotbetrieb wurde zunächst nur mit Taxi- und nicht mit Mietwagenunternehmen gestartet. Um langfristig über genügend Ressourcen für das Angebot des ÖPNV-Taxi zu verfügen, sollen künftig auch Mietwagenunternehmen nach und nach als ÖPNV-Taxi eingebunden werden. Allerdings wird es aus rechtlichen Gründen nötig sein, dass für die als ÖPNV-Taxi zum Einsatz kommenden Fahrzeuge eine sog. Mischkonzession nach § 46 Abs. 3 PBefG erteilt wird, so dass alle als ÖPNV-Taxi eingesetzten Fahrzeuge mit Taxigenehmigungen ausgestattet sind. Dabei wird der Landkreis bei der Erhöhung der Taxigenehmigungen im Lichte von § 13 Abs. 4 PBefG Vorsorge dafür tragen müssen, dass negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des ansässigen Taxigewerbes ausbleiben.

Das ÖPNV-Taxi-Angebot wird im ersten Halbjahr 2024 auf alle Städte und Gemeinden im Landkreis Vechta ausgedehnt werden. Dies wird zum einen deshalb einfach möglich sein, da der Landkreis für das ÖPNV-Taxi-Angebot keine Grenzen zwischen Kommunen vorgesehen hat: Es gibt landkreisweit nur ein großes Bediengebiet, und sobald auch Haltepunkte von neuen Kommunen dazu kommen, gehören auch diese zum ÖPNV-Taxi-Gebiet. Zum anderen ist der Zuschlagtarif für das ÖPNV-Taxi ausschließlich von der Entfernung und nicht von den Grenzen zwischen Städten und Gemeinden abhängig. Insofern kann es auch zu weiten ÖPNV-Taxi-Fahrten kommen, deren Finanzierung aber über den Zuschlagtarif mit geregelt ist.

Mit der kreisweiten Ausdehnung sollen die Auswirkungen des neuen Angebots auf

das Mobilitätsgesamtsystem weiter untersucht werden. So gilt es, den Fragen nachzugehen, welche Auswirkungen das System auf die Branche der Taxi- und Mietwagenunternehmen tatsächlich hat, welche Wirkungen vom neuen Angebot auf den restlichen ÖPNV ausgehen und inwiefern das ÖPNV-Taxi sowohl zur Mobilitätsgrundversorgung im Landkreis beitragen als auch zum Teil einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden kann.

**Projektbeteiligte:**

An dem Projekt zur Konzeption und Realisierung des ÖPNV-Taxis im Landkreis Vechta waren folgende Personen und Stellen beteiligt:

- Rechtsanwalt Dr. Hubertus Baumeister (BBG und Partner): Entwicklung des juristischen Konzeptes gemäß Europa- und Personenbeförderungsrecht
- Dipl.-Ing. Horst Benz (kreamobil GmbH): Entwicklung konzeptueller Grundlagen, Definition Prozesse und Spezifikation Software, Projektsteuerung
- Stephan Diekmann (Landkreis Vechta): Projektleitung, Kommunikation mit Taxi-Unternehmen
- Samir El-Zahab (NBSW Nahverkehrsberatung): Entwicklung des betriebswirtschaftlichen Modells auf digitaler Basis zur beihilfenrechtskonformen Abrechnung mit Taxi-Unternehmen
- Thomas Krause (Linne & Krause): Definition wesentlicher Parameter zur Abrechnung mit Taxi-Unternehmen
- Dipl.-Ing. Martin Einhoff (Trapeze Group Deutschland GmbH): Projektleitung bei der Realisierung der Mobilitätsplattform
- Rechtsanwalt Dennis Steinke (BBG und Partner): Entwicklung der Sonderverein-

barung als allgemeine Vorschrift der VO 1370/2007 mit den Taxiunternehmen

- Florian Wegmann (ehemals Landkreis Vechta): Entwicklung konzeptueller Grundlagen, zu Beginn des Projektes Projektleitung

Eingangsabbildung: © Landkreis Vechta, Steinkamp

**ENDNOTEN**

- [1] Im Landkreis Rottweil konnte in früherer Zeit durch das Engagement eines Taxiunternehmers eine Besetzungsquote von zwei Fahrgästen in der Woche und vier Fahrgästen am Wochenende pro Fahrt erreicht werden. Deshalb wird es künftig wichtig werden, die Taxiunternehmen in den Prozess eines erfolgreichen Fahrgast-Poolings mit einzubeziehen.
- [2] Für das ODM-Projekt KNUT der Stadt Frankfurt/M. führen Dietl/Rupprecht/Schreiber: Erfolge und Herausforderungen randstädtischer On-Demand-Verkehre am Beispiel KNUT, DER NAHVERKEHR 5, 2023, 50 (53 f.) zum Kostendeckungsgrad aus, dass dieser mit Förderung bei 28 % und ohne Förderung bei 2 % liegen würde und ein Sprung der Nutzerzahlen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit unwahrscheinlich sei.
- [3] Vgl. das VDV-Finanzierungsgutachten, 10/2021, S. 38.
- [4] Weißhand/Mehlert: On-Demand: Wirtschaftlich tragfähig als digitales AST 2.0?, DER NAHVERKEHR, 1+2 2023, 56; grundsätzlich kritisch zu den ODM-Verkehren; Zachow; Wird On-Demand der A 380 des ÖPNV?, DER NAHVERKEHR, 3/2023, 51.
- [5] Stödter/Houbertz: On-Demand-Verkehr als Allheilmittel des ÖPNV im ländlichen Raum?, der Fahrgast 3/2023, 32 (32 f.).
- [6] Stödter/Houbertz: Fn. 12, 32 (35 f.).
- [7] Vgl. hierzu schon Mehlert, Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV, 2001, 101 ff.
- [8] ABl. d. Europäischen Union v. 26.06.2023, C 222/1, Bekanntmachung der Kommission über

die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, 2023/C 222

- [9] Linke, VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste, 2./2019, Art. 2a, Rn. 14.
- [10] Vgl. Linke, a.a.O., Art. 2a, Rn. 23
- [11] Kommission (Fn. 14), Seite C 222/9.
- [12] EuG, Urt. v. 01.03.2017, T-366/13, Rn. 105, dem folgt die Kommission (Fn. 17), Seite C 222/8.
- [13] EuG, Urt. v. 01.03.2017, T-454/13, Rn. 134.
- [14] In der neuen Mobilitätsplattform wäre eine Unterteilung in verschiedene Bedienebenen rein technisch möglich, so dass umsteigefreie ÖPNV-Taxi-Fahrten beispielsweise nur innerhalb der Gebiete bestimmter Städte und Gemeinden möglich wären. Derzeit wird aber kein Grund für eine solche Einschränkung der Fahrgäste gesehen.



**Hubertus Baumeister, Dr.,** Rechtsanwalt, BBG und Partner, Contrescarpe 75A, 28195 Bremen, [baumeister@bbgundpartner.de](mailto:baumeister@bbgundpartner.de)



**Horst Benz, Dipl.-Ing.,** Geschäftsführer kremobil GmbH, Odenwaldstraße 162a, 64372 Ober-Ramstadt, [horst.benz@kreamobil.de](mailto:horst.benz@kreamobil.de)



**Stephan Diekmann, Landkreis Vechta,** Zuständig für moobil+, Ravensberger Str. 20, 49377 Vechta, [2632@landkreis-vechta.de](mailto:2632@landkreis-vechta.de)



**Samir El-Zahab,** nbsw nahverkehrsberatung, Partner, Galleistr. 2, 69115 Heidelberg, [el-zahab@nbsw.de](mailto:el-zahab@nbsw.de)

Anzeige



utb. **Monique Dorsch**

**Öffentlicher Personennahverkehr**  
Grundlagen und 25 Fallstudien mit Lösungen

2., aktualisierte und überarbeitete Auflage 2023, 357 Seiten  
€[D] 37,90  
ISBN 978-3-8252-5970-9  
eISBN 978-3-8385-5970-4

Dieses Lehr- und Fallstudienbuch bietet sowohl eine theoretische Einführung in die Thematik als auch 25 Fallstudien mit Lösungen. Im Zentrum der Theorie stehen die strategischen Aktionsfelder der Verkehrsunternehmen und -verbände sowie die jeweiligen Rahmenbedingungen. Die gewählten Beispiele weisen durchwegs eine hohe Komplexität auf. Geeignete Instrumente zur Analyse und Lösung solcher Problemstellungen bietet die Methodik des vernetzten Denkens. Daher erläutert die Autorin zudem die Anwendung der diesbezüglichen Instrumente. Zu jeder Fallstudie wird ein Lösungsvorschlag angeboten. Die Fragestellungen zu den einzelnen Fällen können je nach Interesse und Schwerpunktsetzung variiert werden, was die Fälle universeller einsetzbar bzw. anwendbar macht.